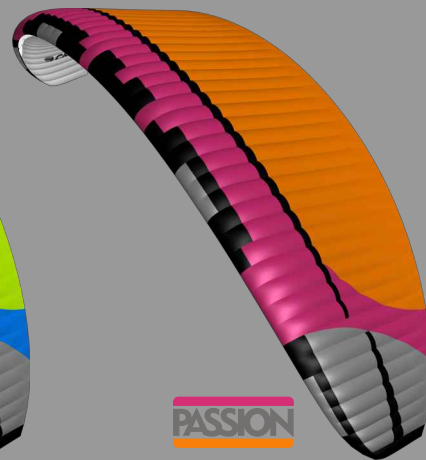
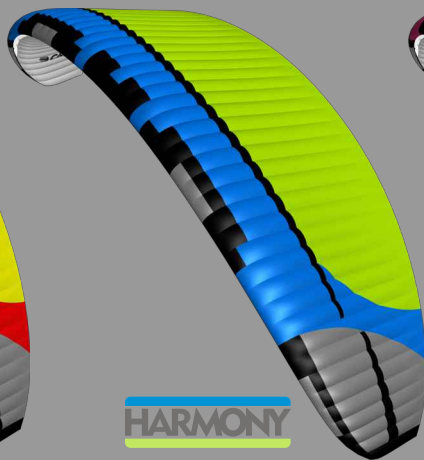
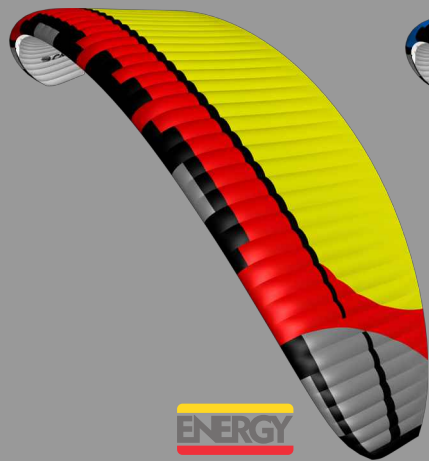




V. 12.03.2024



Manuel d 'utilisation

SOMMAIRE**page:**

introduction	3
L 'aile	4
La conception	5
Avant la première utilisation	10
Décollage	12
Vol	15
Influence des freins sur le profil réflexe	25
Modes de vitesse	26
Règles d 'or	17
Méthodes de descente rapide	28
Manoeuvres extrêmes	30
Entretien du parapente	32
Garantie et Aerocasco	35
Protection de l 'environnement	37
Ce que vous avez acheté	38
Données techniques	39
Schéma de suspentage	41
En résumé	43

Félicitations!

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les pilotes toujours plus nombreux des voiles Dudek Paragliders.

Vous voici l'heureux propriétaire d'un parapente au design dernier cri. Son fort développement, l'utilisation des méthodes les plus modernes et des tests effectués en font une voile de parapente agréable qui vous procure une bonne performance et beaucoup de plaisir.

Nous vous souhaitons pleins de vols agréables en toute sécurité.

Veuillez lire ce manuel attentivement et noter les détails suivants:

- L'objectif de ce manuel est de guider le pilote dans l'utilisation de sa voile Dudek. Il n'est en aucun cas conçu comme un manuel d'entraînement pour ce parapente ou toute autre voile en général.
- Vous ne devez voler en parapente qu'une fois qualifié ou dans le cadre d'un entraînement au sein d'une école, avec un instructeur accrédité.
- Les pilotes sont personnellement responsables de leur propre sécurité et du bon état de leur parapente.

- L'utilisation de ce parapente est aux seules charges et risques de l'utilisateur. Ni le constructeur ni le vendeur ne sauraient en endosser cette responsabilité.
- Ce parapente une fois livré respecte toutes les conditions des normes EN-926-1 et 926-2, ou a un certificat de capacité de vol venant du fabricant. Toute modification du parapente rend ces certifications nulles et invalides.
- Tout autre document concernant ce parapente est disponible sur la cléf USB jointe ou sur notre site **www.dudek.eu**



NOTE: En raison du développement constant de nos designs, il peut y avoir de légères différences par rapport aux descriptions du manuel.

Remarque : Ces différences n'affectent en aucun cas les caractéristiques fondamentales de la voile ni les données techniques. Contactez-nous en cas de doute.

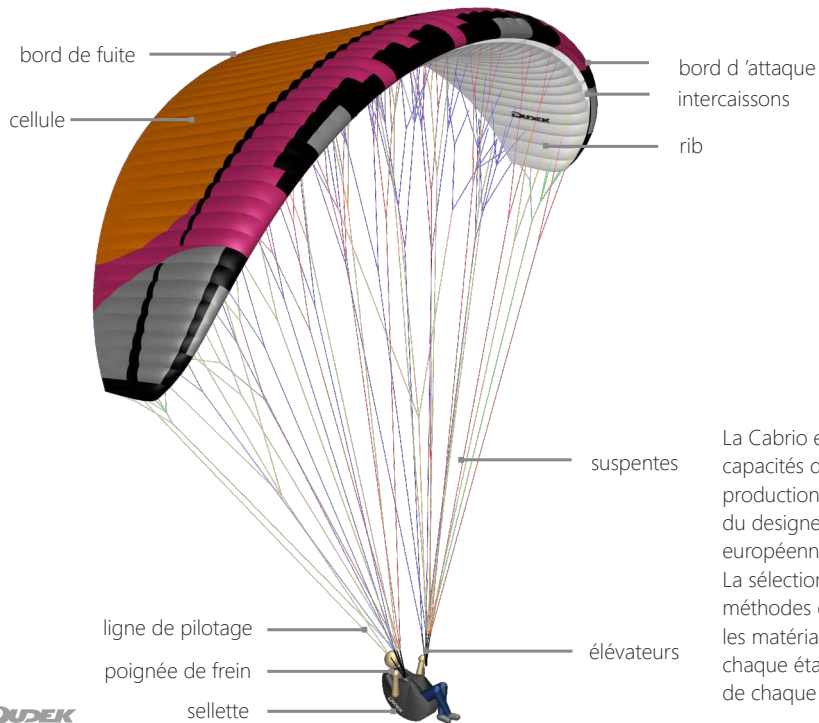
A qui est destiné le Cabrio?

Le Cabrio est une aile dédiée aux vols de chariots paramoteur lourds et léger.

Elle est idéale pour les chariots biplaces, mais fonctionne aussi bien pour les chariots monoplaces et les décollages à pieds.

C'est une aile tandem pour les professionnels et les pilotes de loisirs. Le Cabrio se caractérise par un décollage facile, un pilotage précis et un haut niveau de sécurité passive, tout en conservant la finesse des ailes solo. Le Cabrio est notre premier profil initialement dédié aux paramoteurs tandems, en particulier les chariots biplaces plus lourds (PPGG).

Nous proposons déjà des ailes pour les chariots plus lourds, des versions « Cabrio » issus des design originaux. Devant l'engouement de plus en plus important des vols tandems paramoteur, nous avons décidé de créer le vrai CABRIO, afin de répondre aux besoins spécifiques des pilotes PL2.



