



PARAGLIDER

Versione 1.0

Date: 04.11.2010

STRATUS 8

Manuale (IT)

**IMPORTANTE**

Swing Flugsportgeräte GmbH si riserva il diritto di alterare o aggiungere contenuti a questo manuale in ogni momento. Potete tenerlo aggiornato visitando il nostro sito internet:

www.swing.de

qui potete trovare tutte le informazioni aggiuntive per il vostro parapendio ed ogni cambio del manuale. (sezione "Swing on the World Wide Web")

La data e la versione del manuale sono scritti nella prima pagina.

CARO PILOTA SWING

Grazie per aver scelto il nostro prodotto.

Noi speriamo che volare Swing ti porti molti anni di divertimento. L'innovativo disegno, il materiale di alta qualità, l'alto livello di mano d'opera pone il tuo parapendio in un mondo a parte rispetto agli altri. Il tuo parapendio Swing è sviluppato con tutta la sicurezza e le certificazioni richieste in Germania.

Per rendere divertenti i tuoi voli futuri, noi raccomandiamo che tu ti familiarizzi con le informazioni e le istruzioni contenute in questo manuale, riguardo la sicurezza, l'equipaggiamento e il servizio.

Se avete qualche domanda che non ha risposta in questo manuale, per favore non esitate a contattare noi o il vostro rivenditore. Il nostro contatto è nell'appendice.

Swing Team

Contenuti

01 INTRODUZIONE	7
MANUALE	7
SWING E L' AMBIENTE	8
<i>Rispetto per l'ambiente e la natura.</i>	8
<i>Riciclo amichevole per l'ambiente.</i>	8
02 SAFETY.....	9
AVVISO DI SICUREZZA	9
AVVISI DI SICUREZZA	10
RINUNCIA ED ESCLUSIONE DELLA RESPONSABILITA'	10
CATEGORIA DI ALI E LINEE GUIDA.	11
<i>EN/LTF certificazione.</i>	11
<i>Descrizione delle caratteristiche di volo.</i>	11
<i>Target piloti e esperienza di volo raccomandata</i>	11
<i>Descrizione dell' abilità del pilota richiesta</i>	11
<i>Adatto all' istruzione</i>	11
03 DESCRIZIONE TECNICA.....	12
ILLUSTRAZIONE GENERALE.....	12
STRATUS 8 – PURA PERFEZIONE.....	12
SISTEMA DEI CORDINI.....	13
BRETELLE.....	13
INFORMAZIONE TECNICA E MATERIALI.....	14
04 PREPARARE LO STRATUS 8 E TEST DI VOLO	15
PRIMA DEL PRIMO VOLO.....	15
<i>Sistemazione del cordino principale dei freni.</i>	15
<i>Aggiustamento della maniglia del freno.</i>	17
<i>Sistema di velocità</i>	18
<i>Sellette</i>	19
<i>Paracadute di soccorso</i>	19
RANGE DI PESO RACCOMANDATO	19
PRIMO VOLO	20

05 VOLARE LO STRATUS 8.....	21
STENDERE IL PARAPENDIO E CONTROLLI PRE VOLO.....	21
5 . CONTROLLI.....	21
DECOLLO.....	22
VOLO LIVELLATO.....	22
GIRARE.....	22
METODI DI DISCESA RAPIDA.....	23
<i>Spirale profonda</i>	23
<i>Stallo di B</i>	24
<i>Grandi orecchie</i>	24
ATTERRAGGIO.....	25
06 TIPO DI USO.....	26
DECOLLO CON IL VERRICELLO.....	26
<i>Attacco del cavo di traino</i>	26
VOLO A MOTORE.....	27
VOLO IN BIPOSTO.....	27
ACROBAZIA.....	27
07 SITUAZIONI PERICOLOSE E VOLO ESTREMO.....	28
SITUAZIONI PERICOLOSE.....	28
COLLASSO DEL PARAPENDIO.....	28
<i>Collasso asimmetrico</i>	28
<i>Stallo frontale</i>	29
TIPO DI STALLO.....	29
<i>Stallo paracadutale</i>	29
<i>Stallo totale</i>	30
<i>Stallo negativo</i>	30
<i>Guida di emergenza</i>	30
ALTRI CONSIGLI PER SITUAZIONI PERICOLOSE.....	30
<i>Stallo con la pioggia</i>	30
<i>Pubblicità ed adesivi</i>	31
<i>Sovraccarico</i>	31
<i>Sabbia e aria di mare</i>	32
<i>Range di temperatura</i>	32
08 AVVERTENZE NEL RIPORRE IL PARAPENDIO.....	33
RIPORRE IL PARAPENDIO.....	33
<i>Impacchettare il parapendio</i>	33

<i>Riporre e trasportare il parapendio.....</i>	34
AVVERTENZE PER IL PARAPENDIO.....	34
<i>Tessuto</i>	34
<i>Linee.....</i>	35
<i>Pulizia.....</i>	35
09 RIPARAZIONE, ISPEZIONE E GARANZIA.....	36
TIPO DI IDENTIFICAZIONE	36
RIPARAZIONI	36
<i>Laboratori Swing.....</i>	36
<i>Piccole riparazioni alla vela.....</i>	36
ISPEZIONI PERIODICHE	36
<i>Cordini.....</i>	36
ISPEZIONE.....	37
<i>Generale.....</i>	37
<i>Periodo di ispezione</i>	37
<i>Validità dell' ispezione.....</i>	37
<i>Ispezione tramite il pilota.....</i>	38
GARANZIA	38
10 SWING NEL WORLD WIDE WEB	39
SWING SITO WEB	39
REGISTRAZIONE DELLA PRODUZIONE	39
NEGOZIO SWING-ONLINE.....	39
FACEBOOK, TWITTER & YOUTUBE.....	39
<i>Parapendio.....</i>	39
<i>Speedgliding.....</i>	39
<i>Swing TV.....</i>	39
10 APPENDICE	41
INDIRIZZI	41
VERSIONI.....	41
<i>Versione 1.0</i>	41

01 Introduzione

Manuale

Noi raccomandiamo di familiarizzare con il vostro nuovo parapendio leggendo questo manuale prima del primo volo. Questo vi permetterà di acquisire le nuove funzioni, imparare la via migliore per volare il parapendio in varie situazioni e di tirare fuori il meglio dal vostro parapendio.

Le Informazioni in questo Manuale, I disegni del parapendio, i dati tecnici le illustrazioni son osoggetti a cambio. Noi ci riserviamo il diritto di fare i cambi senza preavviso.

Il Manuale è compilato con la navigabilità aerea richiesta nel LTF NFL II 91/09.

© Swing Flugsportgeräte GmbH

Speciale testo



Avvertimento

La sezione del testo dove appare la scritta 'Avvertimento' indica che esiste il rischio di incidente.



IMPORTANTE

La sezione del testo dove in cima c'è scritto "Importante" indica che c'è il rischio di danneggiare il materiale.



INFORMAZIONE

La sezione del testo dove in cima c'è scritto informazione dà dei consigli per usare in modo facile il vostro parapendio.

Serie di istruzioni

In questo manuale le istruzioni seguono in un certo ordine con dei numeri consecutivi.

- < Dove ci sono le serie di figure con le istruzioni passo dopo passo, ogni step ha lo stesso numero della figura corrispondente.
- d Le lettere sono usate dove c'è una serie di figure in un ordine particolare che non è necessario seguire.

Lista delle parti

- I numeri con il circoletto rosso indicano parti della figura. La lista dei numeri serve per seguire e identificare parte della figura.

Punti neri

I punti neri sono usati per fare una lista.

Esempio:

- bretelle
- cordini

Manuale Parapendio in Internet

Informazioni aggiuntive e ogni cambio del manuale si possono trovare nel nostro sito web: www.swing.de.

Questo manuale è aggiornato al momento della stampa. Questo manuale può essere stampato dal sito webSwing.

Swing e l' ambiente

Protezione dell 'ambiente, sicurezza, e qualità sono tre valori basilici per la Compagnia Swing e questo ha implicazioni su tutto quello che facciamo. Noi crediamo anche che i nostri distributori abbiano attenzione per l' ambiente.

Rispetto per l'ambiente e la natura.

E' facile per te prendere parte alla protezione dell 'ambiente praticando il nostro sport senza danneggiare la natura e l'area dove voliamo. Prendete la decisione giusta, tenete con voi la vostra immondizia, non fate rumori inutili e rispettate i delicati equilibri della natura. Considerazione per la natura è necessaria anche nella zona di decollo. Il Parapendio è naturalmente un sport all 'aria aperta; proteggete e preservate le risorse del nostro pianeta.

Riciclo amichevole per l'ambiente

Swing prende in considerazione il ciclo di vita dei suoi parapendio; l' ultimo atto del ciclo è riciclare in modo amichevole per l' ambiente. Il materiale sintetico deve essere disposto in modo adeguato. Se voi non siete in grado di dismettere in modo adeguato, Swing è felice di riciclare il vostro parapendio per voi. Mandate la vela con una breve nota all' indirizzo che trovate in appendice.

02 Safety



AVVERTIMENTO

L' avviso di sicurezza in questione deve essere seguito in tutte le circostanze. Non farlo invalida la certificazione e/o la sicurezza, e può portare a seri incidenti o anche a morte.

Avviso di Sicurezza

Tutte le forme di sport dell' aria contengono certi rischi. Quando si compara con altri sport dell' aria , il parapendio ha il numero di incidenti fatali minore in rapporto al numero di licenze pilota.

Comunque, pochi altri sport richiedono un alto livello individuale di responsabilità come il parapendio. La prudenza e la consapevolezza del rischio sono le basi per una pratica sicura dello sport per la grande ragione che è facile impararlo e praticarlo come tutti possono sapere. Non tenere prudenza e sovrastimare le proprie capacità possono portare velocemente in situazioni critiche. Accertarsi delle reali condizioni del volo è particolarmente importante. Il Parapendio non è disegnato per essere volato in condizioni turbolente. Molti seri incidenti sono causati dai piloti che sottostimano le condizioni meteo per volare. Il Parapendio in sé è estremamente sicuro. Nei test del tipo di certificazione, tutte le parti componenti il parapendio devono oltrepassare per molto tempo il peso normale in volo. Questo è tre volte il margine di sicurezza comparato al massimo peso estremo che può accadere in volo. Questo è più alto di due volte del margine normalmente usato in aviazione.

Incidenti causati da materiali difettosi sono praticamente sconosciuti nel parapendio.

