

DZIĘKUJEMY ZA ZAUFANIE DO NASZEJ FIRMY Zespół ITV dziękuje za zaufanie, którym nas obdarzyłeś. Mamy nadzieję, że ta paralotnia dostarczy Ci ogromnej przyjemności z latania przez wiele nadchodzących lat. Zalecamy dokładne zapoznanie się z niniejszą instrukcją, która jest jednocześnie dokumentem identyfikacyjnym i kontrolnym, a także książką lotów (dziennikiem) Twojej paralotni. Twoim obowiązkiem jest upewnienie się, że sprzęt ten został przetestowany przez Twojego dealera, a wyniki testów zostały zapisane w arkuszu testowym. Zapraszamy do odesłania wyników testów i zarejestrowania swojego skrzydła online na stronie www.itv-wings.com. Dzięki temu będziemy mogli bezzwłocznie skontaktować się z Tobą, aby odpowiedzieć na wszelkie pytania dotyczące Twojego skrzydła lub jego elementów. Życzymy udanych lotów. Zespół ITV ITV

STRONA 2

DAYTONA Odkryj DAYTONA, nowe, progresywne skrzydło Full Reflex od ITV. Rekreacyjne skrzydło dedykowane do paralotniarstwa z napędem (PPG), łączące łatwość użytkowania, stabilność i wydajność, przy jednoczesnym zachowaniu maksymalnego poziomu bezpieczeństwa pasywnego. DAYTONA to kumulacja nowych technologii i wiedzy ITV zgromadzonej przez lata doświadczeń w projektowaniu i rozwoju, co zaowocowało skrzydłem łatwym w napełnianiu i obsłudze, oferującym pełną niezawodność. Jego odporność na turbulencje i niespotykana prostota sprawiają, że Daytona jest skrzydłem w pełni komfortowym we wszystkich warunkach lotu. Idealnie gładka górna powierzchnia, w połączeniu z naszym nowym profilem FULL REFLEX rozciągającym się na całej długości skrzydła, daje modelowi DAYTONA doskonałą, stałą doskonałość we wszystkich użytecznych masach powietrza. Jednym z atutów modelu DAYTONA jest znacznie zmniejszone zużycie paliwa. Rób postępy z pewnością siebie dzięki nowej paralotni DAYTONA. Miętkość, lekkość, zwrotność i wyjątkowe bezpieczeństwo czekają na Ciebie z tym nowym skrzydłem ITV.

STRONA 4

USTAWIENIA DOMYŚLNE W momencie dostawy skrzydła ITV są zgodne z wymogami ich certyfikacji. Wszelkie modyfikacje lub manipulacje, takie jak zmiana długości linek czy dodanie taśm nośnych i/lub ogniów (maillonów), spowodują unieważnienie walidacji certyfikatu.

OSTRZEŻENIE Zaprojektowana i wyprodukowana z myślą o bezpieczeństwie, ta paralotnia ITV o niespotykanym dotąd poziomie osiągnięć, daje dostęp do ogromnego zakresu możliwości latania. Podobnie jak w przypadku wszystkich statków powietrznych, sprzęt ten wymaga od pilota dojrzałości, umiejętności rzetelnej analizy warunków lotu, kompetencji, dobrej konserwacji i dbałości o sprzęt. W związku z tym, niniejsza instrukcja nie może zastąpić odpowiedniego szkolenia paralotniowego w profesjonalnej szkole oraz niezbędnego zapoznania się z tą paralotnią. W razie wątpliwości zapytaj swoją szkołę lub lokalnego dealera. Zawsze zalecamy latanie ze spadochronem zapasowym. Przed dostarczeniem, wszystkie skrzydła ITV muszą zostać sprawdzone i skontrolowane przez dealera ITV.

