

Podręcznik użytkownika

NEMO 5

V. 20.03.2024





Wprowadzenie	3	W trosce o środowisko	30
O skrzydle	4	Co kupiłeś	31
Budowa paralotni	5	Dane techniczne	32
Budowa taśm nośnych	6	Materiały	33
Przed pierwszym użyciem	9	Schemat linek	34
Przygotowanie do startu	11	Dołącz do nas	36
Start	12	Pomoc	37
Lot	14	Podsumowanie	38
Holowanie i motoparalotniarstwo	17		
Lądowanie	18		
Tryby prędkości	19		
Szybkie wytracanie wysokości	20		
Sytuacje niebezpieczne	22		
Jak dbać o paralotnię	24		
Gwarancja i aerocasco	27		



Gratulacje!

Jest nam bardzo miło powitać cię wśród stale rosnącego grona pilotów skrzydeł produkcji DUDEK PARAGLIDERS. Stałeś się właścicielem paralotni skonstruowanej zgodnie z najnowszymi światowymi trendami.

Intensywne prace projektowe, nowoczesny proces produkcji i dokładne testowanie pozwoliło uzyskać paralotnię przyjazną w pilotażu, charakteryzującą się dobrymi osiąganiami i sprawiającą wiele radości podczas latania.

Życzymy Ci wielu godzin przyjemnie i bezpiecznie spędzonych w powietrzu!

Prosimy o bardzo uważne przestudiowanie tego podręcznika i o odnotowanie następujących informacji:

- Ten podręcznik ma służyć wyłącznie jako pomoc w posługiwaniu się paralotnią. Nie służy on w żadnym wypadku do nauki latania na tej lub jakiegokolwiek innej paralotni.
- Loty na paralotni mogą być wykonywane przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia (Świadectwo Kwalifikacji) lub podczas nauki pod nadzorem instruktora.
- Pilot jest osobiście odpowiedzialny za swoje bezpieczeństwo i utrzymanie paralotni w stanie pełnej sprawności.
- Użytkowanie paralotni odbywa się wyłącznie na ryzyko użytkownika! Producent ani sprzedawca nie ponosi z tego tytułu żadnej odpowiedzialności.
- W dniu odbioru paralotni od

producenta spełnia ona wymagania EN 926-1 i 926-2 lub posiada świadectwo zdatności technicznej wystawione przez producenta. Wprowadzenie jakichkolwiek zmian do paralotni powoduje utratę ważności tych dokumentów.

- Inne dokumenty dotyczące tego skrzydła znajdują się w załącznikach na pendrive lub na naszej stronie internetowej: www.dudek.eu.

Uwaga: Ze względu na nieustający proces doskonalenia konstrukcji Producent zastrzega, że zakupiona paralotnia może nieznacznie różnić się od tej, opisanej w podręczniku. Różnice te jednak nie mogą mieć wpływu na podstawowe parametry konstrukcji: dane techniczne, charakterystykę lotu czy wytrzymałość.



Nemo 5 to skrzydło polecane jako pierwszy zakup po ukończeniu kursu, szczególnie jeśli także na nim się szkoliłeś. Jeszcze długo po szkoleniu będziesz mógł odkrywać jego możliwości, a ono zapewni Ci bezpieczeństwo, dobre osiągi i wszechstronność na różnych płaszczyznach latania rekreacyjnego. Wybaczy Ci wiele błędów i przygotowuje do dalszego rozwoju.

Co nowego?

- Nowa struktura wewnętrzna zbudowana na bazie wsparć typu 3Y,
- większa stabilność poprzeczna,
- mniejszy opór linek = lepsze osiągi,
- nowe taśmy z łożyskowanymi bloczkami.

Zmiany w nowej wersji Nemo miały na celu

przede wszystkim poprawę propagacji obciążenia w strukturze konstrukcji.

Dzięki zmianie ugięcia skrzydła uzyskaliśmy większą stabilność poprzeczną, przy zachowaniu dobrej zwrotności w porównaniu do innych skrzydeł w tej klasie.

Główne linki w rzędzie A i B to linki typu Dyneema, które dzięki dużej odporności na zginanie mogą być znacznie cieńsze w porównaniu do ich odpowiedników z typu Technora. Efekt kurczenia Dyneemy został zminimalizowany poprzez zastosowanie ich w najbardziej obciążonych rzędach.

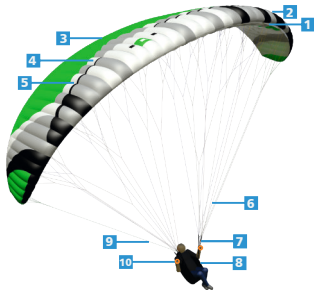
Cieńsze linki powodują mniejszy opór co przekłada się na poprawę osiągow.

Przeznaczenie i projekt

Zaawansowane oprogramowanie w połączeniu z doświadczeniem

konstruktorskim Piotra Dudka, pozwoliły stworzyć skrzydło o doskonałych parametrach, idealnie dopasowanych do potrzeb pilotów uczących się latania i kontynuujących latanie rekreacyjne. Nemo 5 jest skrzydłem klasy EN A o nowoczesnej konstrukcji, dobrych osiąгах i dużym bezpieczeństwie. Jego obsługa jest prosta, a sterowanie przyjemne i efektywne. Przeznaczone jest także do holowania za wyciągarką, a nawet do latania z napędem.

Zakres rozmiarów jest tak dobrany, by łatwo skompletować zestaw skrzydeł na potrzeby szkół latania.



