



nevada



[en] - User manual, [de] - Betriebshandbuch, [fr] - Manuel d'utilisation, [cz] - Uživatelská příručka
[ru] – Инструкция по эксплуатации



nevada

Инструкция по эксплуатации

Пожалуйста, внимательно прочтите данное руководство и запомните его инструкции при использовании парашюта Nevada!

Содержание:

1. Введение	1	5.2. Быстрый спуск	7
2. Ваш парашют	1	5.2.1. Большие уши	7
2.1. Техническое описание	1	5.2.2. В-срыв	7
2.2. Технические данные	2	5.2.3. Крутая спираль	8
2.3. Материалы	3	5.3. СИВ-упражнения	8
3. Сертификация	4	5.3.1. Асимметричное сложение	9
4. Регулировка Вашего парашюта	4	5.3.2. Фронтальное сложение	9
4.1. Регулировка клевантных строп	4	5.3.3. Глубокий срыв	9
4.2. Добавление акселератора	5	5.3.4. Полный срыв	9
5. Летная эксплуатация	5	5.3.5. Негативная спираль (вращение) ..	10
5.1. Стандартный режим полета	5	6. Обслуживание Вашего парашюта	10
5.1.1. Предполетная проверка	5	7. Ремонт Вашего парашюта	11
5.1.2. Старт	5	8. Проверка Вашего парашюта	12
5.1.3. Полет	6	9. Наслаждайтесь своими полетами	12
5.1.4. Посадка	6	10. Карта стропной системы	14



1. Введение.

Поздравляем с покупкой нового парашюта Nevada - новейшего высокоэффективного крыла фирмы GRADIENT в категории EN-B. Мы верим, что Вы будете очень довольны Вашим новым парашютом с точки зрения его летных характеристик, исключительной эффективности и действительно отличной управляемости.

Нашей целью было создать парашют с нуля. Парашют, который следовал бы за бурным развитием технологий парашютеризма последних лет, и в то же время использовал новейшие ноу-хау в разработке материалов. Парашют, который привнес бы крупные, заметные улучшения в эффективность, и по-прежнему поддерживал комфорт для пилота, динамику, управляемость и безопасность, типичные для парашютов фирмы Gradient.

Nevada является новейшим парашютом фирмы Gradient класса EN B. Он занимает свое место в линейке парашютов фирмы Gradient между Golden3 и Aspen4. Хорошо зарекомендовавшая себя DD-система Gradient позволяет сократить все ненужные аэродинамические сопротивления до минимума, в то время как три с половиной ряда строп гарантируют высокий уровень пассивной безопасности. Выдающееся качество планирования, точное управление, предсказуемое поведение и стабильный полет с акселератором делают парашют Nevada очень привлекательным для очень широкой группы маршрутных пилотов.

Парашют Nevada разработан как парашют высокого уровня категории EN-B, и предназначен для опытных пилотов, которые способны к активному пилотированию.

Данное руководство содержит информацию, которая поможет Вам безопасно летать и содержать крыло в хорошем состоянии. Если после прочтения этой брошюры у Вас возникнут дополнительные вопросы или неопределенности, пожалуйста, не стесняйтесь связаться с нашей компанией или с любым дилером, уполномоченным фирмой Gradient, и мы с удовольствием ответим на все Ваши вопросы.

Мы также приветствуем обратную связь с Вами и Ваши отзывы о новом парашюте Nevada.

2. Ваш парашют.

2.1. Техническое описание.

- В проекции Nevada имеет узкую эллиптическую форму с небольшим положительным искривлением переднего края. Это означает, что "уши" (законцовки) крыла немного смещены назад по направлению полета. У этого современного дизайна есть много преимуществ.
- Профиль парашюта был специально разработан для обеспечения максимальной стабильности в максимально широком диапазоне скоростей, насколько это возможно. Расположение и размер воздухозаборников помогает в достижении этой цели.
- Передняя кромка усилена с использованием сочетания нейлона и упругих элементов. Это гарантирует оптимальное наполнение крыла и помогает сохранить совершенно ровную форму передней кромки на максимальной скорости.

