

MANUALE - PI 4 ULS

Manuale del prodotto



Versione 01.10.2025



INDICE

1. Grazie per volare ADVANCE	1
2. Generi Consigli sulla sicurezza	1
3. Limitazioni	1
3.1. Manico con Cura	1
3.2. Requisiti di pilotaggio	2
3.3. Adatto Imbracature	2
3.4. Volare con un bagnato Parapendio (rischio di profondità Stail)	2
3.5. Verricello	2
3.6. Acrobazie	3
3.7. Tandem volante	3
3.8. Paramotore	3
4. Ottenere Iniziato	3
4.1. Consegna	3
4.2. Base Impostazioni	4
4.3. Sistema di velocità	4
5. Volo Caratteristiche	5
5.1. Decollo	5
5.2. Volo normale	6
5.3. Virata Volo	7
5.4. Accelerateci Volo / C-Handle	7
5.5. Crolli	7
5.6. Rapido Discende	9
5.7. Stallo	11
5.8. Sbarco	12
6. Piegamento & Imballaggio	12
6.1. Nozioni di base sull'imballaggio	12
6.2. Utilizzo un Borsa interna (ad esempio, COMPRESSBAG)	13
6.3. Utilizzo Una cellula borsa	14
6.4. Utilizzo una compressione Sacca cellulare	14
7. Manutenzione & Cura	15
7.1. Stoccaggio	15
7.2. Manutenzione	15
7.3. Aliante Ispezione	17
7.4. Riparazioni	18
7.5. Smaltimento	19

8. Servizio & Garanzia	19
8.1. ADVANCE Service Center	19
8.2. Supporto (Sito web)	19
8.3. Online Account	19
8.4. Garanzia	19
9. Tecnica Dati	20
9.1. Dati	20
9.2. Materiali	20
9.3. Certificazione	21
10. Appendice	21
10.1. Panoramica	21
10.2. Assemblea Istruzioni Softlink	23
10.3. Montaggio Istruzioni Freno Leva	24



1. GRAZIE PER VOLARE ADVANCE

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

Manuale utente

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

Sezione download

Registrazione Prodotto

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

Registrazione dei prodotti

La nostra storia: spirito pionieristico e precisione svizzera

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

Domande e supporto

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

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

2. CONSIGLI GENERALI SULLA SICUREZZA

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

Avviso

Indossare un casco appropriato. Calzature e abbigliamento adeguati, oltre a portare un paracadute di soccorso (riserva), sono fortemente raccomandati. Prima di ogni volo, tutta l'attrezzatura deve essere controllata per danni e aeronavigabilità. Inoltre, è necessario effettuare un controllo completo pre-volo.

Avviso

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

3. LIMITAZIONI

3.1. Maneggiare con Cura

1 / 25



Il PI 4 ULS è un parapendio ultraleggero. La vita di questo prodotto dipende molto dalla tua cura. Sforzi meccanici come spirali profonde, manovre acrobatiche, trascinamento a terra ecc. accelerano il processo di invecchiamento e dovrebbero essere evitati. Un prodotto leggero è molto più sensibile a ogni tipo di sollecita.

Sovraccarichi SIV

Non consigliamo l'uso di questo prodotto leggero per l' addestramento SIV. Un carico eccessivo può causare danni non legati alla sicurezza al prodotto, che non sono coperti dalla garanzia ADVANCE.

3.2. Requisiti di pilotaggio

A seconda del carico alare, il PI ULS impone richieste diverse al pilota. Più alto è il carico, più impegnative diventano le caratteristiche di volo e i requisiti di abilità di manovrabilità. Le ali piccole sono fondamentalmente più agili, vivaci e impegnative da volare, anche quando vengono mosse con i loro carichi alari normali. Puoi trovare informazioni su ALI sulla certificazione EN/LTF nella sezione dati tecnici

3.3. Imbracature adatte

I parapendii ADVANCE sono compatibili con tutti i cablaggi ADVANCE, a condizione che nel manuale dei paraglider non venga specificato nulla di diverso. Fondamentalmente, il PI 4 ULS può essere pilotato con qualsiasi imbracatura che NON abbia un supporto rigido a traverso.

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

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

Avviso

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

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

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

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

3.5. Verricello

Il PI 4 ULS è adatto al lancio con verricello. Quando si decolla in condizioni senza vento, assicurarsi che il parapendio sia disposto in forma ad arco o a cuneo (per evitare il rischio di rosetting del planante).

Il lancio con verricello è permesso solo se:

- Il pilota ha un corso di formazione per il traino (solo Germania/DHV).



- Il sistema di verricello è certificato per l'uso con parapendini.
- L'operatore del verricello è stato completamente addestrato al verricello con parapendio.

3.6. Acrobazie

Non consigliamo di volare manovre acro con il PI 4 ULS.

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

3.7. Volo in tandem

Il PI 4 ULS non è certificato per il volo in tandem.

3.8. Paramotorismo

Il PI 4 ULS non è certificato per il paramotore.

4. INIZIA

4.1. Consegna

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

4.1.1. Ambito di consegna

La consegna del PI 4 ULS include un COMPRESSBAG ULS, un kit di riparazione, una mini-tucca a vento e un libretto «Inizio».



4.2. Impostazioni di base

Al momento della consegna, la configurazione base del PI 4 ULS sarà quella di allestimento che il team di test ADVANCE ha ritenuto migliore. La certificazione è stata ottenuta anche in questa condizione. Qualsiasi modifica o modifica al parapendio, come la modifica della lunghezza delle linee o l'inserimento di riser o quicklink diversi, comporterà la perdita della certificazione del delante.

Avviso

Non modificare il tuo alante - non sarà più certificato.

Regolazione delle tubazioni dei freni

Lasciare il PI 4 ULS nelle impostazioni di fabbrica Le lunghezze delle tubature dei freni sono state impostate per una maneggevolezza ottimale, come stabilito dal nostro team di test. Il libero movimento delle linee del freno garantisce che il bordo d'uscita rimanga non frenato durante il decollo e in volo completamente accelerato.

Avviso

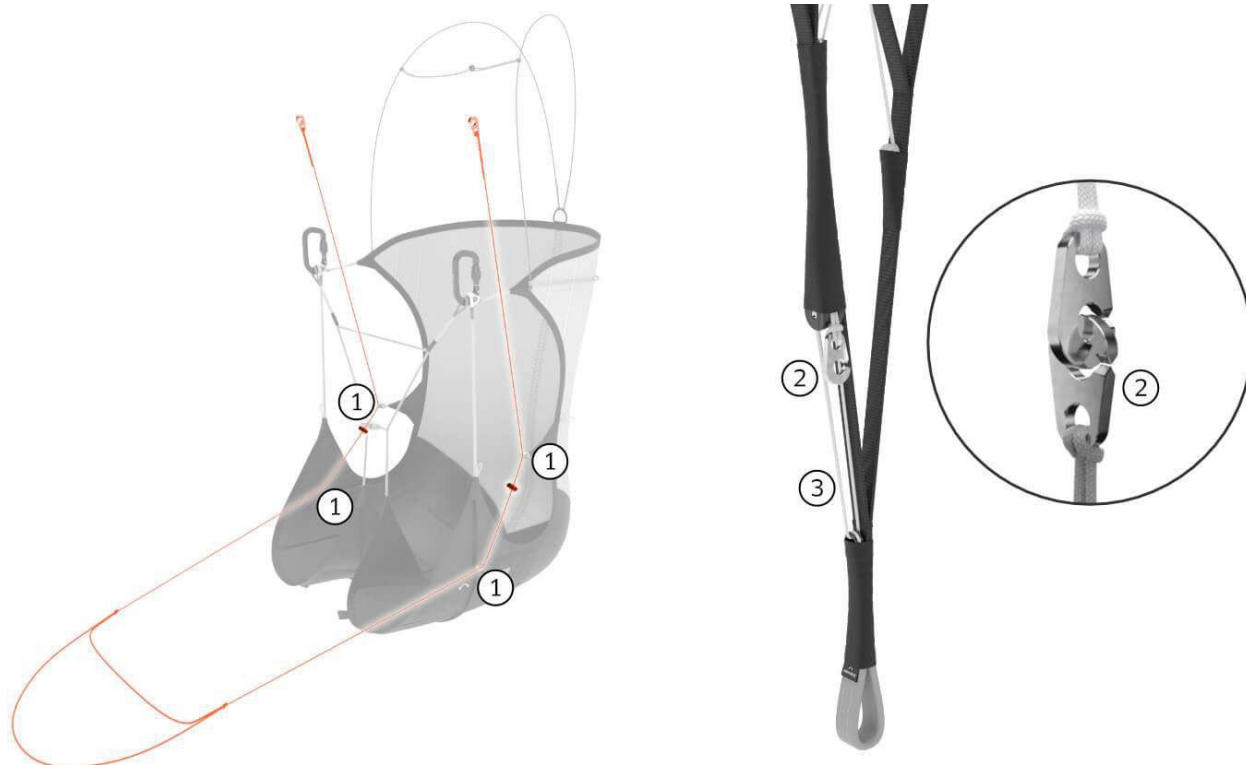
Le linee dei freni possono accorciarsi dopo un po' di tempo.

