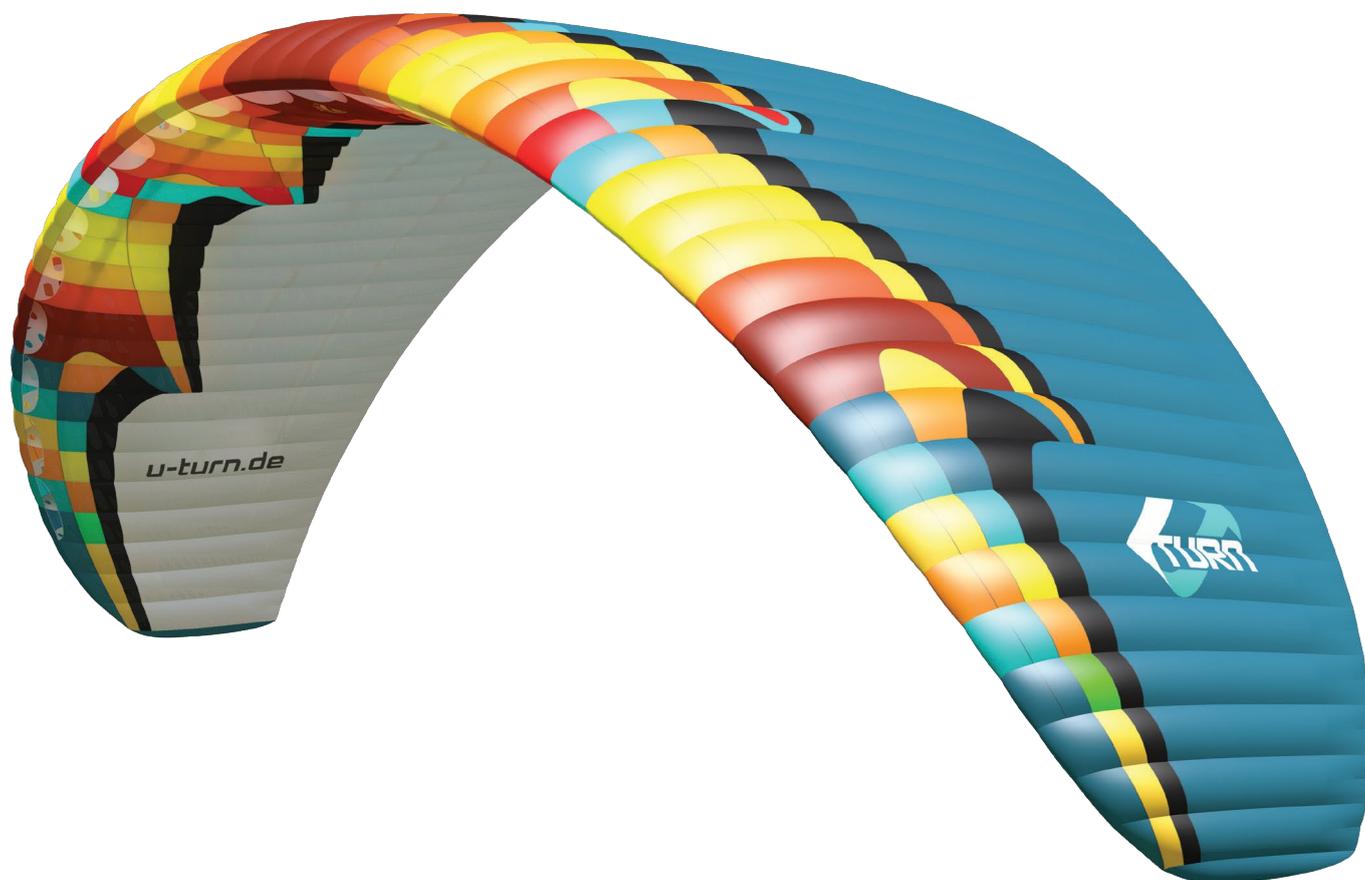


U-Turn GmbH Im Neuneck 1 78609 Tunningen
Fondi: +49 (0)7464 98 91 28-0 Fax: +49 (0)7464 98 91 28-28 info@u-turn.de www.u-turn.de



passenger³

Manuale

English Rev. 0.9 Stato: aprile 2024

Si prega di leggere questo manuale
prima di volare il tuo nuovo U-Turn Passenger 3 per la prima volta.

fun^extreme

TURN
SAFE FUN



Riduciamo il carico dei freni pressione a metà, Così il tuo divertimento raddoppia.

Congratulazioni, hai scelto il nuovissimo aliante di classe B PASSENGER 3. Vi ringraziamo per la vostra fiducia in U-Turn e la consideriamo una conferma per perseguire e sviluppare ulteriormente le nostre esigenze di qualità senza compromessi. Vi auguriamo tanti voli piacevoli e grandi momenti in volo.

Il dialogo è importante per noi, poiché cerchiamo sempre di ottimizzare i nostri prodotti nel senso che "dai piloti - per i piloti". Pertanto accogliamo con favore contributi attivi sotto forma di suggerimenti e critiche. Se hai domande, siamo felici di aiutarti in qualsiasi momento.

Al fine di garantire il miglior servizio e dialogo, registra il tuo PASSEGGER 3 qui:

www.u-turn.de/product-registration

▶ **registra noW**



Questo manuale è una parte importante dell'aliante.

Si prega di leggerlo attentamente, perché c'è l'OBBLIGO di occuparsi dell'aliante e delle sue caratteristiche speciali. Il manuale dovrebbe rendere la gestione con l'U-Turn PASSENGER 3 il più semplice e sicura possibile.

contenuto

BENVENUTI NEL MONDO DI U-TURN	6
PASSEGGER 3 – MOVIMENTAZIONE ALLA POTENZA DI DUE	7
- Uso	8
- Attrezzatura	8
- Parapendio a motore	8
- Verricello	8
- Regolazione della base e della linea del freno	9
- Misure di sicurezza	10
DESCRIZIONE DELL'ATTREZZATURA	11
- Breve descrizione	11
- Alzate	12
- Taglierina	13
- Punto di aggancio del passeggero	14
INFORMAZIONI GENERALI PER IL VOLO BIPOSTO	15
- Gestione del passeggero	15
- Attrezzatura	15
- Sito di volo	15
- Briefing del passeggero	16
- Controllo pre-volo	17
- Agganciare e controllare	17
- Posizione di partenza	18
- Solleva l'aliante	19
- Volo	19
- Atterraggio	20
- Dopo il volo	20
IL VOLO	21
- Inizio	21
- Tornitura	21
- Termiche / Turbolenze	22
- Atterraggio	22
- Manovre di volo estreme	23
- Ala	23
- Frontale completo	23
- Stallo profondo	24
- Crolla	24
- Come evitare i crolli	25
- Stalla B	27
- "Grandi orecchie"	27

RAPIDO DECENTE	27
- Pilotaggio di emergenza	28
- Trasporto e stoccaggio	28
- Riparazioni	28
- Aspetti legali	28
- Intervallo di ispezione	29
MANUTENZIONE E CURA	30
- Comportamento rispettoso della natura e dell'ambiente	30
ACCESSORI PER IL VOLO	31
- Imbracatura	31
- Sistemi di salvataggio adeguati	31
ASSUNZIONE DEL RISCHIO	32
- Richiesta di responsabilità e rinuncia all'esclusione	32
- Consulenza in materia di sicurezza e responsabilità	32
Esonero dalla responsabilità, rinuncia al diritto	33
RICICLAGGIO	33
Dati tecnici U-Turn PASSENGER 3	34
Lista dei materiali U-Turn PASSEGGER 3 GT	36
Lista dei materiali U-Turn PASSENGER 3 PRO	37
Informazioni sul codice di linea PASSEGGER 3	38
Piano di linea PASSEGGER 3	39
Opuscolo di istruzioni per riparazioni e controllo 2 anni	40
Modulo d'ordine riga	41
Modulo di registrazione del prodotto	42
MISURE DI LINEA E BRETELLE DEL PARAPENDIO DI PROVA DI VOLO	43
TEMA DEGLI INTERVALLI DI ISPEZIONE E DI NUOVA ISPEZIONE	45
- Chi può effettuare l'ispezione?	45
- Prerequisiti personali individuali per le ispezioni	45
- Attrezzatura e documentazione necessarie	46
DURANTE L'ISPEZIONE DEVONO ESSERE PRESE LE SEGUENTI MISURE:	46
Ispezione fatta - molto importante!	50

L'eciteMent condivide la tua corsa- Benvenuto nel mondo di you-turn.

VOLARE È UN PRIVILEGIO.

Crea momenti di presenza e di beatitudine. U-Turn si impegna nell'emozione del volo e la vive non solo ogni giorno, ma vuole anche renderla accessibile al maggior numero di persone possibile. U-Turn sviluppa prodotti innovativi per lo sport del parapendio e offre una gamma di prodotti a servizio completo.

LA NOSTRA DICHIARAZIONE "DIVERTIMENTO SICURO" È UN RICONOSCIMENTO PER LA SICUREZZA.

U-Turn persegue il limite massimo assoluto della sicurezza passiva, perché i prodotti devono portare gioia. Parte di ciò è dovuto anche al fatto che i prodotti supportano il progetto pilota anche quando le condizioni diventano più difficili. Perché il fattore divertimento aumenta notevolmente una volta che il fattore di rischio diminuisce. Per noi non conta solo il fattibile, ma il massimo della sicurezza. Prodotti con elevate aspirazioni tecnologiche, innovazione e design con una qualità che dimostra durabilità nel tempo.

U-TURN HA UN OBIETTIVO CHIARO: "MAKE THE BEST, EVEN BETTER"

Lavoriamo instancabilmente per migliorare e progredire e ci spingiamo ogni giorno a migliorare. Sviluppare più idee per una maggiore sicurezza e riflettere costantemente sulle cose e trovare soluzioni intelligenti. In questo modo siamo orgogliosi del nostro lavoro, apprezziamo la qualità senza compromessi e amiamo il nostro sport. I prodotti sono realizzati con la massima cura, perché devono generare una qualità a lungo raggio.

IL CENTRO DEL NOSTRO AGIRE È L'INDIVIDUO.

Agire responsabilmente nei confronti del nostro staff e della natura è un dato di fatto, così come lo è farlo nei confronti di ogni singolo pilota. U-Turn mantiene uno stile autentico e trasparente. Strutture sottili

Abilita il funzionamento dinamico.



Grazie per la vostra fiducia. Avere
un sacco di bei momenti

Vola in sicurezza e divertiti

Entra a far parte della community di U-Turn:



Parapendio con
inversione a U

passenger 3

gestione al potere del tandem

È tempo di una nuova interpretazione del tandem volante. Il PASSENGER 3 porta per la prima volta l'agile maneggevolezza in solitaria nella classe dei due posti: l'elevata propensione alla virata con una bassa pressione di controllo rendono il PASSENGER 3 uno strumento di lavoro molto efficiente per ogni pilota tandem. Il PASSENGER 3 combina alte prestazioni con la massima sicurezza e mette il divertimento in volo al primo posto. L'evoluto due posti è disponibile in due configurazioni in versione GT o Pro.

Il PASSENGER 3 è stato progettato ex novo. Molto valore è stato attribuito alla maneggevolezza di prima classe, che è chiaramente evidente attraverso la bassa pressione di controllo. Il biposto reagisce in modo preciso e senza alcun ritardo ai più piccoli impulsi di controllo ed è quindi facilmente sterzante in curve. Pertanto, può facilmente succedere che ti dimentichi che stai volando in tandem in questo momento. Sebbene il PASSENGER 3 compensi la sua superficie, quando si tratta di prestazioni la superficie ha un doppio effetto. Il PASSENGER 3 lavora in modo molto efficiente nel sollevamento termico e lo trasforma in altezza in modo affidabile. E anche la vela si erge solida nell'aria turbolenta, facilita un feedback preciso e una sensazione di volo diretto. Lo sharknose offre un'elevata stabilità e un'area di afflusso estesa. Quando si tratta di portare i passeggeri in volo, la sicurezza passiva ha raddoppiato la priorità. Le reazioni della calotta appaiono di conseguenza moderate e molto smorzate, il che fornisce calma in ogni situazione.

Durante lo sviluppo è stato dato particolare valore alle eccezionali caratteristiche di partenza. Anche con vento zero il PASSENGER 3 si riempie, velocemente e senza alcuno sforzo e si alza sopra il pilota in modo controllato. La bassa velocità di decollo e una corsa di partenza sorprendentemente breve offrono una partenza senza stress anche con passeggeri esigenti. Ma anche durante l'atterraggio, le spiccate caratteristiche di volo lento convincono, combinate con l'elevato potenziale prestazionale della vela, per ottime caratteristiche di flair. Quindi l'atterraggio sarà semplice con il PASSENGER 3.

Il capo progettista Ernst Strobl equipaggia il PASSENGER 3 con diverse innovazioni costruttive. Il PPN e lo sharknose offrono una fedeltà del profilo più elevato insieme all'apertura della cella. I calcoli della velocità di galleggiamento in combinazione con il pretensionamento ottimizzato dell'ala garantiscono il flusso perfetto attorno al profilo. L'High Pressure Crossport Design (HPCD) fornisce un'aerazione incrociata ideale delle porte trasversali e garantisce una pressione interna bilanciata in tutta l'ala. Nella parte posteriore dell'ala il minirib e il Break Gathering System (BGS) forniscono un'efficiente trasmissione della forza dei freni.

Peso ridotto del tettuccio con elevata durata: questo è ciò che promette l'intelligente mix di materiali e la lavorazione di alta qualità del nuovo PASSENGER 3. I materiali di punta Dokdo 30 e Dokdo 20 offrono un peso ridotto con un'elevata resistenza all'abrasione. Nella versione PRO viene utilizzato il materiale PX40 appositamente sviluppato dall'area acro. L'estrema resistenza all'abrasione e allo strappo è particolarmente evidente durante il ritorno sull'investimento delle aziende tandem professionali.

Il PASSENGER 3 copre un'elevata gamma di peso per un peso iniziale da 140 kg fino a 230 kg per voli a uno e due posti. Il PASSENGER 3 è disponibile nelle versioni GT e PRO. Entrambe le versioni hanno la certificazione LTF/EN B.

passenger 3

Uso

Il PASSENGER 3 è stato sviluppato e testato solo per l'uso come parapendio per l'avviamento a piedi e con verricello. Non è consentito un utilizzo diverso da quello previsto. Il PASSENGER 3 non è costruito e testato per l'acrobazia aerea. Non è adatto e non è certificato per tale uso. Se qualcuno dovesse fare aerobatologi con il PASSENGER 3, significherebbe il rischio di morte per tutte le persone coinvolte. Quando si eseguono figure acrobatiche, non solo possono apparire atteggiamenti di volo imprevedibili, ma anche un sovraccarico di materiale e pilota. Il PASSENGER 3 è un aereo leggero con una massa inferiore a 120 kg nella classe dei parapendii.

Il PASSENGER 3 è costruito per l'uso a due posti. Non è autorizzato per l'uso con più posti. Tutte le persone e gli equipaggiamenti coinvolti nel traffico aereo necessitano delle licenze e delle certificazioni necessarie, in particolare per il volo biposto dei parapendii, per garantire un traffico aereo sicuro. Questo vale per il pilota, l'imbracatura, il sistema di salvataggio e la suspense in tandem. Il PASSENGER 3 è ispezionato a campione e certificato secondo la norma LTF/EN B.

ISPEZIONE A CAMPIONE:

Linee guida per i test: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 e NfL 2-565-20

Produttore: Air Turquoise SA - Route du pré-au-Comte 8 - CH-1844 Villeneuve

Tratti somatici



Il PASSENGER 3 è disponibile nelle versioni GT e PRO.

In questo modo la GT si rivolge ai piloti tandem ambiziosi e la versione PRO si rivolge ai professionisti. Nella versione PRO viene utilizzato il materiale PX40 dell'area acro. Ha un'estrema resistenza all'abrasione e allo strappo.

Parapendio a motore

Il PASSENGER 3 non è testato e certificato per il volo a motore. Se si desidera utilizzare il PASSENGER 3 in volo a motore, si prega di contattare U-Turn per quanto riguarda la certificazione.

Verricello

Il PASSENGER 3 non ha specifiche quando si tratta di verricello. Ma ecco alcuni consigli che invitiamo ogni pilota a prendere in considerazione.