STRONA 5

ZAKRES WAGOWY Twoja paralotnia posiada certyfikat dla określonego przedziału wagowego. Latanie na skrzydle poza zalecany przez fabrykę minimalnym/maksymalnym zakresem wagowym oznacza, że będziesz operować poza bezpiecznymi limitami skrzydła, które nie będzie już zgodne z charakterystyką lotu określoną w czasie testów, co spowoduje utratę certyfikatu. Wybór całkowitej wagi startowej w obrębie zakresu wagowego jest osobistą decyzją. Możesz latać w górnej, środkowej lub dolnej granicy określonego zakresu wagowego. Zalecamy średni zakres. Latanie w dolnej granicy skali ma zalety, takie jak wysokie tłumienie, mniej dynamiczne odczucia i lepsze wznoszenie. Wady to niższa prędkość powietrzna, mniejsza zwrotność i zmniejszone wewnętrzne ciśnienie (wewnątrz skrzydła). Z drugiej strony, mocno obciążone skrzydło będzie latać szybciej, materiał będzie bardziej napięty, co zwiększy dynamiczny charakter skrzydła. *(Tabela/wykres na tej stronie prezentuje zakresy wagowe "ZAKRES WAGOWY W LOCIE" dla początkujących [Débutant / Beginner] oraz rekreacyjne [Loisir / Leisure] dla poszczególnych rozmiarów od 21 do 32).*

STRONA 6

KONSERWACJA W razie potrzeby umyj skrzydło zimną wodą z mydłem. Nie przechowuj skrzydła w wilgotnych lub brudnych warunkach. W przypadku długotrwałego przechowywania nie składaj skrzydła zbyt ciasno. Aby utrzymać skrzydło w optymalnym stanie technicznym, unikaj nadmiernego zginania elastycznych, nylonowych prętów wzmacniających (żyłek) na noskach żeber (krawędź natarcia). Każde skrzydło (paralotnia) ulega starzeniu i dlatego musi być regularnie kontrolowane (mniej więcej co 100 godzin lotu i przynajmniej raz w roku). Przed odsprzedając skrzydła kontrola zwolni Cię z odpowiedzialności wobec kupującego. Zdecydowanie zalecamy przeprowadzenie tej kontroli w naszym warsztacie lub u autoryzowanego sprzedawcy. Usilnie prosimy o zwracanie szczególnej uwagi na wszelkie wady, uszkodzenia lub zerwania odkryte w linkach nośnych lub w poszyciu oraz o jak najszybszą naprawę uszkodzeń. Podczas każdej kontroli przed lotem należy zwrócić uwagę na dokręcenie ogniów / maillonów (ogniów ze stali nierdzewnej) / karabinków, w szczególności tych łączących linki z taśmami nośnymi oraz taśmy z uprzężą. Jeśli odsyłasz skrzydło do naszego warsztatu, prosimy o przesłanie kompletnego skrzydła (taśmy i oryginalny worek, bez uprzęży) wraz z niniejszą instrukcją. Następnie uzupełnimy w Twojej książce lotów/przeglądów informacje dotyczące prac wykonanych przy Twoim skrzydle. Prosimy o dołączenie notatki z Twoim imieniem, nazwiskiem oraz adresem, z podaną przyczyną zwrotu skrzydła, a miejsca do naprawy oznacz kolorową taśmą. W rzeczywistości duża część czasu przeznaczonego na naprawę jest tracona na poszukiwanie uszkodzonych obszarów. Prosimy o odesłanie skrzydła prawidłowo złożonego.

STRONA 7

KONTROLA PRZED LOTEM (PREFLIGHT) Pilot ponosi pełną odpowiedzialność za swój sprzęt i musi upewnić się, że jest on sprawny przed każdym startem. Przed każdym lotem zalecamy zapoznanie się z poniższą listą kontrolną:

- 1. Sprawdź spadochron zapasowy i upewnij się, że jego kieszeń/kontener jest prawidłowo i całkowicie zamknięty, a rączka (uchwyt) jest do niego bezpiecznie przymocowana.
- 2. Załóż kask i zapnij pasek pod brodą.
- 3. Wszystkie taśmy uprzęży muszą być połączone i bezpiecznie zapięte.
- 4. Ogniwa (maillony) łączące linki z taśmami oraz taśmy z uprzężą muszą być zamknięte i bezpiecznie dokręcone (po mocnym dokręceniu palcami nagwintowanej nakrętki, wystarczy dokręcić ją szczypcami o 1/4 obrotu).
- 5. Skrzydło jest prawidłowo podłączone do taśm, karabinków i maillonów. Należy mieć wolną od przeszkód obsługę przednich taśm i sterówek.
- 6. W celu optymalnego przejścia z biegu do startu, zalecamy lekkie zaciągnięcie trymerów (od 1 do 1,5 cm).
- 7. Otwarta przestrzeń i dobra widoczność dla bezpiecznego startu.
- 8. Otwarta krawędź natarcia, swobodnie rozłożone (niepoplątane) linki.
- 9. Ustaw się prawidłowo na środku swojego skrzydła twarzą pod wiatr, aby zapewnić czyste, progresywne napełnianie.
- 10. Startując z silnikiem (PPG), upewnij się, że masz przed sobą wystarczająco dużo miejsca, aby zagwarantować bezpieczne wznoszenie i ominąć wszelkie przeszkody, które mogłyby stanąć na Twojej drodze, gdyby silnik nagle przestał działać.
- 11. Zawsze lataj z odpowiednim marginesem bezpieczeństwa. Powinieneś zawsze mieć możliwość wylądowania bez użycia silnika, na alternatywnym, odpowiednim terenie.

