

KIT PARAMOTORE RC
MIM PARAMODELS



MANUALE USO E
MANUTENZIONE

Complimenti per aver acquistato una creazione MIM paramodels. Il prodotto che hai appena acquistato è il frutto di anni di ricerca e passione, è stato realizzato con la massima cura e ti permetterà di riprodurre lo stile di volo e la maggior parte delle manovre eseguibili con un vero parapendio.

MIM paramodels® è la prima ditta italiana specializzata esclusivamente nello studio, progettazione e realizzazione di parapendio radiocomandati in scala ridotta.

Grazie a **MIM paramodels**® molte persone in tutto il mondo hanno trovato la via giusta per avvicinarsi al fantastico mondo del parapendio radiocomandato.

“Un parapendio radiocomandato, come da me concepito, è una fedele riproduzione di un vero parapendio.

É uno strumento che Vi consentirà` di provare l'emozione di pilotare un parapendio e di eseguire tutte le manovre esattamente come nella realtà`.

Continuerò a sviluppare questo progetto guidato dalla passione con lo scopo di portare su scala ridotta l'esperienza accumulata in oltre 20 anni di pratica di questo sport a livello professionistico .”

Ivan Appoloni

**DEDICATO ALLE PERSONE CHE SEMPRE MI HANNO
SUPPORTATO , MIO PADRE MARIANO , CHE
PORTERO` PER SEMPRE NEL MIO CUORE E MIA
MADRE "MARIKA" CHE CONTINUA A DARMI UN
SUPPORTO INDISPENSABILE PER LO SVILUPPO DI
QUESTI PROGETTI...**

**DOCUMENTO ALLEGATO AL PRODOTTO:
AVVERTENZE PER L'USO, CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA E GARANZIA**

LETTURA OBBLIGATORIA : Il presente documento contiene avvisi essenziali per l'assemblaggio e il corretto utilizzo del prodotto kit paramotore MIM Paramodels. La lettura del presente documento è requisito necessario per permettere un assemblaggio ed un utilizzo sicuro del prodotto.

(la definizione di "prodotto" spesso richiamata di seguito ha significato generico e può stare a significare una o più componenti prodotte e/o fornite da MIM paramodels , siano esse kit completi pronti al volo o anche solo singole componenti - esempio vele - a cui l'utilizzatore decide di collegare altri componenti .)

L'utilizzatore finale è tenuto a leggere e seguire le istruzioni riportate nel suddetto manuale. L'utente finale è inoltre il responsabile della verifica del corretto assemblaggio e del mantenimento delle condizioni di efficienza e di sicurezza prodotto nel tempo ed assume tutte le responsabilità per possibili danni a cose e o persone (anche all'utente stesso) derivanti dall'utilizzo del prodotto.

MIM paramodels nella persona del titolare Appoloni Ivan residente in via Martiri Della Libertà 50 36030 Caltrano (VI) non è da ritenersi in nessun modo responsabile per eventuali possibili danni a cose e/o persone causati dall'uso del prodotto anche nel caso in cui fosse dimostrato che tutte le regole base di sicurezza sono state rispettate .

L'utilizzo da parte dell'utilizzatore finale comporta l'automatica accettazione di quanto sopra riportato.

In caso contrario l'utente finale potrà avvalersi del diritto di recesso esercitabile entro un termine massimo di giorni 3 dalla ricezione del prodotto. Il diritto di recesso può essere esercitato previo invio della richiesta di recesso scritta all'indirizzo (rcdream697@gmail.com) , richiesta alla quale seguirà invio del modello dall'utente finale al produttore MIM paramodels. Le spese di spedizione sono da ritenersi a carico dell'utente finale.

Il rimborso della somma pagata meno spese di spedizione e imballaggio sostenute dal produttore MIM paramodels e riportate in fattura verrà erogata entro un tempo massimo di giorni 15 dalla ricezione del modello e dopo aver verificato l'integrità del modello.

IMPORTANTE al momento della ricezione del modello da parte del produttore e nel caso in cui le condizioni di integrità del prodotto fossero chiaramente non equivalenti a quelle di fornitura queste verranno quantificate come danno .

Verrà quindi concordata tra le parti una cifra rimborsabile inferiore al prezzo di acquisto – spese di spedizione e imballaggio , cifra che verrà erogata tramite bonifico bancario entro i termini sopra riportati. Il termine per rimborso decorre dal momento in cui vi sarà email di conferma dal raggiunto accordo tra le parti sul valore da rimborsare .

REGOLE DI UTILIZZO :

1. Il prodotto è un modello radiocomandato che richiede un utilizzo responsabile ed è pertanto ESPRESSAMENTE DEDICATO ALL'USO DA PARTE DI PERSONE ADULTE, DI ETÀ SUPERIORE AGLI ANNI 18. Il prodotto deve essere utilizzato nel rispetto di tutte le norme che regolano l'attività aeromodellistica vigenti nel luogo di utilizzo, ivi comprese eventuali norme che impongono l'assicurazione obbligatoria per danni a terzi o a cose.
2. Il produttore e/o il rivenditore non è responsabile, in nessun caso, dell'utilizzo del prodotto e delle conseguenze che l'utilizzo del prodotto stesso possono essere causate al cliente o a terzi. L'uso del prodotto dipende esclusivamente dalla volontà, dai comandi, e dai controlli (anche pre volo) dell'utilizzatore. Pertanto l'utilizzatore del prodotto si assume tutte le responsabilità di natura civile, amministrativa e penale derivante dall'utilizzo del prodotto.
3. Prima dell'utilizzazione, il prodotto deve essere controllato e testato dall'utilizzatore al fine di verificarne il corretto funzionamento a terra, compresa la risposta ai comandi impartiti via radio. Ogni protezione (escluse quelle fisse) o avvertenza con la quale il prodotto viene fornito deve essere rimossa prima dell'utilizzo: la presenza della stessa potrebbe pregiudicare il corretto funzionamento del dispositivo.
4. Il prodotto può essere utilizzato solo in apposite aree adibite per la pratica del modellismo radiocomandato e, comunque, il prodotto non deve mai essere utilizzato in prossimità di persone, zone affollate, animali, feste, parchi pubblici, concerti, spettacoli, aree urbane, linee elettriche, linee telefoniche, ripetitori, antenne, abitazioni, strutture, aeroporti, avio superfici, campi di volo VDS, ospedali e/o in qualsiasi altra zona non adibita alla pratica dell'aeromodellismo. Il modello non deve mai essere acceso se in prossimità vi sono dei bambini in tenera età nemmeno se sotto custodia dei genitori. Tutte le persone e gli spettatori vanno allontanati a distanza di sicurezza e allertati quando decidete di

- accendere e mettere in volo il modello. La valutazione di tali rischi e le precauzioni da usare per garantire l'incolumità propria e altrui sono totale responsabilità dell'utilizzatore.
5. Il prodotto deve essere utilizzato solamente in condizioni meteorologiche adatte, con vento debole e ottima visibilità, in assenza di fenomeni temporaleschi e/o comunque in qualsiasi altra condizione che possa determinare la perdita delle vista e del controllo del prodotto. Il prodotto non deve essere utilizzato nelle ore notturne e comunque dopo le effemeridi.
 6. La taratura dei comandi radio prima dell'utilizzo è operazione che compete esclusivamente all'utilizzatore, il quale dovrà aver cura sotto la propria esclusiva responsabilità, che il prodotto possa operare correttamente e, nel contempo, che non sia di alcun disturbo od intralcio all'utilizzazione. Pertanto, nessun danno o conseguenza derivante da una impropria taratura dei comandi del dispositivo può essere addebitata al produttore, essendo tale circostanza al di fuori da ogni controllo del produttore.
 7. Durante l'uso delle funzioni del dispositivo, l'utilizzatore è tenuto ad assicurarsi il rispetto di tutte le leggi, e dei diritti altrui.
 8. Il parapendio è un mezzo flessibile molto sensibile alla turbolenza. La forma e quindi il normale e corretto inviluppo di volo viene garantito dalla pressione interna della vela che conferisce all'ala una forma con determinate caratteristiche aerodinamiche permettendogli di volare e di rispondere in maniera logica e corretta secondo gli input generati dal pilota. L'utilizzo in condizioni meteorologiche estreme e/o errori di pilotaggio possono portare a perdite di controllo e sgonfiamenti della vela (in gergo " chiusure "). Da tali situazioni può derivare una perdita di controllo parziale e/o totale del mezzo e un notevole aumento del tasso di caduta. L'utilizzatore è consapevole di questo fatto e accetta le conseguenze. La chiusura della vela e la perdita di controllo che da essa può derivare è un evento da prendere in considerazione e un eventualità nota a tutte le persone che decidono di dedicarsi alla pratica del parapendio. Per l'eventuale verificarsi di tale situazione e per i possibili danni a cose e/o persone che da essa possono derivare il produttore non assume alcuna responsabilità, nemmeno in ordine ed alla qualità delle vele e degli altri componenti come causa anche solo parziale per il verificarsi di tale evento.
 9. L'elica in rotazione rappresenta un serio pericolo per gli utilizzatori e per le persone che si trovano in prossimità del modello, sia esso in volo o al suolo. L'utilizzatore riconosce che non può esistere, allo stato dell'arte, una protezione efficace che non comprometta al prodotto la possibilità di volare. Pertanto accetta le conseguenze impegnandosi a utilizzare il prodotto con la massima attenzione. Devono essere usate tutte le precauzioni necessarie per evitare di ferirsi con particolare riguardo alle dita delle mani, che non vanno mai inserite nella zona di operatività e rotazione delle pale dell'elica nè durante la fase preparatoria nè durante le fasi di lancio e di volo. Qualsiasi fase preparatoria prevola va eseguita esattamente come mostrato nel manuale. Il modello è dotato di una protezione che riduce ma non elimina tuttavia la possibilità di entrare in contatto con l'elica, viene richiesta quindi massima prudenza e l'accettazione del rischio dichiarato in merito alla possibilità di ferirsi.
 10. Il prodotto non è idoneo all'uso professionale. Il prodotto non è idoneo all'uso per il quale siano previste certificazioni ed autorizzazioni di carattere aeronautico. In tale caso, l'utilizzatore è responsabile dell'ottenimento, a propria cura e spese, delle necessarie autorizzazioni e certificazioni, e il produttore/rivenditore non risponde per la mancata concessione delle stesse o per il loro mancato ottenimento.
 11. E' assolutamente proibito utilizzare il dispositivo per usi differenti da quelli per cui è stato costruito, desumibili dal contenuto del manuale di utilizzo.
 12. L'utilizzatore è l'unico responsabile del corretto utilizzo dei prodotti ceduti dal produttore: egli deve sempre accertarne l'efficienza, il corretto assemblaggio, la corretta relazione con gli ulteriori equipaggiamenti necessari (es. batterie e comandi radio) e l'assenza di qualsivoglia imperfezione che possa compromettere l'incolumità propria e quella di terzi, adottando tutte le misure necessarie per evitare l'insorgere di danni.
 13. L'utilizzatore, prima di utilizzare il prodotto, dovrà accertarsi che propria normativa nazionale non ne impedisca l'uso od il possesso. Qualora la normativa nazionale dovesse prevedere una forma di certificazione, registrazione od omologazione del prodotto, sarà cura dell'utilizzatore provvedere, a propria cura e spese, all'ottenimento di qualsiasi certificazione, omologazione od autorizzazione prevista dal proprio paese di appartenenza.
 14. La manutenzione del prodotto e degli accessori (radiocomando, batteria,, batterie del radiocomando) deve essere costantemente eseguita dall'utilizzatore. Il prodotto deve comunque essere conservato con la massima cura, riposto al coperto in luoghi idonei esenti da umidità, sporcizia, agenti atmosferici, eccessivo calore o freddo e protetto da urti o pericoli di deformazione meccanica ed eventi traumatici. Le condizioni ambientali o di conservazione inadeguate possono pregiudicare l'efficienza del prodotto. In tal caso il produttore non risponderà dei malfunzionamenti, nemmeno a titolo di garanzia.
 15. E' compito e responsabilità dell'utilizzatore finale controllare che tutte le parti necessarie al funzionamento siano collegate correttamente e fissate in maniera sicura nonchè prive di difetti e/o crepe che ne possano causare il cedimento e/o il malfunzionamento in volo e/o al suolo prima di ogni lancio.
 16. Il produttore non si assume alcuna responsabilità per l'utilizzo, la carica, l'efficienza, la sicurezza, la durata della batteria o quant'altro attiene alla batteria. Ogni problema, difetto, vizio, non conformità, danno, evento od altro dovesse accadere a causa della batteria compete esclusivamente al produttore di tale componente, che viene considerato sempre ed in ogni caso un accessorio separato dal prodotto e

- ceduto a parte, come componente individualmente separata e distinta dal prodotto stesso. Per la cura, manutenzione e carica della batteria, si declina ogni responsabilità invitando a leggere attentamente le istruzioni del produttore della batteria e del caricabatteria prescelto (previa verifica della compatibilità).
17. In caso di malfunzionamento o di difetti del prodotto, deve esserne immediatamente interrotto l'utilizzo. Il prodotto può essere utilizzato solo dopo che sia stata individuata la causa del malfunzionamento e dopo che la stessa sia stata opportunamente riparata.
 18. Il produttore garantisce il prodotto da difetti di conformità esclusivamente per vizi derivanti da difetto di costruzione o da difetto dell'assemblaggio compiuto direttamente dal produttore. La garanzia decorre dal giorno della consegna del prodotto che dovrà essere comprovata dall'acquirente con idonea documentazione. Il diritto alla garanzia decade se:
 - il prodotto sia stato modificato, riparato o smontato da un soggetto diverso dal produttore o da persona da esso autorizzata;
 - non siano stati rispettate le presenti avvertenze e quelle prescritte dal costruttore come descritte nel manuale d'uso o comunicate attraverso il sito internet del produttore;
 - l' utilizzatore abbia continuato ad utilizzare il prodotto in presenza di malfunzionamenti e non abbia immediatamente comunicato il difetto;
 - l'utilizzatore abbia provveduto a riparare da sé il prodotto;
 - il prodotto non è stato conservato con la dovuta cura, come anzi prescritto;
 - il prodotto è stato utilizzato per finalità diverse da quelle per il quale è stato concepito, è stato oggetto di sinistri cadute, colpi, o altri eventi traumatici causati nel corso dell'uso, della conservazione e del trasporto;
 - il prodotto ha subito traumi da caduta, urti, lesioni o danni provocati a causa di errore nell'utilizzo o incidenti, siano essi provocati dall'utilizzatore o da terze persone.
 19. La garanzia opera esclusivamente nel caso in cui l'utilizzatore abbia immediatamente comunicato l'esistenza del difetto di conformità del prodotto e non ne abbia continuato a fare uso in presenza di malfunzionamento o difetto di conformità. La garanzia non opera se vi sia stato un tentativo di riparazione effettuato dall'utilizzatore o da soggetti diversi dal produttore o da persona dallo stesso autorizzata.
 20. In ogni caso, l'utilizzatore è tenuto ad assicurarsi il rispetto delle normative e dei regolamenti vigenti negli ambiti nei quali il dispositivo è operante e non risponde
 21. di eventuali conseguenze derivanti dal mancato rispetto delle normative e dei regolamenti.
 22. Il Produttore si riserva il diritto di modificare, senza preavviso, il dispositivo o le specifiche del dispositivo illustrate nel manuale.
 23. Le informazioni contenute nel manuale d'uso hanno unicamente scopo informativo, sono soggette a variazioni senza preavviso e non potranno venire considerate impegnative per il Produttore. Il Produttore non assume alcuna responsabilità per eventuali errori o incoerenze che possano essere contenuti nel manuale.