In Germania , il parapendio è soggetto alle linee guida dell' attrezzatura degli sport aeronautici e non può essere in nessuna circostanza essere volato senza una valida certificazione. Sperimentazioni indipendenti sono strettamente proibite. Questo manuale non sostituisce il normale iter addestrativo necessario presso una scuola di parapendio

Uno specialista deve effettuare un volo di prova e ispezionare il parapendio prima del vostro primo volo alto. Il volo di test deve essere segnato nel manuale informativo del parapendio. Fate il vostro primo volo con il parapendio in condizioni tranquille. Per questo volo e per tutti gli altri voi dovete vestire un elmetto approvato, guanti, scarponi con la protezione delle caviglie, e un abbigliamento adeguato. Volate solo se la direzione del vento, l'intensità, e le previsioni meteo garantiscono un volo sicuro.

Il manuale deve accompagnare sempre il parapendio anche quando viene venduto a un altro proprietario. E' parte della certificazione e deve seguire il parapendio.

Lo Stratus 8 è stato sviluppato e testato solo per il decollo a piedi e con il vericello. Ogni altro uso non è permesso. Non usate in nessun caso il parapendio come un paracadute. L' acrobazia non è permessa.

Osservate gli altri specifici avvisi di sicurezza nelle varie sezioni del manuale.

Avvisi di sicurezza

Gli avvisi di sicurezza vengono pubblicati quando i difetti appaiono durante l'uso del parapendio ed è possibile che anche le altre vele dello stesso modello abbiano lo stesso problema.

Le notizie contengono le istruzioni su dove le vele devono essere ispezionate per il possibile difetto e i passi necessari per rettificare lo stesso

La Swing pubblica sul proprio sito web ogni notizia tecnica riguardante la sicurezza e le informazioni riguardanti la navigabilità aerea in rispetto della produzione Swing.. Noi possiamo anche mandare direttamente tramite email gli avvisi di sicurezza se avete effettuato la registrazione della vostra vela presso: Riferimento "Product Registration" nella sezione "Swing on the World Wide Web").



AVVERTIMENTO

Il pilota di parapendio è responsabile di far effettuare le azioni richieste dagli avvisi di sicurezza.

Gli avvisi di sicurezza sono pubblicati per mezzo delle agenzie di certificazione e anche sui siti web rilevanti. E' buona norma visitare ogni tanto in modo regolare la pagine sulla sicurezza delle agenzie di certificazione e prendere i dati sugli avvisi di sicurezza relativi alla produzione del parapendio. (riferimento all' appendice per l'indirizzo).



I servizi RSS sono anche disponibili attraverso internet per seguire vari siti e cambiarli senza avere l'accesso diretto. Questo porta ad avere molte più informazioni per seguire caso per caso ogni imprevisto.

RINUNCIA ED ESCLUSIONE DELLA RESPONSABILITA'

L'uso del parapendio è a rischio e pericolo del pilota! La manifattura non può essere presa a responsabile per ogni personale incidente o danneggiamento materiale che dovesse sorgere in connessione ai parapendii Swing. La certificazione e la garanzia devono essere invalidate se ci sono cambiamenti in qualsiasi parte, (incl. il design del parapendio o cambi nella misura del cordino del freno oltre il livello di tolleranza permesso) o non corrette riparazioni nel parapendio, o se non vengono effettuate le ispezioni periodiche (annuale e il controllo ogni 2 anni). I piloti sono responsabili per la propria sicurezza e devono essere sicuri della navigabilità aerea del parapendio prima di ogni volo. Il pilota deve decollare solo se il parapendio è atto alla navigabilità aerea. In più, quando volano fuori dalla Germania I piloti devono osservare i regolamenti rilevanti per ogni paese. L'ala può essere usata solo se il pilota ha la licenza valida per l'area o il suo volo è supervisionato da un istruttore di volo patentato. Non c'è responsabilità in parte o contro terzi, in particolare per la manifattura o per i venditori. Nei termini della garanzia e per le condizioni di garanzia, il parapendio non deve mai essere volato se una delle seguenti situazioni esiste:

- Il periodo di ispezione è passato, o l'ispezione è stata fatta dal pilota o da un ispettore non autorizzato.
- Il peso in decollo non è all'interno del range autorizzato.
- L'ala è stata volata in pioggia, piovigerellina, nebbia e / o neve
- Quando ci sono condizioni di aria turbolenta o la velocità del vento in decollo eccede i 2/3 della massima velocità volabile all'aria dell'ala (varia in accordo con il peso totale in volo)

- L'ala è usata per acrobazia / volo estremo o manovre di volo con angoli più grandi di 130°
- Il pilota ha un'insufficiente esperienza o allenamento.
- Il pilota ha un non corretto o inadeguato equipaggiamento (emergenza, protezione, casco, ecc....ecc..)
- L'ala sia usata per il traino al vericello con lo stesso non omologato e controllato o con il pilota o l'operatore senza licenza.
- Dove ci sono state modificazioni alla calotta, ai cordini o alle bretelle che non siano stati approvati.

Categoria di ali e linee guida.

L'associazione Tedesca di Deltaplano e Parapendio (DHV) e la loro divisione sicurezza hanno sviluppato le linee guida che sono basate su molti anni di analisi di incidenti in parapendio, sulle esperienze delle scuole di volo, istruttori di volo e uffici sicurezza. Queste linee guida possono aiutare il pilota a selezionare l'appropriata classe di vela per il proprio particolare livello di abilità in volo. Le informazioni relative alla classificazione sono sotto EN/LTF. Qui ci sono anche future informazioni, nel sito web riguardante la licenza personale.

EN/LTF certificazione

Lo Stratus 8 ha ricevuto la classificazione EN-D nella classificazione finale per la licenza personale.

Descrizione delle caratteristiche di volo.

Parapendio che richiede precise caratteristiche di volo e ha potenzialmente violente reazioni alla turbolenza e agli errori del pilota. Ritornare al volo normale richiede precisi interventi del pilota.

Target piloti e esperienza di volo raccomandata

Piloti performanti con estesa esperienza di volo, con approssimativamente 75 ore di volo per anno, che desiderano volare al top del livello delle prestazioni nel volo di cross-country.

Descrizione dell'abilità del pilota richiesta

Disegnato per piloti molto abili nelle tecniche di recupero, che volano molto attivi, hanno una significativa esperienza di volo in condizioni turbolente e che accettano le implicazioni derivanti dall'uso di questa ala.

Adatto all'istruzione

Lo Stratus 8 generalmente non è adatto all'uso come parapendio da istruzione.

03 Descrizione Tecnica

Illustrazione generale



Fig. 1: Disegno CAD dello Stratus 8

Stratus 8 – Pura perfezione

Lo Stratus 8 si pone come un punto di riferimento nella classe ad alte prestazioni, - dinamico, senza tempo e con uno stile sportivo. Lo Stratus è già stato un'icona del design. Questo è equamente vero per lo Stratus originale come per i suoi sostituti. Il team di sviluppo Swing ha dato allo Stratus 8 un'impronta nettamente sportiva. Il suo allungamento a 7,4 combinato con la forte curvatura, la High Arc Technology e il verde lime sono disegnati per il parapendio da competizione.

Ma lo Stratus 8 non è solo un'amalgama di elementi di design. È uno sviluppo partito da una nuova base arrivato a un nuovo concetto di alta tecnologia. La High Arc Technology incrementa le prestazioni e la velocità mantenendo un'alta stabilità. Lo Stratus 8 arriva ad un livello di prestazioni previsto solo per vele da competizione pura, grazie alle bretelle speciali da 12mm con il sistema di velocità appositamente studiato. Dopo il vostro primo incontro con lo Stratus 8, voi vorrete rifare questa esperienza ancora. La facile maneggevolezza è eccezionale e le prestazioni non sono da meno. Questa combinazione e la impressionante agilità derivano dal nuovo sistema di attacco dei

freni e promettono di fare dello Stratus 8 una star dell'XC nel futuro. In cima a questo, la resistenza delle linee è stata ridotta e la velocità massima incrementata, come naturalmente si aspetta un pilota al top da una vela ad alta tecnologia. Questo stupisce i piloti che comunque trovano facilmente come risultato un livello completamente nuovo. I piloti scelgono Stratus 8 per i vantaggi in comfort, guida sportiva e dinamica e per le prestazioni.

Sistema dei cordini

Lo Stratus 8 ha A, B e C line di cordini, che vanno dal basso (bretelle) all' alto (calotte) e sono divisi in principali , intermedi e cordini alti. Ogni livello di linee è connesso con le altre con un nodo speciale. (nodo bocca di lupo)

Nel libretto di uso e manutenzione ci sono I dettagli dei piani di connessione dei cordini, mostrano ogni individuale cordino , la connessione e la descrizione dello stesso.

Nei cordini dei freni ogni livello individuale è connesso alla fine con il cordino principale. Questo corre attraverso la carrucola attaccata alla bretella ed è connesso con la maniglia dei freni. Il segno sul cordino principale dei freni serve come riferimento per la giusta posizione della maniglia dei freni.

I cordini principali sono tutti attaccati a dei moschettoni rapidi. Essi sono passati attraverso degli speciali elastici per prevenire lo scivolamento ed essere sicuri che rimangano nella sede corretta.



IMPORTANTE

Il parapendio viene spedito dalla fabbrica con I moschettoni chiusi e assicurati con una colla a speciali componenti Loctite© per prevenire le aperture accidentali. Dopo un ispezione di controllo con apertura dei moschettoni rapidi è necessario ripristinare la condizione originale in modo d prevenire aperture accidentali.



AVVERTIMENTO

Gli intervalli di servizio previsti nel libretto di uso e manutenzione devono essere osservati in ogni circostanza.

Lo Stratus 8 ha anche dei cordini con diametro sotto 1mm. C' è il rischio che I cordini si rompano se c' è un uso inappropriato o se gli intervalli di servizio non sono osservati.



AVVERTIMENTO

Il parapendio ad alte prestazioni con I cordini fini non è adatto in qualsiasi circostanza al volo acro o a figure di volo e manovre estreme.

Bretelle

Le speciali bretelle da 12 mm sviluppate apposta per lo Stratus 8 con i rinforzi in Kevlar,usa un sistema di carrucole per aumentare la velocità adattabile a qualsiasi preferenza del pilota. Più informazioni sull' uso del sistema di velocità le trovate nella sezione " Volare lo Stratus 8".

