ParAAvis®

the new degree of your freedom

Toy

Руководство по эксплуатации

СОДЕРЖАНИЕ

Введение..... 3

Назначение и описание..... 4

Технические данные..... 5

Используемые материалы..... 6

Предполётная подготовка..... 7

Базовые основы пилотирования..... 8

Методы быстрого снижения..... 9

Нештатные ситуации.....11

Схема стропной системы.....14

Эксплуатация и хранение.....15

Гарантийные обязательства и сервисное обслуживание.....16

Введение

ВНИМАНИЕ!

ДАННОЕ РУКОВОДСТВО НЕ ЯВЛЯЕТСЯ УЧЕБНЫМ ПОСОБИЕМ.
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЭТОГО ИЛИ ЛЮБОГО ДРУГОГО ПАРАПЛАНА
БЕЗ НАДЛЕЖАЩЕГО ОБУЧЕНИЯ И ИНСТРУКТАЖА ПРЕДСТАВЛЯЕТ
БОЛЬШУЮ ОПАСНОСТЬ КАК ДЛЯ ПИЛОТА ТАК И ДЛЯ ОКРУЖАЮЩИХ.

Очень важно, чтобы вы прочитали это руководство перед первым полётом на своём новом крыле. В нём содержится подробная информация о конструкции, эксплуатации, безопасности и режимах полёта, советы и рекомендации о том, как лучше всего использовать параплан и как ухаживать за ним, чтобы обеспечить ему длительный срок службы.

Пожалуйста, используйте параплан только так, как описано в данном руководстве и не вносите никаких изменений в конструкцию!
Соблюдайте все необходимые меры предосторожности!

Назначение и описание

Параплан Toy специально разработан для школ и начинающих пилотов. Это крыло с простым управлением и высоким уровнем пассивной безопасности (что подтверждается сертификацией EN A - в размере M). Оно идеально подходит для учеников всех уровней подготовки – от наземных упражнений и первых взлётов, до парения в динамике и обучения полётам в термических потоках. Наполнение и подъём купола максимально просты даже в условиях полного штиля. Воздухозаборники всегда остаются открытыми. Параплан Toy устойчив к резким или ошибочным действиям ученика при подъёме купола. Эти характеристики делают самый сложный этап обучения – взлёт - лёгким для освоения и ученики быстро продвинутся вперёд.
В воздухе Toy сохраняет простоту, ожидаемую от учебного крыла. Новичок будет чувствовать себя в безопасности - полёт происходит без ненужных кренов и клевков даже в турбулентной атмосфере. Большой ход клевант с постоянным возрастанием нагрузки, и низкая скорость сваливания затрудняют ученику непреднамеренное попадание в полный срыв или негативное вращение. Интуитивно понятное управление Toy обеспечивает контролируемые и скоординированные повороты, а также эффективную подушку на посадке.
В целом, Toy невероятно простой и приятный для полётов параплан. Он достаточно стабильно сохраняет форму и остаётся устойчивым в воздухе. Его лётные характеристики достаточны для того чтобы начать парение в динамике и термических потоках при сохранении «школьного» уровня безопасности, в то же время инструкторы по достоинству оценят манёвренное и точное управление Toy.
Параплан Toy спроектирован с учётом большой долговечности. Для его производства используются только лучшие и проверенные материалы.Toy выпускается в шести типоразмерах, охватывающих диапазон взлётного веса от 50 до 130 кг. Он предлагает всё необходимое для безопасного обучения и быстрого прогресса учащихся, предоставляя школам надёжную и долговечную лётную технику.

Технические данные

Toy			XXS	XS	S	M	L	XL
ВЗЛЁТНЫЙ ВЕС		Кг	50-75	60-80	75-95	85-105	95-115	100-130
ПЛОЩАДЬ		м²	21.1	23.0	25.0	27.1	29.5	32.5
РАЗМАХ		м	10.4	10.9	11.4	11.8	12.3	12.9
УДЛИНЕНИЕ			5.16	5.16	5.16	5.16	5.16	5.16
ПЛОЩАДЬ В ПРОЕКЦИИ		м²	18.3	20.0	21.7	23.5	25.6	28.2
РАЗМАХ В ПРОЕКЦИИ		м	8.4	8.8	9.2	9.53	9.9	10.4
УДЛИНЕНИЕ В ПРОЕКЦИИ			3.86	3.86	3.86	3.86	3.86	3.86
ХОРДА	ЦЕНТРАЛЬНАЯ	м	2.52	2.63	2.74	2.85	2.98	3.12
	УШНАЯ	м	0.54	0.56	0.58	0.61	0.63	0.66
ВЫСОТА СТРОПЛЕНИЯ		м	5.5	5.7	6.0	6.2	6.5	6.8
ОБЩАЯ ДЛИНА СТРОП		м	243	265	288	312	340	374
ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО СЕКЦИЙ			36	36	36	36	36	36
МАШТАБНЫЙ КОЭФФИЦИЕНТ			0.882	0.921	0.960	1.000	1.043	1.095

