



biggolden³



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



bigolden³

Инструкция по эксплуатации

Пожалуйста, внимательно прочтите данное руководство и запомните его инструкции при использовании Вашего BiGolden3!

Содержание:

1. Введение	1	5.1.4. Посадка	6
2. Описание парашюта	1	5.2. Быстрый спуск	6
2.1. Техническое описание	1	5.2.1. Большие уши	6
2.2. Технические данные	2	5.2.2. В-срыв	7
2.3. Спецификация материалов	3	5.2.3. Крутая спираль	7
3. Сертификация	4	5.3. СИВ-упражнения	7
4. Регулировка Вашего парашюта	4	5.3.1. Асимметричное сложение	8
4.1. Регулировка клевантных строп	4	5.3.2. Фронтальное сложение крыла	8
5. Летная эксплуатация	5	5.3.3. Глубокий срыв	8
5.1. Стандартный режим полета	5	5.3.4. Негативная спираль	8
5.1.1. Предполетная проверка	5	6. Обслуживание и хранение	9
5.1.2. Старт	5	7. Ремонт	10
5.1.3. Полет	5	8. Заключение	11
		9. Карта стропной системы	12



1. Введение.

Поздравляем Вас с покупкой нового Gradient BiGolden3! Мы верим, что Вы будете в восторге от его эффективности и летных характеристик, и мы уверены, что Вы будете полностью удовлетворены вашим новым парапланом.

BiGolden2 был представлен на рынке в начале 2009 года и по-прежнему является одним из лучших tandemных парапланов на рынке. Потребовалось довольно много времени, чтобы сделать tandemный параплан лучше, чем BiGolden2, но мы очень рады сообщить, что добились успеха!

BiGolden3 легче, быстрее, компактнее, имеет лучшую управляемость и более высокую эффективность. Крыло разработано с использованием хорошо зарекомендовавшей себя комбинации различных тканей Porcher Skytex высочайшего качества. Усиления выполнены с нейлоновыми стержнями, которые помогают в улучшении наполнения и обеспечении ровной передней кромки. Аэродинамическое сопротивление строп уменьшено благодаря использованию хорошо зарекомендовавших себя высокопрочных строп Dyneema. В результате сочетания строп Edelrid Dyneema и арамидных строп достигнут оптимальный баланс прочности, долговечности и аэродинамического сопротивления.

Мы уверены, что BiGolden3 - прекрасный tandemный параплан очень высокого качества, действительно достойный преемник параплана BiGolden2.

BiGolden3 сертифицирован в стандартах EN-B / LTF-B и предназначен для широкой группы пилотов: от пилотов - любителей маршрутных полетов до профессиональных пилотов tandemов. Фактически для всех, кто хочет исключительной безопасности, простых взлетных и посадочных характеристик.

Данное руководство поможет Вам познакомиться с Вашим новым парапланом, а также предоставит информацию, которая позволит Вам содержать его в хорошем состоянии и получать удовольствие от параплана. Если у Вас есть какие-либо дополнительные вопросы после прочтения этой брошюры, пожалуйста, не стесняйтесь связаться с нашей компанией или с любым уполномоченным дилером, и мы с удовольствием ответим на все Ваши вопросы.

Когда вы достаточно освоитесь с вашим новым BiGolden3, мы приветствуем любые Ваши отзывы о нем, которые у Вас сложились.

2. Описание параплана.

2.1. Техническое описание.

Улучшенный профиль крыла BiGolden3 обеспечивает отличную аэродинамическую эффективность. Его характеристики дают максимальную устойчивость к преждевременному срыву воздушного потока и оптимальные усилия управления.