*SI PREGA DI SEGNALARE PRONTAMENTE EVENTUALI ERRORI E DISCORDANZE
EVENTUALMENTE RICONTRATE NEL MANUALE DIRETTAMENTE A MIM paramodels
rcdream697@gmail.com*

*PER ULTERIORI DUBBI E/O DOMANDE RELATIVE ALL'USO DEI NOSTRI MODELLI NON ESITATE
A CONTATTARCI ALL'INDIRIZZO E-MAIL SOPRA INDICATO O DIRETTAMENTE AL NUMERO + 39
340 8047972*

[Ivan Appoloni](#)

Una dovuta precisazione ad evitare possibili erronee interpretazioni circa le prestazioni , le reazioni e le manovre eseguibili con i modelli di nostra produzione.

Evidenziamo che queste sono in linea con quelle di una vera ala da parapendio di classe basica-intermedia.

Il parapendio e` un mezzo volante formato da un`ala flessibile in tessuto.

La tecnica di pilotaggio e` in molti casi diversa o addirittura opposta rispetto alla grande maggioranza degli altri mezzi volanti con o senza motore quali alianti, aerei, elicotteri ecc.

Le prestazioni di un parapendio e le condizioni in cui esso puo` volare in sicurezza sono diverse e in certi casi limitate dal ridotto campo di velocita`rispetto ad altri mezzi piu` veloci come ad esempio un aliante proprio come succede nella realta`.

NR. REVISIONE 01/01/2016

CAP 1 CONTENUTO KIT , ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO , MANUTENZIONE KIT

1.1 : COMPONENTI KIT PARAMOTORE

1.2 COMPONENTI ELETTRONICHE CONSIGLIATE

1.3 REGOLE BASE PER LA MANUTENZIONE

1.4 ASSEMBLAGGIO KIT PARAMOTORE

A- MONTAGGIO SERVOCOMANDI

B - MONTAGGIO SQUADRETTE SU BRACCIA

C : DISPOSIZIONE COMANDI SU RADIO MODE 1 Vs MODE4

D :REGOLAZIONE ALTEZZA BRACCIA+SETTAGGIO RADIO

E : INSERIMENTO TUTA PILOTA

F : MONTAGGIO MOTORE BRUSHLESS

G : MONTAGGIO REGOLATORE DI TENSIONE

H : MONTAGGIO CORRETTO ELICA " IMPORTANTE "

I : MONTAGGIO OMETTO SU TELAIO

J : MONTAGGIO RICEVENTE E IMBRAGO

K : REGOLAZIONE E COLLEGAMENTO BRETTELLE

L : REGOLE GENERALI PER REGOLAZIONE CORRETTA FRENI

CAP 2 UTILIZZO IN VOLO DEL MODELLO

2.1 : PREPARAZIONE AL VOLO

2.2 : DISPOSIZIONE VELA AL SUOLO

2.3 : GONFIAGGIO E LANCIO

2.4 : UTILIZZO RADIO PRINCIPIANTI

CAP 3 UTILIZZO DEL MODELLO IN VOLO

3.1 PRINCIPIO DI FUNZIONAMENTO - REGOLE E CONSIGLI DI UTILIZZO

3.2 CONTROLLO ATTORNO ALL`ASSE DI ROLLIO

3.3 CENNI DI VOLO IN TERMICA

3.4 CENNI DI VOLO IN DINAMICA

3.5 TURBOLENZA / IL ROTORE DI SOTTOVENTO

3.6 TABELLA CARICHI CONSIGLIATI

3.7 TECNICA DI ATTERRAGGIO E "TOP LANDING"

CAP 4 TECNICHE DI DISCESA RAPIDA

4.1 QUANDO ESEGUIRLE , REQUISITI RICHIESTI E CONSIGLI

4.2 VITE POSITIVA O SPIRALE

4.3 WING OVERS

4.4 POST STALLO O STALLO TRATTENUTO

REVISION HISTORY :

2015.03.27 *emissione prima revisione manuale*

2016.01.01

pag 22 corretto regolazione brettelle per volo motore da 0 a -0.5 cm (era da 0 a -1)

pag 22 corretto foto regolazione freni , aggiunte nuove foto 2 e 3 con posione corretta riferimento per nodo

1 : CONTENUTO , MONTAGGIO , MANUTENZIONE KIT

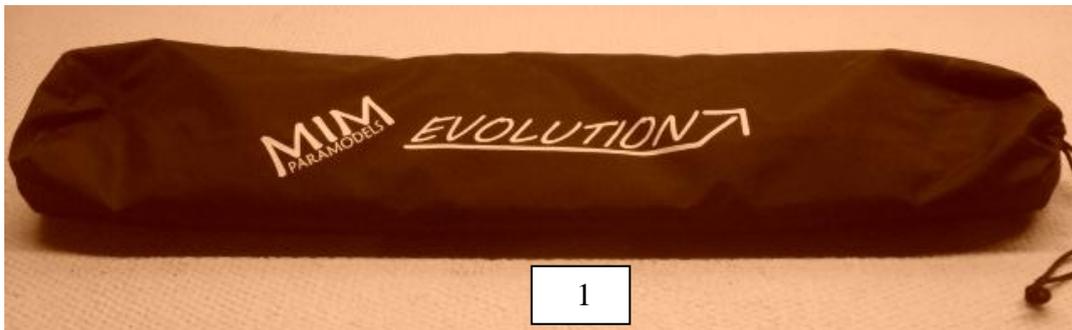
1,1 : COMPONENTI KIT PARAMOTORE

1. VELA + SACCA RIPIEGAMENTO VELA
2. TELAIO MOTORE + MOSCHETTONI + DISTANZIALE
3. IMBRAGO PILOTA
4. CORPO PILOTA FINITO + TUTA PILOTA + BRACCIA CNC
5. SERCOCOMANDI METAL GEAR 10 Kg x cm **(NON INCLUSO)**
6. MOTORE BRUSHLESS OUTRUNNER + ELICA **(NON INCLUSO)**
7. ESC (REGOLATORE) MOTORE BRUSHLESS + BEC **(NON INCLUSO)**
8. VITI FISSAGGIO
9. BATTERIA LIPO 3-4 CELLE **(NON INCLUSO)**
10. RADIOCOMANDO + RICEVENTE **(NON INCLUSO)**
11. CORDINO RICAMBIO

VELA :

La vela che hai appena acquistato viene prodotta su licenza per MIM paramodels da veri produttori di parapendio con tecniche identiche alla realtà` utilizzando materiali di prima qualità.

Queste vele sono progettate per offrire buone prestazioni pur mantenendo un pilotaggio non troppo tecnico. Il prodotto va inteso come modello ricreativo da utilizzare in assenza di vento o comunque in condizioni poco ventose.



ALTRE COMPONENTI : 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 9 / 10



2 TELAIO



2 DISTANZIALE



3 IMBRAGO



4-A CORPO PILOTA



4-B TUTA PILOTA



4-C BRACCIA CNC



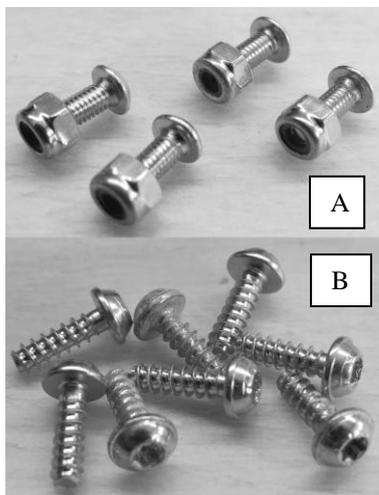
5 SERVI M.G.



6 MOTORE + ELICA



7 ESC



8 VITI VARIE



10 RADIO TRASMITTENTE

1.2 COMPONENTI ELETTRONICHE CONSIGLIATE :

il Kit paramotore MIM paramodels non include nessuna delle componenti elettroniche necessarie per l'utilizzo.

Le componenti necessarie sono facilmente reperibili presso un comune negozio di modellismo e posso essere scelte sulla base delle seguenti regole :

A - REGOLATORI DI CORRENTE CONSIGLIATI :

- REGOLATORE DA 40-A A 60-A
- POTENZA SERVI BEC MIN 3AMP. 5 VOLTS (CONSIGLIATA 4 AMP – 5.5 VOLTS)
- REGOLATORE PER LIPO 3S – LIPO 4S PER VOLO ACROBATICO

B - MOTORE BRUSHLESS CONSIGLIATO :

- MOTORE CONSIGLIATO OUTFUNNER BRUSHLESS 1250 – 1500 KV
PER MODELLI PESO 1.5 – 2 KG

C - ELICA CONSIGLIATA

- CONSIGLIATA ELICA SLOW FLYER OPPURE TIPO "E" BIPALA
- DIAMETRO CONSIGLIATO MIN 9 POLLICI MAX 10 POLLICI
- PASSO CONSIGLIATO MIN 4.5 POLLICI MAX 6 POLLICI

D - RADIOTRASMETTENTE

CONSIGLIATA RADIO DIGITALE 2.4 GHz ANTENNA CORTA CON
POSSIBILITA' PROGRAMMAZIONE MIX INTERNO. SETTAGGIO
CONSIGLIATO ELEVONI (DETTAGLI A PAGINA)

E - BATTERIE LIPO CONSIGLIATA

- VOLO VELLEGGIATO IN PENDIO E PIANURA : LIPO 3S 2200 Mah 30C
- VOLO MOTORE MAGGIORE AUTONOMIA : LIPO 3S 3800-4000 mAh
30-40 C
- VOLO ACROBATICO : LIPO 4S DA 2200 Mah 30C MASSIMO 4000
mAh 40 C
- DIMENSIONI MASSIME BATTERIA 130 x 40 x 30 mm

1.3 REGOLE BASE PER LA MANUTENZIONE:

- Evitare di lasciare la vela esposta ai raggi UV quando non utilizzata.
- Evitare di riporre la vela quando umida o bagnata (lasciare asciugare all'ombra in stanza ventilata).
- Evitare di volare sotto la pioggia, questo potrebbe rovinare la vela e le componenti elettroniche montate all'interno del corpo pilota e dell'imbrago.
- Non trascinare la vela per terra
- Evitare di lasciare il modello in macchina al sole in piena estate e per lunghi periodi.

- F. nel caso in cui sia necessario pulire la vela usare solo uno straccio umido e tamponare, non sfregare energicamente il tessuto né usare solventi di nessun tipo.
- G. Evitare assolutamente il contatto con sabbia e l'alsedine se volate al mare
- H. Piegare accuratamente ed **evitare di lasciare la vela piegata compressa per lunghi periodi**

STOCCAGGIO VELA :



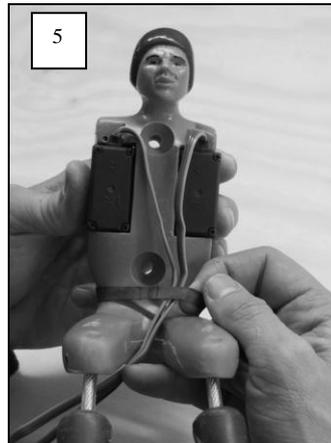
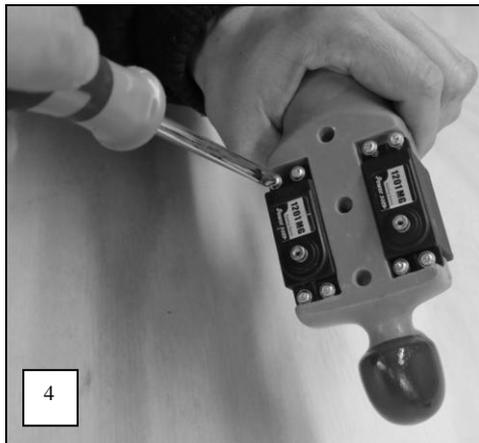
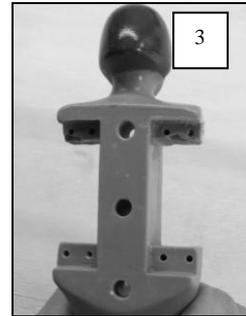
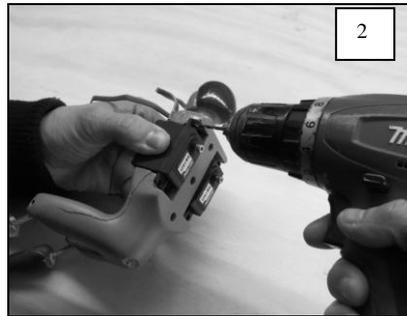
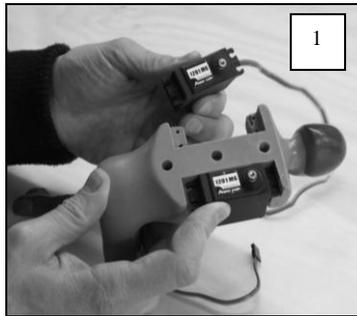
IMPORTANTE : MAI RIPORRE LA VELA ECCESSIVAMENTE COMPRESSA O MAL PIEGATA !!!
PRIMA DI OGNI VOLO FARE ALCUNI GONFIAGGI ENERGI CI PER STENDERE IL TESSUTO !!!