info@paraavis.com
www.paraavis.com

Используемые материалы

TOY	МАТЕРИАЛ	ПРОИЗВОДИТЕЛЬ
ВЕРХНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ	30D MF	Dominico
НИЖНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ	30D MF	Dominico
НЕРВЮРЫ	30D FM	Dominico
УСИЛЕНИЯ ПЕРЕДНЕЙ КРОМКИ	Nylon	Champion
СТРОПЫ	DSL,DFLS,PPSL,TARAX	Liros, Edelrid
ПЕТЛИ СТРОП	ЛТКП-15-185	ОАО «Лента»
СВОБОДНЫЕ КОНЦЫ	Dyneema Core	Güth & Wolf
НИТКИ	Nylon	Amann Group

Предполётная подготовка

Чтобы подготовить крыло к полёту:
- достаньте его из концертины и разложите на верхнюю поверхность во всю длину размаха.
- осмотрите верхнюю и нижнюю поверхности на предмет каких-либо разрывов или очевидных признаков повреждений.
- разложите все стропы обеих консолей, путём вытягивания их за свободные концы, перпендикулярно размаху крыла в направлении воздухозаборники - задняя кромка.
- поднимая поочерёдно свободные концы, расправьте и проверьте на предмет завязок, перехлёстов и повреждений все стропы.
- подсоедините правый и левый карабин подвесной системы к соответствующим свободным концам параплана. Убедитесь, что карабины надёжно застёгнуты, а свободные концы не перекручены!

А также проконтролируйте пункты:
1. Проверьте зачековку спасательного парашюта и надёжность закрепления вытяжной ручки.
2. Убедитесь, что все регулировки подвесной системы имеют симметричную и комфортную настройку, а замки всех ремней надёжно застёгнуты.
3. Акселератор подсоединён.

ВНИМАНИЕ!
ОСОБЕННО ВАЖНО ПРОКОНТРОЛИРОВАТЬ, ЧТО СТРОПЫ КЛЕВАНТ СВОБОДНЫ И НЕ ЗАПУТАНЫ. ПРОВЕРЬТЕ, ПРИВЯЗАНЫ ЛИ КЛЕВАНТЫ К СТРОПАМ УПРАВЛЕНИЯ. УБЕДИТЕСЬ, ЧТО СТРОПЫ УПРАВЛЕНИЯ ИМЕЮТ ОДИНАКОВУЮ ДЛИНУ НА ОБЕИХ СТОРОНАХ И СВОБОДНО ХОДЯТ ЧЕРЕЗ БЛОЧКИ. КЛЕВАНТЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОТРЕГУЛИРОВАНЫ ТАКИМ ОБРАЗОМ, ЧТОБЫ В ПОЛЁТЕ, ПРИ ПОЛНОСТЬЮ ВЫЖАТОМ АКСЕЛЕРАТОРЕ, СТРОПЫ УПРАВЛЕНИЯ ИМЕЛИ НЕБОЛЬШОЕ ПРОВИСАНИЕ И НЕ ЗАЖИМАЛИ ЗАДНЮЮ КРОМКУ.

Базовые основы пилотирования

СТАРТ
На параплане Toy возможен как прямой, так и обратный старт.

ПРЯМОЛИНЕЙНЫЙ ПОЛЁТ
Toy сохраняет прямолинейный полёт в спокойном воздушном пространстве при отсутствии каких-либо активных действий пилота.

