

A series of white and light blue lines that form a jagged, upward-pointing shape, resembling a stylized mountain range or a signal waveform. These lines are positioned in the bottom right corner of the page, framing the title and subtitle.

TriOX 2

Manual del piloto ES



CONTENIDO

Gracias	01
Advertencia	02
Equipo Ozone	03
Tu Triox 2	04
Bandas	05
Limitaciones	10
Preparativos	14
Técnicas de vuelo básicas	15
Técnicas de vuelo avanzadas	21
Incidentes	23
Cuidados de tu vela	26
Calidad Ozone	34
Especificaciones	35
Diagrama del sustentaje	36
Materiales	37

GRACIAS

Gracias por haber elegido volar Ozone. Como equipo de entusiastas del vuelo libre, competidores y aventureros, la misión de Ozone es fabricar parapentes ágiles de la más alta calidad, con diseños y prestaciones vanguardistas, y máxima seguridad.

Crear en tu parapente y tener confianza en él es algo que debe valorarse mucho más que pequeñas ganancias en prestaciones. Pregúntale a cualquiera de los pilotos que vuelen Ozone en tu zona, o a aquellos que con nuestras velas han realizado memorables vuelos de aventura o se han subido a podiums por todo el mundo. Toda nuestra investigación y desarrollo la concentramos en crear las mejores características posibles de mando/prestaciones con una seguridad óptima. Nuestro equipo de desarrollo tiene su base en el sur de Francia. Esta región, en la que se incluyen las zonas de vuelo de Gourdon, Mónaco y el Col de Bleyne, nos garantiza más de 300 días volables al año, lo que supone una gran baza en el desarrollo de la gama Ozone.

Como pilotos, entendemos a la perfección la magnitud que tiene invertir en un parapente nuevo. Sabemos que cuando se elige una vela nueva, una de las consideraciones esenciales es la relación calidad/precio, de modo que para mantener los costes bajos y la calidad alta, fabricamos todos nuestros productos en nuestra propia fábrica. Durante la fabricación, nuestras velas se someten a rigurosos controles de calidad que pueden trazarse de principio a fin. Así, podemos garantizar que todos nuestros parapentes poseen el mismo alto nivel de calidad.

Resulta esencial que leas este manual antes de volar con tu vela por primera vez. Este manual te ayudará a sacar a tu vela nueva el máximo partido, detalla información sobre el diseño, da consejos y describe la mejor manera de usarla, y también cómo cuidar tu vela para garantizar que tenga una larga vida útil y retenga un alto valor de reventa. Para estar al tanto de las últimas actualizaciones, incluidos todos los datos técnicos, por favor consulta la versión del manual disponible en nuestra página web. Lo puedes encontrar en www.flyozone.com

Si necesitas información adicional sobre cualquiera de nuestros productos, por favor visita flyozone.com o ponte en contacto con tu distribuidor local, alguna escuela o con cualquiera de nosotros aquí, en Ozone.

¡Vuela seguro!
Equipo Ozone



ADVERTENCIA

- El parapente/paramotor/trike es un deporte potencialmente peligroso que puede causar lesiones serias que pueden ser incluso medulares o fatales. Si vuelas un parapente Ozone debes hacerlo con pleno conocimiento de los riesgos que implica.
- Como propietario de un parapente Ozone, asumes responsabilidad exclusiva sobre todos los riesgos asociados con su uso. Un uso inapropiado y/o abuso de tu material elevará esos riesgos.
- Queda excluida cualquier exigencia de responsabilidad hacia el fabricante, distribuidor o revendedores, debida al uso de este producto.
- Prepárate para practicar todo lo que puedas, sobre todo el manejo en el suelo de la vela, pues es un aspecto fundamental del parapente. Tener un pobre control de la vela en el suelo es una de las causas más comunes de accidentes.
- Debes estar dispuesto a continuar tu aprendizaje tomando cursos avanzados para seguir la evolución de nuestro deporte, pues las técnicas y los materiales no dejan de mejorar.
- Emplea únicamente parapentes homologados, sillas con protección y paracaídas de emergencia que no estén modificados, y úsalos únicamente dentro de sus rangos homologados de peso. Por favor, recuerda que volar una vela fuera de su configuración homologada puede dejar sin validez cualquier seguro (por ejemplo, responsabilidad civil, vida, etc.) que puedas tener. Verificar la cobertura de tu seguro es tu responsabilidad como piloto.
- Asegúrate de completar una minuciosa y diaria inspección prevuelo de todo tu material. Nunca intentes volar con un material desapropiado o dañado.
- Usa siempre casco, guantes y botas.
- Todos los pilotos deben estar en posesión de una licencia del nivel apropiado para su país respectivo, así como un seguro a terceros.
- Asegúrate de que antes de volar estés sano tanto física como mentalmente.
- Elige la vela, silla y condiciones correctas para tu nivel de experiencia.
- Antes de despegar, presta especial atención al terreno sobre el que vas a volar y a las condiciones meteorológicas. Si albergas dudas, no vuelas, y añade siempre un amplio margen de seguridad en todas tus decisiones.
- NUNCA vuelas tu vela con lluvia, nieve, viento fuerte, nubes o condiciones turbulentas.
- Si vuelas de manera juiciosa y segura, disfrutarás de muchos años de parapente/paramotor.



EQUIPO OZONE

Lo que nos sigue moviendo a todos en Ozone es nuestra pasión por el vuelo, nuestro amor por la aventura y nuestro empeño para que el departamento de desarrollo cree mejores parapentes, cada vez más versátiles y seguros.

El equipo de diseño lo forman David Dagault, Emilia Plak y Alex Mateos.

Dav tiene una enorme experiencia en vuelo de competición, distancia, X-Alps y diseño de parapentes. Emilia Plak ha sido campeona del mundo de paramotor y es la encargada de este departamento, ayudada por Alex Mateos. Siendo dos de los mejores pilotos del mundo, con campeonatos de Francia, de Europa y del Mundo en su historial, aportan consejos y opiniones muy valiosas durante todo el proceso de desarrollo, ayudando a conseguir la mezcla perfecta de seguridad, velocidad y prestaciones.

Mike Cavanagh es el jefe y ha ganado en múltiples ocasiones la liga de distancia del Reino Unido. Cuando no está por ahí volando, suele ocuparse de controlar el cotarro. La promoción y los pilotos del equipo los organiza la leyenda del salto BASE y especialista en minivelas Matt Gerdes. En la oficina, las riendas las llevan Karine Marconi, Chloe Vila e Isabelle Martínez. Estas encantadoras chicas se ocupan de los pedidos, los distribuidores, el equipo de diseño y del día a día general de la empresa. Sin ellas, reinaría el caos.

Nuestra fábrica en Vietnam la dirige Dave Pilkington, quien trabaja sin cesar confeccionando velas y produciendo prototipos, así como investigando materiales y procesos de fabricación para nuestros futuros productos. Le ayuda un magnífico equipo dirigido por Khanh y Phong, con un personal de más de 900 empleados.



TU TRIOX 2

La Triox 2 es la vela de Ozone específicamente hecha para volar con carrito. Hace que volar con carrito sea lo más fácil posible al tiempo que permite elevadas velocidades de crucero, poco consumo de combustible y un despegue sencillo.

La Triox 2 infla fácilmente sin adelantar los límites, es estable en cabeceo y muy fácil de manejar en tierra en todo tipo de condiciones. El Launch Assist System hace que el proceso de inflado sea sencillo y no requiera esfuerzo, y deja tus manos libres para que controles los frenos y el mando del gas.

En el aire, el mando de la Triox 2 es progresivo y directo. Los giros son suaves y coordinados, y no tiene tendencia a enroscarse abatiendo. Los winglets le confieren una gran estabilidad en el aire, incluso cuando se asciende a pleno gas o se sueltan los mandos volando distancia, lo que permite al piloto y al pasajero ir cómodamente disfrutando del vuelo. El perfil OZRP de Ozone, réflex y con morro de tiburón, es de alto rendimiento y está ajustado específicamente para volar con motor, y proporciona una sustentación y presión interna consistentes en un amplio rango de ángulos de ataque. La Triox 2 es más estable en vuelo acelerado, y a bajas velocidades es más resistente a la pérdida y a entrar en negativo. El alargamiento y la baja resistencia parásita del suspentaje, combinados con el perfil OZRP hacen de ella la vela de paramotor para volar con carrito más eficiente que hay disponible.