B3D
Ballooning 3D

MR
Mini-Ribs

ELR
Easy Launch Riser

TR
Trimmers

ACS
Auto Cleaning Slots

DRA
Dudek Reflex Airfoil

CSG
Canopy Shape Guard

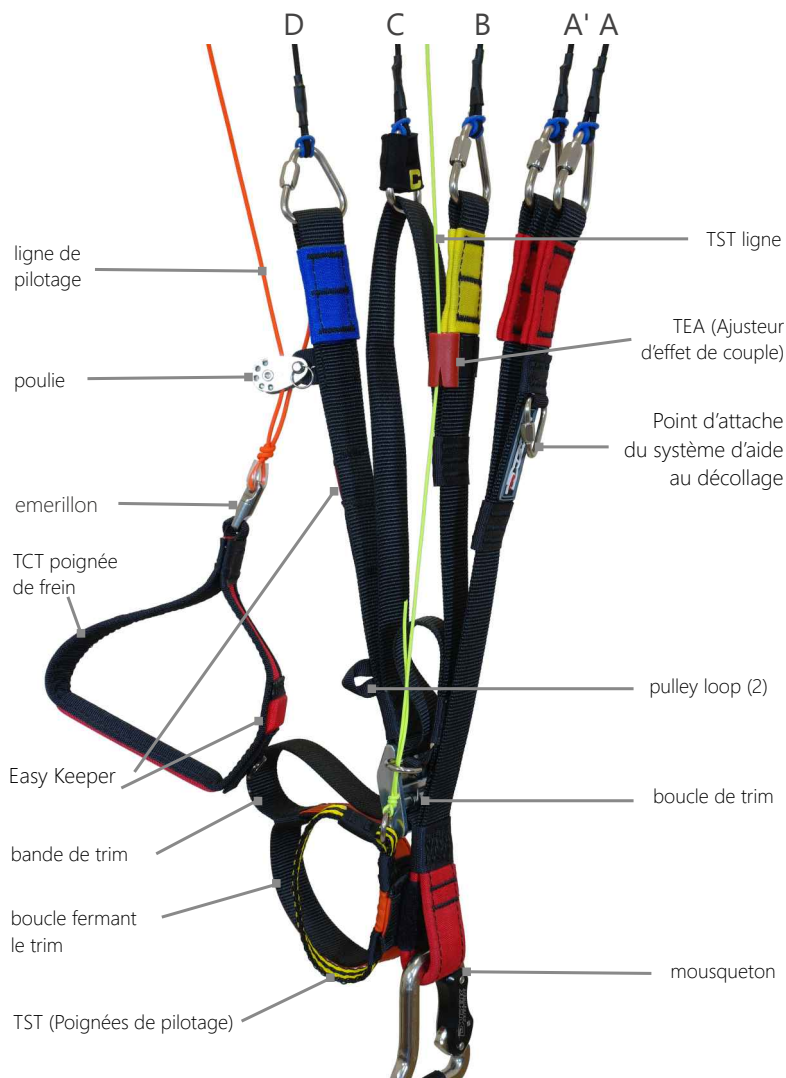
LR
Laser Technology

FET
FlexiEdge Technology

SN
Shark-nose

La Cabrio est conçue d'après de nouvelles technologies, utilisant les capacités d'une découpe laser précise. Toutes les étapes de production ont lieu dans notre usine en Pologne, sous la supervision du designer lui-même, lui assurant un haut niveau de qualité européenne.

La sélection rigoureuse de matériaux modernes associée aux méthodes de conception lui apportent robustesse et durabilité. Tous les matériaux utilisés proviennent de lots de production marqués et chaque étape de production peut être vérifiée jusqu'à l'identification de chaque acteur de cette chaîne.



Pour la Cabrio nous avons choisi un système d 'élevateurs à 4 lignes équipé de la manière suivante:

- ELR (Easy Launch Riser) . Elévateur A isolé (bande rouge)



Easy Launch Riser

- Trim avec bande de régulation remplaçable (en cas de détérioration), affectant les élévateurs B, C et D.



Trimmers

- TST (Poignées de pilotage) – petites poignées additionnelles pour le pilotage des stabilos, connectées à la ligne TST.



Tip Steering Toggles

- TEA (Ajusteur d'effet de couple) – Elimine les effets de couple de la machine, en poussant le parapente dans la direction opposée à la direction de cet effet. Le système TEA est ajustable.



Torque Effect Adjuster

En cas d'urgence et par facilité de lecture, les élévateurs peuvent être distingués de la manière suivante:

A - Rouge (Utilisé pour le décollage)

A' - Rouge (Utilisé pour les grandes oreilles)

B - Jaune (Utilisés pour B-Stall)

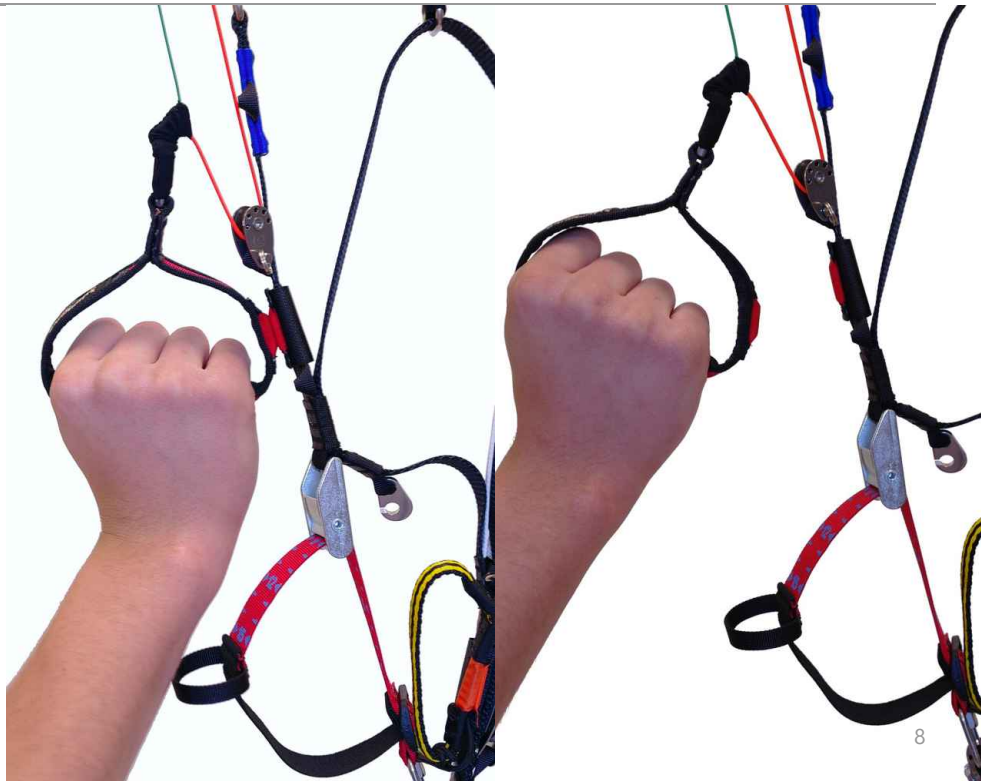
C - noir neoprene

D - Bleu (Nécessaire pour conserver la voile à terre en cas de conditions fortes - Décollage stoppé)

EK**Easy Keeper**

L' Easy Keeper (EK) est notre système de fixation des poignées de frein aux élévateurs. Des aimants au néodymium les gardent bien en place sur les élévateurs et permettent un dégagement rapide et sûr en vol.

Ce système minimise le danger de voir les poignées se prendre dans l'hélice lorsqu'elles ne servent pas.



TCT

Triple Comfort Toggles

Considérant les besoins variés de nos clients nous avons créé un système de poignée TCT - Triple Comfort Toggle, laissant la possibilité de se choisir une poignée souple, semi-rigide ou rigide sans passer par des achats supplémentaires.



Vous obtenez une poignée souple en retirant l 'insert..



Operation

Il est de la responsabilité du pilote de choisir une aile correspondant à ses capacités .

Dudek Paragliders ne peut en aucun cas endosser la responsabilité d'un mauvais choix, mais nous sommes à votre disposition pour vous conseiller- N'hésitez pas à nous contacter!

Gamme de poids

A chaque taille d'aile correspond une fourchette de poids, prenant en considération que le poids total au décollage inclut le pilote, la sellette, l'équipement annexe et la voile elle-même.

Nous vous conseillons de voler cette aile en milieu de fourchette. Néanmoins, si vous volez d'habitude en condition faible, préférez la fourchette basse et inversement dans des conditions plus musclées.

! ATTENTION: Vérifier bien votre poids au décollage!

Certains pilotes calculent leur poids de décollage en additionnant les données catalogues, exemple: Sellette 5kg, voile 6kg, pilote 89kg= 100 kg environ. En réalité, le poids réel peut être de quelques kg supplémentaires.... Souvent, le poids des habits, du sac de portage, ou même du parachute de secours est négligé!

Ajustement des commandes de directions

Les élévateurs du Cabrio sont plus courts que pour la plupart des parapentes, ce qui simplifie le problème potentiel des différents points d'ancrage. Deux positions sont disponibles pour fixer la poulie de commande de direction : haute et moyenne.

Sur la ligne principale de direction, il y a deux points marqués - inférieur et supérieur, indiquant où fixer la poignée de freins en fonction du positionnement de la poulie.

MISE EN GARDE !

Avant la première utilisation, vérifiez si les commandes de direction et les poulies sont réglées pour un point d'ancrage supérieur ou inférieur, et ajustez-les à vos préférences si nécessaire.

Lorsque vous volez avec un poids faible (ou sans paramoteur), positionnez les poulies au niveau des boucles supérieures sur les élévateurs et les poignées de direction aux positions supérieures indiquées sur les lignes de pilotage (de sorte que les lignes sont effectivement raccourcies).

La règle générale est simple: les points d'ancrage les plus élevés nécessitent un freinage plus long, Les plus bas exigent des lignes plus courtes. Avant de voler avec votre Cabrio, nous vous

conseillons fortement d'essayer à terre d'abord.

Accrocher l'ensemble de l'appareil PPG avec des cordes (pour le cas d'un chariot, il suffit de clipper les élévateurs), asseyez-vous et demandez à quelqu'un de tirer les élévateurs vers le haut. Vous devez vous assurer qu'en vol, vous serez toujours capable d'atteindre les poignées de frein, même si en l'air la position de l'aile les éloigne de vous.

