



MANUALE - TAU DLS

Manuale del prodotto

Versione 02.03.2026



INDICE

1. Grazie per volare ADVANCE	1
2. Consigli generali sulla sicurezza	1
3. Limitazioni	2
3.1. Requisiti di pilotaggio	2
3.2. SIV	2
3.3. Imbracature adatte	2
3.4. Fascia di peso	2
3.5. Volare con un parapendio bagnato (rischio di stallo profondo)	3
3.6. Sovraccarico	3
3.7. Verricello	3
3.8. Acrobazie	4
3.9. Volo in tandem	4
3.10. Paramotore	4
4. Iniziare	4
4.1. Consegna	4
4.2. Impostazioni di base	5
4.3. Sistema di velocità	5
5. Caratteristiche di volo	6
5.1. Decollo	6
5.2. Volo normale	7
5.3. Volo di virata	8
5.4. Controllo attivo dell'intonazione / B-handle	8
5.5. Crolli	10
5.6. Discese rapide	11
5.7. Stallo	13
5.8. Sbarco	14
6. Piegatura e imballaggio	14
6.1. Nozioni di base sull'imballaggio	14
6.2. Uso di un TUBEBAG	15
7. Manutenzione e cura	16
7.1. Stoccaggio	16
7.2. Manutenzione	16
7.3. Ispezione con alianti	18
7.4. Riparazioni	19
7.5. Smaltimento	20



8. Assistenza e Garanzia	20
8.1. Centro Servizi ADVANCE	20
8.2. Supporto (sito web)	20
8.3. Online Account	20
8.4. Garanzia	20
9. Dati tecnici	21
9.1. Dati	21
9.2. Materiali	21
9.3. Certificazione	22
10. Appendice	22
10.1. Panoramica	22
10.2. Istruzioni di montaggio cordini del freno	24



1. GRAZIE PER AVER VOLATO ADVANCE

Grazie per aver scelto un prodotto di qualità ADVANCE con ingegneria svizzera.

Manuale utente

Questo manuale utente è una parte importante del tuo prodotto. Troverai istruzioni per l'uso e l'uso pratico, oltre a informazioni importanti su sicurezza, cura e manutenzione. Vi invitiamo a leggere attentamente questo documento prima del vostro primo volo. Le istruzioni video possono essere consultate tramite codici QR se disponibili. Tutte le informazioni sono disponibili sul nostro sito web nella sezione "Download".

Sezione download

Registrazione Prodotto

Registra il tuo nuovo prodotto ADVANCE online nel tuo account MyADVANCE entro oltre 10 giorni dall'acquisto per una proroga di garanzia o per essere informato tempestivamente via e-mail su aggiornamenti e risultati rilevanti per la sicurezza riguardanti il tuo prodotto

Registrazione dei prodotti

La nostra storia: spirito pionieristico e precisione svizzera

Mettere le nostre idee in aria. È quello che possiamo fare. Per oltre 30 anni, ADVANCE ha mantenuto al centro le esigenze e i desideri dei nostri piloti. Con precisione svizzera perfezioniamo modello dopo modello. La massima qualità e l'affidabilità assoluta sono la nostra massima priorità, sia in volo che nel nostro servizio clienti. Quindi, da pionieri siamo diventati perfezionisti e un fornitore di servizi completi leader a livello mondiale.

Domande e supporto

Puoi sempre contattare il tuo concessionario ADVANCE o il nostro team di supporto, saremo felici di aiutarti. Invia una mail a support@advance.ch

Vi auguriamo molte ore emozionanti e piacevoli nell'aria con il vostro nuovo prodotto!

2. CONSIGLI GENERALI SULLA SICUREZZA

Volare con un parapendio richiede un addestramento adeguato e una solida conoscenza della materia, oltre a ovviamente la necessaria copertura assicurativa e patente. Un pilota deve essere in grado di valutare correttamente le condizioni meteorologiche prima del decollo. Le sue capacità devono essere adeguate per il vero parapendio. Il pilota di parapendio è inoltre tenuto ad avere un senso di responsabilità verso il mondo naturale, soprattutto per quanto riguarda la conservazione della fauna selvatica e del paesaggio.

Avviso

Si raccomanda vivamente di indossare un casco appropriato, calzature e abbigliamento adatti, oltre a portare un paracadute di soccorso (riserva). Prima di ogni volo, tutta l'attrezzatura deve essere controllata per danni e aeronavigabilità. Inoltre, è necessario effettuare un controllo completo pre-volo.

Avviso

Ogni pilota si assume la responsabilità esclusiva di tutti i rischi, inclusi infortuni o morte, durante la partecipazione al parapendio. Né il produttore né il venditore di un parapendio possono garantire o essere ritenuti responsabili della sicurezza del pilota.

Avviso

Si prega di rispettare le normative locali e di rispettare sempre i requisiti legali internazionali e nazionali!



3. LIMITAZIONI

3.1. Requisiti di pilotaggio

In quanto bi-linea nel segmento superiore della classe EN C, il TAU DLS è riservato esclusivamente a piloti molto esperti e orientati alle prestazioni in cross-country e in competizione. Sono richiesti diversi anni di esperienza di volo, pratica regolare con almeno 100 ore di volo all'anno e un'ampia esperienza su almeno un aliante di classe sportiva. Il TAU DLS non è adatto come aliante di transizione verso la classe C.

I alianti di classe alta C generalmente reagiscono dinamicamente alla turbolenza e agli errori del pilota e richiedono uno stile di volo attivo, una tecnica di controllo precisa e una buona gestione dell'aliante e abilità SIV. Solo con l'esperienza appropriata si può sfruttare in sicurezza il pieno potenziale prestazionale del TAU DLS.

3.2. SIV

Il TAU DLS è destinato solo ai piloti avanzati che sono in grado di dimostrare un'esperienza e competenza superiori alla media nella formazione sulla sicurezza. Il TAU DLS non è in nessun caso adatto per la prima esperienza di un pilota con l'addestramento alla sicurezza. Furono utilizzate linee pieghevoli speciali per la certificazione del TAU DLS. Vedi la sezione Linee pieghevole. Senza queste linee pieghevole, i crolli asimmetrici e i front stalls differiscono dalle linee guida EN.

3.3. Imbracature adatte

I parapendii ADVANCE sono compatibili con tutti i cablaggi ADVANCE, a condizione che nel manuale dei paraglider non venga specificato nulla di diverso. Fondamentalmente, il TAU DLS può essere pilotato con qualsiasi imbracatura che NON abbia rinforzi rigidi a traverso.

Durante i test di certificazione sono stati utilizzati imbracature con le seguenti caratteristiche:

- Peso totale in volo inferiore a 80 kg: distanza moschettoni 40 ± 2 cm, altezza 40 ± 1 cm
- Peso totale in volo 80–100 kg: distanza moschettoni 44 ± 2 cm, altezza 42 ± 1 cm
- Peso complessivo in volo superiore a 100 kg: distanza moschettoni 48 ± 2 cm, altezza 44 ± 1 cm

Avviso

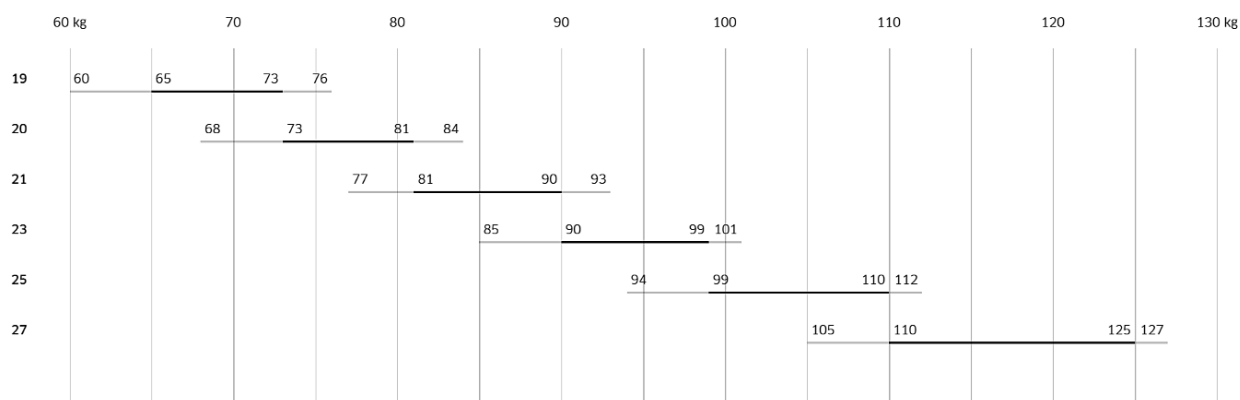
Un'imbracatura e le sue impostazioni (angolo posteriore, distanza del moschettone, sacco velocista, ecc.) possono influenzare significativamente il comportamento di volo di un parapendio.

3.4. Fascia di peso

Il TAU DLS è disponibile in sei misure. Le fasce di peso per le diverse dimensioni delle ali sono elencate nella sezione "Dati tecnici". I dati riportati si riferiscono al peso totale al decollo. Questo include il peso corporeo del pilota, inclusi i vestiti, così come il peso di tutto l'equipaggiamento (parapendio, imbracatura, strumenti, ecc. – tutto ciò che può volare).

Fasce di pesi senza soluzione di continuità

Le Gamme di Peso Seamless del TAU DLS effettuano una chiara transizione da una dimensione d'ala all'altra, così che ogni pilota si adatta a un solo intervallo ideale di peso al decollo. In questo modo, il TAU DLS garantisce l'equilibrio ottimale tra velocità utile e prestazioni in salita in tutte le condizioni di volo.



