



MANUALE - SIGMA DLS

Manuale del prodotto

Versione 30.08.2024



SOMMARIO

1. Grazie per aver volato con ADVANCE	1
2. Consigli generali per la sicurezza	1
3. Limitazioni	1
3.1. Requisiti per il pilotaggio	2
3.2. Imbracature adatte	2
3.3. Gamma di peso	2
3.4. Volare con un parapendio bagnato (rischio di stallo profondo)	3
3.5. Sovraccarico	3
3.6. Verricello	3
3.7. Acrobazia	4
3.8. Volo in tandem	4
3.9. Paramotore	4
4. Introduttiva	4
4.1. Consegna	4
4.2. Impostazioni di base	5
4.3. Sistema di velocità	5
5. Caratteristiche di volo	7
5.1. Decollo	7
5.2. Volo normale	8
5.3. Volo di virata	8
5.4. Volo accelerato / Maniglie a C	9
5.5. Crolla	10
5.6. Discese rapide	11
5.7. Stallo	13
5.8. Atterraggio	14
6. Piegatura e imballaggio	14
6.1. Nozioni di base sull'imballaggio	14
6.2. Utilizzo di una borsa interna (ad es. COMPRESSBAG)	15
6.3. Utilizzo di una sacca cellulare	16
6.4. Utilizzo di una sacca cellulare a compressione	16
7. Manutenzione e cura	17
7.1. Immagazzinamento	17
7.2. Manutenzione	17
7.3. Ispezione dell'aliante	19
7.4. Riparazioni	20



7.5. Disposizione	21
8. Assistenza e garanzia	21
8.1. Centro servizi ADVANCE	21
8.2. Supporto (sito web)	21
8.3. Conto online	21
8.4. Garanzia	21
9. Dati tecnici	22
9.1. Dati	22
9.2. Materiali	22
9.3. Certificazione	23
10. Appendice	23
10.1. Panoramica dei componenti	23
10.2. Istruzioni di montaggio leva freno	24



1. GRAZIE PER AVER VOLATO ADVANCE

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

Manuale

Questo manuale utente è una parte importante del prodotto. Troverete le istruzioni per la messa in servizio e l'uso pratico, nonché importanti informazioni sulla sicurezza, la cura e la manutenzione. Ti invitiamo a leggere attentamente questo documento prima del tuo primo volo. Le istruzioni video sono accessibili tramite codici QR, se disponibili. Tutte le informazioni sono disponibili sul nostro sito web nella sezione "Download".

Scarica la sezione

Registrazione del prodotto

Registra il tuo nuovo prodotto ADVANCE online nel tuo account MyADVANCE entro e non oltre 10 giorni dall'acquisto per un'estensione della garanzia o per essere informato tempestivamente via e-mail sugli aggiornamenti e sui risultati rilevanti per la sicurezza del tuo prodotto

Registrazione del prodotto

La nostra storia: spirito pionieristico e precisione svizzera

Mettere in aria le nostre idee. Questo è ciò che possiamo fare. Per più di 30 anni, ADVANCE ha mantenuto in primo piano le esigenze e i desideri dei nostri piloti. Con precisione svizzera perfezioniamo modello dopo modello. La massima qualità e l'assoluta affidabilità hanno la nostra massima priorità, in volo e nel nostro servizio clienti. Così, da pionieri siamo diventati perfezionisti e un fornitore di servizi completi leader a livello mondiale.

Domande e supporto

Puoi sempre contattare il tuo rivenditore ADVANCE o il nostro team di supporto, saremo lieti di aiutarti. Invia un'email a support@advance.ch

Vi auguriamo molte ore emozionanti e divertenti in aria con il vostro nuovo prodotto!

2. CONSIGLI GENERALI PER LA SICUREZZA

Il volo in parapendio richiede una formazione adeguata e una solida conoscenza della materia, oltre naturalmente alla necessaria copertura assicurativa e licenza. Un pilota deve essere in grado di valutare correttamente le condizioni meteorologiche prima del decollo. Le sue capacità devono essere adeguate per il parapendio vero e proprio. Il pilota di parapendio è inoltre tenuto ad avere un senso di responsabilità nei confronti del mondo naturale, in particolare per quanto riguarda la conservazione della fauna selvatica e del paesaggio.

Avvertimento

Indossare un casco adeguato, stivali e indumenti adeguati e portare con sé un paracadute di emergenza (una "riserva") sono essenziali. Prima di ogni volo tutti gli elementi dell'equipaggiamento devono essere controllati per verificare che non siano danneggiati e siano aeronavigabili. Deve essere effettuato anche un adeguato controllo pre-decollo.

Avvertimento

Ogni pilota è l'unico responsabile di tutti i rischi, comprese le lesioni o la morte, quando partecipa allo sport del parapendio. Né il produttore né il venditore di un parapendio possono garantire o essere ritenuti responsabili per la sicurezza del pilota.



3. LIMITAZIONI



3.1. Requisiti per il pilotaggio

Il SIGMA DLS ha la certificazione EN/LTF C ed è destinato, esclusivamente, a piloti di cross country capaci con diversi anni di esperienza di volo che volano regolarmente (70 ore o più all'anno).

È richiesto uno stile di volo attivo che utilizzi freni, sistema di velocità e/o controllo del riser (C-Handles). In qualità di pilota, il pilota deve essere in grado di riconoscere le perturbazioni della chioma al loro inizio ed essere in grado di contrastarle con una risposta di controllo adeguata, appropriata e tempestiva. Inoltre, è necessario avere piena familiarità con le normali tecniche di discesa veloce ed essere in grado di utilizzarle quando necessario.

3.2. Imbracature adatte

I parapendio ADVANCE sono compatibili con tutti gli imbraghi ADVANCE, a condizione che nulla in contrario sia esplicitamente indicato nel manuale del paraglider. Fondamentalmente, il SIGMA DLS può essere pilotato con qualsiasi imbracatura che NON abbia un rinforzo trasversale rigido.

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

- Peso a tutto tondo in volo inferiore a 80 kg: distanza del moschettone 40 ± 2 cm,
- altezza 40 ± 1 cm Peso a tutto tondo in volo da 80 a 100 kg: distanza del moschettone 44 ± 2 cm, altezza 42 ± 1 cm
- Peso a tutto tondo in volo superiore a 100 kg: distanza del moschettone 48 ± 2 cm, altezza 44 ± 1 cm

Avvertim
ento

Un'imbracatura e le sue impostazioni (angolo posteriore, distanza del moschettone, speed bag, ecc.) possono influenzare in modo significativo il comportamento di volo di un parapendio.

3.3. Gamma di peso

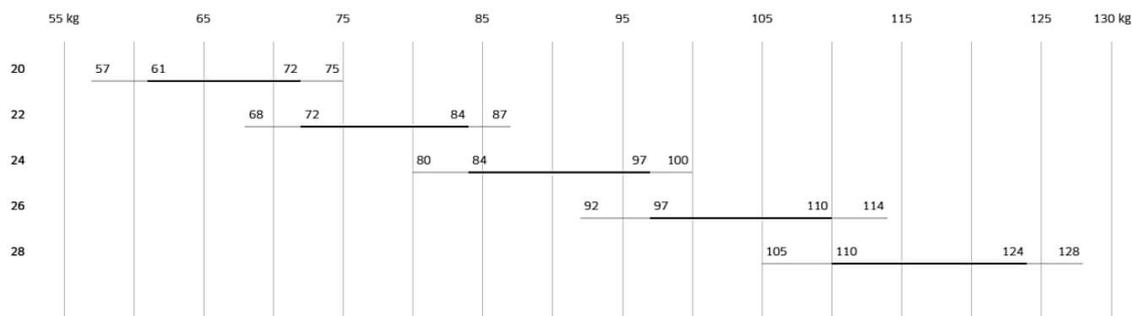
Il SIGMA DLS è disponibile in cinque dimensioni. Le gamme di peso per le diverse dimensioni delle ali sono elencate nella sezione "Dati tecnici". Le cifre riportate si riferiscono al peso totale al decollo. Ciò include il peso corporeo del pilota, compreso l'abbigliamento, nonché il peso di tutta l'attrezzatura (parapendio, imbracatura, strumenti, ecc. - tutto ciò che sta per volare).

Intervalli di peso senza soluzione di continuità

Il SIGMA DLS è stato progettato per intervalli di peso Seamless (continui), senza sovrapposizioni. Ciò significa che ogni particolare peso in volo è presente in una sola dimensione di aliante. Queste gamme di peso SIGMA DLS Ideal Takeoff offrono il miglior compromesso tra velocità e prestazioni in salita per tutte le condizioni normali, per ogni dimensione della vela.

Volare al di fuori dei Seamless Weight Ranges, in altre parole vicino ai limiti di peso inferiori o superiori certificati, può alterare il comportamento di volo e la maneggevolezza di un parapendio, ma senza compromettere la tua sicurezza. Le prestazioni di planata rimangono le stesse su una gamma completa di pesi, ma le prestazioni in salita sono modificate.