ПОВОРОТЫ
Чтобы лучше познакомиться с парапланом Toy, ваши первые повороты должны быть постепенными и поступательными. Для начала убедитесь, что воздушное пространство свободно. Чтобы выполнять более эффективные и скоординированные повороты, первым шагом для изменения направления движения должно быть смещение веса в сторону желаемого поворота, при этом показателем правильности и эффективности сбалансированного управления будет являться разность по высоте карабинов подвесной системы. Одновременно со смещением веса следует плавное затягивание клеванты до тех пор, пока не будет достигнут желаемый угол крена. Чтобы регулировать скорость и радиус поворота, координируйте смещение своего веса и работу клевантой.

ПОВОРОТЫ ПРИ ПОЛЁТЕ С МАЛОЙ СКОРОСТЬЮ
Выполняйте обычный поворот, но прикладывая небольшое усилие на клеванту с противоположной повороту стороны (внешней). Это позволит избежать избыточного крена и обеспечит минимальную скорость поворота и снижения параплана.

ПОСАДКА
Старайтесь осуществлять посадку строго против ветра!
Стоит заранее подготовиться к приземлению, приняв вертикальное положение в подвесной системе.
Начинайте симметрично затягивать обе клеванты на высоте около 2-х метров.
Увеличивайте глубину затягивания по мере приближения к земле.
После приземления следует развернуться к куполу лицом и погасить его затянув клеванты.

Методы быстрого снижения

ВНИМАНИЕ!
ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ МЕТОДОВ БЫСТРОГО СНИЖЕНИЯ СТРОГО НЕОБХОДИМО ПРОЙТИ СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ ОБУЧЕНИЕ И ИНСТРУКТАЖ!

«БОЛЬШИЕ УШИ»

Для повышения скорости снижения можно сложить законцовки крыла. Такой маневр называется "большие уши". При этом манёвре, как правило, горизонтальная скорость сохраняется, а вертикальная – заметно возрастает. Чтобы сделать "большие уши", необходимо, оставив клеванты на запястьях, дотянуться до крайних строп А-ряда (А3 – смотрите схему стропной системы) и затянуть их вниз на глубину приблизительно 200...300 мм.

ОСТОРОЖНО!
ОЧЕНЬ ВАЖНО ПО ОШИБКЕ НЕ ЗАТЯНУТЬ ДРУГИЕ СТРОПЫ, В ОСОБЕННОСТИ А-РЯДА, ТАК КАК ЭТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К "ФРОНТАЛЬНОМУ СЛОЖЕНИЮ" ПАРАПЛАНА.

Управление парапланом при "больших ушах" осуществляется с помощью перемещения веса в подвесной системе. Для выхода из режима "больших ушей" отпустите стропы А3 – "уши" откроются самостоятельно. Если этого не произошло, то "прокачайте» крыло стропами управления до момента раскрытия законцовок.

Для более эффективного снижения можно дополнить данный режим предварительным применением аксереатора. Важно, что для выхода из режима сначала нужно отпустить акселератор, а потом «уши».

«B-СРЫВ»

"B-срыв" является достаточно эффективным методом быстрого снижения. При этом режиме крыло теряет горизонтальную скорость, а вертикальная заметно увеличивается (больше чем «на ушах»). Данный метод не следует применять в турбулентности, а также там, где требуется активное пилотирование. Для выполнения "B-срыва", не выпуская из рук клеванты, возьмитесь за B-ряды с двух сторон и симметрично затяните их на глубину приблизительно 200...300 мм. Крыло потеряет горизонтальную скорость, а вертикальная скорость вырастет до 8...10 м/с.

Чтобы выйти из "B-срыва", быстро и симметрично отпустите B-ряды. Учитывайте, что для выхода из "B-срыва" крылу потребуется около 2 секунд для восстановления нормального режима полёта, поэтому не делайте "B-срыв" на высоте менее чем 100 м.

ОСТОРОЖНО!
МЫ НЕ РЕКОМЕНДУЕМ ЗАТЯГИВАТЬ B-РЯДЫ ГЛУБЖЕ 200...300 ММ, ТАК КАК ПРИ ЭТОМ КРЫЛО ПОТЕРЯЕТ ВНУТРЕННЕЕ ДАВЛЕНИЕ, МОЖЕТ НАЧАТЬ ИЗВИВАТЬСЯ И ЗАПУТЫВАТЬСЯ.
МЫ НЕ РЕКОМЕНДУЕМ ОТПУСКАТЬ B-РЯДЫ МЕДЛЕННО – ЭТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПОПАДАНИЮ В РЕЖИМ ПАРАШЮТИРОВАНИЯ. ВСЕГДА ОТПУСКАЙТЕ ОБА РЯДА СИНХРОННО И СИММЕТРИЧНО.
АСИММЕТРИЧНОЕ ОТПУСКАНИЕ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПОВОРОТУ КРЫЛА В КАКУЮ-ЛИБО СТОРОНУ ИЛИ ВХОДУ В "АСИММЕТРИЧНЫЙ СРЫВ ПОТОКА ".