1,2,3 RIPIEGAMENTO CORRETTO , MAI LASCIARE LA VELA COMPRESSA PER LUNGHI PERIODI

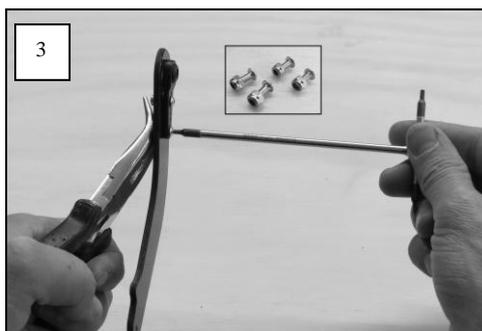
4,5 ESEMPI DI STOCCAGGIO ERRATO. RIPORRE LA VELA COSI' COMPRESSA PER LUNGO PERIODO POTREBBE ROVINARE IL PRODOTTO GENERANDO GRINZE E PIEGHE PERMANENTI SULLA CALOTTA DEL PARAPENDIO

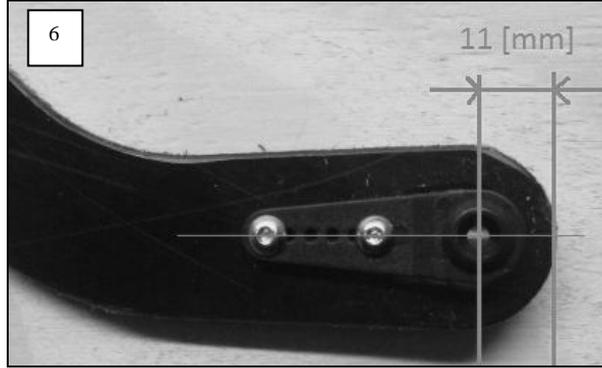
1.4 ASSEMBLAGGIO KIT PARAMOTORE

A - MONTAGGIO SERVOCOMANDI (COMPONENTI 4-A ; 5 ; 8C)



B - MONTAGGIO SQUADRETTI SU BRACCIA (COMPONENTI : 4-A ; 4-C)

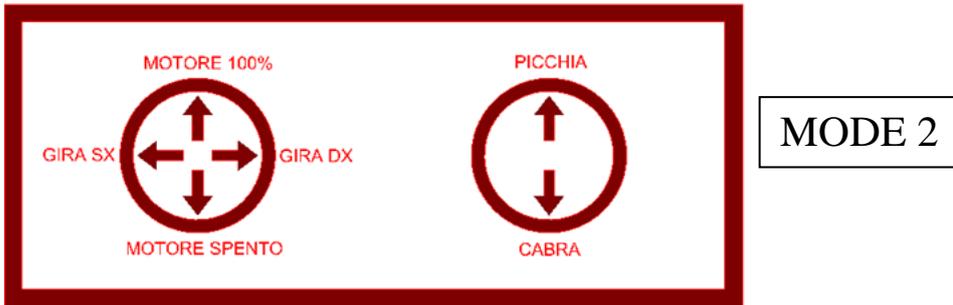




C : DISPOSIZIONE COMANDI SU RADIO MODE 1 Vs MODE4



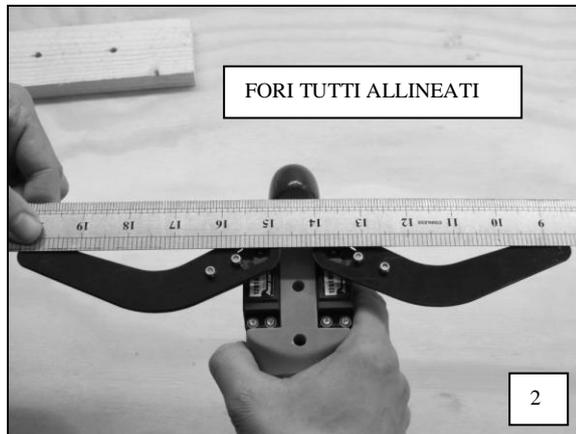
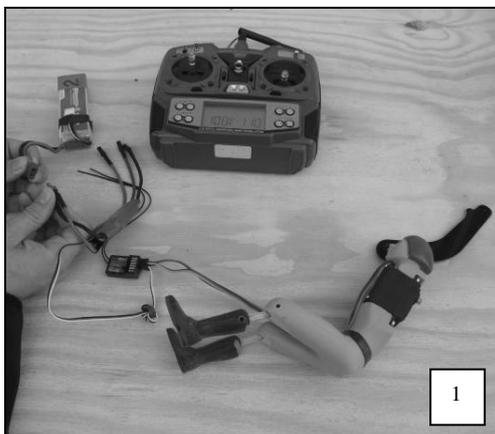
MODE 1

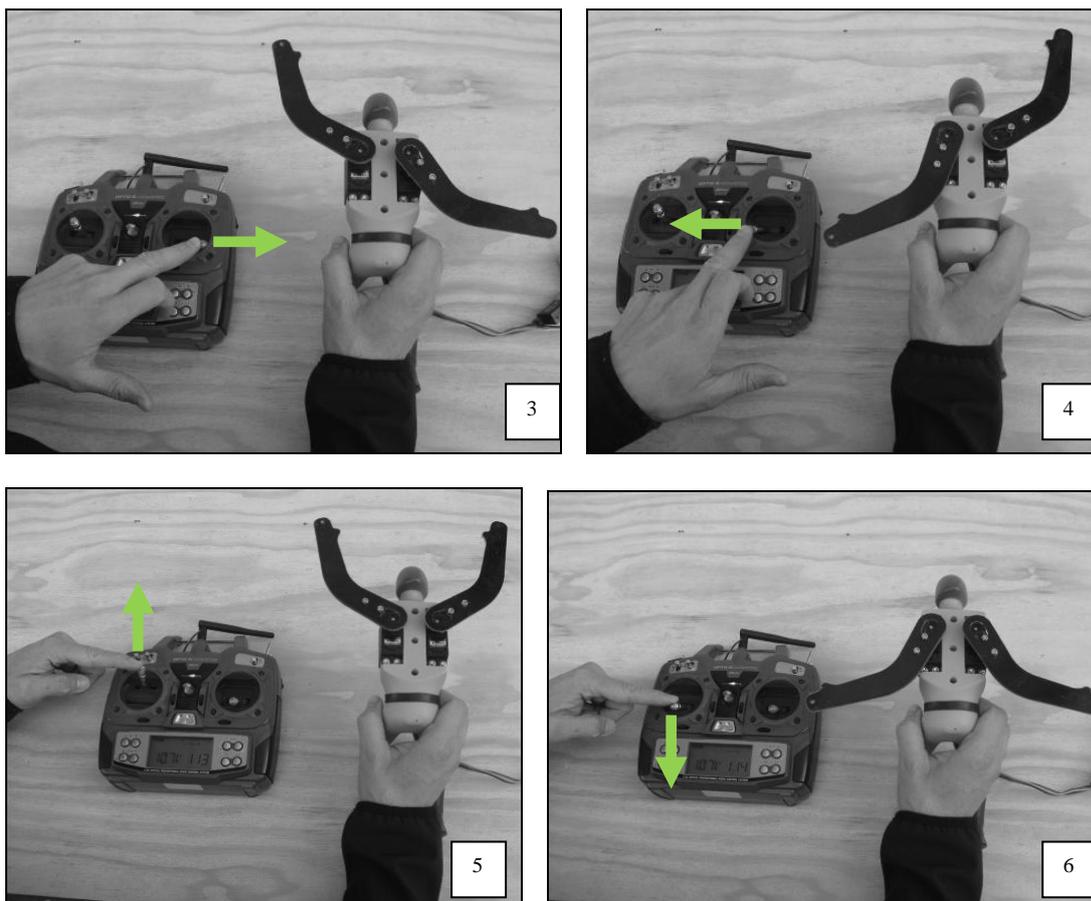


MODE 2

D REGOLAZIONE ALTEZZA BRACCIA+SETTAGGIO RADIO
 (COMPONENTI : OMETTO CON SERVI ; 4-C)

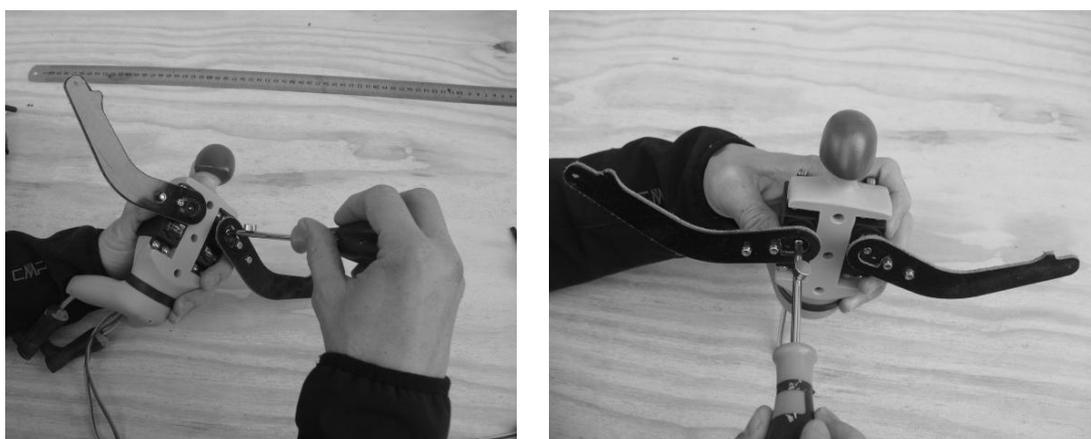
(CASO RADIO MODE 1 – VEDERE PAGINA SEGUENTE PER DETTAGLI SU MODE 1E MODE 2)





ESEMPIO SETTAGGIO CORRETTO PER RADIO MODE 1

2. **POSIZIONE BRACCIA CON STICK AL CENTRO**
3. **STICK A DX - VIRATA A DX**
4. **STICK A SX - VIRATA A SX**
5. **STICK A PICCHIARE - BRACCIA IN ALTO**
6. **STICK A CABRARE – BRACCIA IN BASSO**

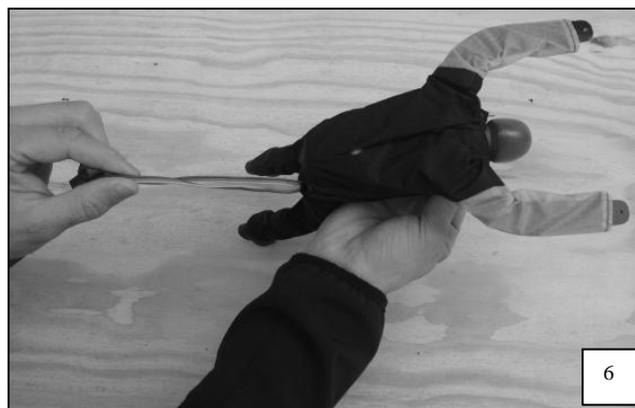
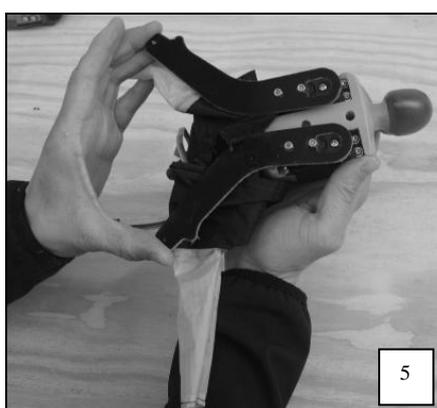


!!! IMPORTANTE !!! UNA VOLTA ULTIMATA LA REGOLAZIONE BRACCIA FISSARE ENTRAMBE LE SQUADRETTE CON LE APPOSITE VITI FORNITE CON I SERVI

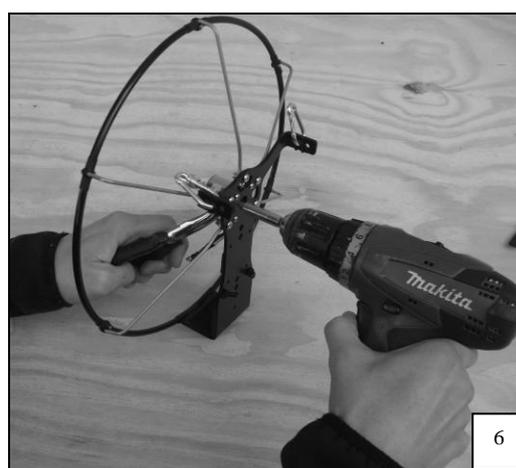
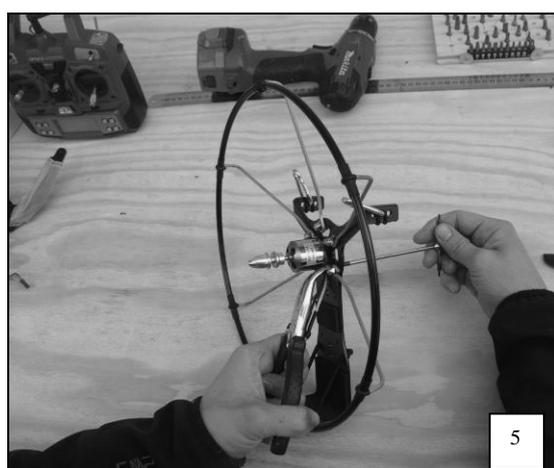
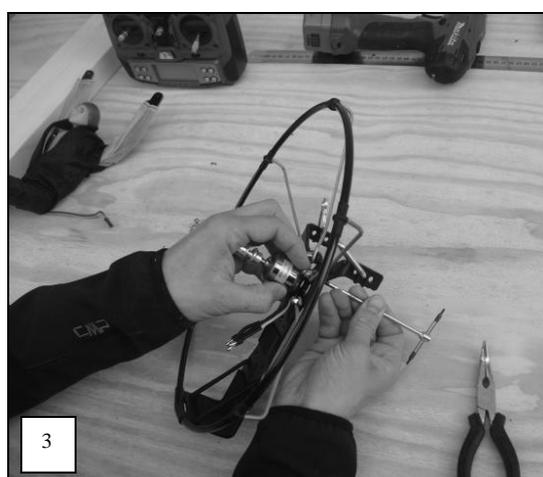
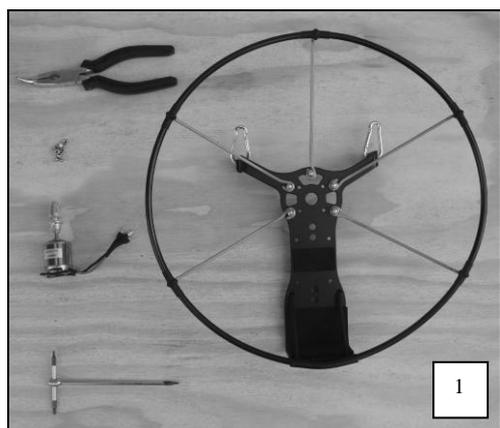
ESCURSIONE SERVOCOMANDI : La maggior parte delle radio moderne permette di aumentare la corsa dei servi al 120% ed in alcuni casi anche fino al 150%. Questa caratteristica può essere molto utile quando viene richiesta un'ampia escursione dei comandi come ad esempio nel volo acrobatico. I valori di EPA consigliati sono indicativamente :