INFO

Consigliamo un nodo a bowline per fissare i manigli.

4.3. Sistema di velocità

1. Assicurati che le linee di velocità scorrano liberamente attraverso tutte le pulegge dell'imbracatura.
2. Collega le linee di velocità ai rialzi tramite uncini Brummel.
3. Assicurati che la tua impostazione finale consenta l'uso completo del sistema di velocità.

**Avviso**

Il sistema di velocità è regolato correttamente quando puoi usare la traversata completa! Disponibile sui rialzi. Assicurati che le linee di velocità non siano troppo corte, causando così l'ala sempre pre-accelerata!

5. CARATTERISTICHE DI VOLO

Ti consigliamo di effettuare i tuoi primi voli con il nuovo aliante in condizioni tranquille, in una zona di volo familiare. Qualche trazione in un sito facile ti darà fiducia nelle qualità di guida del PI 4 ULS, fin dall'inizio.

5.1. Decollo

Il comportamento di decollo del PI 4 ULS è molto fluido e facile sia per il decollo in avanti che in retromarcia. La chioma si gonfia rapidamente e si solleva progressivamente, senza restare indietro.

Le grandi linee auricolari del PI 4 ULS hanno i loro accessori. Il decollo ULS di PI 4 si ottiene utilizzando i rialzi A. La chioma si riempie in modo affidabile dal centro e si solleva in modo eccezionalmente dritto con poco sforzo.

Il PI 4 ULS sale eccezionalmente facilmente, quindi è molto importante che tu adatti la tecnica di trazione alle condizioni meteorologiche e alla ripida della pendenza. Questo significa:

- In caso di molto vento e/o su terreni ripidi il PI 4 ULS ha bisogno di poco o quasi nessun tiraggio iniziale (basta guidarlo verso l'alto).
- Con vento zero e/o su terreno pianeggiante sarebbe sensato avere un impulso più ragionevole.

5.1.1. Collegare i Risers

I risers del tuo parapendio hanno il "Easy Connect System" compatibile con le imbracature ADVANCE, che ti aiuta a collegare i riser. Ogni risero ha cuciture colorate che rimontano la parte posteriore del riser, rosso per sinistra e blu per destra, nella direzione del volo. La cucitura colorata rivolta verso il pilota e il riser che scorre pulito verso l'alto verso le linee confermano che il

Riser non è stato collegato a una curva a 180 gradi T.

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



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

5.1.2. Preparazione al decollo e controlli

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

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

Suggerimento

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

Avviso

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

5.1.3. Decollo con vento leggero (decollo in avanti)

Il PI 4 ULS ha bisogno solo di un impulso di pull-up moderato anche con vento leggero. Non è necessario fare un passo indietro e 'correre contro le linee'. Guida il deltaplano verso l'alto inclinandosi in avanti in modo pronunciato, ma senza troppo tirare le rialzature A, fino a quando la pensilina non è sopra la testa. Durante la fase di pull-up qualsiasi correzione direzionale dovrebbe essere effettuata solo muovendosi decisamente sotto l'ala, senza usare i freni. Dopo eventuali correzioni necessarie e un controllo visivo soddisfacente, pochi passi determinati con una buona inclinazione in avanti permetteranno il decollo, anche con poco vento. Una frenata attenta può accorciare la corsa di decollo.

5.1.4. Decollo con vento più forte (decollo inverso)

Il decollo inverso è principalmente consigliato per venti più forti. Durante il pull-up dovresti camminare verso il PI 4 ULS se necessario per contrastare il suo tasso di crescita. Tornare indietro e partire con il PI 4 ULS si rivelerà facile.

Suggerimento

Giocare con l'aliante su terreno pianeggiante con un po' di vento dà una buona sensazione all'ala. Puoi conoscere molto bene le caratteristiche del PI 4 ULS e provare decolli, stalli, tendenza in avanti e collasso - restando in sicurezza a terra. Il team di test ADVANCE ha un motto: un'ora di addestramento a terra vale 10 voli in alto. Ma tieni presente che l'allenamento a terra fa uso del delta.

5.2. Volo normale

In aria calma la migliore planata della PI 4 ULS si ottiene con i freni completamente rilasciati. Una frenata leggera porta il deltaplano alla sua condizione minima di affondamento. Quando si vola contro vento contrario, attraverso aria in discesa o passando alla successiva temperatura, le prestazioni di planata migliorano nettamente grazie all'uso appropriato del sistema di



velocità. Nonostante l'elevata stabilità dell'ala, si raccomanda uno stile di volo attivo : i crolli possono essere quasi completamente evitati. Questo significa tenere leggermente frenata il deltaplano proprio sopra di te; in altre parole, contrastare le perturbazioni del rollio e del beccheggio.



- Quando l'angolo d'attacco aumenta (ad esempio l'ala si sposta all'indietro quando si entra nell'anello termico), le linee dei freni dovrebbero essere brevemente rilasciate completamente, finché il deltaplano non torna alla posizione sopraelevata.
- Quando l'angolo d'attacco si riduce (ad esempio il deltaplano spara in avanti) l'ala dovrebbe essere frenata brevemente e con forza.

Fai attenzione a non scendere sotto la velocità minima e non reagire in modo eccessivo con i freni.

5.3. Volo di virata

Il PI 4 ULS ha una escursione dei freni corta e precisa quando si guida. Risponde in modo molto diretto e progressivo all'aumento degli input dello sforzo sui comandi. Lo spostamento attivo del peso aiuta efficacemente la sterzata. L'angolo di inclinazione può sempre essere aumentato, stabilizzato o ridotto dal carico della linea del freno.

Il PI 4 ULS è un compagno molto accettabile per le termiche. Non devi correggere per movimenti di pendenza troppo grandi, e questo migliora significativamente il tuo comportamento di arrampicata - e quindi la tua prestazione. Quando si fa la termica, si sceglie l'angolo desiderato di inclinazione e il raggio corrispondente, e cerca di lasciare che l'aliante giri stabilmente a questo assetto. Il freno esterno dovrebbe essere usato per stabilizzare la punta dell'ala e, in particolare, contraddire la velocità di sterzata. Qualsiasi cosa più forte rallenterà la punta dell'ala e perderà le buone qualità di sterzata del delanté.

Avviso

Per mantenere una buona manovrabilità assicurati di volare il tuo PI 4 ULS con abbastanza velocità mentre giri in termica - non troppo freno esterno.

INFO

Se un freno si rompe il PI 4 ULS può essere guidato con un uso attento delle Manette a C.

5.4. Volo accelerato / C-handles

Il PI 4 ULS rimane estremamente stabile anche in volo accelerato. Tuttavia, i parapendii operano a un angolo d'attacco più basso mentre volano a velocità più elevate, e il grado di stabilità è generalmente ridotto. Le forze aerodinamiche più elevate coinvolte a velocità più elevate significano che un crollo può essere più dinamico (vedi anche la sezione "Crolli").

Quando si incontrano forti turbolenze durante il volo accelerateci, rilasciare completamente la barra di velocità prima di applicare il necessario freno stabilizzante. L'elevato grado di stabilità strutturale del PI 4 ULS permette di volare in aria normalmente turbolenta durante gli accelerazioni. Dovrebbe essere utilizzata una barra di velocità attiva per regolare l'angolo d'attacco in queste condizioni, invece del freno. Le perturbazioni dell'assetto di beccheggio possono essere minime in questo modo e mantenere prestazioni ottimali di planata. Vedi anche la sezione "Sistema di velocità".

Quando l'angolo d'attacco aumenta (ad esempio l'ala si inclina all'indietro entrando in portanza), premere brevemente la barra di velocità con maggiore forza; quando l'angolo d'attacco diminuisce (ad esempio l'ala si inclina in avanti), rilascia la barra di velocità.

Avviso

Anche se il PI 4 ULS è molto stabile in volo accelerato, dovresti usare solo la barra di velocità con cui ti senti soddisfatto

Suggerimento

Assicurati che il freno non venga applicato contemporaneamente alla barra di velocità, altrimenti ti troverai nella peggior situazione di planata possibile, senza ottenere alcun vantaggio.

Suggerimento

gerimento



S
c
e
g
l
i
s
e
m
p
r
e
u
n
a
v
e
l
o
c
i
t
à
a
d
a
t
t
a
p
e
r
l
a
m
i
g
l
i
o
r
p
l
a
n
a
t
a
,
t
e

nendo conto del vento contrario reale, della velocità di discesa (aria in discesa) e della prossima
salita prevista.