- 1 Wloty powietrza
- 2 Krawędź natarcia
- 3 Krawędź splywu
- 4 Cella
- 5 Żebra
- 6 Linki nośne
- 7 Taśmy nośne
- 8 Uprząż
- 9 Linka sterownicza
- 10 Uchwyt sterowniczy

Nemo 5 jest produkowany w nowej technologii wykorzystującej możliwości precyzyjnego laserowego plotera tnącego. Całość produkcji odbywa się w Polsce pod ścisłą kontrolą konstruktora, co zapewnia najwyższą europejską jakość wykonania.

Dzięki starannemu doborowi nowoczesnych tkanin i rozwiązań konstrukcyjnych zapewniliśmy skrzydłu dużą wytrzymałość. Wszystkie użyte materiały pochodzą z numerowanych serii, a każdy etap produkcji można zweryfikować (zidentyfikować konkretnego pracownika i kontrolera).

- 1 Linka sterownicza
- 2 Błoczek sterowniczy
- 3 Krętlik
- 4 Magnesy EK i napa mocujące uchwyt
- 5 Uchwyt sterowniczy
- 6 Błoczki speed systemu
- 7 Haczyki speed systemu
- 8 Karabinek





W Nemo 5 zostały zastosowane potrójne taśmy nośne i są one wyposażone w:

- ELR (Easy Launch Riser) - system łatwego startu. Jest to specjalnie wyodrębniona taśma A (z czerwoną obszywką).
- Speed system oddziałujący na taśmy A i B.

W celu łatwego rozróżniania niektóre taśmy nośne obszyte są tkaniną innego koloru:

- A - czerwoną (używana podczas startu),
- A' - czerwoną (do zakładania dużych uszów),
- B - żółtą (używana przy B-sztalu),
- C - niebieską (używana do gaszenia

paralotni w warunkach silnego wiatru - rezygnacja ze startu).

Uchwyty sterownicze

Przymocowane są do głównych linek sterowniczych w optymalnym punkcie, gwarantującym maksimum bezpieczeństwa i efektywne działanie. Punkt ten zaznaczony jest na linie czarną linią. To ustawienie nie powinno być zmieniane. Przymocowanie sterówek powyżej oznaczeń fabrycznych, spowoduje stałe przyhamowanie paralotni, mogące być przyczyną wypadku. Nadmierne luzowanie linki sterowniczej również nie jest wskazane ze względu na znaczne zmniejszenie naprężenia podtrzymującego krawędź spływu co może być w pewnych sytuacjach niebezpieczne.

TCT

Triple Comfort Toggles

W odpowiedzi na różne upodobania naszych klientów stworzyliśmy system TCT - Triple Comfort Toggle, który umożliwia stosowanie uchwyty sterowniczej w konfiguracji usztywnionej, pół-miękkiej, bądź miękkiej bez konieczności zakupu dodatkowej pary uchwytów.



pół-miękki wkład z żyłki



sztywny wkład z tworzywa

Najbardziej miękki uchwyt uzyskuje się nie używając żadnego wkładu.

Napa i magnes mocujący uchwyt do taśm nośnych



kreteklik zapobiegający skręcaniu się linki sterowniczej

szczelina wkładu usztywniającego

wymienny wkład usztywniający



Użytkowanie

Prawidłowy dobór klasy skrzydła do poziomu umiejętności, należy do pilota.

DUDEK Paragliders nie bierze odpowiedzialności za nieodpowiedni wybór, ale jeśli się z nami skontaktujesz, postaramy się coś doradzić.

Zakresy wagowe

Każdy rozmiar paralotni certyfikowany jest dla konkretnego zakresy wagowego, który oznacza całkowitą masę startową pilota wraz z uprzężą, ekwipunkiem i skrzydłem.

Przekroczenie masy startowej ponad limit podany w danych technicznych skrzydła ("Masa pilota z wyposażeniem") zwiększa ryzyko wypadku w przypadku błędu pilota. Ryzyko jest tym większe, im mniejsza jest powierzchnia skrzydła w stosunku do masy

startowej.

Skrzydła zmieniają znacznie swe zachowania wraz ze wzrostem obciążenia i każdy doświadczony pilot powinien to doskonale rozumieć. Największym zagrożeniem związanym z przekroczeniem maksymalnej masy startowej jest nadreaktywność skrzydła.

Ważne: Sprawdź swoją faktyczną masę startową! Niektórzy piloci wyliczają swoją masę startową na podstawie mas podanych w katalogach, np: uprzęż 5 kg + skrzydło 6 kg + pilot 89 kg = około 100 kg. W praktyce okazuje się, że faktyczna masa startowa wynosi nawet kilkanaście kilogramów więcej. Zapominamy o ubraniu do latania, elektronice, plecaku do skrzydła, zdarza się, że zapominamy o tak podstawowych rzeczach jak masa

spadochronu zapasowego!

Jaka uprzęż?

Do latania można użyć dowolnej atestowanej uprzęży, w której punkt podwieszenia znajduje się w odległości od 40 cm do 45 cm od siedziska. Odległość pozioma pomiędzy karabinkami powinna mieścić się w zakresie od 40 cm do 45 cm.

Uwaga: Proszę zwrócić uwagę, że odległość siedziska od punktu podwieszenia ma wpływ na położenie sterówek w stosunku do ciała pilota. Zatem zakres ruchów pilota podczas sterowania paralotnią w różnych uprzężach może być różny.

Speed system

Nemo 5 jest standardowo sprzedawany



wraz z systemem regulacji prędkości. Speed system składa się z linki przyszytej do rzędu A, przebiegającej przez dwa bloczki i zakończonej pętelką z haczykiem. Do tej pętelki przymocowuje się linkę biegnącą do belki przyspieszacza. Speed system oddziałuje na taśmy A (razem z A') i B. Wciśnięcie belki przyspieszacza powoduje skracanie się taśm A i stopniowo taśm A' i B. Taśma C zachowuje swoją oryginalną długość.

Ważne: Nieprawidłowo wyregulowany speed system powoduje utratę certyfikatu!