Se il SIGMA DLS vola al di fuori del suo Seamless Weight Range, nella parte superiore del suo Certified Weight Range, il carico alare più elevato aumenterà la sua velocità di trim e produrrà caratteristiche di volo più dinamiche e agili.



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

Volare con un aliante bagnato crea il rischio di stallo profondo. Lo stallo profondo è spesso il risultato di una combinazione di fattori. Il peso della calotta bagnata aumenta, e questo aumento di peso aumenta l'angolo di attacco, il che mette sempre la vela più vicina al limite di stallo profondo. In aggiunta a ciò, le gocce d'acqua sulla superficie superiore hanno un effetto dannoso sul flusso laminare dello strato limite vicino al bordo d'attacco, che riduce nettamente il coefficiente di portanza massimo. Se anche la vela bagnata viene fatta volare al suo limite di peso inferiore, c'è un ulteriore piccolo effetto di aumento dell'angolo di incidenza, così come c'è una velocità inferiore a causa del ridotto carico alare.

Al fine di evitare il rischio di stallo profondo con una vela bagnata, la vela dovrebbe essere frenata il meno possibile, e le orecchie grandi non dovrebbero essere utilizzate affatto. Come ulteriore misura preventiva, applicare una barra di velocità moderata (25–40 %). Queste azioni hanno un piccolo effetto nel ridurre l'angolo di attacco. Se la vela bagnata va in stallo profondo, dovresti recuperare usando solo la barra della velocità. Vedere anche la sezione "Stalla profonda".

3.5. Sovraccarico

Quando si utilizza il prodotto c'è sempre il rischio di un sovraccarico imprevedibile in volo, ad esempio causato da condizioni di volo o da un urto a sorpresa in aria. In rari casi il prodotto potrebbe subire danni. Questo è particolarmente deludente in quanto, di solito, né il produttore né il pilota possono essere ritenuti responsabili. I prodotti leggeri tendono ad essere più suscettibili ai danni dovuti a uno stress eccessivo.

Info
rma
zion
i

In caso di danni, contatta il tuo rivenditore e lui ci contatterà. Ci sforziamo di essere accomodanti in questi casi e lavoriamo insieme per trovare la migliore soluzione possibile. Questo è individuale e dipende dalla valutazione di ciascun caso.

3.6. Verricello



Il SIGMA DLS è adatto per il varo con verricello. Quando si decolla in condizioni di assenza di vento, assicurarsi che il parapendio sia disposto a forma di arco o addirittura a cuneo (per evitare il rischio di rosettamento dell'aliante).

Il lancio con il verricello è consentito solo se:



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

3.7. Acrobazia

Durante lo sviluppo del SIGMA DLS, l'attenzione si è concentrata sulle buone caratteristiche per il volo in termica e sulla facilità e sicurezza di pilotaggio.

Supponendo un'adeguata capacità di pilotaggio e una tecnica corretta, il SIGMA DLS si presta bene a volare manovre come wingover, SAT, elicotteri e spirali asimmetriche. L'ala è stata testata con il consueto fattore di carico di 8G, ma non è particolarmente rinforzata per la forza industriale.

Tieni presente che le manovre dinamiche mettono a dura prova la struttura e possono accorciare la vita dell'aliante. Ciò significa che un controllo regolare del parapendio è essenziale per la tua sicurezza. Inoltre, ci saranno i requisiti speciali del tuo paese da rispettare.

3.8. Volo in tandem

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

3.9. Paramotore

Il SIGMA DLS non è certificato per il paramotore.

4. INTRODUTTIVA

4.1. Consegna

Ogni parapendio ADVANCE deve essere pilotato dal rivenditore prima della consegna per verificare le impostazioni e l'assetto corretti. Il maccendiere inserisce infine la data del primo volo sul cartello del tipo fissato su una costola al centro dell'ala. Questo articolo 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 nel tuo account MyADVANCE entro e non oltre 10 giorni dall'acquisto per beneficiare dell'estensione della garanzia ADVANCE. Maggiori informazioni alla voce "Garanzia".

4.1.1. Ambito di consegna

La consegna del SIGMA DLS include una COMPRESSBAG DLS, un kit di riparazione, una mini-manica a vento e un opuscolo «Per iniziare».



4.2. Impostazioni di base

Al momento della consegna, la configurazione di base del SIGMA DLS sarà quella delle impostazioni di assetto che il team di test ADVANCE ha ritenuto migliori. Anche in questa condizione è stata ottenuta la certificazione. Qualsiasi alterazione o cambiamento al parapendio, come l'alterazione della lunghezza delle linee o l'installazione di diversi riser o quicklink, comporterà la perdita della certificazione della vela.

Avvertimento Non modificare la tua vela: non sarà più certificata.

Regolazione delle tubazioni dei freni

Lasciare il SIGMA DLS nelle impostazioni di fabbrica. Le lunghezze delle linee dei freni sono state impostate per una maneggevolezza ottimale, come stabilito dal nostro team di test. La corsa libera delle linee dei freni assicura che il bordo d'uscita rimanga non frenato durante il decollo, in volo completamente accelerato e quando si utilizzano le maniglie a C.

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

Informazioni Si consiglia un nodo a bolina per fissare le maniglie.

4.3. Sistema di velocità

Indicatore di prestazioni di velocità (SPI)



La planata ottimale tra due termiche richiede una scelta continua della velocità della vela in funzione della componente di vento contrario attuale, della qualità prevista per la prossima salita e dell'influenza dell'aria che affonda. Il sistema di velocità (acceleratore) SIGMA DLS è dotato di un indicatore di prestazioni di velocità (SPI) che aiuta il pilota a scegliere la velocità di volo ideale. Sul retro delle alzate posteriori sono indicate tre posizioni: folle/0 %, 50 % e 100 %. A seconda dei parametri rilevanti, la posizione SPI scelta può essere impostata con precisione. Le linguette rosse sui montanti anteriori indicano la posizione selezionata rispetto ai contrassegni SPI.

Info
rma
zion
i

Grazie alla sua elevata stabilità, il SIGMA DLS può essere volato accelerato in leggera turbolenza senza problemi. La scelta della velocità accelerata per la migliore planata gioca un ruolo importante per questa vela ad alte prestazioni.

Ciascuna delle posizioni SIGMA DLS SPI ha un'icona con un valore per il vento contrario, la salita prevista e il tasso di caduta. Queste posizioni indicate sono efficaci solo per uno dei loro tre valori, presi isolatamente – considerati da soli. Ciò significa che a quella posizione si applica il vento contrario, o il tasso di salita previsto, o il tasso di affondamento. Il principio SPI si basa sulla semplice teoria McCready Speed-To-Fly (utilizzando vento contrario e avvallamento) e estesa (inclusa la velocità di salita prevista)

Avvertim
ento

Anche se il SIGMA DLS ha un alto grado di stabilità nel volo accelerato, dovresti usare solo la speedbar con cui ti senti a tuo agio.

Info
rma
zion
i

Anche se volare con vento contrario (15–20 km/h) ti dà la sensazione che le tue prestazioni in planata siano gravemente compromesse, tieni presente che un forte affondamento (più di 2 m/s) ha un effetto negativo relativamente più forte.



Impostazione del sistema di velocità

L'indicatore di velocità (SPI) fornisce un'indicazione della relazione tra la portata dell'acceleratore e la curva



polare della vela, e indica anche se l'applicazione della barra di velocità/loop è simmetrica. Ti aiuta anche a impostare il tuo sistema di velocità. Imposta la lunghezza delle tue linee di velocità in modo da poter utilizzare l'intera corsa del sistema di velocità, e che l'indicatore rosso mostra il 100% quando il secondo gradino della Speedbar/loop è completamente esteso.



Questa impostazione dovrebbe significare che il primo piolo raggiunge circa la posizione del 50%.

Avvertim
ento

Il sistema di velocità è regolato correttamente quando è possibile utilizzare l'intera corsa disponibile sulle bretelle. Assicurati che le linee di velocità non siano impostate troppo corte, causando così la pre-accelerazione dell'ala per tutto il tempo!

5. CARATTERISTICHE DI VOLO

Ti consigliamo di effettuare i tuoi primi voli con il tuo nuovo aliante in condizioni tranquille, in un'area di volo familiare. Qualche pull-up in un sito facile ti darà fiducia nelle qualità di maneggevolezza del SIGMA DLS, fin dall'inizio.

5.1. Decollo

Il comportamento di decollo SIGMA DLS è molto fluido e facile sia per i decolli in avanti che in retromarcia. Il tettuccio si gonfia rapidamente e si alza progressivamente, senza arretrare.