5.5.Crolli

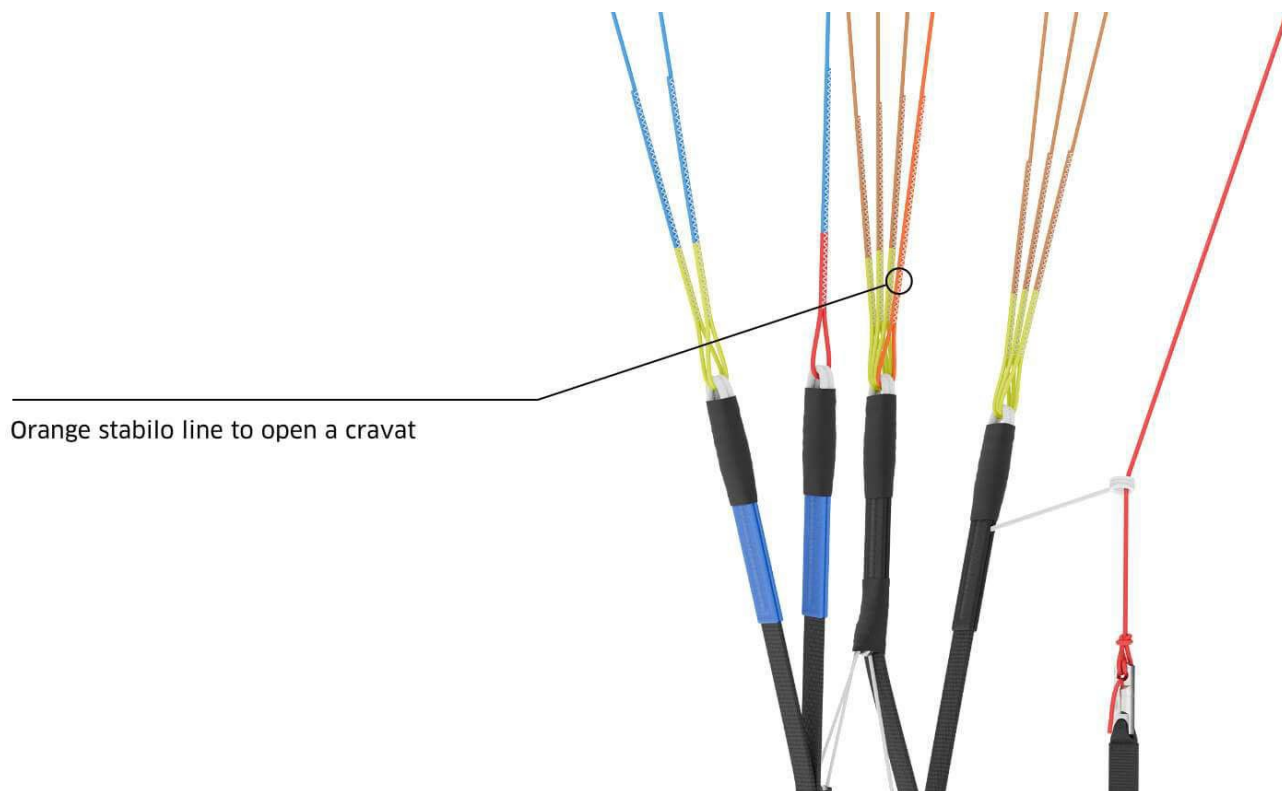
5.5.1. Collasso asimmetrico

Con una tecnica di volo attiva in condizioni di volo normali, i crolli possono essere quasi completamente prevenuti. La pressione dell'ala dà un feedback della calotta molto preciso e permette di percepire un collasso imminente fin dall'inizio, aiutando così la reazione tempestiva dei piloti. In caso di collasso, l'ala si piegherà in modo prevedibile e progressivo dalla punta dell'ala verso il centro.

Se invece il parapendio subisce un crollo asimmetrico alla velocità di trim, risponderà a crolli del 50 % o più con una leggera tendenza a virare, permettendo di mantenere facilmente la rotta con la luce controsterzo. Normalmente, l'ala si riapre senza intervento del pilota. Con un collasso asimmetrico in volo accelerato, l'ala reagirà in modo più impulsivo a causa delle forze più elevate associate a una maggiore velocità dell'aria. Il comportamento di virata causato da un crollo a piena velocità è più dinamico, ma può essere ben controllato.

Se un crollo si riapre lentamente, una trazione profonda ma veloce del freno lato chiuso aiuterà. È importante rilasciare completamente il freno per permettere al deltaplano di mantenere la velocità di volo. Fai attenzione al freno aperto di lato, e applica solo quello che basta per mantenerla dritta - così da non far stallare l'ala.

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



INFO

Ad elevati carichi alari il PI ULS generalmente si comporta dinamicamente; Per le dimensioni 14, 16 e 18 il suo comportamento è dinamico o molto dinamico. La barra della velocità aggiunge a questa caratteristica. Gestire le manovre sopra descritte può essere molto difficile in alcune circostanze.

Avviso

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

9 / 25



5.5.2. Crollo simmetrico (collasso frontale)

Dopo un crollo spontaneo o provocato da un A-riser, il flusso d'aria si stacca dal profilo e la tenda si inclina all'indietro.

Il pilota si rimette sotto dopo un breve ritardo. Aspetta, senza premere il freno, finché l'ala non è di nuovo sopra di te e torna al volo normale. Dopo un grande crollo la riapertura può essere ritardata, ma non incoraggiare la riapertura con un freno eccessivo, a causa del rischio di uno stallo totale.

Avviso

Quando si simula un collasso frontale è imperativo che TUTTI i rialzi A siano stretti e tirati verso il basso insieme.

Avviso

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

5.6. Discese rapide

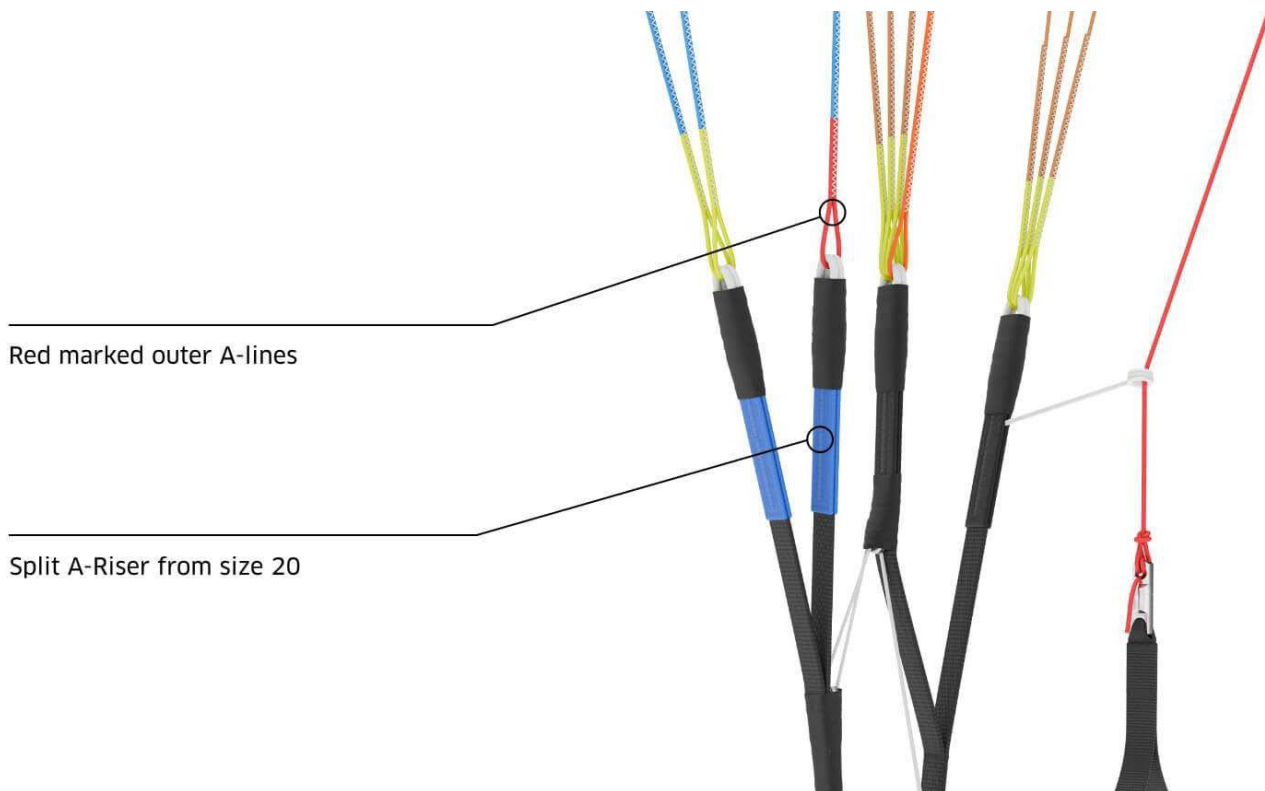
Per modi rapidi ed efficienti per scendere il team di test ADVANCE consiglia le orecchie grandi (con o senza barra di velocità) o lo spirai dive - la scelta dipende dalla situazione.