Jak dopasować?

W większości współczesnych rozwiązań uprząż posiada bloczki i zintegrowaną belkę przyspieszacza.

Linka wychodząca od belki

przyspieszacza, powinna być trwale z nią złączona. Drugi koniec tej linki biegnie w górę poprzez bloczki i jest połączony z haczykami. Długość linki speed systemu powinna być tak dobrana, aby po maksymalnym wyciśnięciu belki bloczki na taśmach nośnych stykały się, co świadczy o maksymalnym wykorzystaniu całego zakresu speed systemu.

Ważne: Upewnij się, czy obie linki speed systemu są równej długości. W przeciwnym wypadku wciskając belkę przyspieszacza będziesz wprowadzał skrzydło w nieplanowany zakręt!

Przed startem połącz taśmy nośne paralotni z uprzężą za pośrednictwem głównych karabinków. Następnie, połącz ze sobą haczyki z końca linek biegnących od belki przyspieszacza z haczykami

znajdującymi się na końcu regulacji speed systemu przy taśmach A.

Ważne: Zanim wystartujesz upewnij się, że linki nie są poplątane i speed system działa płynnie.

Inne systemy

Ta paralotnia nie posiada innych systemów, które można regulować, wymieniać lub usuwać.



Kontrola przed startem

Po wybraniu odpowiedniego miejsca startu uwarunkowanego siłą i kierunkiem wiatru oraz kształtem terenu pozbadź się wszystkich przeszkód mogących uszkodzić czaszę lub zaplątać się w linki. Twoje skrzydło rozłóż na ziemi w kształcie podkowy, symetrycznie, prostopadłe do kierunku wiatru, po czym za każdym razem zadбай o następujące rzeczy:

- przed każdym startem sprawdź, czy nie ma uszkodzeń czaszy, linek i taśm nośnych. Nie startuj gdy wypatrzysz choćby najmniejsze uszkodzenie,
- paralotnia powinna być tak rozłożona, aby linki A prowadzące do części centralnej skrzydła naprężały się przed linkami prowadzącymi do końcówek czaszy. Dzięki temu podczas startu skrzydło podniesie się

symetrycznie,

- krawędź natarcia powinna być otwarta, wyrównana i naprężona,
- wszystkie linki i taśmy powinny być rozplątane i ułożone w taki sposób, aby o nic się nie zahaczały. Nie mniej istotne jest rozłożenie linek sterowniczych. Powinny być pewnie przymocowane do uchwytów sterowniczych i swobodnie przechodząc przez bloczki, łączyć się poprzez rozgałęzienia z krawędzią spływu,
- upewnij się że taśmy nośne nie są przekręcone,
- niezmiernie ważne jest, by żadna linka nie była przerzucona ponad czaszą. Tego rodzaju "krawat" może doprowadzić do katastrofy w trakcie

startu.

- zawsze załóż i zapnij kask, zanim wepniesz się do uprzęży,
- sprawdź dokręcenie wszystkich metalowych deltek łączących linki główne z taśmami nośnymi,
- sprawdź główne karabinki. Powinny być prawidłowo zamocowane, a ich zatrzaski mocno zamknięte i zabezpieczone.

Start klasyczny

Stosuje się przy słabym wietrze lub w warunkach bezwietrznych.

Stojąc twarzą do wiatru, przełóż płasko złożone taśmy nad ramionami (taśmy A są na wierzchu) i wepnij w karabinki połączone z punktami podczepienia uprzęży. Zabezpiecz blokady karabinków. Weź w dłonie uchwyty sterownicze, chwytając jednocześnie taśmy A na wysokości zszyć końców taśm - pod deltkami. Dla ułatwienia taśmy A zostały obszyte czerwoną obszywką. Lekko ugięte ręce rozłóż na boki, lekko w dół i do tyłu. Reszta taśm spoczywa w pobliżu zgięć w łokciach.

Delikatnym naprężeniem linek sprawdź, czy taśmy A są na wierzchu, a linki nie są splecione. Cofnij się pod środek skrzydła i lekko pochylony pobiegnij energicznie i

plynnie do przodu. Gdy skrzydło napelniło się powietrzem i lekko uniosło przenieś plynnie ręce z taśmami A nad głowę do momentu, aż skrzydło znajdzie się prosto nad tobą. Wtedy puść taśmy A i skontroluj skrzydło. Wypompuj ewentualne zdeformowania i utrzymuj skrzydło prosto nad głową.

Boczne wychylenia skrzydła najlepiej korygować przemieszczając się pod środek czaszy. Przez cały czas linki muszą być naprężone, aby paralotnia nie opadała na ziemię przy słabym wietrze będziesz więc musiał biec (prosto pod wiatr). Jeśli wiatr jest odpowiednio silny, będziesz mógł kontrolować skrzydło, stojąc w miejscu.

W momencie oderwania od ziemi przyciągnij lekko w dół obydwie linki sterownicze. Gdy jesteś już nad ziemią, plynnie odpuść linki sterownicze. Ręce

trzymaj lekko ugięte w łokciach, rozluźnione.

Start alpejski (odwrócony)

Stosuje się przy wietrze o prędkości nie mniejszej niż około 3 m/s. Gdy jesteś wpięty w uprzęż, tak jak do startu klasycznego, odwróć się twarzą do skrzydła, przenosząc równocześnie jedną grupę taśm nad głowę. W ten sposób taśmy skrzyżują się przed tobą.

Odepnij uchwyty sterownicze od tylnych taśm i uchwyc je na zewnątrz, nie krzyżując linek ani ramion. W ten sposób lewą ręką sterujesz lewą stroną skrzydła, a prawą ręką prawą stroną. Trzymając uchwyty w dłoniach, chwyć równocześnie odpowiadającą im taśmę A z każdej strony.