- Точки соединений строп и крыла усилены эластичными нейлоновыми струнами, оптимизируя распределение усилий в крыле.
- Уникальная DD-система фирмы Gradient делает возможным уменьшить общую длину строп до длины менее 241 м (для размера 28), что на 33% меньше в сравнении с Golden3!
- Расположение точек крепления строп улучшает стабильность на максимальной скорости, – это существенная особенность современных высокоэффективных парашютов.
- Верхний ярус строп с прогрессивно различающимся диаметром изготавливаются из специальных, очень прочных безоплеточных строп. Все эти стропы имеют преимущество при соединении петель, что дает максимальную общую прочность, долговечность и низкое сопротивление воздушному потоку.
- Изысканное сочетание строп Duneeta и Vectran с различными характеристиками усадки поддерживает правильную геометрию системы подвески крыла в течение длительного времени.
- Nevada поставляется с хорошо зарекомендовавшей себя трехрядной системой акселерации, которая дает большой прирост скорости и большую максимальную скорость.
- Фирма Gradient обращает внимание даже на детали, включая новую конструкцию миниатюрных точек крепления к крылу с низким сопротивлением потоку, маленькие карабины (мольи) со специальными фирменными пластиковыми фиксаторами строп, новый рюкзак, мешок для крыла, чехол для свободных концов и т.п.

Длина свободных концов Nevada (мм):

Размер 22	A ₁ , A ₂	B	C
Без акселерации	440	440	440
С акселератором	325	350	440

Размер 24	A ₁ , A ₂	B	C
Без акселерации	460	460	460
С акселератором	340	367	460

Размер 26	A ₁ , A ₂	B	C
Без акселерации	480	480	480
С акселератором	355	384	480

Размеры 28 и 30	A ₁ , A ₂	B	C
Без акселерации	500	500	500
С акселератором	370	400	500

A₁ A₂ B C



2.2. Технические данные.

Nevada	Ед. изм.	22	24	26	28	30
Площадь поверхности	м ²	21,76	23,68	25,79	28,10	30,57
Проекционная площадь	м ²	18,83	20,49	22,31	24,31	26,44
Размах	м	11,10	11,58	12,08	12,61	13,15



Nevada	Ед. изм.	22	24	26	28	30
Проекционный размах	м	8,99	9,38	9,79	10,22	10,66
Удлинение		5,66	5,66	5,66	5,66	5,66
Проекционное удлинение		4,29	4,29	4,29	4,29	4,29
Максимальная хорда	м	2,48	2,59	2,70	2,82	2,94
Минимальная хорда	м	0,54	0,56	0,59	0,62	0,64
Количество секций		56	56	56	56	56
Общая длина строп	м	211,30	220,61	230,22	240,36	250,71
Вес парашюта	кг	4,40	5,00	5,30	5,70	6,10
Диапазон взлетного веса	кг	62-77	75-90	85-100	95-115	110-130
Сертификация EN / LTF		B	B	B	B	B
Базовая скорость	км/ч	38	38	38	38	38
Максимальная скорость	км/ч	55+	55+	55+	55+	55+
Мин. скорость снижения	м/с	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Аэродинамическое качество		9,5+	9,5+	9,5+	9,5+	9,5+

Взлетный вес - вес пилота, включая оборудование/снаряжение и парашют (оборудование/снаряжение и парашют - приблизительно 22-27 кг).

2.3. Материалы.

Крыло

Верхняя обшивка спереди	NCV New SKYTEX, E85A, 45 г/м ²
Верхняя обшивка сзади	NCV New SKYTEX, E38A, 40 г/м ²
Нижняя обшивка	NCV New SKYTEX, E38A, 40 г/м ²
Нервюры	NCV New SKYTEX, E29A, 40 г/м ²
Усиления	Scrimm 180 г/м ² , Dacron 160 г/м ²
Усиления	Hahl Nylon rods ϕ 2 мм, Laminated PES 60 г/м ²

Стропная система

Верхний ярус строп	Liros Dyneema DC 060, ϕ 0,6 мм, безоплеточные
Верхний ярус строп	Liros Dyneema DC 100, ϕ 0,7 мм, безоплеточные
Верхний ярус строп	Liros Dyneema DC 120, ϕ 0,8 мм, безоплеточные
Верхний ярус строп	Cousin Vectran 16100, ϕ 0,6 мм, безоплеточные
Верхний ярус строп	Cousin Vectran 16140, ϕ 0,7 мм, безоплеточные
Средний ярус строп	Cousin Vectran 16330, ϕ 1,0 мм, безоплеточные
Средний ярус строп	Liros Dyneema PPSL 120, ϕ 1,15 мм, в оплетке
Средний ярус строп	Liros Dyneema PPSL 160, ϕ 1,40 мм, в оплетке
Нижний ярус строп	Liros Dyneema PPSL 120, ϕ 1,15 мм, в оплетке
Нижний ярус строп	Liros Dyneema PPSL 200, ϕ 1,42 мм, в оплетке
Нижний ярус строп	Liros Dyneema PPSL 275, ϕ 1,60 мм, в оплетке
Нижний ярус строп	Liros Dyneema PPSL 350, ϕ 1,90 мм, в оплетке

Свободные концы

Текстильные стропы	PAD, 1,6 x15 мм
Роликовые шкивы	Parafly, Rilay
Карабины (моль)	Maillon Rapide, Inox ϕ 3,5 мм

3. Сертификация.