Suggerimento

Le discese veloci dovrebbero essere praticate ogni tanto in condizioni tranquille - così non diventeranno emergenze quando serve.

5.6.1. Collasso simmetrico delle punte alari (orecchie grandi)

Sulle taglie 20, 22, 24 e 26 il PI ULS ha rialzi divisi A. Questo rende facili da applicare le orecchie grandi. Le linee A esterne (orecchie grandi) sono segnate in rosso nelle dimensioni ali. Per applicare, tira rapidamente le linee A esterne verso il basso contemporaneamente. Le punte alari si piegano e possono essere facilmente tenute in questa posizione. La velocità di svuotamento può essere aumentata utilizzando il sistema di velocità mentre vengono applicate grandi orecchie. A seconda della situazione, l'aliante può essere sterzato tramite lo spostamento del peso. Per riaprire, rilascia entrambe le linee A contemporaneamente. L'apertura può essere accelerata con una leggera pompa (tirata) sul freno. Apri le orecchie una alla volta.

**Avviso**

Non volare a spirale o cambi bruschi di direzione con orecchie grandi applicate; il carico aumentato portato da meno linee può danneggiare la struttura.

Avviso

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

Suggerimento

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

5.6.2. Discesa con spirale

Per il modo più confortevole raccomandiamo una posizione neutral seduta senza spostamento attivo del peso e una distanza a larghezza spalle per moschettoni (circa 45 cm).

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

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

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

Avviso

Il PI 4 ULS esce da solo da una pioggia spirale solo se il pilota è in posizione neutra seduta. Da uno spirale ripido con un alto tasso di affondamento - oltre 14 m/s - il recupero richiede un freno esterno attivo con uno spostamento del peso verso l'esterno contemporaneamente.

Avviso

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

Avviso

Il PI 4 ULS è approvato per imbracature in gruppo GH (senza rigido cross-bracing). Le imbracature nel gruppo GX (con rinforzi trasversali) o quelle con punti di sospensione molto bassi (moschettoni) possono modificare drasticamente le caratteristiche di volo in uno spirale.

Avviso

Non effettuare immersioni spirali o cambi di direzione aggressivi con orecchie grandi: il carico alare sollevato da meno linee può danneggiare il aliante.

Avviso

Dopo essersi ripreso da un'immersione in spirali, potrebbe essere che il pilota voli nella turbolenza che ha causato da lui. Vola attivamente per evitare un crollo.

5.6.3. B-Stallo

L'intera struttura del parapendio e la sua forma profilata verrebbero fortemente impegnate da uno stallo B. Raccomandiamo di non effettuare regolarmente stalli B. Se si effettua uno stallo B, il recupero richiede che le linee B vengano completamente rilasciate senza esitazione, così che il volo normale riprenda entro 2 secondi. Lo stallo B è difficile per i piloti leggeri a causa dell'alta forza richiesta.

5.7. Stallo

5.7.1. Stallo unilaterale (spin)

Quando si gira strettamente in termico, il PI 4 ULS indica chiaramente, aumentando fortemente il carico frenante, il rischio di stallo. Tuttavia, se un'ala si posiziona, sentirai una netta riduzione del carico frenante all'interno della curva. Se ciò accade devi



rilasciare immediatamente entrambe le linee dei freni, così che il PI 4 ULS possa tornare al volo normale da solo.

Se un'ala si stalla completamente, il parapendio entrerà in rotazione negativa. Il PI 4 ULS reagirà dinamicamente, ma sarà ancora gestibile dal pilota meno esperto. Tuttavia - a seconda della situazione da cui il parapendio può volare di nuovo - la reazione può essere piuttosto vigorosa (sparare in avanti con un rischio aumentato di crollo). La vela può essere bloccata mentre si sposta in avanti grazie a una frenata ben calibrata. Il volo normale può quindi essere ripreso senza ulteriori crolli.

Suggerimento

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



5.7.2. Stallo completo

Sebbene il PI 4 ULS risponda presto all'input dei freni, ha una corsa dei freni molto lunga e un carico frenante molto elevato al punto di stallo. Questo significa un ampio margine di sicurezza per il pilota.

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

Dopo aver raggiunto la velocità minima, il parapente entra prima in una breve fase di paracadutale. Poi un ulteriore freno causerà una rottura completa del flusso d'aria e l'ala cadrà all'indietro in stallo totale. Il PI 4 ULS ha un forte desiderio di volare di nuovo, ma è facile tenere lo stallo. Si consiglia una mezza avvolgimento dei freni per volare a stalli completi.

Per recuperare, la chioma deve essere pre-gonfiata. Per farlo, i freni dovrebbero, inizialmente, essere rilasciati lentamente e simmetricamente, e completamente rilasciati solo quando la pre-inflazione è completa. Il PI 4 ULS poi vola via relativamente pulito, senza sparare troppo in avanti.

Suggerimento

Come principio di base, dovresti rilasciare immediatamente e completamente entrambi i freni in tutte le situazioni di scossa fuori controllo, poi essere pronti a contrai con cautela la sovratensione risultante.

5.7.3. Stallo profondo

Non si può stabilire lo stallo stabile del paracadutismo, sia che sia stato tentato con freno o B-stall.

Sotto la pioggia, o se la chioma è bagnata, i PI 4 ULS, come i parapendii ali, sono più vulnerabili agli stadi paracadutali. Se il deltaplano bagnato dovesse entrare in scala paracadutale, dovresti recuperare solo accelerando usando la barra della velocità. Vedi anche la sezione "Volare con un parapendio bagnato".

5.8. Atterraggio

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

Avviso Inversioni di virata ripide portano a forti oscillazioni del pilota. e non dovrebbe essere fatto vicino al suolo.

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

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

LNF
O

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

LNF
O

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



6. PIEGATURA E IMBALLAGGIO

6.1. Nozioni di base sull'imballaggio

Un piegamento e un imballaggio attenti sono fondamentali per la vita del tuo PI 4 ULS e assicurano che i rinforzi strutturali siano mantenuti nelle migliori condizioni possibili.

Avviso

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

Avviso

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

LNF O

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

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

6.2. Usare una borsa interna (ad esempio COMPRESSBAG)

I parapendii ADVANCE sono forniti di serie con un COMPRESSBAG (borsa interna).

Sugg erim ento

Prima piega il para alla larghezza della borsa interna. Piega il risultato per farlo corrispondere alla lunghezza del COMPRESSBAG.

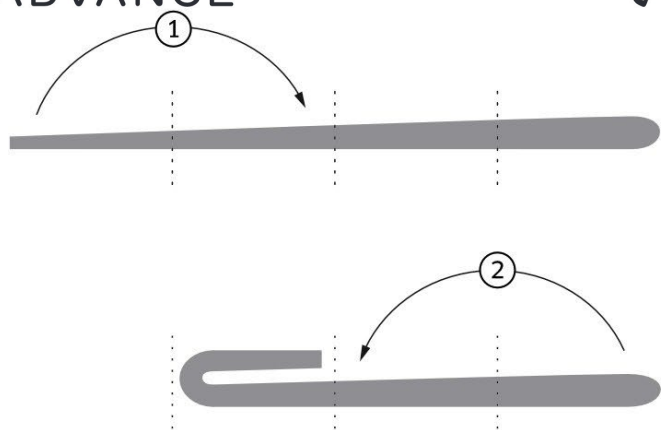
Sugg erim ento

Cambia regolarmente la linea centrale scelta per la fase iniziale di piegatura, così che le stesse aree non vengano sempre stressate.