Sprawdź równomierność napelniania się skrzydła, i czy linki nie są splecione.



Naprężając mocniej taśmy (wykonując jeden lub kilka kroków do tyłu) i jednocześnie łagodnie podnosząc w górę taśmy A (bez przyciągania ich do siebie), spowodujesz uniesienie się skrzydła. Gdy skrzydło jest już ustabilizowane nad głową, skontroluj jeszcze raz, czy wszystkie linki są rozplątane i komory wypełnione.

Odwracając się twarzą do wiatru, pamiętaj o prawidłowym kierunku obrotu i o stałym naprężeniu linek. Obrót powinien być szybki i płynny. Podczas obrotu musisz odpowiednio przełożyć uchwyty sterownicze z ręki do ręki, tak aby po obrocie znów trzymać lewy uchwyt w lewej ręce, a prawy w prawej. Sprawdź czy skrzydło jest prawidłowo wypełnione, linki nie są splątane, czy masz wolną drogę, i pobiegnij do przodu pod wiatr, lekko się pochylając i przyhamowując delikatnie przy

odrywaniu się od ziemi.

Ważne! Do gaszenia skrzydła używaj taśm D a nie sterówek. Zaciągnięcie sterówek przy silnym wietrze spowoduje zwiększenie nośności skrzydła. Często kończy się to podniesieniem w górę i przeciągnięciem pilota do tyłu.

Ważne! Kłopot przy wspinaniu może sprawić speed system. Nie pomył taśm!



Zakręty

Nemo 5 jest sterownym skrzydłem, płynnie reagującym na każde działanie pilota. Sterowanie jest lekkie i przyjemne a siła na sterówkach rośnie proporcjonalnie do zaciągnięcia. Przenoszenie ciężaru ciała na stronę zaciągniętej sterówki przyspiesza zakręty i powoduje, że stają się one bardziej ciasne.

Technika łączona (przenoszenie ciężaru ciała i pociągnięcie odpowiedniej sterówki) jest najbardziej efektywną metodą wykonywania zakrętów. Promień skrętu regulowany jest wtedy wielkością zaciągnięcia sterówki i stopniem przesunięcia ciężaru ciała. Jednocześnie, lekkie przyhamowanie zewnętrzną sterówką po zainicjowaniu zakrętu z maksymalnym wychyleniem ciała do wewnątrz zwiększa efektywność zakrętu i

pozwała uniknąć podwinieć zewnętrznej części skrzydła (szczególnie w turbulentnym powietrzu, np. na obrzeżach noszeń termicznych).

W przypadku, gdy konieczne jest wykonanie zakrętu w ograniczonej przestrzeni i przy niewielkiej prędkości (np. loty żaglowe), zaleca się sterowanie spowolnionego skrzydła poprzez odpuszczanie zewnętrznej sterówki i jednoczesne lekkie przyciągnięcie sterówki wewnętrznej.

Ważne: Jeśli wleczysz w strefę turbulencji, przyciągnij lekko sterówki. Pozwoli ci to zareagować błyskawicznie gdy wystąpią problemy. Zbyt mocne lub zbyt szybkie zaciągnięcie jednej sterówki może spowodować wejście skrzydła w spiralę negatywną.

Loty termiczne i żaglowe

Lecąc na Nemo 5, minimalne opadanie uzyskuje się przez lekkie zaciągnięcie sterówek (od 5 cm do 10 cm w zależności od wagi pilota) oraz przez całkowite zaciągnięcie trymerów. Nie zaleca się pełnego zaciągania trymerów latając w dolnej granicy wagowej.

Latając w warunkach turbulentnych sterówki powinny być lekko przyciągnięte. Takie działanie poprawia stabilność skrzydła ponieważ zwiększa się jego kąt natarcia. Powinno unikać się zarówno przepadania skrzydła do tyłu, jak i wyskakiwania do przodu - czasza powinna zawsze znajdować się nad głową pilota. Aby to osiągnąć, pilot powinien mieć możliwość przyspieszenia skrzydła przez odpuszczenie sterówek w momencie gdy wlatuje w noszenie termiczne (adekwatnie

do jego siły), oraz przyhamowania gdy opuszcza to noszenie. Jest to podstawowa technika aktywnego latania, która może uchronić cię przed podwinięciami twojego skrzydła.

Dla zachowania bezpieczeństwa zaleca się w trakcie lotu utrzymywanie minimalnej wysokości 50 m ponad powierzchnią ziemi. Niezbędne jest stosowanie się do przepisów antykolizyjnych obowiązujących w powietrzu, zwłaszcza wtedy, gdy wielu pilotów dzieli przestrzeń powietrzną blisko zbrocza. W takich warunkach często nie ma możliwości wykonania w ostatniej chwili manewru pozwalającego uniknąć zderzenia.

Latanie ze speed-systemem

Lecąc pod wiatr lub przelatując przez duszenie, oraz przy pokonywaniu długich

przeskoków pomiędzy kominami termicznymi zaleca się zwiększenie prędkości poprzez wciśnięcie belki speed systemu (o ile warunki nie są zbyt turbulentne).

Aby przyspieszyć lot, wystarczy położyć stopy na belce przyspieszacza i wypchnąć ją do przodu w płaszczyźnie poziomej. Jeżeli, naciskając na belkę, odczujesz spadek oporu pod nogami - może to być początek podwinięcia. W takiej sytuacji natychmiast zwolnij nacisk na belkę.

Ważne: Bądź wyczulony na tego rodzaju zaniki oporu na belce - dzięki szybkiej reakcji unikniesz większości czołowych podwinięć, mogących wystąpić w czasie używania speed systemu.