Le linee SIGMA DLS big ear hanno i propri attacchi. Il decollo SIGMA DLS si ottiene utilizzando gli A-bretell. Il tettuccio si riempie in modo affidabile dal centro e sale eccezionalmente dritto con poco sforzo.

Il SIGMA DLS sale eccezionalmente facilmente, quindi è molto importante che tu adatti la tua tecnica di pull-up alle condizioni meteorologiche e alla pendenza del pendio. Ciò significa:

- In caso di vento intenso e/o su terreni ripidi, il SIGMA DLS richiede poco o quasi nessun tiro iniziale (basta portarlo verso l'alto).
- In assenza di vento e/o su terreno pianeggiante un impulso più ragionevole sarebbe sensato.

5.1.1. Collegamento delle bretelle

Le bretelle del tuo parapendio hanno il "Easy Connect System" compatibile con le imbracature ADVANCE, che ti aiuta a collegare le bretelle. Ogni riser ha cuciture colorate che corrono sul retro del riser, rosso per sinistra e blu per destra, nella direzione di volo. La cucitura colorata rivolta verso il pilota e l'alzata che corre pulita verso l'alto verso le linee confermano che l'alzata non è stata collegata con una torsione di 180 gradi.

Il "sistema Easy Connect" consente anche di agganciarsi mentre si è rivolti verso l'ala, questo può essere utile per un decollo inverso in caso di vento.



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

5.1.2. Preparazione al decollo e controlli

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



1. Imbracatura e casco allacciati, riserva OK?
2. Linee libere?
3. Il tettuccio è aperto?
4. Direzione e forza del vento valutate?
5. Lo spazio aereo e il campo visivo sono chiari?

**Allu
dere**

Per ottenere l'ala nella forma giusta per il decollo, procedi come segue: tira le linee dei freni mentre stai ordinando le linee fino a quando la calotta non raggiunge la forma perfetta a banana.

**Avvertim
ento**

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

5.1.3. Decollo con vento leggero (decollo in avanti)

Il SIGMA DLS necessita solo di un moderato impulso di pull-up anche con vento leggero. Non è necessario fare un passo indietro e "correre contro le linee". Guidare l'aliante verso l'alto con una pronunciata inclinazione in avanti, ma senza tirare troppo sulle bretelle A, fino a quando il tettuccio non è sopra la testa. Durante la fase di pull-up qualsiasi correzione direzionale dovrebbe essere effettuata solo muovendosi con decisione sotto l'ala, senza utilizzare i freni. Dopo le correzioni necessarie e un soddisfacente controllo visivo, alcuni passi decisi con una buona inclinazione in avanti consentiranno di ottenere 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 consigliato principalmente per venti più forti. Durante il pull-up è necessario camminare verso il SIGMA DLS se necessario per controllarne la velocità di aumento. Girarsi e decollare con il SIGMA DLS si rivelerà quindi facile.

**Allu
dere**

Giocare con la vela su un terreno pianeggiante con un po' di vento dà una buona sensazione per la vela. Puoi conoscere molto bene le caratteristiche del SIGMA DLS e provare decolli, stalli, tiri in avanti, tendenze e collassi, rimanendo al sicuro a terra. Il team di test ADVANCE ha un motto: un'ora di allenamento a terra vale 10 voli in alto. Ma tieni presente che la pratica a terra mette l'uso sull'aliante.

5.2. Volo normale

In aria calma, la migliore scorrevolezza del SIGMA DLS si ottiene con i freni completamente rilasciati. Una leggera frenata porta la vela alla sua condizione di minimo affondamento. Quando si vola con vento contrario, attraverso l'aria discendente o quando si procede verso la termica successiva, le prestazioni di planata saranno notevolmente migliorate dall'uso appropriato del sistema di velocità.

Nonostante l'elevata stabilità dell'ala, si raccomanda uno stile di volo attivo: i crolli possono essere quasi completamente evitati. Ciò significa mantenere la vela leggermente frenata direttamente sopra di te; in altre parole, contrastando i disturbi di rollio e beccheggio.

- Quando l'angolo di incidenza aumenta (ad esempio l'ala oscilla all'indietro quando si entra in una termica) le linee dei freni devono essere brevemente rilasciate completamente, fino a quando la vela non ritorna alla sua posizione sopra la testa.
- Quando l'angolo di incidenza si riduce (ad esempio l'aliante spara in avanti) l'ala deve essere frenata brevemente e con forza.

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



5.3. Volo di virata

Il SIGMA DLS ha una corsa dei freni breve e precisa durante lo sterzo. Risponde in modo molto diretto e progressivo

8 / 25



aumentando gli input di sterzata, non appena viene ripresa la corsa a vuoto nelle tubazioni dei freni. Lo spostamento attivo del peso assiste efficacemente lo sterzo. L'angolo di inclinazione inclinata può sempre essere aumentato, stabilizzato o ridotto dal carico della linea del freno.

Il SIGMA DLS è un compagno molto piacevole in termica. Non è necessario correggere i grandi movimenti di beccheggio, e questo migliora notevolmente il comportamento in arrampicata e quindi le prestazioni. Durante la termica, scegliere l'angolo di inclinazione desiderata e il raggio corrispondente, e cercare di lasciare che l'aliante giri costantemente in questo assetto. Il freno esterno deve essere utilizzato per stabilizzare la punta dell'ala e, in particolare, controllare la velocità di virata.

Qualsiasi cosa più forte rallenterà l'estremità alare e perderà le buone qualità di guida della vela.

Avvertimento Per mantenere una buona manovrabilità, assicurati di far volare il tuo SIGMA DLS con una velocità sufficiente mentre giri in termica, senza troppo freno esterno.

Informazioni In caso di rottura di una linea dei freni, il SIGMA DLS può essere guidato con un uso attento delle maniglie a C.

5.4. Volo accelerato / Maniglie a C

Il SIGMA DLS rimane estremamente stabile anche in volo accelerato. Tuttavia, i parapendio operano con un angolo d'incidenza 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 collasso può essere più dinamico (vedi anche la sezione "Crolli").

In caso di forti turbolenze durante il volo in accelerazione, rilasciare completamente la barra della velocità prima di azionare il freno stabilizzatore necessario. L'elevato grado di stabilità strutturale del SIGMA DLS gli consente di volare in aria normalmente turbolenta durante l'accelerazione. La barra di velocità attiva dovrebbe essere impiegata per regolare l'angolo di incidenza in queste condizioni, invece del freno. In questo modo è possibile ridurre al minimo i disturbi dell'assetto di beccheggio e mantenere prestazioni di planata ottimali. Vedere anche la sezione "Sistema di velocità".

Quando l'angolo di incidenza aumenta (ad es. l'ala si inclina all'indietro quando si entra in portanza), premere brevemente più forte la barra della velocità; Quando l'angolo di incidenza diminuisce (ad es. l'ala si inclina in avanti), rilasciare la barra della velocità.

Avvertimento Anche se il SIGMA DLS è molto stabile nel volo accelerato, dovresti usare solo la barra di velocità di cui ti senti soddisfatto!

Alludere Assicurati che il freno non sia azionato contemporaneamente alla barra di velocità, altrimenti ti troverai nella peggiore situazione di planata possibile, senza ottenere alcun vantaggio.

Alludere Scegli sempre una velocità adatta per la migliore planata tenendo conto del vento contrario effettivo, del tasso di caduta (aria in discesa) e della prossima salita prevista.

Utilizzo delle maniglie a C

Il SIGMA DLS è dotato di un nuovo sistema di impugnatura a C facile (connessione rivestita in neoprene sulle bretelle a C). È possibile sterzare utilizzando queste maniglie a C al posto delle linee dei freni, dalla velocità di trim fino al 100% della barra della velocità. Lo sterzo e il volo attivo con le bretelle a C (maniglie) hanno meno effetto sulle prestazioni rispetto all'uso dei freni per lo stesso scopo: frenano l'ala in modo più efficiente rispetto



a tirare il bordo d'uscita verso il basso; Quindi si perde meno velocità. Sebbene funzionino anche aumentando l'angolo di incidenza, questo aumento relativo alla velocità è inferiore a quello risultante da un normale input del freno.

L'uso delle maniglie a C non è necessario alla velocità di trim, ma è possibile utilizzarle per lievi correzioni di rotta o curve. Tuttavia, durante lo scorrimento completamente accelerato le maniglie a C diventano utili. Ti dicono in modo molto diretto cosa sta succedendo alla chioma. È possibile utilizzarli per il volo attivo in quanto avvisano immediatamente dell'imminente disturbo della calotta in modo da poter prevenire un problema all'inizio in un modo che riduce solo leggermente le prestazioni. A velocità, lo sterzo è anche molto efficace con le maniglie a C.