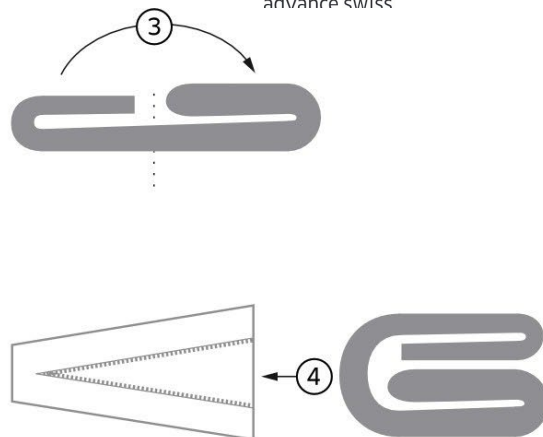
Sugg erim ento

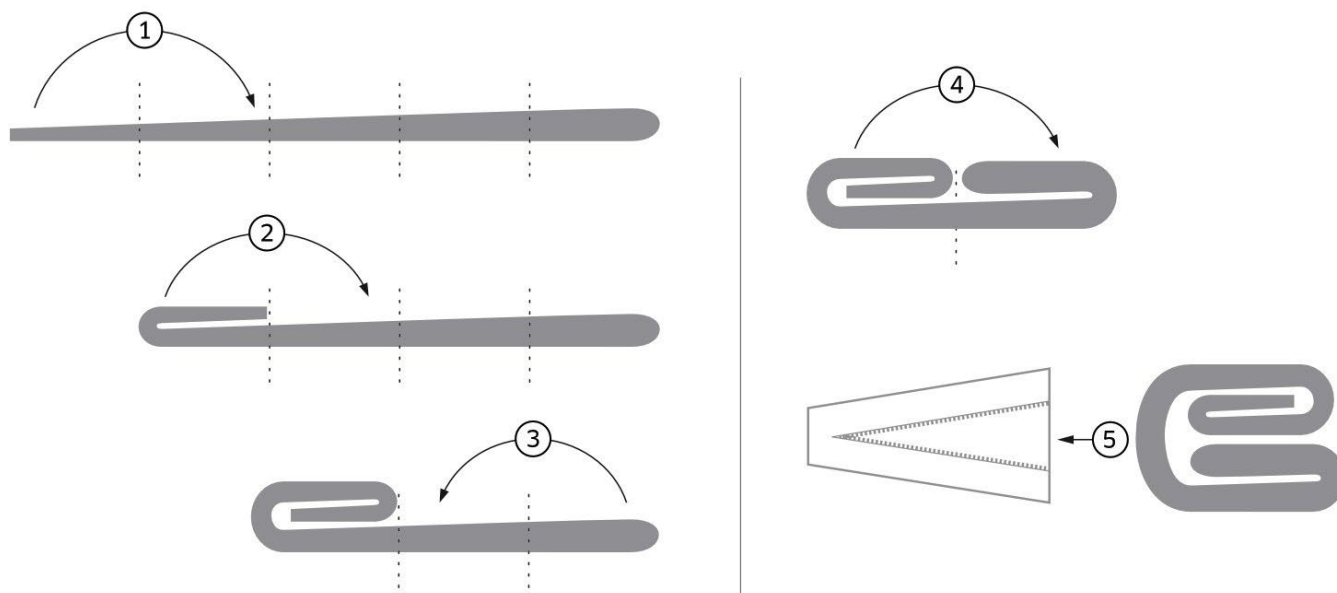
Quando sei a casa, apri la cerniera laterale della COMPRESSBAG così che l'ala possa rilassarsi e respirare mentre riposa.

ADVANCE



Reliable Paragliding Equipment
advance swiss





Video COMPRESSBAG: <https://www.youtube.com/embed/eHeV2K-xeQU?si=HROEGRD8gatM09zm>

6.3. Uso di una busta cellulare

Imballare con una borsa cellulare è sia delicato per il l'ala che facile da fare. Evita di trascinare la chioma sul terreno. Una borsa a tubo mantiene la forma del para e ne migliora la durata.

Il prodotto corrispondente nella gamma ADVANCE è il TUBEBAG: www.advance.swiss/en/products/bags/100955

Suggerimento Quando sei a casa, lascia andare la cinghia compressiva e guarda il tuo aliante nel suo TUBEBAG spiegato.



Video TUBEBAG: <https://www.youtube.com/embed/fuQAkvfX450?si=sSPRTdv5S6929k8W>

6.4. Utilizzo di una sacca cellulare a compressione

Oltre ai vantaggi di una classica borsa da imballaggio in celli, il FLATBAG ULS può essere compresso al massimo e si abbina perfettamente al LIGHTPACK ULS.

Il prodotto corrispondente nella gamma ADVANCE è il FLATBAG: www.advance.swiss/en/products/bags/101008

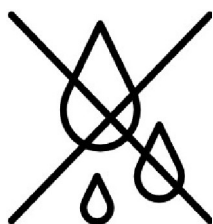
Suggerimento Quando arrivi a casa, apri la cerniera della FLATBAG e fissa il tuo aliante nella FLATBAG spiegata.



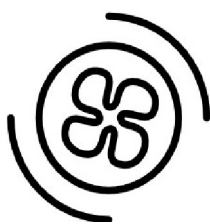
Video FLATBAG ULS: https://www.youtube.com/embed/Smpq_luxOHVQ7si?si=-na07hOSpAWezKzK

7. MANUTENZIONE & CURA

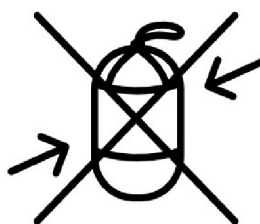
7.1. Stoccaggio



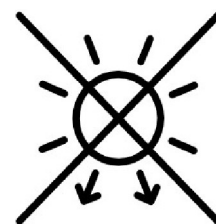
**NON PIEGARE
UMIDA**



**FAI ARIA
PERIODICAMENT
E O RIAPRI**



**NON
CONSERVAR
E
COMPRESSA**



**NON
LASCIARLO
INUTILMENTE
AL SOLE**

Luce ultravioletta, calore, umidità, acqua di mare. agenti di pulizia aggressivi, conservazione inadeguata e abusi fisici (□trascinamento sul terreno] accelerano il processo di invecchiamento.

Suggerimento

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

Suggerimento

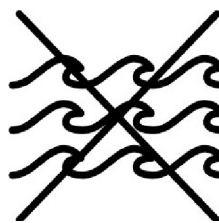
Lascia asciugare un aliante umido o bagnato lasciandolo completamente scarico a temperatura ambiente, o all'esterno all'ombra.

7.2. Manutenzione

7.2.1. Pulizia



**NON USARE
SOLVENTI PER
LA PULIZIA**



**EVITAR
E LE
ACQUE DI
MARE**



Tutto il movimento di sfregamento e scivolamento accelera il processo di invecchiamento del tessuto parapendio. Il tessuto di nylon rivestito di PU è comunque resistente allo sporco.

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

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

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

Suggerimento Se l'ala si bagna con acqua salata (DseaD), sciacqualo accuratamente con acqua dolce.

7.2.2. Ispezione visiva

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

7.2.3. Linee dei freni

Avvolgimenti e Twist

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

Avviso In casi estremi, una linea di freno con più avvolgimenti può accorciarsi di diversi centimetri durante il volo, influenzando così il comportamento in scala del parapendio

Suggerimento Il nostro team di sviluppo consiglia di srotolare attivamente le tubazioni dei freni regolarmente in volo.

Danni

Un freno danneggiato, indicato per abrasione o apertura della sua copertura, deve essere sostituito immediatamente, insieme al suo partner dall'altro lato. Le linee dei freni dei prodotti ali ADVANCE sono standardizzate e possono essere ordinate come pezzi di ricambio . Le istruzioni per il fissaggio delle linee dei freni si trovano nell'appendice sotto "nodi a bowline".

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

7.2.4. Svuota polvere e sporco

Il PI 4 ULS ha un canale di drenaggio continuo in terra a traverso di celi con aperture nel bordo d'uscita per oggetti estranei