Параплан Nevada сертифицирован по стандартам EN-B и LTF-B в размерах 22, 24, 26, 28 и 30.

Наклейка сертификата EN на каждом параплане Nevada находится на нервюре посередине крыла. Сертификация действительна для использования со всеми подвесками ABS. Этот тип подвески позволяет определенную степень регулировок длины поясного ремня. Рекомендуемое расстояние между карабинами от 44 до 48 см, в зависимости от размера параплана.

Как и со всеми другими парапланами, при ослаблении перекрестных кросс-ремней подвески, в полете на параплане Nevada управление весом пилота улучшается. Параплан становится также более чувствительным к движениям окружающего воздуха. Когда кросс-ремни затянуты, пилот чувствует себя субъективно более стабильно, но управление весом становится менее эффективным.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: параплан Nevada создан только для старта со склона или для буксировочного старта. Он не разрабатывался для прыжков с самолета, воздушного шара, с высоких строений или любых других прыжков с задержкой раскрытия крыла. Использование вспомогательного двигателя (например, парамотора) не было протестировано производителем или каким-либо испытателем.

4. Регулировка Вашего параплана.

Прежде, чем попасть к покупателю, каждый параплан Nevada проходит окончательную проверку и тестовый полет для проверки его характеристик и измерений на соответствие спецификациям производителя. Вы можете регулировать только длину клевантных строп и акселераторной системы Вашего параплана Nevada, но только в соответствии с рекомендациями этого руководства.

Прочие корректировки или изменения в параплане Nevada приведут к потере гарантии, летной годности и действия сертификата. Любительская модификация может поставить под угрозу Вас и других пилотов. Если у Вас есть какие-либо предложения для улучшения, дайте нам знать, и наши тест-пилоты смогут опробовать ваши идеи без риска для Вас.

4.1. Регулировка клевантных строп.

Когда Вы получаете свой новый параплан Nevada, основные клевантные стропы доведены до заданной длины, установленной при сертификационных испытаниях. Эта длина должна удовлетворять большинству пилотов, и указана меткой на основной стропе управления. Конечно, можно регулировать длину клевантных строп в соответствии с физическим строением тела пилота, высотой точек подцепа подвески, или стилем полета. Мы рекомендуем Вам действовать вдумчиво при регулировке длины клевантных строп, изменяя ее в несколько небольших последовательных шагов.

Если Вам необходимо вернуть длину клевантных строп в исходное положение, а метки на стропах стали расплывчаты, используйте длины для соответствующих размеров (см): Nevada 22: 225; Nevada 24: 235; Nevada 26: 245; Nevada 28: 255, Nevada 30: 268.



Слишком короткие клевантные стропы могут:

- 1) привести к усталости рук в полете от неестественного положения;
- 2) препятствовать восстановлению режима полета в некоторых нестабильных маневрах;
- 3) безусловно, снизит диапазон скоростей параплана.

Слишком длинные клевантные стропы будут:

- a) препятствовать пилотированию во время старта;
- b) ухудшать управление в экстремальных ситуациях в полете;
- c) делать трудновыполнимой хорошую подушку при посадке.

Каждая клевантная стропа должна быть надежно привязана к рукоятке клеванты. Используйте узлы, гарантирующие надежность, например, “Double Dragon” (“беседочный” узел).

4.2. Добавление акселератора.

Параплан Nevada оснащен очень эффективной ножной системой акселерации в качестве стандарта. Давление на ножное стремя сокращает А и В ряды и этим уменьшает угол атаки крыла. Рабочий диапазон системы шкивов акселератора 13 см. Убедитесь, что Вы можете использовать весь этот диапазон, когда вы присоедините стремя акселератора. Для некоторых пилотов это потребует использования двухступенчатого стремени.

5. Лётная эксплуатация.

Эта инструкция предназначена в качестве руководства, учитывающего характерные особенности Вашего нового параплана Nevada. Ни при каких обстоятельствах она не может быть использована в качестве учебника парапланеризма, или заменять учебный курс пилота-парапланериста.

5.1. Стандартный режим полета.

5.1.1. Предполетная проверка.

Тщательная предполетная проверка необходима для безопасного полета, поэтому Вы должны обратить на это особое внимание. Прежде всего, Вы должны проверить, что крыло, стропы и свободные концы без повреждений и перекручивания. Также не забудьте проверить Вашу подвеску и Ваш запасной парашют.

Перед стартом разложите крыло слегка по дуге и проверьте, что:

- все воздухозаборники секций свободны;
- нет перекрученных строп или строп, проходящих под крылом;
- нет завязок, запутываний или узлов на стропах;
- нет веток, травы или посторонних предметов, запутавшихся в стропах или крыле;
- свободные концы не перекручены;
- стропы управления свободно проходят через роликовые шкивы;
- узлы на рукоятках клевант надежно закреплены;
- карабины (мольи) на свободных концах затянуты.