En étant suspendu de cette manière, vous avez l'occasion d'ajuster le système d'aide au décollage. Ce système doit effectuer une traction symétrique sur les élévateurs A par l'intermédiaire de sangles réglables. En les raccourcissant ou les allongeant pour ajuster le bon réglage. Au cours du gonflage, son effet devrait diminuer progressivement et enfin disparaître complètement lorsque l'aile arrive au-dessus de la tête. Si vous trouvez que le parapente se lève trop rapidement, il faut que les lignes ou les sangles du système d'assistance soient rallongées.

Un autre moyen de vérifier l'ensemble de la configuration est bien lire cette notice de décollage par vent stable.

Gonflez l'aile et placez là-haut dessus de votre tête. Quand elle se stabilise, vérifiez que les freins ne tirent pas le bord de fuite.

Il devrait y avoir en permanence une marge avant que le frein soit

efficace, ce qu'on nomme la garde aux freins.

Rappelez-vous qu'il est toujours plus prudent de définir une marge d'erreur trop grande que trop petite et le plus important, le réglage doit toujours être symétrique.

Autres systèmes

Ce parapente n'a pas d'autre système ajustable qui pourrait être échangé ou retiré.



De plus, les sangles montées raccourcissent les élévateurs A lors du gonflage (photo de gauche). Lorsque la voile est au zenith, les élévateurs A retournent leur longueur d'origine (le système d'assistance cesse de fonctionner - photo de droite)

Pré-vol

Avoir choisi au préalable un endroit pour décoller en tenant compte du terrain, de la vitesse du vent et de sa direction.

S'assurer que celui-ci ne constitue pas un obstacle au décollage en abîmant potentiellement l'aile ou en emmêlant les suspentes.

Après avoir étalé l'aile en forme de fer à cheval et face au vent, les vérifications suivantes doivent être effectuées:

- L'état général de l'aile, des suspentes et des élévateurs. Ne pas se lancer si un quelconque dommage est observé.
- Le parapente doit être positionné de manière à ce que les suspentes des A se soulèvent avant les suspentes arrière. Cela facilitera sa montée symétrique
- Le bord d'attaque doit rester tendu
- Toutes les suspentes et élévateurs doivent être séparés. Faites en sorte qu'elles ne soient pas emmêlées ou qu'elles n'accrochent rien sur leur passage. Il est également important de vérifier les suspentes de freins. Celles-ci doivent être fermement attachées aux poignées de frein et doivent circuler librement à travers les poulies jusqu'au bord de fuite.
- Vérifier que les élévateurs ne soient pas twistés.
- Il est très important de vérifier également qu'aucune ligne ne

fasse le tour de la voilure. Ce type de configuration (Clef) au décollage peut avoir des conséquences catastrophiques.

- Toujours fermer son casque avant de rentrer dans sa sellette
- Vérifiez que tous les maillons des élévateurs soient fermés
- Vérifiez les mousquetons principaux. Ils doivent être proprement montés, fermés et verrouillés
- vérifiez que les trims sont symétriques.
-

Lorsque vous décollez avec un paramoteur, vérifiez en plus que :

- Les trims sont positionnés symétriquement
- Les poignées TST sont reliées aux élévateurs
- Rien ne va gêner l'hélice
- La puissance maximale du moteur est possible.

Vols libre

Malgré le fait que le profil du Cabrio le destine aux vols moteur, le Cabrio se comporte également comme un parapente classique et peut être utilisé comme tel sans aucune modification.

Les différences essentielles entre le Cabrio et un parapente classique sont dues au fait que la force de résistance accrue (pendant le décollage et le vol) et à une meilleure plage de vitesse,

Le Cabrio peut voler en toute sécurité dans des conditions fortes. Généralement, et assez paradoxalement, plus vite vous volez, plus vous êtes en sécurité.

A cause de l'inertie considérable passager/Pilote, la plupart des vols tandems décollent habituellement en dos voile. Le décollage face voile est utilisé seulement lorsque les conditions ne permettent pas d'autres décollages. Pour le décollage il est recommandé de fermer les trims.

Décollage dos voile

En cas de décollage dos voile, nous recommandons d'avoir disposé toutes les suspentes tendues. Le parapente est tiré avec un élévateur seulement. Le réglage optimal des trims est complètement fermé. En appliquant une pression constante sur les élévateurs A, vous avancez. L'aile ne dépasse pratiquement pas, de sorte que le bord d'attaque ne s'effondre que rarement avec le Cabrio. Au lieu de cela, il attend en quelque sorte que vous le rattrapiez.

Décollage face voile

En cas de décollage face voile, nous vous recommandons de régler les trims en fonction de la vitesse du vent (plus le vent est fort, plus

les trims sont ouverts). En raison de l'absence de tendance au dépassement, le décollage est facile, le pilote n'a qu'à freiner légèrement avant de tourner.

Attention: pendant le décollage, il est important de garder les élévateurs sous tension jusqu'à presque être en suspension dans l'air. Le profil réflexe utilisé a une tendance inhérente à augmenter l'angle d'attaque. En effet, le parapente peut prendre du retard par rapport au pilote.

Le Vol

La plage de vitesse élargie du Cabrio peut exiger certaines attentions particulières. Cependant, une fois que vous avez maîtrisé ces aspects, voler deviendra un pur plaisir. Une bonne manipulation vous permettra d'utiliser au mieux les thermiques et augmenter votre vitesse de glisse. Lorsque les trims sont complètement ouverts, l'aile devient plus rapide et plus rigide, augmentant encore sa stabilité. Les forces de freinage augmentent aussi que la distance au point de décrochage.

Pour des grands virages, il est conseillé de passer à la poignée TST. Le virage de cette façon sera légèrement plus large, mais la force nécessaire pour initier le virage sera plus petite et il n'y aura pas de

diminution de vitesse. Les poignées TST peuvent être utilisées pour tous les réglages du trim.

Atterrissage

Avec des trims fermés, le Cabrio atterrit comme tout autre parapente. L'effort de freinage, initialement faibles, augmentent proportionnellement, ce qui donne un avertissement avant le décrochage. Vous devez quand même faire attention lorsque vous volez à basse vitesse jusqu'à ce que vous maîtrisiez parfaitement le fonctionnement des freins.

L'atterrir avec des réglages rapides peut nécessiter proportionnellement plus d'espace, comme le parapente a beaucoup d'énergie cinétique et une action trop forte sur les freins peut même faire remonter l'aile.

La plupart des pilotes apprennent à connaître l'aile assez rapidement et gagnent rapidement assez de confiance pour voler dans des conditions plus difficiles. Néanmoins, vous devez toujours faire attention lorsque vous volez à basse altitude.

Treuilage

Au cours des essais, de nombreux vols ont été effectués avec démarrage au treuil. Absolument aucune raison n'a été trouvée pour ne pas utiliser le Cabrio dans de tels vols.

ATTENTION !

Au décollage, particulièrement au treuilage ou avec un moteur, souvenez-vous toujours d'amener la voile au-dessus de votre tête. L'aérodynamisme de la voile et l'angle d'attaque le Cabrio ont été conçus pour assurer un coefficient d'entrée d'air maximal, avec une sécurité relativement élevée. En conséquence l'épaisseur de la voile peut l'amener à rester derrière le pilote, s'il néglige de vérifier sa bonne position au dessus de sa tête.

En vol motorisé, la plupart des caractéristiques de l'aile restent les mêmes décrit précédemment. Il reste encore des informations supplémentaires nécessaires concernant la puissance, l'adéquation correcte des aile / moteur / hélice etc.

Dudek Paragliders ne peut pas assumer la responsabilité de tout ce qui est possible, mais si vous nous contactez en cas de doute, nous sommes toujours prêts à vous Aidez.

Premiers vols :

Pour vous familiariser avec votre aile, nous vous recommandons de voler avec les trims fermés, car dans cette configuration, Cabrio se comporte comme un parapente classique. Volez comme ça et essayez de freiner un peu jusqu'à sentir une résistance, habituellement ce sera à environ 1/4 de la plage.

Une fois que vous vous sentez compétent avec votre aile, vous pouvez commencer à expérimenter avec des réglages plus rapides et un système de vitesse plus rapide. Apprendre à utiliser toute la vitesse et la sécurité supplémentaires du Cabrio.

ATTENTION: Avant chaque démarrage, il est nécessaire d'avoir une connaissance approfondie.

Vérification de l'aile, du harnais et de l'unité de puissance (tricycle).

Préparation à pied classique

Même s'il semble qu'il n'y ait pas de vent du tout, c'est rarement le cas. Par conséquent, soyez toujours prudent dans la détermination des conditions, comme dans PPG.