«ГЛУБОКАЯ СПИРАЛЬ»

Манёвр "глубокая спираль" – самый быстрый способ экстренного снижения.

Для входа в "глубокую спираль" начните обычный разворот в произвольную сторону. Добавляйте глубину затягивания внутренней клеванты по мере возрастания крена. При этом угол крена, перегрузка, скорость снижения и вращения начнут энергично возрастать.

ОСТОРОЖНО!
НЕ ЗАТЯГИВАЙТЕ КЛЕВАНТУ СЛИШКОМ РЕЗКО – ЭТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К "АСИММЕТРИЧНОМУ СРЫВУ ПОТОКА ".

Параплан Toy имеет тенденцию к самостоятельному выходу из "глубоких спиралей", но если пилот продолжит увеличивать скорость снижения, то может возникнуть необходимость воздействия пилота для выхода из "глубокой спирали". Для этого отпустите внутреннюю и слегка потяните наружную клеванты, а потом переместите вес в нормальное положение в подвесной системе.

Может возникнуть ситуация, когда крыло слишком быстро вышло из "глубокой спирали". В таком случае запас энергии преобразуется в набор высоты, произойдёт резкое взмывание с последующим "клевком". Для более плавного выхода из "глубокой спирали" отпускайте внутреннюю клеванту постепенно, слегка придерживая крыло в развороте – это поможет вам избежать взмывания и последующего "клевка". Если "клевок" всё-таки возник, скомпенсируйте его.

ОСТОРОЖНО!
«ГЛУБОКАЯ СПИРАЛЬ» МОЖЕТ ВЫЗЫВАТЬ ДЕЗОРИЕНТАЦИЮ В ПРОСТРАНСТВЕ И ПОТЕРЮ СОЗНАНИЯ ОТ ПЕРЕГРУЗОК.
ДЛЯ ВЫХОДА ИЗ "ГЛУБОКОЙ СПИРАЛИ» ТРЕБУЕТСЯ ДОСТАТОЧНОЕ КОЛИЧЕСТВО ВЫСОТЫ И ВРЕМЕНИ. ВСЕГДА ЗАВЕРШАЙТЕ "ГЛУБОКУЮ СПИРАЛЬ" С ЗАПАСОМ ВЫСОТЫ.

Нештатные ситуации

ВНИМАНИЕ!
ДЛЯ ОЗНАКОМЛЕНИЯ С РЕЖИМАМИ ПОЛЁТА ВЫЗВАННЫМИ НЕШТАТНЫМИ СИТУАЦИЯМИ СТРОГО НЕОБХОДИМО ПРОЙТИ СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ ОБУЧЕНИЕ И ИНСТРУКТАЖ!

ПОЛНЫЙ СРЫВ

"Полный срыв" является очень опасным режимом и, как правило, не возникает при нормальном пилотировании. Наиболее вероятная ситуация попадания в "полный срыв" – полёты на предельно малых скоростях. При чрезмерном затягивании клевант скорость параплана уменьшается, и крыло начинает падать, приобретая форму подковы.

При попадании в "полный срыв" необходимо полностью отпустить клеванты в правильный момент. Не следует отпускать клеванты, когда крыло находится далеко позади вас, либо движется вперёд с большой скоростью. Отпускайте клеванты синхронно в течении 1...2 секунд, когда крыло спереди от вас или имеет небольшую скорость движения вперёд. Ни в коём случае не бросайте их.

ОСТОРОЖНО!
КРАЙНЕ ВАЖНО ОТПУСКАТЬ КЛЕВАНТЫ СИНХРОННО.
РАССИНХРОНИЗАЦИЯ МОЖЕТ ВЫЗВАТЬ МОЩНЫЙ "КОСОЙ КЛЕВОК".