Afferra i riser a C con tutta la mano e posiziona la mano sulla connessione dell'impugnatura a C rivestita in neoprene. Importante con le impugnature a C: tirare in modo che anche il riser B venga tirato verso il basso. Assicurati di aver prima srotolato i freni. Tirando con cautela e poi rilasciando è possibile opporsi a un movimento di beccheggio in avanti in caso di leggera turbolenza. Inoltre, è possibile compensare la riduzione della pressione della calotta, ad esempio come avviene generalmente prima di un collasso.



Info
rma
zion
i

L'apprendimento di una tecnica C-handle efficiente e istintiva richiede molta pratica ed esperienza. Provalo lentamente.

Avvertim
ento

Le impugnature a C devono essere azionate con cura e discrezione. Come per altre attività di parapendio, anche una trazione troppo brusca e troppo brusca rischia di bloccarsi.

Avvertim
ento

Il comando con impugnatura a C è consigliato solo per scivolare in aria calma o leggermente turbolenta. In condizioni molto turbolente, ADVANCE consiglia di rilasciare la barra della velocità (e le maniglie a C) e di volare attivamente solo con i freni.

5.5. Crolla

5.5.1. Collasso asimmetrico

Con una tecnica di volo attivo in condizioni di volo normali, i crolli possono essere quasi completamente prevenuti. L'ala fornisce un feedback molto preciso della calotta e rende possibile percepire un collasso imminente nella fase iniziale, aiutando così la reazione tempestiva del pilota. In caso di collasso, l'ala si piegherà in modo prevedibile e progressivo dalla punta dell'ala verso il centro.

Tuttavia, se l'aliante subisce un collasso asimmetrico alla velocità di trim, reagirà a crolli del 50 % o più con una leggera tendenza alla virata, consentendo di mantenere facilmente la rotta con un leggero controsterzo. Normalmente, l'ala si riaprirà senza l'azione 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. Il comportamento

ADVANCE



Reliable Paragliding Equipment
advance.swiss

in virata causato da un collasso a piena velocità è più dinamico, ma può essere ben controllato.

Se un crollo è lento a riaprirsi, una trazione profonda ma veloce sul freno laterale chiuso aiuterà. È importante

10 / 25



Rilasciare nuovamente il freno per consentire all'aliante di mantenere la sua velocità di volo. Fai attenzione con il freno sul lato aperto e applica solo quanto basta per rimanere dritto, in modo da non bloccare l'ala.

I wingover mal volati possono causare il piegamento di un'estremità alare verso l'interno dal lato, facendola impigliare nelle linee e creare una cravatta. A causa dell'elevata resistenza che producono, le cravatte possono portare a una forte rotazione (spirale). Arrestare l'aumento della velocità di rotazione con la quantità necessaria di freno esterno. Quindi apri la punta dell'ala sconvolta tirando la linea stabilo arancione. Lo sgombero di una cravatta può anche essere fatto più rapidamente "pommando". Il freno appropriato deve essere azionato al 75% della corsa del freno entro un massimo di due secondi e quindi rilasciato immediatamente.

Avvertim
ento

Se si desidera effettuare un collasso accelerato durante l'addestramento sulla sicurezza, si consiglia di procedere lentamente, iniziando con tentativi non accelerati e poi parzialmente accelerati.

5.5.2. Collasso simmetrico (collasso frontale)

Dopo un collasso spontaneo o provocato da un riser A, il flusso d'aria si stacca dal profilo e la calotta si inclina all'indietro. Il pilota torna sotto dopo un breve ritardo. Aspettate, senza frenare, fino a quando l'ala è di nuovo sopra di voi e ritorna al volo normale. Dopo un grande crollo, la riapertura può essere ritardata, ma non incoraggiare forzatamente la riapertura con l'uso di freni eccessivi, a causa del rischio di uno stallo completo.

Avvertim
ento

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

Avvertim
ento

Dopo un collasso frontale provocato in modo molto impulsivo in configurazione accelerata (ad esempio durante l'addestramento SIV) può succedere che la parte anteriore del tettuccio 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, quindi preparati a controllare l'ondata in avanti.

5.6. Discese rapide

Per una discesa rapida ed efficiente, il team di test ADVANCE consiglia le orecchie grandi (con o senza barra di velocità) o l'immersione a spirale: la scelta dipende dalla situazione.

Allu
dere

Le discese veloci dovrebbero essere praticate di tanto in tanto in condizioni di tranquillità, in modo che non diventino emergenze quando ne hai bisogno.

5.6.1. Collasso simmetrico delle punte delle ali (grandi orecchie)



Le linee SIGMA DLS big ear hanno i propri attacchi. Per l'applicazione, tirare energicamente verso il basso i fili A esterni. Le estremità delle ali si piegheranno e possono essere facilmente tenute in questa posizione. La velocità di discesa può essere aumentata utilizzando il sistema di velocità mentre vengono applicate le orecchie grandi. A seconda della situazione, l'aliante può essere guidato utilizzando lo spostamento del peso. Per riaprire, rilasciare entrambe le linee A contemporaneamente. L'apertura può essere accelerata con una leggera trazione (pompa) sul freno. Apri le orecchie una alla volta.

Informazioni

Le orecchie grandi sono possibili anche utilizzando due linee (per lato) con il SIGMA DLS. Qui è importante che anche la vela sia accelerata e che il bordo d'uscita non debba essere frenato!
Attenzione: la manovra può essere impegnativa.

Avvertimento

Non volare a spirale o bruschi cambi di direzione con grandi orecchie applicate; L'aumento del carico trasportato da un minor numero di linee può danneggiare la struttura.

Avvertimento

Tieni presente che volare con grandi orecchie avvicina la stalla. Fai attenzione alle linee dei freni quando vengono applicate le orecchie grandi e non utilizzare questo metodo di discesa se l'ala è bagnata. Vedi anche la sezione "Volare con un parapendio bagnato"

Alludere

Se vuoi perdere altezza il più rapidamente possibile e allo stesso tempo volare via da un'area problematica, ti consigliamo quanto segue: applica orecchie grandi e usa la barra di velocità più possibile in base alle condizioni.

5.6.2. Tuffo a spirale

Per il modo più comodo di farlo, si consiglia una posizione seduta neutra senza spostamento attivo del peso e una distanza tra i moschettoni alla larghezza delle spalle (circa 45 cm).

Entrare nella spirale tirando progressivamente un freno. La testa e il campo visivo devono essere diretti nella direzione di virata. All'aumentare dell'angolo di inclinazione, aumenteranno anche la velocità di virata, la velocità 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 la vela compie una virata normale che si stringe progressivamente, con l'aumentare dell'angolo di inclinazione. Nella seconda fase il parapendio entra in modalità spirale. Ciò significa che l'ala si tuffa in avanti e assume una traiettoria di volo più verticale. Durante questa fase della manovra cerca di mantenere una posizione seduta neutra e lascia il posto alla forza centrifuga: il tuo corpo verrà tirato verso l'esterno della curva.



Per recuperare, mantenere la posizione di seduta neutra e rilasciare progressivamente il freno interno. Il tuo peso corporeo sarà in qualche modo inclinato verso l'esterno. In uscita da un'immersione a spirale ad alte velocità verticali e di rotazione è indispensabile un po' di assistenza con il freno esterno. Un attento rilascio del freno interno impedirà alla vela di recuperare troppo rapidamente, inclinandosi così eccessivamente all'indietro prima di tuffarsi davanti se la virata si ferma con troppa velocità residua. Assicurati di iniziare il recupero con molta altezza dal suolo. In generale dovresti concedere lo stesso tempo di recupero che hai impiegato per entrare nella manovra, ma ricorda che la velocità verticale sarà maggiore e verrà utilizzata molta più altezza!

- Avvertimento** Il SIGMA DLS esce da solo da una picchiata a spirale solo se il pilota è in posizione seduta neutra. Da una spirale ripida con un elevato tasso di caduta – superiore a 14 m/s – il recupero richiede un freno esterno attivo con spostamento del peso verso l'esterno allo stesso tempo.
- Avvertimento** Lo spostamento del peso all'interno della curva si traduce in una maggiore accelerazione e in una rotazione continua e stabile. In questo caso, per terminare la manovra è necessaria una controfrenata attiva con trasferimento simultaneo del peso all'esterno della curva (spingere il corpo verso l'esterno).
- Avvertimento** Il SIGMA DLS è omologato per imbracature del gruppo GH (senza rinforzo rigido a croce). Le imbracature del gruppo GX (con rinforzo incrociato) o quelle con punti di sospensione molto bassi (moschettoni) possono modificare drasticamente le caratteristiche di volo in una spirale.
- Avvertimento** Non volare in picchiate a spirale o cambi di direzione aggressivi con grandi orecchie applicate: il carico alare sollevato trasportato da un minor numero di linee può danneggiare l'aliante.
- Avvertimento** Dopo essersi ripreso da un'immersione a spirale, potrebbe essere che il pilota voli nella turbolenza che ha causato. Vola attivamente per evitare un collasso.