Informazione tecnica e materiali

Il libretto di uso e manutenzione ha le informazioni tecniche in dettaglio, incluso il peso in decollo, informazioni sul design e sulla gamma di velocità. Esso include anche estese informazioni sulla calotta e sul tipo di materiale usato per i cordini.

04 Preparare lo Stratus 8 e test di volo

Prima del primo volo



AVVERTENZA

Uno specialista deve fare un volo di prova e ispezionare il parapendio prima del vostro primo volo. Il volo di prova deve essere registrato nel libretto delle informazioni.

Durante la produzione lo Stratus 8 passa attraverso diversi controlli prima di passare sotto l'esatto tipo di certificazione dei test. La conformità alle referenze specifiche è controllata prima che l'ala venga spedita ai punti di vendita. Estrema attenzione è tenuta nella manifattura di ogni pannello, cordino e lunghezza delle bretelle. Essa mostra un alto livello di precisione e non deve essere alterata in nessuna circostanza



AVVERTENZA

Ogni cambio o riparazione inappropriate a questo parapendio invalideranno la certificazione e la garanzia.

Sistemazione del cordino principale dei freni

Lo Stratus 8 è spedito dalla fabbrica con il cordino principale dei freni marcato e conforme ad un semplice test e non deve essere alterato. Questa posizione deve permettervi di virare e atterrare con il parapendio senza problemi.

Il cordino principale dei freni deve essere testato da un esperto prima del primo volo, e deve essere ben fissato in modo che il segno sia visibile circa 5 mm. sopra il nodo.

Settaggi di fabbrica

La corretta installazione del cordino dei freni ha circa 10 cm. di lasco. Questo è quanto tu devi tirare in basso i freni prima che il bordo d'uscita del parapendio cominci a muoversi verso il basso e cominci a frenare. Nota che i freni cascano già a causa della propria resistenza aerodinamica. Le vele moderne come lo Stratus 8 hanno meno tolleranza riguardo all'aggiustamento dei freni. Normalmente non è necessario alterare la lunghezza.

Se tu in ogni caso vuoi aggiustare i freni, in nessuna circostanza devi andare sopra o sotto il livello di tolleranza riportato nel libretto di uso e manutenzione.

Aggiustamento non corretto

Se i cordini dei freni sono troppo lunghi, il parapendio reagisce lentamente ed è difficoltoso atterrare. Il cordino principale dei freni può essere aggiustato in volo avvolgendo lo stesso intorno alle mani, questo può migliorare le caratteristiche di volo. Sistemato il cordino principale dei freni dopo che siete atterrati. I cambi nella distanza dei freni devono essere fatti a piccoli incrementi, non oltre i 2 – 3 cm. per volta e devono essere provati in un campetto. Il freno sinistro e destro devono essere aggiustati in modo simmetrico. Se i freni sono stati accorciati bisogna tenere attenzione al fatto che il parapendio non sia troppo lento in velocità di base e in volo accelerato, a causa dei cordini dei freni troppo corti. La sicurezza e le prestazioni certificate possono deteriorarsi se i cordini dei freni sono stati accorciati troppo.



AVVERTIMENTO

Se le linee dei cordini sono troppo corte, I seguenti rischi possono apparire:

- ci può essere uno stallo vicino
- il parapendio non decolla bene e c'è rischio di stallo paracadutale
- il parapendio diventa pericoloso specie nel volo estremo
- il bordo d'uscita del parapendio è frenato nel volo accelerato e può, in casi estremi essere la causa di collassi frontali

Nodi dei freni

Il nodo sopramano e il nodo a fiocco, mostrati di seguito sono I più adatti per connettere il cordino dei freni alle maniglie.

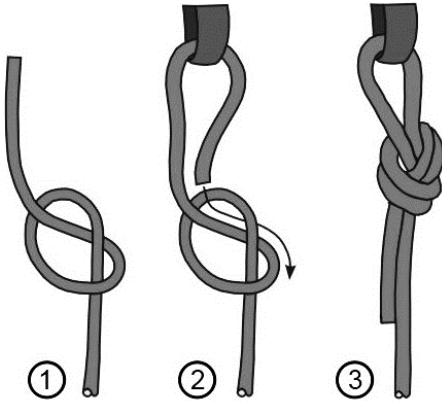


Fig. 2: Nodo sopramano

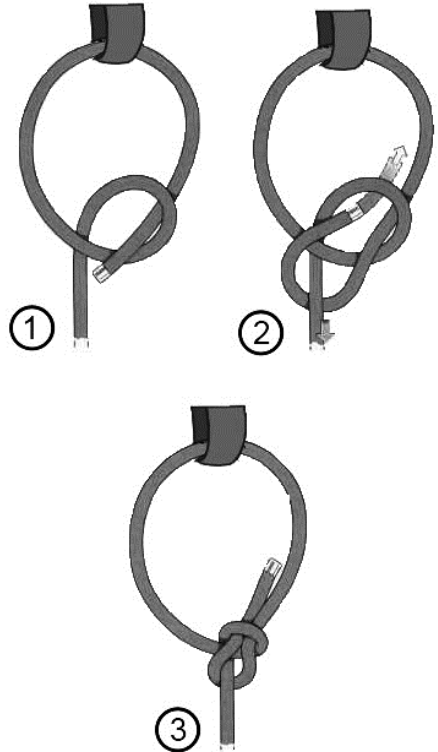


Fig. 3: Nodo a fiocco



AVVERTIMENTO

Perdere, o un non adatto o incorretto legamento del nodo dei freni può causare la perdita del cordino principale dei freni e questo porta a perdere il controllo della vela.

Assicuratevi che solo il nodo sopramano o il fiocco siano stati usati e che siano stati legati correttamente.

Aggiustamento della maniglia del freno

Lo Stratus 8 è dotato delle maniglie dei freni Swing Multigrip, che hanno la possibilità di variare la rigidità nel settore della presa. Le varie opzioni di rigidezza possono essere aggiustate a seconda delle preferenze del pilota. Ci sono 4 diversi livelli di rigidezza e possono essere usate varie combinazioni di rigidità. Il pilota ha la possibilità di scegliere il grado di rigidezza semplicemente tirando fuori o inserendo le varie parti.

Fig. 4: Dove inserire o rimuovere gli inserti rigidi dentro le maniglie dei freni Swing Multigrip.



Le maniglie Swing Multigrip sono spedite con tutti gli inserti rigidi.



Per rimuovere gli inserti rigidi gira le maniglie in fuori e spingi le due bacchette attraverso l'apertura.



Maniglie multigrip dei freni dopo aver rimosso le bacchette rigide. Queste sono le varie parti:

- 1 Bacchetta rigida solida
- 2 Tubo soft in plastica
- 3 Maniglia dei freni multigrip senza bacchette rigide
- 4 Perno girevole di connessione
- 5 Cordino principale dei freni

La procedura è la stessa per inserire i supporti rigidi: girate in fuori le maniglie e spingete le due piccole bacchette dentro le maniglie attraverso l'apertura.

C'è anche uno snodo girevole 4 per connettere il cordino principale dei freni alla maniglia per prevenire l'arrotolamento del cordino stesso..

Sistema di velocità

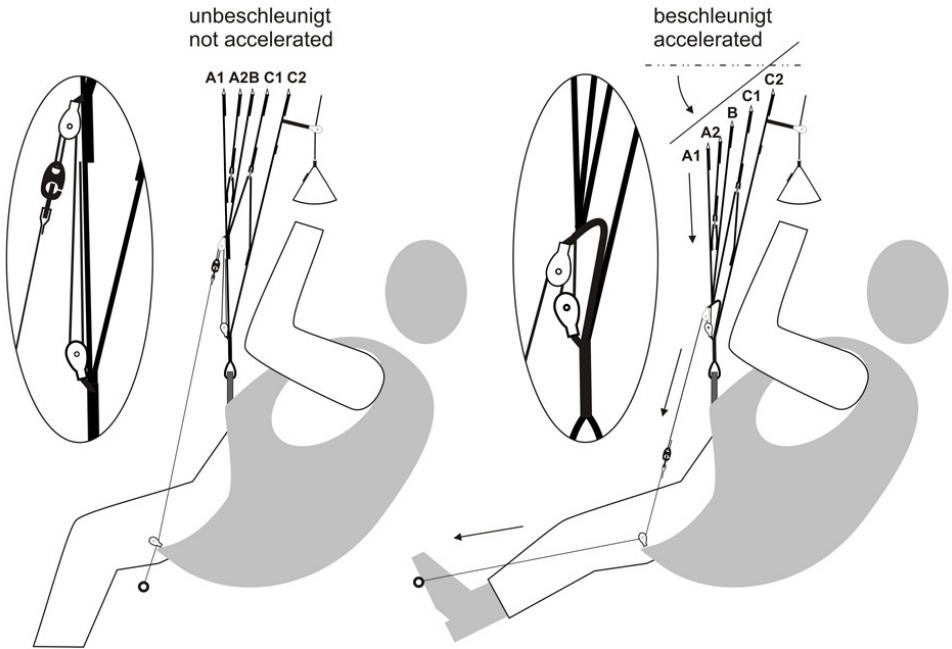


Fig. 5: Dove lavora il sistema di velocità dello Stratus 8

Lo Stratus 8 ha già un'alta velocità di base, ma essa può essere incrementata considerevolmente attraverso l'uso del sistema di velocità aggiuntivo. Esso va usato particolarmente quando c'è forte vento in faccia, per attraversare le valli o per andarsene da un'area pericolosa velocemente.

Le Bretelle A e le B possono essere accorciate usando la pedalina. Questo decrementa l'angolo di attacco originale della vela e incrementa la velocità dell'ala. Il sistema di velocità può essere correttamente aggiustato durante un volo in aria calma. Prima del primo volo la lunghezza deve essere adeguata e il sistema deve essere controllato. La pedalina e le bretelle sono connesse da un moschettone speciale brummel.

Sistemate la lunghezza del sistema di velocità in modo che le vostre gambe siano completamente stese a tutto acceleratore (le due carrucole vicine alle altre), altrimenti potreste affaticarvi in voli lunghi. Voi dovete essere in una posizione comoda quando il sistema di velocità è usato in tutta la sua estensione.

Non è possibile usare il parapendio in tutto il suo potenziale se il sistema di velocità è troppo lungo.



AVVERTIMENTO

Non regolate il sistema di velocità troppo corto. In nessuna circostanza l'ala deve rimanere accelerata come risultato di un aggiustamento troppo corto.