ГЛУБОКИЙ СРЫВ (режим парашютирования)

Параплан Toy сконструирован таким образом, что не имеет "режима парашютирования". Тем не менее, мы допускаем, что по мере старения или при внесении изменений в стропную систему крыло может приобрести склонность к "режиму парашютирования". В целях безопасности мы должны предупредить вас о том, как действовать при попадании в "режим парашютирования". Наиболее вероятный способ попадания в "режим парашютирования" – медленное отпускание B-рядов при выходе из "B-срыва".

Признаки "режима парашютирования":
• Очень низкая поступательная скорость;
• Вертикальная скорость возрастает до 6...8 м/с;
• Параплан теряет внутреннее давление, сохраняет свою форму, но при этом выглядит слегка помятым.

Способы выхода из "режима парашютирования":
1. Начните выдавливать акселератор или затягивать A-ряды до тех пор, пока не восстановится поступательная скорость и параплан не перейдёт в нормальный полёт.
2. Резко затяните обе стропы управления, а затем быстро и полностью освободите их. Тем самым, Вы обеспечите продольную раскачку крыла, поток над крылом восстановится, и параплан вернётся в нормальный полёт.

ПРИМЕЧАНИЕ!
ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ НУЖНО ПОМНИТЬ О ВОЗМОЖНОМ «КЛЕВКЕ» КУПОЛА ВПЕРЁД ПРИ ВЫХОДЕ ИЗ ГЛУБОКОГО СРЫВА И НАБОРЕ СКОРОСТИ.

АСИММЕТРИЧНЫЙ СРЫВ ПОТОКА

“Асимметричный срыв потока” является очень опасным режимом полёта и, как правило, не возникает при нормальном пилотировании. “Асимметричный срыв потока” может возникнуть, когда пилот на очень малой скорости пытается совершить слишком интенсивный поворот.

Во время “асимметричного срыва потока“ вращающееся крыло находится над головой пилота, при этом происходит резкое увеличение вертикальной скорости. Toy не имеет тенденций к входу в “асимметричный срыв потока”. Но мы не исключаем, что при слишком грубом пилотировании и чрезмерно глубоком затягивании одной из клевант пилот может ввести Toy в “асимметричный срыв потока”. Если Вы всё же столкнулись с данной ситуацией, необходимо немедленно отпустить стропы управления! При выходе купол нырнёт вперёд и в сторону, поэтому будьте готовы скомпенсировать клевок.

Использование противоположной стропы управления для выхода из режима “асимметричного срыва потока“ может привести к изменению направления вращения на обратное.

ФРОНТАЛЬНОЕ СЛОЖЕНИЕ

“Фронтальное сложение" может возникнуть при резком входе в нисходящий поток в турбулентном воздухе, а также если пилот спровоцировал "фронтальное сложение", потянув за А-ряд.

Toy автоматически выходит из "фронтального сложения" менее чем за 2...3 секунды. Тем не менее, возможно, потребуется скомпенсировать "клевок", следующий за выходом из "фронтального сложения".

АСИММЕТРИЧНОЕ СЛОЖЕНИЕ

Toy имеет высокую устойчивость к "асимметричным сложениям" в сильно турбулентном воздухе, но могут возникнуть ситуации, когда часть крыла складывается. Наибольшую опасность представляет изменение направления полёта. Большинство сложений на параплане Toy раскрывается автоматически менее чем за 2...3 секунды. Чтобы сохранить направление полёта при "асимметричном сложении", перенесите вес в подвесной системе в противоположную от сложения сторону и слегка затяните клеванту с той же стороны.

ОСТОРОЖНО!
НЕ ЗАЖИМАЙТЕ КЛЕВАНТУ СЛИШКОМ ГЛУБОКО – ЭТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К "АСИММЕТРИЧНОМУ СРЫВУ ПОТОКА".
ПРИ МАССИРОВАННЫХ СЛОЖЕНИЯХ МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬСЯ АКТИВНОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО ПИЛОТА – НЕОБХОДИМО "ПРОКАЧАТЬ" СЛОЖЕННУЮ ЧАСТЬ КРЫЛА.

ПРОКАЧИВАНИЕ КОНСОЛИ

Для "прокачивания" нерасправляющейся консоли совершите серию энергичных затягиваний клеванты (со стороны сложения) на глубину приблизительно 300...500 мм в течение 1 секунды с последующим плавным отпусканием.