Pamiętaj:

- Użycie speed systemu powoduje zmniejszenie kąta natarcia, dzięki czemu wzrasta prędkość postępową parolotni, ale jednocześnie jej podatność na deformację. Zwiększa się też dynamika zmian ruchów powietrza wokół skrzydła. Z tego powodu nie używaj speed systemu w warunkach turbulentnych, nisko nad ziemią lub w bliskim sąsiedztwie innych użytkowników przestrzeni powietrznej!
- Nie używaj speed systemu w trakcie wykonywania niebezpiecznych manewrów. Gdy w trakcie wciskania belki przyspieszacza wystąpi podwinięcie, odpuść ją natychmiast i wyprowadź parolotnię z tej sytuacji tak jak zwykle.



- Podczas lotu z użyciem speed systemu nie używaj sterówek, może to spowodować większą podatność paralotni na podwinięcia czołowe. W takiej sytuacji kontroluj kierunek za pomocą taśm C (z niebieskim obszyciem).

Ważne: Wraz ze wzrostem prędkości maleje kąt natarcia i skrzydło może łatwiej wchodzić w czołowe podwinięcia, niż w trakcie normalnego lotu. Im szybciej leci paralotnia tym bardziej dynamicznie przebiegają podwinięcia i przeciągnięcia.

Loty w tandemie

Nemo 5 nie posiada certyfikacji do latania w tandemie.

Holowanie za wyciągarką

Nasza paralotnia została z powodzeniem sprawdzona pod kątem startu z nóg z pomocą wyciągarki.

Pierwsza faza startu za wyciągarką jest analogiczna do startu klasycznego. Po wyniesieniu skrzydła nad głowę zostaniesz oderwany od ziemi w wyniku naprężenia liny holowniczej.

Należy unikać dużych zmian kierunku lotu podczas pierwszej fazy lotu do wysokości ok. 50 metrów. Podczas trwania tej fazy nie siadaj głęboko w uprzęży by być gotowym na awaryjne lądowanie np. w razie urwania liny holowniczej. Upewnij się, że linki sterownicze są odpuszczone, a kąt natarcia w związku z tym nie zwiększa się ponad bezpieczny poziom.

Podczas trwania całego holowania zaleca

się sterownie tylko poprzez przesunięcie środka ciężkości w uprzęży w odpowiednim kierunku. Sterówki powinny być używane podczas większej korekty zmiany kierunku lotu, ale staraj się wtedy nie zaciągać ich zbyt mocno, dzięki czemu unikniesz groźnego przeciągnięcia. Sprawdzaj i koryguj kierunek holu regularnie unikając w ten sposób takich sytuacji.

By móc wykonywać loty za wyciągarką muszą być spełnione określone warunki:

- wykwalifikowany pilot powinien odbyć odpowiednie przeszkolenie w lotach holowanych,
- wyciągarka wraz z osprzętem powinna być sprawna i przystosowana do holowania paralotni,

- operator wyciągarki musi być przeszkolony w zakresie holowania i obsługi wyciągarki,
- Nemo 5 nie powinien być ciągnięty za pomocą liny holowniczej z siłą większą niż 90 daN, paralotnia pod żadnym pozorem nie może być holowana za pomocą jakiegokolwiek pojazdu mechanicznego bez stosownego osprzętu holowniczego oraz obsługiwanego przez niewykwalifikowanego operatora.

Motoparalotniarstwo

W trakcie testów wykonano wiele lotów z wykorzystaniem holu i napędu. Na płaskim terenie jest to jedyny sposób uzyskania wysokości po starcie.

Nie ma żadnych przeciwwskazań, aby stosować Nemo 5 do latania z napędem.



Lądowanie

Ostatni zakręt przy podchodzeniu do lądowania, musi być wykonany pod wiatr.

Na wysokości około 1 metra nad ziemią pilot powinien wyhamować skrzydło, zaciągając równomiernie obie linki sterownicze. Skrzydło może ponownie wznieść się w powietrze jeżeli sterówki zostały zaciągnięte zbyt mocno.

Ważne: W trakcie lądowania przy silnym wietrze sterówki nie powinny być używane niemal wcale! Do gaszenia paralołni po wylądowaniu użyj taśm C. Zastosowanie w tym momencie sterówek może spowodować, że czasza ponownie podniesie pilota i pociągnie go do tyłu.

Ostatnie metry podczas podchodzenia do lądowania powinny odbywać się po prostej.

Pogłębiające się lub naprzemienne skręty mogą prowadzić do efektu wahadła - bardzo niebezpiecznego w pobliżu ziemi.

Speed system nieaktywny

- najmniejsza prędkość
- najmniejsze opadanie
- pozycja startowa.



Rozmiar	20, 23	25, 28	31
A	515	535	555
A'	615	635	655
B	515	535	555
C	515	535	555

* długości taśm łącznie z delkami, tolerancja długości +/- 5mm



Speed system aktywny

- Zwiększona prędkość,
- większe opadanie

Rozmiar	20, 23	25, 28	31
A	390	390	390
A'	490	490	490
B	430	430	430
C	515	535	555

* długości taśm łącznie z delkami, tolerancja długości +/- 5mm



Uszy

Do obustronnego podwinięcia zewnętrznych komór paralotni można doprowadzić przez równoczesne zaciągnięcie linek z taśmy A' (czerwona obszywka, taśmy dłuższe od pozostałych o 10 cm) o około 20-50 cm. W trakcie zakładania uszu nie należy wypuszczać z rąk sterówek. Paralotnia będzie utrzymywała lot na wprost, ale ze zwiększoną prędkością opadania (max do 5 m/s). Skrzydłem nadal można sterować, używając do tego balansu ciała.

Po puszczeniu linek, w dynamicznym powietrzu skrzydło zwykle napelnia się samoczynnie, ewentualnie można mu pomóc przez długi ruch pompujący, aż do momentu, gdy końcówki się odwiną.