5.1.2. Старт.

Старт параплана Nevada простой, осуществляется прямым или обратным стартом.

Динамическое подтягивание/подталкивание передних рядов свободных концов (ряды А₁, красного цвета) легко и просто выводит крыло над головой пилота. Крыло равномерно и плавно наполняется от центра. Nevada не имеет тенденции к обгону пилота и быстро стабилизируется над пилотом. Когда крыло окажется вверху, перед взлетом визуально проверьте крыло и стропы. Отрыв и взлет может быть облегчен легким поджатием клевант.

5.1.3. Полет.

Nevada балансируется на лучшее планирование при полностью отпущенных клевантах. Наименьшее снижение достигается при равномерном поджатии обеих клевант примерно на 15-20% от своего диапазона.

Турбулентные условия

При полете в сильной турбулентности стабилизируйте крыло, одновременно слегка поджимая клеванты с обеих сторон. Полет с немного поджатыми клевантами также поможет предотвратить нештатные ситуации и дает Вам больше информации о том, что происходит с воздухом и как на это реагирует параплан. Правильное реагирование на движения параплана при помощи клевант и переноса веса известно как “активное пилотирование”. Пилот, демонстрирующий хорошие навыки активного пилотирования, позволяет значительно снизить количество и серьезность сложений или их последствия.

Повороты

Параплан Nevada очень комфортен и приятен в поворотах. Характеристики управляемости гибки и точны, не требуют каких-либо специальных навыков или нестандартных процедур. При разработке Nevada особое внимание было уделено усилию на клевантах. В результате ход клевант и усилия на них были оптимизированы. Усилия на клевантах спокойные и прогрессивные. В полете клеванты решительно, но отзывчиво и точно позволяют осуществлять идеальную связь с крылом. Вы увидите, что подвеска с довольно расслабленными перекрестными кросс-ремнями помогает параплану поворачивать. В чрезвычайных обстоятельствах (например, при обрыве клевантной стропы) параплан может управляться задними рядами свободных концов или смещением веса.

Использование акселератора

Максимальная скорость - одна из сильных сторон парапланов Gradient, и Nevada не исключение. Параплан получил не только очень высокую максимальную скорость, но в отличие от некоторых других парапланов, и большой полезный диапазон скоростей. Несмотря на исключительную стабильность при высокой скорости, не стоит забывать, что любое сложение на полной скорости будет более серьезным, чем то-же самое событие, переживаемое на нормальной балансировочной скорости. Всегда держите обе руки на управлении при полете на повышенной скорости в турбулентность, и будьте готовы отпустить акселератор сразу же при первых признаках сложения. На низкой высоте используйте акселератор очень осторожно или вообще не используйте.

5.1.4. Посадка.

Посадка на параплане Nevada очень проста и не должна представлять никаких труд-



ностей. В первых полетах Вы можете быть удивлены тем, насколько хорошо он планирует. Учитывайте это, когда будете планировать заход на посадку! В ветер, на расстоянии около метра над землей затяните клеванты вниз на всю длину. В штилевых условиях, или если вынуждены совершить аварийную посадку по ветру, Вы, возможно, захотите обернуть на кисти рук стропы управления, чтобы обеспечить более динамичную подушку.

5.2. Быстрый спуск.

Рано или поздно каждый пилот будет нуждаться в быстром спуске. Это может быть из-за внезапного и неожиданного изменения погоды, достижения базы облаков и нежелания войти в облако, или просто потому, что вы должны быстро закончить свой полет. Кроме того, если Вы идете на посадку в зоне термического потока, часто очень сложно приземлиться без использования метода быстрого спуска. Существуют три основных метода для достижения быстрого спуска, это: большие уши, В-срыв и крутая спираль.

Практикуйте эти маневры под руководством инструктора и с запасным парашютом. Никогда не ставьте под угрозу Вашу безопасность!

5.2.1. Большие уши.

Это самый простой метод быстрого спуска. В зависимости от того, насколько сложены консоли крыла, может быть достигнута скорость снижения от -3 м/с до -6 м/с. С большими ушами Ваша скорость вертикального снижения и скорость поступательного движения может быть увеличена при использовании акселератора. При использовании больших ушей управлять парпланом Nevada можно смещением веса.

Начало: возьмитесь за внешние А-ряды (ряды A_2 , желтого цвета) с обеих сторон как можно выше и равномерно тяните их вниз. Держите их крепко. Эффективная площадь парплана уменьшится одинаково с обеих сторон крыла. Размер сложенной области зависит от того, насколько глубоко стропы вытянуты вниз. Вытягивайте обе стороны обязательно в равной степени.