I problemi (come un collasso o una chiusura) hanno un effetto molto più drastico con un incremento di velocità piuttosto che senza. E' una raccomandazione generale molto importante che voi non usiate il sistema di velocità in aree turbolente o vicino al terreno, perchè si incrementa il rischio di collassi.

Fissate la pedalina alla sella prima del decollo in modo che non possa attorcigliarsi nella preparazione o nel decollo stesso.

Sellette

Lo Stratus 8 può essere usato con ogni selletta classificata "GH". Ci sono più informazioni a riguardo di questo sul sito web delle licenze del corpo. (riferimento alla appendice).

Tenete presente quando scegliete una selletta a che altezza ci sono i punti di attacco perchè hanno effetto sul volo. Gli attacchi bassi rendono più agile il parapendio. Dovete anche assicurarvi di poter applicare tutta la lunghezza dell'acceleratore usando le carrucole.

Dovete essere consapevoli che la relativa distanza dei freni può essere alterata dall'altezza dei punti di attacco. Per favore contattate Swing o il vostro rivenditore Swing se avete delle domande riguardo all'uso della vostra selletta con lo Stratus 8.

Paracadute di soccorso

E' obbligatorio prendere un paracadute di riserva approvato da usare in situazioni di emergenza quando il parapendio si chiude e il recupero non è possibile, per esempio per una collisione con un altro mezzo aereo. Nel scegliere il paracadute di riserva, voi dovete tenere attenzione al fatto di rimanere nei limiti di peso specificati per il decollo. L'emergenza deve essere collocata in accordo alle istruzioni di fabbrica.

Range di peso raccomandato

Lo Stratus 8 deve essere volato nei limiti del range di peso raccomandati, che trovate nel libretto di uso e manutenzione. Il peso si riferisce al peso in decollo: pilota, incl. Abbigliamento, vela, sella ed equipaggiamento. Determinate il vostro peso in decollo pesandovi da soli con il vostro equipaggiamento ed il vostro zaino.

Swing offre lo Stratus 8 in varie taglie. Se voi dovete scegliere fra due taglie, il vostro stile di volo preferito determina quale vela scegliere.

Se voi preferite un volo molto dinamico con reazioni veloci e senza esitazioni dovete scegliere un alto carico alare, cioè un modello piccolo.

Il dinamismo si riduce nel medio e nel basso range di peso. Il volo diventa più intuitivo e molti piloti selezionano questo tipo di carico alare perchè diventa più facile centrare la termica. Se questo è quello che preferite, dovete volare con meno carico alare e scegliere un modello grande.

Lo Stratus 8 reagisce ai cambi di peso solo con un piccolo aumento o riduzione della velocità di trimm e non significativi cambiamenti nelle prestazioni. Voi potete scegliere la vostra taglia in completo accordo con il vostro stile di volo.

Primo volo

Fate il vostro primo volo solo durante una condizione di tempo stabile e in una zona a voi familiare o un campo. Siate gentili e tenete attenzione nel cominciare ad accostarvi alle reazioni della vela senza stress.



AVVERTIMENTO

Non sovrastimate la vostra abilità. Non permettete alla classificazione della vela o al comportamento degli altri piloti di portarvi ad essere negligenti.

05 Volare lo Stratus 8

Lo Stratus 8 è stato sviluppato per piloti performanti con un'estesa esperienza di volo. La parte basilica della descrizione di volo dovrebbe essere evidente per tutti i piloti, ma è stata inclusa in questo manuale per completezza.

Stendere il parapendio e controlli pre volo.

Prima del decollo controllare sempre i seguenti punti:

- C'è qualche strappo nella vela o altri danneggiamenti ?
- Ci sono nodi o grovigli nelle linee ?
- I cordini dei freni sono a posto e fermamente attaccati alla maniglia?
- I freni sono aggiustati alla corretta lunghezza?
- I moschettoni delle bretelle sono chiusi ed in sicura ?
- E' la vela asciutta ?
- Le bretelle e le cuciture sono in buone condizioni?
- L'imbrago è in buona condizione ?
- La maniglia dell'emergenza è in posizione corretta?



INFORMAZIONE

Un corretto controllo pre volo è richiesto in ogni tipo di velivolo. Siate sicuri che il vostro controllo sia fatto in modo preciso e rigoroso ogni volta.

Mettete la vela con la parte superiore a terra e stendetela in modo che il bordo d'attacco sia leggermente curvo.

Controllate che non ci siano imbrogli nei cordini, siate sicuri che non ci siano cordini che passano sotto la vela, grovigli o quant'altro in ogni caso.



AVVERTIMENTO

Se ci sono diverse pieghe nella vela perchè è stata piegata male o è stata messa via da molto tempo, è buona norma praticare qualche gonfiaggio prima di volare e lasciare leggermente il bordo d'uscita. Questo assicura che il profilo sia corretto durante il decollo. E' particolarmente importante con le basse temperature che il bordo d'uscita sia liscio.

5 . Controlli

I 5 controlli seguenti sono importanti da fare immediatamente prima di ogni lancio. E' importante eseguire i controlli nella stessa sequenza in modo che niente venga tralasciato. I 5 punti sono:

1. Il vostro personale equipaggiamento è corretto (imbrago, moschettoni , emergenza, casco) e tutti i cinghiaggi sono agganciati?
2. La vela è stesa a mezzaluna con tutte le bocche aperte ?
3. I cordini sono tutti senza grovigli e tutti sono sopra la vela ?
4. La meteo e in particolare la direzione e l'intensità del vento sono corretti per un volo sicuro ?
5. Lo spazio aereo ed il decollo sono liberi ?

Decollo

Noi raccomandiamo di eseguire il decollo con un vento leggero. Alzare su la vela tirando i cordini. Non è necessario usare un momento particolare per decollare nè correre partendo con i cordini allentati.

Mentre la vela sale tenete le bretelle A portandole in alto con un arco, senza accorciarle. Non tirate forte sulle bretelle. Lo Stratus 8 decolla molto facilmente ed è facile da controllare. Il decollo è ancora più facile se la vela è stesa a mezzaluna.

Lo Stratus 8 è adatto al decollo rovescio con un vento da 3m/s. Il pilota si gira dando la faccia alla vela, facendo passare tutto sopra di lui. Tirando le bretelle A la vela comincia la salita sopra di lui in direzione del decollo. Il pilota deve girarsi in direzione del decollo quando la vela raggiunge il suo apice e può cominciare a correre e decollare.

Con questo metodo di decollo è facile per il pilota controllare la salita della vela, eseguendo il controllo fine; per questo è raccomandato con vento forte.



INFORMAZIONE

Il pilota deve lavorare in modo attivo per tenere la vela a terra con vento forte (approx. 6 m/s), altrimenti la vela può salire sopra il pilota senza intenzione.

Volo Livellato

Quando i freni sono rilasciati, lo Stratus 8 è stabile e livellato. I cordini dei freni possono essere usati per aggiustare la velocità in accordo con la situazione di volo, per raggiungere un ottimo livello di prestazioni e sicurezza.

La migliore velocità di efficienza in aria calma con lo Stratus 8 si raggiunge con i freni rilasciati. Il tasso di caduta minimo si raggiunge con circa 10 cm. di freni. Se i freni vengono tirati di più il tasso di caduta non si riduce ancora, la pressione sui freni si incrementa notevolmente e il pilota raggiunge la velocità minima.



IMPORTANTE

Volare troppo lenti vicini alla velocità di stallo incrementa il rischio di non intenzionali asimmetriche o stallo totale. Questo tipo di velocità va usato solo in atterraggio.

Girare

Con lo Stratus 8, la Swing ha sviluppato una vela con una reazione immediata alle sterzate e molto reattiva. Lo Stratus 8 performa meglio in virata quando è volata con una sufficiente velocità ed un cambio di peso. Frenare troppo incrementa il tasso di caduta.

Lo Stratus 8 ha una bassa tendenza al negative, quindi si può anche girare in piccolo aree, ma tenendo attenzione a non tirare troppo il freno interno.

Se il freno viene tirato ancora di più, incrementa la tendenza ad inclinare, la vela aumenta la velocità di virata con un inclinazione eccessiva e può arrivare in spirale profonda. (più informazioni su questo nella sezione "Spirale profonda").

Metodi di discesa rapida

In qualche situazione di volo è necessario scendere molto rapidamente per sfuggire ad una situazione pericolosa, come un cumulo, l'avvicinarsi di un fronte freddo o un fronte temporalesco.

I metodi di discesa rapida vanno praticati in condizioni di aria calma, con una sufficiente altitudine in modo che poi il pilota sia effettivamente in grado di usarli quando accadono le situazioni estreme. I metodi di discesa rapida sono divisi in tre differenti manovre che aumentano il tasso di caduta in modo sicuro e controllabile.

Spirale profonda

La spirale profonda è il metodo più importante per fare una discesa rapida e il tasso di caduta può arrivare sopra i 20 m/s. Questo è consigliabile quando c'è una forte ascendenza con poco vento.

La certificazione testa differenti tipi di tassi di caduta sopra e sotto i 14 m/s. Lo Stratus 8 recupera automaticamente dalla spirale profonda con un giro fino a 14 m/s. Sopra i 14 m/s, può essere necessario tirare il freno esterno della vela e/o cambiare il peso verso l'esterno per recuperare la spirale. Con un tasso di caduta sopra i 20 m/s, la spirale non esce in modo automatico. La certificazione esegue i test fly con i moschettoni a 42 cm. (da centro a centro).

Per partire con le manovre

Per cominciare la spirale profonda bisogna volare a tutta velocità di base e cominciare a tirare il freno interno alla virata poco a poco, usando anche il cambiamento del peso (riferito all'interno della virata) L'angolo di virata ed il tasso di caduta sono controllati con attenzione tirando e rilasciando il freno interno.

Guardate in basso prima e durante la spirale profonda per mantenere un costante controllo sulla vostra distanza dal terreno.



IMPORTANTE

La parte esterna della vela verso lo stabile può collassare durante la spirale profonda, questo non causa problemi. Si può risolvere con una piccola pressione sul freno esterno. Rilasciate i freni con attenzione.

Recupero

Recuperate dalla spirale profonda piano con calma e aspettandovi ancora diversi giri. Il freno interno va rilasciato gradualmente. Se i freni sono rilasciati troppo in fretta, l'incremento di velocità può far salire la vela in uscita con conseguente collasso parziale o totale. Il recupero può essere assistito da una leggera pressione sul freno esterno.