Ze względów bezpieczeństwa (możliwość spadochronowania) dobrze jest po

założeniu uszu wcisnąć belkę speed w celu zmniejszenia kąta natarcia w centroplacie.

B-Sztal

Aby wprowadzić paralotnię w B-sztal pociągnij jednocześnie obie taśmy B (żółta obszywka) o około 10-15 cm w dół. Skrzydło stopniowo zapadnie się na całość swojej długości na rzędzie B, opływ powietrza zostanie zakłócony i zmniejszy się powierzchnia skrzydła. Prędkość postępową zostanie wyhamowana prawie całkowicie.

Należy pamiętać by nie ściągać taśm zbyt mocno, gdyż testy wykazały że grozi to niestabilnością. W przypadku, gdyby czasza utworzyła podkowę skierowaną końcami do przodu, przyhamuj delikatnie obydwoma sterówkami, aby ją z tego stanu wprowadzić.

Taśmy B należy odpuszczać zdecydowanie i równomiernie.

Po szybkim (symetrycznym) uwolnieniu linek rzędu B opływ powietrza zostanie przywrócony i czasza ruszy do przodu aby powrócić do normalnego lotu. Skok skrzydła do przodu jest niewielki ze względu na jego dużą stabilność więc hamowanie nie jest wymagane.

Spirala

Nemo 5 jest zwrotnym skrzydłem i wprowadzenie go w spiralę następuje szybko i może być dużym zaskoczeniem dla mało doświadczonego pilota.

Spirala charakteryzuje się dużą prędkością opadania, przy czym towarzyszące jej duże przeciążenia utrudniają utrzymanie jej przez dłuższy czas i powodują duże obciążenia zarówno dla pilota jak i dla



skrzydła, mogą spowodować utratę przytomności. Nigdy nie wykonuj tego manewru w warunkach turbulentnych ani nie doprowadzaj do nadmiernego wychylenia bocznego, to znaczy kontroluj spiralę tak aby nie doprowadzać do upadku spiralnego (opadanie powyżej 16 m/s). W przypadku, gdy pilot odpuścił sterówkę a skrzydło nie rozpoczęło stopniowego wytracania prędkości obrotowej, należy wspomóc ten proces zaciągając zewnętrzną linkę sterowniczą.

Ważne: Nigdy nie wykonuj spirali czy wingoverów przy dużych uszach (big ears). W tej sytuacji następuje koncentracja obciążenia na zredukowanej powierzchni skrzydła co w połączeniu z wykonywaniem wysoce dociążających powierzchnię skrzydła manewrów, przesuwają jednostkowe obciążenia niepotrzebnie zbyt

blisko wartości maksymalnych.

Wing over

Wing over uzyskuje się poprzez wykonywanie kolejnych, naprzemiennych zakrętów tak, aby stopniowo zwiększał się kąt wychylenia bocznego. Zbyt duże wychylenie boczne przy nieodpowiedniej kontroli skrzydła i nieodpowiednim wykonaniu, może doprowadzić do dość dynamicznego podwinięcia.

Akrobatyka

Nemo 5 nie został zaprojektowany do wykonywania figur akrobacyjnych.

Ważne: Wszystkie techniki szybkiego wytracania wysokości, powinny być trenowane wyłącznie w spokojnym powietrzu i z dużym zapasem wysokości!

Należy unikać stosowania pełnego przeciągnięcia lub spirali negatywnej jako złych technik wyprowadzania paralotni z sytuacji niebezpiecznych. Niezależnie od rodzaju używanej paralotni może to doprowadzić do niebezpiecznych sytuacji.

Ważne: Jak dotąd najlepszą techniką pilotażu jest latanie poprawnie i bezpiecznie, tak, aby nigdy nie było konieczności szybkiego wytracania wysokości.



Sytuacje niebezpieczne

Ważne: Prowokowanie sytuacji niebezpiecznych powinno odbywać się wyłącznie podczas treningów bezpieczeństwa pod odpowiednią kontrolą instruktora!

Podwinięcie boczne (klapa)

Może wystąpić w silnej turbulencji. Przy podwinięciach wielkości 50% czas na reakcję pilota wynosi kilka sekund zanim skrzydło rozpocznie wchodzenie w rotację.

Wystarczy kontra przeciwną sterówką aby utrzymać paralotnię na kierunku. W normalnych warunkach skrzydło samoczynnie wypełnia się.

Podwinięcie czołowe (frontsztal)

Może wystąpić w silnej turbulencji. Aktywny

pilotaż zwykle uniemożliwia jego wystąpienie.

Nemo 5 należy do nowoczesnych paralotni, które posiadają znacznie usztywnioną krawędź natarcia. Przeprowadzone testy wykazały samoczynne wypełnienie w zaistniałej sytuacji, jednak w pewnych specyficznych warunkach turbulencji może dojść do przytrzymania podwinięcia poprzez strugi powietrza. Dlatego zaleca się natychmiastowe reagowanie poprzez delikatne zaciągnięcie linek sterowniczych w odpowiednim momencie, co znacznie przyspieszy wyjście z tej sytuacji.

Przecignięcie i spirala negatywna

Może wystąpić w skutek celowego działania lub zaniedbań pilota. Musisz uważać w trakcie wykonywania lotów z bardzo małymi prędkościami, dopóki nie

zacziesz dobrze wyczuwać pracy linek sterowniczych.

W początkowej fazie skrzydło wychodzi samoczynnie. W przypadku pogłębienia należy stosować procedurę standardowego wyjścia z tej sytuacji.

Spadochronowanie

W normalnych sytuacjach zwykle nie występuje. Chcąc zapobiec wystąpieniu tego zjawiska przestrzegaj pewnych reguł:

Odpuszczając taśmy po B-sztalu, zrób to szybko i równomiernie. Skrzydło nie wyskakuje nadmiernie do przodu.