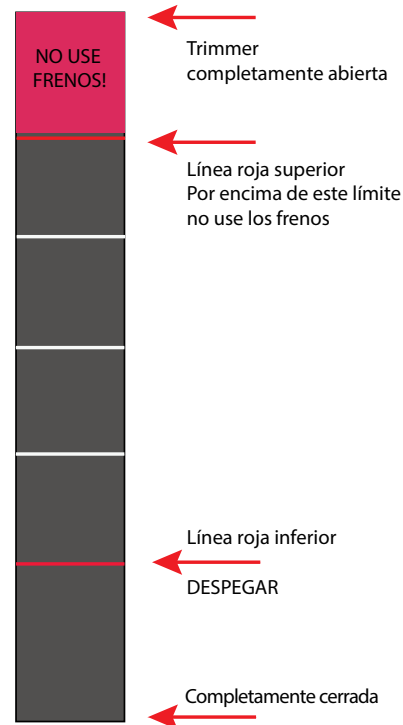
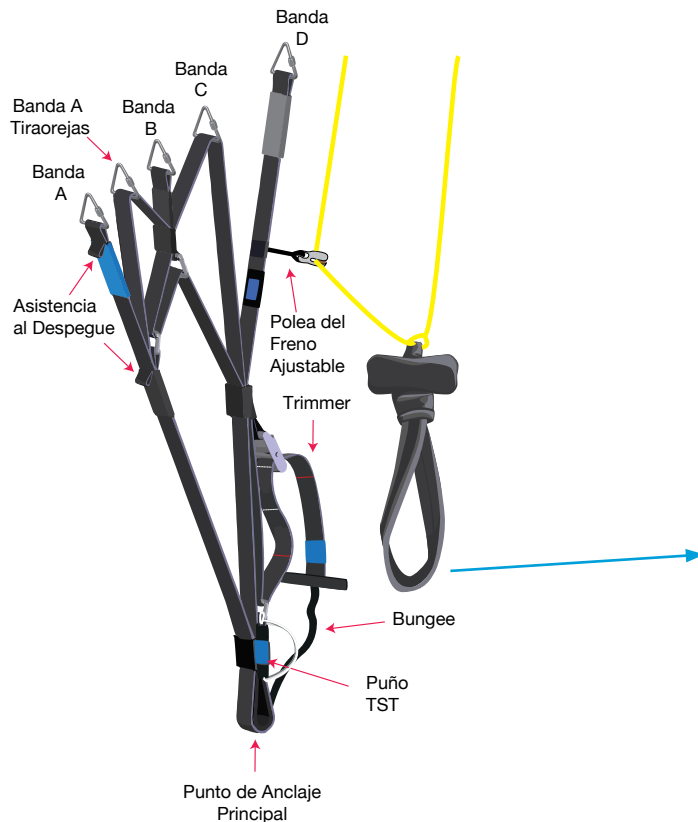
El doble sistema de pilotaje con las puntas de la vela ofrece a los pilotos dos opciones: un sistema 2D, para agilidad y precisión, y los minimandos TST, para tener control a alta velocidad. Al estar ubicados bajos en las bandas, estos controles son fácilmente accesibles, incluso en carritos con puntos de anclaje altos. Tanto los mandos A-Assist como los puños de freno, específicos para carrito, y los TST se fijan a las bandas con imanes potentes. Ajustar los trimmers es fácil gracias a las mordazas de alta calidad que incorpora la Triox.

Los winglets aportan una estabilidad en alabeo significativamente mayor, y mejoran el comportamiento en barrenas. En una vela, un detalle de diseño a veces compromete otras características y no queda más remedio que aceptar compromisos para alcanzar los mejores resultados, pero el empleo de winglets ofrece "lo mejor de ambos mundos", pues aumentan la estabilidad en alabeo sin que afecten negativamente a nada. Independientemente del tipo de carrito, geometría, empuje o potencia, la Triox 2 se mantiene estable en alabeo!

Homologada DGAC y probada en carga hasta 410 kgs @8G (EN standard) y 625kg @5.25G (DGAC standard), la Triox 2 está disponible en tres tallas, lo que acomoda un amplio rango de paramotores y cargas alares. Es apropiada para volar tanto carritos monoplaza como biplaza, y gracias a sus sencillas características de despegue y vuelo, apta para un amplio abanico de pilotos, desde recreativos a profesionales. Esta vela para carritos, intuitiva y fiable, te durará muchas temporadas.



BANDAS & TRIMMERS



Las nuevas bandas llevan trimmers de largo recorrido robustas hebillas de mordaza; potentes imanes para los puños de freno; mandos TST para pilotaje con los estabilos; altura ajustable de las poleas de guiado de los cordinos de freno; dos puntos de anclaje para el sistema de asistencia de despegue y bandas A de color diferente para identificarlas con facilidad.

Trimmers

La Triox 2 se entega con trimmers de largo recorrido que son completamente ajustables en vuelo para adaptarse a las condiciones, la fase del vuelo y la carga alar.

Con los trimmers en la configuración más lenta, es decir, metidos del todo, la vela tiene la menor tasa de caída y la máxima tasa de ascenso. Es la configuración recomendada para ganar altura con motor, pero no demasiado cerca del suelo. En la configuración lenta los frenos ofrecen la presión más baja y el mando es óptimo. Cuando el aire se vuelve turbulento y se hace necesario un pilotaje activo, recomendamos llevar los trimmers en la posición lenta, pues la vela es estable y reacciona de manera más templada en caso de plegada.

La primera costura roja (la inferior) es la posición recomendada para la fase de despegue, pues ofrece el mejor compromiso entre comportamiento de inflado y velocidad de despegue. Despegar con este ajuste resulta especialmente efectivo con viento flojo y/o a altitudes elevadas.

La costura roja superior marca el límite al que es apropiado usar los frenos para el control direccional sin afectar de manera significativa a la estabilidad de la vela. Cuando se vuela más deprisa de esa posición de trimmers en la costura roja superior, el control de la dirección DEBE hacerse empleando el sistema TST. Usar los frenos cuando se va acelerado al máximo compromete la estabilidad de la vela y eleva las posibilidades de que se produzca una plegada.

Las líneas de costura blancas sirven de referencia de simetría, y reducen las posibilidades de que la cinta de los trimmers se deslice en vuelo. No indican una velocidad de vuelo específica.



Cordinos del freno

Las longitudes de los cordinos de freno se han establecido cuidadosamente durante las pruebas. Opinamos que es mejor llevar los frenos ligeramente largos y volar con una vuelta (del cordino de freno alrededor de la mano) si hace falta.

- Asegúrate de que ambos cordinos principales de freno tengan la misma longitud.
- Si desmontas un puño de freno, comprueba que su cordino pase correctamente por la polea cuando lo vuelvas a poner.
- Cuando los frenos se sueltan por completo en vuelo, sus cordinos deben quedar flojos y no actuar sobre el borde de fuga. Deben formar un arco evidente para garantizar que no se deforme el borde de fuga. Antes de que el freno comience a actuar sobre el borde de fuga, debe quedar un juego mínimo de 10 cm.
- Esto previene que el borde de fuga se deforme cuando se suelten los trimmers o cuando se controle la vela con el TST.

Los frenos también están conectados al sistema TST, para que ayuden con el mando. Cualquier ajuste que se haga en los cordinos principales de freno debe reproducirse en el TST.

Posición ajustable de la polea de los frenos

La altura de la polea del cordino de freno se puede ajustar según la preferencia del piloto, y para que se adecúe a los puntos de anclaje del paramotor. La posición alta es para paramotores/carritos con puntos de anclaje bajos, mientras que las posiciones media o baja son para unidades con puntos de anclaje más altos.

El ajuste de fábrica puede no ser adecuado para tu carrito. Recomendamos que hagas una prueba de inflado con tu carrito para asegurarte de que las poleas estén en una posición adecuada, los cordinos de freno no estén demasiado cortos y que puedas llegar cómodamente a los puños de freno.

Para ajustar la altura de la polea, primero quita las poleas de las bandas y vuelve a instalarlas en la posición deseada, luego suelta los imanes que van con velcro y vuelve a ponerlos

IMPORTANTE

En el improbable caso de que se te rompa en vuelo un cordino de freno, o que se te soltara un puño de freno, la vela puede pilotarse tirando con suavidad de las bandas traseras (las bandas D), o con el mando TST (con los establos).

IMPORTANTE

NO acortes las longitudes de los frenos que vienen de fábrica.

IMPORTANTE

Si ajustas la altura de la polea de freno, DEBES reajustar en consecuencia la longitud de los cordinos de freno.



unos centímetros por debajo de la nueva posición de la polea. Si bajas la altura de la polea, también deberás alargar en consecuencia los cordinos del freno y el TST.