5.6.3. Stallo B

L'intera struttura del parapendio e la sua forma del profilo sarebbero stati fortemente sollecitati da uno stallo B. Si consiglia di non eseguire regolarmente le bancarelle B. Se si vola con uno stallo B, il recupero richiede che le linee B vengano completamente rilasciate senza esitazione, in modo che il volo normale venga ripreso entro 2 secondi. Lo stallo B è difficile per i piloti leggeri a causa dell'elevata forza richiesta.

5.7. Stallo

5.7.1. Stallo unilaterale (spin)

Quando si gira strettamente in termica, il SIGMA DLS indica chiaramente, aumentando fortemente il carico frenante, il rischio di stallo. Anche così, se un'ala va in stallo, si sentirà una marcata riduzione del carico dei freni all'interno della virata. Se ciò accade, è necessario rilasciare immediatamente entrambe le linee dei freni, in modo che il SIGMA DLS possa tornare al volo normale da solo.

Se un'ala va in stallo completo, il parapendio andrà in rotazione / rotazione negativa. Il SIGMA DLS reagirà dinamicamente, ma sarà comunque gestibile dal pilota meno esperto. Anche così, a seconda della situazione da cui il parapendio può volare di nuovo, la reazione può essere piuttosto vigorosa (sparare in avanti con un rischio elevato di collasso). Il tettuccio può essere arrestato mentre si spara in avanti con una frenata ben ponderata. Il

Sebbene il SIGMA DLS risponda precocemente all'input del freno, ha una corsa del freno molto lunga e un carico del

13 / 25



Allu
dere

Fondamentalmente, in tutte le situazioni di volo fuori controllo, ma soprattutto all'inizio di uno stallo unilaterale, dovresti rilasciare immediatamente entrambi i freni completamente – mani in alto!

5.7.2. Stallo completo

Sebbene il SIGMA DLS risponda precocemente all'input del freno, ha una corsa del freno molto lunga e un carico del

14 / 25



il punto di stallo. Ciò significa un ampio margine di sicurezza per il pilota.

L'ingresso in uno stallo completo si ottiene tirando progressivamente e simmetricamente verso il basso entrambe le linee dei freni. La velocità di avanzamento si riduce. Riduzione del flusso d'aria e del rumore del vento.

Dopo aver raggiunto la velocità minima, il parapendio entra prima in una breve fase di stallo del paracadute. Quindi un ulteriore freno causerà il completo distacco del flusso d'aria e l'ala ricadrà in pieno stallo. Il SIGMA DLS ha un forte desiderio di volare di nuovo, ma è facile da tenere in mano. Si consiglia un mezzo avvolgimento dei freni per volare in stallo completo.

Per recuperare, il tettuccio deve essere pre-gonfiato. Per fare ciò, i freni devono, in un primo momento, essere rilasciati lentamente e simmetricamente e rilasciati completamente solo quando la pre-gonfiaggio è completa. Il SIGMA DLS vola via in modo relativamente pulito, senza sparare troppo in avanti.

Allu
dere

Come principio di base, è necessario rilasciare immediatamente e completamente entrambi i freni in tutte le situazioni fuori controllo, quindi essere pronti a controllare attentamente la sovratensione risultante.

5.7.3. Stallo profondo

Non è possibile stabilire uno stallo paracadute stabile, sia che sia tentato da un freno o da uno stallo B.

In caso di pioggia, o se la calotta è bagnata, il SIGMA DLS, come tutti i parapendii, è più vulnerabile allo stallo del paracadute. Se l'aliante bagnato dovesse andare in stallo paracadutato si dovrebbe recuperare solo accelerando utilizzando la barra della velocità. Vedi anche la sezione "Volare con un parapendio bagnato".

5.8. Atterraggio

Effettuare sempre un circuito di atterraggio adeguato con un approccio finale chiaramente definito. Man mano che il suolo si avvicina, aumentare progressivamente il freno per livellare la traiettoria di volo, prima di applicare il freno completo per arrestare completamente la velocità di avanzamento.

Avvertim
ento

Le ripide inversioni di virata portano a una forte oscillazione del pilota e non dovrebbero essere eseguite vicino al suolo.

Avvertim
ento

La frenata ridurrà la velocità e aumenterà il tasso di caduta, ma sicuramente limiterà seriamente la tua capacità di manovra.

Avvertim
ento

Scendere al di sotto della velocità minima porta allo stallo: questo dovrebbe essere indiscutibilmente evitato durante l'atterraggio dall'alto e durante l'avvicinamento finale.

Info
rma
zion
i

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

i

Info
rma
zion



D o l'atterraggio in acqua, il tettuccio può riempirsi rapidamente e diventare molto pesante. Il
o tettuccio deve essere sollevato dall'acqua dal bordo d'uscita, dando all'acqua la possibilità di
p esaurirsi. In caso contrario, potrebbe strapparsi sotto questo carico pesante insolito.

6. PIEGATURA E IMBALLAGGIO

6.1. Nozioni di base sull'imballaggio



Un'attenta piegatura e imballaggio è fondamentale per la vita del tuo SIGMA DLS e garantisce che i rinforzi strutturali siano mantenuti nelle migliori condizioni possibili.

Avvertim
ento

Durante la piegatura, il tessuto dell'aliante non deve essere trascinato inutilmente sul terreno o sottoposto ad altre sollecitazioni meccaniche.

Avvertim
ento

Le aste del profilo del bordo d'attacco in nylon o nitinol devono essere sempre piatte l'una sull'altra e non essere piegate durante l'imballaggio.

Info
rma
zion
i

Per l'assistenza alla piegatura, il centro di un'ala ADVANCE è inoltre contrassegnato da un'etichetta con logo sul bordo d'uscita.

Di seguito è riportato un elenco dei sistemi di imballaggio più comuni e i relativi confronti in termini di velocità, movimentazione e qualità della cura.

6.2. Utilizzo di una borsa interna (ad es. COMPRESSBAG)

I parapendio ADVANCE sono forniti di serie con una COMPRESSBAG (borsa interna).

Allu
dere

Per prima cosa piega la vela alla larghezza della borsa interna. Piega il risultato in modo che corrisponda alla lunghezza del COMPRESSBAG.

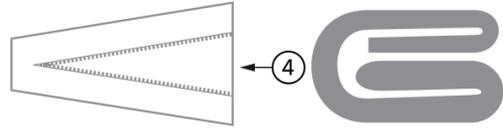
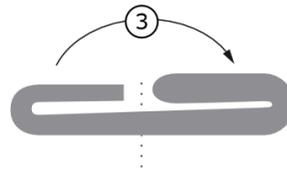
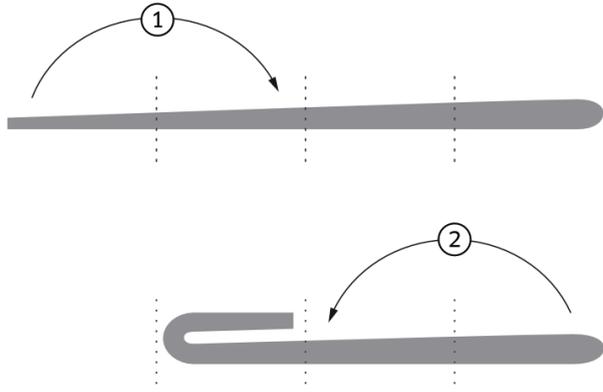
Allu
dere

Cambia regolarmente la tua scelta della linea centrale per la fase iniziale di piegatura, in modo che le stesse aree non siano sempre sollecitate.

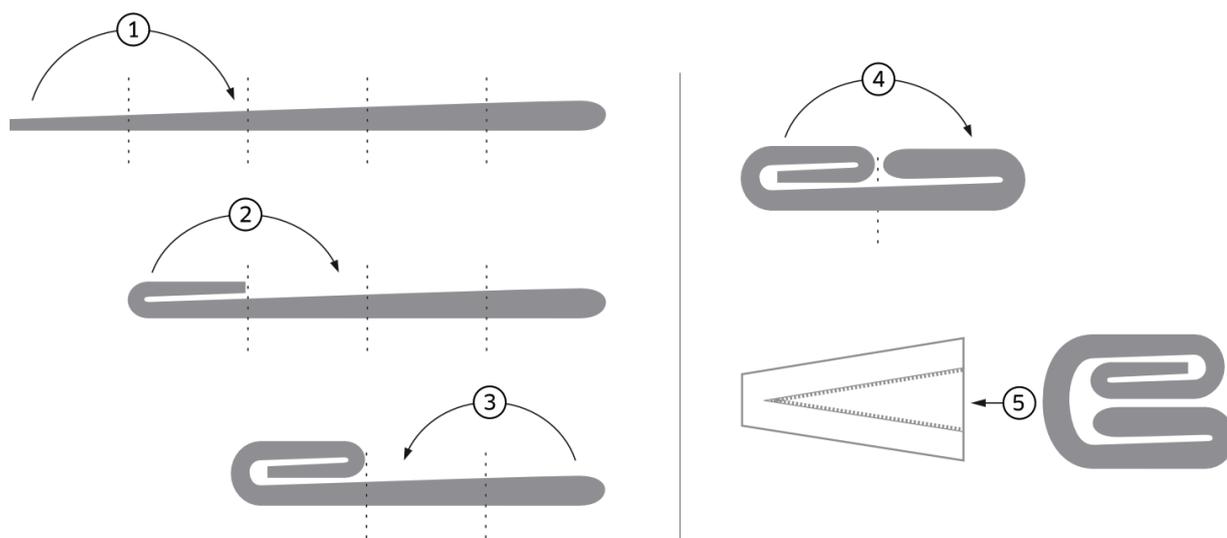
Allu
dere

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

ADVANCE



Reliable Paragliding Equipment
advance.swiss



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

6.3. Utilizzo di una sacca cellulare

L'imballaggio con una sacca cellulare è delicato per la vela e facile da fare. Evita di trascinare il tettuccio sul terreno. Una borsa tubolare mantiene la forma dell'aliante e ne migliora la durata.