En vol, il est primordial que la préparation et la montée initiale soient effectuées avec un vent contraire (le risque de perdre votre vitesse tout en traversant la pente du vent est grandement réduite).

Une attention particulière doit être apportée pour les arbres, les lignes électriques et autres obstacles, y compris la possibilité de vents émergents.

Préparation de la voile

Disposez le parapente sous le vent du bloc moteur, avec tous les Le cone de suspension tendues et pointant vers le centre du paramoteur.

Les élévateurs doivent être posés sur le sol. Les trims doivent être complètement fermés. Dans des conditions difficiles, des réglages plus rapides peuvent être conseillés. Assurez-vous de chauffer le moteur lorsque vous vous tenez au vent.

Arrêtez le moteur avant de clipper les élévateurs. Maintenant, effectuez votre liste de contrôle (voir page 14).

Lorsque vous êtes sûr que tout est correct, vous pouvez fixer les élévateurs sur le le paramoteur.

En appliquant une pression constante et égale sur les deux élévateurs A, vous avancez. L'aile ne vous dépasse pratiquement pas, de sorte que la fermeture frontale qui se produit souvent lors de lancements, est rare avec le Cabrio. Au lieu de cela, il attend en quelque sorte que vous rattrapiez votre retard.

A partir de maintenant, dirigez le parapente vers l'avant, sans regarder en arrière sur vos épaules. Quand la voile se trouve derrière vous et si vous essayez de vous tourner, certaines suspentes peuvent toucher l'hélice. D'autre part, une chute possible sur le dos peut endommager l'hélice. Cela est très angereux (et coûteux !), il faudra donc être éviter à tout prix.

Pendant le décollage, lorsque vous sentez que la tension sur les deux élévateurs doit être égales, ouvrir les gaz à fond et se pencher en arrière pour contrer le moteur et la poussée, de manière à pouvoir vous faire avancer plutôt que de subir celle vers le sol.

La meilleure option est de ne pas utiliser les freins dans un premier temps, ce qui permet au parapente de prendre sa vitesse max.

Si'il commence à s'écarter de sa trajectoire, bien sûr, il suffit de

freiner du coté opposée et de courir sous le centre de l'aile tout en observant la direction de départ.

Si le vent est calme, tirez plus fort sur les élévateurs. Si le parapente s'écarte trop ou s'éloigne trop pour pouvoir le remonter, arrêtez le moteur, interrompez le lancement et revérifier les conditions. Au fur et à mesure que l'aile se lève, les forces diminuent et il devrait se stabiliser au-dessus de votre tête sans vous dépasser. C'est le meilleur moment pour vérifier si elle est gonflée complètement et si les suspentes ne sont pas emmêlées, mais faites-le sans vous arrêter, ni regarder en arrière sur votre épaule.

Une fois que vous sentez les forces sur les élévateurs diminuer, courir plus vite et lâcher les élévateurs A.

Regarder s'il y a déjà une opposition sur les freins et, si nécessaire, utilisez-les pour corriger la direction ou pour augmenter la portance au décollage.

Rappelez vous:

- Si la cage de votre Paramoteur n'est pas assez rigide, les élévateurs forcent pendant le lancement et peuvent la déformer et entrainer une collision avec l'hélice. Avant de lui donner toute la puissance, veillez à ce que la cage n'a pas

endommager aucune suspentes si vous pensez avoir entendu un bruit suspect.

- N'essayez pas de décoller avant d'avoir votre aile au-dessus de votre tête.
- Soyez doux avec l'accélérateur cela peut causer de dangereuses oscillations.
- Ne vous asseyez pas dans le harnais avant d'être certain de voler !
- Plus le réglage de trim est rapide, plus le freinage est nécessaire pour le décollage.
- Plus les points de fixation de votre Paramoteur sont bas, plus le décollage est facile.

Décollage avec trike

La différence fondamentale du lancement du tricycle est que vous utilisez votre moteur pour obtenir mettre l'aile au-dessus, et au lieu de pousser les élévateurs A.

On utilise généralement un système d'aide pour tirer les A. Après toutes les préparations et les contrôles, avec les élévateurs correctement clipsés vous pouvez démarrer le moteur. Si le système

d'aide au lancement est utilisé, il y a juste une poignée de direction dans une main, avec l'autre main, saisissant l'autre poignée de frein et l'accélérateur.

En fonction de la puissance de votre moteur, ouvrir les gaz seulement assez pour pré gonfler l'aile. Lorsque le bord de fuite se trouve à environ trois mètres du sol et que les deux élévateurs sont également chargés, ouvrez complètement la manette des gaz. De préférence vous ne devriez pas du tout utiliser les freins pendant le lancement et laisser l'aile monte de façon linéaire.

Si vous voyez que cela dérape d'un côté ou d'un d'autre, effectuer un contre frein délicat et dirigez votre tricycle sous la voile au centre, tout en maintenant la direction générale de décollage aussi stable que possible.

Si l'aile tombe trop loin sur le côté ou derrière vous, éteindre le moteur, interrompre le décollage et réévaluer les conditions. Au fur et à mesure que l'aile se lève, sa résistance devient plus légère et elle devrait se stabiliser au-dessus de votre tête sans vous dépasser trop vite. Les corrections de la direction du décollage peuvent entraîner des oscillations latérales Si elles ne sont pas trop importantes, vous pouvez garder la pleine puissance moteur afin de quitter le sol dès que possible, mais dans les cas contraire réduire et maîtriser la voile avant le décollage.

Après le décollage, l'aile se stabilise au-dessus de la tête et les gaz peut être relâché un peu pour obtenir la vitesse de montée souhaitée.

Décollage face voile par vent fort.

Le face voile ne peut être exécuté qu'en tant que décollage à pied ou avec tricycle simple assis ultra-léger. Vous pouvez le faire en tenant les deux élévateurs et un frein dans une main, avec l'accélérateur et le second frein dans l'autre main.

Avec un vent de face acceptable, c'est de loin le meilleur moyen. Avec un vent plus faible, il est préférable de choisir un décollage classique, car courir en marche arrière avec un moteur sur le dos n'est pas une chose facile à faire.

Maintenant, lancez la liste de contrôle de prévols.

Après avoir chauffé le moteur seul, tournez vous, allez vers les élévateurs et attachez-les dans le mousquetons.

En tirant sur les élévateurs avant et arrière, ouvrez les bras. Il est conseillé de tirer l'aile brièvement afin de vérifier que les suspentes ne sont pas emmêlées. Tenir les élévateurs, les freins et l'accélérateur comme décrit ci-dessus, tirez les élévateurs avant et gonflez le parapente au-dessus de votre tête.

Dans la plupart des cas, pas besoin de le freiner, surtout si les trims sont réglés pour un vol rapide. Cela n'est peut-être pas conforme à votre expérience, mais c'est ainsi que le profil réflexe fonctionne. Lorsque les trims sont ouverts (régler ci-dessus "0"), le profil réflexe stabilise l'aile et ne lui permet pas de passer devant.

Il peut même rester un peu en arrière - dans un tel cas, tirez un peu les élévateurs et la voile va avancer. Une fois que vous l'avez au-dessus, ouvrez la manette des gaz. Comme pour le lancement classique, dans ce cas aussi, vous devez trouver une bonne combinaison de trims, freins et réglage du papillon des gaz qui vous donneront la meilleure vitesse et le meilleur taux de montée.

De montée

Une fois que vous avez décollé en toute sécurité, continuez à vous diriger contre le vent, en utilisant freins pour corriger le taux de montée. Ne tentez pas de monter trop rapidement - essayez d'augmenter le taux de montée car le fait d'appuyer sur les freins aura un effet néfaste sur le taux de montée réel et avec l'accélérateur complètement ouvert un décrochage peut se produire.

En vol motorisé, le Cabrio se comporte plus comme un avion que comme un parapente, et il est judicieux de le considérer comme tel.

S'il n'y a pas obstacles présents, il est de loin plus sûr (et plus impressionnant pour le spectateurs) de faire un palier pendant un moment après le décollage et gagner de la vitesse avant de le convertir en hauteur en tirant brièvement sur les freins.

Une autre raison de ne pas essayer de monter trop fortement est le risque lié avec panne moteur à basse altitude. En fait, la faible vitesse risque davantage de provoquer un décrochage. En outre, vous devriez toujours pouvoir atterrir en toute sécurité en cas de dysfonctionnement du moteur, Mieux vaut ne pas prendre de risques inutiles et toujours voler avec une bonne marge de vitesse.

En fonction de la géométrie du groupe moteur, il est possible qu'après Le décollage, vous remarquerez un effet de couple de l'hélice (mouvement de rotation). Essayez alors de le neutralisez avec un frein ou simplement en réduisant un peu les gaz.

Les élévateurs du Cabrio sont équipés de notre système TEA (voir page suivante). Tirer le nœud vers le bas à travers le tube est le moyen de contrer l'effet de couple en vol.