- PRINCIPIANTI 80 % (poca escursione)
- PILOTA INTERMEDIO EPA = 100% - 110% (media escursione)
- ESPERTO (VOLO ACROBATICO (125% -130% - escursione freni elevata)

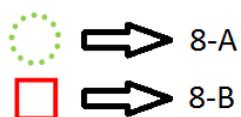
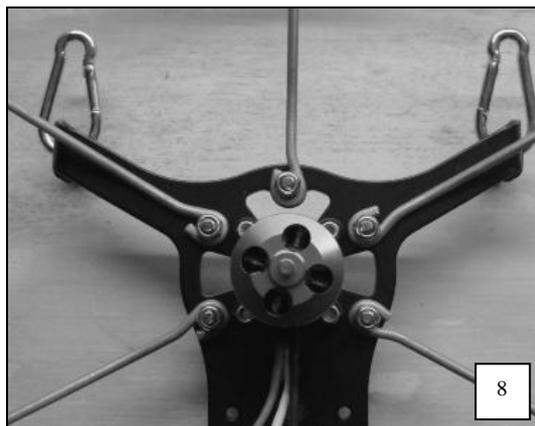
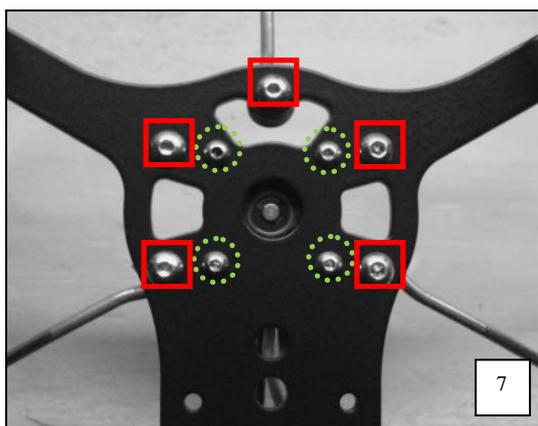
E : INSERIMENTO TUTA PILOTA (COMPONENTI : OMETTO ASSEMBLATO ; 4-B)



F : MONTAGGIO MOTORE BRUSHLESS (COMPONENTI : 2 , 6 , 8-A)



3. *POSIZIONARE MOTORE COME FOTO*
4. *INSERIRE VITI FISSAGGIO MOTORE E DADI (VITI 8-A)*
5. *FISSARE SALDAMENTE VITI MOTORE 8-A*
6. *FISSARE VITI GABBIA 8-B (**IMPORTANTE : FISSARE SEMPRE PRIMA VITI MOTORE 8-A**)*

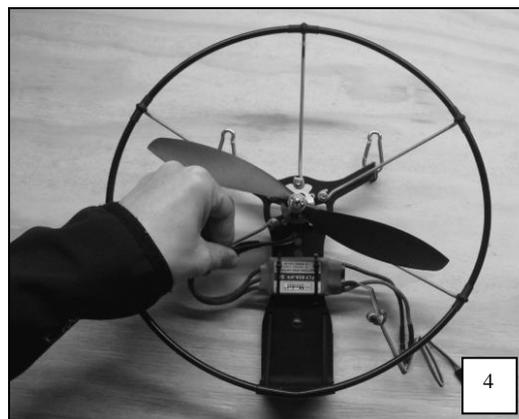
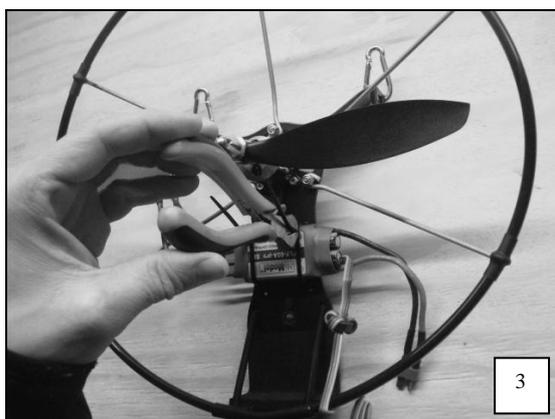
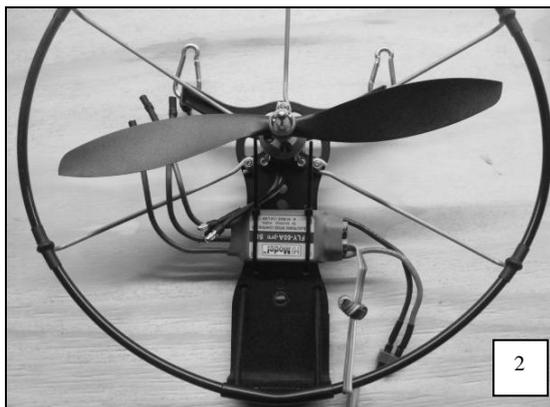
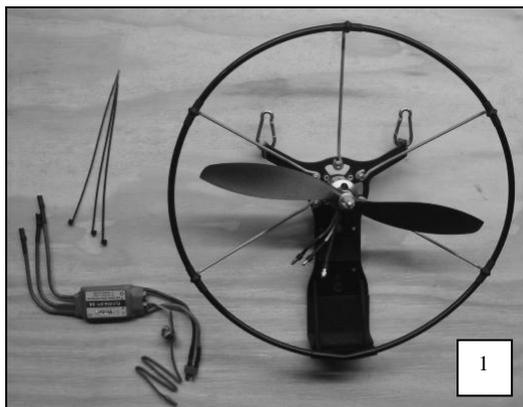


7. VISTA FRONTALE – FISSAGGIO CORRETTO

8. VISTA POSTERIORE – FISSAGGIO CORRETTO

(ATTENZIONE : NON UTILIZZARE COPPIA AVVITATURA TROPPO ELEVATA SUI PUNTI 5 e 6)

G : MONTAGGIO REGOLATORE DI TENSIONE

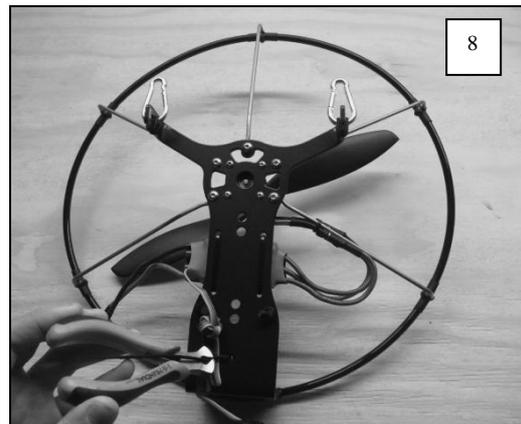
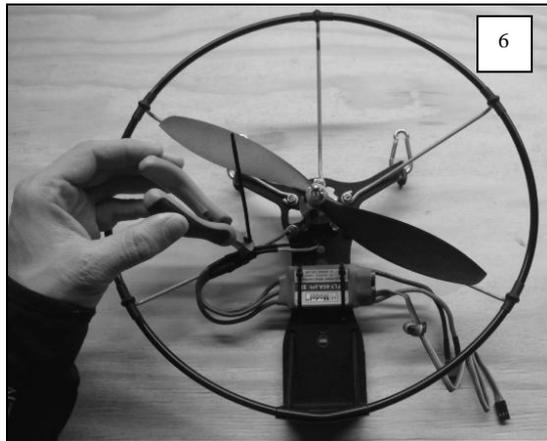
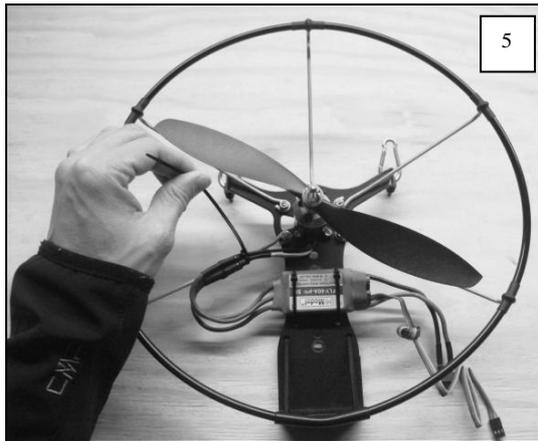


1-TELAIO SEMIFINITO + REGOLATORE DI TENSIONE + FASCIETTE

2- ASSICURARE IL REGOLATORE COME MOSTRATO UTILIZZANDO DUE FASCIETTE

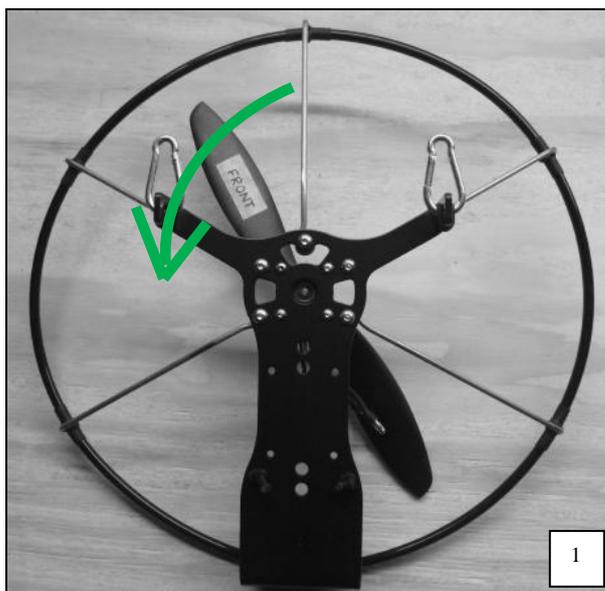
3-TAGLIARE LE FASCIETTE

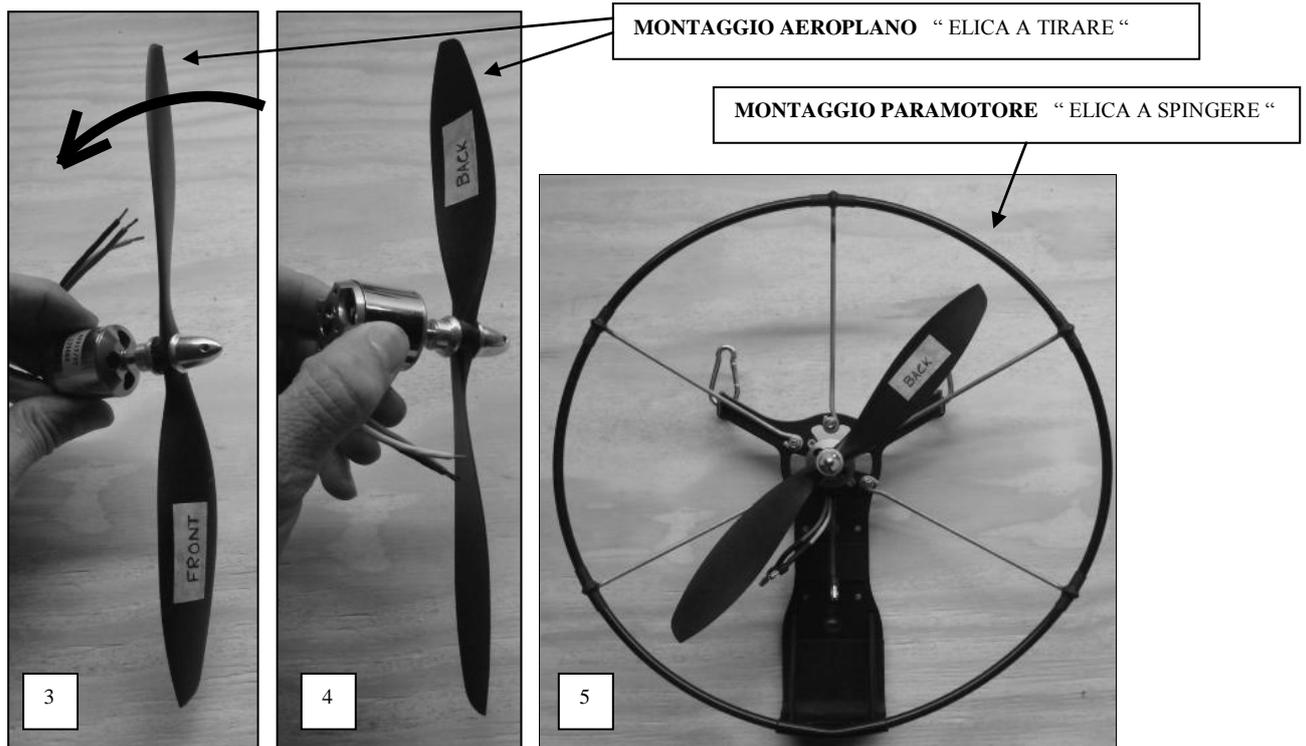
4-COLLEGARE LE TRE FASI MOTORE , COLLEGARE RICEVENTE E BATTERIA E VERIFICARE CHE IL MOTORE RUOTI NEL VERSO GIUSTO (FRECCIA) , SE NECESSARIO INVERTIRE DIE FASI A CASO PER CORREGGERE IL VERSO DI ROTAZIONE