3.5. Volare con un parapendio bagnato (rischio di stallo profondo)

Volare con un aliante bagnato crea il rischio di stallo profondo. Il blocco profondo è spesso il risultato di una combinazione di fattori. Il peso della tenda bagnata aumenta, e questo peso aumentato aumenta l'angolo d'attacco, il che avvicina sempre l'aliante al limite di stallo profondo. Inoltre, le gocce d'acqua sulla superficie superiore hanno un effetto dannoso sul flusso laminare dello strato limite vicino al bordo d'attacco, riducendo nettamente il coefficiente massimo di sollevanza. Se anche il parapendio bagnato è volato al suo limite di peso inferiore, c'è un ulteriore piccolo effetto nell'aumentare l'angolo d'attacco, oltre a una velocità inferiore dovuta al carico alare ridotto.

Per evitare il rischio di stallo profondo con un aliante bagnato, l'ala deve essere frenata il meno possibile e le orecchie grandi non dovrebbero essere utilizzate. Come ulteriore misura preventiva, applica una barra di velocità moderata (25–40%). Queste azioni hanno un piccolo effetto nel ridurre l'angolo d'attacco. Se il parapendio bagnato entra in stallo profondo, dovresti recuperare usando solo la barra della velocità. Vedi anche la sezione "Stallo profondo".

3.6. Sovraccarico

Quando si utilizza il prodotto c'è sempre il rischio di sovraccarico imprevedibile in volo, ad esempio causato da condizioni di volo o da una scossa improvvisa nell'aria. In rari casi il prodotto potrebbe subire danni. Questo è particolarmente deludente perché, di solito, né il produttore né il pilota possono essere ritenuti responsabili. I prodotti leggeri tendono a essere più suscettibili a danni dovuti a sovrastress.

Info
rma
zion
i

In caso di danni, contatta il tuo concessionario e loro ci contatteranno loro. Ci impegniamo a lavorare insieme per trovare la soluzione migliore possibile. Questo è individuale e dipende dalla valutazione di ciascun caso.



3.7. Verricello

Il TAU DLS è adatto al lancio con verricello. Quando si decolla in condizioni di vento sprovveduto, assicurarsi che il parapendio sia disposto in una forma arcuata o a cuneo (per evitare il rischio di rosettare il deltapendio). Il lancio con verricello è permesso solo se:

- Il pilota ha completato un corso di addestramento al traino (solo Germania/DHV).
- Il sistema di verricello è certificato per l'uso con parapendini.
- L'operatore del verricello è stato completamente addestrato al verricello con parapendio.

3.8. Acrobazie

Durante lo sviluppo del TAU DLS, l'attenzione era posta sulle buone caratteristiche per il volo cross-country e per le competizioni.

Assumendo un'adeguata capacità di pilota e una tecnica corretta, il TAU DLS si presta bene a manovre come wingover e spirali. L'ala è stata testata con il consueto fattore di carico 8G, ma non è particolarmente rinforzata per l'acrobazia.

Tieni presente che le manovre dinamiche impongono un carico maggiore sulla struttura e possono accorciare la vita dell'aliante. Questo significa che un controllo regolare del parapendio è essenziale per la tua sicurezza. Inoltre, saranno rispettati i requisiti particolari del tuo paese.

3.9. Volo in tandem

Il TAU DLS non è certificato per il volo in tandem.

3.10. Paramotore

Il TAU DLS non è certificato per il paramotore.

4. INIZIARE

4.1. Consegna

Ogni parapendio ADVANCE deve essere pilotato dal concessionario prima della consegna per verificare le impostazioni e la trim corrette. Il venditore inserisce infine la data del primo volo sulla targhetta tipografica fissata a una costola al centro dell'ala. Questa voce conferma che i difetti del prodotto che possono essere attribuiti a difetti di fabbricazione sono coperti dalla garanzia ADVANCE. Registra il tuo nuovo prodotto ADVANCE sul tuo account MyADVANCE entro oltre 10 giorni dall'acquisto per beneficiare della garanzia ADVANCE estesa. Ulteriori informazioni sotto "Garanzia".

4.1.1. Ambito di consegna

La consegna del TAU DLS include una TUBEBAG, un kit di riparazione, una mini-cantina a vento e un libretto «Come iniziare».



4.2. Impostazioni di base

Al momento della consegna, la configurazione base del TAU DLS sarà quella di allestimento che il team di test ADVANCE ha ritenuto migliore. La certificazione è stata ottenuta anche in questa condizione. Qualsiasi modifica o modifica al parapendio, come la modifica della lunghezza delle linee o l'inserimento di riser o quicklink diversi, comporterà la perdita della certificazione dell'ala.

Avviso Non modificare il tuo aliante – non sarà più certificato.

Regolazione delle lunghezze dei freni

Lascia il TAU DLS nelle impostazioni di fabbrica. Le lunghezze delle linee dei freni sono state regolate per una maneggevolezza ottimale, come stabilito dal nostro team di test. Il libero movimento delle linee dei freni garantisce che il bordo d'uscita rimanga non frenato durante il decollo e in volo completamente accelerato utilizzando i comandi B-handle.

Avviso Le tubature dei freni possono accorciarsi dopo un po' di tempo.

Informazioni Consigliamo un nodo a bowline per fissare le maniglie.

4.3. Sistema di velocità

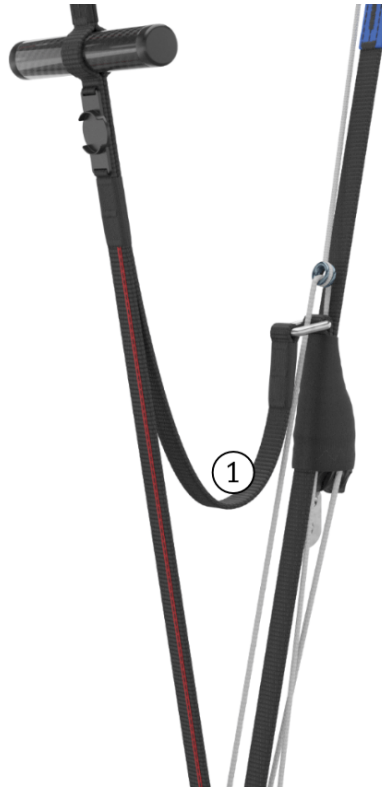
Imposta la lunghezza delle tue linee di velocità in modo da poter sfruttare tutta la corsa del sistema di velocità.

Avviso Il sistema di velocità viene regolato correttamente quando puoi utilizzare tutta la corsa disponibile sui riser. Assicurati che le linee di velocità non siano troppo corte, causando così l'ala sempre pre-accelerata!



Limitatore di velocità

Il TAU DLS ha un limitatore di velocità (1) che è obbligatorio per le competizioni e limita il massimo escursione possibile dell'acceleratore.



5. CARATTERISTICHE DI VOLO

Ti consigliamo di effettuare i tuoi primi voli con il nuovo aliante in condizioni tranquille, in una zona di volo familiare. Qualche trazione in un posto facile ti darà fiducia nelle qualità di maneggevolezza del TAU DLS, fin dall'inizio.

5.1. Decollo

Il comportamento di decollo del TAU DLS è molto fluido e facile sia per i decolli in avanti che all'indietro. Tuttavia, a seconda della situazione di partenza, può essere necessario un maneggiamento attivo. La chioma si gonfia rapidamente e si solleva progressivamente, senza restare indietro.

Il decollo TAU DLS si ottiene utilizzando i riferimenti A. La chioma si riempie in modo affidabile dal centro e si solleva in modo eccezionalmente dritto con poco sforzo.

Il TAU DLS sale eccezionalmente facilmente, quindi è molto importante che tu adatti la tecnica delle trazioni alle condizioni meteorologiche e alla ripida pendenza. Questo significa:

- In caso di vento e/o su terreno ripido, il TAU DLS ha bisogno di poco o quasi nessun tiraggio iniziale per farlo salire
- Con vento zero e/o su terreno pianeggiante sarebbe sensato dare un impulso più intenso.

5.1.1. Collegare i Risers

I risers del tuo parapendio hanno il "Easy Connect System" compatibile con le imbracature ADVANCE, che ti aiuta a collegare i



riser. Ogni riser ha cuciture colorate che rimontano la parte posteriore del riser, rosso per sinistra e blu per destra, nella direzione del volo. La cucitura colorata rivolta verso il pilota e il riser che scorre pulito verso l'alto verso le linee confermano che il riser non è stata collegato con una torsione a 180 gradi.

Il "Easy Connect System" permette anche di agganciarsi con l'ala rivolta verso l'ala, utile per un decollo al contrario con vento forte.



Video Tutorial: <https://www.youtube.com/embed/rQcNyx2FHTU>

5.1.2. Preparazione al decollo e controlli

Prima di ogni decollo, effettua i seguenti controlli pre-decollo:

1. Imbracatura e casco chiusi, riserva a posto?
2. Linee libere?
3. La vela è aperta?
4. Direzione e forza del vento valutate?
5. Spazio aereo e campo visivo liberi?

Suggerimento

Per mettere l'ala nella giusta forma per il decollo fai quanto segue: tira le linee dei freni mentre le sistemi, finché la vela non raggiunge la forma perfetta a banana.

Avviso

Prima di ogni volo, verifica che la maniglia di riserva sia nella posizione prevista e che i cavi di bloccaggio gialli della maniglia di riserva siano correttamente riposti via.