AVVERTIMENTO

Nella spirale profonda si può arrivare ad un'alta velocità di rotazione con un'accelerazione della forza di gravità fino a sopra i 6g; per questo tenete attenzione quando vi esercitate con questa manovra. Tenete in conto quanto segue:

- Non continuate la spirale profonda troppo a lungo: può causare perdita di coscienza.
- La distanza dal terreno deve essere di almeno 150-200 metri.
- La spirale profonda con le grandi orecchie causa un estremo carico alla parte aperta della vela. Questa manovra è proibita in Germania.

Stallo di B

Nello stallo di b, lo stallo è provocato e il parapendio scende con un tasso di caduta intorno a 8 m/s. Lo stallo di B è consigliabile quando ci sono condizioni di ascendenza leggera e poco vento.

Partenza delle manovre

Prendere entrambe le bretelle B sui moschettoni nel punto colorato. Tirare entrambe le bretelle B in modo uguale verso il basso finché il flusso è rotto e la vela entra completamente nel modo di discesa verticale. Le bretelle B vanno tenute in questa posizione per assicurare una discesa corretta.



IMPORTANTE

Tirate in basso le bretelle B solo fino a rompere il flusso aerodinamico. Se voi tirate in basso le B in modo ulteriore la vel può mettersi a ferro di cavallo.

Controllate prima e durante lo stallo di B di avere lo spazio aereo intorno e sotto di voi libero.

Recupero

Fate tornare le bretelle B in posizione normale in modo veloce e simmetrico. La vela può entrare in stallo paracadutale se le bretelle vengono rilasciate troppo lentamente; la vela può entrare in vite negativa se le bretelle non vengono rilasciate in modo simmetrico. Se questo accade, la velocità deve essere incrementata usando la pedalina di accelerazione o tirando le bretelle A in avanti.



AVVERTIMENTO

La vela accelera quando le bretelle B vengono rilasciate e ritorna il flusso

aerodinamico. In nessuna circostanza vanno applicati i freni in questo momento.

Questa manovra va evitata con le basse temperature. Il pilota deve sapere che questo incrementa notevolmente la tendenza allo stallo paracadutale.

Grandi orecchie

Le grandi orecchie son oil modo più semplice per scendere in modo rapido con un tasso di caduta da 3-5m/s. Il vantaggio delle grandi orecchie è che il parapendio continua a volare dritto, in modo che possa essere evitata una zona pericolosa. E' anche possibile atterrare usando le grandi orecchie, per esempio in un top-landing per compensare l'ascendenza.

Il carico alare della vela incrementa con la riduzione della superficie, e la vela diventa più stabile nei confronti del collasso in turbolenza. In ogni caso anche la resistenza aerodinamica della vela aumenta, e la vela vola più lenta e più vicina alla velocità di stallo. Per contrastare questo e per aumentare la effettiva velocità di caduta, il sistema di velocità viene generalmente usato in combinazione alle grandi orecchie.

Partenza delle manovre

Partite con la manovra tirando verso il basso entrambe le linee A esterne. I freni vanno tenuti fermi e il pilota deve usare i cambiamenti del peso per dirigere il parapendio. Voi potete ora scendere in sicurezza con la parte centrale della vostra vela stabile. I freni non vanno accorciati durante la manovra nemmeno con il giro di freni sulle mani.

Recupero

Lasciate andare le bretelle B in modo calmo. Assistete il processo di riapertura

pompando sui freni se le orecchie non si riaprono in moda automatico.



AVVERTIMENTO

La tecnica delle grandi orecchie causa un forte aumento del carico alare nel gruppo di cordini interessato. Per questo non effettuate manovre estreme con le grandi orecchie.

Questa manovra v`a evitata con le basse temperature. Il pilota deve sapere che questo incrementa la tendenza allo stallo paracadutale.

Atterraggio

Non ci sono specifiche caratteristiche da osservare durante l'atterraggio. Preparatevi per l'atterraggio approcciando in volo rettilineo contro vento lasciando la vela decelerata a velocit`a di trim. A 1m da terra, i freni vanno tirati verso il basso di poco per raccordare, in modo da poter applicare tutti i freni giusto prima di toccare il terreno.

I freni devono essere applicati in modo pi`u regolare se c'`e vento forte. Atterrate senza girare velocemente o con cambi di direzione rapidi, perch`e questo pu`o innescare un effetto pendolo.



AVVERTIMENTO

Volate sempre con una velocit`a sufficiente quando siete vicino al terreno (ben sopra la velocit`a di stallo) in modo da evitare uno stallo non intenzionale.

06 Tipo di uso

Lo Stratus 8 è stato sviluppato e testato per essere usato solo come parapendio con decollo a piedi o con il verricello. Ogni altro tipo di uso si intende proibito.

Decollo con il verricello

La procedura per il decollo con il verricello è inizialmente simile al decollo in avanti. Dopo che la vela è stata portata su nel punto più alto, il pilota si alza da terra attraverso la tensione del cavo del verricello. In nessuna circostanza va dato il segnale di partenza prima che il parapendio sia completamente sotto controllo. Importanti cambi di direzione vanno evitati durante la fase di decollo e prima di aver raggiunto una quota di sicurezza. Dopo essersi alzati dal terreno il pilota può guidare lentamente con poco angolo sopra una quota di sicurezza di 50 metri. Durante questa fase il pilota deve rimanere pronto a correre, e non deve sedersi sulla selletta in modo da poter atterrare in sicurezza nel caso che la procedura di decollo fallisca. Assicuratevi che il parapendio voli con i freni rilasciati in modo che l'angolo di attacco non subisca incrementi dovuti ai freni.

Durante il decollo con il verricello la vela va guidata se possibile solo con il cambiamento del peso. Piccoli cambiamenti di direzione usando leggermente i freni possono essere usati per tenere la giusta direzione, senza frenare troppo la vela stallandola.

Se viene usato il sistema di rilascio a bobina, questo può incrementare il rischio di chiusura, questo dipende dal fatto che l'apparato non può guidare il verricello e il controllo della pressione da parte del pilota non è sufficiente per correggere questo.. Voi dovete controllare regolarmente la posizione e l'allineamento del pilota durante il lancio.



AVVERTIMENTO

La più importante causa di stallo con il verricello è il rilascio delle bretelle. A troppo presto prima che la vela sia salita. Il pilota deve essere sicuro che la calotta sia sopra di lui prima di dare il comando di partenza.

Ogni cambio di direzione usando i freni non può essere applicato prima che la vela sia sopra il pilota, inoltre troppo freno può causare ancora la caduta della vela o una condizione di non volabilità.

Il decollo con il verricello richiede uno speciale addestramento e regole speciali devono essere osservate. Esse sono:

- Il pilota deve avere completato un appropriato addestramento e tenere una licenza.
- Il verricello e il sistema di rilascio devono avere la certificazione conforme e adatta per lanciare un parapendio.
- L'operatore del verricello deve aver effettuato un corso che includa il tirare dei parapendii.
- Lo Stratus 8 non deve essere tirato con una tensione del cavo superiore a 90 daN.
- Il parapendio non deve in nessuna circostanza essere tirato da un veicolo a motore o da un motoscafo, ecc, ecc, se non avete l'appropriato equipaggiamento per tirare e un operatore autorizzato.

Attacco del cavo di traino.

Il punto ottimale per l'attacco del cavo di traino è quanto più possibile vicino al centro di gravità. Nel parapendio il punto ideale è

posizionato a livello degli attacchi della selletta o direttamente sulle bretelle.

Non è essenziale usare un conveniente adattatore per il traino, ma è raccomandato e porta al pilota una grande sicurezza durante la fase di lancio.

Swing offer la opzione di un adattatore per il traino "Pro-Tow", che facilita le procedure durante il decollo e pre accelera la vela durante questa fase di circa 2cm.

Quando viene usato un tubo distanziale la distanza fra il sistema / anello di trazione deve essere regolato (corda o fettuccia) ed il sistema deve essere fornito di sicura che possa stoppare l'alzata del pilota in caso di traino fallito.

La distanza fra le bretelle non deve essere ridotta usando il sistema di lancio con il verricello. (rischio di twist).



IMPORTANTE

Se voi usate una emergenza frontale, è importante essere sicuri prima del primo lancio che essa possa essere lanciata senza ostruzioni di sorta. Se questo non è possibile, solo il sistema di rilascio con fettuccia può essere usato.

Volo in biposto

Lo Stratus 8 non ha la certificazione per l'uso in biposto.

Acrobazia

In Germania, è proibito fare acrobazia usando il parapendio; sotto la legge tedesca è inclusa sotto il termine "aerial sports equipment" - *Luftsportgerät*. L' Acrobazia è definita come un volo con manovre con angoli più grandi di 135° sull'asse longitudinale (rollio) o trasversale (beccheggio)

Lo Stratus 8 non è stato sviluppato o testato per Il volo acrobatico.



AVVERTIMENTO

Ogni tipo di manovra acrobatica con tutti gli Stratus 8 è contraria alla legge e illegale. Il/la pilota può mettere a repentaglio la sua vita. L' acrobazia ha dei rischi incalcolabili, e può danneggiare Il materiale e far rompere la struttura.

Volo a motore

Questo è regolato in Germania dal DULV (German Ultralight Association). Se voi volete volare lo Stratus 8 a motore, contattate prego la Swing, il produttore del motore insieme alla DULV (o il competente organo direttivo della vostra area.) L' indirizzo è nell' appendice.

07 Situazioni pericolose e volo estremo

Situazioni pericolose

Errori del pilota, condizioni di vento estremo o turbolenza inaspettata da parte del pilota possono far entrare la vela in configurazioni inusuali, che richiedono reazioni speciali ed abilità da parte del pilota. La migliore via dove imparare una reazione calma e corretta in una situazione seria è partecipare ad un corso di sicurezza (SIV) dove potete imparare a gestire le situazioni estreme sotto la guida di professionisti.

Il controllo a terra è un altro efficace e sicuro metodo per familiarizzarsi con le reazioni della vela. In decollo si può fare pratica con piccole manovre tipo in volo, come lo stallo, collasso asimmetrico, stallo frontale ecc. ecc.

Ogni pilota che faccia un errore nel manovrare la vela corre il rischio di entrare in una situazione estrema. Tutte le figure estreme di volo descritte qui sono pericolose se sono fatte senza adeguata esperienza, senza la giusta altitudine di sicurezza o senza un corso adeguato.