Se non stai operando con il tuo verricello abituale, familiarizza con le procedure locali. Ogni visitatore che si trova su terreni di volo sconosciuti ha bisogno di ricevere un buon briefing da un pilota locale. Alla partenza fare particolare attenzione che l'aliante sia completamente sopra la testa del pilota prima che venga dato il comando di partenza. Eventuali correzioni alla direzione con i freni non devono essere applicate prima che il tettuccio sia sopra il pilota, altrimenti la vela potrebbe ricadere a causa di frenate troppo intense o la vela potrebbe essere trainata via in condizioni di non volo pronto. Il comando di partenza non deve essere dato prima che l'aliante sia sotto il controllo assoluto. Evitare brusche correzioni di direzione durante la fase di avviamento e prima di raggiungere l'altezza di sicurezza. Bisogna anche prestare attenzione al fatto che viene mantenuto un angolo ridotto fino al raggiungimento dell'altezza di sicurezza. Non utilizzare una tensione della fune di traino superiore a 150 kp con il PASSENGER 3. Tutte le persone, le macchine e gli accessori coinvolti devono avere le licenze, le approvazioni o le certificazioni appropriate per il verricello. Ciò vale per i piloti, l'operatore del verricello, l'attrezzatura di traino, altri punti di fissaggio, nonché tutte le altre macchine e accessori per i quali è richiesto un certificato.

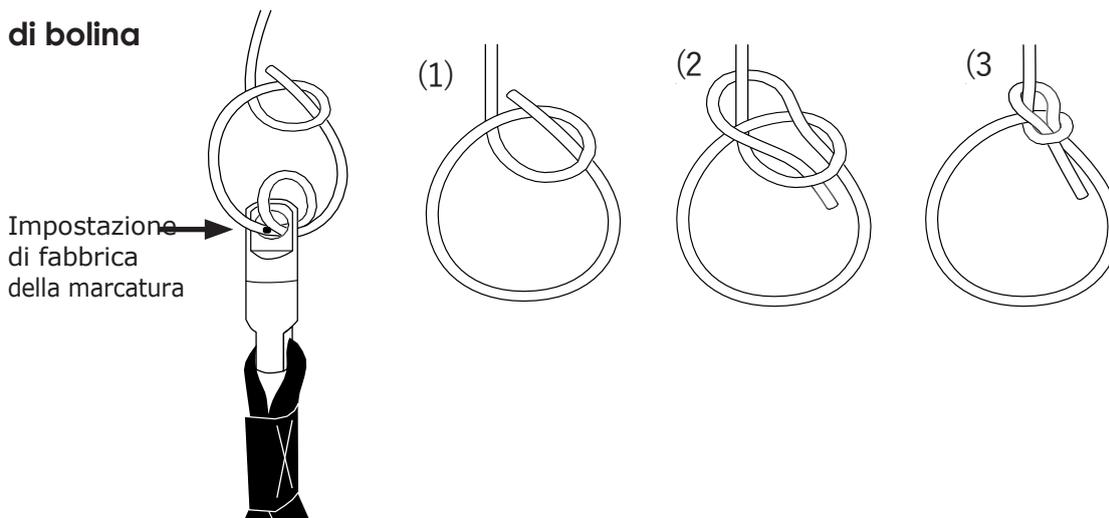
Regolazione della base e della linea del freno

L'impostazione di fabbrica della linea del freno corrisponde a 0 corsa libera più 5 cm. Si consiglia di regolare la corsa della linea dei freni dopo il primo volo in base alle proprie preferenze personali. Non essere consapevole

Per regolare i freni troppo corti, altrimenti l'aliante potrebbe volare con una piccola, ma continua pressione dei freni applicata. Questo potrebbe essere estremamente pericoloso durante il decollo, il volo e l'atterraggio!

L'impostazione del freno di fabbrica sopra menzionata consente un'ampia corsa dei freni in situazioni di volo estreme e per l'atterraggio. Allo stesso tempo consente durante il volo a velocità di trim una posizione di comfort per le braccia del pilota. In nessun caso le linee principali di configurazione A, B e C devono essere cambiate prima che la vela sia stata volata nella configurazione originale. Si noti inoltre che la regolazione dell'altezza della sospensione in base ai punti di aggancio dell'imbracatura, modifica la corsa relativa della frenata. Quando si imposta la regolazione, assicurarsi che entrambi i lati siano simmetrici e che venga utilizzato un nodo permanente. La bolina funziona particolarmente bene per il fatto che indebolisce meno le linee con un'eccellente resistenza allo scivolamento.

di bolina



Precauzioni di sicurezza

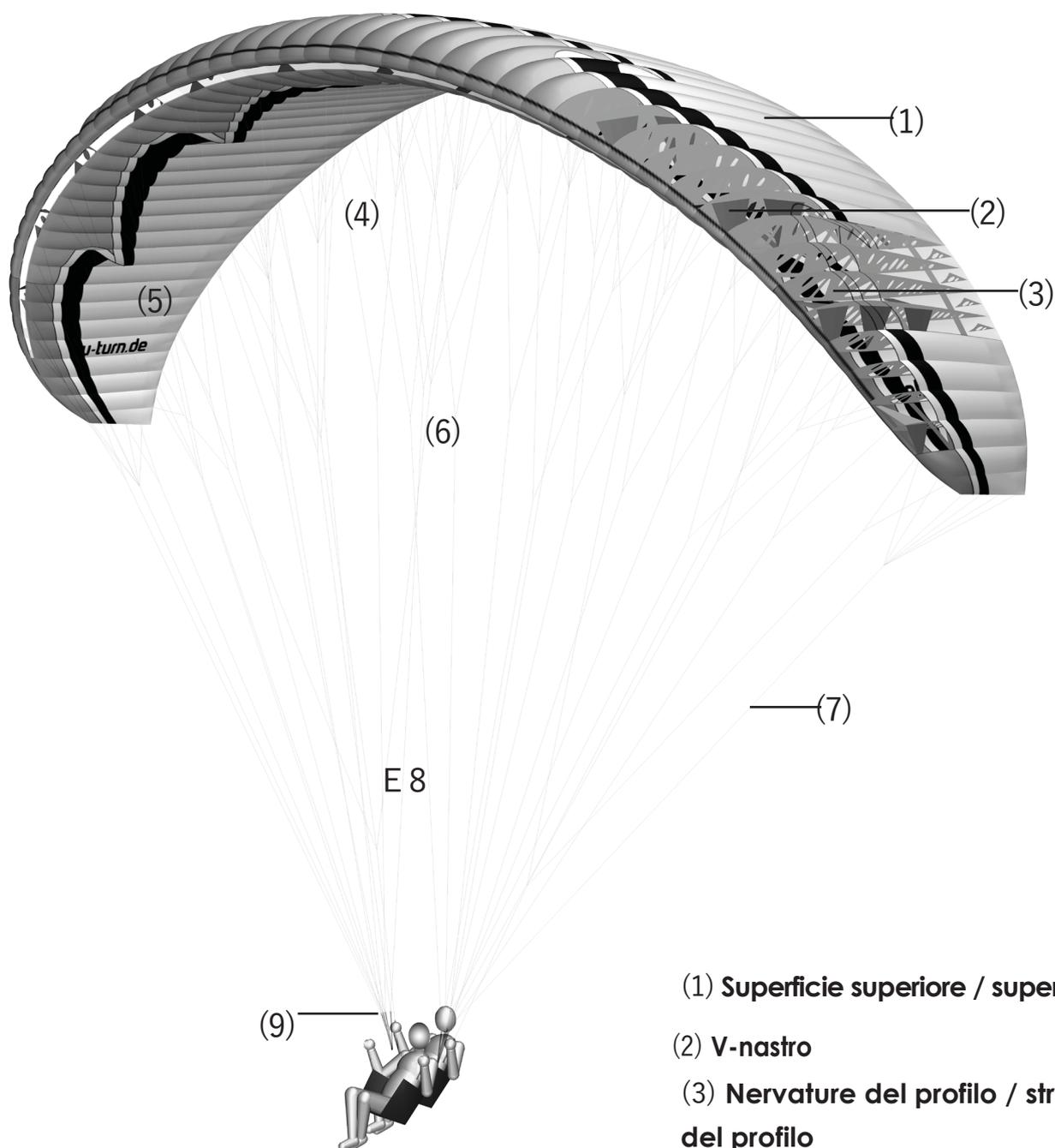
- Prima del primo volo il tettuccio, le linee, tutti i collegamenti e le cuciture, i mallion, la linea dei freni e i nodi delle linee dei freni, nonché ev. Le linee attorcigliate devono essere controllate da personale addestrato e autorizzato e confermate nel cartello dell'aliante.
- Fai il tuo volo inaugurale in un sito di volo familiare e in condizioni di calma.
- Metti alla prova la tua U-Turn PASSENGER 3 solo sull'acqua.
- In un "volo dinamico" non solo si è esposti a Carichi di escursionismo, ma anche l'aliante. Non sottovalutarlo!
- Vola con la tua U-Turn PASSENGER 3 solo con almeno un paracadute di riserva!
- Osservare e rispettare le leggi locali sull'aviazione che regolano nel rispettivo paese in questione.
- Il completamento con successo di un corso di formazione adeguato, il possesso delle conoscenze necessarie e l'effettiva esperienza di volo sono un prerequisito per utilizzare il tuo U-Turn PASSENGER 3.
- L'uso di accessori idonei, certificati e approvati nei rispettivi paesi (casco, harness, riserva) è un requisito per l'uso dell'inversione a U PASSEGGERO 3.
- Prima di ogni decollo esegui un'ispezione approfondita della tua attrezzatura (vela superiore, vela inferiore, nervature, in particolare le cime, moschettoni, fibbie, sistema di velocità del tessuto ecc.) Un volo con uno strappo in un aliante o in linee può essere pericoloso per la vita.
- Assicurati sempre che la tua attrezzatura di volo sia in buone condizioni e che tutti i controlli siano stati eseguiti.
- Sii consapevole del fatto che tu, come pilota, devi essere in uno stato fisico e mentale per controllare ogni volo senza ostacoli. Devi concentrarti completamente sul volo, al fine di evitare potenziali condizioni di volo difficili. La maggior parte degli incidenti sono causati da un errore del pilota.
- Non volare mai in prossimità di linee elettriche ad alta tensione, aeroporti o autostrade, sopra persone o con fulmini! Metti in pericolo la tua vita e il benessere fisico di te stesso e di terzi e allo stesso tempo agisci in modo sconsiderato e negligente. In nessun caso la distanza minima deve scendere al di sotto dei 50 m in un dato momento. Negli aeroporti questa distanza minima da mantenere è di 5 km.
- Informatevi sulle previsioni del tempo e/o sulle condizioni meteorologiche locali predominanti. Usa l'U-Turn PASSENGER 3 solo in caso di forza del vento, in cui sei in grado di controllare l'ala al 100%. Non utilizzare l'inversione a U PASSENGER 3, con vento con forte fattore di raffica. Non utilizzare mai l'aliante con temporali in avvicinamento o se la probabilità di quelli dello sviluppo di temporali è alta. Se un temporale si avvicina atterra immediatamente!
- Il volo di acrobazie aeree è generalmente vietato ed è pericoloso. Possono verificarsi orientamenti di volo imprevisi, che possono sfuggire al controllo, con conseguente pericolo di sovraccarico del pilota e dell'attrezzatura.



Attenzione: Ignorare una o più precauzioni di sicurezza può portare a un volo sicuramente divertente che si trasforma in un evento fatale!

Descrizione dell'attrezzatura

Breve descrizione



(1) **Superficie superiore / superiore**

(2) **V-nastro**

(3) **Nervature del profilo / strappi del profilo**

(4) **Galerieleina / Galerilina**

(5) **Superficie inferiore / fondo**

(6) **Gabelleine / Gabelline**

(7) **Stabiloleina / Stabilolina**

(8) **Stammleine / Linea principale**

(9) **Alzate**

Alzate

Le bretelle A e B hanno colori diversi e sono dotate del Pilot Assistant System per garantire un'identificazione positiva al decollo e durante il volo con grandi orecchie. Il D-riser è dotato di EAR-FIX-CLIP. Il dispositivo di bloccaggio è elegantemente rivestito in neoprene e consente al pilota di fissare la parte esterna delle linee A divise in qualsiasi posizione desiderata.



**orecchio
grande
assistente**

**rifinitore
sostituibile sTraP**

trimmer

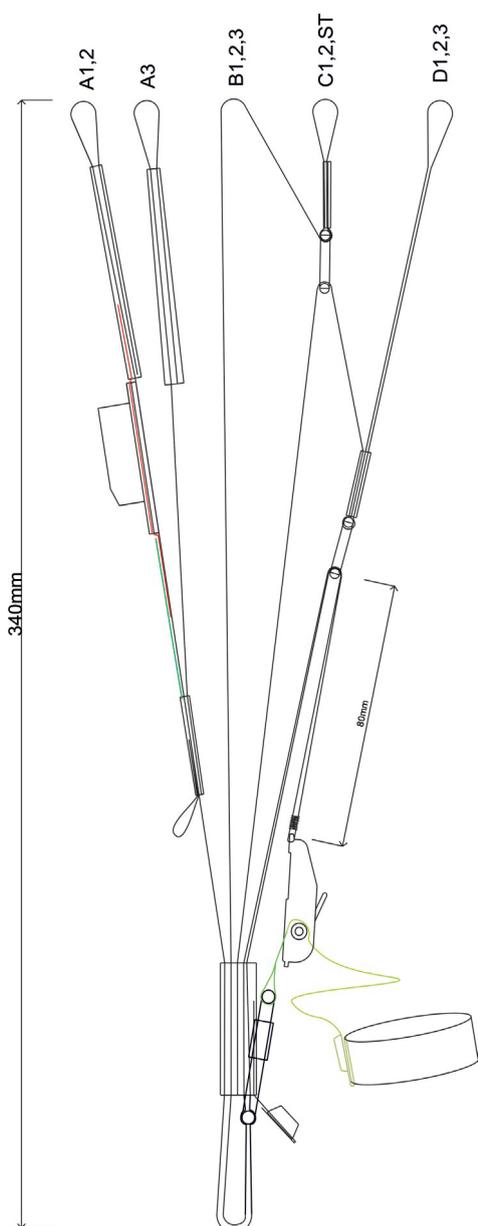
Il PASSENGER 3 è dotato di un innovativo sistema di trimmer. L'efficace sistema evita la torsione del profilo attraverso l'accelerazione non solo del livello D e C, ma anche del livello B in relazione all'angolo di incidenza. In questo modo la forma del profilo rimane intatta, il che garantisce uno scorrimento chiaramente migliore.

U-Turn consiglia di tenere chiuso il trimmer durante il decollo e l'atterraggio. Tutti gli assetti di volo estremi (ad esempio i collassi) si verificano in modo più dinamico a velocità più elevate.

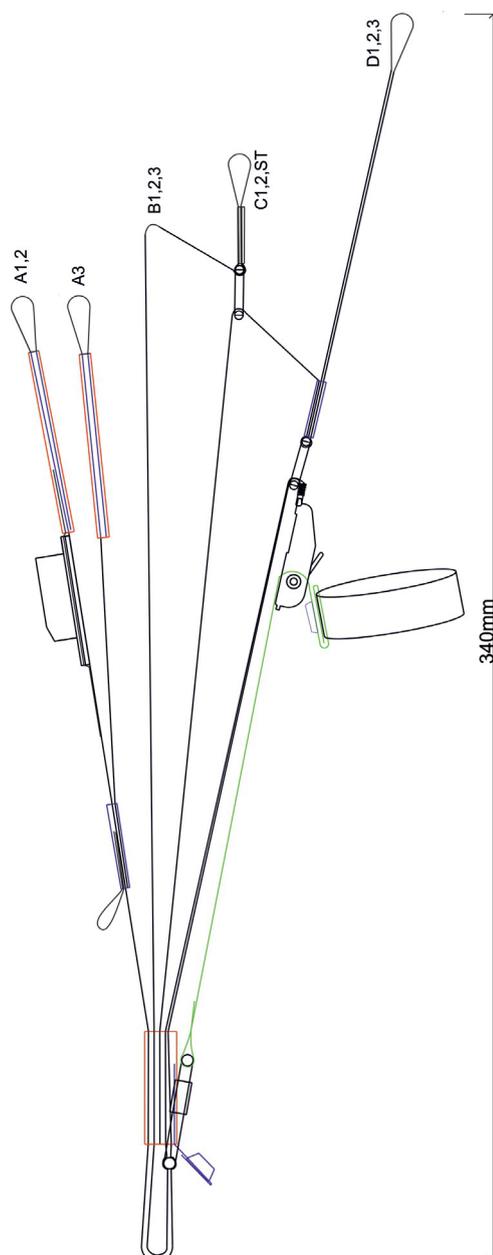
Inoltre, il PASSENGER 3 è dotato della fascia trimmer intercambiabile. Questo è facilmente sostituibile attraverso un moschettone rivestito in neoprene. Non sono disponibili altri meccanismi regolabili, rimovibili o variabili.

Il modo effettivo del rifinitore è di 10 cm.