ПРИМЕЧАНИЕ!
БУДЬТЕ ОСТОРОЖНЫ, ЧТОБЫ НЕ СОРВАТЬ КРЫЛО.

ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ГАЛСТУКА

Если на консоли «завязался галстук" и крыло не расправляется самостоятельно, "прокачайте" завязавшуюся консоль.

В случае если крыло не расправилось, можно использовать "стабилизаторную стропу", чтобы продёрнуть и расправить консоль. Контролируйте направление полёта во время "развязывания галстука".

ОСТОРОЖНО!

ЕСЛИ ВЫ НАХОДИТЕСЬ БЛИЗКО К СКЛОНУ, ВЫДЕРЖИВАНИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОЛЁТА ИМЕЕТ ПЕРВОСТЕПЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ.

ЕСЛИ ВЫ НЕ МОЖЕТЕ РАЗВЯЗАТЬ "ГАЛСТУК" И ВАС ЗАТЯГИВАЕТ В СПИРАЛЬ, НЕЗАМЕДЛИТЕЛЬНО ВОСПОЛЬЗУЙТЕСЬ СПАСАТЕЛЬНЫМ ПАРАШЮТОМ.

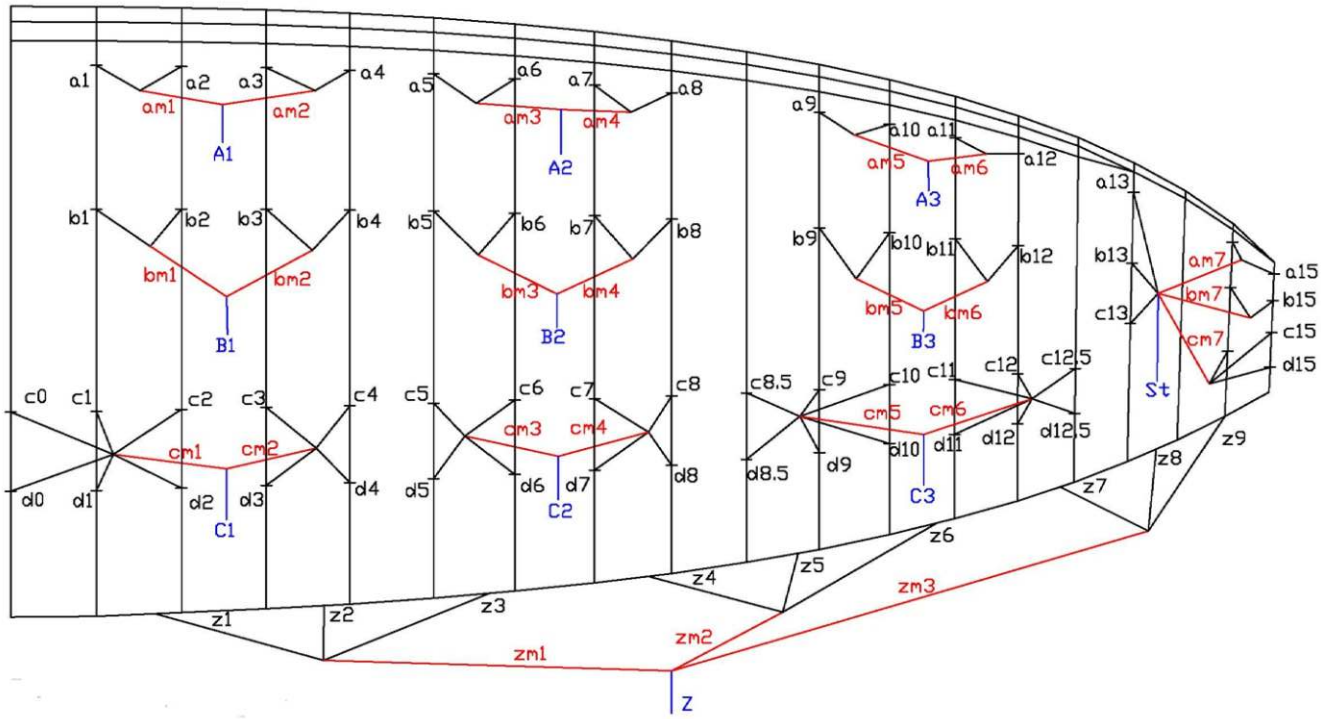
УПРАВЛЕНИЕ ЗА С-РЯД

Если стропы управления заблокированы или вы потеряли клеванты, остаётся возможность управлять парапланом при помощи воздействия на С-ряд.