STRONA 8

NAPEŁNIANIE I START Najbardziej odpowiednim sposobem rozkładania skrzydła jest ułożenie go w łuk (w kształcie półksiężyca), co pozwala na równomierne napełnienie paralotni, zaczynając od środka. Niezbędne jest upewnienie się, że każdy rząd linek nośnych jest wolny od splątań i węzłów oraz że nie ma żadnej "przerzutki" (linki owiniętej wokół skrzydła od krawędzi spływu). Każdy defekt skrzydła podczas fazy startu może mieć nieprzewidywalny wpływ na trajektorię lotu. Środek skrzydła powinien znajdować się na linii napływającego z przodu wiatru. Linki paralotni powinny być napięte podczas początkowego pociągnięcia do przodu pod wiatr. Ruch powinien być wykonywany płynnie, bez szarpania, pochylając się do przodu, naciskając na taśmy naramienne i biegnąc, aż paralotnia znajdzie się nad głową. Pilot powinien ograniczyć ruchy rąk, po prostu towarzysząc wznoszącemu się skrzydłu za pomocą przednich taśm, stosując lekki ruch ciągnący/pchający w górę. Zbyt silne ciągnięcie może spowodować częściowe podwinięcie wlotów na krawędzi natarcia. Aby zapobiec gwałtownemu startowi przy umiarkowanych wiatrach (od 10 km/h), zaleca się stosowanie odwróconej techniki startu (tzw. "alpejki"), stojąc twarzą do skrzydła podczas jego podnoszenia się nad głowę - przyhamuj je lekko w razie potrzeby, aby je spowolnić,

zanim odwrócisz się pod wiatr, aby wystartować. Piloci niezaznajomieni z technikami odwróconego startu powinni ich unikać przy prędkościach wiatru powyżej 20 km/h.

STRONA 9

TECHNIKI SZYBKIEGO OPADANIA

- **Spirala 360°:** W spirali 360° można osiągnąć prędkość opadania ponad 15 m/s (45 ft/s). Manewr ten może dezorientować pilota (utrata punktu odniesienia i silne przyspieszenie). Należy uczyć się tej techniki stopniowo. W szczególności należy unikać symetrycznego, środkowego położenia hamowania podczas wychodzenia ze spirali. Najlepiej uzyskać to poprzez stopniowe podnoszenie obu rąk.
- **USZY (Ears):** DAYTONA ma znaczący profil samostateczny (reflex), który zapewnia dużą sztywność krawędzi natarcia. Ta sztywność sprawia, że DAYTONA jest bardzo stabilna, ale również konfiguracja "Uszu" jest fizycznie trudniejsza do wykonania. **Procedura:** Zamknięte trymery, używając pętli sterowniczych, chwyć taśmę "A" na wysokości ogniwa i pociągnij ją w dół o około 40 cm silnym pociągnięciem; utrzymuj tę pozycję przez czas trwania manewru.
- **OPADANIE W "B-STALL" (B-sztol):** Opadanie w "B-stall" to klasyczny manewr. Niemniej jednak musi być używany z rozważą. Pociąganie taśm "B" nie może przekroczyć 35 cm, aby nie działać jednocześnie na taśmy "A". Wyjście jest zazwyczaj spontaniczne, a czasem dynamiczne, tym bardziej, jeśli osiągnięto wysoką prędkość opadania i taśmy zostały szybko puszczane. Jeśli jednak wystąpi faza lotu spadochronowego (np. mokre lub zużyte skrzydło i bardzo powolne puszczenie taśm), lekkie zakręcenie za pomocą sterówek prawdopodobnie pomoże w łatwiejszym wyjściu z manewru.