Trimmer chiudi

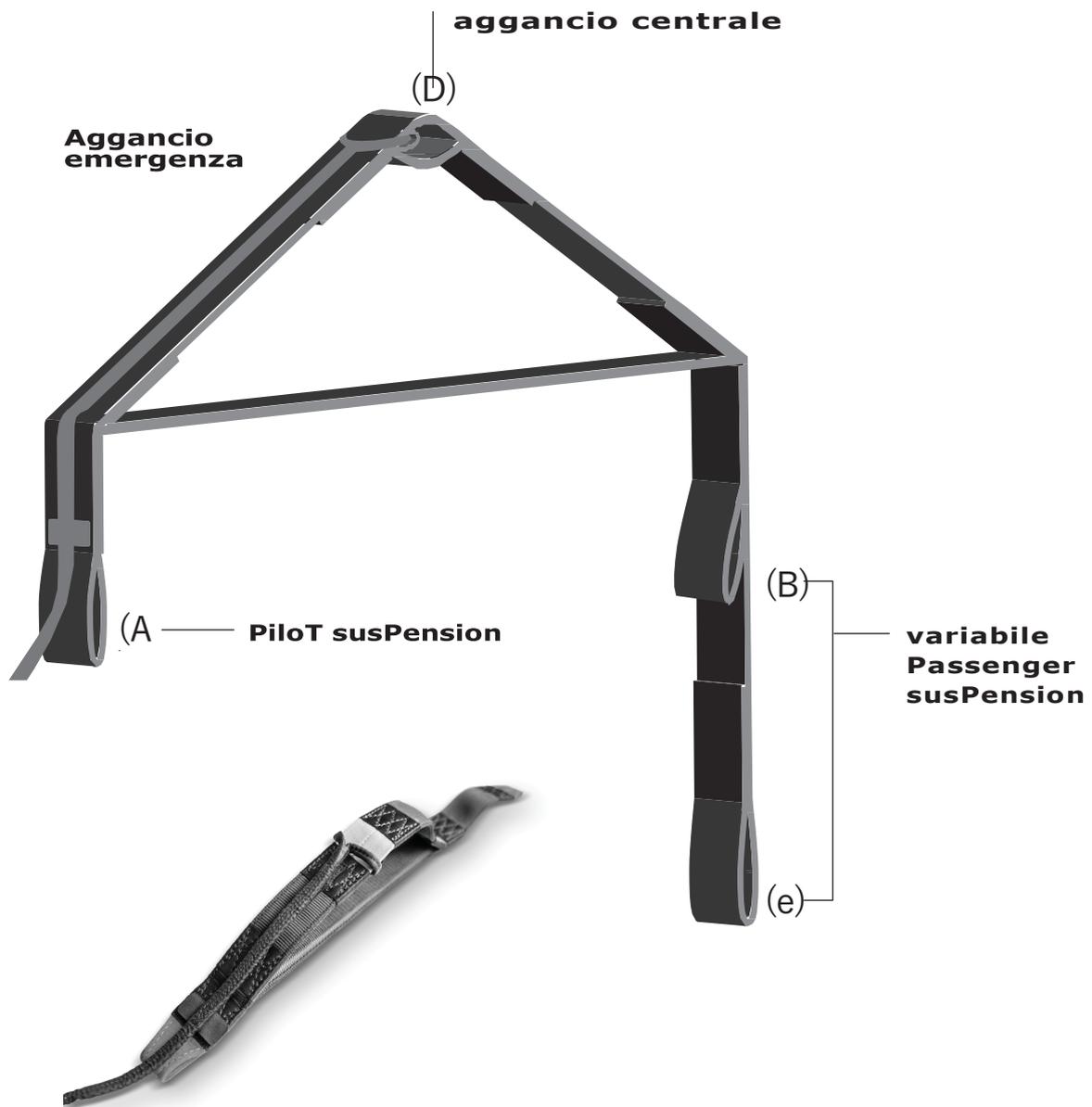


Rifinitore oPen



Barra distanziale

Il PASSENGER 3 è dotato di una barra distanziale rigida. Tuttavia, possono essere utilizzati anche distanziale morbido. La sospensione a doppia distanza del sedile ha un anello di sospensione per il pilota (A), due anelli di sospensione per il passeggero (B + C) e la sospensione centrale dell'aliante (D). Il pilota si aggancia sempre nel loop A. Per i passeggeri più piccoli, utilizzare il loop C e il loop B è per i passeggeri più pesanti. È essenziale assicurarsi che sia sospeso simmetricamente. Le sospensioni sbilanciate possono causare una posizione di volo scomoda per il pilota e il passeggero e rendono anche difficile il controllo dell'aliante.



informazioni generali per il volo in tandem

Tattare con il passeggero

Il sito di lancio dovrebbe essere scelto lontano dal trambusto, con un primo sguardo alla rotta di avvicinamento. Si consiglia di effettuare esercizi di riscaldamento con il passeggero prima della partenza e di iniziare la corsa di decollo in successione o fianco a fianco, a seconda dell'attrezzatura. È particolarmente importante far notare al passeggero che la partenza si compone di due fasi: la fase di gonfiaggio, controllo e la fase di accelerazione.

L'esperienza pratica ha dimostrato che molti passeggeri si siedono nell'imbrago troppo presto a causa del rallentamento della corsa di decollo da parte del parapendio e quindi causano una partenza errata. Si è rivelato utile spiegare che è necessario prima gonfiare il parapendio a passi lenti (per avere opzioni di correzione) ma che, come qualsiasi altro velivolo, deve essere portato a velocità per poter decollare.

Eccezione: in caso di forte vento contrario, il passeggero e il pilota devono sempre prepararsi nella fase di sollevamento (preferibilmente afferrando la Tbar), in modo da non essere rovesciati.

Attrezzatura

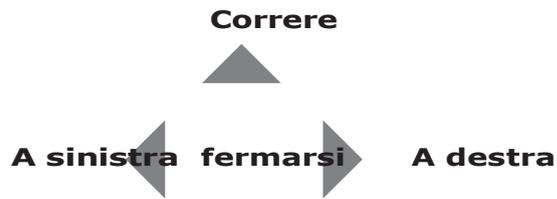
L'abbigliamento del passeggero deve essere adeguato alle temperature e prevedere necessariamente scarpe alte fino alla caviglia con suola antiscivolo e casco. Si consigliano anche i guanti. Sebbene i caschi integrali offrano una migliore protezione, dovrebbero essere dotati di una mentoniera rimovibile o larga a causa del possibile rischio di vomito (panico). Ricordati di informare il passeggero in anticipo, non solo in montagna, dell'attrezzatura necessaria.

Aerodromo

Nella scelta della posizione di partenza, prestare particolare attenzione ai requisiti dell'aliante tandem, ovvero deve essere considerata una fase di avviamento possibilmente più lunga e una limitata possibilità di correzione. Inoltre, è necessario prestare attenzione all'assoluta distanza dagli ostacoli del percorso di rincorsa. A causa della velocità generalmente più elevata dei sedili doppi, nella scelta del luogo di atterraggio è necessario tenere conto di una distanza di scorrimento più lunga e della limitata manovrabilità vicino al suolo. Il campo di atterraggio deve essere di dimensioni generose e il sito di atterraggio può essere privo di ostacoli e turbolenze.

Briefing del passeggero

Per la corsa iniziale sono concordati i seguenti comandi: Tirare su (meglio: 3-2-1 go)



Dal comando "corri" il passeggero deve portare velocità al parapendio. In caso di lancio interrotto, il pilota chiama immediatamente "stop". Le correzioni vengono apportate specificando il corso della corsa che deve essere modificato. La direzione di un eventuale aborto all'avvio deve essere determinata prima dell'avvio! Il pilota deve tenere presente in particolare che il carico alare più elevato richiede una distanza di avviamento più lunga e una velocità dell'aria più elevata rispetto all'utilizzo di aeromobili monoposto. Anche l'ulteriore fase del volo deve essere discussa con il passeggero prima della partenza. È importante che l'inizio di un rifiuto da parte del passeggero non possa in nessun caso essere imposto.

Si è rivelato utile anche avvertire il passeggero di non guardare in basso, ma piuttosto di concentrare l'attenzione su altri aspetti del volo per evitare qualsiasi paura emergente dell'altezza. Anche in questa fase il pilota coinvolge attivamente il passeggero in tutte le attività, sebbene solo il pilota sia responsabile della corretta esecuzione.

Dopo aver steso e ordinato le linee, il pilota aiuta il passeggero a indossare l'imbracatura. Si consiglia di fare una prova del sedile, il più semplicemente con l'aiuto di un altro pilota che solleva il passeggero da terra con l'imbracatura sui moschettoni. In questo modo è possibile controllare la posizione del sedile in volo e apportare le correzioni necessarie. Di fondamentale importanza è il controllo dei cosciali e della fascia toracica! Le imbracature con airbag o protezione si sono dimostrate efficaci, poiché molti passeggeri non corrono durante l'atterraggio, ma tendono a sedersi sull'erba.

Controllo pre-volo

Per ogni aeromobile è richiesto un attento controllo preliminare, compreso il PASSEGGER 3. La nostra esperienza ha dimostrato che i parapendii biposto sono spesso utilizzati da più persone. Si prega di ricontrollare se non si è l'unico pilota che utilizza questo parapendio. Se stai prestando il tuo aliante, ti preghiamo di informare anche il mutuatario. Assicurarsi inoltre che il mutuatario conosca i limiti operativi di PASSENGER 3 e abbia il certificato di competenza richiesto. Prima di ogni partenza, controllare che le cime, le cinghie e il tettuccio dell'aliante non siano danneggiati. Anche con piccoli difetti non dovresti assolutamente iniziare. Dopo che il parapendio è stato disimballato e progettato per essere semicircolare, tenere presente quanto segue:

Il parapendio dovrebbe essere disposto in modo che quando si tirano le bretelle A, le cime al centro della vela siano tese un po' prima di quelle alle estremità delle ali. Ciò garantisce un avvio leggero e diretto. Durante la posa, si prega di prestare sempre attenzione alla direzione del vento, in modo che entrambe le metà del parapendio siano caricate simmetricamente contro vento. I gruppi di linee devono essere accuratamente separati e le alzate disposte. Particolare attenzione dovrebbe essere prestata alle Linee A. Devono scorrere liberamente e senza impigliamenti dal montante A alla vela. Altrettanto importante è che le linee dei freni siano completamente libere e non possano rimanere bloccate da nessuna parte durante l'avviamento. Se le bretelle non sono attorcigliate, le linee dei freni scorrono liberamente attraverso l'occhiello fino al bordo d'uscita dello schermo. Assicurati che non ci siano linee sotto l'ala. Un line-over può avere conseguenze fatali al decollo. Si consiglia vivamente di includere il passeggero nel controllo preliminare per familiarizzare con l'aeromobile di conseguenza.

Controllo del punto di sospensione

La decisione se il passeggero debba essere sospeso in un anello più lungo o più corto della barra a T (se disponibile) deve essere presa tenendo conto dell'altezza della persona e di eventuali differenze di peso presenti. Se il passeggero è più piccolo del pilota, deve essere appeso all'anello di sospensione inferiore. In questo modo si evita che il passeggero si sollevi troppo presto da terra e che la visuale per il pilota sia libera. Dopo aver fissato il pilota nella barra a T con le cinghie e aver avvitato i moschettoni, chiede al passeggero di mettersi di fronte a lui per agganciarlo correttamente. Gli viene chiesto di seguire visivamente il processo. Non dimenticare: anche i moschettoni del passeggero devono essere avvitati insieme (tranne Twistlock). Il passeggero si trova di fronte o accanto al pilota durante tutte le fasi di volo. Per motivi di sicurezza non sono ammesse sospensioni che consentano la posizione del passeggero dietro il pilota!

Configurazione pilota/passeggero

Ci sono due modi per partire: uno dietro l'altro (passeggero davanti) o uno accanto all'altro.

Uno dietro l'altro:

Per il metodo di avviamento in successione, dice che il passeggero non oscilla in avanti dopo l'avviamento e può essere spinto nella giusta direzione durante la fase di accelerazione. Inoltre, è possibile evitare che il passeggero si sieda troppo rapidamente nell'imbracatura con un ulteriore impulso con il ginocchio.

Affiancati:

Il vantaggio di partire uno accanto all'altro è una migliore possibilità di corsa e libertà di movimento. Anche con una partenza inversa, questa tecnica offre alcuni vantaggi. Spesso uno svantaggio che viene menzionato è che il passeggero oscilla nella direzione di partenza dopo la partenza. Tenendo il passeggero alla cintura toracica o al rinforzo trasversale del pilota, tuttavia, questo può essere evitato e si può ottenere una sincronità nella direzione di marcia. Questa posizione di partenza è più problematica in caso di vento forte, poiché il passeggero è meno in grado di sostenersi contro il vento. Quindi non può esercitare pressione in avanti e non avere quasi alcuna influenza sul parapendio durante il processo di montaggio.

In tal caso, quindi, una partenza inversa o l'aiuto al decollo da parte di due piloti esperti può essere la scelta migliore. Al metodo di partenza uno dietro l'altro, il passeggero si aggrappa meglio all'anello della barra a T, ad es. corto sopra i moschettoni. Al metodo di partenza affiancati afferra il bacino o la cintura toracica del pilota.

ATTENZIONE: Immediatamente prima del decollo, il pilota deve controllare nuovamente sia i cablaggi, i moschettoni, le sospensioni (barra a T), le linee - compresi i freni, e la corretta posizione del parapendio (controllo a 5 punti).

gonfiare il parapendio

Il parapendio viene gonfiato dal pilota come descritto nel capitolo "Pratica di volo / La partenza". Questo processo può essere facilitato in particolare con il metodo di partenza "uno dietro l'altro", in quanto il passeggero afferra la barra a T sopra i moschettoni e quindi aiuta a tirare su l'aliante. Questo ha l'ulteriore vantaggio che il passeggero ha qualcosa in mano ed è attivamente coinvolto nel processo di avviamento.

È importante che il pilota controlli attentamente se l'aliante è riempito correttamente o se deve essere interrotto. In caso di problemi si verifica un aborto immediato, altrimenti ora - con tettuccio adeguatamente riempito e linee non attorcigliate - si decide di partire con il comando "corri" verso il passeggero. Dopo il comando "run" avviene una rapida accelerazione fino al punto di sollevamento. Se il passeggero corre troppo timido, il comando "corri" deve essere ripetuto ad alta voce e il passeggero può essere incoraggiato ad accelerare dalla pressione del pilota.

Volo

Dopo la partenza, il passeggero è invitato a guardare in alto per vedere l'ala di trasporto aperta. Questo crea fiducia nell'aereo (e calma i nervi). È anche importante chiedere al passeggero se si siede comodamente nell'imbracatura e non solo sul bordo anteriore del sedile. Se le ginocchia del passeggero sono chiaramente pendenti, non ha ancora la giusta posizione di seduta, ma se le ginocchia sono rivolte verso l'alto, il pilota può vedere che il suo passeggero è già scivolato nell'imbracatura come dovrebbe essere. Se necessario, il pilota aiuta il passeggero, dopo una sufficiente altezza libera dal suolo, a infilarsi correttamente nell'imbracatura. Solo allora si aggiusta da solo l'imbracatura, in modo che non sorgano troppi disordini.

Tieni sempre presente che un parapendio biposto ha un raggio di virata maggiore e reagisce più lentamente del tuo parapendio da solista. Ma anche con il parapendio biposto il pilotaggio può essere notevolmente migliorato spostando il peso. La posizione seduta uno dietro l'altro fa sì che non sia possibile guardare il passeggero negli occhi. Pertanto, è importante scambiarsi parole di incoraggiamento ed eccitazione durante il volo, in modo da contrastare l'eventuale paura emergente dell'altezza o anche solo una sensazione di disagio, o per riconoscerlo all'inizio. Un buon consiglio in questo caso è quello di guardare l'orizzonte e non guardare in basso.

In generale, più il pilota è rilassato nei confronti del passeggero e più calma irradia, maggiore sarà la fiducia che il passeggero acquisirà e si godrà il volo.

Atterraggio

La preparazione del passeggero all'atterraggio deve essere effettuata solo in volo. A causa delle troppe informazioni prima della partenza, il passeggero è semplicemente inutilmente sopraffatto. Soprattutto nei voli più lunghi, si consiglia di stimolare la circolazione sanguigna delle gambe del pilota e del passeggero con il movimento prima dell'atterraggio. A un'altitudine sufficiente e prima di raggiungere la posizione, controllare la direzione del vento sul lato di atterraggio, l'altitudine e il traffico aereo. Soprattutto per i voli biposto, questo è di fondamentale importanza a causa della velocità di avvicinamento generalmente leggermente superiore e della mobilità ridotta. Un atterraggio con vento contrario per due comporta un alto rischio di lesioni!