TST (Tip Steering System o sistema de mando con los estabilos)

El TST, o sistema de pilotaje con las puntas de la vela emplea unos mandos ergonómicos para controlar la vela durante el vuelo acelerado. Situados cerca de los puntos de anclaje principales, los mandos resultan fácilmente accesibles y accionan justo las puntas de la vela, lo que aporta elevados niveles de precisión y confort cuando se vuela a velocidades de crucero altas o se trazan giros precisos a poca altura. El TST permite pilotar con precisión sin la necesidad de usar los frenos. No es necesario usar amplios gestos de control para realizar un giro, así que al principio hay que ser progresivo y suave, hasta que se esté familiarizado con las características del mando.

Para controlar la dirección mientras se vuela más deprisa que con los trimmers en la costura roja superior, usa únicamente los mandos TST. NO uses los frenos. Aplicar frenos cuando la vela está en un ángulo de ataque bajo tiene un efecto negativo en el perfil ríflex, lo que ocasiona pérdida de precisión, alabeo adverso y menor resistencia a las plegadas. En vuelo acelerado, el sistema de pilotaje con los estabilos se puede usar tanto para controlar la dirección volando recto como para realizar giros suaves y elegantes. Cuando más deprisa se vuela, más preciso se vuelve. Cuando se vuela más deprisa que con los trimmers en la costura roja superior, el control de la dirección debe mantenerse con los TST. NO uses los frenos.

Sistema de asistencia al despegue con carrito

Las bandas están equipadas con puntos de anclaje especiales para el sistema de asistencia al despegue con carrito.

Este sistema acorta las bandas A para ayudar en la primera fase del inflado (cuando la vela está aún detrás del carrito/piloto). Hay dos puntos de anclaje: superior e inferior. Puede usarse cualquiera de ellos según la preferencia personal o los requisitos particulares de tu carrito. Usar el punto superior tira más del centro de la vela durante el inflado y es la posición recomendada si tu técnica hace que la vela adopte forma de herradura. En el punto

IMPORTANTE
Cuando se esté acelerando, el control de la dirección debe mantenerse pilotando con los estabilos.

NO USES los frenos.



de anclaje inferior la vela se infla de manera más uniforme a lo largo de su envergadura. Por consiguiente, la manera en la que despliegues y extiendas la vela para despegar resulta crucial para saber qué punto de anclaje usar.

El A-Assist necesita ajustarse para que, una vez la vela esté inflada y arriba, yo no quede bajo tensión y se tire inadvertidamente de las bandas A.

La longitud del sistema puede ajustarse para que se adapte a las condiciones o a las preferencias de cada uno. Si la vela se está inflando demasiado deprisa, el sistema debe alargarse para reducir la velocidad, mientras que si sube demasiado despacio, habrá que reducir la longitud del sistema. Con el sistema de asistencia al despegue con carrito no es necesario sujetar las bandas A mientras se despega. El sistema forma parte de la construcción del carrito, así que por favor consulta el manual del carrito para más información.

Carrito y Motor

La Triox 2 se entrega de serie sin ningún equipamiento especial para vuelo biplaza. Todos los accesorios apropiados, como barras separadoras de biplaza, barras de alabeo para biplaza, etc, son específicas para cada conjunto de carrito y motor, y deben ser suministrados por el fabricante del motor y/o el carrito. Es responsabilidad del piloto hacer una prueba de cuelgue y asegurarse de que el montaje esté bien ajustado y equilibrado.

La Triox 2 es apropiada para todos los tipos de motor y carritos. Hay muchos tipos de paramotor disponibles, y es de vital importancia que elijas uno que se adapte a tus necesidades, peso y nivel de pilotaje. Antes de elegir material por tu cuenta, busca siempre asistencia y consejos de tu instructor o de pilotos con experiencia.



LIMITACIONES

Pilotos para los que resulta apropiada

La Triox 2 está diseñada para ser usada con un carrito motorizado o un paramotor. Es apropiada tanto para volar en biplaza como en monoplaza, siempre que se respete la carga máxima. Dada su pequeña superficie y su elevada carga alar, debe tenerse especial cuidado si se despegas a pie. La Triox 2 está destinada únicamente a pilotos competentes y no es apropiada para pilotos principiantes ni para enseñanza.

Homologación

Además de nuestras propias y abundantes pruebas, esta vela ha superado los criterios exigidos por la DGAC y ha pasado las pruebas de carga según la norma EN 926.1. Sin embargo, no se ha sometido a ninguna prueba de homologación en vuelo por parte de un organismo independiente.

Carga alar y características de vuelo

La carga alar tiene un efecto significativo en las características de vuelo y el comportamiento de la vela. Muy cargada, la Triox 2 responde mejor a los gestos de pilotaje y reacciona de manera más dinámica en los giros, con mayor pérdida de altura. La recuperación de las plegadas tiende a ser más brusca, y con ángulos de cabeceo mayores. Una carga alar alta también hace que la vela sea más susceptible de quedar en neutralidad espiral, sobre todo si se combina con un carrito o un paramotor de puntos de anclaje altos. Volar a la carga máxima recomendada sólo resulta apropiado para pilotos con experiencia y que tengan el nivel suficiente para controlar una vela más dinámica. Cuando se vuela con carrito o una silla con puntos de anclaje altos, deben evitarse las maniobras descenso rápido en las que se alcance una fuerza G elevada. Nunca vuelas por encima del rango de pesos recomendado por Ozone.

Prueba de carga e información sobre la carga alar en velas de paramotor

Para verificar la resistencia estructural de una vela de parapente o paramotor, se somete a las tallas más grandes de cada modelo a una prueba de carga EN 926.1. Esta prueba consta de dos partes: una prueba estática de impacto y una prueba de carga sostenida. Para la primera, usando un fusible de al menos 1000 kilos (más, si la vela es biplaza), la vela debe sobrevivir a un trallazo estático brutal sin que se produzcan señales visibles de daño ni en los cordinos

IMPORTANTE

Además de nuestras propias y abundantes pruebas, la Triox 2 ha superado los criterios exigidos por la DGAC y ha pasado las pruebas de carga según la norma EN 926.1.

IMPORTANTE

La carga alar tiene un efecto directo sobre las características de vuelo. Cuanto más cerca estés del peso máximo recomendado, más dinámica y ágil será la vela. Vuela de manera progresiva.



ni en el tejido. Esa misma vela se somete luego a una prueba de carga sostenida, con la vela inflada y arrastrada por una pista con un camión hasta que se alcance un valor promedio de 8G durante 3 segundos sin que se rompa. 8G es el factor de carga mínimo aceptado para que pase la homologación EN, y se calcula multiplicando por 8 el peso máximo permitido según la homologación EN.

Además de la norma EN 926.1, nuestras velas de paramotor también están reconocidas por la DGAC, una entidad francesa, responsable de la homologación de Ultraligeros (ULM) y paramotores. Usando los resultados de la prueba de carga EN, la DGAC acepta 5,25G como el máximo factor de carga aceptable. Los rangos de peso recomendados para volar en libre como en paramotor, están indicados en las especificaciones para que los puedas consultar.

Consideramos que el límite de 5,25 G de la DGAC es aceptable para un uso en paramotor "normal", es decir, volar circuitos, distancia, vuelo de aventura, carreras de slalom, wing overs, etc. Algunas maniobras descenso rápido entran en la definición de "normal", como las barrenas con tasas descenso de alrededor de 10 metros por segundo, que suelen considerarse seguras.

Sin embargo, en las pruebas que hemos hecho en Ozone hemos registrado en todos los puntos de la horquilla de pesos, cargas de hasta 5,25G durante barrenas fuertes en las que se pone el borde de ataque mirando al suelo. Teóricamente, no debería ser posible romper una vela mientras se vuela en paramotor con el peso máximo de las tallas más grandes (las tallas más pequeñas tienen un margen de seguridad inherente por el hecho de que el mismo número y tipo de cordinos soportan un peso máximo inferior), pero cuando tienes en cuenta:

- a) el debilitamiento natural de los cordinos con el tiempo;
- b) la posibilidad de que algún cordino se haya dañado accidentalmente durante un uso normal;
- c) y que durante una barrena u otra maniobra acrobática agresiva la carga no se distribuye de manera tan uniforme a lo largo de la envergadura como la que lo hace durante una prueba física;

El margen de seguridad estructural que queda cuando se vuela cerca del peso DGAC máximo es significativamente menor.



Por esta razón, nuestra recomendación para todos los pilotos de paramotor cuando vuelen con cargas alares altas (por encima de la mitad del rango de pesos recomendado para paramotor) es que no hagan barrenas fuertes de G altos ni otras maniobras acrobáticas agresivas. Hacerlas supone un riesgo real de rotura de cordinos, con consecuencias potencialmente fatales.

Vuelo con carrito

La Triox 2 puede volarse con un carrito monoplace o biplace siempre que se respete el rango de peso máximo recomendado. Cuando se vuela con carrito, se recomienda encarecidamente no realizar espirales fuertes en las que se pierde mucha altura, debido al mayor riesgo de quedar en neutralidad/inestabilidad espiral.