5.1.3. Decollo con vento leggero (decollo in avanti)

Il TAU DLS ha bisogno solo di un leggero impulso di trazione anche con vento leggero. Non è necessario fare un passo indietro e 'correre contro le linee'. Guida il parapendio verso l'alto inclinandosi in avanti in modo pronunciato, ma senza troppo tirare le bretelle A, finché la tenda non è sopra la testa. Durante la fase di pull-up qualsiasi correzione direzionale dovrebbe essere effettuata solo muovendosi decisamente sotto l'ala, senza usare i freni. Dopo eventuali correzioni necessarie e un controllo visivo soddisfacente, pochi passi determinati con una buona inclinazione in avanti permetteranno il decollo, anche con poco vento. Una frenata attenta può accorciare la corsa di decollo.

Informazioni

Quando decolli in condizioni di vento nullo, assicurati che il parapendio sia disposto in forma arcuata o anche a cuneo.

5.1.4. Decollo con vento più forte (decollo inverso)

Il decollo inverso è principalmente consigliato per venti più forti. Durante la trazione dovresti camminare verso il DLS TAU se necessario per controllare la sua velocità di salita. In tempi molto forti, può essere necessario un impulso di frenata per fermare la vela sopra la testa. Tornare indietro e partire con il TAU DLS si rivelerà così facile.

Suggerimento

Giocare con l'aliante su terreno pianeggiante con un po' di vento dà una buona sensazione all'ala. Puoi conoscere molto bene le caratteristiche del TAU DLS e provare decolli, stalli, tendenza a sparare in avanti e crolli - restando al sicuro a terra. Il team di test ADVANCE ha un motto: un'ora di addestramento a terra vale 10 voli in alto. Ma tieni presente che l'allenamento a terra fa usurare la vela.



5.2. Volo normale

In aria calma la migliore planata del TAU DLS si ottiene con freni completamente rilasciati. Una frenata leggera porta il parapendio alla sua condizione minima di affondamento. Quando si vola contro vento contrario, attraverso aria in discesa o passando alla successiva velocità termica, prestazione di planata sarà nettamente migliorata dall'uso appropriato del sistema di velocità.

Nonostante l'elevata stabilità dell'ala, si raccomanda uno stile di volo attivo – i crolli possono essere quasi completamente evitati. Fai attenzione a non scendere sotto la velocità minima e non reagire in modo eccessivo con i freni.

5.3. Volo di virata

Il TAU DLS ha corsa dei freni breve e precisa durante la sterzata. Risponde in modo molto diretto e progressivo all'aumento degli input di sterzo, non appena il libero movimento nei tubi dei freni è stato preso. Lo spostamento attivo del peso aiuta efficacemente la sterzata. L'angolo di inclinazione può sempre essere aumentato, stabilizzato o ridotto dal carico della linea del freno.

Il TAU DLS è un compagno molto piacevole per le termiche. Non devi correggere per movimenti di pendenza grandi, e questo migliora significativamente il tuo comportamento di salita – e quindi la tua prestazione. Quando si fa la termica, si sceglie l'angolo desiderato di inclinazione e il raggio corrispondente, e cerca di lasciare che l'aliante giri stabilmente a questo assetto. Il freno esterno dovrebbe essere utilizzato per stabilizzare la punta dell'ala e, in particolare, controllare la velocità di sterzata. Qualsiasi cosa più forte rallenterà la punta dell'ala e perderà le buone qualità di sterzata del parapendio.

Avviso Per mantenere una buona manovrabilità, assicurati di volare il tuo TAU DLS con sufficiente velocità durante la virata termica – senza troppa frenata esterna.

Informazioni Se una linea del freno si rompe, il TAU DLS può essere guidato con un uso attento delle B-Handles.

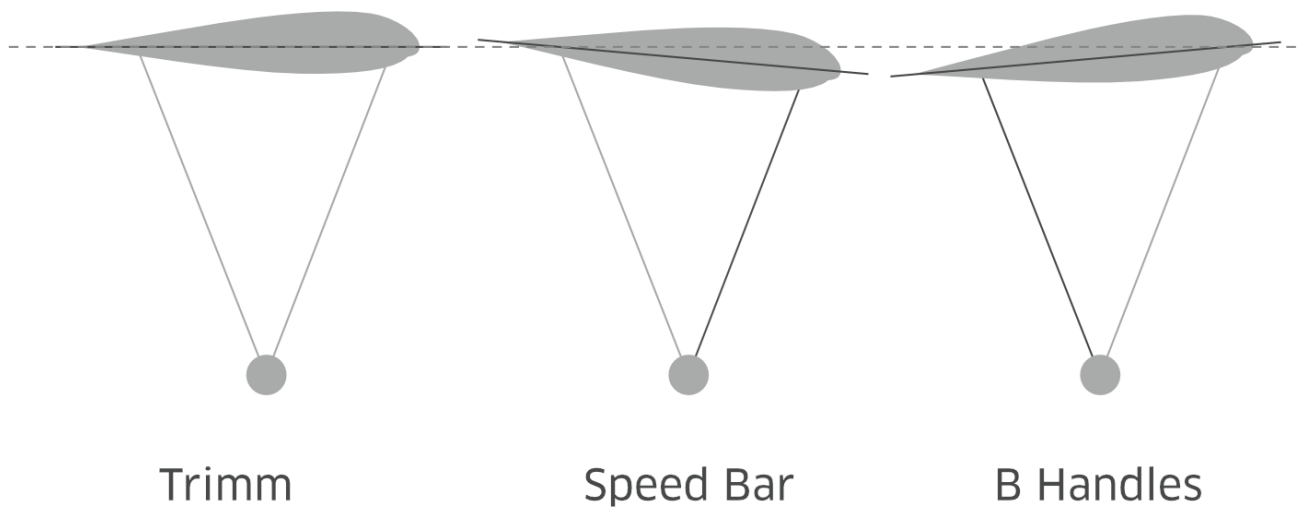
5.4. Controllo attivo del beccheggio / B-handle

Volare per la performance

La gestione continua dell'angolo d'attacco mentre voli attraverso il campo migliora enormemente le prestazioni di planata e la velocità media. Anche se il TAU DLS è molto stabile in pitch, dovrebbe comunque essere attivamente pilotato, sia accelerato che no. La sterzata a B-Handle è il metodo più efficiente per questo.

Avviso In aria molto turbolenta, si rilascia la barra di velocità e le maniglie B e si torna al controllo attivo convenzionale con i freni.

□



Uso delle maniglie B

Le maniglie B (1) permettono di effettuare cambi di direzione così come correzioni dell'angolo d'attacco sia in volo accelerato che non accelerato. Quando si usano le maniglie B, assicurarsi che i freni non siano avvolti e utilizzi movimenti controllati.

Avviso Non tirare troppo forte o troppo bruscamente le maniglie, perché potrebbe spegnere l'ala.

Avviso Non azionare i freni quando il TAU DLS è (completamente) accelerato. C'è il rischio di un crollo.

Informazioni Serve molta pratica ed esperienza per acquisire abilità efficaci e istintive nel controllo B-Handle. Metti il tempo.

□



□

5.5. Crolli

5.5.1. Collasso asimmetrico

Con una tecnica di volo attiva in condizioni normali, i crolli possono essere quasi completamente prevenuti. L'ala fornisce un feedback molto preciso alla vela e permette di percepire un collasso imminente fin dall'inizio, aiutando così la reazione tempestiva del pilota. In caso di collasso, l'ala si piegherà in modo prevedibile e progressivo dalla punta dell'ala verso il centro. Se invece la vela subisce un crollo asimmetrico alla velocità di trim, risponderà a crolli del 50% o più con una leggera tendenza a virare, permettendo di mantenere facilmente la rotta con un leggero controsterzo. Normalmente, l'ala si riapre senza intervento del pilota.

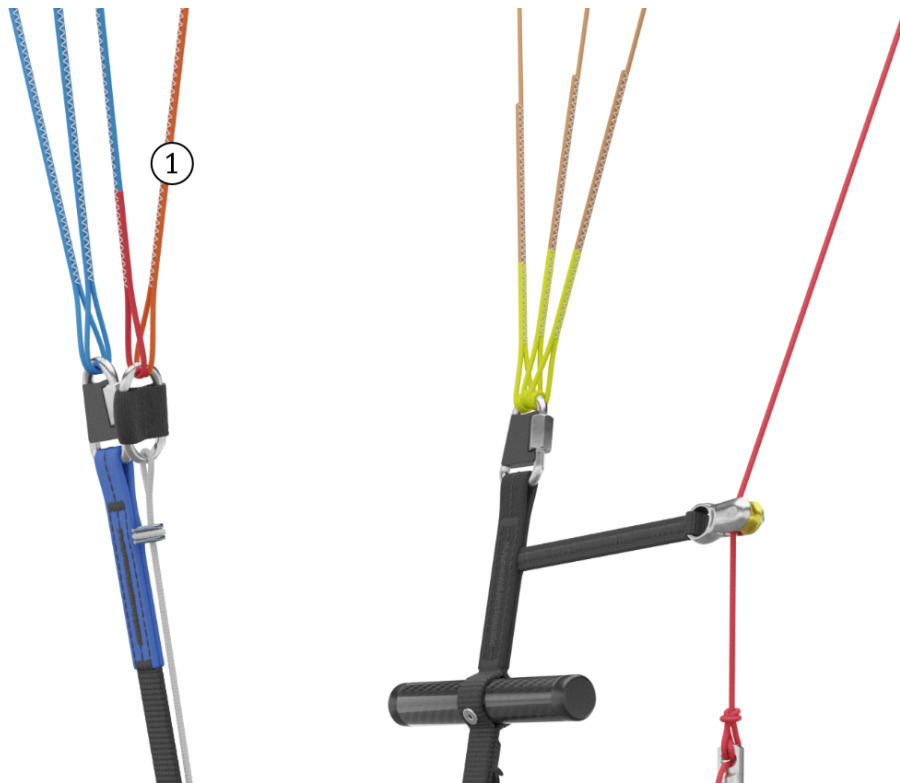
□

Con un collasso asimmetrico in volo accelerato, l'ala reagirà in modo più impulsivo a causa delle forze più elevate associate con velocità più elevate. Il comportamento di virata causato da un crollo a piena velocità è più dinamico e richiede una reazione rapida da parte tua. Se un crollo si riapre lentamente, una trazione profonda ma veloce del freno lato chiuso aiuterà. È importante rilasciare completamente il freno per permettere alla vela di mantenere la velocità di volo. Fai attenzione al freno aperto e applica solo quello che basta per mantenerla dritta – così da non stallare l'ala.