Pour que le système TEA fonctionne correctement, vous devez ajustez le nœud d'arrêt en fonction de la quantité de couple.

En raison de la caractéristique typique de PPG et PPGG - Le fonctionnement est étroitement lié à vos compétences et à votre équipement.

Oscillations induites par l'unité de puissance

Certaines configurations de poids du moteur, de diamètre d'hélice de la hauteur et de la largeur des points de suspension peuvent provoquer de sérieuses oscillations, au cours de laquelle le pilote est basculé d'un côté ou d'un autre par l'effet de couple, Il bascule à cause de son poids, puis est à nouveau tourné et ainsi de suite.

Pour éviter cela, vous pouvez:

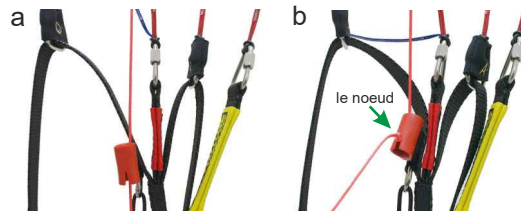
- changer le réglage de la manette des gaz et / ou
- utilisez le TEA en tirant le nœud à travers le tube, en bloquant simultanément dans la fente et / ou
- déplacez-vous de l'autre côté du harnais et / ou
- changer le réglage du trim.

Ces oscillations se produisent généralement à pleine puissance - plus le moteur est puissant le diamètre de sortie et d'hélice, plus les mouvements sont grands. En outre , il y a souvent de mauvaises

réactions des pilotes, ce qui augmente le problème au lieu de le résoudre. En tout cas, le moyen le plus sûr de traiter cette question est de réduire les gaz et relâcher les freins.

Les pilotes les moins expérimentés ont tendance à réagir de manière excessive. Cela s'appelle un « sur pilotage » induite par le pilote, et la solution dans ce cas est de relâcher les freins.

Ligne TEA non active (a) et active (b).



L'effet est de faire tourner le parapente à cause du couple d'hélice la direction peut être neutralisée par le TEA. Le noeud TEA peut être mis précisément où nécessaire pour arrêter complètement le couple, et peut être utilisé en vol en cas de besoin.

Vol en palier

Une fois que vous avez atteint une hauteur sécuritaire après le décollage et que vous souhaitez partir sur un itinéraire, vous pouvez tourner dans la bonne direction, ouvrir complètement les trims et relâchez les freins. Si les conditions sont turbulentes, il peut sembler imprudent, mais c'est la caractéristique essentielle du profil réflexe. Plus vite tu voles, plus ton Cabrio est sûr. C'est pourquoi il est possible de relâcher les freins et profiter de votre vol.

Attention: certains pilotes avec des parapentes en vol libre ont l'expérience et l'habitude bien fondée de garder les freins légèrement tendus en tout temps. Une telle technique, bien que très raisonnable sur des ailes de vol libre, permet au pilote une réaction rapide, mais n'est pas conseillé pour les parapentes réflex. Lorsque vous freinez, le profil Cabrio perd ses caractéristiques réflexes.

Si vous avez un altimètre ou un variomètre à bord, surveillez-le. En vol en palier, il est très facile de commencer à grimper involontairement. Les instruments vous aideront à optimiser la vitesse et à l'économie de carburant.

La bonne connaissance des conditions météorologiques (p. Ex.

Vent à différentes altitudes) et une l'utilisation intelligente des thermiques est un autre moyen de réduire considérablement la consommation de carburant et augmenter votre distance de vol.

Opération trims

Le profil réflexe permet aux pilotes de Cabrio d'utiliser une large gamme de trims. Vous êtes libre d'expérimenter tous les possibles paramètres, tant que vous êtes à une altitude de sécurité.

Les trims complètement ouverts augmentent la vitesse et la stabilité de l'aile, et avec lui aussi sa capacité à faire face aux turbulences. Lorsque les forces sur les freins augmentent à grande vitesse, la direction avec les poignées TST devient de plus en plus efficace.

Pour les trims complètement ouverts, nous recommandons fortement de diriger avec les Poignées TST (surtout dans les airs difficiles!) - l'utilisation des poignées principales peut provoquer des fermetures en bout d'ailes.

Les virages ainsi exécutés sont légèrement plus larges, mais l'effort nécessaire sera plus petit et la vitesse ne sera pas en diminution. Des dessins montrant le fonctionnement des élévateurs ainsi que leurs influences sur la forme de la voile.

Avec les réglages de trim lent, il y a une amélioration du taux de chute. L'effort des freins diminue, alors explorer les thermiques devient possible. Les virages peuvent être beaucoup plus serrés et plus efficaces avec le fonctionnement du frein différentiel. Légère utilisation du frein extérieur diminuera la perte de portance pendant le tour.

Les virages peuvent être grandement améliorés par une utilisation accrue de la manette des gaz.

Une fois avec l'expérience croissante, vous maîtriserez différentes techniques, vous pourrez exécuter des virages parfaitement coordonnés et efficaces, cela rappellera la manipulation de l'avion.

Rappelle toi:

Le réglage du trim est un autre élément de la liste de contrôle avant le décollage! Si elle est asymétrique, l'aile tournera tout le temps. Si vous les activez par inadvertance, le profil réflexe de Cabrio, il faudra plus de vitesse et de puissance pour garder le palier. Il est donc alors possible de commencer à descendre avec une augmentation de vitesse au lieu de monter.

En paramoteur, il existe deux types d'atterrissage: avec et sans moteur.

Atterrissage sans moteur

À une altitude de 50 mètres, éteignez le moteur et commencez à planer comme sur un parapente classique. Il réduit les chances d'endommager l'hélice à l'atterrissage, mais d'autre part il y a une seule tentative possible - il faut donc bien faire les choses!

Avec ou sans énergie, le Cabrio résiste mieux à la turbulence trims ouverte. Donc, si les conditions sont difficiles, il vaut mieux faire une approche plus rapide, prévoyez beaucoup d'espace (comme pour un delta) et utilisez cette vitesse avant de toucher le sol.

Cabrio préserve bien l'énergie, il faut donc un long flair pour perdre de la vitesse. Si le terrain d'atterrissage n'est pas assez grand et que vous devez atterrir sur le Spot petit, nous vous conseillons de fermer les trims. Il va augmenter la portance de l'aile, diminuant simultanément son taux de chute et sa vitesse.

Atterrissage avec le moteur

Faites une approche à plat avec le moteur au ralenti, puis faites un flair et perdez la vitesse avant la dernière poussée.

Immédiatement après le toucher, éteignez le moteur.

Le principal avantage de cette procédure est bien entendu la possibilité de une approche répétée en cas d'erreur de jugement.

Pourtant, si vous oubliez de couper le contact avant que l'aile ne tombe, il y a un risque considérable d'endommager l'hélice, d'attraper des suspentes ou même de graves blessures si vous trébuché dans votre course avec moteur tournant.

Rappelle vous:

- Dans la mesure du possible, familiarisez-vous avec l'atterrissage avant décoller.
- Vérifiez la direction du vent avant de planifier l'approche.
- Atterrir avec le moteur coupé requiert beaucoup moins d'espace.
- En cas de doute, entraînez-vous jusqu'à un atterrissage maîtrisé.

REMARQUE: Les trims du Cabrio n'ont pas graduations marqués d'origine sur les sangles. Nous ne pensons pas que cela soit indispensable. Toutefois, si vous souhaitez marquer vos régalgés préférés, il y a un stylo couleur Argent, marqueur à base d'huile inclus dans les accessoires de l'aile. Avec lui, vous pouvez tracer une ligne n'importe où et ainsi marquer vos sangles de trims comme vous le souhaitez (position pour le décollage, croisière, etc).

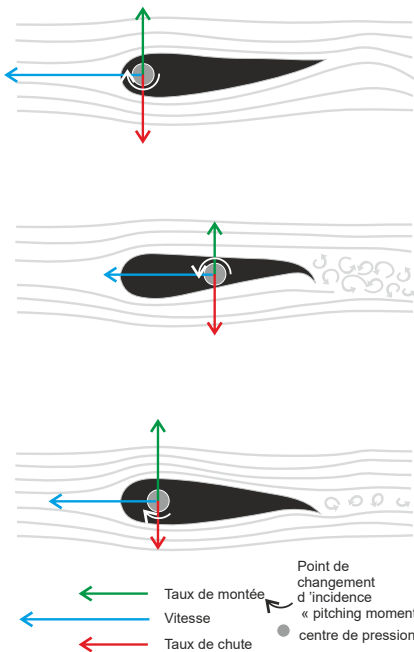


Influence des freins sur le profil réflexe en mode accéléré

Les pilotes habitués aux parapentes classiques tendent à avoir un style de vol "actif", freins tendus. Ceci est sans effet, voir dangereux avec une voile Reflex.