Dla tych 3 manewrów i we wszystkich innych fazach lotu, zdecydowanie zalecamy trzymanie sterówek w dłoniach, co umożliwi natychmiastowy powrót do konwencjonalnego pilotażu. Manewry awaryjne powinny być stosowane tylko w razie potrzeby. Po pewnym czasie osłabiają one linki, żebra i punkty mocowania. Zwracamy uwagę na ryzyko związane ze spiralowaniem z zaciągniętymi dużymi uszami. Może to znacznie zwiększyć obciążenie przednich linek na środku skrzydła i przedwcześnie je osłabić: dlatego używaj tej techniki tylko wtedy, gdy jest to naprawdę konieczne, a następnie poddaj całą konstrukcję, w tym linki, testom integralności w naszym warsztacie.

STRONA 10

Zwracamy uwagę na ryzyko związane ze spiralowaniem z zaciągniętymi dużymi uszami. Może to znacznie zwiększyć obciążenie przednich linek na środku skrzydła i przedwcześnie je osłabić: dlatego używaj tej techniki tylko wtedy, gdy jest to naprawdę konieczne, a następnie poddaj całą konstrukcję, w tym linki, testom integralności w naszym warsztacie.

ZAKRĘTY I MANEWRY UNIKANIA DAYTONA wyposażona jest w dzielone sterówki: główne działają na całą krawędź spływu w sposób konwencjonalny. Dodatkowe sterówki działają na zewnętrzne końce krawędzi spływu (końcówki skrzydła) i powodują natychmiastowe przechylenie (roll), które jest łatwe do kontrolowania i utrzymania. Siła pociągnięcia poszczególnej sterówki oferuje szeroką gamę zakrętów do wykorzystania. Po rozpoczęciu zakrętu, sterowanie jest łatwe do opanowania za pomocą górnej sterówki zewnętrznej. Unikanie przeszkód osiąga się poprzez progresywne działanie na główne sterówki i do wewnątrz zakrętu.

STRONA 11

STEROWANIE AWARYJNE W przypadku problemu z jedną z głównych lub dodatkowych sterówek, skrzydło może być nadal sterowane przez pociąganie za pozostałą działającą sterówkę lub umiarkowane pociąganie za tylne taśmy (rzęd D). Działania na taśmach będą musiały być o małej amplitudzie, aby zapobiec ryzyku przeciągnięcia skrzydła, ponieważ manewrowość będzie znacznie ograniczona w porównaniu z pilotowaniem za pomocą głównych i/lub dodatkowych sterówek.

ŁĄDOWANIE I GASZENIE SKRZYDŁA PRZY SILNYM WIETRZE Aby ustrzec się przed możliwym efektem gradientu wiatru i zachować rezerwę energii na końcowy efekt przyziemienia (flarę), korzystne będzie utrzymanie wystarczającej prędkości powietrznej na ścieżce podejścia do lądowania pod wiatr po linii prostej. Przy silnym wietrze, w momencie lądowania, pilot, po utrzymaniu kontroli nad skrzydłem na ziemi, powinien przełożyć dłonie przez pętle sterówek i szybko odwrócić się twarzą do paralotni, a następnie symetrycznie i z dużą siłą pociągnąć za tylne taśmy, aby zgasić skrzydło (spowodować jego podwinięcie).

ALTERNATYWNE STEROWANIE W przypadku problemu z głównymi sterówkami (uchwyty), Twoim skrzydłem można pilotować poprzez umiarkowane pociąganie tylnych taśm.

STRONA 12

LATANIE W TURBULENCJACH I INCYDENTY W LOCIE Latania w turbulencjach należy za wszelką cenę unikać. Studiuj książki o aerologii, aby nauczyć się przewidywać warunki turbulentne (silne wiatry, turbulencje spowodowane przeszkodami, ślady aerodynamiczne (wake turbulence), rotory, termika zawietrzna, efekt fenowy, nadmiernie rozwinięte chmury itp.). Jeśli jednak znajdziesz się w turbulencjach, można zrobić tylko jedno: zredukować prędkość (25 do 30% zaciągnięcia hamulców/sterówek).