L'area di atterraggio dovrebbe essere dimensionata su larga scala. Le correzioni vicino al suolo devono essere evitate a causa della tendenza al pendolo. L'atterraggio dovrebbe essere fatto fianco a fianco in ogni caso, poiché l'esperienza ha dimostrato che molti passeggeri - nonostante la richiesta di farlo - non corrono ma si siedono. Sarebbe possibile che il pilota faccia rimbalzare il mento sul casco del passeggero e quindi sbatta i denti o almeno si morda molto la lingua, o addirittura cada sul passeggero e lo ferisca. Assicurarsi inoltre che il passeggero non appoggi le mani a terra durante l'atterraggio a causa del rischio di lesioni. Si è rivelato utile spingere il passeggero di lato con una gamba e chiedergli di scivolare fuori dall'imbracatura e di entrare nella verticalità del corpo a comando prima di atterrare nell'approccio stabilizzato. Allora fai un passo per rendere più facile l'esaurimento! La posizione del passeggero deve essere controllata dal pilota!

Eseguire l'avvicinamento finale nella gamma di velocità medio-alta per avere una galleggiabilità residua sufficiente per un atterraggio senza cadute anche in condizioni di calma. Le linee dei freni devono essere tirate a una velocità uniforme. È ottimale, se pilota e passeggero atterrano con una corsa minima.

Dopo il volo

Dopo il volo, al passeggero dovrebbe essere data l'opportunità di descrivere le sue esperienze o di fare domande, perché in questo momento c'è spesso la necessità di condividere l'esperienza.

esperienza di volo

l' inizio

Tieni tra le mani i riser A e le maniglie dei freni. Un controllo finale sull'aliante posato è obbligatorio. Il centro dell'aliante del PASSENGER 3 può essere visto dalla differenziazione colorata dei fasci centrali. Un'attenta disposizione della calotta in base alla direzione del vento e una corsa in linea rispetto al centro della vela facilitano notevolmente una partenza fluida.



Attenzione: Quando il vento supera i 5 km/h dalla parte anteriore, le bretelle A centrali sono sufficienti per il montaggio dell'aliante. Con meno vento o senza vento, usa entrambi gli elevator A!

L'aliante è riempito con una pressione costante e uniforme. Le braccia devono essere tese, in estensione delle linee A. Non appena il gonfiaggio rallenta - il tettuccio è sopra il pilota a questo punto - il pilota alza lo sguardo e verifica che l'aliante sia completamente aperto sopra di lui. Il PASSENGER 3 non ha tendenza al sovraelongamento, per cui normalmente non è necessario frenare in questa fase di avviamento. Eventuali correzioni direzionali con i freni devono essere effettuate solo quando la vela è già sopra il pilota, poiché la vela potrebbe ricadere a causa di una frenata eccessiva. La decisione finale di iniziare è solo ora. Dopo alcuni rapidi passaggi, si decolla e si rilasciano i freni per accelerare.

Virata

Il PASSENGER 3 è estremamente agile e reagisce direttamente e senza indugio agli impulsi di controllo. Spostando il peso, è molto facile fare i turni con una perdita di altezza minima. Una tecnica di sterzata combinata, lo spostamento del peso e la trazione della linea del freno della curva interna, è l'ideale in ogni situazione, per girare, anche se il raggio di sterzata è determinato dalla quantità di trazione ben dosata delle linee dei freni. Se riesci a includere il tuo passeggero nel controllo del PASSENGER 3, puoi aumentare la manovrabilità spostando il peso del pilota e del passeggero. Questo permette un volo senza fatica. Se è necessario girare lentamente il PASSENGER 3 in uno spazio ristretto,

Si consiglia di controllare il parapendio pre-frenato allentando l'esterno e di tirare ulteriormente la linea del freno interna (movimento opposto alle linee del freno).

A partire da circa il 75% di trazione unilaterale della linea del freno, il PASSENGER 3 ha un'inclinazione laterale significativa e una curva veloce e ripida, che può essere estesa fino alla spirale. La spirale deve essere lenta dentro e fuori. La posizione inclinata è controllata da un'attenta trazione/allentamento della linea del freno della curva interna. La corsa minima di controllo simmetrica è superiore a 65 cm.



Attenzione: Se si tira troppo bruscamente una linea del freno, l'aliante può fare una virata negativa!

Il PASSENGER 3 mostra i suoi punti di forza soprattutto quando vola in termica, in termica così come nei lunghi viaggi. In caso di aria turbolenta, il PASSENGER 3 deve essere azionato con una leggera trazione del freno. Aumentando l'angolo di incidenza, si migliora la stabilità della calotta. Quando si entra in termiche forti o con termiche rotte, assicurarsi che il tettuccio del parapendio non rimanga indietro rispetto al pilota ed entri in uno stallo dinamico. Questo si evita cedendo alla regione sopravento della termica qualcosa per accelerare.

Al contrario, il parapendio deve essere frenato quando la superficie di appoggio si trova davanti al pilota entrando in una zona sottovento o fuori dalle termiche. Volare più velocemente è utile per attraversare zone sottovento. Grazie al suo design, il PASSENGER 3 ha una stabilità molto elevata. Un attivo

Lo stile di volo in aria turbolenta, come descritto sopra, contribuisce tuttavia ulteriormente alla sicurezza. La piegatura e la deformazione del tettuccio possono essere in gran parte evitate con lo stile di volo attivo.

Atterraggio

Il PASSENGER 3 può essere atterrato in modo molto semplice e preciso. Alla fine nel vento, lascia che il PASSENGER 3 scivoli fuori con un volo normale e poi tira i freni in modo deciso e veloce quando sei a circa 2 m dal suolo. In caso di forte vento contrario, rallentare di conseguenza la trazione del freno. Gli atterraggi da virate inclinate e virate veloci prima dell'atterraggio devono essere evitati a causa dei movimenti associati del pendolo.



Attenzione: In caso di forte partenza con vento, le manovre a terra e l'atterraggio del tettuccio possono colpire il suolo a velocità molto elevate. Questo dovrebbe essere evitato, altrimenti potrebbero verificarsi crepe, danni alle cuciture o al tessuto.

Manovre di volo estreme

Sebbene il PASSENGER 3 abbia un livello molto elevato di stabilità aerodinamica, le turbolenze o gli errori del pilota possono far sì che il PASSENGER 3 raggiunga una situazione di volo estrema. Il metodo più consolidato per essere in grado di reagire con calma e correttamente in un caso del genere è quello di frequentare un corso di formazione sulla sicurezza (SIV) dove, sotto la guida di un professionista, si impara a padroneggiare situazioni di volo estreme. Le manovre estreme devono essere eseguite solo in aria calma e ad un'altitudine sufficiente e solo durante l'addestramento alla sicurezza sotto guida professionale e dotati di paracadute di salvataggio. A questo punto viene meno l'obbligo esistente di volare solo muniti di paracadute di riserva.

I modelli di volo estremi e le situazioni di volo descritte in questo capitolo possono essere intenzionali, causati da turbolenze o da errori del pilota. Qualsiasi pilota che si trovi in turbolenza o commetta un errore nel controllo del suo parapendio, può trovarsi in queste situazioni di volo. Tutti i modelli di volo estremi e le condizioni di volo qui descritti sono pericolosi se eseguiti senza un'adeguata conoscenza, a un basso livello di sicurezza e senza le istruzioni appropriate. L'esecuzione errata dei modelli di volo e delle condizioni di volo qui descritte può essere pericolosa per la vita. In nessun caso possono essere effettuate intenzionalmente manovre estreme con un passeggero.

Ala

Per volare con un wingover, il pilota vola alternando virate con pendenza di curva crescente fino a raggiungere la pendenza desiderata. Il collasso normalmente si verifica solo con il PASSENGER 3 con una pendenza di curva molto elevata.



Attenzione: Un'inclinazione superiore a 60 gradi è considerata acrobazia aerea.

Collasso frontale

Un angolo di attacco negativo, causato dalla turbolenza o dall'inversione delle bretelle A su entrambi i lati, provoca un collasso frontale del bordo d'attacco. Il PASSENGER 3 di solito termina un collasso frontale in modo rapido e indipendente. Una frenata simmetrica uniforme su entrambi i lati può aiutare la riapertura.

Stallo profondo

L'U-Turn PASSENGER 3 non è sensibile allo stallo. Se in stallo, causato da un eccessivo tiro dei freni, delle alzate posteriori o di un'uscita ritardata dallo stallo B, il rilascio dei freni o delle bretelle posteriori, recupera lo stallo. Se lo stallo è causato da una condizione o configurazione di volo estrema (ad es. peso al decollo troppo basso), una spinta simmetrica in avanti sul riser A o l'apertura dei trimmer recupera lo stallo.

Gli esercizi di volo che si avvicinano intenzionalmente allo stallo devono essere eseguiti solo con un'altezza di sicurezza sufficiente. In nessun caso la vela deve essere frenata unilateralmente se si ritiene di essere in stallo profondo. Il tettuccio potrebbe diventare negativo!

Stallo completo



Attenzione: Le forze che si verificano su un parapendio biposto di queste dimensioni durante l'esecuzione di uno stallo completo sono enormemente elevate!

Per avviare uno stallo completo, entrambi i freni vengono tirati completamente. A seconda della lunghezza del braccio del pilota, potrebbe essere necessario avvolgere le linee dei freni. Il PASSENGER 3 non si svuota completamente e quindi non forma una rosetta di stallo. Lo sforzo richiesto per mantenere il PASSENGER 3 nello stallo completo è molto elevato. Il tettuccio deve essere stabilizzato prima di uscire dallo stallo completo. Per rilasciare, entrambi i freni vengono rilasciati lentamente e simmetricamente senza collassare. Con una corretta scarica simmetrica, la calotta spara solo moderatamente in avanti senza piegarsi. Un collasso asimmetrico deve essere evitato. Le forze dinamiche che ne derivano e le reazioni della calotta durante la scarica sono molto forti e il parapendio può piegarsi.

Collasso

Sebbene il PASSENGER 3 abbia una stabilità aerodinamica molto elevata, una maggiore turbolenza può, come con tutti i parapendii, causare il piegamento del tettuccio. Questo di solito non è critico e l'auto-riapertura è rapida e affidabile. La riapertura può essere assistita frenando o pompando energicamente il lato interessato, mentre si controsterza sul lato aperto. In caso di collasso su larga scala, la contromisura deve essere precisa per non strappare completamente il flusso sulla chioma e per entrare nella stalla completa.

Come evitare i crolli

Suggerimenti e trucchi di Ernst Strobl, capo progettista di U-Turn, pilota collaudatore e da competizione

I crolli su un solo lato, soprattutto vicino al suolo, sono la ragione numero uno degli incidenti con i parapendii. Come evitarli o come gestire la situazione quando è già accaduta, alcuni consigli e trucchi del pilota di test e competizione U-Turn Ernst Strobl:

Il modo migliore per evitare crolli in anticipo è la scelta giusta del parapendio. Molti piloti volano con un aliante che è un po' troppo avanzato da pilotare per loro. Allora perché non prendere un aliante con un punteggio più basso ma alla fine volare meglio e più in alto nelle correnti ascensionali e divertirsi molto di più e, tra l'altro, essere anche più sicuri. Per ottimizzare la sensazione del tuo aliante a terra, prova quanto segue: Esercitati a terra con il vento giusto in un luogo adatto. Tira lentamente su il tettuccio e cerca di tenerlo sollevato il più a lungo possibile senza guardarlo. Questo è un buon modo per migliorare il feeling con la vela ed è un prerequisito per il "volo attivo" (la chiave per evitare collassi). Molto importante è anche uno sguardo ravvicinato al terreno. Fai attenzione agli ostacoli che potrebbero causare turbolenze (edifici, alberi, ...). In certi giorni, ad esempio un prato appena falciato come campo di atterraggio, potrebbe causare molta attività termica. Vola molto attento in un giorno attivo termico. Guarda il tuo baldacchino, la chiusura per la maggior parte del tempo, si annuncia. Una frenata leggera in caso di turbolenze evita per lo più un collasso. Dovresti averlo già praticato sul campo. Se si verifica un crollo vicino al suolo, non cercare sempre di evitare una svolta. C'è il pericolo quando la frenata sul lato aperto è troppo forte, di perdere il flusso d'aria su questo lato e di stallare la vela. Piuttosto, usa il movimento di allontanamento per cercare di aprire il lato collassato.

Applicare una frenata regolare sul lato aperto, a seconda delle dimensioni del collasso, e forse un po' di azione di pompaggio. Alcuni tettucci si aprono molto meglio quando i freni sono completamente azionati una volta sul lato corrispondente, ma ciò dipende dalla regolazione delle linee dei freni e dalla lunghezza del braccio. Le linee avvolte vengono eliminate frenando il lato opposto a un'altitudine sufficiente e pompando il lato interessato un paio di volte. Attenzione ad un eventuale stallo. Se ciò non chiarisce la situazione, cerca di abbassare il più possibile le linee esterne. Se sei troppo basso per questo, stabilizza

Il tettuccio sul lato opposto evita di allontanarsi e lascia le linee così come sono. Invece di qualsiasi manovre rischiose, concentrarsi piuttosto sull'atterraggio. Alla fine un consiglio in più per avere sotto controllo ogni tipo di situazione.

Visita un corso di formazione sulla sicurezza sopra l'acqua. Non c'è modo migliore per praticare il comportamento giusto che simulare una situazione pericolosa. Non farti cogliere alla sprovvista dal tuo primo crollo. Inoltre, durante l'addestramento alla sicurezza puoi familiarizzare con i dettagli della tua attrezzatura e acquisire fiducia nei tuoi alianti e nelle tue capacità.

Fin qui il parere degli esperti sui crolli di Ernst Strobl.

spirale

Come già descritto, l'introduzione della spirale sul PASSENGER 3 è molto semplice. L'immersione a spirale porta a tassi di caduta molto buoni. Per utilizzare la spirale in situazioni estreme in sicurezza, è necessario esercitarsi in condizioni di aria calma.

Non sottovalutare le forze G che agiscono sul pilota quando si immerge in una spirale efficiente. Il passeggero che lo accompagna può sperimentare le forze centrifughe che si verificano in modo significativamente peggiore rispetto al pilota stesso.



Attenzione: Non volare mai in picchiata a spirale con le ali ripiegate verso l'interno. Questa figura è vietata l'acrobazia aerea, c'è il rischio di sovraccaricare il parapendio, il pilota, il passeggero e l'attrezzatura!



Attenzione: La maneggevolezza agile e dinamica del PASSENGER 3 consente tassi di caduta molto elevati quando si utilizza una spirale. Allo stesso tempo, forti forze agiscono sul pilota e sul passeggero a causa delle alte velocità in curva. U-Turn sottolinea espressamente che anche a velocità di caduta di 12 metri al secondo ad alte velocità di curva possono verificarsi danni alle prestazioni da parte del pilota e del passeggero fino all'incoscienza. A seconda della configurazione dell'imbracatura, della posizione del pilota e del passeggero e del tasso di discesa, il parapendio rimane stabile nella spirale e deve essere deviato attivamente. U-Turn consiglia quindi cautela e prudenza nell'esercizio di questa manovra. A causa dell'agile maneggevolezza e delle elevate prestazioni, la spirale deve essere espulsa in modo pulito.

Weight	A-measurement	B-measurement
< 50 kg	38 cm	38 cm
50-80 kg	42 cm	42 cm
> 80 kg	46 cm	46 cm
> 100 kg Bi-	55	46 cm



Corsa di controllo simmetrica massima al massimo peso in volo:

Passegger 3 44 = < 65cm

Passegger 3 41 = < 60cm

Discesa rapida



Attenzione: "In nessun caso le seguenti manovre possono essere avviate senza che il passeggero sia preparato di conseguenza!"



Stallo B

Su entrambi i lati, gli anelli ausiliari rossi attaccati alle cinghie B vengono abbassati contemporaneamente e rapidamente. Le maniglie dei freni vengono rilasciate, o passate al passeggero, se anche questo è un pilota. Di conseguenza, il flusso sul lato più profondo si interrompe in larga misura e l'aliante inizia un volo simile a un sacco senza avanzare in avanti. Tirando ulteriormente gli anelli, l'area può essere ridotta e aumentare la velocità di discesa. Se gli anelli vengono allentati, il profilo riacquisterà la sua corrente, il parapendio prenderà velocità e tornerà alla normalità. Gli anelli sulle cinghie B devono essere rilasciati in modo uniforme e rapido per finire. Se il PASSEGGER 3 entra nello stallo profondo a causa di un salto troppo lento dello stallo B, cosa che normalmente non accade, vedere il capitolo "Manovre estreme / stallo profondo".



"Grandi orecchie"

Su entrambi i lati, le bretelle A esterne della bretella A divisa sono piegate verso il basso (vedi nota), provocando la piegatura delle ali esterne. Tieni in mano le maniglie dei freni insieme ai riser A esterni piegati. L'aliante rimane completamente controllabile mediante frenata unilaterale e spostamento del peso e sterzata dritto con una maggiore velocità di discesa (3-4 m / sec, a seconda del numero di celle ripiegate). Se si rilasciano le cinghie esterne del montante A, le celle ripiegate si aprono da sole con un carico appropriato. In caso contrario, l'apertura deve essere avviata frenando dolcemente.