Despegue con torno

La Triox 2 se puede despegar con torno. Es responsabilidad del piloto usar sillas con puntos de anclaje apropiados y mecanismos de suelta, y asegurarse de que tienen formación adecuada para volar con el material y el sistema de arrastre y suelta que se emplee. Todos los pilotos de torno deben cualificados para volar así, hacerlo con un operador de torno también cualificado, con material homologado y asegurándose de que se respeten todas las normas de despegue con torno.

Volar con lluvia

Las velas modernas son susceptibles de verse afectadas por la lluvia y la humedad, y volar con una vela mojada puede hacer que pierda sus características de vuelo normales.

Debido al eficiente diseño de la vela, libre de arrugas, las gotas de agua tienden a quedarse en el borde de ataque, lo que causa que la circulación de aire se desprenda. Ese desprendimiento hará que la vela tenga más tendencia a entrar en parachutaje de manera inadvertida, por lo que volar con lluvia o con una vela mojada (por ejemplo, por el rocío de la mañana) es algo que debe evitarse a toda costa. Si te pilla accidentalmente un chaparrón en el aire, lo mejor es aterrizar de inmediato. Si tu vela se moja en vuelo, se recomienda mantener un vuelo acelerado soltando los trimmers y mantenerlos así incluso durante la aproximación final.

NO hagas orejas como técnica de descenso, pues las orejas aumentan la resistencia parásita y

IMPORTANTE

No hagas barrenas fuertes cuando vuelas con carrito.

IMPORTANTE

No hagas barrenas fuertes cuando vuelas con carrito, paramotores con puntos de anclaje altos o por encima del peso.

IMPORTANTE

Nunca vuelas con lluvia o con una vela mojada.



con una vela mojada eso aumentará las posibilidades de que ocurra un parachutaje. En lugar de ello, pierde altura haciendo giros suaves y mantén en todo momento tu velocidad-aire. Si tu vela entra en parachutaje cuando está mojada, suelta inmediatamente los trimmers y acelera para recuperar velocidad-aire.

Modificaciones

Tu Ozone Triox 2 ha sido diseñada y calada para que te dé un equilibrio óptimo entre prestaciones, mando y seguridad. Cualquier modificación anulará la homologación y también hará que la vela sea más difícil y peligrosa de volar. No modifiques tu vela en modo alguno.

Vuelo acrobático

Esta vela no es apropiada para realizar maniobras acrobáticas, las cuales son potencialmente muy peligrosas y someten a la vela a tensiones anormales. Ozone recomienda encarecidamente no realizar este tipo de vuelos.

Ozone no puede hacerse responsable de cualquier daño o accidente que se produzcan como resultado de realizar vuelo acrobático.

Vela

Para familiarizarte con la vela es buena idea practicar inflados y manejo en tierra, tanto con el paramotor como sin él. Al igual que con todo material nuevo, vuela únicamente en condiciones en las que volarías normalmente, y hazlo en una zona que te sea familiar. Vuela la vela de manera progresiva, y ten presente que la carga alar tiene un efecto directo en las características de vuelo de la vela. Cuanto más cerca estés del peso máximo recomendado, más dinámica y ágil será la vela.

IMPORTANTE
No realices maniobras acrobáticas.



PREPARACIÓN

Comprobaciones previas al vuelo

Extiende la vela a sotavento de tu paramotor, sobre su extradós y en forma de arco, con el centro de la vela más alto que las puntas. Al ir desplegando la vela, comprueba el extradós y el intradós para asegurarte de que no presentan rotos, y presta especial atención a las costuras y puntos de anclaje de los cordinos, pues son los lugares que soportan carga. Nunca vueles con una vela dañada.

Extiende primero los cordinos de un lado y comprueba que no presenten señales de daño. Levanta las bandas del suelo y llévalas hasta la altura de los hombros, y comenzando desde los cordinos de freno, sacude y estira los cordinos hasta que queden desenredados. Repite el proceso con las bandas D, C, B y A, y ve dejando los cordinos de cada banda sobre los que ya habías dejado listos. Asegúrate de que no haya cordinos enredados, con nudos o enganchados, y luego haz lo mismo con el suspentaje del otro lado.

Lista de comprobación antes del despegue:

1. Comprueba que estén seguros los pasadores y el asa del paracaídas de emergencia
2. Casco puesto y abrochado
3. Todas las hebillas de la silla cerradas. Vuelve a comprobarte las perneras y en especial las de tu pasajero
4. Mosquetones y maillones bien cerrados
5. Agarra las A (o ten anclado el A-Assist), los puños de freno y el mando del acelerador
6. Borde de ataque abierto
7. Comprueba que estás alineado directamente contra el viento
8. Motor caliente y capaz de entregar su potencia máxima
9. Trimmers ajustados correctamente
10. No hay riesgo de que la hélice y los cordinos puedan entrar en contacto
10. Espacio aéreo despejado y buena visibilidad

IMPORTANT

Extiende siempre tu vela a sotavento del paramotor, nunca dejes el paramotor a sotavento de la vela, ni ésta conectada al paramotor si no lo estás atendiendo.



TÉCNICAS DE VUELO BÁSICAS

Despegue con carrito

Asegúrate de que a barlovento tengas suficiente espacio despejado para despegar y ganar altura con seguridad, evitando árboles, líneas eléctricas y cualquier otro obstáculo que pudiera afectarte en caso de que sufrieras un fallo de motor. Vuela siempre con un margen de seguridad para que un fallo de motor no te ponga en una situación comprometida. Siempre deberías poder alcanzar planeando un lugar de aterrizaje adecuado.

- Tras la inspección prevuelo, extiende la vela de manera que forme un arco perfecto y el borde de ataque quede abierto
- Ancla las bandas a los mosquetones o puntos de anclaje de tu carrito
- Extiende los cordinos ordenados sobre los puntos de apoyo para los mismos que tiene el carrito a los lados del chasis
- Tira del carrito hacia adelante para que quede perfectamente centrado respecto a la vela y alineado al viento. Tensa los cordinos simétricamente, con cuidado de que no se cierre el borde de ataque.
- Asegúrate de que los cordinos no puedan entrar en contacto con la rueda delantera
- Para mejorar las características de inflado, se recomienda que pongas los trimmers en la primera costura roja (la inferior) y uses el sistema A-Assist si vuelas con carrito.
- Tras completar las comprobaciones prevuelo y confirmar que las condiciones son favorables, comienza el despegue abriendo gas suficiente y de forma suave, para empezar a rodar e inflar la vela
- Una vez la vela se haya inflado y se haya puesto aproximadamente a 60 grados, abre gas a tope para aumentar la velocidad de avance
- Durante la carrera de despegue, mientras la vela está inflada y arriba, el cabeceo y el control direccional deben realizarse con los frenos.
- Si la vela se infla de manera asimétrica, cierra gas hasta el mínimo que te permita mantener velocidad de avance. Las correcciones deben hacerse usando los frenos y dirigiendo la rueda delantera de modo que el carrito se mantenga directamente debajo de la vela



Debe prestarse especial cuidado cuando se despegue con viento, pues es posible que el carrito se vea arrastrado hacia atrás durante el inflado, o de lado en el caso de un inflado asimétrico. Incluso con velocidades de viento normales, si no hay un buen control por parte del piloto es posible verse arrastrado hacia atrás o de lado, con la posibilidad de que el carrito capote y el piloto y su pasajero queden debajo del mismo.

Despegue a pie

Aunque haya sido diseñada específicamente para volar con carrito, también es posible despegar la Triox 2 a pie. Sin embargo, deben tomarse precauciones adicionales debido a su poca superficie y elevada carga alar.

Despegue de frente - Viento nulo o flojo

Cuando el viento sea favorable, avanza con decisión. Los cordinos deberán tensarse al cabo de uno o dos pasos. La Triox 2 comenzará a inflarse de inmediato. Debes mantener una presión constante sobre las bandas hasta que la vela esté sobre tu cabeza. No tires hacia abajo ni empujes de las bandas en exceso, de lo contrario el borde de ataque se deformará y probablemente se pliegue.

Muévete suavemente a lo largo de toda la maniobra de despegue, pues no hay necesidad de apresurarse o hacerlo de manera atropellada. Deberías tener tiempo de sobra para mirar hacia arriba y revisar la vela antes de decidirte a despegar. Una vez la Triox 2 se haya inflado correctamente y esté en tu vertical, aplica gas de manera progresiva y acelera con suavidad. Cuando tengas velocidad-aire suficiente, aplicar un poco de freno te ayudará a despegar, pero no pares de correr hasta que tus pies hayan dejado el suelo y estés seguro de que levantarás el vuelo sin peligro.