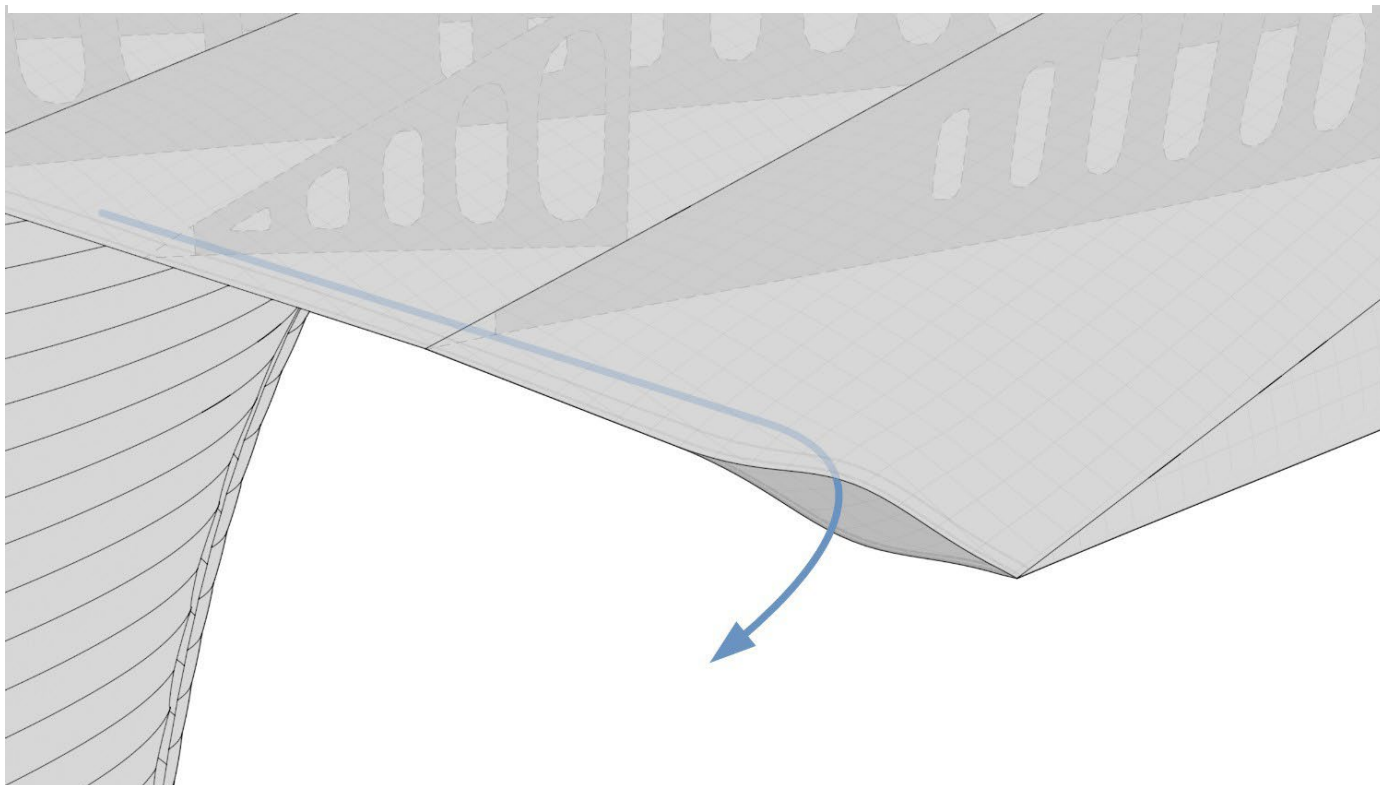
ADVANCE



Reliable Paragliding Equipment

advance.swiss

raccolti nel canale, come polvere, sabbia, ecc. vengono automaticamente "svuotati" dall'aria durante il volo. Gli oggetti estranei più grandi devono essere attivamente scossi a terra.



7.2.5. Luoghi di controllo

Guide al sistema di velocità sui rialzi

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

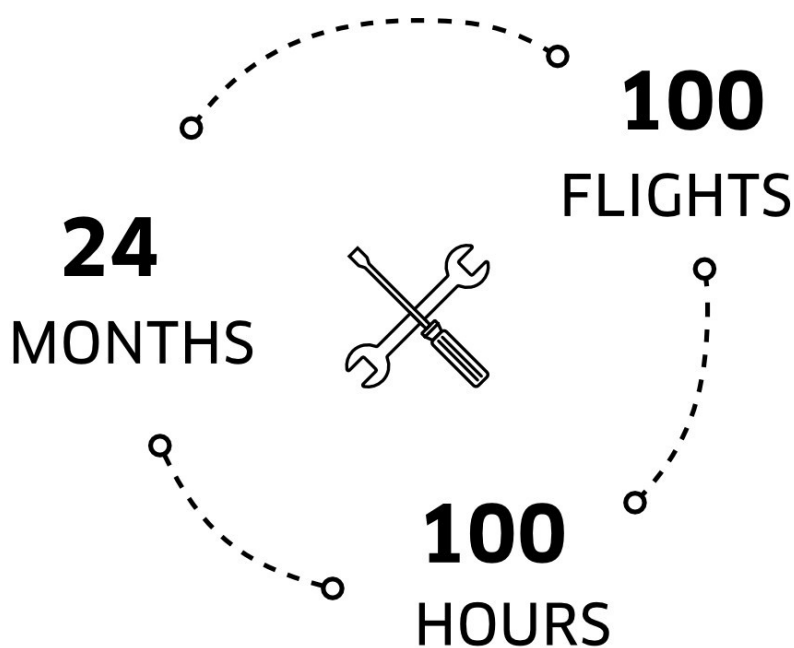
Serrature a collegamento rapido per riseri (triangoli di plastica)

Le clip di plastica di ricambio per i triangoli a collegamento rapido vuoto del risero possono essere ordinate come pezzi di ricambio e facilmente installate dall'utente.

7.3. Ispezione dell'ala

Il tuo PI 4 ULS deve essere controllato ogni 24 mesi, 100 ore di volo o 100 voli, a seconda di quale caso venga il primo a raggiungere. Il controllo dovrebbe essere effettuato da un centro di controllo autorizzato -ADVANCE, secondo le linee guida raccomandate.

Durante un'ispezione periodica del delante, le condizioni di tutti i materiali vengono valutate con la massima attenzione secondo rigorose linee guida. Al termine dell'ispezione. Lo stato generale del parapendio viene valutato e registrato in un rapporto di prova. Se queste linee guida non vengono rispettate, la garanzia ADVANCE estesa diventa nulla e non aperta.



7.4. Riparazioni

Riparazioni in

generale

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

Le piccole riparazioni diventano eccezioni a questo principio. Esempi potrebbero essere la riparazione di piccoli strappi o fori con materiali Ripstop autoadesivi, oppure la sostituzione delle linee. In ogni caso di riparazione o cambio di cordini, il parapendio deve essere gonfiato a terra prima del suo prossimo volo e controllato visivamente.

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

Riparazioni della calotta

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

Riparazioni delle linee

Una linea danneggiata deve essere sostituita, senza eccezioni. L'opzione più semplice è andare in un Centro Assistenza ADVANCE o nel tuo concessionario ADVANCE. In alternativa puoi ordinare la linea di ricambio specifica direttamente da ADVANCE o da un rivenditore ADVANCE e montarla tu stesso. Tutti gli indirizzi sono su: www.advance.swiss. Sotto "Service" su www.advance.swiss ci sono istruzioni dettagliate per identificare la tua linea così da poterla ordinare e poi lo monta correttamente sull'ala.

Cosa fare se il bordo d'attacco si danneggia?

Se un bordo d'attacco si rompe o si strappa la cucitura, il delante deve essere portato a un centro di controllo ADVANCE dove il filo può essere sostituito o ricamato. Per garantire una lunga durata è importante che l'ala non possa cadere sul bordo d'attacco dopo l'atterraggio, altrimenti il tessuto potrebbe danneggiarsi a causa dell'abrasione. Ma soprattutto c'è un rischio. Come in ali paracadute, che i trasversali potessero strapparsi.

7.5. Smaltimento

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

8. ASSISTENZA & GARANZIA

8.1. Centro Servizi ADVANCE

ADVANCE gestisce due centri di assistenza aziendali che effettuano controlli e riparazioni di tali tipologie. Le officine con sede in Svizzera e Francia sono operazioni ufficiali di manutenzione, che vantano molti anni di esperienza e una profonda competenza specifica per il prodotto. La rete mondiale di servizi ADVANCE include altri centri di assistenza autorizzati che forniscono gli stessi servizi. Tutte le strutture di servizio che si origina esclusivamente sui materiali ADVANCE. È possibile trovare tutte le informazioni su controlli e riparazioni e sugli indirizzi pertinenti su www.advance.swiss.

8.2. Supporto (sito web)

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

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

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

8.3. Online Account

Crea un account MyADVANCE su www.advance.swiss/warranty e registra il tuo prodotto direttamente online dopo l'acquisto. Nell'account MyADVANCE troverai tutti i documenti relativi al tuo prodotto in formato PDF, ad esempio il manuale, aggiornamenti di sicurezza e molto altro. Puoi anche visualizzare i pezzi di ricambio per il tuo prodotto e fare richieste di supporto direttamente.