La règle de base des parapentistes réflexes de vol dit: plus l'air est turbulent, plus le trim devrait être ouvert et l'utilisation de freins réguliers est à éviter. Diriger le parapente dans une telle configuration est le plus efficace avec la poignée TST ou la ligne TEA, conçu spécifiquement pour cet usage.

Le problème est démontré avec les dessins suivants.



Trims relâchés sans les freins :

Réglage pour vol rapide. Suite à la modification de l'aérodynamisme le centre de pression est poussé vers l'avant. Le couple augmente l'incidence.

Trims ouverts avec freins :

Même un freinage léger déplacera le centre de pression/ poussé en arrière, et le moment de lancement sera diminuer l'angle d'attaque. Le mouvement de l'air est perturbé. Dans certains cas ceci peut provoquer une fermeture. Une action sur les freins peut être nécessaire pour corriger la trajectoire, mais en vol droit les poignées de frein doivent être relâchées, sinon elles vont altérer l'équilibre des forces aérodynamiques.

Trims fermés :

Utiliser les freins est un mode de pilotage typique et ne crée aucun danger particulier. Cette configuration est utilisée pendant le décollage, atterrissage et évolution en thermique. La voilure se comporte d'avantage comme un profil traditionnel de parapente; La résistance aux fermetures est moindre.

Trims fermés

Vitesse minimum,
taux de chute minimum



A - 420
A' - 420
B - 420
C - 420
D - 420

Trims relâchés

vitesse maximale
taux de chute augmentation



A - 420
A' - 420
B - 420
C - 500
D - 580

* Longueur des élévateurs, maillons compris, tolérance +/- 5mm



Règles d'Or!

- Ne placez jamais le moteur sous le vent par rapport au parapente.
- Vérifiez plusieurs fois qu'il n'y a pas de fuite d'essence.
- Avez vous assez d'essence pour le vol ? Il vaut mieux trop que trop peu !
- Vérifiez que tout est attaché dans la sellette, afin que rien ne se prenne dans l'hélice en vol.
- Tout problème, même insignifiant, doit être immédiatement réglé !
- Mettez et fixez toujours votre casque avant de vous glisser dans la sellette.
- Avant tout décollage effectuez une inspection pré-vol complète.
- Après l'atterrissage, gardez la voile face à votre route, car en tournant vous risquez de prendre vos suspentes dans l'hélice. Ne tournez que si vous risquez de tomber sur le dos.
- Ne cherchez pas les problèmes - ne volez pas au dessus de l'eau, entre les arbres ou les lignes électriques, ou tout autre endroit où une panne moteur vous poserait problème.
- Attention aux turbulences créées par d'autres parapentes ou même par vous, particulièrement à basse altitude. Il n'est pas

raisonnable de relâcher les freins en dessous de 100 mètres, car une panne moteur éventuelle pourrait nécessiter votre attention immédiate.

- En général, ne faites pas confiance à votre moteur, il peut s'arrêter à tout moment.
- A moins de nécessité absolue (par ex. pour éviter une collision), ne contrez pas l'effet de couple par des virages serrés. Vous pourriez provoquer une fermeture et une vrille négative.
- Ne volez pas vent derrière à basse altitude, cela réduit singulièrement vos options.
- Ne laissez pas les problèmes augmenter - tout changement de comportement du moteur ou une vibration peut indiquer un souci. Vous ne saurez qu'en atterrissant et en vérifiant.
- Soyez sûr de votre navigation
- Souvenez vous que tout le monde n'aime pas le son de votre machine
- N'effrayez pas les animaux.

Méthodes de descente rapide

Grandes oreilles

Pour avoir de grandes oreilles, vous devez abaisser les lignes extérieures de les élévateurs A' (habituellement distingués avec du néoprène) d'environ 20 à 50 cm.

Tout en induisant de grandes oreilles, vous ne devriez jamais laisser les freins dans vos mains.

Tout en tenant les suspentes A' Cabrio continuera à voler droit Avec un taux de chute accru (jusqu'à 5 m / s). Vous pouvez diriger l'aile efficacement avec le transfert de poids.

Après avoir relâché les suspentes, le parapente s'ouvrira normalement tout Seul ou vous pouvez l'aider avec un long coup de frein. Pour des raisons de sécurité (possibilité d'un décrochage parachutal), il est raisonnable d'engager le système de vitesse après avoir tiré les grandes oreilles dans cette ordre pour diminuer l'angle d'attaque du centre de l'aile. L'exécution de grandes oreilles avec des trims ouverts est très difficile en raison du profil réflexe.

MISE EN GARDE! N'essayez jamais de tirer les grandes oreilles pendant la montée motorisée, car la traînée peut conduire à une augmentation de l'angle d'attaque et à une parachutale stalle. De

plus, tirer les oreilles en grimant est inutile, de toute façon.

B-stalle

Le décrochage B ne peut être exécuté qu'avec des trims complètement fermés.

Pour entrer dans un décrochage B, vous devez tirer simultanément les deux élévateurs B (jaune) vers le bas de 10 à 20 cm. L'aile s'effondre sur toute sa longueur le long de la rangée B, le flux d'air sur la surface supérieure se brise et la surface projetée de la voile sera considérablement réduite.

Vers l'avant la vitesse va mourir et vous allez descendre presque verticalement. Il n'est pas conseillé de tirer davantage sur les élévateurs B, car l'instabilité de l'aile peut grandir.

Pour sortir d'un stand B, les élévateurs doivent être libérés de manière lisse et manière decisive.

Cette manœuvre est assez difficile à exécuter sur le Cabrio en raison de grandes forces nécessaires pour tirer dans la colonne montante B.

Descente en spirale

Une descente en spirale consiste à atteindre le plus haut taux de

chute possible. Des accélérations significatives rendent le maintien d'une telle descente difficile en faisant supporter au pilote et à son parapente un poids accru, pouvant même causer un blackout.

N'effectuez jamais cette manoeuvre dans les turbulences ou avec des angles trop importants afin que votre taux de chute ne dépasse jamais les 16 m/s. Si la spirale continue après avoir relâché les freins, aidez vous avec le frein externe.

! **Attention:** ne jamais exécuter de manoeuvres générant des forces G élevées (plongée en spirale, balourd dynamique, etc.) Avec les trims ouverts, c'est très dangereux! Le relâchement des trims déplace le centre de gravité en avant, vers le bord d'attaque. Cette règle concerne tous les parapentistes, mais plus le reflex est présent dans la surface portante, plus il est agressif.

Un parapente réflexe typique sur les trims ouverts indique la charge suivante répartition selon les lignes: A = 60%, B = 30%, C = 5%, D = 5%. Reprenant autant de charge par les rangées A et B du réflexe Les auvents (90% au total) apportent leur stabilité louée.

Cependant, dans le cadre d'une manoeuvre dynamique qui consiste à plonger en spirale En d'autres termes, il peut déplacer la charge dangereusement près de sa valeur maximale. Une situation

similaire se produit lorsqu'on exécute des spirales ou des survols avec de grandes oreilles tirées. C'est un autre exemple de concentration de la charge entière sur zone d'aile réduite qui ; combinée à des manoeuvres en G élevées - se déplace les charges de pointe se rapprochent excessivement de leurs valeurs maximales.

Wing over

Un wing Over est une série de virages consécutifs, alternativement à gauche et à droite avec un angle de virage croissant. Des virages trop agressifs, une mauvaise cadence, ou un contrôle insuffisant peuvent générer des fermetures massives.

Acrobaties

La Cabrio n'a pas été conçue pour les vols acrobatiques.

! **Attention:** Toutes les méthodes de descente rapide doivent être effectuées en air calme et avec suffisamment de hauteur! Les fermetures complètes et les vrilles ne sont pas des manoeuvres de rétablissement, car indépendamment du type d'aile elles peuvent avoir de lourdes conséquences!

Manoeuvres extrêmes

! LES SITUATIONS EXTRÊMES NE DOIVENT ETRE PROVOQUÉES QUE DANS LE CADRE D'UN COURS SUR LA SÉCURITÉ (SIV, ENTRAÎNEMENT A L'INSTABILITÉ) ET SOUS SURVEILLANCE !

Fermeture asymétrique

Peut arriver dans des conditions turbulentes. Avec des fermetures jusqu'à 50% le pilote a quelques secondes pour réagir avant que le parapente initie un virage. Un peu de contre-frein est suffisant pour la maintenir dans sa trajectoire.

Dans des conditions normales, la voile se regonfle instantanément et spontanément.

Fermeture frontale

Le profil réflexe du Cabrio le rend pratiquement Impossible, surtout à grande vitesse. Pendant les tests nous avons réussi en créant cette situation uniquement avec des trims complètement fermés et en utilisant des mesures spéciales.