Восстановление: при нормальных обстоятельствах Nevada будет раскрываться самостоятельно, когда А-ряды отпускаются. Открытие может быть ускорено мягкой прокачкой клевантами (повторяющиеся симметричные движения клевантами с обеих сторон).

ВНИМАНИЕ: Поскольку Nevada имеет по два основных ряда строп для каждой стороны, большая часть крыла будет сложена. Большая скорость снижения парплана увеличивает угол атаки. При нажатии на акселератор этот эффект компенсируется.

5.2.2. В-срыв.

В зависимости от того, насколько В-ряды вытянуты вниз, достигается скорость снижения от -5 до -8 м/с.

Начало: возьмитесь за В-ряды сверху и плавно тяните их вниз, пока на крыле не покажется складка по размаху крыла, где стропы В-рядов прикреплены к обшивке. Ваша скорость снижения будет значительно возрастать, а ваша скорость движения вперед снизится практически до нуля. Не пугайтесь, когда поток воздуха над верхней поверх-

ностью прерывается и крыло входит в парашютирование (парашютный срыв), не двигаясь вперед. Оно скоро стабилизируется над головой. Стабильность крыла в этом маневре может быть значительно улучшена, если тянуть В-ряды одновременно вниз и наружу.

Восстановление: при отпускании В-рядов Nevada самостоятельно возвращается в нормальный полет без пребывания в глубоком срыве, без сильного клевка перед пилотом. Отпускайте ряды равномерно и симметрично.

ВНИМАНИЕ: делайте все симметрично и одновременно. Если В-ряды освобождены неравномерно, крыло может войти в поворот. Если ряды освобождены медленно и очень неравномерно, Вы можете войти во вращение.

5.2.3. Крутая спираль.

Крутая спираль является наиболее эффективным способом обеспечения быстрого спуска. Каждый пилот должен уметь выполнять крутую спираль, и в один прекрасный день она вам может понадобиться. При снижении в спирали всегда контролируйте Вашу высоту, т.к. она очень быстро уменьшается. Скорость снижения, достигаемая в крутой спирали, может быть больше -16 ... -18 м/с. При выполнении маневра пилот и параплан будут испытывать сильные центробежные силы. Возможны силы больше, чем 3G, - это большая нагрузка, как для пилота, так и для параплана.

Начало: плавно потяните одну клеванту так, чтобы параплан вошел из обычного 360-градусного поворота в крутой поворот, а оттуда в спираль. Переход в спираль можно облегчить смещением веса к внутренней стороне поворота. Следите за натяжением клевант все время: уменьшение натяжения сигнализирует о перегрузке параплана и опасности попадания в негативную спираль.

Восстановление: Nevada восстанавливается из крутой спирали самостоятельно, как только клеванты отпускаются. Отпускайте их плавно и всегда завершайте спираль на безопасной высоте!

Внимание: при выходе из крутой спирали убедитесь, что Ваше положение в подвеске является нейтральным. Восстановление из крутой спирали может быть с задержкой, если Вы смещаете вес к внутренней стороне поворота.

5.3. СИВ-упражнения.

Независимо от того, на какой категории крыльев Вы летаете, или какой уровень сертификации они имеют, в условиях турбулентности или в сильных термических потоках Вы можете испытать все виды сложений. Nevada ведет себя комфортно в таких ситуациях. Действительно, в полете с экстремальными ситуациями параплан не только справляется самостоятельно, но он также предлагает степень безопасности - выше среднего для своей категории. Тем не менее, Вы должны соблюдать все правила безопасности при выполнении СИВ-упражнений. Всегда обращайтесь внимание на Вашу высоту.

Перед выполнением любых СИВ-упражнений запомните:

- практикуйте бросать запасной парашют на земле или на тренажере так, чтобы запаска развертывалась эффективно и автоматически.
- при выполнении нестабильных маневров может происходить быстрая потеря высоты



и развиться значительные силы вращения. Необходимо учитывать эти факторы при броске запаски.

5.3.1. Асимметричное сложение.

Начало: возьмитесь за внешний А-ряд с одной стороны и равномерно потяните его вниз. Законцовка крыла сложится, формируя характерное большое ухо. Размер уха зависит от глубины, на которую вытянут ряд. Вы можете остановить любую тенденцию к повороту, применяя противоположную клеванту и смещая вес к наполненной стороне крыла.