Attenzione : È sufficiente piegare le bretelle esterne verso il basso per coprire le orecchie. Se le bretelle A esterne vengono abbassate su quest'area, la stabilità direzionale desiderata non è più garantita dall'area ripiegata troppo ampia.

Tutti gli ausili per la discesa devono essere praticati in aria calma e ad un'altitudine sufficiente per poterli utilizzare efficacemente in condizioni estreme!

Controllo di emergenza

Se per qualche motivo non è possibile controllare l'inversione a U PASSENGER 3 con le linee dei freni, può anche essere sterzata e atterrata molto bene con i riser posteriori. Le curve possono essere aggiunte con lo spostamento del peso, ma si noti che non entra in una spirale.

trasporto e stoccaggio

Durante il trasporto del parapendio, assicurarsi che non sia esposto a liquidi. Deve essere imballato a secco. Quando si ripone il PASSENGER 3, fare attenzione che non sia esposto ai raggi UV. Inoltre, non deve essere conservato insieme ad acidi o simili. Lo stoccaggio a secco è estremamente importante.



Attenzione: In caso di stoccaggio prolungato, il tettuccio deve essere accuratamente controllato.

Riparazioni

In linea di principio, le riparazioni dei parapendii possono essere eseguite solo da centri di assistenza autorizzati. Piccoli danni come crepe o piccoli fori fino a una dimensione di 2 x 2 cm, che possono essere eseguiti senza attrezzature speciali, possono essere eseguiti dal pilota stesso. È necessario utilizzare il nastro di riparazione fornito con il kit di riparazione. Per crepe o piccoli fori, il nastro di riparazione deve essere applicato da entrambi i lati dell'area danneggiata. Si prega di notare che lo stick di riparazione si trova almeno 2 cm sopra l'area danneggiata su tutti i lati. Il nastro di riparazione può essere tagliato nella forma giusta. L'arrotondamento degli angoli ne impedisce il distacco.

Aspetti legali

Nel caso del volo biposto, il pilota si assume una grande responsabilità come pilota. È quindi essenziale che egli conosca tutti gli aspetti giuridici. La conoscenza delle leggi, dei regolamenti e dei regolamenti applicabili viene insegnata durante l'addestramento dei piloti tandem. Segnaliamo che ciò è necessario non solo per l'aspetto, ma anche per il corretto esercizio delle mosche biposto. Vi chiediamo pertanto di osservare le norme aeronautiche quando utilizzate il vostro U-Turn PASSENGER 3. In caso di utilizzo del PASSENGER 3 all'estero, si applicano le leggi e i regolamenti applicabili nel rispettivo paese.



Intervalli di ispezione:

La tabella seguente mostra i periodi di ispezione che devono essere rispettati. Le ore di assistenza a terra dovrebbero essere raddoppiate nel calcolo del numero di ore di volo. Il produttore deve essere avvisato immediatamente in caso di comportamento di volo anomalo e, se necessario, l'aliante deve essere restituito per l'ispezione.

Intervalli di controllo del parapendio (1 o 2 anni)		
Tipo di parapendio	1 anno o ogni 100 ore di volo*	2 anni o ogni 150 ore di volo*
Parapendio in solitaria (EN / LTF / NfL A,B,C)		Sì
Ali acrobatiche	Sì	
Alianti di velocità / Mini-Wings	Sì	
Alianti leggeri		Sì
Parapendio biposto per uso privato		Sì
Parapendio biposto per uso commerciale	Sì	
Parapendio scolastico (utilizzato per l'istruzione)	Sì	
Orari di assistenza a terra	SI (ore x fattore 2)	SI (ore x fattore 2)
* cosa vale per primo		

Manutenzione e cura

Poiché U-Turn utilizza esclusivamente materiale di alta qualità, l'U-Turn PASSENGER 3 sarà insostituibilmente idoneo al volo per molti anni con una buona cura e manutenzione.

L'invecchiamento del tuo U-Turn PASSENGER 3 dipende dal tempo di volo totale, dalle condizioni in cui voli, dalla quantità di radiazioni UV a cui è esposto e dall'intensità e qualità delle cure. Un paio di consigli per la manutenzione e la cura:

L'esposizione prolungata ai raggi UV e le manovre estreme di acro riducono la resistenza di ogni materiale nel tempo.

- Non lasciare la tua U-Turn PASSENGER 3 al sole più del necessario, ma rimettila nello zaino dopo il volo.
- Considera la scelta del terreno quando scegli un sito di decollo per stendere il tuo aliante.
- Posizionare i rinforzi di apertura sopra ogni ordine prolunga la durata della tua vela.
- Non trascinare l'aliante a terra e impacchettarlo su un prato appeso.

Si prega di considerare che:

- Le linee devono essere controllate regolarmente per verificare che non siano danneggiate.
- Le linee non vengono piegate inutilmente e non si calpestano le linee quando si dispone l'aliante.
- Le linee devono essere controllate dopo i sovraccarichi (atterraggi su alberi o acqua, ecc.) per verificarne la resistenza e la lunghezza corretta e, se necessario, sostituite.
- Le linee devono essere controllate per verificarne la lunghezza corretta in caso di modifica delle caratteristiche di manovrabilità in volo.
- Le linee dei freni principali non vengono annodate troppe volte in corrispondenza dell'impugnatura poiché ogni nodo indebolisce la linea.

Per pulire il tettuccio utilizzare solo acqua tiepida e una spugna morbida. Non applicare mai prodotti chimici per la pulizia, poiché indeboliscono il materiale e danneggiano il rivestimento. Riponi la tua vela in un luogo asciutto e buio, lontano da qualsiasi sostanza chimica. Dopo 24 mesi o 150 ore di volo, a seconda dell'evento che si verifica per primo, la U-Turn PASSENGER 3 deve essere ispezionata dal produttore o dall'importatore. In caso di uso estremo siamo lieti di farlo prima. Conosci meglio di chiunque altro le condizioni della tua vela.

Natura e comportamento rispettoso dell'ambiente

Vi chiediamo di praticare il nostro sport in modo da avere un impatto minimo sulla natura e sull'ambiente. Si prega di non camminare fuori dai sentieri segnalati, di non lasciare rifiuti, di non fare rumore inutilmente e di rispettare il delicato equilibrio biologico della montagna. Soprattutto nelle aree di decollo è necessaria la massima cura per la natura.

I materiali sintetici di cui è costruito il tuo aliante U-Turn devono essere disinquinati in modo appropriato. Al termine del suo ciclo di vita, si prega di restituire l'aliante a U-Turn GmbH, che si occuperà del riciclaggio e della rimozione.

accessori per il volo

Imbracatura

Tutti i sistemi di imbracatura certificati con montaggio all'altezza del petto sono compatibili con il PASSEGGER 3. Più basso è il punto di montaggio dell'imbracatura, meglio è possibile sterzare l'U-Turn PASSENGER 3 spostando il peso corporeo.

Per il pilota, si sono dimostrate valide speciali imbracature tandem, che garantiscono una libertà di movimento ottimale durante il decollo, il volo e l'atterraggio. Per il passeggero si consiglia un'imbracatura semplice e non conforme. Troppe opzioni di regolazione disturbano il passeggero.

Importante per l'imbracatura del passeggero abbia una buona protezione, se possibile una protezione in schiuma che assorba gli urti, poiché alcuni nuovi arrivati sull'aereo tendono a sedersi al primo contatto con il suolo invece di camminare. Bisogna fare attenzione che l'altezza della sospensione dell'imbracatura modifichi anche lo spazio di frenata relativo. In caso di domande sull'uso dell'imbracatura con il PASSENGER 3, rivolgersi al proprio rivenditore U-Turn o contattare direttamente U-Turn. Naturalmente offriamo anche una vasta gamma di imbracature che sono ideali come imbracature per passeggeri.

Il PASSENGER 3 è certificato per imbracature senza rinforzi rigidi trasversali. L'altezza di sospensione delle imbracature utilizzate nei test era di 42 cm tra la tavola del sedile e il moschettone e di 46 cm in orizzontale tra le cinghie toraciche.

Paracadute di riserva adatti

Il trasporto di un paracadute di riserva adatto e certificato non è solo obbligatorio, ma è assolutamente vitale per il funzionamento sicuro di un parapendio. Quando si seleziona il paracadute di riserva, assicurarsi che sia adatto e approvato per il peso iniziale previsto. Qui è necessaria un'attrezzatura speciale di riserva tandem, come l'U-Turn Secure.

L'anello o gli anelli del paracadute del paracadute devono essere collegati alla linea a V e agganciati alla sospensione della barra di sollevamento (quando è attaccato all'imbracatura del pilota, c'è il rischio che il passeggero penda circa un metro più in basso, il passeggero si ferisce gravemente durante l'atterraggio!)

Il salvataggio deve essere stivato nell'imbracatura del pilota e deve essere eliminato qualsiasi incidente da parte del pilota o del passeggero.

Imparare a maneggiare l'attrezzatura di salvataggio nel contesto di un corso di sicurezza è altamente consigliabile, poiché i parapendio biposto di oggi sono molto difficili da recuperare a causa dei loro oltre 40 mq e delle forze che ne derivano. In questo caso si è rivelato sicuramente vantaggioso l'utilizzo di moschettoni a sgancio rapido omologati, acquistabili presso i rivenditori specializzati. Al momento dell'acquisto del moschettone, assicurarsi che siano certificati per l'intervallo di carico previsto.

presunzione del rischio

L'uso del PASSEGGER 3 comporta alcuni pericoli di lesioni personali o addirittura di morte dell'utente di questo prodotto o di terzi. Con l'uso del PASSEGGER 3 acconsenti a tutti i rischi noti e sconosciuti e accetti i rischi probabili e improbabili di lesioni. I pericoli insiti nella pratica di questo tipo di sport possono essere ridotti attenendosi alle avvertenze contenute nel manuale, nonché all'attenzione richiesta per i dettagli ad ogni volo. I rischi inerenti allo sport possono essere ridotti in larga misura, se ci si attiene sia alle linee guida per la manutenzione, elencate in questo manuale operativo, sia al buon senso.

Richiesta di responsabilità e rinuncia all'esclusione

Con il completamento dell'acquisto di un U-Turn PASSENGER 3 esprimi il tuo consenso ai seguenti punti delle specifiche legali:

L'ESCLUSIONE DI RINUNCIA A QUALSIASI PRETESA DI RESPONSABILITÀ, derivanti dall'uso della U-Turn PASSENGER 3 e/o di uno dei suoi componenti, ora o in futuro, nei confronti della U-Turn GmbH e di tutte le altre parti contraenti.

Esonerando U-Turn GmbH e tutte le altre parti contraenti da tutte le richieste di responsabilità relative a perdite, danni, lesioni o spese che voi, i vostri parenti più stretti, parenti o qualsiasi altro utente del

L'inversione a U PASSENGER 3 potrebbe risentirne a causa dell'utilizzo del PASSENGER 3. Ciò include, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, la responsabilità legale o contrattuale da parte di U-Turn GmbH e di tutte le altre parti contraenti a seguito della produzione e della lavorazione di U-Turn PASSENGER 3 e di tutti i suoi componenti. Con il verificarsi di morte o invalidità, tutte le direttive qui riportate entrano in vigore e vincolano i loro beneficiari, i parenti prossimi, i fiduciari, i successori legali e/o i rappresentanti. La U-Turn GmbH e tutte le altre parti contraenti non esprimono alcuna dichiarazione verbale o scritta e negano categoricamente che ciò sia stato fatto, ad eccezione di quanto specificato qui e nel manuale di U-Turn PASSENGER 3.

Consigli di sicurezza e responsabilità

Questo aliante è conforme alle normative EAPR, per il tipo testato, al momento della consegna (vedi allegato). Qualsiasi modifica non autorizzata è seguita dalla scadenza della licenza d'esercizio! L'utilizzo dell'aliante è a proprio rischio e pericolo e il pilota deve assicurarsi che l'aereo sia controllato per verificarne l'aeronavigabilità prima di ogni volo. Diamo anche per scontato che il pilota sia in possesso del certificato di qualifica richiesto e che i requisiti legali stabiliti siano soddisfatti. L'uso dell'attrezzatura è a proprio rischio! Il produttore e il rivenditore non si assumono alcuna responsabilità per incidenti e possibili danni conseguenti. Si prega di considerare tutte le note di sicurezza, le precauzioni e le avvertenze per un volo sicuro.

esonero di responsabilità, rinuncia al diritto

Con la presente dichiaro che, prima di utilizzare U-Turn PASSENGER 3, hai letto e compreso il manuale utente di U-Turn PASSENGER 3 nella sua interezza, comprese le indicazioni e le avvertenze, incluse in questo manuale utente.

Inoltre, l'utente dichiara di assumersi la responsabilità - prima di concedere l'uso di U-Turn PASSENGER 3 a terzi - attraverso il trasferimento temporaneo o permanente della proprietà, per l'aver letto e compreso il manuale d'uso di U-Turn PASSENGER 3 nella sua interezza, comprese le indicazioni e le avvertenze, che sono incluse in questo manuale d'uso.

Luogo e data

Firma del primo pilota

Luogo e data

Firma del secondo pilota

Luogo e data

Firma del terzo pilota

**U-Turn non si assume alcuna responsabilità e/o
garanzia per ispezioni e riparazioni che non vengono eseguite da U-Turn.**

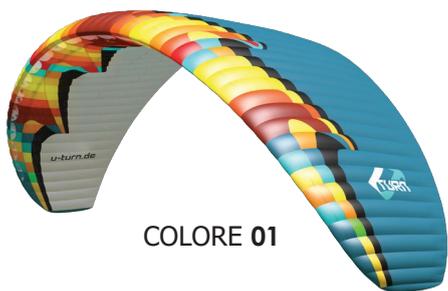
Smaltimento e riciclaggio:

U-TURN utilizza solo materiali sicuri e attribuisce molto valore al risparmio di risorse e all'utilizzo di materiali non dannosi. Tuttavia, i materiali utilizzati in un paraplayer devono essere smaltiti correttamente. Si prega di restituire gli alianti usurati a U-TURN GmbH o di smontare l'aliante nelle sue parti e riciclarle di conseguenza.

Dati tecnici U-Turn Passenger 3

INVERSIONE A U Passeggero 3	41	44
Peso iniziale consigliato Peso consigliato al decollo	120 - 220 kg	140 - 240 kg
Area pianeggiante Sistemazione dell'area	41,5 Metri quadrati	44,0 Metri quadrati
Area proiettata Area proiettata	34,83 Metri quadrati	36,93 Metri quadrati
Nr. di celle Numero di celle	52	52
Apertura alare piatta Apertura alare progettata	15,17 m sopra il livello del mare	15,62 m sopra il livello del mare
Apertura alare proiettata Apertura alare proiettata	11,99 m sopra il livello del mare	12,35 m sopra il livello del mare
Corda: centro / estremità alare Profondità alare: Centro / Stabilo	3,24 m / 1, 03 mm	3,33m / 1,07 m
AR piatto Proporzioni progettate	5,55	5,55
AR proiettato Rapporto d'aspetto proiettato	4,13	4,13
Lunghezza delle briglie Lunghezza totale della linea	379,45 m sopra il livello del mare	391,18 m sopra il livello del mare
Altezza briglia Distanza tra alzata e tappo	8,80 m sopra il livello del mare	9,06 m sopra il livello del mare
Sistema di velocità / trimmer Acceleratore / Trimmer a pedale	No / Sì Nein / Ja	No / Sì Nein / Ja
Diametro della linea Coltello da guinzaglio	0,4 / 0,6 / 0,8 / 1,1 / 1,2 / 1,3 / 1,4 1,5 / 1,6 / 1,7 / 1,8 / 2,2 millimetri	0,4 / 0,6 / 0,8 / 1,1 / 1,2 / 1,3 / 1,4 1,5 / 1,6 / 1,7 / 1,8 / 2,2 millimetri
Finiture a V V-Trim	38 - 41 km/h *	38 - 41 km/h *
V-max V-Max.	50 - 52 km/h *	50 - 52 km/h *
Numero di alzate Numero di alzate	4 + 1	4 + 1
Peso dell'aliante Peso dell'ombrello	6,75 kg	7,12 kg
Standard e procedure certificate Metodi di prova applicati	EN 926-1:2015, EN 926- 2:2013+A1:2021 e NfL 2-565-20	EN 926-1:2015, EN 926- 2:2013+A1:2021 e NfL 2-565-20
Certificazione Ammissione	EN / NfL - B	EN / NfL - B
Certificazione n. Numero di matricola		
Errori e omissioni previsti. Con riserva di modifiche senza preavviso. È vietata la riproduzione totale o parziale senza l'autorizzazione scritta di U-Turn GmbH. Con riserva di errori, errori di stampa e modifiche. Ristampa anche in estratti, solo con autorizzazione scritta di U-Turn GmbH.		