Для лучшего распределения сил в крыле используется технология сегментированных диагональных нервюр. Эти сегментированные нервюры соединяются с точками крепления строп А, В и С-рядов и распределяют усилия на внутренние нервюры. Это позволяет разделять крыло всего лишь на тринадцать несущих нервюр с каждой стороны, сохраняя при этом правильную аэродинамическую форму. Благодаря этому BiGolden3 имеет меньше строп и, следовательно, меньшее аэродинамическое сопротивление. Результат этого снижения сопротивления для пилота очевиден, - выше максимальная ско-

рость и лучше угол планирования. Диагонально-сегментированные нервюры (по сравнению с диагонально-несегментированными) также повышают компактность и стабильность крыла, особенно в плане способности парашюта к восстановлению в случае асимметричного сложения.

Новая форма “частично треугольных” воздухозаборников секций помогает наполнять крыло в широком диапазоне углов атаки. Ограниченные размеры воздухозаборников секций снижают перетекание воздуха и помогают распределять давление внутри парашюта.

Для системы подвески крыла используются пять рядов строп (А, В, С, D, Е). Ряды D и Е соединяются в основные стропы так, что могут быть использованы четырехрядные свободные концы. Этот метод помогает уменьшить лобовое сопротивление и обеспечивает максимальную простоту, которую пилоты оценят, особенно во время предполетной проверки и при старте. BiGolden3 сертифицирован для полетов с триммерными свободными концами.

Тщательный выбор строп и материалов означает оптимизацию нагрузки на крыло при полете в любых ситуациях. Прогрессивно меняющиеся диаметры строп по размаху и хорде крыла – уже стандарт в крыльях Gradient.

Сложная комбинация материалов помогает значительно уменьшить вес парашюта (до 7,3 кг). BiGolden3 - первый tandemный парашют фирмы Gradient, в котором мы использовали материал с двухслойным покрытием Everlast Porcher. Everlast был разработан фирмой Gradient в сотрудничестве с Porcher Sport, и этот исключительный материал предоставляет парашютам долгосрочную стабильность и долговечность.

BiGolden3 снабжен хорошо зарекомендовавшей себя четырехрядной системой акселерации с совмещенными А-рядами и триммерами с рабочим ходом 8 см.

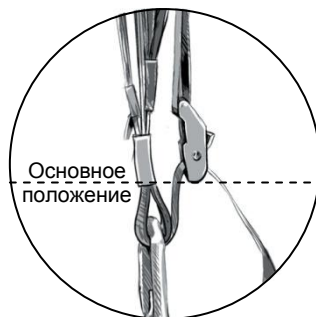
Общая длина свободных концов составляет всего 35 см.

Длина свободных концов BiGolden3 (мм):

Размер 39-42	A ₁ , A ₂	B	C	D
Основное положение	350	350	350	350
Замедленно:	350	345	340	330
Ускоренно:	350	360	375	410

2.2. Технические данные.

BiGolden 3		39	42
Площадь крыла	м ²	38,96	41,19
Проекционная площадь	м ²	33,40	35,32
Размах	м	14,44	14,84



Проекционный размах	м	11,62	11,96
Удлинение		5,35	5,35
Проекционное удлинение		4,04	4,05
Максимальная хорда	м	3,35	3,45
Минимальная хорда	м	0,705	0,725
Количество секций		57	57
Общая длина строп	м	449,7	462,4
Вес парашюта	кг	6,9	7,3
Диапазон взлетного веса	кг	120-190	140-220
Сертификация		EN B	EN B/LTF B

2.3. Спецификация материалов.

Крыло	Ткань	Отделка	Вес
Верхний передний край обшивки	Skytex 40	Everlast	40 г/м ²
Верхний задний край обшивки	Skytex 38	Universal	38 г/м ²
Нижняя обшивка	Skytex 32	Universal	32 г/м ²
Нервюры	Skytex 40	Hard	40 г/м ²
Вспомогательные нервюры	Skytex 32	Hard	32 г/м ²
Диагонали	Skytex 40 / Skytex 32	Hard / Hard	40 г/м ² / 32 г/м ²
Усиления	Scrimm F02 420	X15A	180 г/м ²
Усиления	060981450YET001	клеякий ламинат	60 г/м ²
Усиления	Hahl Nylon 6, 2/1200	Ø 2 мм	