Восстановление: при нормальных условиях Nevada наполнится спонтанно, когда вытянутые ряды будут освобождены. Время наполнения и потеря высоты могут быть уменьшены соответствующим пилотированием. Чтобы остановить любую тенденцию ухода с курса, притормозите клевантой наполненную сторону (будьте осторожны, чтобы не перестараться и не сорвать наполненную консоль) и смещая вес в ту же сторону. Если сложение сохраняется, прокачайте “пампингом” клевантой сложенную сторону.

5.3.2. Фронтальное сложение.

Начало: возьмите оба А-ряда вверху и плавно потяните их вниз до сложения передней кромки.

Восстановление: время восстановления зависит от того, насколько сильно крыло сложилось. В нормальных условиях Nevada будет восстанавливать нормальный полет самостоятельно, как только передние ряды будут освобождены. Одновременное применение клевант на обеих сторонах поможет вновь раскрыть параплан.

Внимание: очень важно выполнять этот маневр очень тщательно. Благодаря высокой плотности надутой передней кромки довольно сложно найти нужную степень вытягивания А-рядов вниз. Если вы потяните их вниз слишком быстро, может случиться массивное сложение!

5.3.3. Глубокий срыв.

Начало: потяните обе клеванты плавно до тех пор, когда скорость снижения заметно увеличится и скорость движения вперед достигнет почти нуля. Усилия на клевантах должны регулироваться таким образом, чтобы крыло оставалось наполненным и не уходило назад в полный срыв.

Восстановление: параплан Nevada не может лететь, оставаясь в глубоком срыве, так что после отпускания клевант параплан самостоятельно возвращается в нормальный режим полета. Если Вам нужно, Вы можете ускорить восстановление, резко потянув обе клеванты, и быстро их отпустив. Или Вы можете слегка подтолкнуть А-ряды.

Внимание: если Вы толкнете А-ряды слишком сильно, может произойти полное фронтальное сложение.

5.3.4. Полный срыв.

Начало: накрутите клевантные стропы управления один или два раза вокруг кисти руки и плавно тяните их обе вниз. Удерживайте их до тех пор, когда крыло улетит за спину пилота и деформируется в характерную серповидную форму. Держите ваши руки

твердо (зажмите их под сиденье) и будьте осторожны, чтобы не отпустить клеванты преждевременно или асимметрично.

Восстановление: Nevada восстанавливается после полного срыва самостоятельно после того, как клеванты плавно отпускаются. При корректном восстановлении из полного срыва Nevada не показывает крайние тенденции, такие, как сильный клевок перед пилотом. Если клеванты отпущены преждевременно или слишком быстро, существует возможная тенденция парашюта к клевку впереди пилота. Это можно исправить путем адекватного одновременного торможения клевантами с обеих сторон.

Внимание: при выходе из полного срыва, если клеванты отпущены асимметрично, парашюта может получить сильное асимметричное сложение, сопровождаемое тенденцией входа во вращение.

5.3.5. Негативная спираль (вращение).

Начало: замедлитесь торможением клевантами до почти минимальной скорости. Затем полностью затяните клеванту на одной стороне, одновременно полностью отпуская клеванту на другой стороне. Поскольку сорванная сторона крыла уходит назад, крыло испытывает срыв воздушного потока на половине крыла, в результате чего вращается с быстрой потерей высоты.

Восстановление: в нормальных условиях парашюта Nevada способен восстановиться из негативной спирали (вращения) самостоятельно, когда клеванты отпущены.

Внимание: в общем случае, когда происходит очень быстрое или длительное вращение, и когда клеванта отпущена слишком быстро, крыло может совершать косой клевок перед пилотом с последующим сильным асимметричным сложением.

Предупреждение: когда парашюта находится не в нормальном режиме полета и когда воздушный поток нарушается, всегда есть быстрый рост скорости снижения, а следовательно, значительная потеря высоты.

Помните: при выполнении СИБ-упражнений неправильный, несвоевременный маневр может внезапно превратить довольно простую ситуацию в опасную проблему. Вы также подвергаете Ваш парашюта нагрузкам, которые могут повредить его. Практиковать СИБ-упражнения необходимо только под руководством инструктора и с запасным парашютом.

6. Уход за Вашим парашютом.

Если Вы обращаетесь со своим парашютом бережно, и храните его в подходящем месте, он может прослужить вам очень долгое время. С другой стороны, при небрежном обращении, плохом хранении и при использовании неподходящих чистящих средств, срок службы Вашего парашюта может существенно сократиться или даже он может стать опасным.

Вы должны соблюдать следующие правила:

- Выбирайте подходящие места для Ваших стартов. Стропы, зацепившиеся за корни или камни, могут подвергать излишней нагрузке места их соединения при наполнении крыла. Зацепленные стропы могут повредиться или порвать ткань крыла.