IMPORTANTE

Queste istruzioni non sono un sostituto ad un indispensabile corso di sicurezza (SIV). Noi vi raccomandiamo di partecipare ad un corso SIV dove possono insegnarvi come comportarvi in situazioni estreme.



AVVERTIMENTO

Tentevi sempre entro i limiti raccomandati. Evitate le acrobazie ed il carico elevato anche nelle spirali e nelle grandi orecchie. Questo può prevenire incidenti ed evita di sovraccaricare la vela.

In condizioni turbolente, prendete sempre abbastanza distanza dalle pareti rocciose o da altri ostacoli. Tempo e sufficiente altitudine servono per recuperare da situazioni estreme. Lanciate la vostra emergenza se le manovre descritte nella seguente sezione non fanno tornare il parapendio in una posizione di volo controllabile o se non c'è sufficiente quota per le correzioni.

Collasso del parapendio

Collasso asimmetrico

Il collasso asimmetrico è causato dal punto di stagnazione che si muove verso il bordo d'uscita. L'angolo di attacco negativo fa collassare parte della calotta verso il basso, e la vela può abbattersi, girare via o avvatarsi.

Recupero

Se vi capita un collasso asimmetrico contrastate leggermente con il freno dalla parte rimasta aperta per fermare la virata e stabilizzare la vela in modo da farla tornare a volare dritta davanti a voi ancora. Con un grosso collasso asimmetrico è importante contro virare con molta attenzione in modo che la vela non stalli completamente e vada in stallo totale. La parte del parapendio che ha collassato generalmente si rigonfia automaticamente ma questo può essere aiutato applicando una leggera pressione

sul freno dalla parte collassata (non vuole dire “pompate”) contrastando dalla parte opposta. Usate il massimo dei freni possibile, ma senza incorrere nello stallo.

A seguito di un grande collasso, più del 70 %, la parte finale della calotta, dalla parte collassata può incravattarsi nei cordini della vela. Qui bisogna controfrenare e cambiare il peso per stoppare la vela e non farla girare via. La cravatta si può generalmente aprire con piccoli e veloci colpi sul freno o tirando il cordino dello stabilo.



AVVERTIMENTO

Contrastare troppo forte dalla parte gonfia della vela può portare allo stallo e a delle conseguenti incontrollate manovre di volo (cascata di eventi).

Stallo frontale

Un angolo di attacco negativo può anche causare un collasso di parte o di tutto il bordo d'attacco della vela.

Recupero.

Lo Stratus 8 normalmente recupera velocemente e automaticamente dallo stallo frontale, ma il rigonfiaggio può essere assistito da una leggera e simmetrica pressione sui freni. In caso di stallo frontale estremo che attraversa l'intera corda alare, le estremità alari possono muoversi In Avanti facendo prendere alla vela una forma ad U. Ancora, il recupero è con una leggera pressione simmetrica su entrambi i freni, ma tenete attenzione che entrambe le parti finali della vela ritornino alla normale posizione di volo.

Tipo di stallo

Quando il parapendio vola attraverso l'aria, si crea uno strato limite laminare e

turbolento. Configurazioni di volo estremamente pericolose possono crearsi se lo strato limite laminare si interrompe, con praticamente l'intero flusso dell'aria lungo la superficie superiore che se ne va via. Questo accade in particolare quando l'angolo di attacco è troppo grande. Ci sono tre tipi differenti di stallo in parapendio.



IMPORTANTE

Lo stallo totale e lo stallo negativo sono manovre che possono essere fatali se il recupero non è corretto. Queste manovre vanno comunque evitate. In ogni caso è importante imparare come riconoscere le indicazioni della vela in relazione allo stallo in modo da poter immediatamente reagire per prevenirlo.

Stallo paracadutale

Il parapendio può andare in stallo per varie ragioni: I cordini dei freni troppo corti (non accorciarli), materiale della vela vecchio o danneggiato che può incrementare il livello di permeabilità ; lunghezza dei cordini e assetto di trim alterato e cambi di caratteristiche del profilo causati da umidità (per esempio volare con la pioggia). Il parapendio ha una particolare tendenza allo stallo se il carico alare è troppo basso.

In stallo paracadutale il flusso dell'aria frontale si reduce e la vela entra in un modo di volo stabile senza avanzamento. Il parapendio scende in verticale con un tasso di caduta intorno a 4-5m/s e questo si può evincere dall' assenza di rumore dell'aria (sparisce il vento in faccia).

Recupero

Rimanete in posizione eretta e spingete le bretelle A e B nella direzione di volo, in modo da accorciarle di 5-10cm.

Se avete il sistema di accelerazione, voi potete anche usarlo per accelerare, in modo che la vela torni nella sua normale posizione di volo dallo stallo paracadutale. Dopo che siete atterrati, la vela e la lunghezza dei cordini devono essere controllati.

Stallo totale

Lo stallo totale accade quando l'ala si sgonfia parzialmente e perde la sua forma ad arco. Questo scatta quando si eccede il massimo angolo di attacco possibile. La causa più comune è volare sotto la velocità minima o vicino a questa combinato con l'effetto della turbolenza.

Nello stallo totale, il parapendio perde la sua direzione di viaggio, cade indietro e si sgonfia. Se i freni vengono tenuti in basso, la calotta torna ancora sopra il pilota. Il risultato è una caduta verticale con un tasso di caduta attorno a 8m/s.

Recupero

Rilasciate completamente i freni in 3 secondi (contate 21, 22, 23). Se i freni vengono rilasciati troppo lentamente, il parapendio può girare. L'avvitamento si ferma automaticamente quando i freni vengono rilasciati completamente.



AVVERTIMENTO

Se la calotta è andata indietro durante lo stallo totale, i freni devono essere tenuti in basso, altrimenti la calotta può salire velocemente in fronte a voi, e in casi estremi finire sotto il pilota. Tenete i freni in basso finché la vela è troncata sopra di voi.

Stallo negativo

Lo stallo negativo è una configurazione di volo stabile in cui una parte dell'ala è

stallata, mentre l'altra parte continua a volare Avanti. Il parapendio gira intorno alla parte di alla stallata.

Recupero

Per recuperare dallo stallo negativo, il pilota deve rilasciare velocemente i freni. La parte stallata della vela deve riprendere la sua velocità. Dipende dal recupero e dalla dinamica del moto circolare, se una parte della vela può partire in avanti e subire un collasso asimmetrico. Se il pilota sospetta che il parapendio stia per entrare in uno stallo negativo non intenzionale, perché il freno è stato tirato troppo in basso, deve rilasciare il comando immediatamente,



IMPORTANTE

Se lo stallo negativo non si ferma, controllate di aver rilasciato completamente i freni.

Guida di emergenza

Se per varie ragioni i cordini dei freni non lavorano, per esempio se il nodo delle maniglie dei freni si è sciolto, o una linea dei freni è difettosa, lo Stratus 8 può essere guidato e atterrare con le bretelle posteriori.

In questo caso, lo stallo può apparire più velocemente e il pilota deve compensare il cambio di volo almeno tirando poco le bretelle.

Altri consigli per situazioni pericolose

Stallo con la pioggia

In generale ci sono due ragioni, per cui il parapendio può entrare in stallo paracadutale con la pioggia:

1. Il primo rischio sta nel fatto che la vela

incrementa il suo peso se viene volata per qualsiasi periodo nella pioggia. Il centro di gravità e l'angolo di attacco cambiano e producono la separazione del flusso dell'aria e lo stallo. E' qui rilevante che se la vela assorbe più acqua, (nelle vele vecchie perché perdono lo strato di spalmatura repellente all' acqua continuamente) si avvicina comunque di più allo stallo paracadutale perché con il suo disegno e la sua età basta assorbire meno acqua, e in ogni caso con l' incremento del peso aumenta la possibilità di finire in stallo paracadutale.

2. Quando c'è la pioggia, ci possono essere molte goccioline di acqua sulla superficie superiore in modo che pressoché tutta la superficie sia affetta, ma nonostante questo le goccioline si raggruppano e la superficie non si inzuppa. Questo fa in modo che la superficie superiore diventi irregolare, con il tessuto attraversato da queste formazioni di goccioline e il risultato è che il flusso dell' aria nella parte superiore della vela si separa dalla superficie. Questo fenomeno è conosciuto da molto tempo nei deltaplani e degli alianti. Con le vele nuove, le goccioline vengono assorbite meno velocemente dal tessuto. Così più è nuovo il parapendio e più è grande il numero di goccioline e più sono grandi le stesse più grande diventa il rischio di separazione del flusso. Noi siamo stati in grado di ricreare questa condizione sia con test pratici che con simulazioni al computer, ma questo accade molto raramente.

In entrambi i casi comunque il controllo della direzione e la distanza usabile sui freni è prima di tutto ridotta e poi può manifestarsi lo stallo paracadutale sia usando i freni, per colpa dell' angolo di attacco e o incontrando una termica.



AVVERTIMENTO

Volare in condizioni estremamente umide o con la pioggia è fuori dai limiti operative della vela. Se non siete in grado di evitare di volare con la pioggia, per favore osservate quanto segue:

- È consigliabile volare durante e dopo la pioggia con un pò di acceleratore tirato (min. 30% o di più)
- Usate I freni il meno possibile
- Non fate le grandi orecchie
- Il controllo della direzione è ridotto
- Evitate virate repentine, specialmente nell' approccio finale. Se le condizioni lo permettono, volate leggermente accelerati anche in questa fase.
- Evitate grandi angoli di attacco con conseguente stallo anticipato vicino al suolo. (rilasciate la pedalina solo lentamente)

Publicità ed adesivi

Controllate prima di attaccare delle pubblicità alla vela che l' adesivo posto non alteri le caratteristiche di volo della vela. Se siete in dubbio, noi raccomandiamo di non attaccare l' adesivo.



IMPORTANTE

Attaccare alla vela adesivi, troppo larghi o pesanti o con materiali non adatti, porta alla revoca della certificazione.

Sovraccarico

La struttura della vela è messa sotto un alto livello di tensione in particolare da manovre

estreme di volo, metodi di discesa rapida (spiralì profonde) o manovre acrobatiche proibite. Questo accelera considerevolmente il processo di invecchiamento della struttura e deve essere evitato.

Il parapendio deve essere ispezionato più frequentemente del solito, se la vela viene stressata oltre il normale utilizzo.