5-6-ASSICURARE LE FASI AL TELAIO TRAMITE UNA FASCIETTA COME MOSTRATO E TAGLIARE
 7-ASSICURARE IL CAVO RICEVENTE TRAMITE FASCIETTA
 8-TAGLIARE LA FASCIETTA

H : MONTAGGIO CORRETTO ELICA “ IMPORTANTE “





1-2 DETTAGLIO MONTAGGIO ELICA PARAMOTORE – ELICA TIPO ANTIORARIO – COUNTER CLOCK WISE CCW

3- MONTAGGIO CORRETTO ELICA ANTIORARIA (CCW) MONTAGGIO SU AEREO (A TRAZIONE)

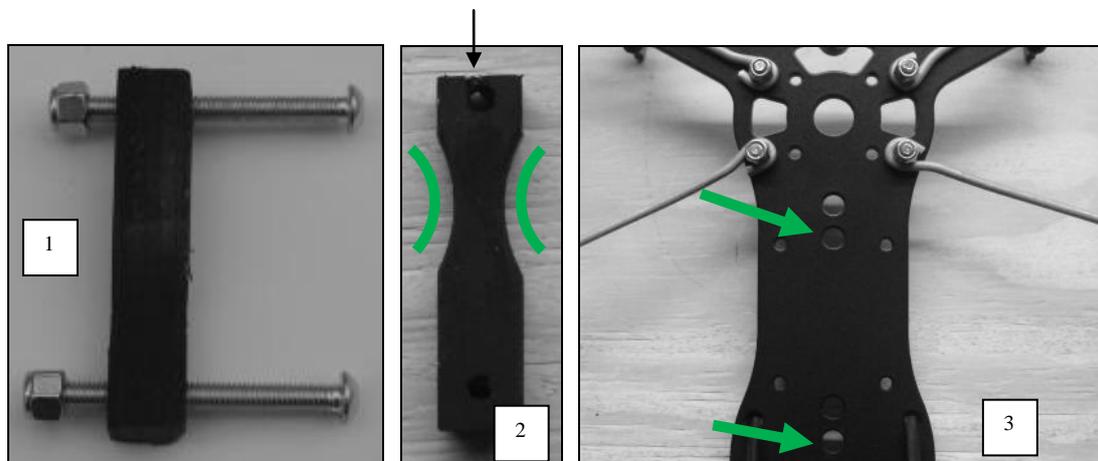
4-5- MONTAGGIO CORRETTO ELICA ANTIORARIA (CCW) MONTAGGIO SU AEREO (A SPINTA)

!!! MOLTO IMPORTANTE ASSEMBLARE ELICA E POLARITA' MOTORE COME FOTO 4 !!!

I : MONTAGGIO OMETTO SU TELAIO

(COMPONENTI : TELAIO COMPLETO , 2 , OMETTO COMPLETO)

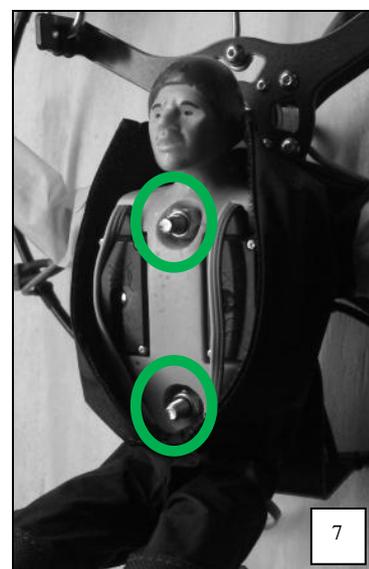
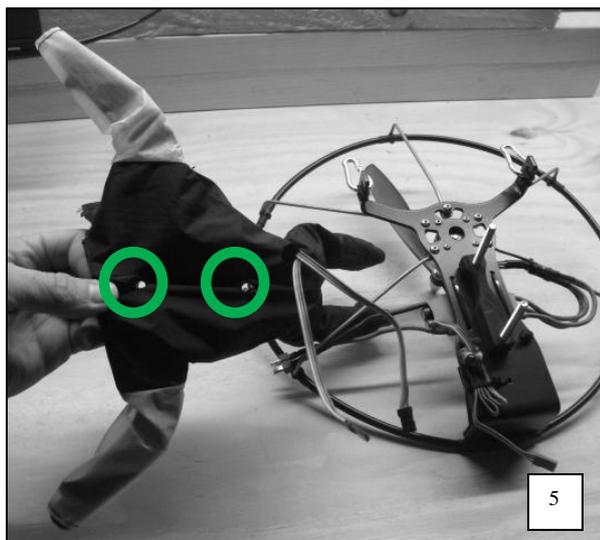
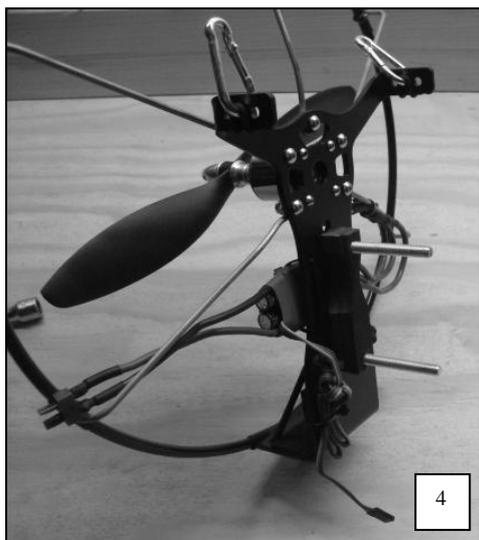
) (VERSO ALTO



1- DISTANZIALE + VITI

2- TOGLIERE LE VITI

3- FORI DA UTILIZZARE PER FISSAGGIO OMETTO



BRACCIO DX

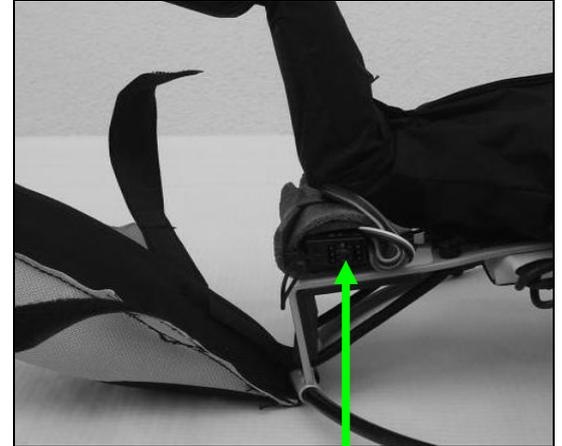
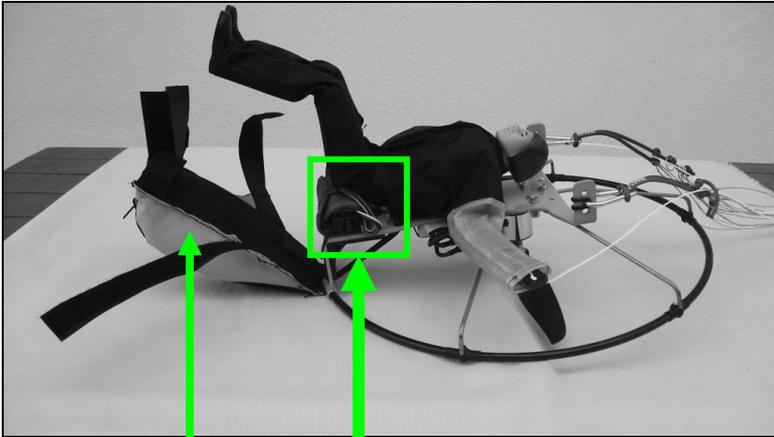
BRACCIO SX

- 4- ASSEMBLARE IL DISTANZIALE ALLO SCHIENALE COME MOSTRATO (MEZZE LUNE VERSO ALTO)
- 5- SISTEMARE LA TUTA IN MODO CHE I FORI SU TUTA E I FORI SU OMETTO COINCIDANO
- 6- ATTACCARE OMETTO ALLO SCHIENALE E SERRARE I DADI DA M6
- 7- FISSARE I DADI
- 8- CHIUDERE IL VELCRO ANTERIORE TUTA

J : MONTAGGIO RICEVENTE E IMBRAGO

FASE 1 : allentare i velcro dorsali e cosciali che fissano l'imbraco al pilotino e staccare l'imbraco lasciando attaccato solo il velcro posteriore .

Quindi facendo riferimento allo schema della propria ricevente collegare i connettori alla ricevente .



RICEVENTE POSIZIONE 1 – SPAZIO TRA IMBRAGO E SCHIENALE

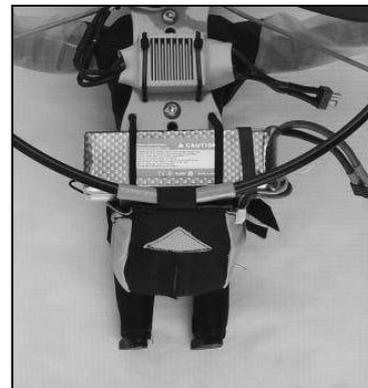
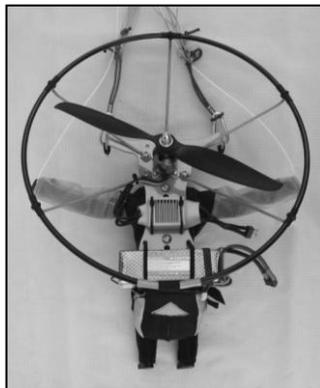
RICEVENTE POSIZIONE 2 – DENTRO ALL'IMBRAGO) - (**ALTERNATIVA A POSIZIONE 1 DA USARE CON RICEVENTI MOLTO INGOMBRANTI**)

1 (**COMPONENTI :** modello completo PUNTO "F" , 3)

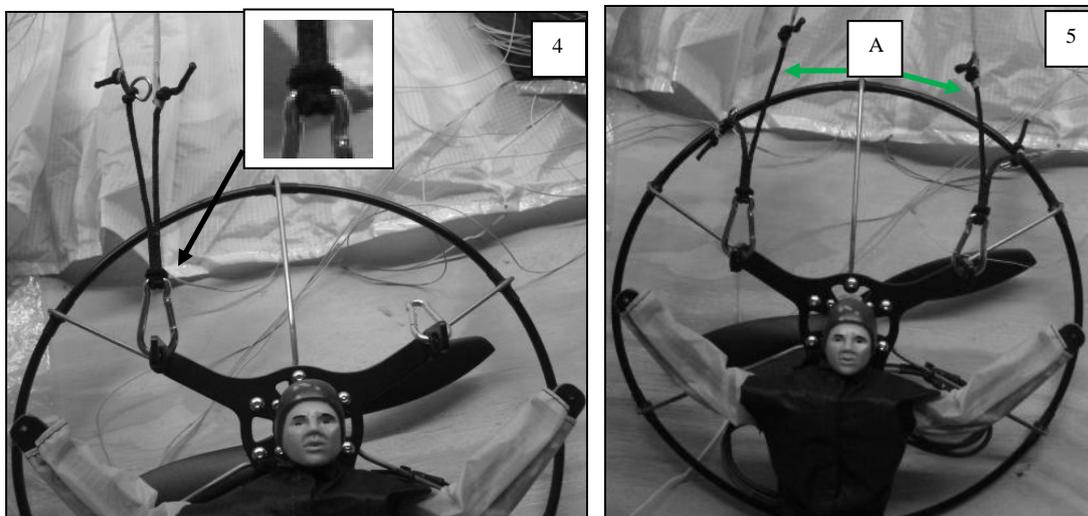
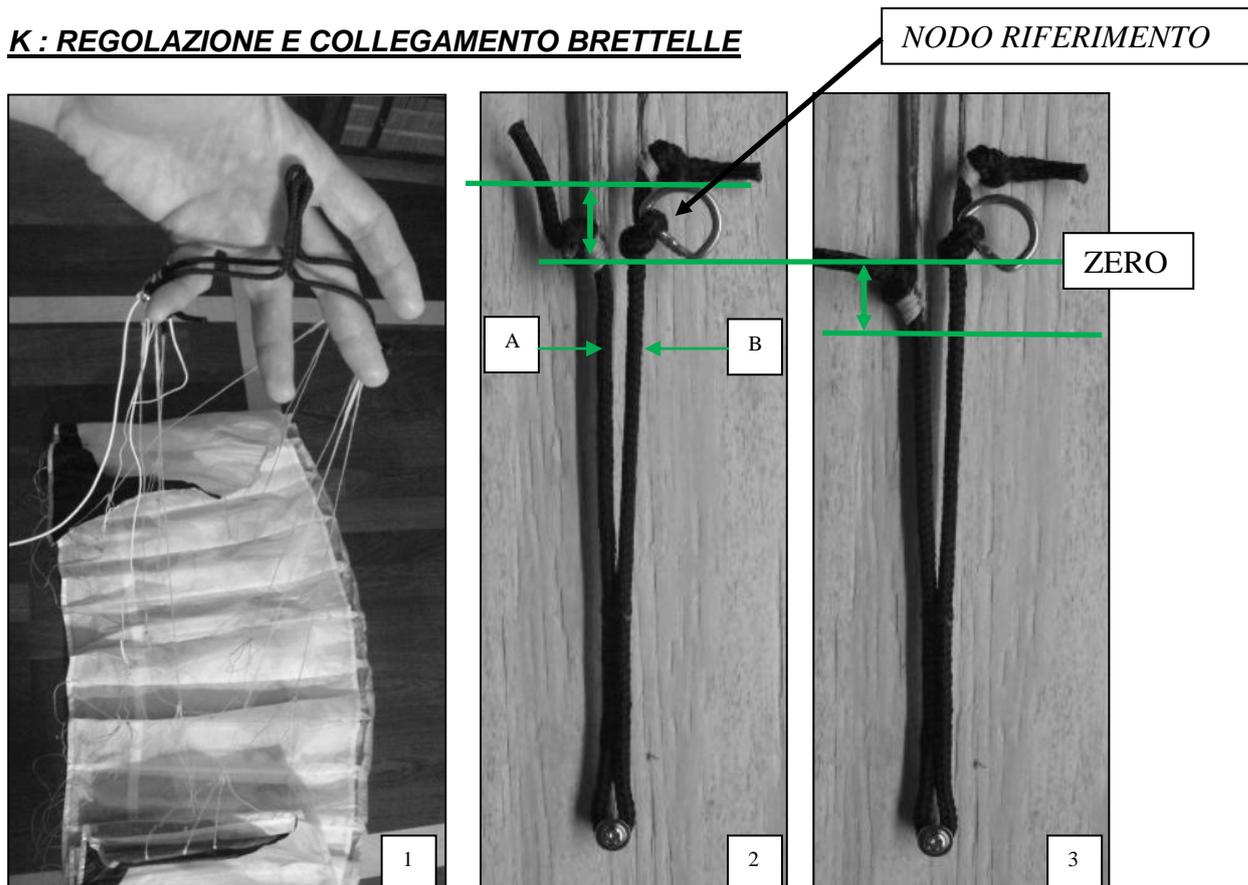


H : FISSAGGIO BATTERIA " IMPORTANTE "

Utilizzare sempre una banda elastica per trattenere il cavo di bilanciamento attaccato alla batteria ed evitare contatto con l'elica.