Le ali mal volate possono far ripiegarsi l'estremità dell'ala verso l'interno dal lato, impigliandola nelle linee e creando una cravatta. A causa dell'elevata resistenza che producono, le cravatte possono portare a una forte rotazione (spirale). Ferma un aumento della velocità di rotazione con la sola quantità necessaria di freno esterno. Poi apri la punta dell'ala cravata tirando la linea stabilio arancione (1). Liberare una cravatta può anche essere fatto più rapidamente tramite 'pompaggio'. Il freno appropriato deve essere applicato al 75% di corsa del freno entro un massimo di due secondi, e poi rilasciato immediatamente.

Avviso A causa del loro design, i 2-liner non sono adatti a provocare crolli a mano senza ripiegare le linee.

Avviso Se vuoi provocare un crollo accelerato durante l'addestramento alla sicurezza, ti consigliamo di avvicinarti lentamente – iniziando con tentativi non accelerati e poi parzialmente accelerati.



5.5.2. Crollo simmetrico (collasso frontale)

Dopo un crollo spontaneo o provocato da un A-riser, il flusso d'aria si stacca dal profilo e la tenda si inclina all'indietro. Il pilota torna sotto dopo un breve ritardo. Aspetta, senza premere il freno, finché l'ala non è di nuovo sopra di te e torna al volo normale. Dopo un grande crollo la riapertura può essere ritardata, ma non incoraggiare forzatamente la riapertura usando freni eccessivi, a causa del rischio di uno stallo completo.

Avviso A causa del loro design, i 2-liner non sono adatti a provocare crolli a mano senza ripiegare le linee.

Avviso Dopo un collasso frontale molto impulsivo in configurazione accelerata (ad esempio durante l'addestramento SIV) può accadere che la parte anteriore della tenda non si apra da sola. Aiuta l'ala ad aprirsi con un breve impulso frenante tirando i freni al 75% entro un secondo, rilasciandoli immediatamente e completamente, poi preparati a controllare la spinta in avanti.

5.6. Discese rapide

Per modi rapidi ed efficienti di scendere il team di test ADVANCE consiglia le orecchie grandi (con o senza barra di speed) o la spirale - la scelta dipende dalla situazione.

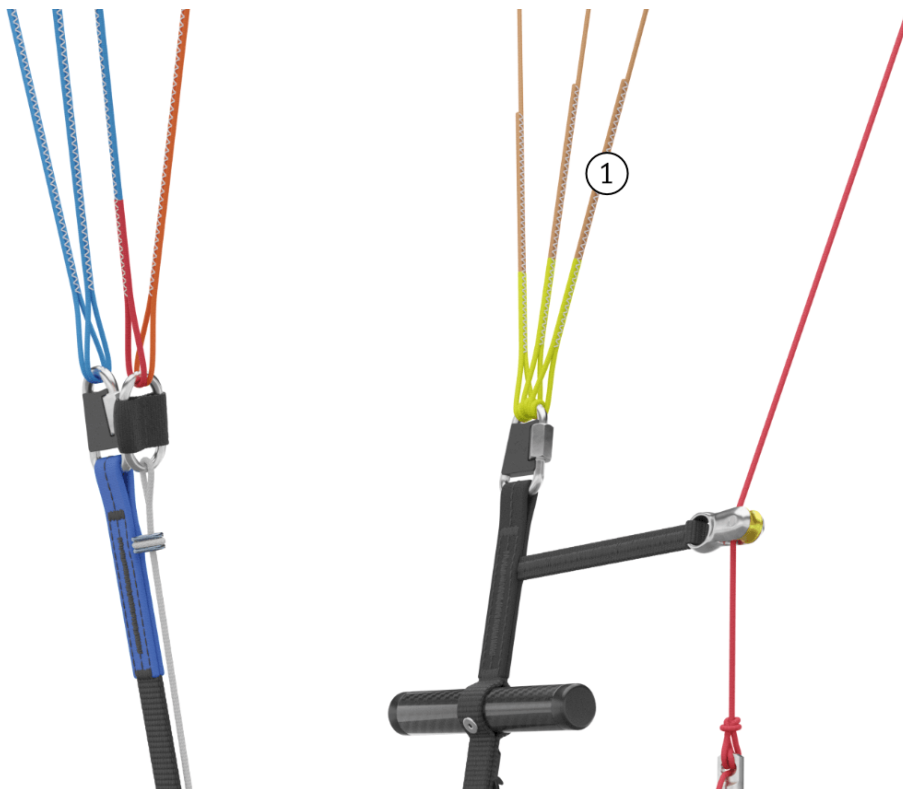
Suggerimento

Le discese rapide dovrebbero essere praticate ogni tanto in condizioni tranquille - così non diventeranno emergenze quando ne hai bisogno.



5.6.1. Collasso simmetrico delle punte alari (orecchie grandi)

Per una discesa veloce ed efficiente consigliamo il metodo B3. Per iniziare la manovra, afferra la linea esterna B3 (1) di entrambi i rialzi il più in alto possibile. Tirale giù contemporaneamente, rapidamente e con fermezza! Questo farà sì che le punte alari si "ripieghino" all'indietro e rimangano in questa posizione. La velocità di svuotamento può essere aumentata utilizzando il sistema di velocità mentre vengono applicate grandi orecchie. A seconda della situazione, l'aliante può essere sterzato tramite lo spostamento del peso. Per riaprire, basta lasciare andare la linea B3 (1). L'apertura può essere accelerata con una leggera pompata (tirata) sul freno. Apri le orecchie una alla volta.



Informazioni

Consigliamo il metodo B3.

Avviso

Non volare a spirale o cambi bruschi di direzione con orecchie grandi applicate; L'aumento del carico dovuto a meno linee può danneggiare la struttura.

Avviso

Tieni presente che volare con le orecchie grandi avvicina lo stallo. Fai attenzione alle tubature del freno quando si usano orecchie grandi e non usare questo metodo di discesa se l'ala è bagnata. Vedi anche la sezione "Volare con un parapendio bagnato"

Suggerimento

Se vuoi perdere altezza il più rapidamente possibile e allontanarti da un'area problematica allo stesso tempo, ti consigliamo quanto segue: applica le orecchie grandi e usa quanta più barra di velocità lo permettono le condizioni.



5.6.2. Vite a spirale

Per il modo più confortevole raccomandiamo una posizione seduta neutra senza spostamento attivo del peso, e una distanza a distanza del moschettone largo alle spalle (circa 45 cm).

Entra nella spirale tirando progressivamente un freno. La testa e il campo visivo dovrebbero essere diretti nella direzione di svolta. Man mano che aumenta l'angolo di inclinazione, aumentano anche la velocità di virata, la velocità dell'aria e la forza centrifuga, il che fa sentire il pilota più pesante.

Il comportamento del parapendio a spirale può essere suddiviso in due fasi: all'inizio il parapendio effettua una virata normale che si stringe progressivamente, aumentando l'angolo di inclinazione. Nella seconda fase il parapendio attiva la modalità a spirale. Ciò significa che l'ala si abbassa in avanti e assume una traiettoria di volo più verticale. Durante questa fase della manovra cerca di mantenere una posizione neutra seduta e lascia andare alla forza centrifuga: il tuo corpo verrà tirato all'esterno della curva.

Per recuperare mantieni la posizione neutra e rilascia progressivamente il freno interno. Il tuo peso corporeo sarà in parte inclinato verso l'esterno. Uscendo da una picchiata a spirale ad alta velocità verticale e rotazionale, un po' di aiuto con il freno esterno è essenziale. Un rilascio attento del freno interno impedirà all'ala di recuperare troppo rapidamente, inclinandosi troppo all'indietro prima di tuffarsi in avanti se la curva si ferma con troppa velocità residua. Assicurati di iniziare il recupero con molta altezza sopra il suolo. In generale, dovresti concedere lo stesso tempo per recuperare che ci è voluto per entrare nella manovra, ma ricorda che la velocità verticale sarà maggiore e si userà molta più altezza!

Avviso Il TAU DLS esce da solo da una picchiata a spirale solo se il pilota è in posizione neutra seduta. Da una spirale ripida con un alto tasso di discesa – oltre 14 m/s – il recupero richiede un freno esterno attivo con lo spostamento del peso verso l'esterno contemporaneamente.

Avviso Lo spostamento del peso all'interno della curva comporta un'accelerazione aumentata e una rotazione stabile continua. In questo caso, è necessario un controfreno attivo con trasferimento simultaneo di peso all'esterno della curva per terminare la manovra (spingere il corpo verso l'esterno).

Avviso Il TAU DLS è approvato per imbracature in gruppo GH (senza rigide contromisure incrociate). Le imbracature nel gruppo GX (con rinforzi incrociati) o quelle con punti di sospensione molto bassi (moschettini) possono modificare drasticamente le caratteristiche di volo in una spirale.