Sabbia e aria di mare

In molti casi, sabbia e aria di mare causano l'invecchiamento precoce dei cordini e della vela. Se volate spesso vicino al mare, il parapendio va ispezionato più frequentemente del normale.

Range di temperatura

Temperature sotto i $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ e sopra i $+50\text{ }^{\circ}\text{C}$ possono rendere il parapendio non adatto al volo. La garanzia di fabbrica è persa se il parapendio viene usato al di fuori di queste temperature.

08 Avvertenze nel riporre il parapendio

Riporre il parapendio

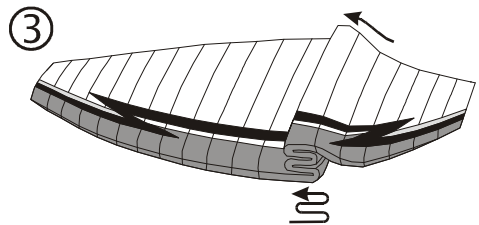
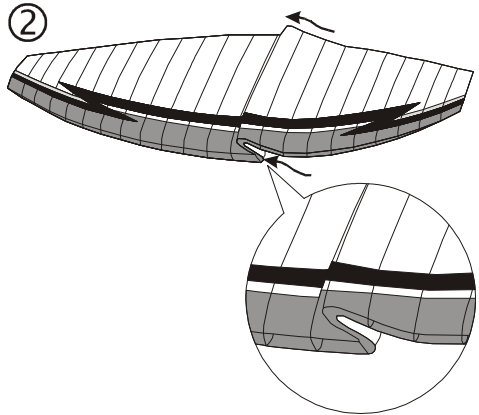
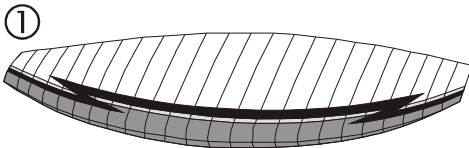
Impacchettare il parapendio

Piegare lo Stratus 8 come è mostrato nei punti 1- 4. Il bordo d' attacco rinforzato (sistema rigido) va posto uno sopra l'altro evitando di piegare i rinforzi stessi. Questo metodo di ripiegamento assicura che il bordo d' attacco sia trattato bene; questo può allungare la vita della vela, mantenere le sue prestazioni e un corretto decollo nel tempo.

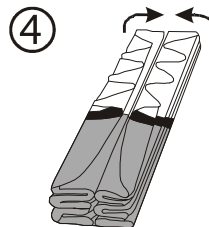
Se i rinforzi plastici delle bocche vengono piegati, possono poi distorcersi più facilmente durante il volo, creando un'alterazione nell'alimentazione dell'aria che può portare ad una perdita di prestazioni ed a un cambio di comportamento in volo.

I rinforzi del bordo d'attacco hanno anche una grande importanza nella fase di decollo. Comunque, meno sono stati piegati i rinforzi e più facilmente la vela si gonfierà in decollo.

Fig 6: Punti 1 - 4 mostrano il corretto e sicuro ripiegamento dello Stratus 8



Variate leggermente il punto di ripiegatura finale ④, in modo che non sia sempre la stessa cella centrale ad essere piegata. Usare sempre una cella diversa per l'ultimo ripiegamento incrementa la vita del tessuto particolarmente nella parte centrale.



Quando avete completato la parte finale del ripiegamento, noi raccomandiamo di inserire la vela nella sacca di protezione (protection bag) in modo da minimizzare l'abrasione con il terreno.

Riporre e trasportare il parapendio

Anche se il vostro parapendio è completamente asciutto, dopo l'ultimo volo della stagione, se dovete riporlo per lungo tempo, è meglio toglierlo dallo zaino e aprirlo in un posto pulito, secco e al riparo dalla luce diretta. Se non avete lo spazio per fare questo, allora aprite lo zaino ed evitate di comprimere e piegare la vela il più possibile. Essa va riposta in un luogo con temperatura fra 10° e 25° C con un umidità relativa fra 50 and 75 %. Assicuratevi che il parapendio sia riposto dove animali come topi e gatti non possano usarlo come luogo per dormire.

Non riponete il parapendio vicino a prodotti chimici. Il petrolio, per esempio, può disintegrare il materiale e danneggiare considerevolmente il vostro parapendio. Quando il vostro equipaggiamento è nel bagagliaio della macchina, tenetelo il più distante possibile da ogni tipo di petrolio o contenitore di olio.

Lo Stratus 8 non deve venire esposto ad alte temperature (per esempio nel bagagliaio durante l'estate). Il calore può causare problemi interagendo con l'umidità presente nel tessuto, e rovinando la spalmatura superficiale. Alte temperature accelerano il processo di idrolisi, e, particolarmente quando viene combinato con l'umidità può danneggiare le fibre e la spalmatura. Non riponete il vostro parapendio vicino a radiatori o altre fonti di calore.

Trasportate sempre il vostro parapendio nel sacco di protezione e usate lo zaino per il resto dell'equipaggiamento.

Avvertenze per il parapendio

Tessuto

La Swing usa uno speciale tessuto poliamidico sviluppato per lo Stratus 8, che

ha un'alta qualità nella spalmatura per incrementare la resistenza UV, la durata dei colori e la permeabilità all'aria. Questo tessuto è stato sottoposto a rigorosi test in laboratorio ed è stato testato anche in numerosi mesi di uso in condizioni di volo estreme e al limite.

E' importante assicurarsi che il tessuto e la vela rimangano stabili e tengano le loro qualità. La vela deve essere comunque protetta da non necessari raggi UV. Non aprite la vostra vela se non immediatamente prima del decollo e mettetela via subito appena atterrati. I parapendio moderni hanno una migliore protezione contro il sole, ma i raggi UV sono uno dei fattori determinati per l'invecchiamento del tessuto. I colori possono sbiadire per primi mostrando l'età del tessuto e della spalmatura.

Quando lo Stratus 8 viene fabbricato, la parte del tessuto con la spalmatura è tenuta verso l'interno. Questa è una buona forma di protezione contro i danneggiamenti che possono presentarsi verso il tessuto. Quando scegliete un luogo per decollare provate a cercare un posto adatto, libero da rocce o oggetti taglienti.

Non stendetevi sopra la vela. Questo rovina il tessuto, specialmente se è sopra una superficie dura o rocciosa. Tenete attenzione al comportamento degli spettatori in decollo, specialmente se sono bambini: non esitate nel attirare la loro attenzione sulla particolare sensibilità del tessuto. Quando ripiegate la vostra vela controllate bene che non ci siano insetti intrappolati all'interno. Molti insetti, quando si decompongono producono acido, che può essere causa di buchi nella vela. Le cavallette fanno dei buchi mordendo il tessuto, e anche gli escrementi di liquido scuro creano danni. Tirate via gli animali quando mettete via la vela. Gli insetti non sono attratti da un particolare colore, al contrario di quello che si crede.

Se la vela è bagnata o umida, essa va asciugata prima possibile in una stanza ben ventilata (al riparo dalla luce solare). Questo può richiedere diversi giorni in quanto le fibre assorbono l'acqua. Può formarsi della muffa se il parapendio è stato ripiegato bagnato e le fibre sono impregnate, particolarmente quando è caldo. Questo può rendere il parapendio inadatto al volo, anche in poco tempo.

Il parapendio nuovo, spesso, è compresso per essere spedito. Questo è solo per la spedizione iniziale è il parapendio non deve più essere compresso in questo modo ancora. Non ripiegate la vostra vela troppo stretta dopo l'uso, ed anche se è molto confortevole , non sedetevi mai sopra lo zaino con dentro la vela.

Se la vela si bagna in acqua salata, essa va risciacquata immediatamente in acqua dolce. (riferimento alla sezione "Pulire").

Linee

Lo Stratus 8 ha varie e differenti linee di alta qualità, accuratamente assemblate e poste in accordo con il peso e l'area in cui vengono impiegate. Voi dovete anche proteggere i cordini da non necessari raggi UV, come il tessuto, perchè gli stessi indeboliscono le linee.

I cordini in dyneema , che sono usati nell' area principale dei freni, per esempio, sono molto sensibili alla temperature e possono rimanere permanentemente danneggiati a temperature oltre i 75° C. Per questo la vostra vela non deve essere riposta in una macchina calda specialmente durante l'estate.

Tenete attenzione a che non ci siano abrasioni al rivestimento dei cordini causati da sfregamento, particolarmente quando nel gonfiaggio a terra si incrociano le bretelle. Non camminate sopra i cordini quando la vela è stesa a terra e guardate che

spettatori o sciatori non possano inavvertitamente passare sopra i cordini. Quando mettete via il parapendio controllate che non ci siano nodi inutili e per la maniglia dei freni usate solo i nodi consigliati nel manuale (sopramano e nodo a fiocco).

Pulizia

Se dovete pulire il parapendio, usate solo acqua tiepida e sapone neutro. Usate una soluzione leggera di sapone e pulite tutto con attenzione e leggerezza. Asciugate la vela in un posto ben ventilato e all' ombra.



IMPORTANTE

In nessuna circostanza usate solventi chimici, spazzole, strofinacci ruvidi, pulitori ad alta pressione o a vapore, perchè questo può danneggiare la spalmatura del tessuto e rovinarlo. La vela può diventare porosa e perdere escursione utile sui freni.

In nessuna circostanza mettete la vela in lavatrice..... Anche se il programma ad acqua non viene usato, la vela può essere danneggiata dall' azione meccanica della lavatrice. Non buttate la calotta in piscina in quanto il cloro può danneggiare il tessuto. Se non avete scelta e dovete risciacquare la vela, per esempio in seguito ad un atterraggio nel mare, fatelo con attenzione pulendo dentro e fuori con acqua fresca. Frequenti risciacquature accelerano il processo di invecchiamento.

09 Riparazione, Ispezione e Garanzia.

Tipo di identificazione

I parapendii Swing hanno un'esatta identificazione in basso sullo stabilo o nella centina centrale, che è obbligatoria per tutti i parapendio. Le informazioni richieste sono disponibili nel regolamento aeronautico.

Per ogni richiesta o per sostituire un pezzo, è molto utile conoscere il numero di serie esatto prima di contattare il vostro rivenditore Swing.

Riparazioni

Laboratori Swing

Tutte le riparazioni e i servizi devono essere effettuati da laboratori Swing autorizzati o direttamente dalla casa. La Swing ha istruito il proprio personale, usa solo parti originali ed ha la necessaria conoscenza per essere sicuri di fare un lavoro al massimo della qualità.