Il prodotto corrispondente della gamma ADVANCE è il TUBEBAG: www.advance.swiss/it/prodotti/borse/100955

Alludere

Mentre sei a casa, rilascia la cinghia di compressione e riponi la tua vela nella sua TUBEBAG aperta.



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

6.4. Utilizzo di una sacca cellulare a compressione

Oltre ai vantaggi di un classico sacchetto per l'imballaggio delle celle, il FLATBAG DLS può essere compresso al massimo e si abbina perfettamente al LIGHTPACK DLS.

Il prodotto corrispondente della gamma ADVANCE è la FLATBAG: www.advance.swiss/it/prodotti/borse/100994

Alludere

Quando torni a casa, apri la cerniera FLATBAG e riponi la tua vela nella FLATBAG aperta.



Videoanleitung FLATBAG DLS:

<https://www.youtube.com/embed/EC3pAS8F5bw?si=tHViagvUye8AkkDJ>

7. MANUTENZIONE E CURA

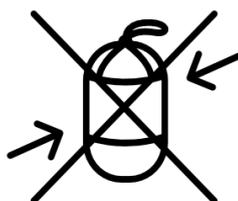
7.1. Immagazzinamento



DON'T STORE
WET



AIR PERIODICALLY
OR STORE OPEN



DON'T STORE
COMPRESSED



DON'T LEAVE IT
UNNECESSARILY
IN THE SUN

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

Alludere

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

Alludere

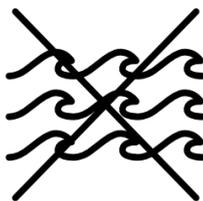
Lasciare asciugare un aliante bagnato o umido lasciandolo completamente disimballato a temperatura ambiente o all'aperto all'ombra.

7.2. Manutenzione

7.2.1. Pulitura



DO NOT USE
SOLVENTS FOR
CLEANING



AVOID
SEAWATER

Tutte le azioni di sfregamento e scorrimento accelerano il processo di invecchiamento del tessuto del parapendio. Il panno in nylon rivestito in PU è comunque resistente allo sporco.

Se la tua vela si sporca molto con terra, macchie d'erba, grasso, sterco di vacca, muffa, resina o altro sporco, basta pulire il tessuto con un panno morbido e umido. Quindi lasciare asciugare completamente l'aliante prima di riporlo.

17 / 25



È meglio usare delicatamente il borotalco sui residui di adesivo.

Alludere Pulisci l'aliante solo con acqua dolce. Non utilizzare solventi in nessun caso.

Alludere Se l'aliante si bagna di sale #Acqua, sciacquarlo accuratamente con acqua dolce.

7.2.2. Ispezione visiva

Come ogni dispositivo di volo, ogni parapendio dovrebbe essere ispezionato regolarmente dal suo pilota in modo che eventuali danni alla calotta, ai punti di sospensione, alle cime, alle bretelle, ecc. possano essere rapidamente rilevati e riparati. Vedere il capitolo Riparazioni. Soprattutto dopo l'atterraggio di un albero, o quando la chioma è stata trascinata sul terreno, il parapendio deve essere ispezionato visivamente in dettaglio per verificare che non sia danneggiato, prima di volare di nuovo.

7.2.3. Tubi dei freni

Impacchi e torsioni

Ogni volta che un pilota fa un avvolgimento della linea del freno, quella linea viene attorcigliata. Le girelle metalliche inserite tra l'impugnatura e la linea del freno possono rilasciare questa torsione in una certa misura, ma solo parzialmente, e il volo di routine con torsioni incoraggia una "serie" permanentemente attorcigliata in una linea del freno. Alcuni alianti leggeri ADVANCE non hanno girelle in metallo. Controlla regolarmente le linee dei freni per verificare la presenza di torsioni e srotolare, in modo che siano naturalmente dritte quando vengono scaricate.

Avvertimento In casi estremi, una linea del freno con più avvolgimenti può accorciarsi di diversi centimetri in volo, influenzando così il comportamento di stallo del parapendio.

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

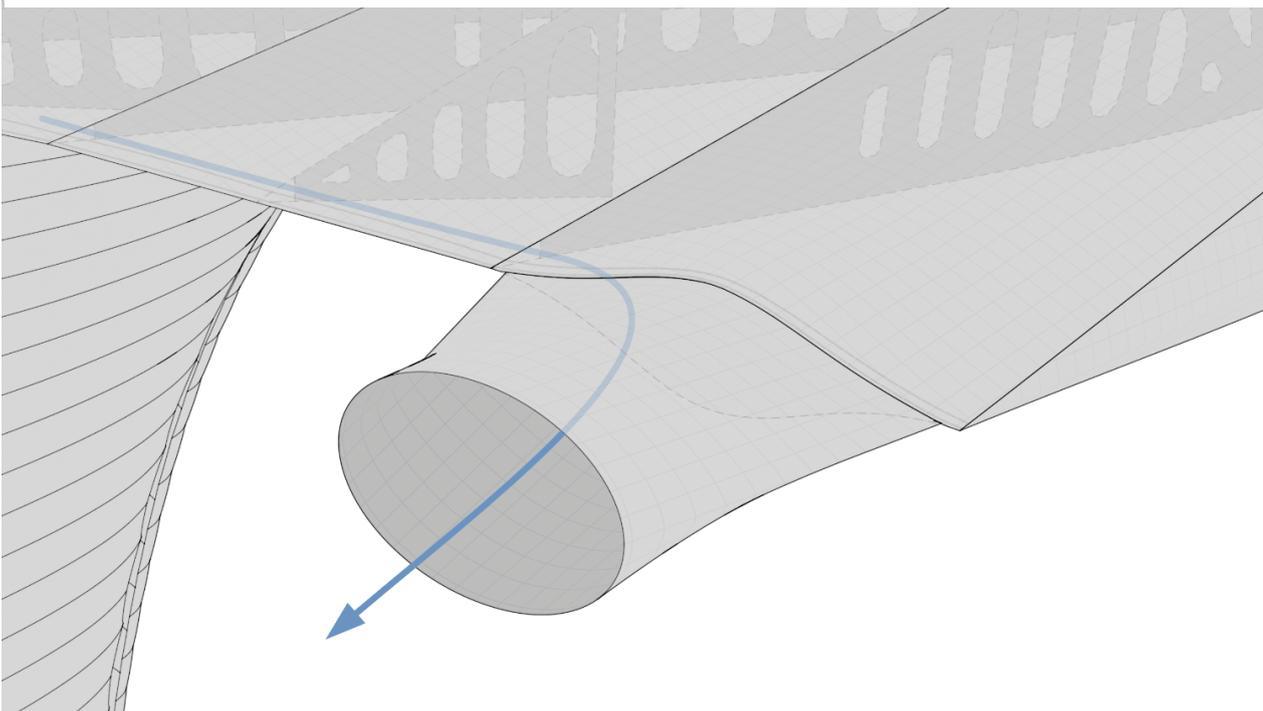
Danno

Una tubazione del freno danneggiata, indicata dall'abrasione o dalla rottura del coperchio, deve essere sostituita immediatamente, insieme al suo partner sull'altro lato. Le tubazioni dei freni di tutti i prodotti ADVANCE sono standardizzate e possono essere ordinate come pezzi di ricambio. Le istruzioni per il fissaggio delle tubazioni dei freni si trovano in appendice alla voce "nodi di bolina".

Alludere Se una linea del freno mostra danni ripetuti nello stesso punto, è necessario controllare la puleggia o l'anello a basso attrito per verificare la presenza di punti ruvidi.