informazioni sul colore



COLORE 01

COLORE 02

COLORE 03

informazioni sul colore

COLORE 01

Lista dei materiali U-Turn Passenger 3 gt

Descrizione nel parapendio	Descrizione del produttore	Dati tecnici, dimensioni, peso, solidità
Materiale del punto di aggancio della linea (materiale dell'anello)	M21030 NYLON 12mm HBT BIANCO	NYLON 12mm HBT
Taglierina	ParaCam Kamet Fibbia 1.2 Molla	25 mm / 36 g
Puleggia del freno	Ronstan Blocco di tessitura	Ronstan Blocco di tessitura
Fettuccia del rifinitore	Fettuccia rifinitrice da 24 mm	Fettuccia rifinitrice da 24 mm
Materiale della fettuccia dell'anello del freno (materiale dell'anello)	M21000 nastro nylon 10mm bianco	Nastro in nylon da 10 mm
Maniglia del freno	Fettuccia in poliestere da 19 mm	Poliestere 19mm (UT-BH 2.0)
Maniglia del freno - Collegamento della linea del freno	GIREVOLE PESANTE 8mm	Acciaio inossidabile 8 mm
Maniglia del freno, fissata sul montante	FidLock	FidLock
Freno, linea principale	Edelrid 10/N-300	Edelrid 10/N-300
Poema	tomaia - DC100 /DC60 / PPSLS 65 medio - PPSLS 200 / 160 / 125 principale - TSL 380 / 280 / 220 / 190 / 140	dettagli vedi in PASSENGER 3 line configurazione rev4
Ammanettare	Mylon Rapid	Carico frenante 600kg
Materiale superiore (anteriore / posteriore)	SBS107PG (PX40) / STA 15	42 g/m ² PA 6,6 / 32 g/m ² PA 6,6
Materiale inferiore (anteriore / posteriore)	STA 15	32 g/m ² PA 6,6
Costola, Profilo	MJ 38 HF	38 g/m ² , PA 6,6 HT, HF
Mini costine	MJ 32 HF	32 g/m ² , PA 6,6
V-Tape / V-Ribs / H-Stripe	MJ 38 HF	38 g/m ² , PA 6,6 HT, HF
Rinforzo del naso del profilo	Nitinol	1,0mm / 0,8mm
Montante	19 mm di poliestere (A3 = 13 mm)	19 mm / 13 mm
Reindirizzamento del riser	ANELLO SUS	Barra da 20 mm x 10 mm (2 mm)
Rinforzo su profilo (A,B,C,D)	M01260 NCV 024201450X15000 (W420) Pes Scrim Recinzione laminata in film Pes SR	Pes Scrim Recinzione laminata in film Pes SR
Baldacchino per filati da cucire	M70010 SERAFIL 60 5000m FS(150D/3) (BIANCO)	150D/3"
Linee di filati per cucire	M70020 SERAFIL 40 5000m FS1(225D/3) (BIANCO)	225D/3"

Lista dei materiali U-turn Passenger 3 pro

Descrizione nel parapendio	Descrizione del produttore	Dati tecnici, dimensioni, peso, solidità
Materiale del punto di aggancio della linea (materiale dell'anello)	M21030 NYLON 12mm HBT BIANCO	NYLON 12mm HBT
Taglierina	ParaCam Kamet Fibbia 1.2 Molla	25 mm / 36 g
Puleggia del freno	Ronstan Blocco di tessitura	Ronstan Blocco di tessitura
Fettuccia del rifinitore	Fettuccia rifinitrice da 24 mm	Fettuccia rifinitrice da 24 mm
Materiale della fettuccia dell'anello del freno (materiale dell'anello)	M21000 nastro nylon 10mm bianco	Nastro in nylon da 10 mm
Maniglia del freno	Fettuccia in poliestere da 19 mm	Poliestere 19mm (UT-BH 2.0)
Maniglia del freno - Collegamento della linea del freno	GIREVOLE PESANTE 8mm	Acciaio inossidabile 8 mm
Maniglia del freno, fissata sul montante	FidLock	FidLock
Freno, linea principale	Edelrid 10/N-300	Edelrid 10/N-300
Poema	tomaia - DC100 /DC60 / PPSLS 65 medio - PPSLS 200 / 160 / 125 principale - TSL 380 / 280 / 220 / 190 / 140	dettagli vedi in PASSENGER 3 line configurazione rev4
Ammanettare	Mylon Rapid	Carico frenante 600kg
Materiale superiore	SBS107PG (PX40)	42 g/m ² PA 6,6
Materiale inferiore	SBS107PG (PX40) / STA15	42 g/m ² PA 6,6 / 42 g/m ² PA 6,6
Costola, Profilo	MJ 38 HF	38 g/m ² , PA 6,6 HT, HF
Mini costine	MJ 32 HF	32 g/m ² , PA 6,6
V-Tape / V-Ribs / H-Stripe	MJ 38 HF	38 g/m ² , PA 6,6 HT, HF
Rinforzo del naso del profilo	Nitinol	1,0mm / 0,8mm
Montante	19 mm di poliestere (A3 = 13 mm)	19 mm / 13 mm

Reindirizzamento del riser	ANELLO SUS	Barra da 20 mm x 10 mm (2 mm)
Rinforzo su profilo (A,B,C,D)	M01260 NCV 024201450X15000 (W420) Pes Scrim Recinzione laminata in film Pes SR	Pes Scrim Recinzione laminata in film Pes SR
Baldacchino per filati da cucire	M70010 SERAFIL 60 5000m FS(150D/3) (BIANCO)	150D/3"
Linee di filati per cucire	M70020 SERAFIL 40 5000m FS1 (225D/3) (BIANCO)	225D/3"

1

2

3

4

5

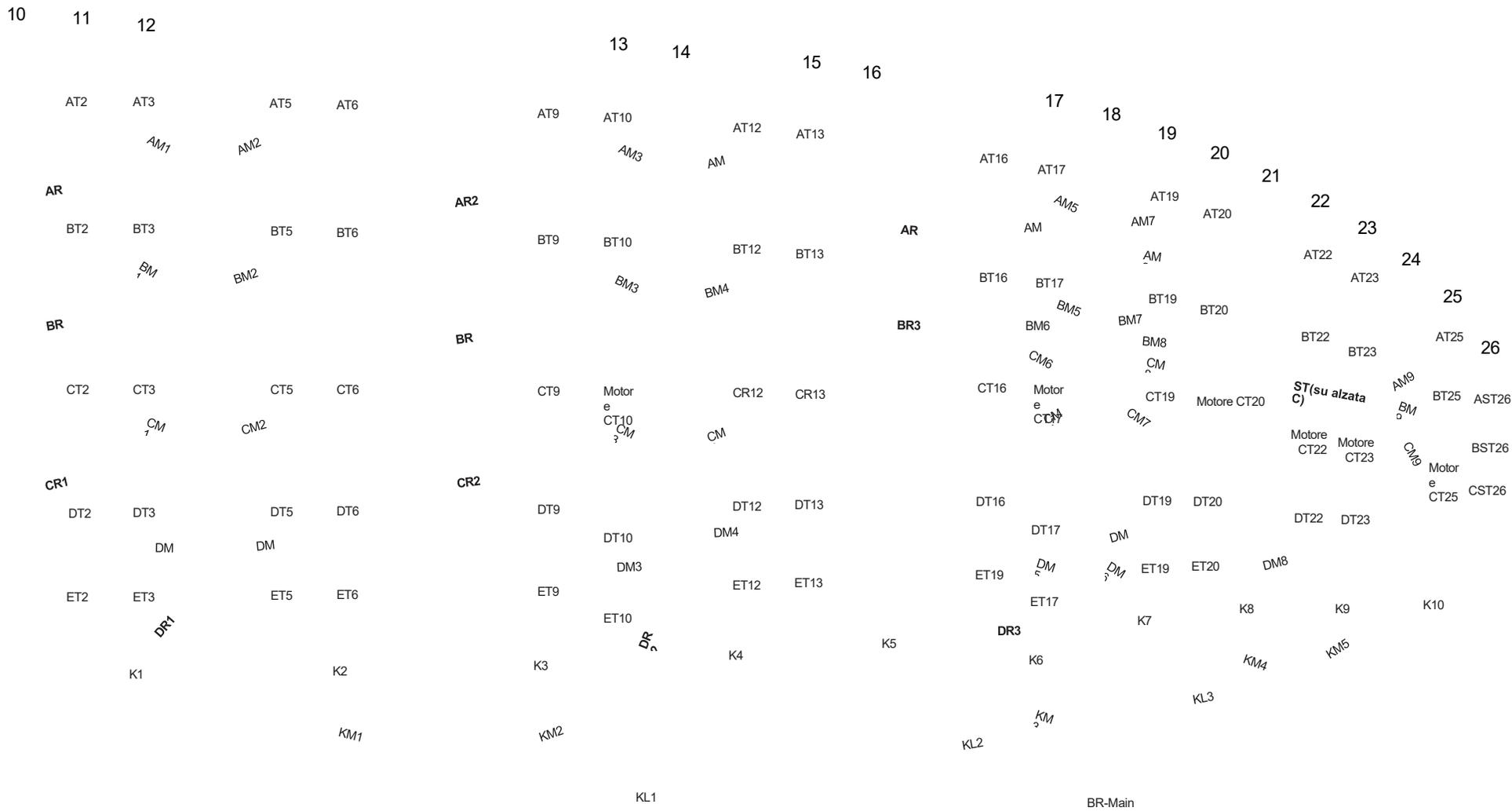
6

7

8

9





Codice di linea-Info



piano di linea passegger 3

Passeggero 3		ID linea	
Linee A			
costola 2	AT2	AM1	AR1
costola 3	AT3		
costola 5	AT5	AM2	
costola 6	AT6		AR2
costola 9	AT9	AM3	
costola 10	AT10		
costola 12	AT12	AM4	
costola 13	AT13		
costola 16	AT16	AM5	AR3
costola 17	AT17	AR6	
costola 19	AT19	AM7	
costola 20	AT20		
costola 22	AT22	AM8	
costola 23	AT23		AR3
costola 25	AT25	AM9	
Stablio	AST26		
Linee B			
costola 2	BT2	BM1	BR1
costola 3	BT3		
costola 5	BT5	BM2	
costola 6	BT6		BR2
costola 9	BT9	BM3	
costola 10	BT10		
costola 12	BT12	BM4	
costola 13	BT13		
costola 16	BT16	BM5	BR3
costola 17	BT17	BM6	
costola 19	BT19	BM7	
costola 20	BT20		
costola 22	BT22	BM8	
costola 23	BT23		BR3
costola 25	BT25	BM9	
Stablio	BT23		
Linee C			
costola 2	CT2	CM1	CR1
costola 3	CT3		
costola 5	CT5	CM2	
costola 6	CT6		CR2
costola 9	CT9	CM3	
costola 10	Motore CT10		
costola 12	CT12	CM4	
costola 13	CT13		
costola 16	CT16	CM5	CR2
costola 17	Motore CT17	CM6	
costola 19	CT19	CM7	
costola 20	Motore CT20		
costola 22	Motore CT22	CM8	
costola 23	Motore CT23		SAN
costola 25	Motore CT25	CM9	
Stablio	Motore CT23		
D-Linee			
costola 2	DT2	DM1	DR1
costola 3	DT3		
costola 5	DT5	DM2	
costola 6	DT6		DR2
costola 9	DT9	DM3	
costola 10	DT10		
costola 12	DT12	DM4	
costola 13	DT13		

Passeggero 3		Configurazione della linea		REV 4 Finale
Linee A				
costola 2	CC 100	PPSL 200	TSL 380	
costola 3	CC 100			
costola 5	CC 100	PPSL 200		
costola 6	CC 100		TSL 380	
costola 9	CC 100	PPSL 160		
costola 10	CC 100			
costola 12	CC 100	PPSL 160		
costola 13	CC 100			
costola 16	CD 60	PUNTI 125	TSL 280	
costola 17	CD 60	PPSL 160		
costola 19	CD 60	PUNTI 125		
costola 20	CD 60			
costola 22	CD 60	PUNTI 125		
costola 23	CD 60		TSL 280	
costola 25	PPSL 65	PPSL 65		
Stablio	PPSL 65			
Linee B				
costola 2	CC 100	PPSL 200	TSL 380	
costola 3	CC 100			
costola 5	CC 100	PPSL 200		
costola 6	CC 100		TSL 380	
costola 9	CC 100	PPSL 160		
costola 10	CC 100			
costola 12	CC 100	PPSL 160		
costola 13	CC 100			
costola 16	CD 60	PUNTI 125	TSL 280	
costola 17	CD 60	PPSL 160		
costola 19	CD 60	PUNTI 125		
costola 20	CD 60			
costola 22	CD 60	PUNTI 125		
costola 23	CD 60		TSL 280	
costola 25	PPSL 65	PPSL 65		
Stablio	PPSL 65			
Linee C				
costola 2	CD 60	PPSL 160	TSL 380	
costola 3	CD 60			
costola 5	CD 60	PPSL 160		
costola 6	CD 60		TSL 280	
costola 9	CD 60	PPSL 160		
costola 10	CD 60			
costola 12	CD 60	PPSL 160		
costola 13	CD 60			
costola 16	CD 60	PUNTI 125	TSL 280	
costola 17	CD 60	PPSL 160		
costola 19	CD 60	PUNTI 125		
costola 20	CD 60			
costola 22	CD 60	PUNTI 125		
costola 23	CD 60		TSL 280	
costola 25	PPSL 65	PPSL 65		
Stablio	PPSL 65	PUNTI 125		
D-Linee				
costola 2	CD 60	PUNTI 125	TSL 220	
costola 3	CD 60			
costola 5	CD 60	PUNTI 125		
costola 6	CD 60		TSL 190	
costola 9	CD 60	PUNTI 125		
costola 10	CD 60			
costola 12	CD 60	PUNTI 125		
costola 13	CD 60			

Passeggero 3 - 44	Lineplan Rev 4 Final	06.03.2024	Schema della linea	Piano di linea + alzata	2 Anni Durata del controllo
Linee A					
costola 2	644	1745	6330	8719	9096
costola 3	567			8642	9019
costola 5	567			8612	8989
costola 6	597	1715	6245	8642	9018
costola 9	605			8595	8972
costola 10	545			8535	8912
costola 12	545			8500	8877
costola 13	577			8532	8909
costola 16	593	1150	1000	8498	8875
costola 17	495			8400	8777
costola 19	455			8270	8647
costola 20	450	1060	5755	8265	8642
costola 22	375			8140	8517
costola 23	365	2010		8130	8507
costola 25	333			7811	8188
Stablio	211	600		7689	8066
Linee B					
costola 2	644	1745	6285	8674	9051
costola 3	567			8597	8974
costola 5	567			8562	8939
costola 6	597	1710	6185	8592	8967
costola 9	605			8535	8912
costola 10	545			8475	8852
costola 12	545			8435	8812
costola 13	572			8462	8839
costola 16	585	1150	1000	8410	8787
costola 17	495			8320	8697
costola 19	455			8205	8582
costola 20	450	1075	5675	8200	8577
costola 22	375			8090	8467
costola 23	365	2040		8075	8452
costola 25	269			7747	8124
Stablio	216	600		7694	8071
C-Lines & Stablio line (Double Loop)					
costola 2	644	1745	6325	8697	9074
costola 3	567			8620	8997
costola 5	567			8590	8967
costola 6	597	1715	6235	8620	8997
costola 9	607			8573	8950
costola 10	545			8511	8888
costola 12	545			8466	8843
costola 13	572			8493	8870
costola 16	585	1115	1045	8408	8785
costola 17	495			8318	8695
costola 19	455			8213	8590
costola 20	460	1050	2080	8218	8595
costola 22	375			8118	8495
costola 23	365	2080		8108	8485
costola 25	263			7841	8218
Stablio	247	700		7825	8202
D-Lines (Ankerstich)					
costola 2	647	1745	6410	8782	9169
costola 3	567			8702	9089
costola 5	567			8672	9059
costola 6	591	1715	6290	8696	9083
costola 9	623			8650	9037
costola 10	545			8572	8959
costola 12	545			8522	8909
costola 13	555			8532	8919