Стропы	Отделка	Диаметр	Прочность	Материал
Liros DC 100	безоплеточные	0,7 мм	100 даН / 102 кгс	Dyneema
Liros DC 120	безоплеточные	0,8 мм	120 даН / 122 кгс	Dyneema
Cousin Vectran 16140	безоплеточные	0,7 мм	80 даН / 82 кгс	Vectran
Cousin Vectran 16330	безоплеточные	0,9 мм	100 даН / 102 кгс	Vectran
Edelrid 7850-100	в оплетке	1,1 мм	100 даН / 102 кгс	Dyneema/PES
Edelrid 7850-130	в оплетке	1,3 мм	130 даН / 133 кгс	Dyneema/PES
Edelrid 7850-160	в оплетке	1,4 мм	160 даН / 163 кгс	Dyneema/PES
Edelrid 7850-200	в оплетке	1,6 мм	200 даН / 204 кгс	Dyneema/PES
Edelrid 7343-190	в оплетке	1,5 мм	190 даН / 194 кгс	Aramid/PES
Edelrid 7343-230	в оплетке	1,8 мм	240 даН / 245 кгс	Aramid/PES
Edelrid 7343-280	в оплетке	2,0 мм	280 даН / 286 кгс	Aramid/PES
Edelrid 7343-340	в оплетке	2,1 мм	340 даН / 347 кгс	Aramid/PES
Edelrid 7343-420	в оплетке	2,2 мм	420 даН / 428 кгс	Aramid/PES
Свободные концы	Код материала	Ширина	Прочность	Материал
Текстильная стропа		15 мм	850 даН / 867 кгс	PAD
Текстильная стропа		22 мм	1250 даН / 1275 кгс	PAD
Роликовые шкивы	Parafly			алюминий
Роликовые шкивы	Rilay			PAD
Карабины (моли)	Maillon Rapide	Ø 3,5 мм	750 даН / 765 кгс	сталь

3. Сертификация.

BiGolden3 прошел европейскую сертификацию EN / LTF категории В для размеров 39 и 42. Сертификат EN у каждого BiGolden3 находится на нервюре в середине крыла.

ПРИМЕЧАНИЕ: BiGolden3 разработан для стартов со склона или буксировочных стартов. Использование вспомогательного двигателя не было проверено изготовителем или протестировано!

Это парплан не предназначен для прыжков с самолета, воздушного шара или для прыжков с задержкой раскрытия крыла!

4. Регулировка Вашего парплана.

Прежде, чем попасть к покупателю, каждый BiGolden3 проходит окончательную проверку и тестовый полет для проверки его характеристик и измерений на соответствие спецификациям производителя. Вы можете регулировать только длину клевантных строп, но только в соответствии с рекомендациями этого руководства.

Прочие корректировки или изменения в Вашем BiGolden3 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.

На свободных концах BiGolden3 есть дополнительные позиции под направляющие роликовые шкивы для основных строп управления, чтобы удовлетворять физическому строению тела каждого пилота, высоте подцепа подвески или стилю полета. В качестве стандарта шкивы расположены в верхней позиции (см. рисунок), что подходит для большинства случаев.

Когда Вы получаете свой новый BiGolden3, основные клевантные стропы доводят до заданной длины, установленной при сертификационных испытаниях. Эта длина должна удовлетворять большинство пилотов, и указана меткой на стропе управления.

Конечно, можно регулировать длину клевантных строп в соответствии с предпочтением пилота. 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 стропе стали расплывчаты, для BiGolden3 42 используйте длину 302 см, а для BiGolden3 39 – 294 см.

Слишком короткие клевантные стропы могут:

1) привести к усталости рук в полете от неестественного положения;



- 2) мешать восстановлению режима полета в некоторых нестабильных маневрах;
- 3) безусловно, снизит диапазон скоростей Вашего парашюта.

Слишком длинные клевантные стропы будут:

- а) препятствовать пилотированию во время старта;
- б) ухудшать управление в экстремальных ситуациях в полете;
- с) делать трудновыполнимой хорошую посадку при посадке.