- При посадке никогда не позволяйте крылу падать на переднюю кромку перед пилотом. Влияние такого сильного удара и внезапное повышение давления может серьезно повредить воздухопроницаемую пропитку крыла, а также ослабить нервы и швы.
- Защищайте крыло от ненужной нагрузки. Неаккуратное обращение с Вашим парашютом, - протаскивание его по траве, земле, песку или камням, значительно сократит срок его службы и увеличит пористость (воздухопроницаемость) ткани.
- При подготовке парашюта к старту или при обращении с ним на земле убедитесь, что не наступите на какую-либо стропу или на само крыло.
- Не вяжите ненужные узлы на стропях. Методы укладки, в которых стропы основных и запасных парашютов вяжутся специальными узлами, не подходит для укладки строп парашютов.
- Защитите свое крыло и стропы от излишнего воздействия солнечных лучей. УФ-лучи могут повредить многие части парашюта.
- Старайтесь не упаковывать свой парашют при намокании. Если это неизбежно, то высушите его как можно скорее, но вдали от прямых солнечных лучей. Будьте осторожны, не храните крыло влажным, - это наиболее распространенная причина деградации ткани, и ее легко предотвратить.
- Не позволяйте Вашему парашюту вступать в контакт с морской водой. Если это все же произойдет, промойте стропы, крыло, и свободные концы пресной водой и высушите перед хранением.
- После полета или при хранении всегда используйте защитный мешок.
- Убедитесь, чтобы при хранении или во время транспортировки Ваш парашют не подвергался воздействию температур выше 50 градусов по Цельсию.
- Никогда не позволяйте парашюту вступать в контакт с химикатами. Чистите парашют только чистой теплой водой.
- При упаковке парашюта мы рекомендуем использовать "концертину" со складыванием (слистыванием) усиления передней кромки, чтобы не повредить пластиковые усиления.
- Для длительного хранения не упаковывайте парашют слишком плотно. Храните его в прохладном, сухом и хорошо проветриваемом помещении.
- После посадки на дерево или в воду всегда тщательно проверяйте парашют. Если Вы подозреваете, что особенности полета Вашего парашюта изменились, как можно скорее обратитесь к уполномоченному поставщику фирмы Gradient.

7. Проверка Вашего парашюта.

После 150 летних часов или по истечению двух лет Ваш парашют Nevada должен быть тщательно проверен и протестирован производителем или уполномоченным сервисным центром фирмы Gradient. Эта проверка, в первую очередь, направлена на:

- измерение пористости (воздухопроницаемости) ткани;

- измерение прочности ткани на разрыв;
- состояние швов, точек крепления, воздухозаборников секций;
- состояние строп и свободных концов;
- прочность строп и геометрию стропной системы.

Все данные записываются в протоколе испытаний. Основываясь на реальном состоянии крыла, проверяющий эксперт может определить следующий интервал проверки; при нормальных обстоятельствах он составляет два года.

8. Ремонт Вашего парaplана.

Пользователем может быть сделан только мелкий ремонт - то есть ремонт, который не изменяет летной годности парaplана. К мелкому ремонту относятся: фиксация небольших разрывов (но не швов) до 10 см; замена поврежденных строп; замена пластиковых фиксаторов строп на маленьких карабинах (мольях).

При самостоятельном ремонте Вашего парaplана соблюдайте следующие правила:

- При ремонте обшивки крыла используйте самоклеящуюся заплатку ("рип-стоп"), предназначенную для этой цели. Каждый парaplан Nevada комплектуется небольшим количеством самоклеящегося материала, которого достаточно для мелкого ремонта.
- Единственным допустимым ремонтом строп является замена поврежденных строп на новые. Стropy должны поставляться исключительно фирмой Gradient, уполномоченным дилером или уполномоченным сервисным центром. При заказе новых строп используйте коды в прилагаемой карте стропной системы. Используйте код "Nvd" (Nevada) и размер парaplана, например, "Nvd 24", "Nvd 26", "Nvd 28", а затем код стропы. Например, наружная длинная стропа А-ряда для парaplана Nevada 28 записывается так: "Nvd 28 A1.2".
- Исключением является аварийный ремонт клевантной стропы на выездных полетах. Для этой цели фирма Gradient предлагает к каждому парaplану Nevada запасную стропу с подготовленной петлей на одном конце. Чтобы получить правильную длину, настройте ее в соответствии с такой же стропой на противоположной стороне крыла. Как только Вы сможете, сразу замените стропу на оригинальную в уполномоченном сервисном центре Gradient.
- После изменения каких-либо строп должна быть проведена тщательная предполетная проверка. Не стесняйтесь обратиться к Вашему инструктору или опытному коллеге за помощью. Если Вы не уверены, поручите эту работу изготовителю или уполномоченному дилеру фирмы Gradient.

9. Наслаждайтесь своими полетами.