K : REGOLAZIONE E COLLEGAMENTO BRETTELLE

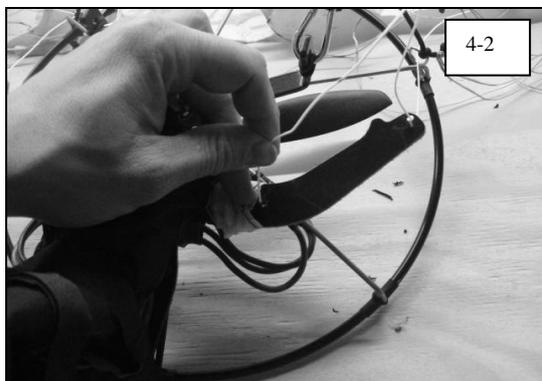
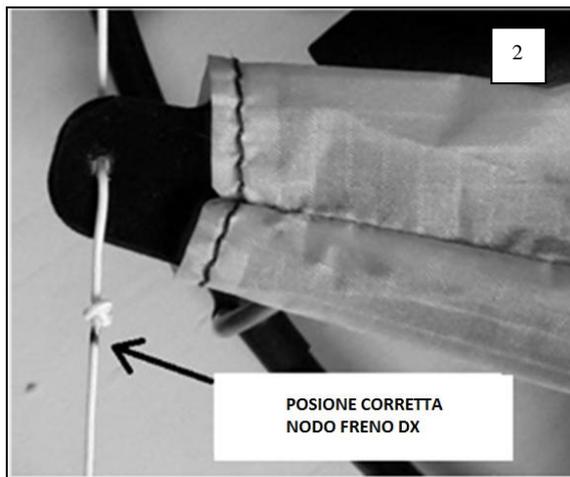
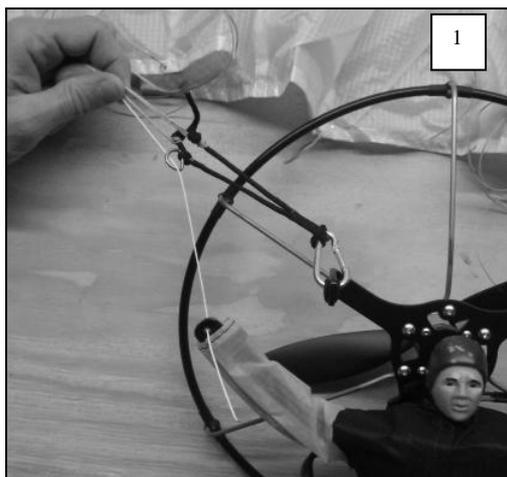


1. VERIFICARE CHE CORDINI E BRETTELLE SIANO LIBERI DA NODI
2. BRETTELLA "A" + BRETTELLA "B" – RANGE REGOLAZIONE "A" X VOLO IN PENDIO SENZA MOTORE
3. BRETTELLA "A" + BRETTELLA "B" – RANGE REGOLAZIONE "A" X VOLO A MOTORE
4. MONTAGGIO CORRETTO BRETTELLE SU MOSCHETTONI " BOCCA DI LUPO"
5. MONTAGGIO CORRETTO DI ENTRAMBE LE BRETTELLE

BRETTELLA A : QUELLA CON 1 NODO – BRETTELLA USATA X VARIARE ASSETTO

BRETTELLA B : QUELLA CON 2 NODI – MAI TOCCARE I NODI SU QUESTA BRETTELLA

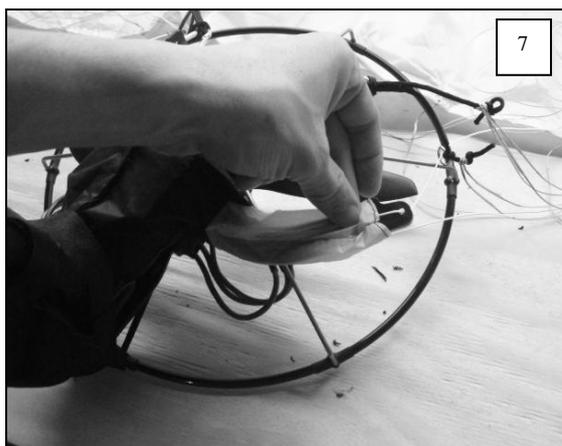
VOLO PENDIO : "A" DA ZERO A +0.5 CM / VOLO MOTORE : "A" DA ZERO A -0.5 CM



1. INFILARE CAVETTO FRENO DENTRO AL FORO MANO
2. ESEGUIRE NODO COME MOSTRATO SU BRACCIO DX – **MOLTO IMPORTANTE , PER CONTRASTARE LA COPPIA MOTORE IL FRENO BRACCIO DX DEVE ESSERE CIRCA 1.5 CM PIU' CORTO DEL FRENO BRACCIO SX (MAGGIORE TRAZIONE SUL FRENO COLLEGATO AL BRACCIO DX)**
3. REGOLAZIONE FRENO BRACCIO SX
4. PRENDERE LA PARTE IN PIU' (EXTRA) CAVO FRENO E INSERIRLA NEI FORI FATTI A META' BRACCIO
5. TIRARE IL CAVO EXTRA PER TUTTA LA SUA LUNGHEZZA DENTRO AL FORO IN MODO CHE NON POSSA FUORIUSCIRE E INTERFERIRE CON L'ELICA

IMPORTANTE PER REGOLAZIONE CORRETTA FRENI : I RIFERIMENTI RIPORTATI SU CAVO FRENI POTREBBERO NON ESSERE CORRETTI, LA CORRETTA REGOLAZIONI DEI FRENI VA QUINDI CONTROLLATA SUL CAMPO CON DEI GONFIAGGI (CON RADIO ACCESA) PRIMA A CUI SEGUE LANCIO DI PROVA.

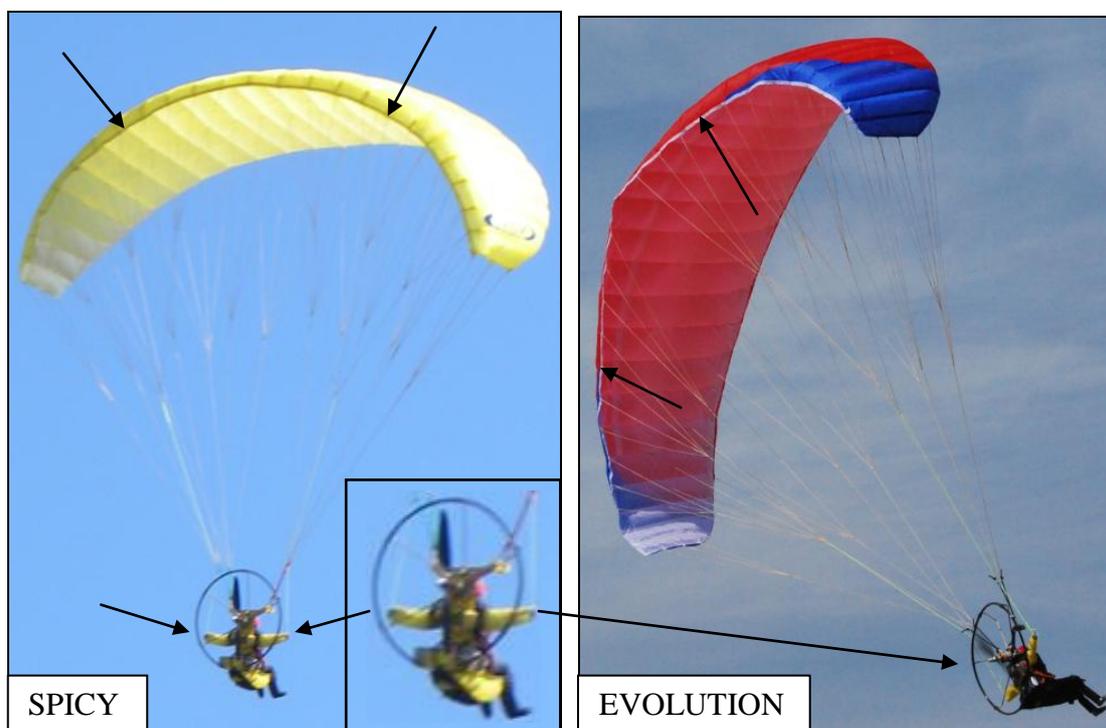
IMPORTANTE : LE REGOLE GENERALI PER UNA CORRETTA REGOLAZIONE DEI FRENI SONO RIPORTATE A PAGINA SEGUENTE PAR. "I"



7. *ABBASSARE LA MANICA DELLA TUTA PILOTA E COPRIRE LE BRACCIA*
8. *ESEGUIRE STESSA OPERAZIONE SU BRACCIO SX CON MOLTA ATTENZIONE AL PUNTO 2 SOPRA*

L : REGOLE GENERALI PER REGOLAZIONE CORRETTA FRENI :

1. *I freni anche con braccia tutte su devono sempre avere una lieve trazione (1 – 2 cm) , mai regolare i freni totalmente rilasciati.*
2. *Se la vela , posizionando le braccia tutte in basso , non raggiunge lo stallo i freni sono troppo lunghi.*
3. *Se la vela ha un pilotaggio molto nervoso , pendola molto e entra facilmente in stallo anche con poco comando a cabrare i freni sono troppo corti.*
4. *Se la vela tende a virare sempre da una parte i freni sono regolati in maniera asimmetrica , allungare il freno del lato in cui la vela tende a girare oppure accorciare il freno opposto tenendo conto delle regola 1 e 2*
5. *Aggiustare i freni con variazioni progressive per step di circa 5 mm per rendere piu` precisa e logica l`operazione.*

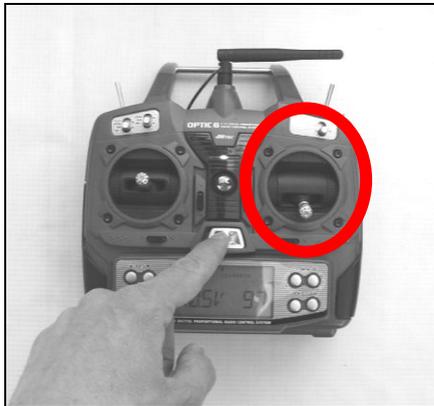


Freni regolati correttamente durante il normale assetto di volo (braccia in centro)

2 UTILIZZO IN VOLO DEL MODELLO

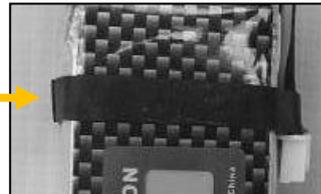
2.1 : PREPARAZIONE AL VOLO :

FASE 1 : Accendere la trasmittente



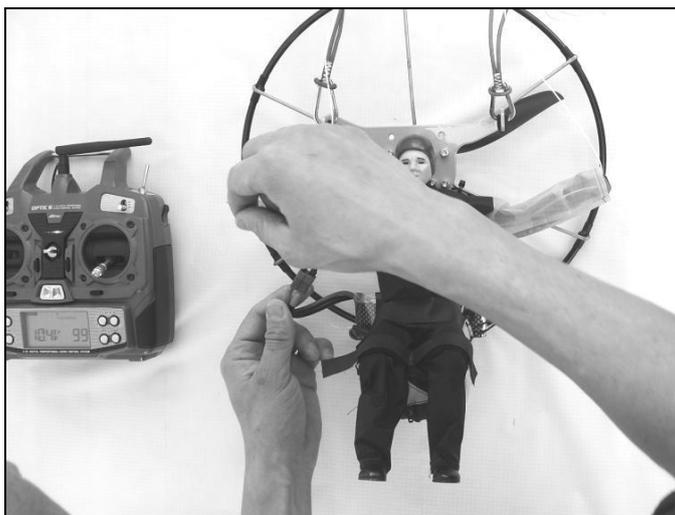
MOLTO IMPORTANTE : POSIZIONARE
ACCELERATORE A ZERO PRIMA DI
ACCENDERE RADIO (NB ACCELERATORE A SX
PER RADIO MODE 1)

FASE 2 : Assicurare il cavo di bilanciamento della batteria Lipo con un elastico e inserirlo nella sede ricavata nella zona bassa dell'imbrago. Importante : verificare che la batteria sia trattenuta dagli appositi elastici in maniera sicura e che non vi sia rischio di contatto con l'elica.



MOLTO IMPORTANTE
ASSICURARE CAVO
BILANCIAMENTO CON
ELASTICO

FASE 3 : Girate ora l'unità pilota con elica rivolta verso il suolo ed appoggiatelo al suolo. Solo ora potete collegare il cavo di alimentazione della Lipo sempre prestando massima attenzione a non entrare in contatto con l'elica.



ATTENZIONE , MOTORE IN TENSIONE PERICOLO



2.2 : DISPOSIZIONE VELA AL SUOLO

I paramodelli MIM sono adatti all'uso in condizione poco ventose e poco turbolente. Il modello può essere utilizzato sia in pendio che in pianura purchè in zone adatte al volo .il primo volo dovrebbe essere fatto in condizioni di vento quasi nullo, poca attività termica , lontano da alberi , tralicci elettrici , case , cose e/o persone.