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

5. Летная эксплуатация.

Эта инструкция предназначена в качестве руководства, учитывающего характерные особенности Вашего нового парашюта BiGolden3. Ни при каких обстоятельствах она не может быть использована в качестве учебника парашютеризма, или заменять учебный курс пилота-парашютериста.

5.1. Стандартный режим полета.

5.1.1. Предполетная проверка.

Полная предполетная проверка важна для безопасного полета, и поэтому Вы должны обратить особое внимание на нее. Прежде всего, Вы должны проверить, что крыло, стропы и свободные концы не имеют повреждений и не запутаны. Также не забывайте о своей подвеске и своем запасном парашюте.

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;
- триммеры с обеих сторон настроены одинаково.

5.1.2. Старт.

Старт BiGolden3 осуществляется прямым или обратным стартом. Динамическое подтягивание/подталкивание передних рядов свободных концов (А-ряды) легко и просто выводит крыло над головой пилота. Крыло равномерно и плавно наполняется от центра. BiGolden3 не имеет тенденции к обгону пилота, и быстро стабилизируется над пилотом. Не забывайте визуально проверять крыло и стропы перед стартом.

Отрыв и взлет становится проще при легком поджатии клевант.

BiGolden3 не требует никакой модернизации или особых маневров для запуска буксировочной лебедкой.

5.1.3. Полет.

Когда триммеры настраиваются в основное положение, - когда нижний край триммера

находится на одном уровне с нижним краем банджа свободных концов, а клеванты ослаблены, BiGolden3 затриммирован для полета с наилучшим углом планирования.

Наименьшая скорость снижения достигается с закрытыми (затянутыми вниз) триммерами и равномерно поджатыми с обеих сторон клевантами, примерно на 20-25% от их полного хода.

Когда триммеры полностью открыты (отпущены), BiGolden3 триммирован для полета с максимальной скоростью.

Полет в турбулентных условиях.

При полете в сильной турбулентности стабилизируйте крыло, одновременно слегка поджимая клеванты с обеих сторон. Полет с немного поджатыми клевантами также поможет предотвратить сложения и даст Вам больше обратной связи с крылом. Правильное реагирование на движения парашюта при помощи клевант и переноса веса известно как “активное пилотирование”. Пилот, демонстрирующий хорошие навыки активного пилотирования, позволяет значительно снизить количество и серьезность сложений и их последствий.

Поворот.

BiGolden3 очень комфортен и приятен в поворотах. Характеристики управляемости гибки и точны, не требуют каких-либо специальных навыков или нестандартных процедур.

При разработке BiGolden3 особое внимание было уделено усилиям управления на клевантах при маневрах парашюта. В результате ход клевант и усилия на них были оптимизированы. В полете клеванты решительно, но отзывчиво и точно позволяют осуществлять идеальную связь с крылом. Усилия на клевантах спокойные и прогрессивные.

5.1.4. Посадка.

Посадка на BiGolden3 очень проста. 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 оказывается в положении, когда необходимо быстро уменьшить высоту. Эта ситуация может возникнуть в результате внезапного и неожиданного изменения погоды, достижения базы облаков и нежелания войти в облако, или просто потому, что вы должны быстро закончить свой полет. Существуют три основных метода для достижения быстрого спуска, это: большие уши, В-срыв и крутая спираль.

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.

Начало: возьмитесь за внешние А-ряды с обеих сторон как можно выше и равномерно тяните их вниз и держите. Эффективная площадь парашюта 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 BiGolden3 будет раскрываться самостоятельно, когда А-ряды отпускаются. Открытие может быть ускорено мягкой прокачкой клевантами ("пампинг", повторяющиеся симметричные движения клевантами с обеих сторон).

5.2.2. В-срыв.

На BiGolden3 может использоваться В-срыв. Такая техника пилотирования - очень эффективный способ выполнить быстрый спуск, но из-за упругости надутого крыла и небольшой длины свободных концов, его выполнять не так просто. В зависимости от того, насколько вытянуты В-ряды, скорость снижения может достигать от -6 м/с до -10 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 поверхностью прерывается и крыло входит в парашютирование (парашютный срыв), не двигаясь вперед. Оно скоро стабилизируется над головой.