Avviso Non effettuare picchiate a spirale o cambi di direzione aggressivi con orecchie grandi applicate: il carico alare elevato portato da meno linee può danneggiare il delta.

Avviso Dopo essersi ripreso da una picchiata a spirale, potrebbe essere che il pilota voli nella turbolenza che ha causato da lui. Vola attivamente per evitare un crollo.

5.6.3. B-Stallo

Questa manovra non è possibile con il TAU DLS. Per una discesa veloce usa Big-Ears / B3-Descent o la spirale come descritto sopra.

5.7. Stallo

5.7.1. Stallo unilaterale (spin)

Quando si gira strettamente in termica, il TAU DLS indica chiaramente, aumentando fortemente il carico frenante, il rischio di stallo. Tuttavia, se un'ala stalla sentirai una netta riduzione del carico frenante all'interno della curva. Se ciò accade, devi immediatamente rilasciare entrambe le linee dei freni, così che il TAU DLS possa tornare al volo normale da solo.



Se un'ala si stalla completamente, il parapendio entra in una rotazione negativa. Il TAU DLS reagirà dinamicamente, ma sarà comunque gestibile dal pilota meno esperto. Tuttavia - a seconda della situazione da cui il parapendio può volare di nuovo - la reazione può essere piuttosto vigorosa (sparando in avanti con un rischio aumentato di crollo). La vela può essere bloccata mentre si sposta in avanti grazie a una frenata ben calibrata. Il volo normale può quindi riprendere senza ulteriori crolli.

Sug
geri
men
to

Fondamentalmente, in tutte le situazioni di volo fuori controllo, ma soprattutto nell'inizio di uno stallo a senso unico, dovrete immediatamente rilasciare entrambi i freni completamente - mani in alto!



5.7.2. Stallo completo

Sebbene il TAU DLS risponda precocemente all'input dei freni, ha una corsa del freno molto lunga e un carico frenante molto elevato al punto di stallo. Questo significa un ampio margine di sicurezza per il pilota.

L'ingresso in uno stallo completo avviene tirando progressivamente e simmetricamente verso il basso entrambe le linee del freno. La velocità in avanti si riduce. Il flusso d'aria e il rumore del vento si riducono.

Dopo aver raggiunto la velocità minima, il parapendio entra prima in una breve fase di stallo paracadutale. Poi un ulteriore freno causerà una rottura completa del flusso d'aria e l'ala cadrà all'indietro in stallo totale. Il TAU DLS ha un forte desiderio di volare di nuovo, ma è facile tenere ferma la vela. Si consiglia una mezza avvolgimento dei freni per volare a stalli completi.

Per recuperare, la chioma deve essere pre-gonfiata. Per farlo, i freni dovrebbero inizialmente essere rilasciati lentamente e simmetricamente, e completamente rilasciati solo quando la pre-inflazione è completa. Il TAU DLS poi vola via in modo relativamente pulito, senza sparare troppo in avanti.

Suggerimento

Come principio di base, dovresti rilasciare immediatamente e completamente entrambi i freni in tutte le situazioni di discontrollo, poi essere pronti a controllare con attenzione il sovratensione risultante.

5.7.3. Stallo profondo

Non è stato possibile confermare l'occorrenza spontanea di stallo profondo stabile per la TAU DLS. Tuttavia, puoi portare l'ala in stallo profondo usando i freni e tenerla lì. L'ala torna al volo normale non appena i freni sono completamente rilasciati.

Sotto la pioggia, o se la tenda è bagnata, il TAU DLS, come tutti i parapendii, è più vulnerabile allo stallo del paracadutismo. Se il parapendio bagnato dovesse andare in stallo paracadutale, dovresti recuperare solo accelerando usando la barra della velocità. Vedi anche la sezione "Volare con un parapendio bagnato".

5.8. Atterraggio

Crea sempre un circuito di atterraggio adeguato con un avvicinamento finale chiaramente definito. Man mano che il suolo si avvicina, aumenta progressivamente il freno per livellare la traiettoria di volo, prima di applicare il freno completo per fermare completamente la velocità in avanti.

Avviso Le ripide inversioni di virata portano a forti oscillazioni del pilota e non dovrebbero essere eseguite vicino al suolo.

Avviso La frenata ridurrà la velocità e aumenterà la velocità di sfondamento, ma sicuramente limiterà seriamente la tua capacità di manovra.

Avviso Scendere sotto la velocità minima porta allo stallo: questo va indubbiamente evitato durante l'atterraggio dall'alto e durante l'avvicinamento finale.

Informazioni

Non lasciare mai che il tuo aliante cada a terra sul bordo d'attacco. La sovrappressione causata all'interno dell'ala può strappare le pareti cellulari e danneggiare il bordo d'attacco.

Informazioni

Dopo essere atterrati in acqua, la chioma può riempirsi rapidamente e diventare molto pesante. La chioma dovrebbe essere sollevata fuori dall'acqua dal bordo posteriore, dando così alla possibilità di esaurirsi. Altrimenti potrebbe strapparsi sotto questo carico pesante e inabitato.



6. PIEGATURA E IMBALLAGGIO

6.1. Nozioni di base sull'imballaggio

Una piegatura e un imballaggio attenti sono fondamentali per la vita del tuo TAU DLS e garantiscono che i rinforzi strutturali siano mantenuti nelle migliori condizioni possibili.

Avviso Durante la piegatura, il tessuto del parapendio non deve essere trascinato inutilmente a terra né sottoposto ad altre sollecitazioni meccaniche.

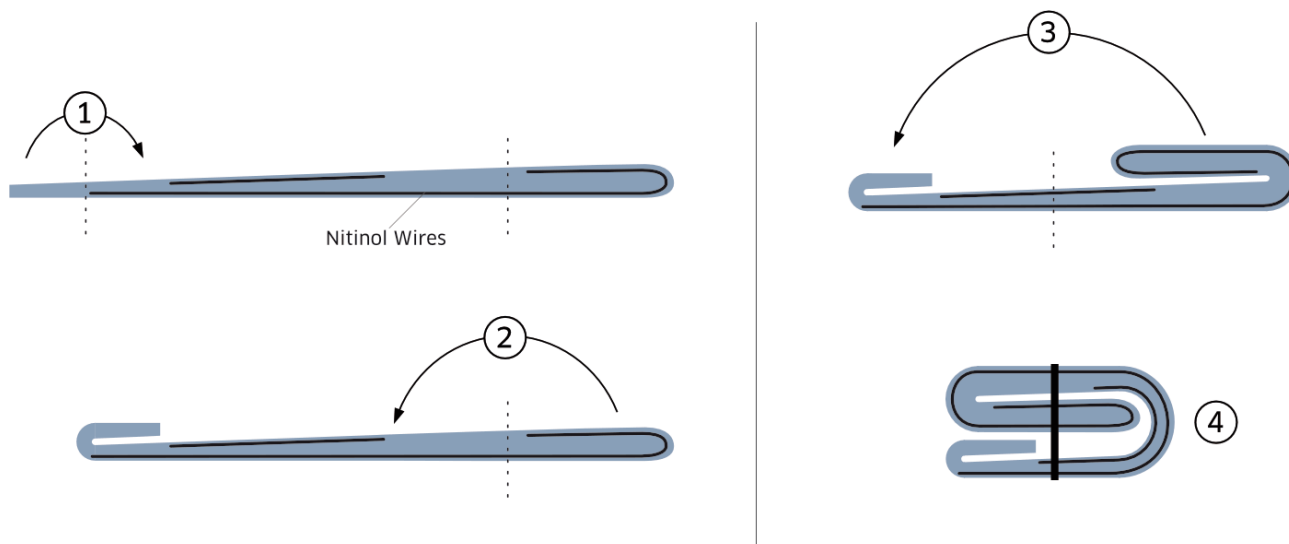
Avviso Le aste del profilo del bordo d'attacco in nylon o nitinol devono sempre essere piatte una sopra l'altra e non essere piegate durante il riempimento del riempimento della testa.

Informazioni Per l'assistenza pieghevole, il centro di un'ala ADVANCE è anche segnato con un'etichetta con il logo sul bordo posteriore.

Di seguito è riportato un elenco dei sistemi di imballaggio comuni e i loro confronti in termini di velocità, maneggevolezza e qualità dell'assistenza.

6.2. Uso di un TUBE BAG

Il TAU DLS viene fornito di serie con un TUBE BAG. Riempire con un TUBE BAG è semplice, protegge il materiale e riduce lo stress meccanico sul bordo d'attacco. Il contatto inutile con il suolo e l'abrasione associata della chioma sono minimizzati. Un TUBE BAG mantiene la forma del parapendio e ne migliora la durata.





Info
rma
zion
i

L'aliante deve essere imballato secondo il modello piegato specificato. Il video che accompagna mostra la tecnica di base per imballare con il TUBEBAG. Con il TAU DLS, tuttavia, il processo finale di piegatura deve essere eseguito secondo il modello mostrato.

Suggerimento

A casa, rilascia la cinghia di compressione e conserva il tuo aliante nel suo TUBEBAG aperto.



Videoanleitung TUBE BAG: <https://www.youtube.com/embed/fuQAkvfX450?si=sSPRTdv5S6929k8W>

7. MANUTENZIONE & CURA

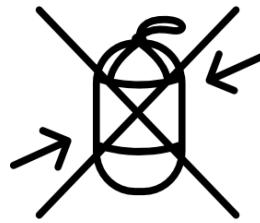
7.1. Stoccaggio



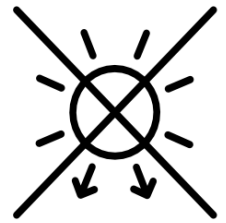
DON'T STORE
WET



AIR PERIODICALLY
OR STORE OPEN



DON'T STORE
COMPRESSED



DON'T LEAVE IT
UNNECESSARILY
IN THE SUN

La luce ultravioletta, il calore, l'umidità, l'acqua di mare, gli agenti detergenti aggressivi, lo stoccaggio inadeguato e l'abuso fisico (trascinamento sul terreno) accelerano il processo di invecchiamento.