Piccole riparazioni alla vela

Potete riparare piccoli strappi nella vela, usando da soli il tessuto adesivo; controllate che lo strappo non sia in una zona ad alto carico, non vicino alle cuciture e che sia più grande di 3 cm. I cordini di ricambio dello Stratus 8 possono essere ordinati direttamente online presso: www.swing.de → Service → Line service

Ispezioni periodiche

Le seguenti parti e materiali devono essere ispezionati regolarmente per

danneggiamenti, abrasioni, e uso corretto, dopo l'atterraggio.:

- Bretelle con relativi moschettoni
- Cordini
- Tessuto

Cordini

Misurare la lunghezza dei cordini fa parte delle normali ispezioni del parapendio. Le linee devono essere misurate con un carico di 5kg, in modo da poter riprodurre i risultati del foglio dei piani. La lunghezza delle funi dello Stratus 8 la trovate nel manuale di manutenzione.

I cordini hanno una notevole influenza sul comportamento della vela in volo. Una corretta lunghezza e simmetria delle funi è anche importante per le prestazioni e la manovrabilità. Swing comunque raccomanda un'ispezione ogni 50 / 100 ore oppure ogni anno.

I cordini invecchiano e perdono lunghezza anche se il parapendio è usato poco o niente del tutto. Questo può causare una perdita di funzionalità o di sicurezza del vostro parapendio. Segnali di scivolata d'ala sono segnali di cambiamento delle caratteristiche di volo. I cordini vanno cambiati immediatamente. Usate solo cordini originali approvati dalla Swing.



IMPORTANTE

Cordini danneggiati possono far perdere il controllo della vela. Cambiate sempre i cordini danneggiati.

Se dovete cambiare parti danneggiate o da sostituire, usate solo ricambi originali approvati dalla Swing.



AVVERTIMENTO

In nessuna circostanza usate nodi per accorciare i cordini. Ogni nodo può danneggiare considerevolmente il cordino e causarne la rottura in caso di alto carico.

Il nodo sopramano e a fiocco descritti sono permessi solo per connettere il cordino principale dei freni alle maniglie degli stessi.

Ispezione

Generale

Il programma di servizio Swing è spiegato nel libretto di uso e manutenzione e deve essere seguito per fare in modo che l'alto livello di sicurezza della vostra vela sia assicurato e mantenuto anche in futuro.



IMPORTANTE

Leggete il libretto di uso e manutenzione e seguite le prescrizioni in modo da assicurarvi, la validità della garanzia Swing, la validità della certificazione della vela e la copertura dell'assicurazione.

Non osservare le ispezioni periodiche può invalidare la certificazione e la garanzia. Compilare il libretto di volo con i dettagli di ogni volo o esercitazione può aiutarvi a prestare osservanza in questo periodo.

Ci sono informazioni addizionali sulle ispezioni in due separate libretti; entrambi fanno parte di questo manuale.:

1. Informativa sulle ispezioni (richiesto solo in Germania e Austria), e

2. Libretto di servizio e manutenzione (uno per ogni taglia e modello).

Questi possono essere scaricati dal nostro sito internet:

www.swing.de → Products → Stratus 8

Periodo di ispezione

In Germania, le vele Swing devono essere ispezionate nel modo seguente (controllate la situazione nel vostro paese):

- A) Vele usate per la scuola e per il biposto (se commerciale) devono essere ispezionate (stesso controllo dei due anni) ogni 12 mesi dalla data di acquisto
- B) Vele per uso personale e vele da biposto (non commerciale) devono essere ispezionate ogni due anni.
- C) La vela deve essere ispezionata dopo 100 ore di uso (incluso gonfiaggio a terra) se questo accade prima del periodo segnato in A) o B) sopra.

Il tempo del gonfiaggio a terra va almeno raddoppiato quando si calcola il tempo totale di uso in quanto si incrementa l'usura e la lacerazione della vela.

Validità dell'ispezione

E' molto importante che la vostra vela sia controllata ad intervalli regolari durante l'intera vita. In ordine alla validità della garanzia Swing:

- Dovete fare ispezionare Il vostro parapendio dalla Swing o da un agente autorizzato dalla Swing
- Il documento ed il risultato dell'ispezione devono essere chiaramente identificabili (data e posto / nome dell'ispettore) e segnati vicino alle informazioni della vela / targhetta di certificazione.

Ispezione tramite il pilota

Sotto § 14 paragrafo. 5 della German Aeronautical Products Investigation Order (LuftGerPV), I piloti in Germania sono abilitati a fare le ispezioni per conto proprio o tramite una terza parte (per es. Fabbrica o importatore), provvedendo che tutti i requisiti siano corrispondenti. In tutti i casi, se questo accade la responsabilità e la garanzia Swing Flugsportgeräte GmbH viene persa.

La DHV raccomanda che le ispezioni siano fatte solo da fabbriche, importatori o agenti autorizzati e approvati dal DHV.

Deve essere notificato alla fabbrica immediatamente ogni difetto di produzione, variazione o cambio del comportamento in volo e ogni richiesta di garanzia. Se necessario, la vela o ogni altro prodotto Swing deve essere rimandato in fabbrica Flugsportgeräte GmbH per l'ispezione.

Swing generalmente include tutti gli indirizzi email arrivati tramite le carte di garanzia. Se voi volete solo registrarvi per la garanzia senza ricevere altre informazioni di sicurezza, per favore non mettete il vostro indirizzo mail nella carta di garanzia.

Garanzia

La garanzia Swing è un accordo globale di servizio comprensivo di tutti gli alti requisiti richiesti per i centri di assistenza e di importazione. I termini della garanzia sono inclusi nella carta di garanzia. Voi dovete registrare il vostro parapendio o un'altra produzione Swing in modo da poter fare assegnamento sulla garanzia. Voi potete completare la carta di garanzia e spedirla alla Swing o registrare velocemente e facilmente online andando sul sito Swing:

www.swing.de → Service → Online warranty

Completate la registrazione entro 14 giorni dall' acquisto del parapendio. Se questo viene fatto online, riceverete una mail di conferma. Se non avete un indirizzo mail potete mandare la registrazione alla pagina 'info@swing.de'. La registrazione tramite posta o senza indirizzo e mail viene registrata dalla Swing, ma non viene mandata conferma. Noi comunque raccomandiamo che vi registriate online con un indirizzo email.

10 Swing nel World Wide Web

Swing sito web

Swing ha un sito web che comprende, oltre a diverse informazioni addizionali sullo Stratus 8, altre info sul mondo del parapendio. Il sito Swing è la prima porta per entrare nel mondo Swing:

www.swing.de

Nel sito Swing potete trovare un estesa serie di accessori per Il vostro parapendio, sia prodotti per Il pilota che accessory per il vostro Stratus 8.

Potete anche trovare i collegamenti ai seguenti servizi e siti internet:

- Registrazione produzione
- Negozio Swing Online
- Facebook, Twitter & youtube

Questi siti web e i loro contenuti sono forniti per il vostro uso e sono di base disponibili. Swing si riserva il diritto di cambiare i siti in ogni momento o di bloccare l' accesso ad essi.

Registrazione della produzione

La registrazione dei parapendii Swing è facile e vi porta diversi vantaggi. Oltre alle importanti note sulla sicurezza, voi potrete ricevere ulteriori informazioni a riguardo ad esempio di nuove produzioni, miglioramenti, eventi e offerte speciali.

La registrazione è un prerequisito per validare la garanzia. (riferimento anche alla sezione " garanzia"). In più la Swing manda ogni notizia sulla sicurezza e informazioni sulla produzione registrata immediatamente

all' indirizzo email registrato. Il vostro indirizzo mail non verrà inviato a terze parti.

Negozio Swing-Online



Nel negozio Swing Online potete acquistare direttamente dalla

Swing tutto il range di accessori per il parapendio, abbigliamento ed emergenze. E' facile fare online l'ordine e si può pagare tramite carta di credito o Paypal.

Facebook, Twitter & youtube



Swing è molto attiva con I nuovi media come Facebook,

Twitter e youtube e ha vari siti con aggiornamenti giornalieri sulle varie questioni relative all' aviazione e alle produzioni Swing.

Parapendio

www.facebook.com/pages/Swing.Paragliders
<http://twitter.com/swingparaglider>

Speedgliding

www.facebook.com/SwingSpeedflyingTeam
<http://twitter.com/SSTSpitfire>

Swing TV



Nella TV Swing , Swing mette video ufficiali, foto e foto con piloti sotto queste categorie:

- Parapendio

- Speedflying
- Accessori
- Video e foto con piloti

www.youtube.com/user/SwingParagliders#p/a/u/0/1_T7QrzaEtU

10 Appendice

Indirizzi

Swing Flugsportgeräte GmbH

An der Leiten 4
82290 Landsberied
Germany
Tel.: +49 (0) 8141 3277 - 888
Fax: +49 (0) 8141 3277 - 870
Email: info@swing.de
www.swing.de

Paraglider recycling

Swing Flugsportgeräte GmbH
- Recycling Service -
An der Leiten 4
82290 Landsberied
Germany

DHV

Miesbacher Str. 2
Postfach 88
83701 Gmund am Tegernsee
Germany
Tel.: +49 (0) 8022 9675 - 0
Fax: +49 (0) 8022 9675 - 99
Email: dhv@dhv.de
www.dhv.de

EAPR

European Academy of Parachute Rigging
Marktstr. 11
87730 Bad Grönenbach
Germany
Tel: +49 (0) 8334 - 534470
Fax: +49 (0) 8334 - 534469
Email: info@para-academy.eu
www.para-academy.eu

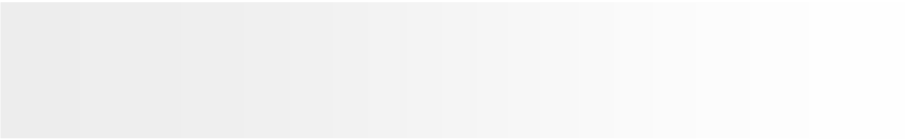
DULV

Mühlweg 9
71577 Großerlach-Morbach
Germany
Tel.: +49 (0) 7192 93014 - 0
Email: info@dulv.de
www.dulv.de

Versioni

Versione 1.0

Data: 04.11.2010
Prima versione del manuale di istruzioni.



Swing Flugsportgeräte GmbH

An der Leiten 4
82290 Landsberied
Germany