Durante un despegue de frente, aconsejamos NO abrir gas a tope de golpe. Durante el inflado, el gas debe aplicarse progresivamente una vez la vela haya alcanzado la mitad de su ascenso. Si se abre gas demasiado pronto, se pueden inhibir las características de inflado de la parte central de la vela y que las puntas suban más deprisa.



Despegue de espaldas - Vientos de ligeros a fuertes

Extiende tu Triox 2 como harías para un despegue de frente. Sin embargo, ahora ponte mirando a la vela y conecta las bandas de la manera correcta (dando media vuelta a cada banda y cruzándolas en la dirección en la quieras darte media vuelta). Ahora puedes inflar tu vela usando las bandas A. Con vientos más fuertes, estáte preparado para dar unos cuantos pasos caminando hacia la vela a medida que ésta se infla. Esto absorberá parte de la energía de la vela y será menos probable que te adelante. Una vez la tengas estabilizada y sobre tu vertical, abre gas progresivamente y acelera suavemente para despegar de manera controlada.

Ganar Altura Tras el Despegue

Una vez en el aire, deberás continuar volando contra el viento mientras ganas altura. Llevando los trimmers en la primera costura roja es como ganarás altura de manera más segura. No trates de ganar altura de manera demasiado pronunciada o rápida usando los frenos o un trim lento. La vela ya tendrá de por sí un ángulo de actitud elevado, junto a un ángulo de ataque más alto (si usas los frenos), más el gas abierto a tope, con el empuje del motor actuando sobre el piloto, y todo eso podría contribuir a que la vela fuera más propensa a quedar en pérdida. Además, en caso de fallo de motor, el movimiento resultante de penduleo hacia atrás del piloto, y la abatida de la vela, pueden hacerte regresar al suelo de manera muy dura. No inicies giros hasta que tengas suficiente altura y velocidad-aire. Evita hacer giros bajos viento en cola con insuficiente velocidad-aire.

La Triox 2 está bien amortiguada en alabeo, pero bajo ciertas circunstancias es posible que el piloto induzca oscilaciones. Esto lo causa una combinación del par del motor/hélice y el desplazamiento de peso del piloto y/o por actuar sobre los frenos. Para detener las oscilaciones, lo mejor es cortar ligeramente el gas y asegurarse de mantenerse estático con el peso y no actuar sobre los frenos. Una vez estabilizado, puedes volver a abrir gas a tope. A todo gas, el efecto del par tratará de hacer girar suavemente la vela, y el mejor método para corregir esto es desplazar el peso o ajustar los trimmers de manera asimétrica.

IMPORTANTE

Nunca despegues con una vela que no se haya inflado del todo o si no estás controlando el cabeceo/alabeo de tu vela.



Vuelo Normal

Una vez te encuentres a una altura segura, puedes soltar los trimmers para tener una velocidad de crucero más alta. Si tu motor tiene potencia suficiente, la Triox 2 alcanzará muy buenas velocidades volando en línea recta al tiempo que mantiene la altura volando con los trimmers completamente sueltos. Ten cuidado cuando sueltes los trimmers más allá de la línea roja de arriba, y hazlo únicamente en condiciones de calma.

Para penetrar mejor contra el viento y mejorar el planeo en aire descendente, o con viento cruzado o enfrentado, debes acelerar la vela soltando los trimmers. El perfil réflex hace la vela muy estable en aire turbulento. Resistirá niveles de turbulencia razonables con una alta resistencia a las plegadas sin intervención activa del piloto. Cuanto más rápida vuele la vela, mayor será la estabilidad inherente, pues el reflex tendrá más efecto. En turbulencia moderada, puede ser mejor no tratar de pilotar de manera activa, sino dejar que el perfil absorba la turbulencia por sí mismo. Sin embargo, con turbulencia severa, Ozone recomienda volver a dejar los trimmers en la posición de la costura roja inferior y pilotar la vela de manera activa. De este modo, estarás en la mejor posición para reaccionar correctamente en el caso de que se produzca una plegada, y el comportamiento de la vela será más benigno.

Giros

Para familiarizarte con la Triox 2 tus primeros giros deberán ser graduales y progresivos. Para hacer giros eficientes y coordinados con la Triox 2, antes de nada mira en la dirección hacia la que quieras girar y comprueba que el espacio aéreo esté despejado. A continuación, aplica suavemente freno hasta alcanzar el radio de giro y ángulo de alabeo deseado. Para regular la velocidad y el radio de giro, coordina los frenos interior y exterior. Cuando acelerés más allá de la costura roja superior, usa el sistema TST para controlar la dirección. NO uses los frenos.

IMPORTANTE
Nunca inicies un giro a velocidad mínima (es decir, con los frenos metidos a tope), ya que correrías el riesgo de dejar la vela en negativo.



Pilotaje Activo

En aire turbulento, el perfil OZRP (Shark nose Ozone reflex profile) es muy estable. Resistirá unos niveles de turbulencia razonables sin que el piloto deba intervenir. Sin embargo, con turbulencia fuerte recomendamos realizar un pilotaje activo.

Los elementos clave de un pilotaje activo efectivo son el control del cabeceo y el control de la presión: en aire muy turbulento, si la vela abate con fuerza, usa los frenos para ralentizarla. Del mismo modo, si se queda la vela atrás, sube los frenos para permitir que recupere velocidad. Evita volar en aire agitado con mucho freno metido de manera continua, pues podrías dejar inadvertidamente la vela en pérdida. Ten presente siempre tu velocidad-aire. Con turbulencia moderada, lo mejor puede que sea no tratar de hacer un pilotaje activo, sino dejar que el perfil absorba por sí solo la turbulencia. De hecho, pequeños gestos con los frenos pueden reducir la estabilidad inherente del perfil. Sin embargo, en turbulencia muy fuerte Ozone recomienda volver a dejar los trimmers en la posición lenta neutra, o al menos en la costura roja inferior, y pilotar la vela activamente. Con los trimmers así, estarás en la mejor disposición de reaccionar correctamente en el caso de que ocurra algún incidente.

Ningún piloto, ni ninguna vela, son inmunes a las plegadas. Sin embargo, en turbulencia fuerte, un pilotaje activo eliminará de manera virtual cualquier tendencia de la vela a tener una plegada. Cuando las condiciones sean muy turbulentas, pilota de manera más activa y anticipa a los movimientos de tu vela. Sé consciente en todo momento de tu altitud y no sobre-reacciones.

IMPORTANTE

Mantén siempre los frenos en la mano. No vuelas en condiciones turbulentas.

IMPORTANTE

En aire térmico o turbulento, lleva los trimmers en la posición lenta, o al menos en la línea de costura roja inferior, o acepta la posibilidad de un mayor riesgo de plegadas.



Aterrizaje

La Triox 2 tiene un comportamiento normal en el aterrizaje. Recomendamos que para aterrizar vuelvas a poner los trimmers en la costura roja inferior. Puedes aterrizar con o sin motor. He aquí algunos consejos:

- Prepara siempre tu aterrizaje con antelación, déjate multitud de opciones y un buen margen de seguridad para errores, y cerciérate de que vuelas CONTRA el viento.
- Cuando estés a menos de 30 metros del suelo, evita dar giros cerrados, pues la vela tendrá que abatir para acelerar y regresar al vuelo normal.
- Deja que la vela vuele con velocidad en tu descenso final hasta que te encuentres aproximadamente a 1 metro por encima del suelo. Aplica frenos lentamente y de manera progresiva para ralentizar la vela y que puedas llegar al suelo de manera suave.
- Lo más seguro es aterrizar con el motor parado, pues esto reduce la probabilidad de que la hélice se dañe si capotas y los cordinos caen sobre ella. Apaga el motor cuando estés a unos 30 metros y planea como harías normalmente con un parapente.
- Los aterrizajes con motor ofrecen la posibilidad de abrir gas y continuar con el vuelo si has calculado mal tu aproximación final, pero si lo haces mal pueden salirte más caros.
- Elige el tipo de aproximación apropiado en función de la zona de aterrizaje y de las condiciones.
- Con vientos flojos necesitarás un gesto de frenado largo y profundo para eliminar todo el exceso de velocidad tierra que lleves. Con viento fuerte, tu velocidad de avance ya será lenta, por lo que únicamente deberás frenar para suavizar el aterrizaje. Si frenas mucho, puedes hacer que la vela gane altura y se quede atrás rápidamente, lo que te dejará en una posición vulnerable.
- Con viento fuerte, tendrás que girarte de inmediato hacia la vela en el momento en que tus pies toquen el suelo. Una vez estés mirando a la vela, tira de manera suave y simétrica de los frenos para dejarla en pérdida. Si la vela tira de ti, corre hacia ella.
- Si el viento es muy fuerte y notas que te estás viendo arrastrado, mete la vela en pérdida con las bandas C. Eso dejará en pérdida la Triox 2 de manera muy rápida y controlable, y te arrastrará menos que si usas los frenos.