PREPARAZIONE

1. Disporre la vela al suolo con una forma a "FERRO DI CAVALLO"
2. Posizionarsi perfettamente controvento e centrati rispetto alla vela , verificare l'efficienza dell'intero sistema quindi prepararsi per il lancio



2.3 : GONFIAGGIO E LANCIO :

attendere una leggera brezza frontale, verificare lo spazio aereo , quindi procedere al gonfiaggio della vela con uno strattone deciso come mostrato sotto (1,2,3,4,5,6)





LANCIO : TECNICA 1 “ ESPERTI ” : lanciare il modello con spinta verso avanti (controvento) e leggermente verso il basso (7,8)



appena lanciato motore (e solo ora) dare accendere il motore (punti 7-8)

TECNICA 2 “ PRINCIPIANTI ” :

1. Preparare il modello come sopra
2. Gonfiare la vela alla stessa maniera (punti da 1 a 6)
3. Accompagnarlo con una leggera corsa (no lancio)
4. Dare leggero motore e lasciare andare dolcemente il modello
5. Quindi accelerare ulteriormente

MOLTO IMPORTANTE : IN CASO DI PROBLEMI SPEGNERE SEMPRE E SUBITO IL MOTORE ONDE EVITARE GRADI DANNI A CORDINI E VELA

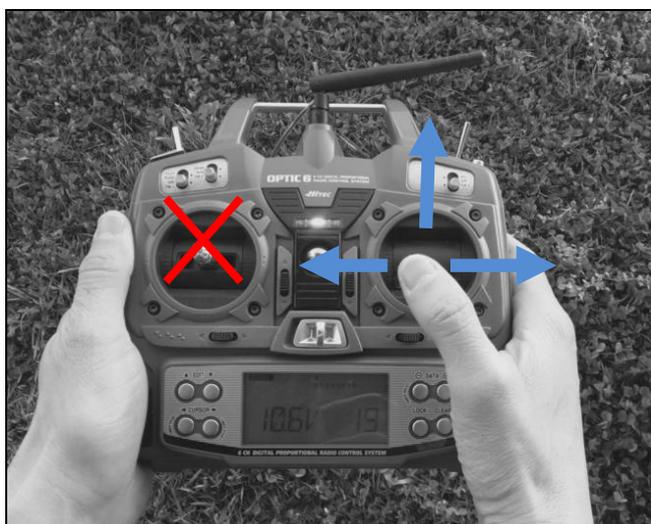
2.4 : UTILIZZO RADIO PRINCIPIANTI

UTILIZZO RADIO PER PRIMI VOLI : Durante i primi voli si consiglia di usare solo il comando Throttle (motore) e virata, **NON VERRA' QUINDI UTILIZZATO IL COMANDO DI PROFONDITA'** necessario per rallentare e all'occorrenza stallare la vela.

Questo semplice trucco eviterà gravi errori dovuti alla mancanza di esperienza (stalli involontari , sovra correzioni , confusione sui comandi).

ESEMPIO RADIO MODE 1 , SETTAGGIO RADIO VEDERE PAG 13 MANUALE

NOTA 1 : QUESTO CONSIGLIO E' VALIDO PER PRINCIPIANTI CON NESSUNA ESPERIENZA DI PILOTAGGIO SU MODELLI RADIOCOMANDATI MA PUO' ESSERE MOLTO UTILE ANCHE PER MODELLISTI ESPERTI CON NESSUNA ESPERIENZA SUL VOLO IN PARAPENDIO



NOTA 2 : L'UTILIZZO DEL COMANDO DI PROFONDITA' IN QUESTO CASO E' CONCESSO SOLO IN FASE DI ATTERRAGGIO PER PERMETTERE DI STALLARE LA VELA.

PRINCIPIANTI

UTILIZZO RADIO PER ESPERTI : Una volta acquisita la necessaria esperienza si può iniziare ad usare attivamente il comando di profondità anche in volo.

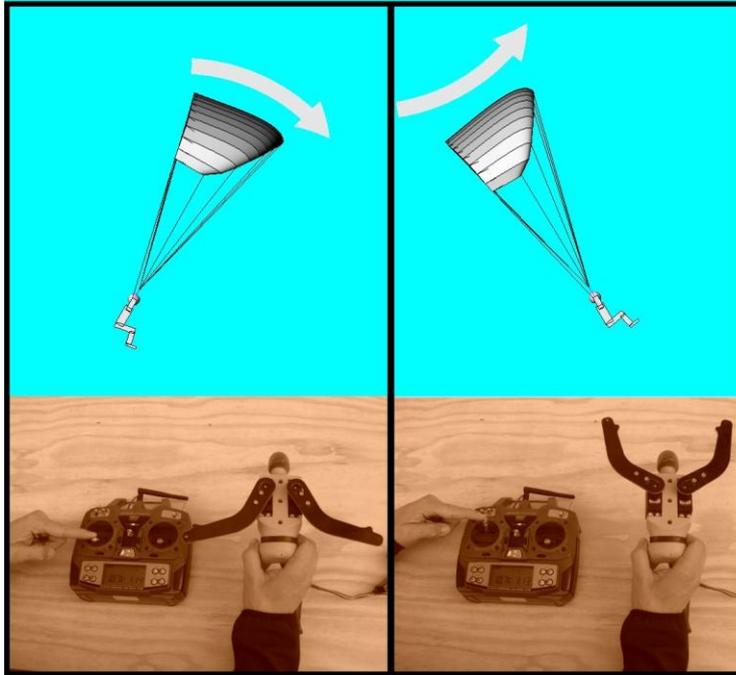


ESPERTI

3 : UTILIZZO DEL MODELLO IN VOLO

3.1 PRINCIPIO DI FUNZIONAMENTO - REGOLE E CONSIGLI DI UTILIZZO

Nel caso vi fossero dei pendolamenti attorno all'asse di beccheggio si consiglia di sollevare le braccia e lasciare che il modello recuperi da solo, si può tuttavia cercare ristabilire il normale inviluppo di volo con queste semplici regole :



CONTROLLO DEL BECCHEGGIO :

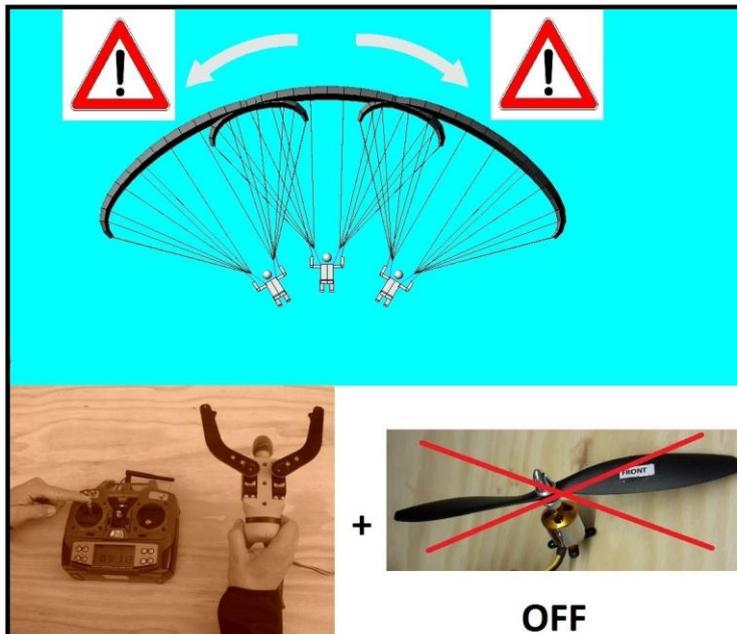
1-Quando la vela picchia bruscamente superando il pilota trazionare i freni

2-Quando la vela cabra arretrando rispetto al pilota alzare prontamente le braccia per evitare lo stallo.

IMPORTANTE : IN CASO DI STALLO ACCINDETALE = ABBATTIMENTI DELLA VELA DIETRO AL PILOTA (VELA CHE VOLA ALL'INDIETRO)
ATTENDERE CHE LA VELA SIA TORNATA SOPRA ALLA TESTA PRIMA DI RILASCIARE TOTALMENTE I COMANDI

3.2 CONTROLLO ATTORNO ALL'ASSE DI ROLLIO (PENDOLATA A DX e SX):

Nel caso vi fossero dei pendolamenti attorno all'asse di rollio si consiglia di sollevare le braccia e seppnere il motore e lasciare che il modello recuperi da solo.



CONTROLLO DEL ROLLIO :

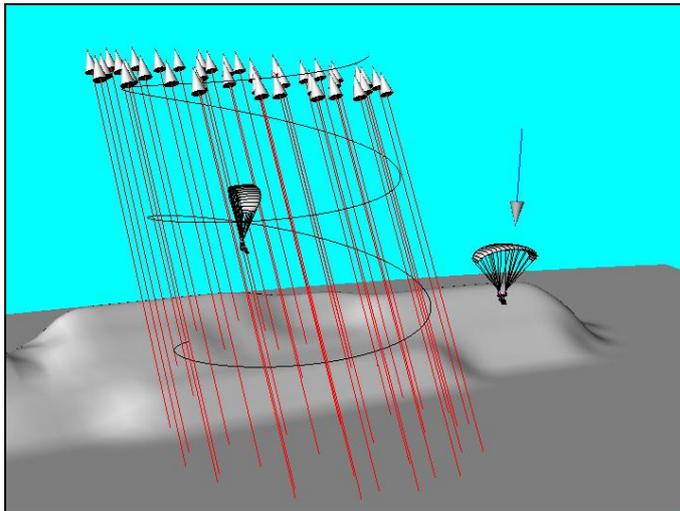
La regola più semplice da applicare per stabilizzare pendolamenti incontrollati attorno all'asse di rollio è spegnere totalmente il motore e posizionare la braccia tutte su – attendere che la vela si stabilizzi prima di applicare ulteriori input.

3.3 CENNI DI VOLO IN TERMICA:

La termica è una colonna d'aria calda che si solleva ad una certa velocità. La velocità di salita di una termica si misura in metri/sec . Per riuscire a guadagnare quota a motore spento grazie ad una termica questa deve avere una velocità di salita superiore al tasso di caduta della vela. PER SFRUTTARE APPIENO UNA TERMICA BISOGNA RESTARE QUANTO PIU' POSSIBILE NELLA ZONA DI FORTE ASCENDENZA (CORE DELLA TEMICA).

PER FARE CIO SI POSSONO EFFETTUARE DELLE VIRATE CIRCOLARI (360°) O "8" SE VI TROVATE VICINO AL PENDIO.

Non esistono regole scritte , ogni termica ha la propria forma a solo la pratica vi permetterà di sfruttare appieno ogni termica adattando il raggio di virata e la traiettoria in funzione della forma della termica.



Esempio di termica che "stacca" lontano dal pendio- questo tipo di termica viene solitamente sfruttate con virate circolari a 360°.

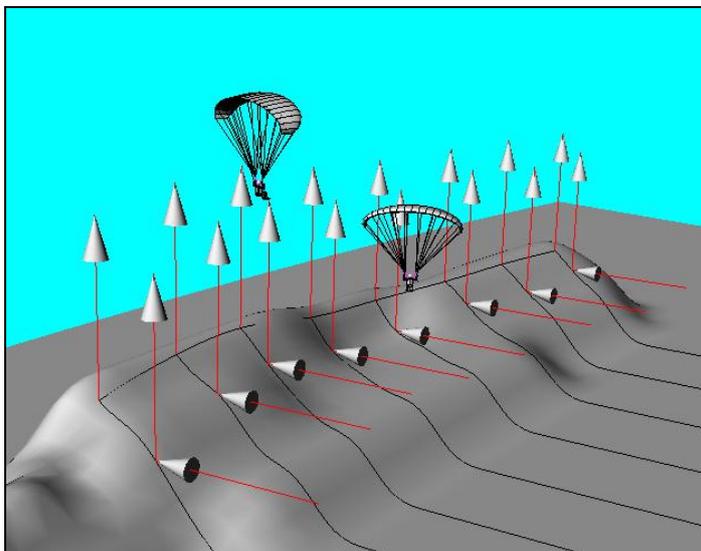
In caso di vento la termica si muoverà nella direzione del vento come mostrato in figura (scarroccio).

Il pilota a DX della foto si trova fuori dalla termica ed è quindi destinato a scendere.

Il pilota di SX si trova all'interno della colonna ascendente e guadagna quota restando all'interno della termica.

3.4 CENNI DI VOLO IN DINAMICA:

L'altro tipo di ascendenza noto invece come "dinamica " viene a crearsi per effetto dell'azione meccanico generata dal vento che colpisce un pendio o un ostacolo sufficientemente alto , di forma adeguata e ORIENTATO NEL MODO GIUSTO RISPETTO ALLA DIREZIONE DI PROVENIENZA DEL VENTO.



Esempio volo in dinamica :

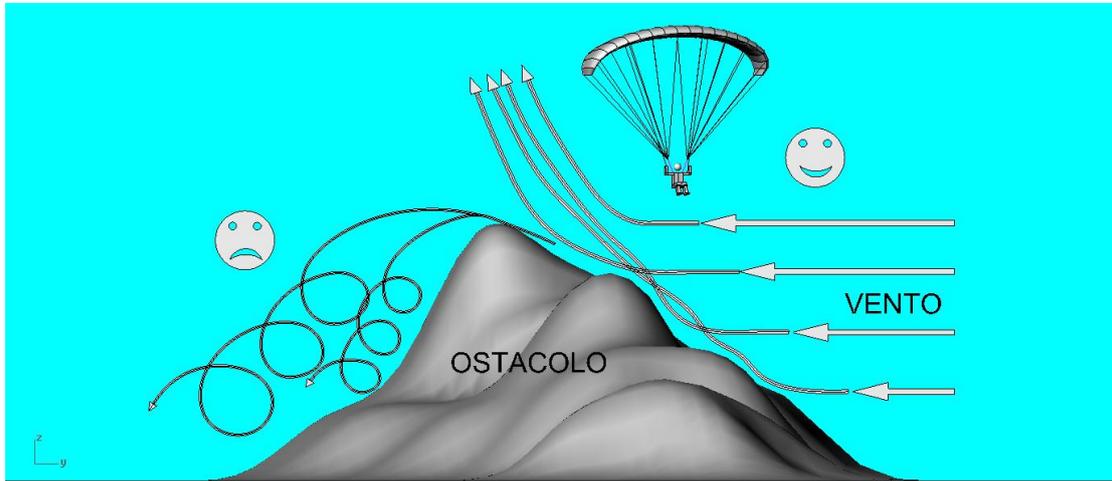
CONDIZIONI IDEALI X VOLO IN DINAMICA :

Vento 15-20 Km/h

1. Vento perpendicolare al pendio
2. Pendio con sufficiente pendenza (minimo 30°)
3. Mancanza di ostacoli posti di fronte (alberi , edifici) posti di fronte alla zona di volo - ogni ostacolo genera turbolenza vanificand l'effetto della dinamica di pendio

3.5 TURBOLENZA / IL ROTORE DI SOTTOVENTO – MOLTO IMPORTANTE :

Il maggior nemico durante il volo in parapendio è la turbolenza o rotore generata da ostacoli investiti dal vento.