Po założeniu dużych uszu, wciśnij belkę speed systemu. Spowoduje to zwiększenie opadania i zwiększy margines bezpieczeństwa, gdyż uszy są dużym hamulcem aerodynamicznym, co powoduje



znaczną utratę prędkości.

W przypadku wystąpienia spadochronowania najlepiej wcisnąć belkę speed systemu lub wypchnąć taśmy A do przodu.

Przerzucenie linki (krawat)

Jest to nowoczesne skrzydło, które w celu zmniejszenia oporu czołowego ma rzadziej rozstawione linki nośne i usztywnioną krawędź natarcia. Dlatego zawsze istnieje możliwość, że przy podwinięciu stabilizator zaplącze się w linki. Zazwyczaj kilka mocniejszych szarpnięć sterówką rozwiązuje sprawę. Jeśli jednak to nie wystarczy, należy próbować wyplątać go poprzez zakładanie uszu lub mocniej szarpnąć za odpowiednie taśmy.

Ważne: W przypadku jakichkolwiek wątpliwości, pilot powinien zdecydowanie rozważyć użycie systemu hamującego (zapasu).

Sterowanie w sytuacjach awaryjnych

W sytuacji gdy sterowanie za pomocą sterówek stało się z jakiejś przyczyny niemożliwe, użyj taśm C (niebieska obszywka) lub linek stabilizatora aby sterować paralotnią i bezpiecznie wylądować.

Procedury specjalne i inne konfiguracje

Latanie na paralotni Nemo 5 nie wymaga znajomości innych procedur lub konfiguracji niż te, które zostały opisane w niniejszym podręczniku.

Składanie i przechowywanie

Do budowy paralotni Nemo 5 zostały użyte najnowsze rozwiązania technologiczne takie jak usztywnienia krawędzi natarcia plastikową żyłką. Dlatego skrzydło powinno być składane w taki sposób aby zapewnić odpowiednie dla tego rodzaju materiału warunki transportu i przechowywania.

Podstawowe zasady jakich należy przestrzegać podczas składania skrzydła:

- Składamy żebro do żebra (cela do celi) na zasadzie harmonii, nie łamiemy skrzydła na połówki zawijając go od stabilizatora w stronę środka.
- Po utworzeniu pakietu wzdłuż najdłuższej cięciwy, nie rolujemy go tylko łamiemy na długości, od trzech

do czterech razy (w zależności od długości cięciwy), od spływu do krawędzi natarcia.

- Krawędź natarcia pozostaje na wierzchu złożonego skrzydła.
- Pakuj paralotnię tak aby nie była nadmiernie zgnieciona.
- Skrzydło pakuj do dedykowanego WingShell-a (opcjonalnie).

Po przygotowaniu sprzętu do startu, gdy musimy oczekiwać w kolejce na start, dobrym rozwiązaniem jest użycie szybkopaka, który zabezpieczy skrzydło przed wilgocią i promieniowaniem UV w trakcie oczekiwania.

Nigdy nie pakuj paralotni do worka czy plecaka gdy jest wilgotna. To skraca żywotność tkaniny. Skrzydło wilgotnieje również wtedy, gdy leży w pełnym słońcu

na łące. Jest to spowodowane parowaniem trawy.

Ważne: Niedopuszczalne jest zamknięcie wilgotnej paralotni w nagrzanym od słońca samochodzie! Następuje wtedy efekt piekarnika i jak wykazały fabryczne testy wilgotnej tkaniny, dochodzi do efektu farbowania nawet przy temperaturze 50-ciu stopni Celsjusza. Roszczenia gwarancyjne z powodu farbowania nie będą uwzględniane!

W trakcie suszenia nigdy nie wystawiaj paralotni na bezpośrednie działanie promieni słonecznych.

Przechowuj paralotnię w suchym miejscu z daleka od chemikaliów i promieniowania UV (ultrafioletowego). Idealna temperatura, w której powinno przechowywać się



skrzydło mieści się w zakresie od 5 do 25 stopni Celsjusza.

Czyszczenie

Czyść paralotnię za pomocą wody i miękkiej gąbki. Nie używaj żadnych chemikaliów czy alkoholu, gdyż mogą trwale uszkodzić tkaninę.

Jak ograniczyć starzenie się skrzydła

W zasadniczej swojej części paralotnia wykonana jest z Nylonu - tworzywa, które jak każdy inny syntetyk, niszczy się gdy jest wystawiane na silne działanie promieni ultrafioletowych (UV), emitowanych przez słońce.

Z tego powodu zalecane jest, aby zredukować naświetlanie promieniowaniem UV do minimum, poprzez chowanie paralotni gdy nie jest ona używana. Nawet

jeżeli paralotnia znajduje się w worku czy plecaku, nie pozostawiaj jej na słońcu.

Rdzeń linek stosowanych w tej paralotni wykonany jest z włókien o nazwie TECHNORA, a oplot tych linek wykonany jest z poliestru. Powinno się unikać nadmiernego zaginania i naciągania linek ponad ich normalne naprężenie w czasie lotu, gdyż wszelkiego rodzaju nadciągnięcia czy naderwania nieodwracalnie niszczą linki.

Wielokrotne ćwiczenia z paralotnią na łące lub małej górcie prowadzą do szybszego zużycia tkaniny ze względu na częste podnoszenie i opuszczanie skrzydła oraz ciągnięcie go po ziemi.

Niekontrolowane starty bądź lądowania przy silnym wietrze mogą spowodować silne uderzenie krawędzią natarcia o powierzchnię, co może spowodować

rozdarcia szwów i materiału oraz uszkodzenie tkaniny (łącznie z rozwarstwieniem impregnatu).

Utrzymuj czasę i linki w czystości, jako że kurz może przeniknąć do włókien i skrócić żywotność linek lub uszkodzić tkaninę.