De tels effondrements forcés peuvent conduire à une fermeture

profonde la récupération nécessitera donc une action pilote décisive (application égale des deux freins).

Décrochage et vrille négative

Pratiquement impossible, peut arriver seulement à la suite d'une erreur sérieuse ou d'une action intentionnelle du pilote. Soyez juste attentifs quand vous volez à basse vitesse, jusqu'à que vous vous sentiez familiers et à l'aise avec la nouvelle aile.

La voile se rétablit spontanément dans la phase initiale du décrochage, sinon utilisez les procédures standard. (Procédez de manière habituelle dans ce genre de situation).

Phase parachutale

n conditions normales ceci n'arrive pas.

Si vous voulez l'éviter, tenez vous à ces quelques règles :

- Après un décrochage aux B, relâchez les élévateurs rapidement et calmement. La voile ne shoote pas excessivement
- Après exécution des grandes oreilles, utilisez l'accélérateur. Cela augmentera là la fois le taux de chute et la marge de sécurité, étant donnée que les grandes oreilles constituent un frein aérodynamique avec une perte de vitesse significative.

Néanmoins, si une telle situation arrive, poussez un peu sur le barreau d'accélération et/ou poussez les élévateurs A vers l'avant.

Cravates

La Cabrio est une voile moderne qui, pour diminuer la traînée, a moins de suspentes et une plus grande distance entre elles, ainsi qu'un bord d'attaque rigide.

Il est donc toujours possible qu'après une fermeture des stabilisateurs se prennent dans les suspentes. Habituellement, quelques pressions sur un frein règlent le problème. Si ce n'est pas suffisant, essayez de les démêler avec les grandes oreilles ou une pression plus forte sur les élévateurs.

En cas de doute utilisez le parachute de secours.

Situations d'urgence

En cas de dysfonctionnement, sérieux qui rendrait le pilotage impossible, vous pouvez en toute sécurité tourner et atterrir en utilisant les élévateurs D (bleu) ou les suspentes des stabilos.

Cas particuliers

Voler en Cabrio ne nécessite aucune autre connaissance particulière que celles décrites dans ce manuel.

Entretien

La Cabrio bénéficie de technologies récentes, dont des joncs plastique. C'est pourquoi l'aile doit être pliée avec soin en respectant les spécificités de sa conception.

Règles de base

:

- Pliez votre aile cellule contre cellule, cloison contre cloison, comme un accordéon. Ne la «cassez» pas en moitiés, en ramenant les stabilos vers le centre.
- Ne la roulez pas mais faites deux ou trois pliages (selon la longueur) du bord de fuite au bord d'attaque.
- Le bord d'attaque reste sur le dessus.
- Pour éviter une usure excessive du tissu, ne le pliez pas trop serré.
- Vous pouvez la ranger si vous le souhaitez dans un sac de pliage type « winshell » dédié à cet usage.
- Si vous êtes prêts à voler mais qu'une attente est nécessaire avant de décoller, pensez à utiliser un sac rapide pour protéger votre aile des Uvs.

Ne rangez jamais votre aile si elle est humide; cela raccourcira sa durée de vie. N'oubliez pas que la voile peut devenir humide du

fait de son contact direct sur de l'herbe



Attention: Enfermer une aile humide dans une voiture est inacceptable! L'intérieur d'une voiture est comparable à un four et les tests ont montré que la détérioration de la couleur entre autres peut intervenir dès 50°C. La garantie ne couvre pas de tels dommages!

Lors du séchage, n'exposez pas votre aile à la lumière directe du soleil. La température idéale de stockage est comprise entre 5 et 25°C.

Nettoyage

Nettoyez votre parapente avec de l'eau et une éponge douce. N'utilisez ni produits chimiques ni alcoolisés, cela abîmerait définitivement le tissu.

Deterioration - quelques trucs

Un parapente est essentiellement constitué de nylon - une matière qui, comme n'importe quelle matière synthétique, se détériore quand elle est trop exposée aux U.V.

Attention à ce que vos suspentes n'attrapent rien, elles pourraient être étirées ou déchirées.

Ne marchez pas sur les suspentes. Les décollages et atterrissages incontrôlés en vent fort peuvent conduire le bord d'attaque à frapper le sol à grande vitesse, ce qui peut sérieusement endommager le matériau des cloisons et de la surface.

Des noeuds peuvent abîmer les suspentes et/ou les lignes de frein. Vérifiez les longueurs des suspentes après des atterrissages sur l'eau ou dans les arbres, car elles peuvent être étirées ou rétrécies. Les mesures doivent être prises auprès du fabricant ou d'un atelier agréé.

Après un atterrissage dans l'eau vous devez également vérifier l'état du tissu car les forces des vagues peuvent déformer le tissu par endroits. Quand vous sortez l'aile de l'eau, commencez par le bord de fuite, de façon à ce que l'eau s'écoule librement hors du parapente.

Après un atterrissage dans la mer, rincez le parapente avec de l'eau pure. Les cristaux de sel pouvant affaiblir les suspentes même après le rinçage, il est préférable de les remplacer par des neuves après contact avec l'eau de mer.

Il est donc conseillé de réduire le plus possible cette exposition en gardant le parapente rangé quand vous ne vous en servez pas. Même rangé, ne le laissez pas trop longtemps au soleil.

Les suspentes de la Report 'air sont constituées d'un coeur en Technora et d'une enveloppe en polyester. Pour éviter des dommages irréversibles évitez de leur faire supporter des poids excessifs en vol.

Gardez le parapente propre, car des suspentes et du tissu poussiéreux vivent moins longtemps.

Attention à la neige, le sable ou les cailloux qui se glissent dans les cloisons : leur poids peut ralentir ou même stopper le parapente, et les bords pointus peuvent abîmer le tissu.

Réparations

Les réparations ne doivent être effectuées que par le fabricant, le distributeur agréé ou des ateliers de réparation agréés.

Vous pouvez toutefois faire de petites réparations sur la voile avec les patchs autoadhésifs inclus dans le pack.

Inspections

Nous recommandons une inspection complète tous les **24 mois ou toutes les 150 heures** (l'une ou l'autre situation arrivant la première), si non conseillé au préalable par la personne responsable de l'inspection compte tenu de l'état du parapente)

Dans le cas d'un parapente utilisé de manière commerciale (ex: écoles ou vols tandems), une inspection complète est recommandée **tous les 12 mois après 24 mois suivant l'acquisition ou toutes les 100 heures de vol** (l'une ou l'autre des situations arrivant la première).

Un parapente ne peut être officiellement inspecté que par le fabricant ou un revendeur (habilité)

Nous sommes conscients qu'investir dans un nouveau parapente est une dépense importante. C'est pourquoi nous couvrons nos parapentes avec une garantie et proposons en complément une assurance AeroCasco pour tous dommages et coûts de réparation.

Garantie:

Dudek Paragliders garantit la prise en charge des réparations causées par le matériel ou un défaut de fabrication, selon le schéma suivant:

Pour les **parapentes de vol libre**, la garantie couvre 36 mois (3 ans) ou 300 heures de vol (selon ce qui arrive en premier). Si le parapente est utilisé pour le vol motorisé, chaque heure passée dans les airs devrait être comptée pour 2 (cela ne s'applique pas aux ailes spécialement conçues pour le paramoteur). Pour les **parapentes dédiés au paramoteur**, la garantie couvre 24 mois (2 années) / 200 heures de vols (selon ce qui arrive en premier). Pour les ailes légères, speedriding ou speedflying, les écoles ou utilisateurs professionnels, la garantie est couverte sur 18 mois, cad 1.5 an / 150 vols (selon ce qui arrive en premier).

36**36 Months Warranty****24****24 Months Warranty****18****18 Months Warranty**

La garantie ne couvre pas:

- aile décolorée ou tâchée suite à rangement ou transport inadéquat
- altération causée par des produits chimiques ou eau salée
- altération causée par une utilisation inappropriée
- altération provoquée par une situation d'urgence
- altération causée par un accident (en l'air ou autre)

La garantie ne s'applique que dans les cas suivants:

- les heures de vol sont correctement répertoriées par le propriétaire (et si possible les précédents) en distinguant les vols avec et/ou sans moteur.
- le parapente est utilisé selon les indications du manuel
- l'acquéreur n'a pas fait de réparation lui-même (sauf réparations mineures avec des bandes auto-adhésives),
- le parapente peut être formellement identifié
- le parapente a été inspecté selon les recommandations du constructeur.

i **Note:** En cas de dommage causé par le matériel ou autre faille de production, merci de contacter le revendeur qui vous a vendu l'aile. Celui-ci jugera des actions à entreprendre.

Si vous avez acheté votre parapente d'occasion, demandez au propriétaire précédent une copie du carnet de vol (nombre total d'heures depuis la date d'acquisition initiale).