- Kąt natarcia ulega zwiększeniu (mniejsze ryzyko wejścia krawędzi natarcia w ujemne kąty natarcia).
- Efekt wahadła zostanie stłumiony w fazie przejścia.
- W przypadku podwinięcia, skrzydło napełni się ponownie natychmiastowo.

- Umiarkowane napięcie na sterówkach zapewnia czułą informację zwrotną o masie powietrza i zachowaniu skrzydła.
- Z tej środkowej pozycji pilot ma możliwość reakcji w obu kierunkach (zwalnianie lub przyspieszanie).

FAZA LOTU SPADOCHRONOWEGO (GŁĘBOKIE PRZECIĄNIĘCIE / DEEP STALL) Jeśli zjawisko to wystąpi i będzie się przedłużać bez działania na sterówki, zaleca się powrót skrzydła do normalnej konfiguracji lotu; użyj akceleratora (belki speed-systemu), jeśli jest operacyjny, lub zainicjuj umiarkowany zakręt i kontroluj wynikające z tego szarpnięcia, utrzymując odpowiednie napięcie na sterówkach. Pojawienie się tego zjawiska byłoby oznaką starzenia się sprzętu i uzasadniałoby przegląd paralotni w certyfikowanym, profesjonalnym serwisie. W przypadku fazy lotu spadochronowego blisko ziemi, w takiej konfiguracji lądowanie z "rękami w górze" (bez hamowania) byłoby preferowane nad jakikolwiek inny manewr wyjścia. **Ostrzeżenie!** Zachowanie mokrej DAYTONY może się znacznie różnić. Jeśli złapie Cię deszcz podczas lotu, powinieneś umiarkowanie zwiększyć prędkość lotu poprzez wciśnięcie akceleratora nożnego (speed-systemu) lub lekko i symetrycznie odpuścić trymery na taśmach, aby zwiększyć prędkość skrzydła i jak najszybciej wylądować.

STRONA 13

PODWINIĘCIA (COLLAPSES) Ponowne otwarcie w tym modelu jest na ogół samoistne. Mimo że podczas testów nie wykazano prawdopodobieństwa wystąpienia takiego scenariusza, nie można go wykluczyć. Po masywnym podwinięciu powodującym natychmiastowy skręt w dół, jeśli nie zostanie wykonana szybka i precyzyjna korekta, skrzydło może wejść w autorotację. Właściwą korektą przy takim incydencie jest przeniesienie ciężaru ciała (w uprzęży) na napompowaną stronę skrzydła, przy jednoczesnym umiarkowanym hamowaniu tej samej strony, aby utrzymać prostą trajektorię lotu. Po zatrzymaniu rotacji, jeśli skrzydło jeszcze się nie otworzyło, energicznie "pompuj" hamulcem po podwiniętej stronie, aby ponownie je otworzyć. Uważaj, aby nie zahamować zbyt mocno otwartej strony skrzydła i nie ryzykować przeciągnięcia (stalla). Podwinięcie, nawet częściowe, nie może być uważane za nieszkodliwe i musi prowadzić do natychmiastowego powrotu na lądowisko.

MANEWRY RADYKALNE DAYTONA nie jest skrzydłem przeznaczonym do manewrów akrobacyjnych! Należy unikać radykalnych manewrów. Były one wykonywane podczas licznych lotów testowych, ale nie wykraczały poza ograniczenia lotu paralotni. Do manewrów tych należą:

- wingovery z przechyleniem większym niż 45° po obu stronach osi pionowej.
- zwalnianie, a następnie odpuszczanie sterówek, powodujące ruchy pochylenia (pitching) większe niż 30° po obu stronach osi pionowej.
- manewry powodujące przeciągnięcie (stalle).
- nagłe zwroty przy bardzo niskiej prędkości powietrznej, podatne na przerodzenie się w płaski korkociąg (flat spin) lub przeciągnięcia asymetryczne.
- manewry wywołujące podwinięcia przy użyciu taśm nośnych.

Wykonywanie lotów akrobacyjnych poza określonymi tutaj limitami zwalnia producenta z jakiegokolwiek odpowiedzialności.