8.4. Garanzia

Come parte della garanzia ADVANCE, ci impegniamo a correggere eventuali difetti nei nostri prodotti attribuibili alla produzione difetti. Per poter presentare una richiesta di garanzia, ADVANCE deve essere notificata immediatamente alla scoperta di un difetto e il prodotto difettoso inviato per l'ispezione. Il produttore deciderà quindi come dovrà essere possibile un guasto di fabbricazione riparazione (riparazione, sostituzione di parti o sostituzione del prodotto). Fondamentalmente, gli obblighi di garanzia legale del tuo paese



Se registri gratuitamente il tuo prodotto sul nostro sito entro 10 giorni dall'acquisto, ricevi una garanzia estesa di 12 mesi oltre il periodo di garanzia legale del tuo paese¹

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

9. DATI TECNICI

9.1. Dati

PI 4 ULS		14	16	18	20	22	24	26
Superficie piana	m ²	14.0	16.0	18.0	20.0	22.0	24.0	26.0
Superficie proiettata	m ²	12.28	14.03	15.94	17.76	19.59	21.42	23.24
Peso certificato al decollo	kg	50-90	50-90	50-95	58-95	67-103	76-112	85-119
Gamma termica Ideai	kg			50-62	58-72	67-84	76-95	85-106
Escursione e volo della Ideai Range	kg		50-69	62-75	72-85	84-97	95-112	106-119
Miniwing della gamma Ideai	kg	50-90	69-90	75-95	85-95	97-103		
Peso del delante con risetti leggeri	kg		1.85	2.05	2.45	2.65	2.85	3.05
Peso del delante con rialzatori ultraleggeri	kg	1.65	1.80	2.00				
Rotazione	m	7.97	8.52	9.08	9.58	10.06	10.52	10.96
Campata prevista	m	6.54	6.99	7.45	7.86	8.26	8.63	8.99
Rapporto d'aspetto		4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5
Rapporto d'aspetto proiettato		3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
Accordo di max.	m	2.19	2.34	2.50	2.64	2.77	2.90	3.02
Numero di celle		38	38	38	38	38	38	38
Massima simpatia del freno al massimo. Peso	cm	52	58	64	62	71	62	74
Corsa massima dell'acceleratore.	cm	11	11	11	11	13	13	13
Numero di rialzi		3	3	3	3 + 1	3 + 1	3 + 1	3 + 1
Tagliacapelli		No	No	No	No	No	No	No
Altri sistemi regolabili / rimovibili / Dispositivi variabili		No	No	No	No	No	No	No
Fascia di peso EN/LTF A	kg				58-82	67-92	76-103	85-113
Fascia di peso EN/LTF B	kg			50-95	82-95	92-103	103-112	113-119
Fascia di peso EN/LTF C	kg		50-90					
Fascia di peso EN/LTF D	kg	50-90						

9.2. Materiali

Rivediamo e testiamo continuamente la varietà di materiali disponibili. Come i prodotti ali ADVANCE, il PI 4 ULS è stato progettato e prodotto secondo le ultime scoperte e processi. Abbiamo scelto i materiali con molta cura e tenendo conto dei requisiti di qualità più rigorosi.



Bordo d'attacco	Skytex 32 universale
Dimensione bordo d'attacco	DOKDO IODSF
14/16/18 Superficie superiore	Skytex 27 classic 11
Dimensione superiore della superficie 14/16/18 Superficie inferiore	DOKDO IODSF
Dimensioni inferiori della superficie 14/16/18 Profili	DOKDO IODSF
Profili non sospesi	Skytex 27 arrivo duro
Diagonali	Skytex 27 finale duro
Nastri a tensione	Skytex 32 finale duro
Linee principali	Skytex 32 finale duro
Linee della galleria Stabi lo	A-8001-230, -190, -130
Condotte dei freni Linee dello sterzo Spia	A-8001-090, -070, -050
delle rialzazioni	PPSLS 125
Risers leggeri dimensione 16/18 Risers ultraleggeri	A-8001-090, -070, -050
14/16/18 Softlink	A-8001-190, A-7850-240
	Copro protettivo
	PES/Technora 12mm
	PES/Technora 7mm
	Dyneema Softlink DC 300

9.3. Certificazione

9.3.1. Categoria

Il PI 4 ULS ha la certificazione EN/LTF per tutte le dimensioni. I rapporti dei test possono essere scaricati da www.advance.swiss.

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

Durante lo sviluppo di un parapendio ADVANCE, l'enfasi è prima di tutto sul comportamento di volo e sulla maneggevolezza, e non esclusivamente sul test di certificazione. Il risultato è un prodotto completo con la familiare maneggevolezza ADVANCE. Tuttavia, la certificazione rappresenta una parte significativa delle specifiche da rispettare.

9.3.2. Aeromobili sportivi leggeri

Il PI 4 ULS appartiene alla categoria "Aeromobili sportivi leggeri" con un peso a vuoto inferiore a 120 kg.

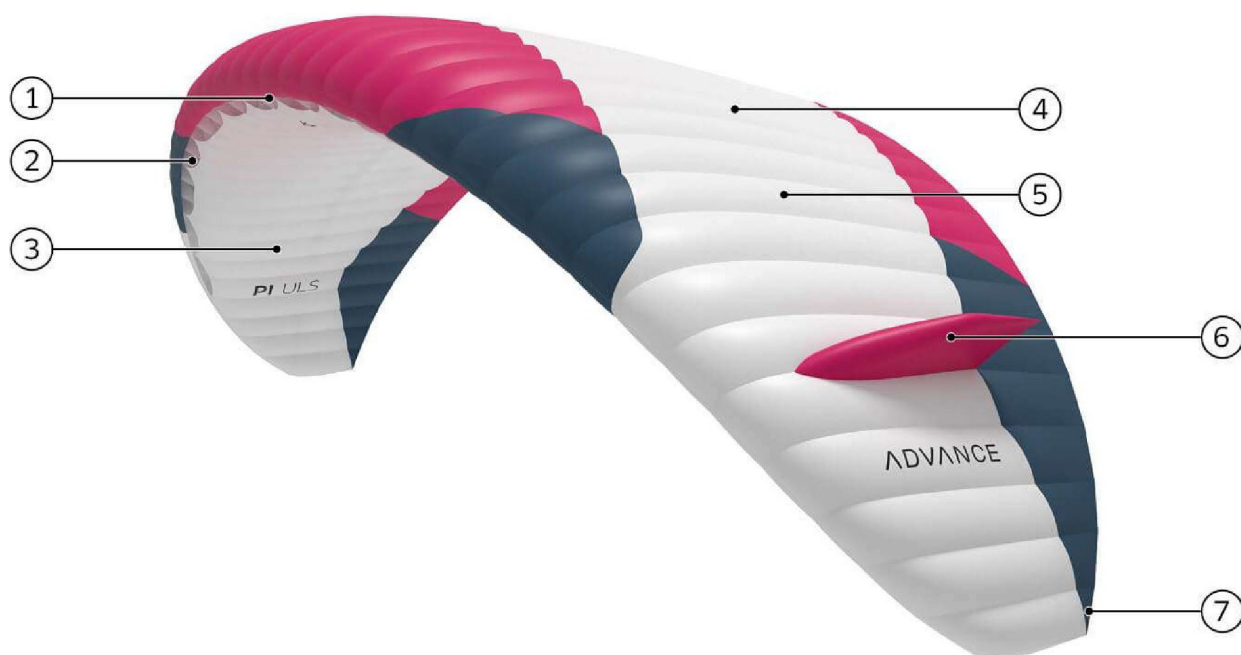
10. APPENDICE

10.1. Panoramica

10.1.1. Parapendio

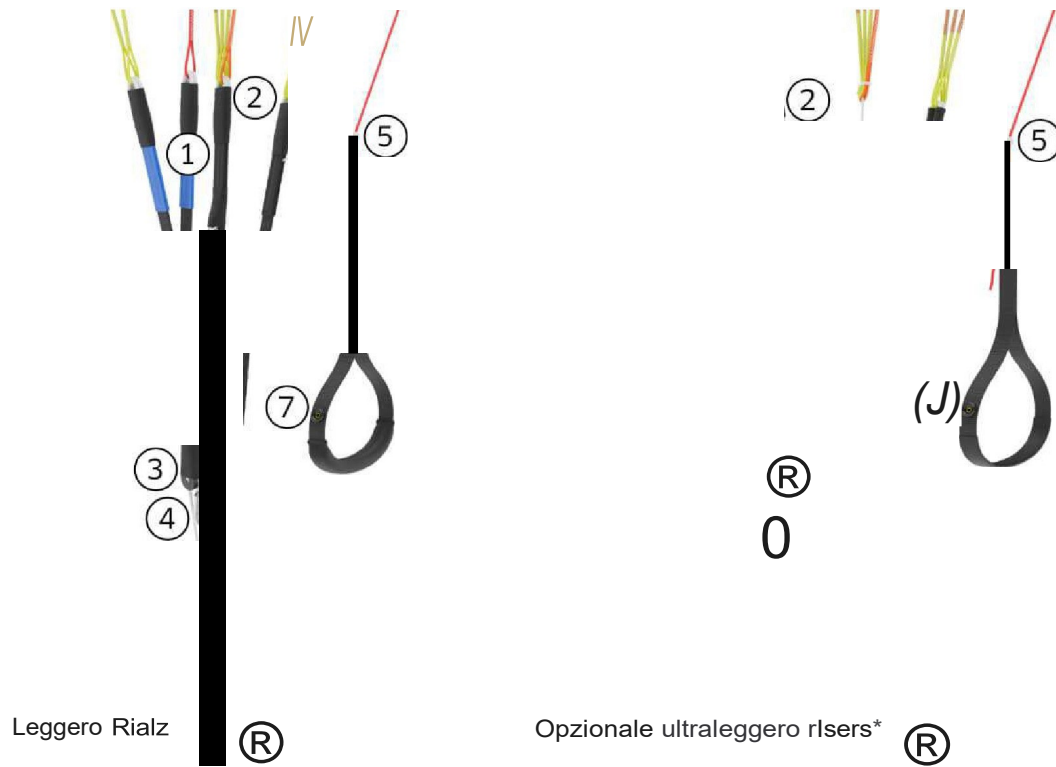
1. Targhetta nominativa
2. Prese d'aria
3. Superficie inferiore
4. Superficie superiore
5. Celle
6. Winglet