Восстановление: при отпускании В-рядов BiGolden3 самостоятельно возвращается в нормальный полет без пребывания в глубоком срыве, без сильного клева перед пилотом. Отпускайте ряды равномерно и симметрично.

Внимание: если В-ряды освобождены неравномерно, крыло может войти в поворот при выходе из В-срыва. Если ряды освобождены медленно и очень неравномерно, это может вызвать вращение.

5.2.3. Крутая спираль.

Крутая спираль является наиболее эффективным способом выполнения быстрого спуска. Каждый пилот должен уметь выполнять крутую спираль, и в один прекрасный день она вам может понадобиться. В крутой спирали всегда контролируйте Вашу высоту, т.к. она очень быстро уменьшается. Скорость снижения, достигаемая в крутой спирали, может быть больше -20 м/с!

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: BiGolden3 восстанавливается из крутой спирали самостоятельно, как только клеванты отпускаются. Отпускайте их плавно и будьте всегда готовы завершить спираль на безопасной высоте!

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. BiGolden3 ведет себя комфортно в таких ситуациях, и не только справляется с экстремальными режимами полета самостоятельно, но и предоставляет уровень безопасности выше среднего. Несмотря на это, Вы должны следовать всем правилам безопасности, выполняя специальные летные упражнения и всегда обращать внимание на Вашу высоту!

Перед выполнением специальных режимов полета запомните:

- практикуйте бросать запасной парашют на земле или на тренажере так, чтобы парашка разворачивалась эффективно и автоматически.
- при выполнении нестабильных маневров может происходить быстрая потеря высоты и развиваться 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, и количества строп, вытянутых вниз. Вы можете остановить любую тенденцию к повороту, применяя противоположную клеванту и смещая вес к наполненной стороне крыла.

Восстановление: при нормальных условиях BiGolden3 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 для ускорения наполнения.

5.3.2. Фронтальное сложение.

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

Восстановление: в нормальных условиях BiGolden3 восстанавливает нормальный полет самостоятельно, как только передние ряды отпущены. Раскрытию можно помочь прокачкой (пампингом) обеими клевантами одновременно для ускорения наполнения крыла.

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: BiGolden3 не может лететь, оставаясь в глубоком срыве, так что после отпущения клевант пароплан самостоятельно возвращается в нормальный режим полета. Если Вам нужно, Вы можете ускорить восстановление пароплана двумя способами: либо глубоко качнуть обе клеванты, и быстро их отпустить, или слегка подтолкнуть А-ряды.

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

5.3.4. Негативная спираль.

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 ис-



пытывает срыв воздушного потока на половине крыла, в результате чего вращается с быстрой потерей высоты.

Восстановление: в нормальных условиях BiGolden3 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: всегда, когда параплан находится не в нормальном режиме полета и когда воздушный поток нарушается, всегда есть быстрый рост скорости снижения, а следовательно, значительная потеря высоты.

И помните: несвоевременный неправильный маневр может превратить довольно простую ситуацию в опасную проблему. Кроме того, Вы подвергаете Ваш параплан нагрузкам, которые могут привести к его повреждению. Так что практикуйте свои навыки пилотирования в этих специальных режимах полета только под наблюдением Вашего инструктора и с запасным парашютом.

6. Обслуживание и хранение.

Если Вы обращаетесь со своим парапланом бережно и храните его в подходящем месте, он может прослужить Вам очень долго. С другой стороны, небрежное обращение, плохое хранение и использование неподходящих чистящих средств может существенно сократить срок службы параплана, или даже может сделать его 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 нервюры и швы.

Защищайте крыло от ненужной нагрузки. Неаккуратное обращение с Вашим парапланом, - протаскивание его по траве, земле, песку или камням, значительно сократит срок его службы и увеличит пористость (воздухопроницаемость) ткани.