Suggerimento Conserva sempre il parapendio non compresso in un luogo asciutto e buio.

Suggerimento

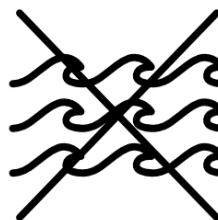
Lascia asciugare un aliante umido o bagnato lasciandolo completamente scarico a temperatura ambiente, o all'esterno all'ombra.

7.2. Manutenzione

7.2.1. Pulizia



DO NOT USE
SOLVENTS FOR
CLEANING



AVOID
SEAWATER



Tutta l'azione di sfregamento e scorrimento accelera il processo di invecchiamento del tessuto parapendio. Il tessuto di nylon rivestito di PU è comunque resistente allo sporco .

Se il tuo aliante si sporca molto con sporco, macchie d'erba, grasso, sterco di mucca, muffa, resina o altro sporco, basta pulire il tessuto con un panno morbido e umido. Poi lascia asciugare bene il parapendio prima di riporlo.

È meglio usare delicatamente il talco per bambini sui residui di adesivo.

Suggerimento Pulisci il parapendio solo con acqua fresca. Non usare solventi in nessun caso.

Suggerimento Se il parapendio si bagna di sale ❄️Sciacqualo accuratamente con acqua fresca.

7.2.2. Ispezione visiva

Come per ogni dispositivo di volo, ogni parapendio dovrebbe essere ispezionato regolarmente dal pilota affinché eventuali danni a tenda, punti di sospensione, linee, rialze, ecc. possano essere rapidamente rilevati e riparati. Vedi il capitolo Riparazioni. Soprattutto dopo l'atterraggio di un albero, o quando la chioma è stata trascinata a terra, il parapendio deve essere ispezionato visivamente in dettaglio per eventuali danni, prima di volare di nuovo.

7.2.3. Linee dei freni

Avvolgimenti e Twist

Ogni volta che un pilota fa un avvolgimento della linea del freno, quella linea viene attorcigliata. Girette metalliche inserite tra la maniglia e la linea del freno possono sciogliere questa torsione in una certa misura, ma solo parzialmente, e il volo di routine con torsioni favorisce una 'posizione' permanentemente torciata nella linea del freno. Alcuni aliante leggeri ADVANCE non hanno giretelle in metallo. Controlla regolarmente le tubazioni dei freni per eventuali torsioni e srotellale, così che restino naturalmente dritte quando scaricate.

Avviso Nei casi estremi, una linea di freno con più avvolgimenti può accorciarsi di diversi centimetri durante il volo, influenzando così il comportamento di stallo del parapendio.

Suggerimento Il nostro team di sviluppo consiglia di slacciare (srotolare) attivamente le linee dei freni regolarmente durante il volo.

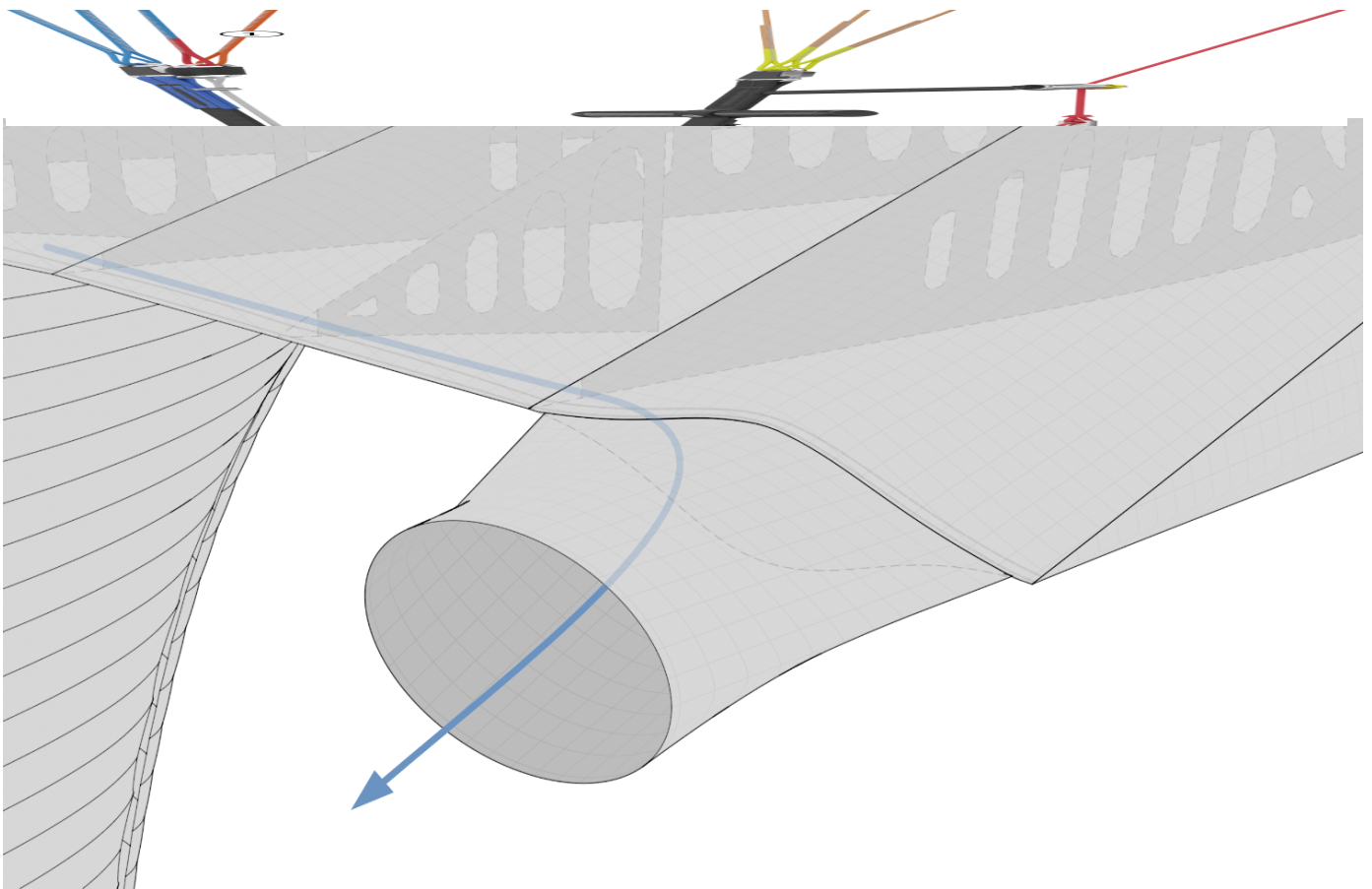
Danni

Una linea del freno danneggiata, indicata da abrasione o apertura del coperchio, deve essere sostituita immediatamente, insieme al suo partner dall'altro lato. Le linee dei freni di tutti i prodotti ADVANCE sono standardizzate e possono essere ordinate come pezzi di ricambio. Le istruzioni per fissare le linee dei freni si trovano nell'appendice sotto "nodi a bowline".

Suggerimento Se una linea del freno mostra danni ripetuti nello stesso punto, la sua carrucola o l'anello a basso attrito devono essere controllati per eventuali punti irregolari.

7.2.4. Svuota polvere e sporco

Il TAU DLS ha un canale di pulizia transcellulare dritto lungo il bordo d'uscita. Oggetti estranei che potrebbero essersi accumulati lì, come polvere, sabbia e neve che si scioglie, possono essere rimossi se necessario. Apri il Velcro dei stabili per offrire un'uscita. Sporco e polvere possono essere scuotiti via a terra o auto-rimossi durante il volo. Dopo la rimozione, le uscite in Velcro vengono nuovamente rimesse.



7.2.5. Luoghi di usura

Guide al sistema di velocità sulle bretelle

Se il parapendio viene frequentemente fatto volare in accelerazione, le linee di accorciamento del riser possono mostrare segni di usura alle loro carrucole – sfilacciamento o sfregamento. Se ciò viene notato, la linea deve essere sostituita da un rivenditore specializzato. Questa azione sarebbe stata intrapresa anche durante un'ispezione periodica, se necessario.

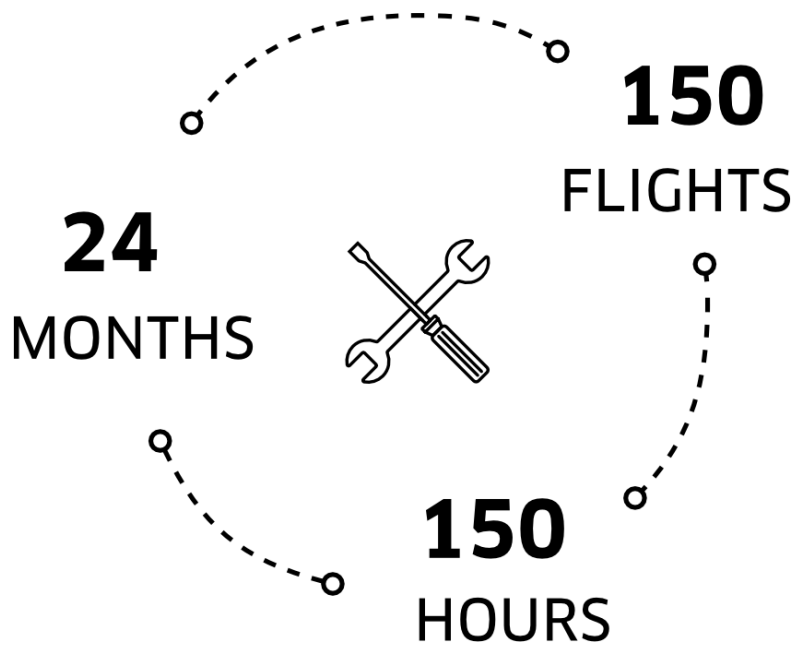
Serrature a collegamento rapido per riser (triangoli di plastica)

Le clip di plastica di ricambio per i triangoli a collegamento rapido vuoti delle bretelle possono essere ordinate come pezzi di ricambio e facilmente installate dall'utente.