STRONA 15

DANE TECHNICZNE

DAYTONA	21	23	26	29	32
Powierzchnia w płaskim (m^2)	21	23	26	29	32
Waga (kg)	4.6	4,9	5.4	5.9	6,4
Wydłużenie	4.95	4.95	4.95	4.95	4.95
Rozpiętość	10,19	10,7	11,4	12	12,6
Ciężka	2,53	2,66	2,83	2,98	3,14
Ilość komór	49	49	49	49	49
Prędkość trymowa (odpuszczone ręce) (km/h)	40	40	40	40	40
Maksymalna prędkość powietrzna (km/h)	60+	60+	60+	60+	60+
Zakres wagowy w locie (rekreacja)	50-100	70-110	85-130	100-150	120-170
Zakres wagowy w locie (zaawansowany)	80-120	90-135	110-155	130-175	150-190
Certyfikacja	DGAC	DGAC	DGAC	DGAC	DGAC
<i>[Źródło dla całej tabeli: 175]</i>					

MATERIAŁY

- Tkanina:
 - Powierzchnia dolna (Intrados): Dominico 20D

- Powierzchnia górna (Extrados): Dominico 30D
 - Tkanina komór wewnętrznych: Porcher skytex z twardym wykończeniem (hard finish), pokrycie Mylar + elastyczne pręty nylonowe
 - **Linki:**
 - EDELRID Helix A7343, oplot aramidowy. Wytrzymałość linek: 90-140-190-230-280
 - **Taśmy nośne:**
 - Wzmocniona taśma aramidowa 20mm
 - Karabinek / Deltka Peguet 3,5mm
-

STRONA 16 & 17

TAŚMY NOŚNE DAYTONA dostarczana jest z 5 dzielonymi taśmami nośnymi o równej długości 450 mm (A, A', B, C i D). Wyposażone są w system trymerów i akcelerator (Evo kit), których jednoczesne użycie wymaga ostrożności. Zakres pracy taśm (trymerów) jest ograniczony do 100 mm dla wersji standardowej i 250 mm z zestawem Evo Kit dla dodatkowego bezpieczeństwa; w turbulentnym powietrzu nie odpuszczaj trymerów o więcej niż 100 mm. 150 mm jest przewidziane dla regulacji wysokości bloczka hamulca i prowadnicy TST.

SŁOWNICZEK:

- 1. Punkt podłączenia uprzęży
- 2. Bloczki speed-systemu/akceleratora (Evo Kit)
-
- 3. Pasek zabezpieczający. Sterówki
- 5. Magnetyczne zaczepy sterówek
- 6. Regulacja trymerów
- 7. Bloczki
- 8. Krętliki
- 9. Szybkozłącza (Deltki/Maillony)
- 10. Prowadnica TST (EVO Kit)
- 11. Uchwyt TST
- 12. Klamra samozaciskowa trymera (Cam claw)

(Schematy na stronach 16 i 17 przedstawiają "STANDARD RISERS" [Standardowe Taśmy] oraz "EVO KIT RISERS" [Taśmy Zestawu EVO], wraz z kierunkiem lotu "Sens de vol / Flying direction" oraz elementami wyszczególnionymi w powyższym słowniczku).

STRONA 18

UŻYWANIE TRYMERÓW I STEROWANIA HAMULCAMI / TST DAYTONA jest skrzydłem z pełnym profilem samostatecznym (full reflex) niezależnie od położenia trymera. Podczas startu zalecamy ustawienie trymerów pomiędzy 0% (zamknięte tryмеры, z taśmami w pozycji

neutralnej) a 25% (pierwszy znacznik) regulowanego zakresu pracy trymerów. Po wzbiciu się w powietrze, pełny zakres regulacji trymerów jest do wykorzystania w spokojnym i umiarkowanie turbulentnym powietrzu. W bardzo turbulentnych warunkach (silne uskoki wiatru, gradienty, termika...) patrz rozdział "Latanie w turbulencjach" na stronie 40 instrukcji. Po przekroczeniu znacznika 50% odpuszczenia trymera w standardowym ustawieniu (i 25% w Evo Kit), zalecamy korzystanie wyłącznie z systemu sterowania TST, ponieważ główne sterówki stają się trudniejsze w obsłudze i tracą swoją skuteczność. Z tego powodu szczególną uwagę poświęcono systemowi TST, aby zapewnić modelowi DAYTONA świetną manewrowość, precyzję i elastyczność. Podczas podejścia do lądowania zalecamy ponowne zaciągnięcie trymerów poniżej 25%, aby zmniejszyć prędkość względem ziemi. Progresywne hamowanie (głównym hamulcem/sterówką) zapewni ładne wytracenie prędkości i wzorowy efekt przyziemienia. Bardziej doświadczeni piloci będą mogli wypróbować długie dobiegi (flary), odpuszczając lekko trymery tuż przed dotknięciem ziemi.