7.2.4. Drenare polvere e sporco

Il SIGMA DLS è dotato di un canale di pulizia transcellulare diretto lungo il bordo d'uscita. I corpi estranei che potrebbero essersi accumulati lì, come polvere, sabbia e neve che si scioglie, possono essere rimossi secondo necessità. Aprire il velcro sugli stabilos per fornire un'uscita. Lo sporco e la polvere possono essere scossi a terra o rimossi automaticamente durante il volo. Dopo la rimozione, le uscite in velcro vengono nuovamente riposte.



7.2.5. Siti di usura

Guide del sistema di velocità sulle bretelle

Se il parapendio viene volato frequentemente accelerato, le linee di accorciamento delle bretelle possono mostrare segni di usura alle pulegge – sfilacciamenti o sfregamenti. Se si nota ciò, la linea deve essere sostituita da un rivenditore specializzato. Questa azione verrebbe intrapresa anche durante un'ispezione periodica, se necessario.

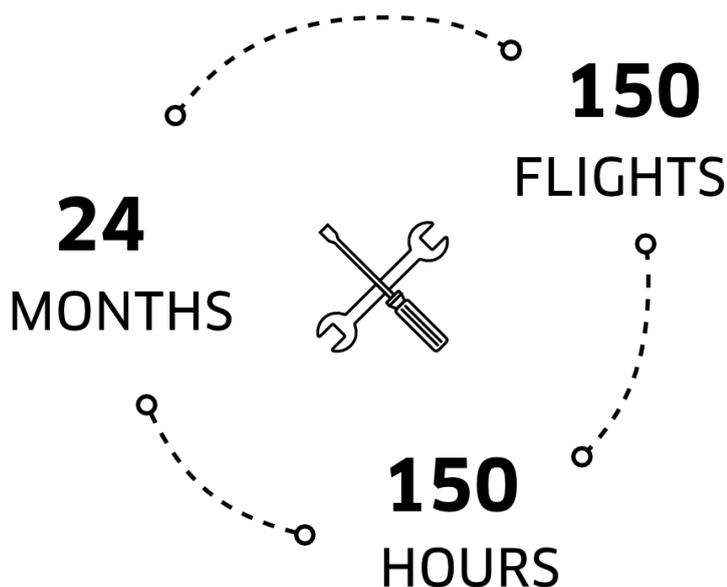
Chiusure rapide per riser (triangoli in plastica)

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

7.3. Ispezione dell'aliante

Il tuo SIGMA DLS deve essere controllato ogni 24 mesi, 150 ore di volo o 150 voli, a seconda dell'evento che si verifica per primo. Il controllo deve essere effettuato da un centro di controllo autorizzato ADVANCE, secondo le linee guida raccomandate.

Quando si effettua un'ispezione periodica dell'aliante, lo stato di tutti i materiali viene valutato con la massima cura secondo rigide linee guida. Al termine dell'ispezione, le condizioni generali del parapendio vengono valutate e registrate in un rapporto di prova. In caso di mancata osservanza di queste linee guida, l'estensione della garanzia ADVANCE decade.



7.4. Riparazioni

Riparazioni in genere

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

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

Il tuo parapendio viene consegnato con un kit di riparazione contenente Ripstop autoadesivo. Altre parti, come linee, maglie rapide, softlink o riser, possono essere acquistate presso il rivenditore ADVANCE, un centro di assistenza ADVANCE o direttamente da ADVANCE. Gli indirizzi sono su www.advance.swiss.

Riparazioni del baldacchino

Strappi fino a 3 cm di lunghezza e fori molto piccoli che non incontrano una cucitura, possono essere rattoppati con il Ripstop autoadesivo del kit di riparazione. Assicurati che la toppa sia ritagliata in una forma rotonda o ovale e che sia abbastanza grande da sovrapporsi generosamente al danno. Il pezzo simile di Ripstop appiccicoso all'interno della riparazione dovrebbe essere di dimensioni diverse.

Riparazioni di linea

Una linea danneggiata deve essere sostituita, senza eccezioni. L'opzione più semplice è quella di recarsi presso un centro di assistenza ADVANCE o il proprio rivenditore ADVANCE. In alternativa, è possibile ordinare la linea di ricambio specifica direttamente da ADVANCE o da un rivenditore ADVANCE e montarla da soli. Tutti gli indirizzi sono su: www.advance.swiss. Alla voce «Assistenza» su www.advance.swiss sono disponibili istruzioni dettagliate per identificare la vostra lenza in modo da poterla ordinare e poi montarla correttamente sull'anta.





Se un filo del bordo d'attacco si rompe o la sua cucitura si strappa, l'aliante deve essere portato in un centro di controllo ADVANCE dove il filo può essere sostituito o ricucito. Per garantire una lunga durata è importante che l'ala non possa cadere sul bordo d'attacco dopo l'atterraggio, altrimenti il tessuto può essere danneggiato dall'abrasione. Ma soprattutto c'è il rischio, come in tutti i parapendii, che i crossport possano strapparsi.

7.5. Disposizione

La protezione dell'ambiente gioca un ruolo importante nella scelta dei materiali e nella produzione di un prodotto ADVANCE. Utilizziamo solo materiali e tessuti atossici che vengono sottoposti a continue valutazioni di qualità e impatto ambientale. Quando l'apparecchiatura raggiunge la fine della sua vita utile, rimuovere tutte le parti metalliche (riciclaggio) e smaltire le cinghie e il materiale nelle strutture designate.

8. SERVIZIO & GARANZIA

8.1. Centro servizi ADVANCE

ADVANCE gestisce due centri di assistenza di proprietà dell'azienda che effettuano controlli e riparazioni di ogni tipo. Le officine con sede in Svizzera e in Francia sono manutentori ufficiali, che vantano un'esperienza pluriennale e un profondo know-how specifico del prodotto. La rete di assistenza mondiale ADVANCE comprende altri centri di assistenza autorizzati che forniscono gli stessi servizi. Tutte le strutture di servizio utilizzano esclusivamente materiali originali ADVANCE. Tutte le informazioni sui controlli e le riparazioni e i relativi indirizzi sono disponibili sul sito www.advance.swiss.

8.2. Supporto (sito web)

Su www.advance.swiss troverete informazioni dettagliate su ADVANCE e sui nostri prodotti, nonché i recapiti per qualsiasi domanda.

Hai anche la possibilità di registrare il tuo prodotto online fino a 10 giorni dopo l'acquisto per poter godere di tutti i vantaggi della garanzia ADVANCE. È inoltre possibile:

- Tieniti aggiornato sulle nuove scoperte relative alla sicurezza dei prodotti ADVANCE.
- Scarica il modulo di richiesta per il controllo presso ADVANCE in formato PDF per poter inviare il tuo prodotto.
- Per trovare una risposta a una domanda scottante nelle FAQ (domande frequenti).
- Iscriviti alla newsletter di ADVANCE per ricevere regolarmente aggiornamenti via e-mail su nuovi prodotti e servizi.

8.3. Conto online

Create un account MyADVANCE su www.advance.swiss/warranty e registrate il vostro prodotto direttamente online dopo l'acquisto.

Nell'account MyADVANCE troverai tutti i documenti del tuo prodotto in formato PDF, ad esempio il manuale, gli 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

Nell'ambito della garanzia ADVANCE, ci impegniamo a eliminare eventuali difetti dei nostri prodotti attribuibili a difetti di fabbricazione. Affinché possa essere presentata una richiesta di garanzia, ADVANCE deve essere informata immediatamente alla scoperta di un difetto e il prodotto difettoso deve essere inviato per l'ispezione. Il produttore deciderà quindi come eliminare un eventuale difetto di fabbricazione (riparazione, sostituzione di parti o sostituzione del prodotto).

In linea di principio, si applicano gli obblighi di garanzia legale del vostro paese. Se registri il tuo prodotto gratuitamente sul





il tuo paese!

Gli intervalli di garanzia e manutenzione iniziano dalla data del primo volo dell'aliante, registrata sulla targhetta di identificazione. Se non è evidente alcuna data, la data applicabile è quella in cui l'aliante è stato trasferito da ADVANCE al rivenditore ADVANCE. La garanzia ADVANCE non copre nessun altro reclamo. Reclami per danni derivanti da un uso negligente o scorretto del prodotto (ad es. manutenzione inadeguata, conservazione inadeguata, sovraccarico, esposizione a temperature estreme, ecc.) sono espressamente esclusi. Lo stesso vale per i danni attribuibili a un incidente o alla normale usura.