При подготовке параплана 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 стропах. Методы укладки, в которых стропы основных и запасных парашютов вяжутся специальными узлами, не подходит для укладки строп парапланов.

Защитите свое крыло и стропы от излишнего воздействия солнечных лучей. УФ-лучи могут повредить многие части параплана.

Старайтесь не упаковывать свой параплан при намокании. Если это неизбежно, то высушите его как можно скорее, но вдали от прямых солнечных лучей.

Не позволяйте Вашему параплану 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 парашлан не подвергался воздействию температур выше 50 градусов по Цельсию.

Никогда не позволяйте парашлану вступать в контакт с химикатами. Чистите парашлан только чистой теплой водой.

Для длительного хранения не упаковывайте парашлан слишком плотно, и храните его в прохладном, сухом и хорошо проветриваемом помещении.

После посадки на дерево или в воду всегда тщательно проверяйте парашлан. Если Вы подозреваете, что особенности полета Вашего парашлана изменились, как можно скорее обратитесь к уполномоченному поставщику фирмы Gradient.

После 200 летных часов или по истечению двух лет Ваш BiGolden3 должен быть проверен и протестирован изготовителем или уполномоченным сервисным центром фирмы Gradient.

7. Ремонт.

Пользователем может быть сделан только мелкий ремонт, т.е. ремонт, который не изменяет летной годности парашлана. К нему относятся: фиксация мелких разрывов (за исключением швов) до 10 см, замена поврежденных строп или замена пластиковых вставок, фиксирующих стропы на маленьких карабинах (мольях).

При ремонте Вашего парашлана Вы должны соблюдать следующие правила:

При ремонте обшивки использовать самоклеющиеся заплатки, предназначенные для этой цели. Каждый BiGolden3 поставляется с комплектом для ремонта.

Единственным приемлемым ремонтом поврежденных строп является их замена на новые стропы производителя BiGolden3, у уполномоченного дилера или сервиса. При заказе новых строп используйте код, приведенный в прилагаемой карте стропной системы. Дополнительно укажите обозначение "BiG3" (BiGolden3) и размер крыла вашего парашлана, т.е. BiG3 42, затем код стропы; например:

- наружная длинная стропа ряда А для BiGolden3 42: BiG3 42 A1.3

Исключением является изменение клевантной стропы управления на выездных полетах. Для этой цели производитель комплектует каждый BiGolden3 запасной стропой с подготовленной петлей на одном конце. Правильная длина должна быть скорректирована в соответствии с такой же длиной стропы на противоположной стороне крыла, затем к стропе присоединяется рукоятка клеванты. Как только Вы сможете, сразу замените стропу на оригинальную в уполномоченном сервисном центре фирмы Gradient.

После любого изменения или замены строп должна быть проведена полная предполетная проверка. Пожалуйста, попросите своего инструктора или опытного коллегу о помощи. Если Вы не уверены, поручите эту работу или изготовителю, или уполномоченному дилеру фирмы Gradient.

При необходимости Вы можете заменить любые пластиковые фиксаторы, упорядочивающие стропы на мольях (запасной фиксатор поставляется с каждым BiGolden3). Не за-



будьте проверить, чтобы стропы случайно не поменялись местами и что они подходят к маленьким карабинам (мольям) в правильном порядке.

8. Заключение.

Несмотря на то, что BiGolden3 имеет выдающуюся эффективность и стабильность, нужно понимать, что даже самый безопасный параплан является летательным аппаратом, и что все воздушные виды спорта могут быть относительно опасными.

Помните, что не только Ваша безопасность, но и безопасность Ваших пассажиров находится в ваших руках.

Никогда не недооценивайте погодные условия и никогда не забывайте, что Вы летаете для удовольствия, а не для того, чтобы стать "героем". Помните это и удовольствие, которое только может принести свободный полет, будет Вашим.

Мы верим, что Ваше разумное отношение и летные характеристики Вашего BiGolden3 будут сочетаться, чтобы обеспечить Вам фантастический полет.