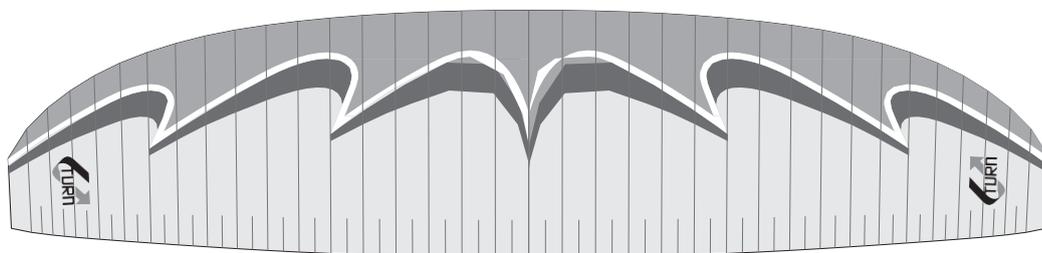


Opuscolo di istruzioni per riparazioni e controllo 2 anni

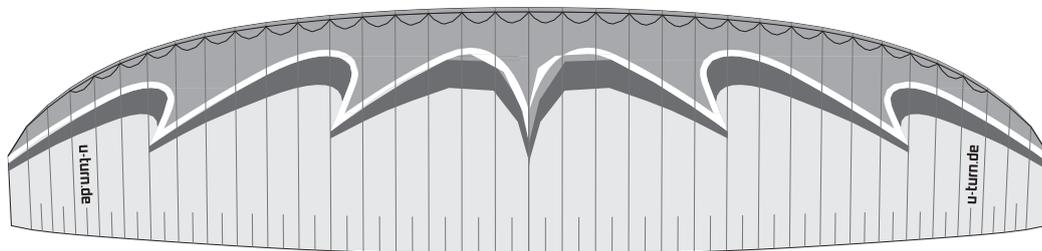


Cognome:	Nome di battesimo:
Indirizzo:	CAP, città:
Paese:	Numero di telefono:
Indirizzo e-mail:	
Modello e colore	
dell'aliante: Numero di	
serie Commenti / note:	

- 2 controlli annuali Controllo della linea incl. test di resistenza
- Controllo della permeabilità all'aria Riparazione del danno
- contrassegnato Richiamata all'avvistamento dell'aliante



Superficie superiore / Superiore



Superficie inferiore / Fondo



U-TURN GmbH
Im Neuneck 1
D-78609 Tuningen



Telefax: +49 (07464)
98912828
Tel. +49 (07464) 9891280



info@u-turn.de
www.u-turn.de

ordine di linea form



Cognome:	Nome di battesimo:
Indirizzo:	CAP, città:
Paese:	Numero di telefono:
Indirizzo e-mail:	
Modello e colore	
dell'aliante: Taglia:	
Numero di serie:	
Commenti / note:	

Codice ID	quantità



U-TURN GmbH
Im Neuneck 1
D-78609 Tuningen



Telefax: +49 (07464)
98912828
Tel. +49 (07464) 9891280



info@u-turn.de
www.u-turn.de

Registrazione del prodotto



Cognome:	Nome di battesimo:
Indirizzo:	CAP, città:
Paese:	Numero di telefono:
Indirizzo e-mail:	
Prodotto:	
Numero di serie:	
Data di acquisto	
Acquistato a:	
Pilota dal:	
Numero di voli all'anno: Club:	

Sì, vorrei essere informato sulle ultime attività e sviluppi di U-Turn.



U-TURN GmbH
Im Neuneck 1
D-78609 Tuningen



Telefax: +49 (07464)
98912828
Tel. +49 (07464) 9891280



info@u-turn.de
www.u-turn.de

Linea e riser Misure della prova di volo Parapendio ⁽¹⁾

Rapporto n.: **PG_** Nome del campione: **Passeggero 3 44** Misura della data: **05.03.2023** Luogo: **Villeneuve**
 Fabbricante: **U-Turn GmbH** S/N: **LH-PAS3-343-55SK-8959** Responsabile: **Claude Thurnheer** Collegato: **ISO 91.20**

Lunghezza totale della linea compresi gli elevatori [mm]
 principale A, B, C?

Linea del freno principale con colore differenziale riser Sì No linea

Centro	Un			B			C			D			E			Accoltellare			Freno			+cinturino	
	Manu ⁽²⁾	Campione	Diff	Manu	Campione	Diff	Manu	Campione	Diff	Campione													
1	9096	9089	-7	9051	9046	-5	9074	9071	-3	9169	9173	4	9301	9304	3	8066	8059	-7	10035	10034	-1		
2	9019	9012	-7	8974	8967	-7	8997	8998	1	9089	9092	3	9234	9240	6	8071	8067	-5	9615	9615	0		
3	8989	8985	-5	8939	8932	-7	8967	8966	-1	9059	9062	3	9200	9208	8	8202	8201	-1	9300	9307	7		
4	9019	9018	-1	8969	8967	-3	8997	8997	0	9083	9085	2	9219	9228	9				9181	9190	9		
5	8972	8978	6	8912	8912	0	8950	8945	-5	9037	9041	4	9165	9173	8				8911	8919	8		
6	8912	8912	0	8852	8850	-2	8888	8884	-4	8959	8964	5	9095	9103	8				8738	8750	12		
7	8877	8878	1	8812	8810	-2	8843	8838	-5	8909	8913	4	9035	9042	7				8656	8668	12		
8	8909	8912	3	8839	8838	-1	8870	8867	-3	8919	8924	5	9035	9043	8				8573	8585	12		
9	8875	8881	6	8787	8787	0	8785	8790	5	8820	8827	7	8955	8964	9				8557	8567	10		
10	8777	8783	6	8697	8700	3	8695	8703	8	8755	8764	9	8857	8866	9				8610	8622	12		
11	8647	8650	3	8582	8584	2	8590	8598	8	8655	8661	6	8749	8758	9								
12	8642	8648	6	8577	8578	1	8595	8603	8	8632	8641	9	8720	8729	9								
13																							
14																							
15																							
16	8517	8521	4	8467	8464	-3	8495	8503	8	8582	8586	4											
Ala	8507	8511	4	8452	8451	-1	8485	8493	8	8552	8557	5											
mancia	18																						

Linea di pughalata al montante C

Misura dell'alzata - lunghezza totale (bordo interno) [mm] ⁽³⁾					Corsa massima della configurazione			Atmosfera di prova AGL			
Totale lunghezza (incl. Moschetto e connettore)	Alzate	Chiuso	Aperto	Tagliare	No. di alzate	4+1		Pressione [hPa]	971,3		
	Un	377	377	n/a		Tolleranza [mm]	5		Umidità [%]	67	
	A'	377	377	n/a		Moschettone [mm]	32 26		Temperatura [°C]	22,3	
	B	377	398	n/a			Tolleranza [mm]			2	
	C	376	414	n/a			*Corsa (distanza tra A e l'alzata posteriore)			No	
D	377	454	n/a	Un'altra configurazione di				No			
Acc		*[mm]			In caso affermativo (descrizione):		Controllo di plausibilità:				
Taglierin	n/a	[mm]					[mm]	500	500		
							[mm]	10002	10003		
									Osservazione:		

Validità dello strumento dattero 24.08.2028
 Distanziometro laser 24.08.2028
 Sistema di misura in linea 24.08.2028
 Incertezza dello strumento [mm] 2

L'ambito della presente ispezione si estende solo alla conformità di un determinato campione, in una determinata data e in un determinato luogo, come indicato in precedenza. La convalida di questo rapporto è data dalla firma del responsabile del test sul certificato di ispezione 91.20

⁽¹⁾ Lunghezza totale misurata dalla parte inferiore dell'aliante al bordo interno delle bretelle con una tensione di 50 [N]. I valori misurati non includono l'incertezza/L'incertezza indicata è l'incertezza estesa ottenuta moltiplicando l'incertezza standard per il fattore di copertura k = 2. I valori misurati rientrano nell'intervallo di valori assegnato con una probabilità del 95%. ⁽²⁾ Manu=Valori dal produttore, Campione=Misurato dall'ispettore.

⁽³⁾ Riser, Std=Velocità di trim, Acc=Accelerato, E se trimmer: Open=trimmer aperto, Closed=trimmer chiuso, Trim=misurato in questa posizione. ⁽⁴⁾ La linea di tolleranza e il montante sono +/- 15 [mm]



Manutenzione- Manuale

come sviluppatore e produttore di parapendio,
imbracature e sistemi di salvataggio

Stand Inglese Rev. 1.2: Aprile 2024

Tema delle ispezioni e delle intersezioni di riispezione

Ispezione periodica secondo l'ordinanza sull'ispezione degli aeromobili per alianti valutati standardizzati. Per le attrezzature dei clienti finali dopo i 24 mesi, per gli alianti da scuola dopo i 12 mesi.

L'ispezione deve avvenire con gli intervalli sopra indicati, ovvero non oltre le 150 ore di volo. L'assistenza a terra deve essere inclusa nella somma delle ore di volo.

In generale: in caso di comportamento anomalo in volo, il produttore deve essere informato e la calotta, se necessario, deve essere inviata per un'ispezione.



Attenzione: In caso di comportamento anomalo in volo, il produttore deve essere informato e la calotta, se necessario, deve essere inviata per l'ispezione.

Chi può effettuare l'ispezione?

Ad eccezione del produttore o della persona/istanza da esso approvata, solo il proprietario dell'aliante stesso è autorizzato a garantire l'ispezione biennale, se ha i requisiti necessari.

Attenzione: gli alianti tandem / bi-place sono un'eccezione; questi possono essere controllati solo da il produttore o la persona/agenzia di collaudo da lui incaricata!!

Prerequisiti personali individuali per le ispezioni

Prerequisiti personali per l'ispezione di alianti solisti esclusivamente per uso ricreativo:

- Titolare di una licenza illimitata valida per parapendio o di una licenza accreditata equivalente.
- Un adeguato orientamento nel funzionamento da parte del produttore.
Pertanto è necessaria una formazione di 3 mesi con il produttore.
- Se un aliante è stato testato esclusivamente per uso personale, il suo utilizzo da parte di terzi non è consentito.

Prerequisiti personali individuali per l'ispezione di alianti, salvataggi, imbracature utilizzate da terzi o in tandem:

- formazione professionale prescritta per il test.
- un'attività professionale di produzione o manutenzione di alianti di salvataggio, imbracatura o di natura tecnicamente analoga. Di tali 6 mesi negli ultimi 24 mesi presso un produttore di aeromobili a volo libero.
- A pagamento, corso di formazione specifico per tipo della durata di almeno due settimane da parte del produttore.
- un orientamento applicabile per ogni tipo di apparecchiatura, che deve essere aggiornato annualmente.

Attrezzatura e documentazione necessarie

- Manometro, preferibilmente Kretschmer (marca) con manuale
- Bettsometro con manuale
- Istruzioni per la manutenzione per produttore
- Materiali e pezzi di ricambio originali, nonché lista dei materiali originali per l'attrezzatura
- Dichiarazione di aeronavigabilità dell'apparecchiatura
- Targhetta identificativa dell'equipaggiamento dell'aeromobile (vedi manuale)
- Tabella delle lunghezze delle linee (vedi manuale)
- Registri di ispezione (se disponibili)
- Registro di ispezione (modello) per la documentazione
- Tavolo luminoso per l'ispezione visiva del sistema di salvataggio

durante l'ispezione, le seguenti fasi devono essere preso:

Identificazione positiva dell'apparecchiatura:

Identificazione positiva dell'aeromobile in base al sigillo di certificazione o all'etichetta.

- Sono disponibili i documenti del produttore pertinenti?
- L'insegna e il sigillo di certificazione sono a posto, leggibili e corretti?
- In caso contrario: si prega di rivolgersi al produttore o al rivenditore in questione.

I valori / le modifiche rilevati devono essere registrati nel registro di ispezione!

ispezione del paracadute di riserva

Prima di imballare il paracadute di riserva, questo deve essere controllato dall'imballatore. Se il paracadute è stato utilizzato per il salvataggio, è soggetto a un'ispezione. Se un paracadute di riserva ripiegato viene nuovamente imballato, deve essere effettuato un controllo di dispiegamento, da determinare se la forza per il dispiegamento è compresa tra un minimo di 3 kg e un massimo di 6 kg.

ispezione della vela superiore e inferiore, cuciture, paracadute di

riserva Buchi e strappi

La vela superiore e la vela inferiore di entrambi i parapendii, così come i paracadute di riserva, devono essere sottoposti ai controlli elencati di seguito per ogni cella (parapendio) e per ogni gore (paracadute), dal bordo d'attacco al bordo d'uscita. Se in uno dei seguenti attributi vengono rilevate anomalie, l'aliante deve essere inviato al produttore per l'ispezione.

- Verificare la presenza di fori, strappi più piccoli o più grandi, deformazioni e aree abrase
- Carenze nel rivestimento, altre anomalie nella tettoia, ad esempio vecchie aree di riparazione
- Con i paracadute di riserva deve essere utilizzato un tavolo luminoso per l'ispezione di fori, strappi e deformazioni.

Abrasioni e deformazioni

Con aree abrase e deformate ampie e critiche, l'intero pannello della cella in questione deve essere sostituito dal produttore.

I valori / le modifiche rilevati devono essere registrati nel registro di ispezione!

Collaudo delle nervature

Ispezione visiva delle camere (dal bordo anteriore a quello posteriore) per verificare se le cuciture delle cuciture, le nervature divisorie delle celle e i rinforzi sono in buone condizioni, quindi senza strappi, deformazioni, abrasioni o danni al rivestimento.

Con nervature strappate, cuciture difettose, allentate o mancanti nelle cuciture, l'aliante deve essere restituito al produttore o all'istanza di ispezione autorizzata.

I valori/le modifiche rilevati devono essere registrati nel registro di ispezione!

test della resistenza allo strappo

Da condurre con il Bettsometer nei seguenti punti (brevetto approvato B.M.A.A. numero GB2270768 Clive Betts Sails)

- Sia nella vela superiore che in quella inferiore, dove le linee A si collegano, spingere un foro spesso un ago e controllare la resistenza allo strappo.
- Il valore limite della misurazione è determinato a 500 g e una larghezza di strappo inferiore a 5 mm.

I valori/le modifiche rilevati devono essere registrati nel registro di ispezione!

test della porosità della chioma

In tutti i punti di misurazione successivi la porosità dell'aria deve essere superiore ad almeno 20 sec. (di Kretschmer). A valori di permeabilità all'aria inferiori il parapendio deve essere restituito al produttore.

Punti di misurazione: Le misurazioni della porosità con il metodo di misurazione Kretschmer (si prega di osservare le istruzioni per l'uso) devono essere eseguite nei seguenti punti del controllo del tettuccio sia sotto che sopra la vela.

- cella centrale a circa 20-30 cm dall'apertura della cella
- 3. cella dal centro (sinistra e destra) a circa 20-30 cm dall'apertura della cella
- 10. cella dal centro (sinistra e destra) a circa 20-20 cm dall'apertura della cella I

valori determinati/le modifiche devono essere registrati nel registro di ispezione!

Pezzi di collegamento

Controllo delle bretelle e delle maglie rapide

- Sono presenti segni di sfregamento, attorcigliamenti, strappi o gravi segni di usura?
- Tutte le cuciture sono solide?
- La puleggia dell'acceleratore è libera e integra?
- Le chiusure ad anello del freno sono ancora cucite strette?
- Tutte le maglie rapide sono esenti da corrosione, il filo va liberamente?

La misurazione deve avvenire con un carico di 5 kg. I valori determinati devono essere confrontati con le specifiche della scheda di classificazione del tipo DHV. Le deviazioni consentite sono riportate nelle istruzioni del produttore. Se il montante o parti di esso sono difettosi, le parti di ricambio devono essere ordinate al produttore e le parti difettose devono essere sostituite con una parte di ricambio originale.

I valori/le modifiche rilevati devono essere registrati nel registro di ispezione!

Linee

Controllo della resistenza allo strappo della linea:

Selezione della linea: una linea principale centrale A, B e C e, se disponibile, una linea centrale B e B a cascata devono essere selezionate e testate per la resistenza allo strappo utilizzando un tester di trazione.

Velocità di trazione del cilindro di trazione: $v = 30$ cm/min
Valori di resistenza allo strappo / alla trazione

I valori/le modifiche rilevati devono essere registrati nel registro di ispezione!



Attenzione: Ad ogni dimensione (diametro della linea) viene assegnato un valore fisso. Se le linee non sono in grado di sopportare il carico di trazione o la resistenza alla trazione specificati, tutte le altre linee devono essere sostituite. Se le linee testate soddisfano questi criteri di prova, solo loro saranno sostituite da nuove. Tutte le linee sostituite devono essere contrassegnate vicino al grillo (cucitura) con un pennarello nero e annotate nel rapporto di prova con la data della sostituzione e il numero di ore di funzionamento sull'apparecchiatura. Alla prossima ispezione, per il test di resistenza della linea verrà utilizzata una linea vicina originale. Ai diversi diametri di linea viene assegnata una lunghezza minima di cucitura!

Controllo delle lunghezze delle linee e dei punti di attacco delle linee

Ispezionare visivamente le tubazioni principali, a cascata e dei freni per verificare la presenza di strappi, attorcigliamenti e segni di sfregamento. Prima il livello della linea A, poi B, ecc.

- Tutte le linee sono cucite e attaccate correttamente ai fissaggi della linea?
- Le guaine delle linee sono accurate?
- Tutti i passanti, i nodi e gli stit ches sono in buone condizioni?
- Sono visibili segni di sfregamento?