ОСТОРОЖНО!

ХОД ПРИ УПРАВЛЕНИИ С-РЯДОМ СУЩЕСТВЕННО МЕНЬШЕ, ЧЕМ ПРИ УПРАВЛЕНИИ КЛЕВАНТАМИ.

Схема стропной системы





Toy имеет 4 ряда на свободных концах - A, A', B, и C

*Схемы длин строп и перепадов прилагаются в виде отдельных документов в комплектации к соответствующему размеру параплана. А также Вы можете ознакомиться с ними на сайте или написав нам на электронную почту.

info@paraavis.com
www.paraavis.com

Эксплуатация и хранение

• Никогда не летайте на мокром крыле, особенно при отрицательных температурах.

• Если крыло намокло, не оставляйте его мокрым более нескольких часов. Постарайтесь как можно быстрее просушить крыло, иначе оно может потерять свои лётные свойства.

• При попадании крыла в солёную воду незамедлительно промойте его пресной водой (опресните) и высушите.

• Никогда не используйте химические реагенты и моющие средства для очистки параплана. Для локальной очистки используйте тёплую воду и немного детского мыла.

• Никогда не сушите крыло на батарее и вблизи открытого огня. Просушивайте параплан в нормальных условиях (при комнатной температуре).

• Крыло изготовлено из нейлона со специальными пропитками, предохраняющими его от солнечного излучения. Тем не менее, мы рекомендуем минимизировать пребывание параплана на солнце. Ультрафиолетовое излучение ухудшает свойства материалов.

• Небольшие разрывы (100 мм) могут быть отремонтированы самостоятельно при помощи самоклеющегося «рипстопа». Разрывы длиной более 100 мм, а также разрывы находящиеся в ответственных и нагруженных местах, могут быть отремонтированы только производителем.

• Избегайте волочения параплана по земле – это может привести к абразивному износу.

• Упаковывайте крыло "налистыванием", не допуская замятия жёстких элементов.

• Не оставляйте параплан в автомобиле на солнце.

• Храните параплан сухим в помещении с комнатной температурой и нормальной влажностью.

• Если у вас возникли сомнения в надёжности крыла, свяжитесь с вашим дилером или производителем.

Гарантийные обязательства и сервисное обслуживание

При условии соблюдения правил по уходу и эксплуатации, назначенный ресурс параплана составляет: 500 лётных часов или 5 лет эксплуатации (что наступит раньше) - на купол, и 300 лётных часов или 3 года эксплуатации (что наступит раньше) - на стропную систему соответственно. По прошествии назначенного ресурса параплан может быть допущен к дальнейшей эксплуатации по результатам осмотра технического состояния производителем.

ПРИМЕЧАНИЕ!
ПОМНИТЕ, ЧТО ЧАСЫ, ПРОВЕДЁННЫЕ ПАРАПЛАНОМ ПОД ПРЯМЫМ СОЛНЕЧНЫМ ИЗЛУЧЕНИЕ, ПРИРАВНИВАЮТСЯ К ЛЁТНЫМ ЧАСАМ, И УМЕНЬШАЮТ РЕСУРС ПАРАПЛАНА.

Подробно ознакомьтесь с рекомендациями по эксплуатации и примите во внимание, что производитель и дилер не несут ответственности за неисправности, возникшие в следствии ненадлежащего использования и хранения, а также внесения в конструкцию каких-либо изменений.

При соблюдении указанных требований эксплуатации производитель гарантирует работу параплана в течении 1 года со дня продажи при общем налёте до 100 часов.

МОДЕЛЬ ПАРАПЛАНА: Toy

РАЗМЕР:

СЕРИЙНЫЙ НОМЕР:

ДАТА ПРОДАЖИ:

КОНТРОЛЁР:

Отметки сервисного обслуживания

№ п/п	Вид проведённого обслуживания	Время налёта	Дата	Подпись

ООО «Компания Параавис»
Адрес: г. Москва, ул. Искры, д. 17А, стр. 2
Телефон: +7 (495) 649-35-54