Фирма Gradient желает Вам много потрясающих полетов и счастливых приземлений.



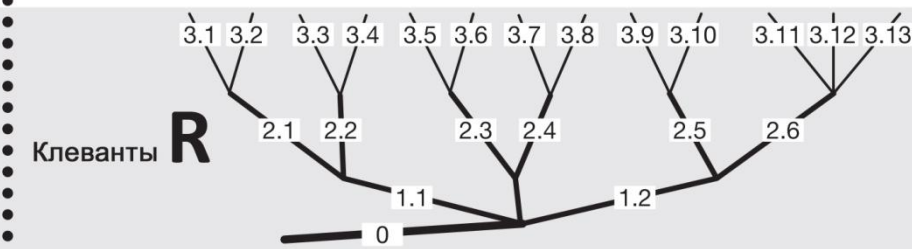
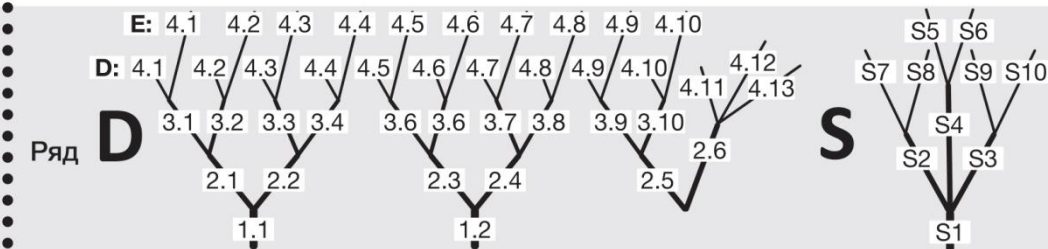
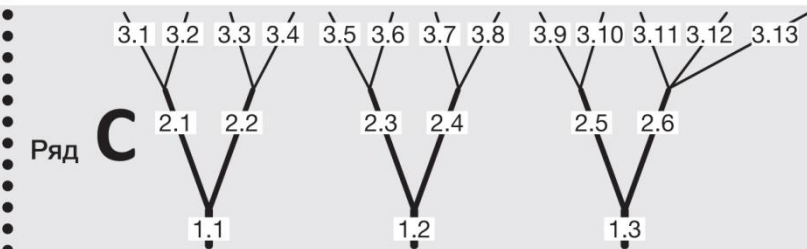
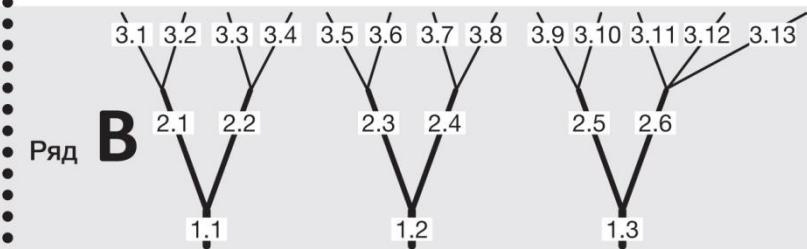
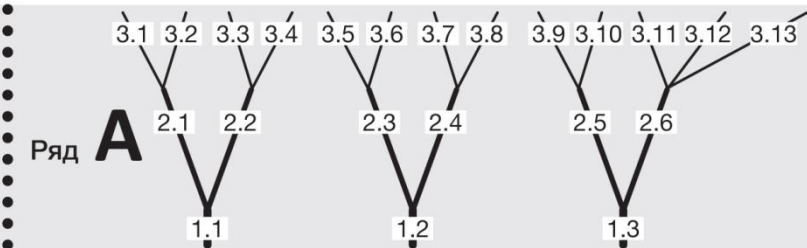
Ondřej Dupal
Директор



Václav Sýkora
Конструктор

10. Карта стропной системы Gradient BiGolden3.

Середина крыла





bigolden³

Gradient s.r.o.

Plzenska 221/130

Тел./факс: +420 257 216 319

gradient@gradient.cx

www.gradient.cx