7.3. Ispezione con alianti

Il tuo DLS TAU deve essere controllato ogni mese, ore di volo o voli, a seconda di quale avvenga prima. Il controllo dovrebbe essere effettuato da un centro di controllo autorizzato –ADVANCE, secondo le linee guida raccomandate.

Durante un'ispezione periodica della vela, le condizioni di tutti i materiali vengono valutate con la massima attenzione secondo rigorose linee guida. Al termine dell'ispezione, le condizioni generali del parapendio vengono valutate e registrate in un rapporto di prova. Se queste linee guida non vengono rispettate, la garanzia ADVANCE estesa diventa nulla.



7.3.1. Pre-loop

Il TAU DLS è fornito con pre-loop sui quick link / "Maillons" sul riser B. Questi possono essere utilizzati nei laboratori di controllo professionali per rifinire il parapendio durante un controllo programmato.

7.4. Riparazioni

Riparazioni in generale

Un parapendio è una superficie portante di costruzione complessa. Cuciture e linee sono state realizzate con grande precisione. In generale, quindi, una persona non autorizzata non dovrebbe effettuare riparazioni di parapendio. Solo il produttore o un'organizzazione di assistenza autorizzata dovrebbe sostituire i componenti con parti identiche o rimontare celle complete.

Le piccole riparazioni diventano eccezioni a questo principio. Esempi potrebbero essere la riparazione di piccoli strappi o fori con materiale Ripstop autoadesivo, o la sostituzione di linee. In ogni caso di riparazione o cambio di linea, il parapendio deve essere trainato a terra prima del volo successivo e controllato visivamente.

Il tuo parapendio viene consegnato con un kit di riparazione contenente Ripstop autoadesivo. Altri componenti, come linee, quicklink, softlink o riser, possono essere ottenuti dal tuo rivenditore ADVANCE, da un Centro Assistenza ADVANCE o direttamente da ADVANCE. Gli indirizzi sono su www.advance.swiss.

Riparazioni della vela

Strappi fino a 3 cm di lunghezza e fori molto piccoli che non raggiungono una giuntura possono essere rattoppati con il Ripstop autoadesivo del tuo kit di riparazione. Assicurati che la toppa sia tagliata a forma rotonda o ovale, e abbastanza grande da sovrapporre generosamente i danni. Il pezzo simile di Ripstop appiccicoso all'interno della riparazione dovrebbe essere di dimensioni diverse.



Una linea danneggiata deve essere sostituita, senza eccezioni. L'opzione più semplice è recarsi a un Centro di Assistenza ADVANCE o al tuo Concessionario ADVANCE. In alternativa puoi ordinare la linea di ricambio specifica direttamente da ADVANCE o da un rivenditore ADVANCE e montarla tu stesso. Tutti gli indirizzi sono su: www.advance.swiss. Sotto "Servizio" su www.advance.swiss ci sono istruzioni dettagliate per identificare la lenza in modo da poterla ordinare e poi montarla correttamente sull'ala.

Cosa fare se il bordo d'attacco si danneggia?

Se un filo sul bordo d'attacco si rompe o la sua giuntura si strappa, il parapendio deve essere portato a un centro di controllo ADVANCE dove il filo può essere sostituito o ricucito. Per garantire una lunga durata è importante che l'ala non possa cadere sul bordo d'attacco dopo l'atterraggio, altrimenti il tessuto potrebbe danneggiarsi a causa dell'abrasione. Ma principalmente c'è il rischio, come in tutti i parapendii, che le crossport possano strapparsi.

7.5. Smaltimento

La protezione ambientale svolge un ruolo importante nella selezione dei materiali e nella produzione di un prodotto ADVANCE. Utilizziamo solo materiali e tessuti non tossici sottoposti a valutazioni continue di qualità e impatto ambientale. Quando la tua attrezzatura raggiunge la fine della sua vita utile, ti preghiamo di rimuovere tutte le parti metalliche (riciclaggio) e di smaltire le cinghie e i materiali nelle strutture designate.

8. ASSISTENZA & GARANZIA

8.1. Centro Servizi ADVANCE

ADVANCE gestisce due centri di assistenza aziendali che effettuano controlli e riparazioni di ogni tipo. I laboratori con sede in Svizzera e Francia sono operazioni di manutenzione ufficiali, con molti anni di esperienza e una profonda competenza specifica per i prodotti. La rete mondiale di servizi ADVANCE include altri centri di assistenza autorizzati che forniscono gli stessi servizi. Tutte le strutture di servizio utilizzano esclusivamente materiali originali ADVANCE. È possibile trovare tutte le informazioni su controlli e riparazioni e sugli indirizzi pertinenti su www.advance.swiss.

8.2. Supporto (sito web)

Su www.advance.swiss troverai informazioni dettagliate su ADVANCE e sui nostri prodotti, oltre ai dettagli di contatto per qualsiasi domanda tu possa avere.

Hai anche la possibilità di registrare il tuo prodotto online fino a 10 giorni dall'acquisto per godere di tutti i vantaggi della garanzia ADVANCE. Puoi anche:

- Tieniti aggiornato sulle nuove scoperte relative alla sicurezza riguardo ai prodotti ADVANCE.
- Scarica un modulo di richiesta per l'assegno su ADVANCE in formato PDF per poter inviare il tuo prodotto.
- Per trovare una risposta a una domanda scottante sotto le FAQ (domande frequenti).
- Abbonati alla newsletter ADVANCE per ricevere aggiornamenti regolari via e-mail su nuovi prodotti e servizi.

8.3. Online Account

Crea un account MyADVANCE su www.advance.swiss/warranty e registra il tuo prodotto direttamente online dopo l'acquisto.

Nell'account MyADVANCE troverai tutti i documenti del tuo prodotto in formato PDF, ad esempio il manuale, aggiornamenti di sicurezza e molto altro. Puoi anche visualizzare i pezzi di ricambio per il tuo prodotto e fare richieste di supporto direttamente.



8.4. Garanzia

Come parte della garanzia ADVANCE, ci impegniamo a correggere eventuali difetti nei nostri prodotti attribuibili alla produzione. Per poter presentare una richiesta di garanzia, ADVANCE deve essere notificata immediatamente alla scoperta di un difetto e il prodotto difettoso inviato per l'ispezione. Il produttore deciderà quindi come dovrà essere possibile un guasto di fabbricazione

Riparazione (riparazione, sostituzione di parti o sostituzione del prodotto). Fondamentalmente, si applicano gli obblighi legali di garanzia del tuo paese. Se registri gratuitamente il tuo prodotto sul nostro sito entro 10 giorni dall'acquisto, ricevi una garanzia estesa di

12 mesi oltre il periodo di garanzia legale del tuo paese!

Gli intervalli di garanzia e assistenza iniziano dalla data del primo volo dell'aliante, annotata sulla targa identificativa. Se non è evidente una data, la data applicabile è quella in cui il parapendio è stato trasferito da ADVANCE al concessionario ADVANCE. La garanzia ADVANCE non copre nessun altro reclamo. Richieste relative a danni derivanti da uso negligente o scorretto del prodotto (ad esempio manutenzione inadeguata, conservazione inadeguata, sovraccarico, esposizione a temperature estreme, ecc.) sono espressamente esclusi. Lo stesso vale per i danni attribuibili a un incidente o a un'usura normale.

9. DATI TECNICI

9.1. Dati

TAU DLS		19	20	21	23	25	27
Superficie piana	m2	19.10	20.10	21.50	22.80	24.30	26.55
Superficie proiettata	m2	16.30	17.15	18.35	19.46	20.74	22.66
Peso certificato al decollo	kg	60-76	68-84	77-93	85-101	94-112	105-127
Fascia di peso ideale	kg	65-73	73-81	81-90	90-99	99-110	110-125
Peso del parapendio	kg	4.00	4.20	4.40	4.60	5.00	5.40
Apertura alare	m	11.15	11.43	11.83	12.18	12.57	13.14
Apertura proiettata	m	8.97	9.20	9.52	9.80	10.12	10.58
Allungamento		6.5	6.5	6.5	6.5	6.5	6.5
Allungamento proiettato		4.94	4.94	4.94	4.94	4.94	4.94
Corda max.	m	2.18	2.23	2.31	2.38	2.45	2.56
Numero di celle		73	73	73	73	73	73
Certificazione		EN/LTF C	EN/LTF C	EN/LTF C	EN/LTF C	EN/LTF C	EN/LTF C

9.2. Materiali

Rivediamo e testiamo continuamente la varietà di materiali disponibili. Come tutti i prodotti ADVANCE, il TAU DLS è stato progettato e prodotto secondo le ultime scoperte e processi. Abbiamo scelto i materiali con molta cura e tenendo conto dei requisiti di qualità più rigorosi.