Esempi di Oggetti (OSTACOLI) che possono generare rotore :

- Edifici
- Alberi o file di alberi
- Altri velivoli che volano di fronte a noi o in prossimità

IMPORTANTE : ERRORI COMUNI :

Volare con vento forte è meglio : **FALSO !!!!!** (Vento ideale da 0 a 10 Km/h)

Se il vento è troppo forte posso far volare il modello in zone riparate dal vento (esempio dietro ad alti edifici e/o file di alberi) : **FALSO !!!!!**

E' sufficiente che vi sia vento perché vi sia DINAMICA : **FALSO !!!!!** Non basta che vi sia un vento teso , il vento avere la direzione giusta rispetto al pendio ossia essere perfettamente frontale (vento in faccia). Ogni scostamento da questa condizione determina :

- RIDUZIONE DELLA DINAMICA DI PENDIO (MINORE ASCENDENZA)
- AUMENTO DELLA TURBOLENZA GENERATA DA OSTACOLI POSTI AI LATI) SOPRAVENTO DELLA ZONA DI DECOLLO

3.6 TABELLA CARICHI CONSIGLIATI:

Livello di esperienza	Velocità del vento	Peso totale indicativo (esclusa vela)
Principiante	5-10 km/h	1000/1200 gr
Principiante / intermedio	10 -18 km/h	1300/1400 gr
Esperto	18 - 25 km/h	1500/1600 gr

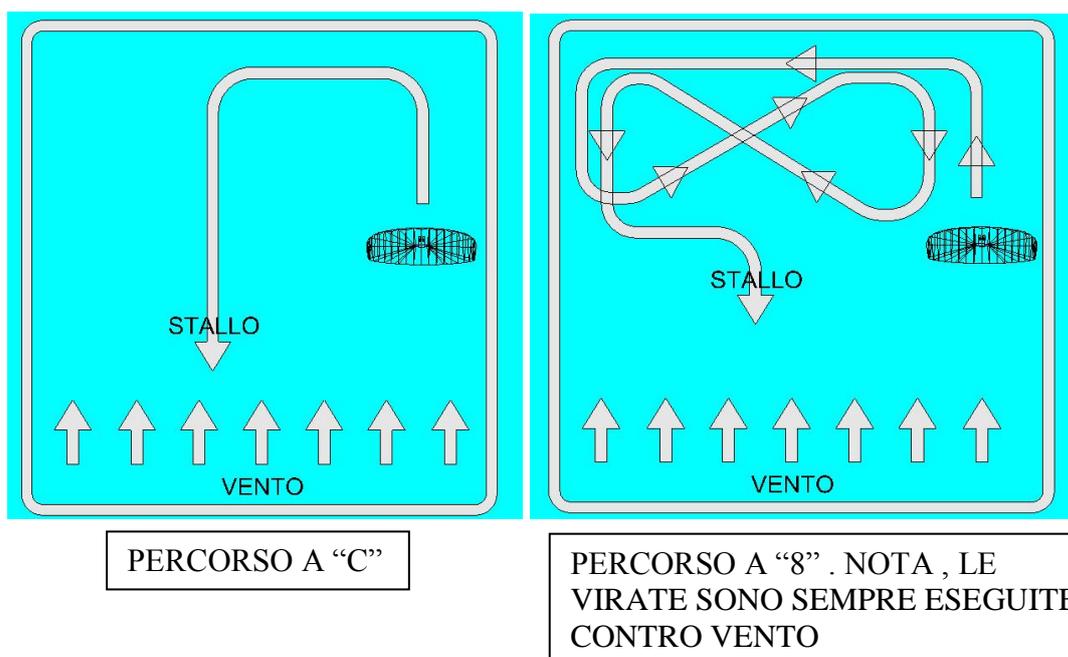
IMPORTANTE : LA TABELLA SOPRA RIPORTATA HA VALORE PURAMENTE INDICATIV. MIM paramodels non assume alcuna responsabilità per eventuali danni imputabili a errori di interpretazione e/o valutazione da parte dell'utente finali.

3.7 TECNICA DI ATTERRAGGIO E "TOP LANDING"

FASI PRINCIPALI PER ATTERRAGGIO CORRETTO:

- 1) smaltimento della quota con traiettoria a "C" o ad "8" figurato **con virate sempre contro vento** (foto sotto).
- 2) tratto finale rettilineo volando controvento (foto sotto).
- 3) Rallentamento della vela a 1 mt dal suolo e stallo (trazione 100% trattenuta fino al contatto con il suolo) – **VEDERE FOTO PAGINA SEGUENTE PER STALLO CORRETTO**

PERCORSI DI AVVICINAMENTO CORRETTI :



TOP LANDING (ATTERRAGGIO IN PENDIO) Il top landing risulta sempre un po' piu' complicato rispetto all'atterraggio classico in pianura a causa della frequente presenza di ascendenza. Diversi tentativi potrebbero essere necessari per trovare l'altezza di approccio corretta.

“STALLO FINALE IN FASE DI ATTERRAGGIO “



CAP. 4: TECNICHE DI DISCESA RAPIDA:

MOLTO IMPORTANTE : I kit parapendio e paramotore radiocomandato MIM paramodels rendono possibile l'esecuzione di gran parte delle manovre acrobatiche eseguibili nella realtà`.

Questo manuale mira tuttavia a darvi le sole basi necessarie per l'utilizzo dei prodotti MIM paramodels con la massima sicurezza durante il normale inviluppo di volo E NON VUOLE INCENTIVARE NE INSEGNARE la pratica del volo acrobatico.

IMPORTANTE : L'esecuzione di qualsiasi tipo di manovra acrobatica , soprattutto se eseguita senza la necessaria esperienza , comporta un aumento esponenziale del rischio di perdita di controllo.

La scelta di addentrarsi nel mondo del volo acrobatico in parapendio e` fatta dall'utente finale che si impegna sotto la sua propria resposanbilità ad eseguirle adottando tutte le principali regole di sicurezza elencate all'inizio di questo manuale .

Il produttore MIM paramodels non e` da ritenersi responsabile o corresponsabile per i danni derivanti da questa pratica come chiaramente indicato anche all'inizio del manuale.

4.1 QUANDO ESEGUIRLE , REQUISITI RICHIESTI E CONSIGLI.

Quando vi è la necessita di smaltire la quota in eccesso rapidamente è possibile effettuare la maggior parte delle manovre di discesa rapida o acrobatiche eseguibili con un vero parapendio.

Le manovre eseguibili sono tutte quelle manovre che prevedono il solo uso dei freni. Ovviamente non è possibile eseguire manovre che prevedano l'azione su singoli cordini o bretelle come ad esempio le orecchie, lo stallo B, la corolla ecc.

L'esecuzione di tale manovre richiede un elevato livello di esperienza e la perfetta conoscenza della forma di esecuzione e delle tecniche di recupero del normale inviluppo di volo.

Si sconsiglia vivamente l'esecuzione di tali manovre quando troppo vicini al suolo.

Le manovre possibili con i kit parapendio MIM paramodels sono :

4.2 VITE POSITIVA O SPIRALE

La tecnica più rapida per smaltire quota velocemente è senza dubbio la Vite o Spirale.

Ingresso in vite: *dal volo rettilineo e stabile senza pendolamenti con stick al 50% trazionare progressivamente il comando dal lato in cui si vuole innescare la spirale, contemporaneamente rilasciare il comando opposto. L'azione sui freni deve essere molto dolce e progressiva.*

Una volta innescata la vite rimettere gli stick in posizione centrale e simmetrica equivalente al 50% di trazione su entrambi i freni.

Uscita dalla vite: applicare una leggera trazione al comando opposto a quello che ha innescato la vite, l'azione deve essere progressiva, precisa ma mai esagerata. La vela dovrebbe rispondere al vs input uscendo dalla vite in meno di 360°.

Se fatta bene l'uscita dalla vite non provoca pendolamenti eccessivi e non necessita di grosse correzioni.

Un'uscita dalla vite invece troppo repentina e con troppo comando opposto provocherà un "Looping" e una probabile perdita di controllo nel caso al pilotaggio non vi sia un esperto.

Controllo pendolata: in questa fase è importantissimo saper controllare bene la pendolata. Non esiste miglior metodo che le ore di pratica ma la regola generale è:

Quando la vela si trova dietro all'ometto (fase ascendente della pendolata) mettere e tenere le braccia tutte su.

Appena la pendolata si inverte e la vela schizza in avanti tentando di sorpassare l'ometto frenare la vela.

Esattamente come nella realtà

In caso di sovra correzione e conseguente perdita di controllo alzare entrambe le braccia e vedere se la vela recupera da sola, se ciò non accade e se la quota ve lo permette tentate di intervenire nuovamente.

Se vi trovate vicini al suolo stallate immediatamente la vela: braccia tutte giù e trattenete tale posizione fino al contatto col suolo.

4.3 WING OVERS: Azione alternata di freno dx e sx.

Questa manovra innesca delle pendolate a DX e a SX più o meno accentuate.

E' fondamentale saper come controllare la pendolata per evitare chiusure.

Il corretto tempismo è la base per dei **Wing Overs** ben fatti.

Un Wing Over perfetto necessita di un mix tra azione alternata Dx-SX e una componente simmetrica (cabrare quando la vela si trova davanti e sotto al pilota) picchiare nel momento in cui la vela inizia a prendere velocità e quindi energia per il prossimo Wing Over.

Il controllo di questa manovra è tutt'altro che facile e rispecchia in maniera incredibile la realtà. Come nella realtà serve molta pratica per poter controllare perfettamente la manovra.

4.4 POST STALLO O STALLO TRATTENUTO

Una manovra molto meno efficace per smaltire quota ma però molto spettacolare e talvolta utile per uscire da situazioni fuori controllo (come ad esempio le "cravatte") è lo stallo o post stallo (stallo trattenuto).

Prima di tutto bisogna accertarsi che i freni siano regolati alla giusta lunghezza.

Nel caso i cui con freni tutti giù non si riesca a raggiungere lo stallo entro 3-4 secondi allora i freni vanno accorciati.

Altra cosa molto importante è il settaggio radio. Meglio una radio programmabile con corsa servi impostata al 120% o più, se possibile: una maggiore escursione permette una maggiore facilità nel raggiungere lo stallo.

L'esecuzione corretta dello stallo è questa:

1-dal volo rettilineo e stabile a braccia alte procedere trazionando in maniera decisa e simmetrica entrambi i freni in basso (100% trazione).

2-Trattenere questa posizione.

Se il modello è regolato in maniera corretta la vela ridurrà improvvisamente la velocità fino a fermarsi. Ad un certo punto smetterà di volare e si sgonfierà cadendo in maniera più o meno decisa dietro alla schiena del pilota ed iniziando a volare all'indietro.

Siete in stallo – NON RILASCIATE I COMANDI ORA, PER NESSUN MOTIVO !!!

Il rilascio dei comandi nelle fasi appena successive all'entrata in stallo provocherebbe un ritorno in volo improvviso e repentino con forte picchiata della vela in avanti e rischio per l'ometto di cadere dentro alla vela.

3- Attendete almeno 3-4 secondi fino a quando la vela si sarà stabilizzata sopra alla testa del pilota.

A questo punto rilasciate lentamente i freni fino al 50%.

Al primo accenno della vela a rigonfiarsi mettete le braccia tutte su e tenetele su.

La vela picchierà violentemente ritornando a volare, la picchiata potrebbe portare anche ad una chiusura frontale. Non tentate di contrastarla.

Resistete alla tentazione e tenete le braccia tutte su. Dopo la prima chiusura frontale la vela dovrebbe rigonfiarsi subito da sola e ritornare a gonfiare.

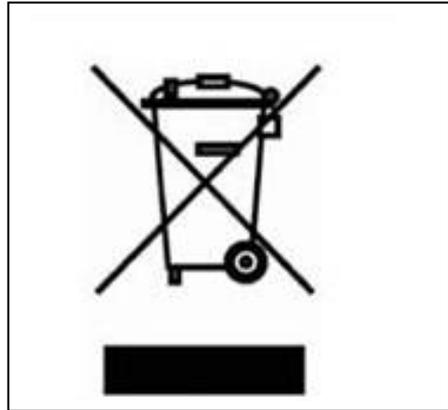
In caso contrario tentate di correggere il problema con i freni.

SMALTIMENTO RIFIUTI : Il simbolo sotto riportato Presente sui prodotti e / o sulla documentazione di accompagnamento indica che i prodotti elettrici ed elettronici eventualmente forniti non devono essere trattati come rifiuti domestici ma smaltiti come rifiuti elettrici ed elettronici ad uso privato.

La raccolta differenziata e lo smaltimento dei rifiuti riciclabili o inquinanti in apposite aree e cosa fondamentale per garantire il rispetto dell'ambiente altrimenti possibile nel caso di smaltimento inappropriato.

In caso di necessità vi invitiamo a contattare le autorità del luogo o il rivenditore del prodotto per conoscere il punto di raccolta più vicino e le corrette modalità di smaltimento dei prodotti danneggiati e/o da buttare e dei relativi imballaggi.

Questi simboli è valido solo nell'Unione Europea.



Ci riserviamo il diritto di apportare modifiche tecniche al seguente manuale e ai nostri prodotti , non si assumono responsabilità per errori di stampa.

MIM paramodels di Ivan Appoloni
STREET :via Martiri della liberta` 50
CITTA' / CITY : Caltrano (VI)
CAP / ZIP : 36030
STATO / COUNTRY : ITALY
COD. FISC. / NIN : PPLVNI77C04L157M
P.IVA / VAT NUMBER : 03709370245
CELL. +39 340 8047972

Sito/web site www.parapendiorc.it
Email : rcdream697@gmail.com