9. DATI TECNICI

9.1. Dati

SIGMA DLS		20	22	24	26	28
Superficie piana	m2	20.36	21.96	23.53	25.47	27.34
Superficie proiettata	m2	17.35	18.71	20.05	21.70	23.30
Peso al decollo certificato	Kg	57-75	68-87	80-100	92-114	105-128
Gamma di peso ideale	Kg	61-72	72-84	84-97	97-110	110-124
Peso dell'aliante	Kg	3.70	3.90	4.10	4.35	4.60
Rotazione	m	11.14	11.57	11.98	12.46	12.91
Intervallo proiettato	m	8.84	9.18	9.50	9.88	10.24
Proporzioni		6.1	6.1	6.1	6.1	6.1
Rapporto d'aspetto proiettato		4.5	4.5	4.5	4.5	4.5
Accordo massimo	m	2.30	2.39	2.47	2.57	2.66
Numero di celle		65	65	65	65	65
Certificazione		EN/LTF C				

9.2. Materiali

Esaminiamo e testiamo continuamente la varietà di materiali offerti. Come tutti i prodotti ADVANCE, il SIGMA DLS è stato progettato e prodotto secondo le scoperte e i processi più recenti. Abbiamo scelto i materiali con molta attenzione e tenendo conto dei più severi requisiti di qualità.

Bordo	Skytex 38 universale
Superficie superiore	Skytex 32 universale
Intradosso	Skytex 27 classico II
Striscia di design	Skytex 32 universale
Profili	Skytex 40 finitura dura, Skytex 32 finitura dura, Skytex 27 finitura dura
Profili non sospesi	Skytex 27 finitura dura
Diagonali	Skytex 40 finitura dura, Skytex 27 finitura dura
Nastri di tensione	Skytex 40 finitura dura
Linee principali	A-8001-230, -190, -130
Linee galleria	A-8001-130, -090, -070, -050
Tubi dei freni	A-8001-050, -070
Linee di sterzo	A-8001-190, A-7850-240
Stabilo	PUNTI 125
Alzate	PES/Technora 12mm
Collegamenti rapidi	MR Delta 3,5 mm / S12



9.3. Certificazione

9.3.1. Categoria

Il SIGMA DLS ha la certificazione EN/LTF C. I rapporti di prova possono essere scaricati da www.advance.swiss.

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

Durante lo sviluppo di un parapendio ADVANCE, l'accento è posto prima di tutto sul comportamento di volo e sul pilotaggio, e non esclusivamente sul test di certificazione. Il risultato è un prodotto a tutto tondo con la familiare maneggevolezza ADVANCE. Ciononostante, il rating di certificazione occupa una parte significativa delle specifiche che devono essere soddisfatte.

9.3.2. Aereo sportivo leggero

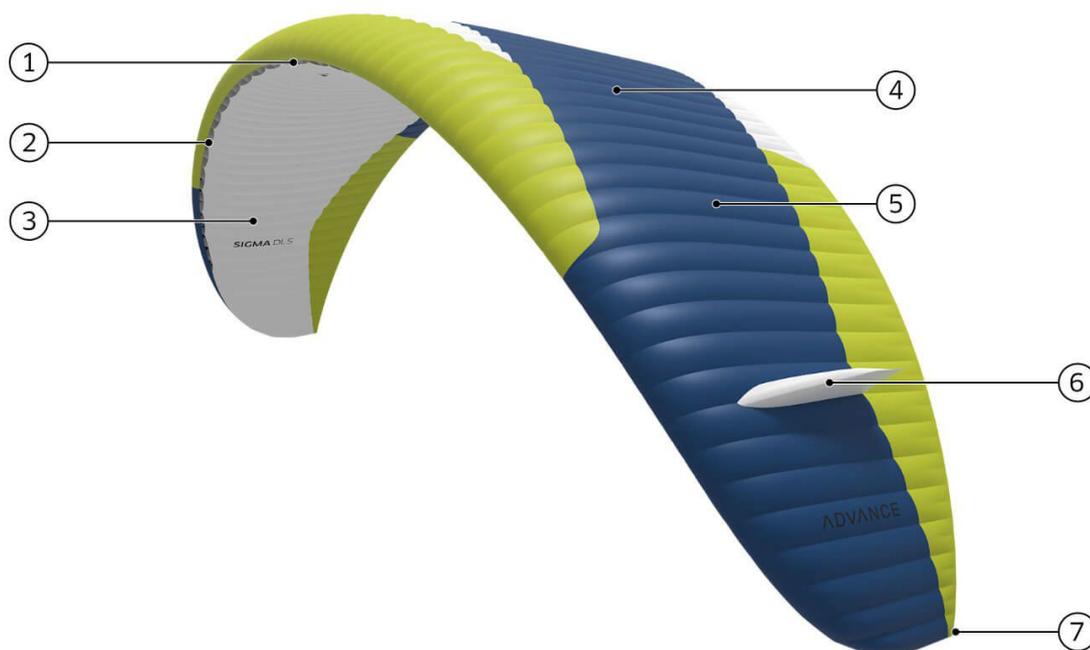
Il SIGMA DLS appartiene alla categoria "Aerei sportivi leggeri" con un peso a vuoto inferiore a 120 kg.

10. APPENDICE

10.1. Panoramica dei componenti

10.1.1. Parapendio

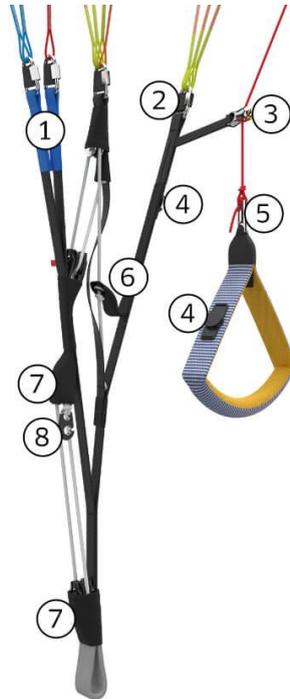
1. Targhetta
2. Prese d'aria
3. Intradosso
4. Superficie superiore
5. Cellule
6. Alette
7. Velcro di pulizia







1. Alzate ad A divise
2. Collegamenti rapidi e clip
3. Puleggia del freno
4. Clip magnetiche
5. Girevole
6. Maniglia a C
7. Pulegge del sistema di velocità
8. Ganci Brummel



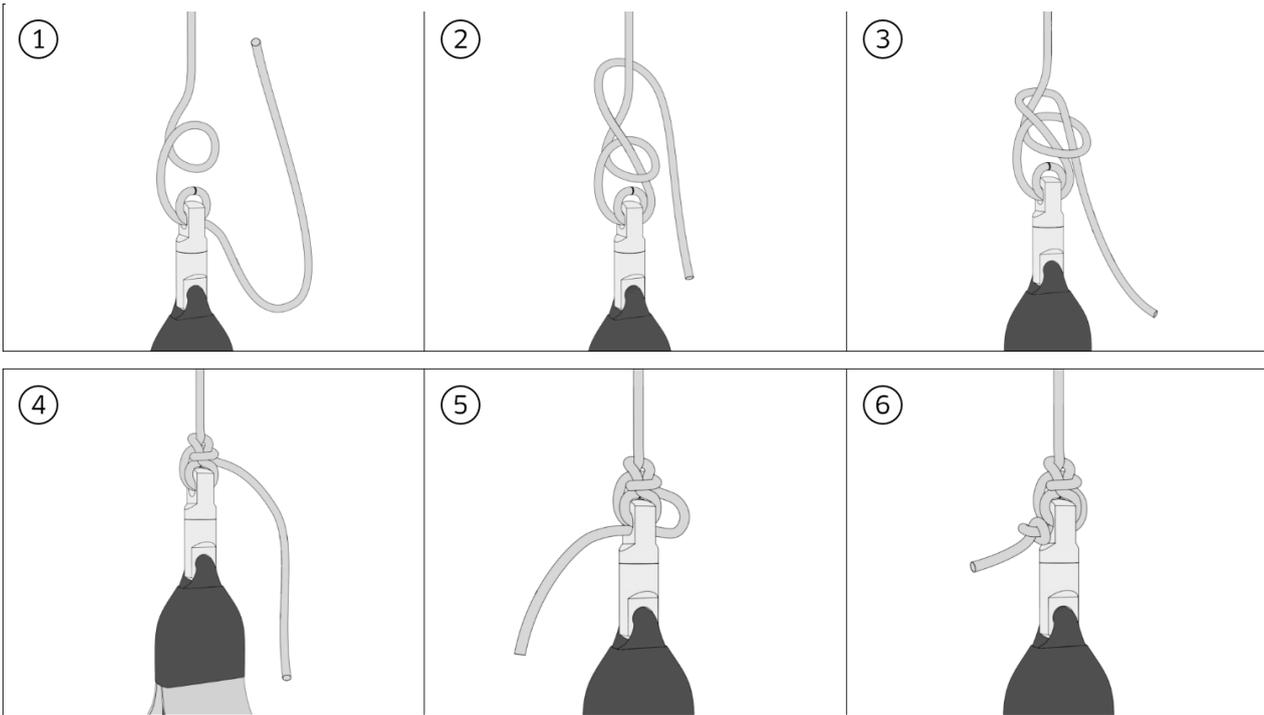
10.1.3. Piano delle

linee Lineplan

SIGMA DLS Vedi

allegato

10.2. Istruzioni di montaggio leva freno



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