KORZYSTANIE Z AKCELERATORA / SPEED-SYSTEMU (EVO KIT) Akcelerator/speed-system może być używany w całym zakresie pracy trymerów. Podobnie jak w przypadku użycia trymerów, oraz tak długo, jak akcelerator jest wciśnięty, z wyżej wymienionych powodów zalecamy używanie sterówek TST zamiast głównych sterówek.

STRONA 20

WYMAGANIA DLA PILOTÓW Aby uprawiać paralotniarstwo napędowe (PPG), wymogami wstępnymi są: szkolenie w profesjonalnej certyfikowanej szkole, posiadanie uprawnień oraz ubezpieczenia. Musisz być w stanie odpowiednio ocenić warunki pogodowe przed każdym lotem. Zdecydowanie zaleca się korzystanie ze skrzydła dostosowanego do Twojego poziomu. Przed każdym startem należy przeprowadzić dokładną kontrolę przedlotową (Pre-flight check). Jesteś odpowiedzialny za własne działania i w pełni rozumiesz niebezpieczeństwa związane z aktywnością na motoparalotni (PPG). Producent i/lub sprzedawca detaliczny/dealer nie mogą w żaden sposób, w żadnej formie, ponosić odpowiedzialności w przypadku zaistnienia wypadku.

SKŁADANIE / PAKOWANIE PARALOTNI Aby przedłużyć żywotność paralotni, bardzo ważne jest podjęcie kilku środków ostrożności.

- Po pierwsze, upewnij się, że skrzydło jest całkowicie suche.
- Zawsze chowaj swoją paralotnię do torby/worka przeznaczonego do tego celu: Stuff-sack (worek kompresyjny), Concertina bag (worek tubowy), Quickpack (szybkopak), Innerbag (worek wewnętrzny)...
- Przechowuj skrzydło w suchym miejscu, z dala od wilgoci i wszelkich źródeł ciepła.
- Nie wystawiaj skrzydła na działanie nadmiernego ciepła (np. nagrany bagażnik samochodu).
- ITV zdecydowanie zaleca stosowanie metody składania komora do komory (cord folding), aby utrzymać wszystkie żebra zgrupowane obok siebie i zapobiec wyginaniu usztywnień (plastikowych żyłek).
- Korzystanie z pokrowca SMART-PACK ITV ułatwia składanie.

STRONA 21 & 22

REGULACJA STERÓWEK Sterówki są ustawione fabrycznie dla optymalnej kontroli pilotażu. Jednakże, jeśli nie odpowiada Ci to ustawienie, możesz wyregulować długość linek sterowniczych. Do regulacji długości linek sterowniczych zalecamy użycie węzła ratowniczego (bowline knot) i ograniczenie modyfikacji do niewielkich wartości (nie więcej niż o 5 cm). Nie skracaj ich długości. Wydłużaj do 20 cm, zawsze zachowując luz wynoszący 5 cm między uchwytem sterówki a bloczkiem. Upewnij się, że zawsze zostawiasz 5 cm luzu (przerwy) pomiędzy sterówkami a bloczkiem (to samo dotyczy systemu TST), profil skrzydła nie powinien być zdeformowany i utrudniać prawidłowego działania akceleratora. W trybie przyspieszonym (na wciśniętej belce), krawędź spływu nie może być nigdy odkształcona (zaciągnięta przez zbyt krótkie sterówki).

WĘZEŁ RATOWNICZY (BOWLINE KNOT) (Strona 22 zawiera ilustrację wiązania węzła). ! Jeśli modyfikujesz oryginalny zespół węzła, zleć jego weryfikację profesjonalście.