TÉCNICAS DE VUELO AVANZADAS

Técnicas de descenso rápido

Desde Ozone queremos recordarte que las siguientes maniobras deben aprenderse bajo la supervisión de un instructor cualificado y realizarse siempre con precaución. Nunca olvides que analizar las condiciones de manera adecuada antes de despegar te ayudará a evitar la necesidad de usar estas técnicas. Las características de vuelo y el comportamiento de la vela dependen mucho de la carga alar y el motor que se lleve. Las velas pequeñas y muy cargadas son más dinámicas que las velas más grandes.

Orejas

Plegar las puntas de ala de la Triox 2 eleva la tasa de caída. Esto resulta útil para no entrar en nubes o descender rápidamente. Para hacer orejas con la Triox 2, tira hacia abajo del cordino más exterior de cada banda A al tiempo que mantienes en las manos los puños de freno. Tira de los cordinos A exteriores hasta que las puntas de la vela se plieguen hacia abajo.

No uses los frenos nada más que para reinflar la vela. El control de la dirección cuando se vuela con las orejas metidas, debe hacerse desplazando el peso. Para que las orejas se abran, suelta los cordinos A al mismo tiempo. Para ayudar al reinflado, frena suavemente, primero un lado y luego el otro, hasta que las puntas recuperen presión. Evita aplicar frenos de manera profunda y simétrica, pues eso podría inducir accidentalmente un parachutaje o una pérdida.

Cuando se vuela con carrito, no es posible hacer orejas.

Bandas B

La maniobra de bandas B se emplea para descensos rápidos y únicamente en situaciones de emergencia. La maniobra se realiza tirando simétricamente hacia abajo de las bandas B. La carga que se aplica a los cordinos B durante esta maniobra no le viene muy bien a tu vela, por lo que únicamente deberás hacer bandas B en situaciones de emergencia. No se pueden hacer bandas B cuando se vuela con carrito.

Para iniciar unas bandas B mete los dedos, por encima de los maillones, entre los cordinos que

NO hagas barrenas con las orejas metidas.



salen de esa banda. No sueltes los puños de freno. Cuando tiras hacia abajo de los cordinos B, la circulación del aire sobre la vela se desprende, y ésta pierde su velocidad de avance, pero se mantiene abierta y desciende a unos 6 metros por segundo. Si al tirar de ellas bajas las bandas B demasiado, la vela puede deformarse en forma de herradura y menearse mucho. Para salir de las bandas B, debes subir dichas bandas simétrica y progresivamente con un gesto continuo y suave. La vela reanudará su vuelo normal, es decir, avanzando, y sin que haya que hacer nada más. Antes de volver a usar los frenos, comprueba que la vela vuelve a tener velocidad de avance. No sueltes las bandas B muy lentamente, pues eso podría dar lugar a que la vela quedara en parachutaje.

Barrenas

Si haces que tu Triox 2 comience a hacer giros de 360 grados cada vez más cerrados, entrará en barrena. Esto dará como resultado una rápida pérdida de altura. Para iniciar una barrena, mira e inclínate hacia la dirección a la que quieras girar y luego aplica suavemente freno interior. La Triox 2 girará primero casi 360 grados antes de entrar en la espiral (dependiendo de la amplitud de tu gesto). Una vez en la barrena, debes aplicar un poco de freno exterior para mantener inflada y con presión la punta del ala exterior. Es posible alcanzar tasas de descenso seguras, pero se pueden desarrollar velocidades altas y también aumentar los Gs, lo que puede llevar rápidamente a perder la orientación. Unas fuerzas G excesivas pueden provocar la pérdida del conocimiento. Las tasas de caída alta, sobre todo cuando se combinan con paramotores o carritos con puntos de cuelgue altos, eleva la posibilidad de que la vela se mantenga en posición neutra o pueda ir a más. Estate siempre preparado para sacar la vela de la barrena actuando sobre el freno exterior.

Para salir de la barrena, carga el peso en la dirección opuesta de la rotación y sube suavemente el freno interior. A medida que la Triox 2 desacelere, deja que siga girando hasta que se haya disipado energía suficiente para regresar al vuelo nivelado sin que se produzca una trepada excesiva. Estate siempre preparado para pilotar la vela al salir de una barrena. En caso de neutralidad/inestabilidad espiral, carga tu peso al lado opuesto y aplica suficiente freno exterior para provocar que la vela salga de la barrena.

IMPORTANTE
No hagas barrenas fuertes cuando vuelas con carrito.

IMPORTANTE
NO hagas barrenas con los trimmers sueltos.

IMPORTANTE
Esté siempre preparado para sacar la vela de la barrena pilotando. Carga el peso al lado contrario y aplica suficiente freno exterior para que la vela deje de barrenar.



INCIDENTES EN VUELO

Plegadas

Dada la naturaleza flexible de un parapente, la turbulencia puede hacer que una parte de la vela se pliegue de pronto. Esto puede ir desde una pequeña plegada asimétrica del 30% hasta que sea el borde de ataque entero el que se pliegue (plegada frontal).

Si tu vela tiene una plegada, lo primero que debes hacer es controlar tu dirección. Deberás alejarte volando del terreno, obstáculos y otros pilotos, o al menos no colisionar con ellos. Las plegadas asimétricas se pueden controlar aplicando suficiente freno del lado contrario del que se haya plegado, para controlar la dirección. La mayoría de las veces, eso será suficiente para que la vela se recupere por completo. Una vez que una vela se ha plegado, se convierte en efecto en una vela más pequeña, por lo que la carga alar y la velocidad de pérdida son más altas. Cuando trates de detener el giro de la vela hacia el lado plegado, debes tener mucho cuidado para no dejar en pérdida el lado de la vela que sigue volando. Si eres incapaz de detener la rotación sin pasarte del punto de pérdida, deja que la vela gire mientras reinflas el lado plegado.

Si la plegada no se reinfla de manera espontánea, haz un bombeo largo, suave y progresivo con el freno del lado plegado. Esta acción de bombeo debería durar unos 2 segundos por bombeo. Hacer bombeos demasiado cortos y rápidos no reinflará la vela, y bombear demasiado lento puede llevar a la vela cerca del punto de pérdida o sobrepasarlo.

Las plegadas frontales normalmente se reinflan sin que intervenga el piloto, sin embargo, si se aplican de 15 a 20 centímetros de freno de manera simétrica, el reinflado será más rápido.

Si tu vela tiene una plegada mientras vuelas acelerado, por de inmediato los trimmers en la posición lenta, es decir, tira de ellos para meterlos antes de tratar de reinflar la vela.



Corbatas

Cuando una punta del ala se atasca entre los cordinos, se dice que se ha producido una "corbata". Esto puede hacer que tu vela entre en una barrena que será difícil de controlar. La primera solución para salir de esta situación estabilizar la vela para que vuele recto, es decir, hacerte con el control de la dirección, y luego tirar del cordino del establo (que sale de la banda C) hasta que salga la corbata. Debes tener cuidado con los gestos que hagas con los frenos, pues podrías dejar en pérdida el lado opuesto. También puedes usar bombeos fuertes y profundos con el freno del lado encorbatado, pero cuando lo hagas es importante cargar el peso hacia el lado opuesto al de la corbata, pues de lo contrario corres el riesgo de quedar en negativo o intensificar la barrena. La finalidad es vaciar el aire de la punta del ala, pero sin entrar en giro negativo. Hecha correctamente, esta acción sacará la corbata.

Si la corbata es muy grande y las opciones anteriores no han funcionado, otra opción es hacer una pérdida. Esto no debe hacerse a menos que te hayan enseñado cómo hacerlo, y únicamente puede hacerse si se tiene mucha altura sobre el terreno. Recuerda que si la rotación se está acelerando y eres incapaz de controlarla, deberás lanzar el paracaídas de emergencia mientras todavía tengas suficiente altura.

Pérdida / Parachutaje

Es posible que las velas entren en parachutaje. Esto lo pueden causar diversas situaciones como: salir de unas bandas B soltando muy lentamente las bandas, volar una vela mojada o tras una plegada asimétrica o frontal. La vela tendrá a menudo el aspecto de haberse recuperado de manera adecuada, pero continuará descendiendo en vertical sin velocidad de avance. Si se diera esta situación, conocida como parachutaje, tu primera reacción debería ser subir por completo ambos frenos, pues eso suele ser suficiente para la vela vuelva a volar de manera normal. Si no sucede nada tras unos pocos segundos, aplica un poco el acelerador o suelta los trimmers para que la vela recupere su vuelo normal. Asegúrate de que la vela haya regresado a su vuelo normal (comprueba tu velocidad-aire) antes de volver a usar los frenos.