AeroCasco



12 Months Auto Casco

La garantie normale ne couvre pas les réparations de dommages causés par l'utilisateur ou une tierce personne. Comme les coûts de telles réparations peuvent être considérables, Dudek Paragliders propose une assurance AeroCasco. Elle couvre une réparation de tout dommage mécanique, quelle que soit son importance, causé par l'utilisateur ou une tierce personne. La seule dépense à la charge de l'acquéreur sont les frais d'envois et les frais partagés. L'AeroCasco peut seulement être acheté avec un parapente neuf lors de l'achat, à 50 Euros.

i **Note:** L'aerocasco n'étant proposé que pour certains parapentes, vérifiez avant l'achat. Il ne s'applique qu'aux voiles destinées à un usage privé.

L'AeroCasco s'applique seulement aux dommages causés durant le décollage, le vol ou l'atterrissage. Les défauts de matériel ou de fabrication sont couverts par la garantie normale.

Lorsque le parapente est déposé pour réparation vous devez présenter la carte confirmant son statut Aerocasco. Après cette réparation vous n'aurez à charge que 50E de frais partagés. Aerocasco n'est valide que pour une réparation. Vous pouvez demander son extension d'un an. Pour cela votre voile doit être inspectée dans l'année de l'achat. Cette extension coûte 75E (incluant l'inspection).

N'oubliez pas d'inclure la confirmation Aerocasco à l'expédition de l'aile.

L'AeroCasco ne s'applique pas aux suivants : vol, affadissement de la couleur, dommage dû à un mauvais rangement ou transport, dommage dû à des produits chimiques, eau salée et force majeure.

Prenons soin de notre environnement!

Le parapente est un sport de plein air.

Nous pensons que nos clients partagent notre conscience environnementale. En exerçant le parapente, vous pouvez facilement contribuer à la préservation de l'environnement en suivant quelques règles simples. Assurez-vous que vous n'exercez pas de nuisance à l'encontre de la nature dans les endroits où vous volez. Respectez les sentiers balisés, ne faites pas de bruit excessif, ne laissez pas d'ordures et respectez l'équilibre fragile de la nature.

Recyclage des matières usées.

Un parapente est fait de matériaux synthétiques, qui doivent être correctement éliminés lorsqu'il est usé.

Si vous ne parvenez pas à vous débarrasser du parapente correctement, DUDEK Paragliders le fera pour vous. Envoyez simplement votre parapente à l'adresse indiquée à la fin du manuel, accompagnée d'une courte note.

Ce que vous avez acheté:

- Un Sac Dewbag
- Un sac de transport (comprenant l'aile)
- Le parapente (voile, suspentes, élévateurs)
- Une sangle de compression
- Une manche à air
- Une poche avec des papiers et une pochette de réparation contenant :
 - Une pièce de tissu auto-adhésif (10 cm x 37.5 cm) pour de petites réparations. Notez que même de petites déchirures dans le voisinage d'une couture doivent être réparées dans un centre agréé.
 - Une suspente bouclée et cousue plus longue que la plus longue suspente de votre parapente, à utiliser comme remplacement temporaire. Ne la coupez pas : si vous devez remplacer une ligne plus courte, faites simplement un noeud à la bonne longueur.
 - Le passeport de votre aile, avec date d'achat et inspection technique validée (vérifier que le numéro de série est identique à celui inscrit sur le bout d'aile).
 - Le manuel que vous lisez sur une clef USB
- Stylo marqueur à base d'huile pour les marquages individuelles sur les sangles de trims.

- Petits cadeaux

Cabrio	30	34	38	42
Approbation - identification ULM	-	-	-	-
Cellules	53	53	53	53
Surface à plat [m ²]	30,00	34,00	38,00	42,00
Surface projetée [m ²]	25,51	28,91	32,44	35,71
Envergure à plat [m]	12,73	13,55	14,32	15,06
Envergure projetée [m]	10,12	10,78	11,39	11,98
Allongement à plat	5,40			
Allongement projeté	4,00			
Taux de chute [m/s]	min = 1,6 + - 0,2			
Vitesse [km/h]	min = 32; trim = 46; max = 59 + - 5			
Corde max [mm]	2906,00	3093,00	3270,00	3438,00
Corde min [mm]	740,00	787,00	832,00	875,00
Cône suspentage [m]	7,64	8,13	8,59	9,04
Longueur totale suspentage [m]	410,48	437,86	463,67	488,16
Poids total volant [kg]	110 – 300	130 – 350	160 - 400	210 - 475
Distance entre les élévateurs [cm]	60,00	60,00	60,00	60,00
Poids Aile [kg]	6,45	7,07	7,57	8,17

Suspending	Edelrid A-8000U: 050 / 7343: 90; 140; 190; 280; 340 Lros: PPSL 350
Tissus	Porcher Sport 38 g/m ²
	Dominico tex 34 g/m ²
	Porcher Sport Hard 40 g/m ²
	SR Scrim, SR Laminate 180 g/m ²
Elevateurs	PASAMON - Bydgoszcz, Poland

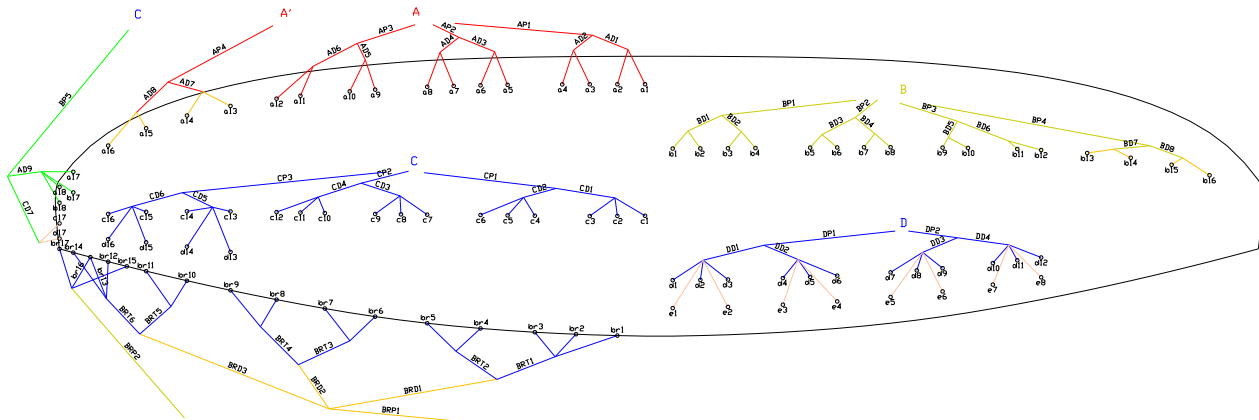
* La liste détaillée des matériaux utilisés dans la fabrication de la Cabrio est disponible dans les documents techniques consultables sur notre page www.dudek.eu.

Le tableau de suspentage lui même est sur la page suivante, les tableaux de longueur de lignes sont a retrouver en pièce jointe de ce manuel. Les longueurs sont mesurées grâce a une méthode spéciale, informatisée.

Toutes les suspentes, avant d'etre coupées, sont étirées avec un poids de 5 kg. Grâce a cette méthode et aux procédures appropriées, la tolérance finale des longueurs de suspentes n'excede pas +/- 10mm.

i Note: Les distances données ci-dessous sont les distances entre les points de connexion. Quand une ligne est coupée pour réparation, 20 cm de plus doivent être comptés, car à chaque bout il faut coudre 10 cm pour fixer la boucle. La seule exception est la ligne de frein principale (« brmain»), bouclée seulement au bout supérieur, alors qu'il reste 15 cm en bas pour fermer la poignée de frein (il faut donc 25 cm de plus)

i Note: La conformité des lignes, freins y compris, avec les dimensions données dans ce manuel a été confirmée par notre laboratoire de contrôle lors des tests en vol. plus).



Si vous vous assurez de voler en sécurité et prenez soin de votre parapente, vous profiterez pendant de nombreuses années de votre Cabrio.

Vous devez toujours être attentifs aux dangers qui se présentent à vous et les éviter prudemment. Vous devez accepter l'idée que tous les sports sont potentiellement dangereux et que votre sécurité ne dépend que de vous. Nous insistons sur le fait que vous devez voler prudemment, en tenant compte autant de la météo et de la marge de sécurité nécessaire à toute manoeuvre.



Attention: Voler en parapente est toujours de votre responsabilité!

A BIENTÔT DANS LES AIRS!



FLY



LATAM



ДУДЕК™



VOLER



VOAR



FLIEGE



ЛЕТАЮ

Dudek Paragliders
ul. Centralna 2U, 86-031 Osielsko, Poland
www.dudek.eu, info@dudek.eu. (+48) 52 324 17 40