10.1.2. Bretelle

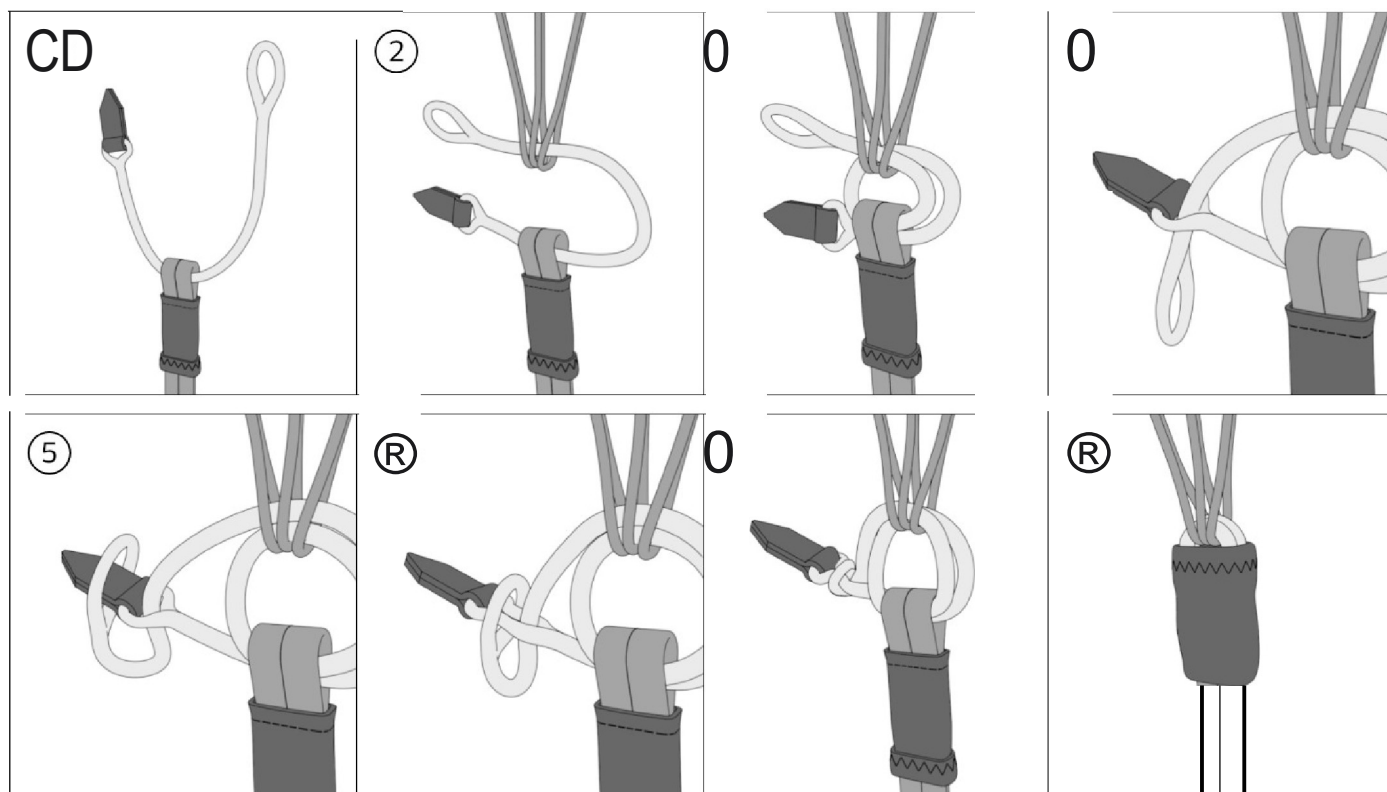
1. Spiit A-risers dalla taglia 20
2. Softlink
3. Carrucola del sistema di velocità
4. Uncino di Brummels
5. Anello a basso attrito
6. Girevole
7. Popper
8. Sistema Easy Connect



LN
FO

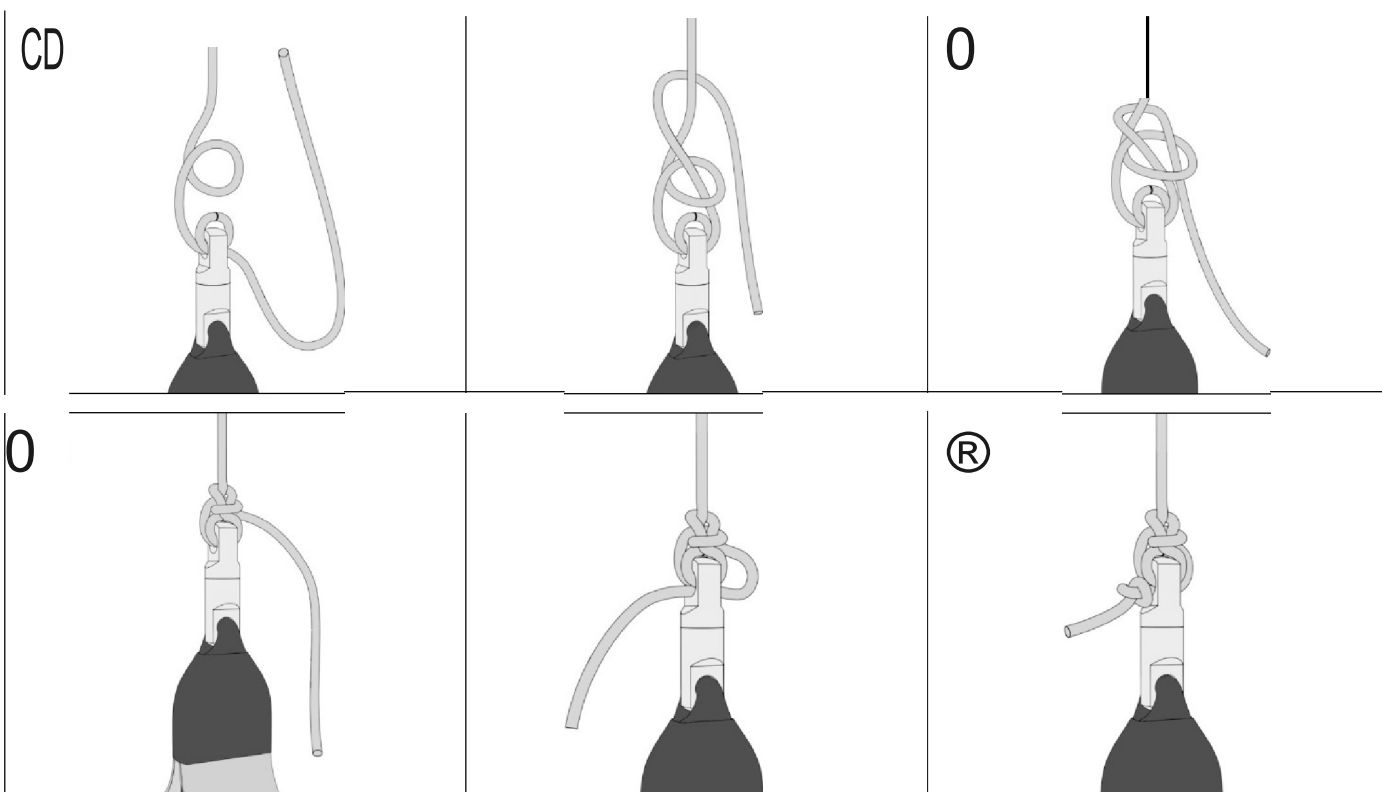
*La misura 14 m' viene fornita di serie, mentre il risero ultraleggero può essere ordinato come opzione per le misure 16 e 18 m'.

10.2. Istruzioni di assemblaggio Softlink



Video Tutorial Softlink: <https://www.youtube.com/embed/foMLOYmtkV8>

10.3. Istruzioni di montaggio leva del freno



<https://www.youtube.com/embed/GTC0W2CivOk>