Несмотря на то, что Nevada имеет выдающуюся эффективность и стабильность, следует понимать, что даже самый безопасный парaplан является летательным аппаратом, и что все воздушные виды спорта могут быть относительно опасными.

Помните, что Ваша безопасность находится в Ваших собственных руках, и что "счастливые пилоты - хорошо подготовленные пилоты".

Избегайте недооценки погодных условий. И никогда не забывайте, что Вы летаете для удовольствия, а не для того, чтобы стать "героем". Помните это, и свободный полет



принесет Вам только удовольствие.

Мы надеемся, что Ваш разумный подход и летные характеристики Вашего парашюта Nevada будут удачно сочетаться, чтобы обеспечить Вам много часов фантастического полета.

Фирма Gradient желает Вам многих сказочных полетов и счастливых приземлений.



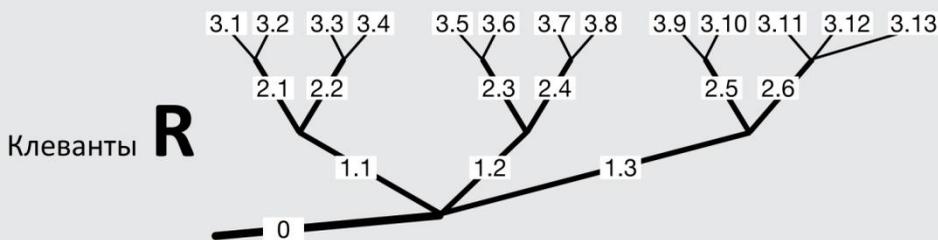
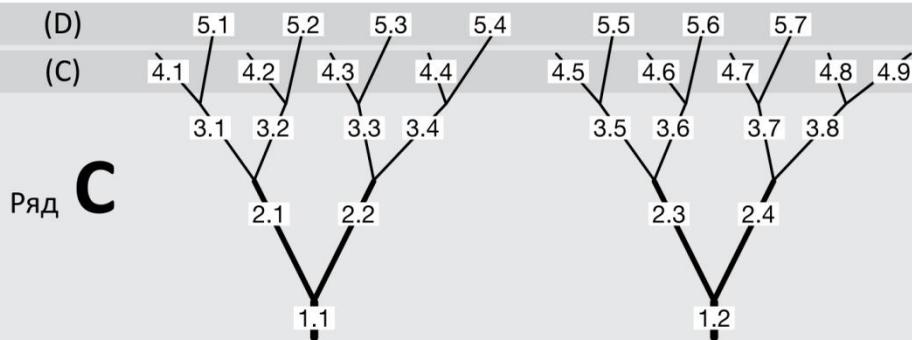
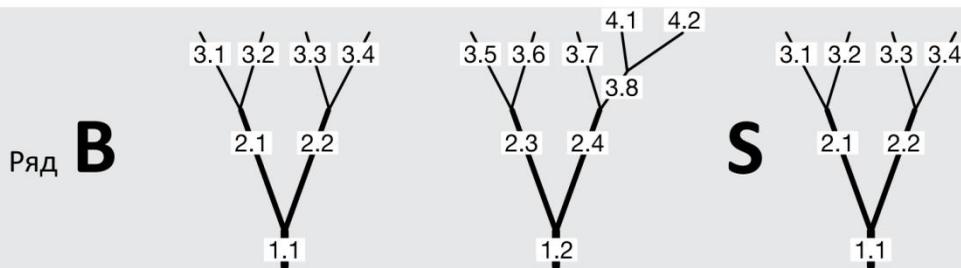
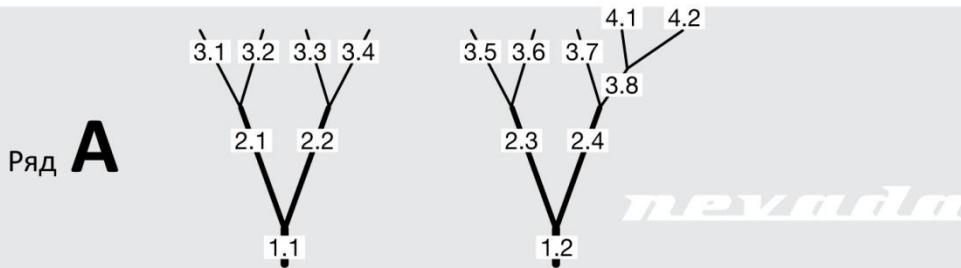
Ondrej Dupal
Директор



Václav Sýkora
Конструктор

10. Карта стропной системы Gradient Nevada.

Середина крыла



gradient



Gradient s.r.o.

Plzenska 221/130

Тел./факс +420 257 216 319

gradient@gradient.cx

www.gradient.cx