TECHNOLOGIE

- **TECHNOLOGIA LASEROWA ITV:** PRECYZYJNE CIĘCIE LASEROWE Z ZEROWĄ TOLERANCJĄ różnych elementów tworzących Twoje skrzydło ITV.
- **KSZTAŁTOWANIE 3D:** Zoptymalizowane cięcie paneli i montaż poszczególnych elementów tworzących krawędź natarcia.
- **SYSTEM WZMOCNIENIŃ ITV:** Konstrukcyjne wzmocnienie krawędzi natarcia za pomocą elastycznych, nylonowych prętów (żyłek).

STRONA 23

GWARANCJA Firma ITV jest pewna jakości swoich produktów i oferuje dodatkową rozszerzoną gwarancję. Jeśli jednak w produkcie ujawni się wada fabryczna (z wyjątkiem tych wynikających z normalnego zużycia), uznamy gwarancję i pokryjemy koszty naprawy. Niniejsza gwarancja jest ważna przez dwa (2) lata od daty zakupu, co musi zostać potwierdzone na karcie raportu przy odbiorze produktu. Prosimy o odesłanie formularza rejestracyjnego produktu tak szybko, jak to możliwe.

ITV-WINGS 195 Z.A Bout du Lac 74210 LATHUILE - FRANCE

Masz również możliwość uzyskania dodatkowej rozszerzonej gwarancji o jeden (1) rok, rejestrując swoje skrzydło na naszej stronie internetowej pod adresem: www.itv-wings.com. Niedbałe lub niewłaściwe użytkowanie skrzydła, nieodpowiednie przechowywanie, ekstremalne ciepło, wilgoć, nadmierna ekspozycja na promieniowanie UV, ścieranie, przeciążenia itp. spowodują unieważnienie gwarancji. ITV zaleca przestrzeganie harmonogramu regularnej konserwacji oraz dokonywanie przeglądów skrzydła raz w roku lub co 100 godzin lotu w naszym warsztacie albo autoryzowanym centrum naprawczym/kontrolnym.

OBSŁUGA POSPRZEDAŻOWA (S.A.V) ITV posiada własny punkt serwisowy w celu przeprowadzania kompletnych kontroli i napraw skrzydeł. Nasz warsztat znajduje się we francuskich Alpach (region Sabaudia) i cieszy się renomą dzięki najwyższej jakości wykonania, obejmującej inspekcje i naprawy prowadzone przez wysoko wykwalifikowany personel. Aby uzyskać więcej informacji na temat corocznych kontroli i napraw, nie wahaj się z nami skontaktować: e-mail: sav@itv-wings.com telefon: +33 4 50 64 52 40

STRONA 24

(Na tej stronie znajduje się szczegółowy schemat olinowania: "LINES SCHEMES / ITV DAYTONA" zawierający rozrysowanie układu i oznaczenia linek rzędu A, B, C, D, oraz linek sterowniczych/hamulca).

STRONA 26

Kolejni właściciele (Successive owners)

Nazwa / Imię i nazwisko (Nom/name)	Adres (Adresse)	Data (Date)

[Źródło: 456]

Raport z lotu testowego (Fiche d'essai en vol / Test flight report)

- Model:
- Nr seryjny (N° de série / serial N°):
- Data zakupu (Date achat / purchase date):
- Adres właściciela (Adresse du propriétaire / owner's adress):
- E-mail:

Kopia, którą należy odesłać w celu zwalidowania gwarancji, pod adres: (Exemplaire valant bon de garantie à retourner à : / This copy to be refund to validate the guarantee at :) ITV WINGS 195 ZA bout du Lac 74210 Lathuile (France)

STRONA 27

Dziennik konserwacji - Obsługa posprzedażowa (Carnet d'entretien - Aftersales services)

Data (Date)	Ilość lotów / godziny (Nombre de vols / Flights number/hours)	Konserwacja (Maintenance)	Podpis warsztatu / Pieczęć mechanika (Workshop signature / Cachet du réparateur)
[Źródło: 469]			

STRONA 28 (Tylne Okładka)

TWÓRCA PRZYJEMNOŚCI OD 1981 ROKU (CONCEPTEUR DE PLAISIR DEPUIS 1981) ITV
www.itv-wings.com ITV-WINGS 195 Z.A Bout du lac 74210 LATHUILE - FRANCE info@itv-
wings.com | +33 450 64 52 40