Bordo d'attacco	Skytex 38 universale
Superficie superiore	Skytex 32 universale
Superficie inferiore	DOKDO-10DSF-HD25
Striscia di design	Skytex 32 universale
Profili	Skytex 32 arrivo duro, Skytex 27 finale duro
Profili non sospesi	Finale duro Skytex 27
Diagonali	Skytex 40 arrivo duro, Skytex 32 finale duro, Skytex 27 finale duro
Nastri a tensione	Skytex 40 finale duro
Linee principali	A-8001-470, 340, 230, 190, 135, 130, 050
Linee della galleria	A-8001-280, -190, -130, -090, -070, -050, -040, -035
Stabilo	PPSL5 125
Linee dei freni	A-8001-190, -050, -040, -035
Linee di sterzo	A-8001-190, A-7850-240
Rialzetti	PES/Technora 12mm
Collegamenti rapidi	MR Delta 3.5mm / S12

9.3. Certificazione

9.3.1. Categoria

Il TAU DLS ha la certificazione EN/LTF C. I rapporti dei test possono essere scaricati da www.advance.swiss.

Le certificazioni possono fornire solo informazioni limitate sul comportamento di volo di un parapendio in aria termicamente attiva e turbolenta. La valutazione della certificazione si basa principalmente su manovre di volo estreme indotte in aria calma.

Durante lo sviluppo di un parapendio ADVANCE, l'enfasi è prima di tutto sul comportamento di volo e sulla maneggevolezza, e non esclusivamente sul test di certificazione. Il risultato è un prodotto completo con la familiare maneggevolezza ADVANCE.

Tuttavia, la certificazione rappresenta una parte significativa delle specifiche da rispettare.

9.3.2. Folder Linee

Il TAU DLS era certificato con l'uso di linee aggiuntive. Senza queste linee di piegatura, i collasso asimmetrici e simmetrici (ripiegate e frontali) non si comportano né si riprendono come nei test EN.

Alla tenda, le linee pieghevoli sono fissate a ulteriori anelli all'estremità posteriore della presa d'aria. All'estremità inferiore, il rialzo pieghevole della linea è fissato al moschettone principale dell'imbracatura.

Le linee pieghevoli sono disponibili come optional e dovrebbero essere aggiunte all'ala prima di provocare crolli. Le linee pieghevoli saranno accompagnate da un manuale extra che spiega come devono essere installate correttamente. Si prega di contattare il tuo rivenditore ADVANCE o direttamente ADVANCE se hai domande sull'uso delle linee pieghevole.

9.3.3. Aeromobili sportivi leggeri

Il TAU DLS appartiene alla categoria "Velivolo sportivo leggero" con un peso a vuoto inferiore a 120 kg.

10. APPENDICE

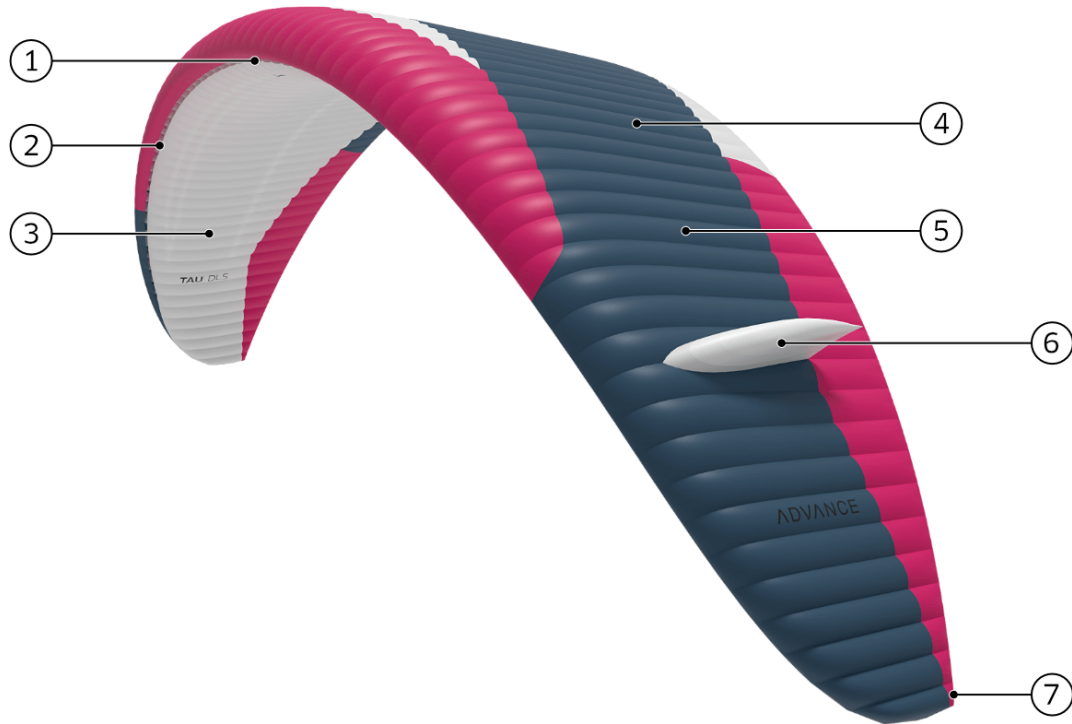
10.1. Panoramica

10.1.1. Parapendio

1. Targhetta nominativa



2. Prese d'aria
3. Superficie inferiore
4. Superficie superiore
5. Celle
6. Winglet
7. Pulizia del velcro



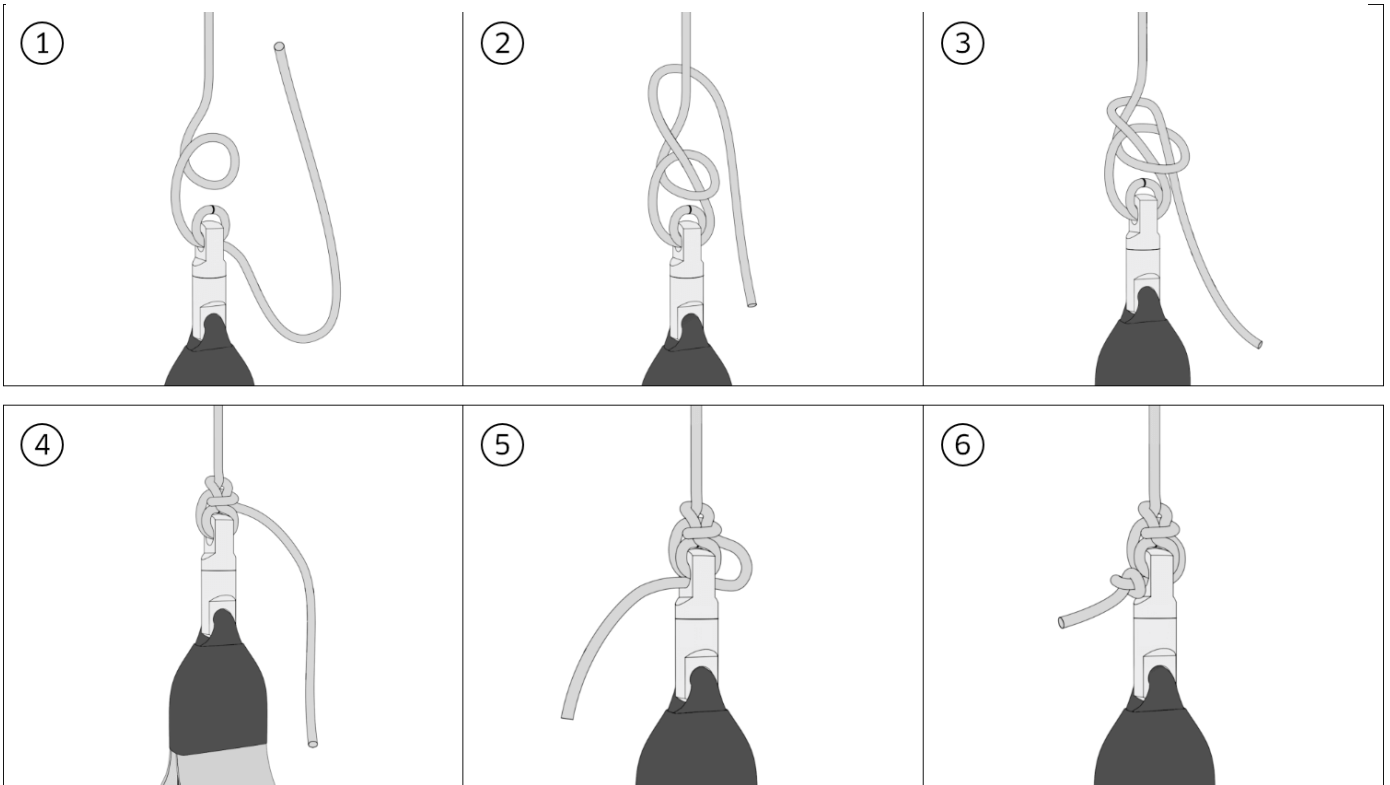
10.1.2. Bretelle

1. Collegamenti rapidi e clip
2. Pulegge del freno
3. B-Handle
4. Girevole
5. Pinza magnetica
6. Maniglia del freno con clip magnetica
7. Carrucole del sistema di velocità
8. Limitatore di velocità
9. Uncino Brummel
10. Sistema Easy-Connect



10.1.3. Pianta
lineare TAU DLS
Vedi allegato

10.2. Istruzioni di montaggio leva del freno



Video tutorial Palstek: <https://www.youtube.com/embed/GTC0W2CivOk>