Nunca vuelas con lluvia o con una vela mojada, pues eso incrementará de manera significativa la posibilidad de que entre en parachutaje. Si te ves sorprendido por un chaparrón, aterriza de inmediato. NO uses orejas como técnica de descenso rápido. Las orejas con una vela mojada elevarán la posibilidad de que se produzca un parachutaje. En su lugar, pierde altura haciendo 360 suaves y asegúrate de tener en cuenta tu velocidad-aire durante la aproximación final. Si fuera necesario, pisa un poco el acelerador.



CUIDADOS Y MANTENIMIENTO

Plegado

Para prolongar la vida de tu vela y que las varillas de plástico se conserven de la mejor manera posible, es muy importante plegar la vela con cuidado.

Ozone recomienda plegar la vela cajón por cajón tal y como se muestra en las imágenes, para que todos los cajones queden paralelos entre sí y las varillas de plástico no se doblen de manera innecesaria. Usar una funda de plegado por cajones, como la Ozone Saucisse o Saucisse light, ayudará a preservar la vida de la vela y permitirá plegarla de manera más sencilla y rápida.

Paso 1. Posa sobre el suelo la vela recogida en coliflor. Lo mejor es empezar con la vela recogida en coliflor, pues así se arrastra menos el borde de ataque sobre el suelo.



Paso 2. Agrupa las varillas del borde de ataque con los anclajes de los cordinos A alineados, comprobando que las varillas queden paralelas y juntas



Paso 3. Pon de lado el borde de ataque así recogido y usa una cinta para dejarlo sujeto. Nota: la vela NO se dobla en dos partes, sino que todos los cajones quedan plegados en un mismo bloque unos encima de otros, de estabulo a estabulo. Es realmente importante no forzar el cajón central y no doblar las varillas con un ángulo muy cerrado.



Paso 4. Agrupa el centro/borde de fuga de la vela ordenando los pliegues cerca de los puntos de anclaje de las B, C y D.

Si usas una funda Saucisse, ve al Paso 8



Paso 5. Cuando tengas ordenados el borde de ataque y la parte trasera de la vela, gira toda la vela para dejarla de lado.



Paso 6. Dobra la vela plegada en 3 o 4 tramos, teniendo cuidado de no aplastar el borde de ataque.



Paso 7. Mete ahora la vela plegada en su bolsa.



Paso 8. Si usas una funda Saucisse, cierra la cremallera con cuidado para no pillar el tejido de la vela.



Paso 9. Pon de lado la Saucisse y haz el primer pliegue justo donde acaban las varillas del borde de ataque. No dobles las varillas. Pliégala en 3 o 4 tramos.



IMPORTANTE NO extiendas la vela plana sobre el suelo antes de plegarla, ya que eso provocará daños por abrasión sobre el extradós al ir tirando de la vela hacia el centro. Cuando recojas la vela y agrupes los cajones por el borde de ataque, parte SIEMPRE de la vela recogida en coliflor o despégala del suelo al hacerlo.



IMPORTANTE: No pliegues la vela por el centro, pues así doblarás las varillas. En lugar de ello, pliégala cajón por cajón de establo a establo antes de meterla en su bolsa.



Consejos Sobre el Cuidado

Muchos parapentes se dañan por manejarlos en tierra de manera descuidada. A continuación comentamos algunas cosas a evitar para prolongar la vida de tu vela:

- NO arrastres tu vela sobre el suelo hasta otro punto de despegue. Esto daña el tejido. Levántala y llévala sin que roce.
- NO trates de inflar tu vela con viento fuerte sin haber desenredado antes los cordinos. Hacerlo castiga los cordinos de manera innecesaria.
- NO pises la vela ni los cordinos.
- NO inflés repetidamente la vela y luego la dejes regresar al suelo de manera que impacte contra él con fuerza. Trata de hacer ese movimiento de la manera más suave posible, caminando hacia la vela a medida que ésta baja.
- NO dejes que la vela impacte contra el suelo con su borde de ataque. Ese impacto somete a la vela a enormes tensiones, así como a las costuras, y puede incluso hacer que revienten cajones.
- VOLAR en aire salino, en zonas con superficie abrasiva (arena, piedras, etc.) y hacer inflados en tierra con viento fuerte, acelerarán el proceso de envejecimiento.
- NO vuelés con lluvia o expongas la vela a humedad.
- NO expongas innecesariamente la vela a los rayos UV. Guárdala cuando hayas terminado de volar. No la dejes al sol.
- Si vuelas con una vuelta de frenos sobre la mano, debes deshacer con regularidad el entorchado que aparece en el cordino principal del freno. Al entorcharse, el cordino se acorta y puedes acabar con una tensión constante en el borde de fuga (lo cual puede conducir a un problema en el despegue, a que entre en pérdida, a que la vela no vuele de manera simétrica, etc.)
- Cambia tus cordinos principales de freno si están dañados.
- Ten cuidado cuando practiques inflados en tierra para que no rocen los cordinos del freno contra las bandas o los cordinos que parten de las mismas. La abrasión causada por el movimiento de roce puede dañar los cordinos y conducir a un envejecimiento prematuro de



las bandas. Si aprecias alguna señal de abrasión, especialmente en los cordinos, asegúrate de que un profesional revise tu vela y modifica tu técnica de manejo en tierra para que dejen de producirse daños.

- Tu vela Ozone tiene unas aperturas en las puntas de ala, en los extremos del borde de fuga, que se mantienen cerradas con velcro. Dichas aperturas han sido diseñadas para vaciar con facilidad suciedad y objetos que se hayan ido acumulando en el interior de la vela (arena, hojas, piedras, teléfonos móviles, etc.).

Almacenamiento y Transporte

Guarda siempre todo tu material de vuelo en una habitación seca y protegida del calor. Tu vela debe estar siempre seca antes de que la pliegues y la guardes. La humedad y el calor son los peores enemigos de tu vela. Por ejemplo, dejar una vela húmeda dentro de un coche expuesto al sol la dañaría muchísimo.

Si aterrizas en agua salada, lo primero que debes hacer es aclararla a fondo con agua dulce y limpia. Sécala al aire por completo, mejor sin que le dé el sol. Nunca uses un secador de pelo o método similar.

Presta atención para que no queden insectos dentro de la vela cuando la pliegues para guardarla, pues pueden comerse el tejido y agujerearlo tratando de escapar. También pueden dejar depósitos ácidos si mueren y se descomponen.

Transporta la vela en las bolsas suministradas con la misma, y mantenla apartada de aceites, pinturas, productos químicos, detergentes, etc.

Limpieza

Cualquier tipo de frotado puede dañar el recubrimiento del tejido. Te recomendamos que no limpies la vela, pero si tienes que hacerlo, usa un paño suave humedecido con un poco de agua, y frota la superficie del tejido muy suavemente y poco a poco.

IMPORTANTE
Nunca pliegues ni guardes tu vela mientras esté húmeda.

IMPORTANTE
Nunca uses detergentes o productos de limpieza químicos.



Reparaciones en la vela

Deja siempre que sea un distribuidor oficial, un centro profesional de reparaciones o el propio fabricante quienes realicen cualquier reparación importante o compleja, especialmente las que puedan afectar a costuras.

Si dañas la vela:

Si por el contrario el roto es pequeño y está en mitad de un paño, puedes arreglarlo tu mismo. En el kit de reparaciones encontrarás todo el material necesario. El tejido se puede reeparar sencillamente con el ripstop adhesivo. Cuando cortes los parches, deja margen de sobra para que se solape bien sobre el roto, y asegúrate de que ambas caras sean de tamaño diferente para que no se formen bordes duros. Antes de pegarlos, redondea bien las esquinas de los parches.

Puedes encontrar más información sobre cómo reparar tu vela en la página web de Ozone, donde verás instrucciones paso a paso con imágenes.

Si dañas un cordino:

Cualquier cordino que presente daños a simple vista DEBE ser reemplazado. Para que te hagan cordinos de sustitución, acude a un servicio de reparación de parapentes cualificado. Alternativamente, puedes pedírselo a tu distribuidor local de Ozone.

Es importante que los cordinos que cambies sean del material y diámetro correctos. Debes comprobar su longitud comparándolo con su equivalente del otro lado de la vela, para garantizar la simetría. Una vez se haya sustituido el cordino, infla la vela y comprueba que todo esté bien antes de volar.



Comprobaciones de mantenimiento

Tu vela, al igual que un coche, debe comprobarse técnicamente para garantizar que siga siendo apta para volar. Tu vela debe pasar su primera inspección por parte de un profesional tras 24 meses o 100 horas. Sin embargo, si vuelas con frecuencia (más de 100 horas al año), recomendamos que tu vela sea revisada anualmente. La persona que revise la vela debe informarte de la condición en que se encuentra la misma y si hay partes que deban comprobarse o cambiarse antes del siguiente servicio de mantenimiento que le correspondiera.