Misurazione delle lunghezze delle linee: Parte del normale controllo dei dati è la misurazione delle lunghezze delle linee.

- Le linee devono essere misurate con un carico attaccato pari a 5 kg per ottenere risultati comparabili. Troverai le lunghezze di linea corrispondenti nella scheda tecnica dell'attrezzatura per sport aerei del tuo manuale.
- La misurazione viene eseguita secondo il metodo DHV dal grillo del filo al tettuccio (compreso l'anello del filo sul tettuccio).
- La numerazione avviene dal centro dell'ala allo stabilo. La misurazione del lato opposto dell'ala può anche essere effettuata mediante un confronto di simmetria nelle stesse condizioni.
- Il risultato viene nuovamente annotato nel registro di ispezione e confrontato con le lunghezze nominali delle linee della targhetta di identificazione DHV. La deviazione di tolleranza non deve superare +/- 1,5 cm.
- Se una linea è difettosa, deve essere sostituita immediatamente. Si prega di estrarre il codice di linea dal piano di linea, ordinarlo dal produttore e quindi installarli di conseguenza.

I valori/le modifiche rilevati devono essere registrati nel registro di ispezione!

Controllo visivo del taglio e della regolazione

Prima di un volo di controllo, il controllo visivo del tettuccio e delle linee deve essere effettuato con l'attrezzatura disposta o tirata su. Soprattutto la lunghezza delle linee di sterzo (linee dei freni) dovrebbe essere prestata alla guida tirata su. Solo quando tutte le preoccupazioni relative a una regolazione errata delle linee di controllo (linee dei freni) sono state eliminate, può essere effettuato un volo di controllo.

Descrizione del materiale e dati tecnici

Vedi il manuale del tuo parapendio

Altro

- Tutti i lavori di ispezione, misurazione e riparazione del parapendio e del sistema di salvataggio devono essere completamente documentati nel rapporto di ispezione.
- Quando si reimballa il sistema di salvataggio, è essenziale prestare attenzione al modo speciale di imballare il sistema di salvataggio! Vedere il manuale del paracadute di riserva.
- Per la sostituzione dei componenti possono essere utilizzati solo materiali originali o pezzi di ricambio originali!
- Per i lavori di cucitura è necessario osservare il modello di cucitura originale, è necessario utilizzare materiale di toppe e filo della stessa resistenza e qualità dell'originale!
- Il rapporto di ispezione e il registro di misurazione devono essere rilasciati con firma, luogo e data.
- Il periodo di conservazione è di 4 anni.

Controlli / ispezioni completati - molto importanti!

Prima di effettuare i controlli e/o le riparazioni personali sul vostro parapendio, vi preghiamo di leggere attentamente la pagina seguente. Questo ti informa sui requisiti e le condizioni per un controllo privato di 2 anni.

- Secondo il nuovo regolamento DHV, il cliente (proprietario del parapendio) può effettuare l'ispezione di 2 anni del parapendio sotto la propria responsabilità con l'aiuto del istruttore per l'ispezione e tutte le attrezzature e i documenti necessari. Il parapendio non deve essere inviato al produttore.
- Il controllo biennale può essere effettuato solo dal proprietario del parapendio di persona, se soddisfa i requisiti, o dal produttore e dai suoi centri di prova autorizzati. Contattare quindi il produttore per i centri di controllo autorizzati.
- Il proprietario dell'aliante deve essere consapevole della responsabilità che si assume con un'ispezione in loco ogni 2 anni dell'aliante. Il controllo privato di 2 anni è legalmente valido solo se è confermato con data, nome (in stampatello) e firma sopra o accanto all'etichetta del cartello all'interno dell'aliante.
- Intervallo di imballaggio dell'attrezzatura di riserva (secondo DHV): Nuovo pacco ogni 4 mesi. Tempo di funzionamento consentito: 8 anni, poi fino a 12 anni al controllo annuale.
- Il proprio controllo biennale è tenuto a informarsi tempestivamente presso il proprio assicuratore sugli effetti assicurativi.
- Un'ispezione è valida solo se il rapporto di ispezione è completamente compilato. Inoltre, prima del controllo, prestare attenzione alle possibili modifiche alle istruzioni di ispezione da parte del produttore.
- Importante: Se non è possibile fornire le spese necessarie per il controllo di manutenzione (vedere l'attrezzatura e i documenti necessari), l'aliante deve essere inviato per il controllo al produttore o a un centro di prova autorizzato.
- Per i parapendii, le imbracature e le attrezzature di salvataggio che sono state controllate, riparate, imballate o reimballate o che sono state sottoposte ad altri lavori di manutenzione da parte di personale non autorizzato da U-Turn, qualsiasi garanzia decade!
- Tutti i lavori di manutenzione devono essere eseguiti in conformità con le istruzioni di manutenzione contenute nelle istruzioni per l'uso e nelle istruzioni speciali di manutenzione del produttore e nelle pubblicazioni IHB.
- In caso di eventi straordinari durante i lavori di manutenzione, il responsabile tecnico deve essere informato e deve decidere come procedere ulteriormente.
- Per la sostituzione di componenti o gruppi costruttivi devono essere utilizzati solo materiali originali o pezzi di ricambio originali!

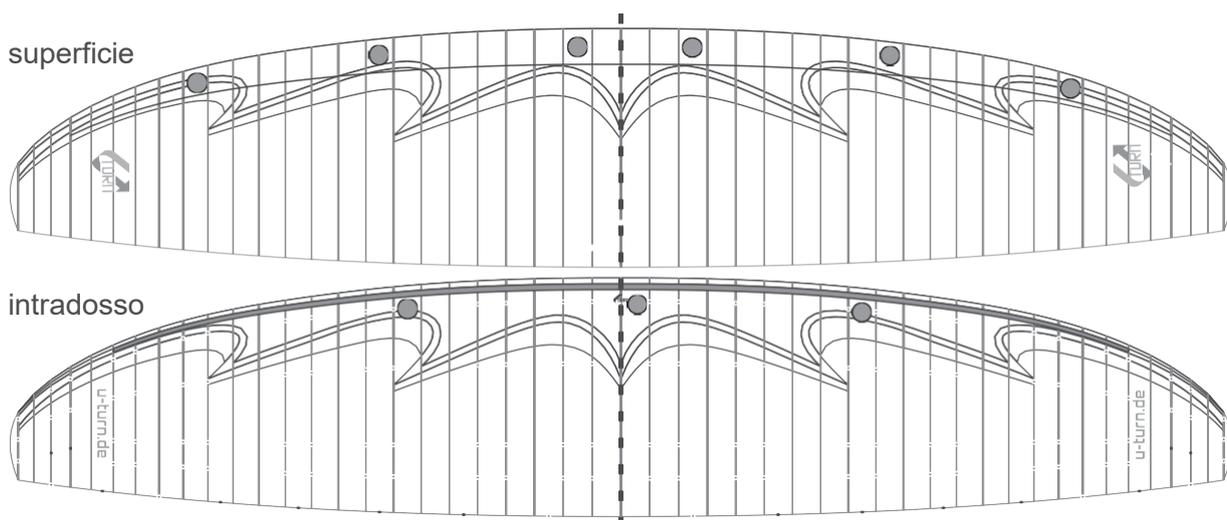
Tabella delle porosità per le società di assegni

Almeno 6 misurazioni devono essere effettuate sulla superficie superiore e 3 sulla superficie inferiore per lato. Una media è formata dai rispettivi valori. Questo rappresenta il grado di densità dell'aria (grado di porosità). Se un singolo valore esce dalla media Significativamente, la superficie di misurazione deve essere nuovamente esaminata per verificare la presenza di danni e, se necessario, spostata. Le misurazioni che superano la valutazione "buona" possono essere interrotte se si pone l'accento solo sulla determinazione dell'aeronavigabilità del dispositivo. Per valutare le condizioni generali del dispositivo viene utilizzato solo il valore medio delle misurazioni della superficie superiore. Assegnazione dei valori misurati:

Dispositivo di misurazione			
JDC	Ciao	Oste LD 100 (1s)	Condition
> 300	> 400	> 800	Nuovo aliante
> 200-300	> 300	> 600	Come nuovo
> 100-200	> 200-300	> 400-600	Poco usato, ottime condizioni
> 50-100	> 100-200	> 200-400	usato, buono stato
> 20-50	> 30-100	> 100-200	Usato in modo chiaro, buono stato
> 10-20	> 15-30	> 60-100	Molto utilizzato, controllo del materiale richiesto a brevi intervalli
< 10	< 15	< 60	Troppo usato, NON adatto al volo

Se il grado di porosità è "molto utilizzato", si deve annotare nel registro che la permeabilità all'aria si sta avvicinando al valore limite. In questo caso, deve essere rispettato un intervallo di controllo di un anno. Se il grado di porosità è "sovraccaricato", il dispositivo non è più idoneo al volo.

Poiché sul dispositivo JDC c'è il rischio che l'aria venga aspirata lateralmente nel dispositivo se il panno è denso (bassa permeabilità all'aria), valori misurati elevati con questa macchina non sono accurati. Dovrebbe essere fornita una tenuta migliore (chiedere al produttore: www.jdc.ch) Quando si misurano valori bassi che sono significativi per la valutazione dell'aeronavigabilità, l'errore è trascurabile.



Leinen panoramica	Diametro	Carico di rottura massimo non attorcigliato	Carico di rottura dopo 5000 instabilità	Carico di rottura minimo per un controllo di 2 anni	Numero del rapporto di ispezione
Schema lineare	Diametro	Forza massima non piegata	Resistenza dopo 5000 cicli di piegatura	Carico frenante minimo a 2 anni di controllo	Rapporto di ispezione n.

Test di flessione omologa EN 926-1 & LTF 91 / 09

LIROS - LTC (Technora)

LTC-0065	0,65 millimetri	595,0 N	288,5 N	20	EAPR-LKT-659
LTC-0080	0,70 millimetri	745,0 N	425,5 N	30	EAPR-LKT-658
LTC-0120	1,10 millimetri	1255,0 N	729,5 N	55	EAPR-LKT-655
LTC-0160	1,20 millimetri	1237,0 N	907,5 N	70	EAPR-LKT-656
LTC-0200	1,30 millimetri	1834,0 N	903,5 N	78	EAPR-LKT-657

beige - 008

LIROS - TSL (Rivestimento: Poliестere Anima: Technora)

TSL 90					
TSL 115	1,25 millimetri	897,0 N	604,5 N	42	EAPR-1762
TSL 140	1,30 millimetri	1397,0 N	777,5 N	55	EAPR-1780
TSL 190	1,55 millimetri	1703,0 N	1229,5 N	91	EAPR-1763
TSL 220	1,65 millimetri	1789,0 N	1294,5 N	102	EAPR-1789
TSL 280	1,80 millimetri	2734,0 N	1584,5 N	118	EAPR-1790
TSL 380	2,20 millimetri	3870,0 N	2167,5 N	175	EAPR-1783
TSL 500	2,37 millimetri	4461,0 N	2663,5 N	200	EAPR-1794

rosso - 171 Linee A
giallo - 059 Linee B
verde - Linea 086 Stabilo
blu - 010 C, D, E Lines
arancia - 0xx Tubi dei freni

LIROS - DC (Dyneema rivestito)

CD 60	0,60 millimetri	656,0 N	586,5 N	35	EAPR-1759
CC 100	0,80 millimetri	1027,0 N	814,5 N	60	EAPR-1776
CC 160	1,10 millimetri	1678,0 N	1589,5 N	110	EAPR-1777
CC 200	1,60 millimetri	3368,0 N	3367,5 N	265	EAPR-1781
CC 300	1,80 millimetri	3657,0 N	3842,5 N	305	EAPR-1782

bianco - 228
rosso - 171

LIROS - DSL (Copertura: Poliестere Anima: Dyneema)

DSL 70	0,95 millimetri	820,0 N	738,5 N	38	EAPR-1778
--------	-----------------	---------	---------	----	-----------

LIROS - PPSL (Copertura: Poliестere Anima: Dyneema prestirato)

PPSL 120	1,15 millimetri	1248,0 N	1116,0 N	65	EAPR-LKT-646
PPSL 160	1,30 millimetri	1682,0 N	1656,5 N	80	EAPR-LKT-647
PPSL 200	1,42 millimetri	2144,0 N	1998,5 N	95	EAPR-LKT-645
POCHE PAGINE 275	1,90 millimetri	2406,0 N	2248,5 N	115	EAPR-LKT-646

LIROS - PPSLS (Copertura: Poliестere Anima: SUPER Dyneema prestirato)

PPSLS 65	0,76 millimetri	563,0 N	499,5 N	34	EAPR-1761
PUNTI 125	1,05 millimetri	1078,0 N	1071,5 N	75	EAPR-1751
PPSLS 160	1,1 millimetri	1600,0 N	1337,0 N	100	LI 1041.2021
PPSLS 180	1,20 millimetri	1765,0 N	1796,0 N	135	EAPR-1741
PPSLS 200	1,25 millimetri	2225,0 N	2045,0 N	155	EAPR-LKT-1886
PAGINE 260	1,58 millimetri	3000,0 N	2127,5 N	180	EAPR-1788

LIROS - DFL (Copertura: Poliестere Anima: Dyneema prestirato)

DFL 350	2,7 millimetri	3250 N	1749 N	130	11012022
DFL 250	1,9 millimetri	1900 N	1247 N	100	11022022

Edelrid 7343-xxx (Rivestimento: Poliестere Anima: Technora)

7343-075	1,00 millimetri	724,0 N	272,5 N	20	EAPR-1718
7343-090	1,20 millimetri	873,0 N	507,5 N	35	EAPR-1719
7343-140	1,30 millimetri	1181,0 N	708,5 N	51	EAPR-1720
7343-190	1,50 millimetri	1858,0 N	1052,5 N	52	EAPR-1737
7343-230	1,70 millimetri	2330,0 N	1273,5 N	95	EAPR-1721
7343-280	1,80 millimetri	2540,0 N	1460,5 N	99	EAPR-1722
7343-340	2,00 millimetri	2955,0 N	1675,5 N	105	EAPR-1723
7343-420	2,20 millimetri	3750,0 N	2033,0 N	120	EAPR-1792

rosso - 018 Linee A
Citra - 041 Linee B
verde - Linea 006 Stabilo
blu - 005 C, D, E Lines
fluorescente - 011 Tubi dei freni
- 020 Linee B / Linee dei freni

Edelrid A-8000U- (Technora)

8000U-050	0,50 millimetri	619,0 N	313,5 N	23	EAPR-1738
8000U-070	0,70 millimetri	669,0 N	326,5 N	25	EAPR-1732
8000U-090	0,80 millimetri	940,0 N	537,5 N	35	EAPR-1733
8000U-130	0,90 millimetri	1090,0 N	726,5 N	55	EAPR-1805
8000U-135	0,95 millimetri	1182,0 N	875,5 N	70	EAPR-1734
8000U-190	1,1 millimetri	1852,0 N	1218,5 N	95	EAPR-1739
8000U-230	1,35 millimetri	2567,0 N	1352,5 N	106	EAPR-1735
8000U-280	1,70 millimetri	2489,0 N	1505,5 N	125	EAPR-1757
8000U-360	1,90 millimetri	3710,0 N	1846,5 N	155	EAPR-1740
8000U-430	2,3 millimetri	3710,0 N	1846,5 N	158	EAPR-1741

grigio - 008 C, D, E Lines

Linee GIN - TGL (Aramide)

TGL 80	1,20 millimetri	750 N *	470,0 N	35	DHV
TGL 140	1,30 millimetri	1350 N *	792,0 N	55	DHV
TGL 200	1,55 millimetri	1900 N *	(Linea del freno)	95	DHV
TGL 220	1,65 millimetri	2100 N *	1381,2 N	110	DHV
TGL 280	1,80 millimetri	2650 N *	1561,4 N	130	DHV



U-turn GmbH

Im Neuneck 1

78609 Tuningen

Telefono: +49 (0)7464 98 91 28-0

Telefax: +49 (0)7464 98 91 28-28

info@u-turn.de

Per ulteriori informazioni, visitare: www.u-turn.de

Diritto d'autore ©

2024 di U-Turn GmbH, tutti i diritti riservati. Nessuna parte di questa pubblicazione può essere riprodotta o ulteriormente elaborata in qualsiasi forma senza l'autorizzazione scritta di U-Turn GmbH.

Tutte le specifiche tecniche contenute in questo manuale sono state attentamente



controllate da U-Turn. Tuttavia, desideriamo sottolineare che non ci assumiamo alcuna responsabilità per eventuali informazioni tecniche riportate in modo errato. Ciò vale sia per la responsabilità legale che per le conseguenze derivanti da informazioni errate. Modifiche in corso a questo

Il manuale, nella misura in cui è al servizio del progresso tecnico, conserva ~~l'opinione~~ L | INVERSIONE A U | **Passeggero 3** 52 | 53