La vela y los cordinos no envejecen del mismo modo o al mismo ritmo. Es posible que tengas que cambiar parte o todo el suspentaje durante la vida útil de la vela. Por este motivo, es importante realizar inspecciones frecuentes que te permitan conocer la condición exacta de todos los componentes de tu vela. Recomendamos que las inspecciones las lleve a cabo un profesional cualificado.

Tú eres el único responsable de tu material de vuelo y tu seguridad depende del mismo. Cuida tu material e inspecciónalo con regularidad. Cambios en el inflado/manejo en tierra/comportamiento en vuelo indican que la vela envejece. Si percibes algún cambio, debes someter tu vela a una revisión antes de volver a volar con ella. Los elementos básicos de una revisión son los siguientes (los detalles completos y las cifras aceptables puedes encontrarlos en nuestra página web):

La porosidad se mide con un porosímetro.

La resistencia al desgarro del tejido se prueba con un instrumento específico, no pinzando de resistencia al desgarro, no pinzándolo con los dedos y tirando.

Resistencia de los cordinos - Debe comprobarse la resistencia de un cordino A superior, intermedio e inferior.

Longitud de los cordinos - La longitud total de los cordinos debe comprobarse con estos sometidos a una tensión de 5 kilos.

IMPORTANTE
Cuida bien tu vela y asegúrate de que pase las revisiones necesarias cuando le corresponda. No las pases por alto.



El laboratorio de pruebas comprobó que la resistencia de los cordinos y las bandas era conforme después de que se hubieran realizado los vuelos de prueba.

Bandas - Inspección visual en busca de señales de desgaste o abrasión. Las diferencias respecto a las longitudes del manual no deberán ser superiores a +/- 5mm.

Inspección visual - Debe llevarse a cabo una inspección completa de todos los componentes de la vela por si presentaran daños o señales de deterioro.



CALIDAD OZONE

En Ozone nos tomamos muy en serio la calidad de nuestros productos y todas nuestras velas se producen en nuestra propia fábrica y con los más altos estándares. Cada vela fabricada pasa una estricta serie de procedimientos de control de calidad, y todos los componentes empleados en la fabricación de tu vela pueden ser trazados. Siempre agradecemos las opiniones del cliente y estamos comprometidos a servirle. Ozone garantiza todos sus productos contra fallos o defectos de fabricación. Ozone reparará o reemplazará sin cargo alguno cualquier producto defectuoso. Ozone y sus distribuidores ofrecen un servicio y unas reparaciones de la más alta calidad, y cualquier daño a productos debidos al uso y desgaste serán reparados a un coste razonable.

Si no eres capaz de ponerte en contacto con tu distribuidor, puedes contactarnos directamente en info@flyozone.com

Resumen

En nuestro deporte la seguridad tiene una importancia capital. Para ser seguros, debemos obtener formación, practicar y estar alertas a los peligros que nos rodean. Para lograr esto, debemos volar con la mayor regularidad que podamos, practicar el manejo de la vela en tierra lo máximo posible e interesarnos continuamente por la meteorología. Si tienes carencias en alguna de estas áreas, te estarás exponiendo a más peligro del necesario.

Respetar el entorno y cuidar tus zonas de vuelo.

Si necesitas deshacerte de la vela, hazlo de manera ecológicamente responsable. No la tires en un contenedor de basura urbana, llévala a un centro de reciclaje apropiado.

Por último, RESPETA la meteorología. Tiene más poder del que puedas llegar a imaginar. Ten bien claro qué condiciones son adecuadas para tu nivel como piloto y mantente dentro de esa ventana de condiciones.

Felices vuelos y que disfrutes tu Triox 2.
Equipo Ozone



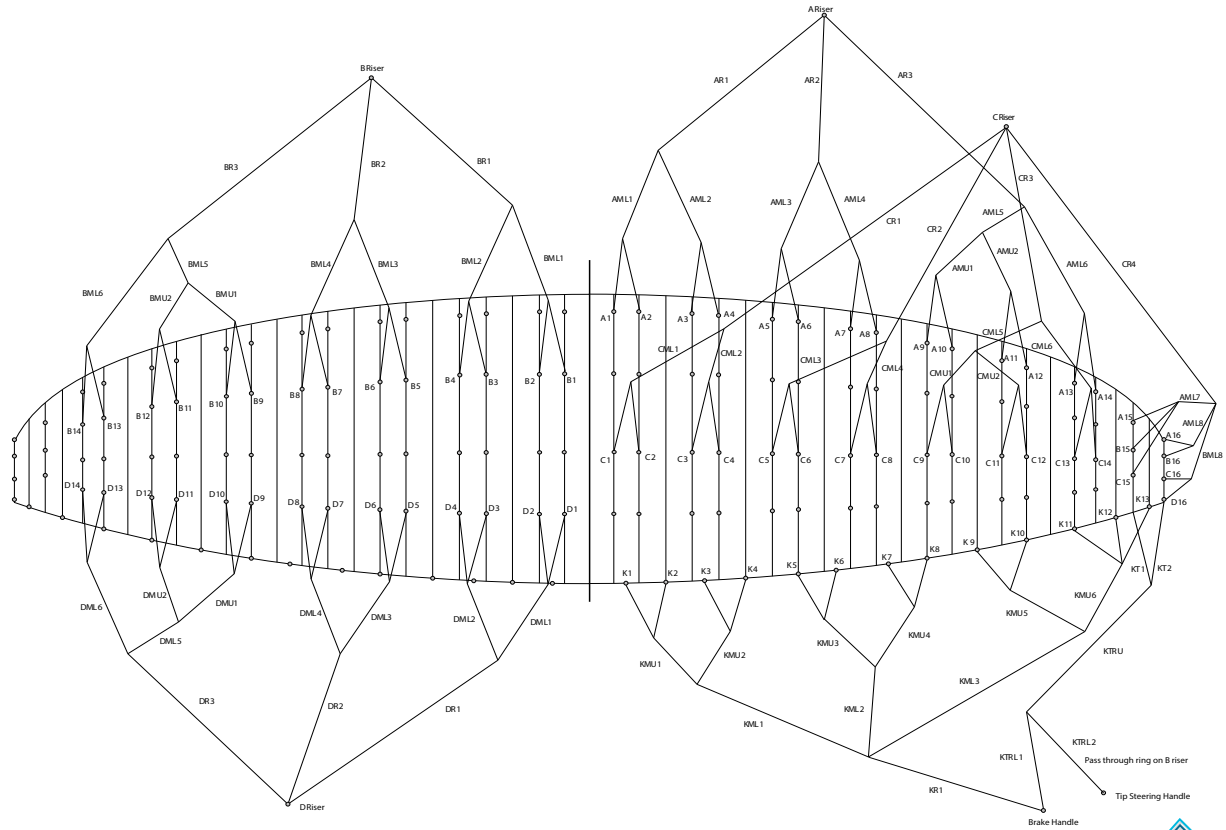
ESPECIFICACIONES

	35	38	41
Número de Cajones	48	48	48
Superficie Proyectada (m ²)	30.2	32.8	35.3
Superficie Real (m ²)	34.9	38	40.9
Envergadura Proyectada (m)	10.54	10.98	11.4
Envergadura Real (m)	13.37	13.93	14.5
Alargamiento Proyectado	3.7	3.7	3.7
Alargamiento Real	5.1	5.1	5.1
Cuerda Central (m)	3.37	3.51	3.7
Peso de la Vela (kg)	8.3	8.49	9.22
Rango de pesos (kg)	130-350	150-380	170-410
Homologación DGAC	DGAC	DGAC	DGAC



DIAGRAMA DEL SUSPENTAJE

Las longitudes de cordinos individuales y empalmados pueden verse en la página web.



MATERIALES

Tejido

Extradós

Dominico DOKDO 30D MF

Intradós

Porcher 9018 E65

Costillas y Diagonales

Porcher 9017 E29 Hard

Varillas del borde de Ataque

Plastic

Suspentaje

Cordinos superiores

Edelrid 8000U

Cordinos intermedios

Edelrid 8000U

Cordinos superiores

Edelrid 8000U

Bandas y Material Duro

Maillones

Maillon Rapide - Peugeot

Cinta de las Bandas

20mm zero stretch polyester webbing

Cordinos del Freno

Cordinos principales frenos/TST

Liros - 10-300 / 10-200

Cordinos de freno intermedios

Edelrid 8000U

Cordinos de freno superiores

Edelrid 8000U





1258 Route de Grasse
Le Bar sur Loup
06620
France

Inspired by Nature, Driven by the Elements
www.flyozone.com