Zwróć uwagę i nie pozwól aby śnieg, piasek lub kamienie dostały się do wnętrza skrzydła: ich ciężar może wyhamować, a nawet przeciągnąć paralotnię.

Dodatkowym niebezpieczeństwem jest możliwość zniszczenia tkaniny przez ostre krawędzie.

Unikaj zahaczania linkami o cokolwiek, gdyż może to spowodować ich nadmierne naciągnięcie bądź naderwanie. Nie stawaj na linkach.

Mocny węzeł na lince może doprowadzić do jej przetarcia.



Należy skontrolować długości linek po lądowaniu w wodzie lub na drzewie. Mogą się rozciągnąć lub skurczyć.

Pomiar długości linek należy wykonać u producenta lub w autoryzowanym serwisie.

Po wodowaniu należy również skontrolować tkaninę skrzydła, gdyż fale powodują nierównomierne i czasem silne naprężenia i mogą spowodować zniekształcenia w niektórych miejscach.

Skrzydło z wody wyciągaj zawsze za krawędź splywu. Po lądowaniu w słonej wodzie, koniecznie wypłucz paralotnię słodką wodą. Kryształki soli zawartej w słonej wodzie mogą osłabić wytrzymałość linek, nawet po wypłukaniu w słodkiej wodzie. Wymień linki bezpośrednio po kąpieli w słonej wodzie.

Częste loty w pobliżu słonych mórz i

oceanów przyspieszają zużycie paralotni. Sól zawarta w morskiej bryzie może prowadzić nawet do sztywnienia i łamania się linek.

Naprawy

Naprawy mogą być wykonane wyłącznie przez producenta, autoryzowanego dystrybutora, bądź autoryzowany warsztat. Dopuszczalne jest samodzielne naprawianie drobnych uszkodzeń tkaniny przez zaklejenie ich samoprzylepnymi łatkami, wchodzącymi w skład zestawu.

Przeglądy techniczne

Przegląd Pełny zaleca się wykonywać co 24 miesiące lub 150 godzin lotu skrzydła (w zależności co nastąpi pierwsze), o ile osoba kontrolująca nie zaleci wcześniejszego terminu i rodzaju kontroli

ze względu na stan paralotni.

Dla paralotni używanych zarobkowo – do szkolenia i lotów tandemowych – zaleca się wykonanie Przeglądu Pełnego co 12 miesięcy po upływie 24 miesięcy od momentu sprzedaży lub co każde 100 godzin lotu skrzydła (w zależności co nastąpi pierwsze).

Kontrola techniczna dokonywana jest przez producenta lub autoryzowanego dystrybutora (uprawnionego do wykonywania przeglądów).



Zakup paralotni to poważny wydatek dla każdej kieszeni. Dlatego zapewniamy gwarancję jakości naszych skrzydeł, a także w ramach AeroCasco opcjonalnie oferujemy możliwość zabezpieczenia się przed ewentualnymi wydatkami związanymi z naprawami uszkodzonego skrzydła.

Gwarancja

Dudek Paragliders udziela gwarancji bezpłatnych napraw uszkodzeń wynikających z wad materiału lub błędów produkcyjnych:

- Dla skrzydeł do latania swobodnego gwarancja wynosi 36 miesięcy (3 lata) lub 300 godzin lotu (w zależności od tego, co nastąpi wcześniej). Jeśli skrzydło do latania swobodnego używane jest do latania z napędem,

każda godzina nalotu liczona jest podwójnie (nie dotyczy skrzydeł PPG).

- Dla skrzydeł do latania z napędem (PPG) gwarancja wynosi 24 miesiące (2 lata) / 200 godzin lotu, (w zależności od tego, co nastąpi wcześniej).
- Dla skrzydeł górskich (MPG), do speedflyingu, dla szkół latania i pilotów używających skrzydeł do celów zarobkowych gwarancja wynosi 18 miesięcy (1,5 roku) lub 150 godzin lotu (w zależności od tego, co nastąpi wcześniej).

Gwarancja nie obejmuje:

- zmian koloru tkaniny, jak również farbowanie spowodowane nieodpowiednim przechowywaniem

lub transportem

- uszkodzeń spowodowanych przez chemikalia i słoną wodę
- uszkodzeń spowodowanych nieprawidłowym użytkowaniem
- uszkodzeń spowodowanych sytuacjami niebezpiecznymi
- uszkodzeń spowodowanych wypadkami (w locie i poza nim)
- materiałów eksploatacyjnych (np. taśma trymera)

Warunkiem gwarancji jest:

- możliwość identyfikacji godzin lotu na podstawie prawidłowo wypełnianej książki lotów właściciela i jego ewentualnych poprzedników (z zaznaczeniem lotów PPG),



- użytkowanie skrzydła zgodne z instrukcją i przeznaczeniem,
- nie dokonywanie samodzielnych napraw (za wyjątkiem drobnych napraw za pomocą samoprzylepnych latek),
- nie dokonywanie przeróbek,
- możliwość identyfikacji skrzydła na podstawie danych z tabliczki znamionowej,
- terminowe wykonywanie przeglądu technicznego paralotni.

Uwaga: W przypadku wystąpienia uszkodzeń wynikających z wad materiału lub błędów produkcyjnych prosimy o kontakt z dystrybutorem, u którego zakupiłeś sprzęt. Dystrybutor ustali sposób dalszego postępowania.

Jeśli nie jesteś pierwszym właścicielem skrzydła, poproś poprzedniego właściciela o kserokopię jego książki lotów (ważny jest cały okres użytkowania skrzydła od dnia pierwszego zakupu).

AeroCasco

Zwykła gwarancja nie obejmuje kosztów napraw uszkodzeń zawinionych przez użytkownika lub osoby trzecie. Ponieważ koszty takie mogą być znaczne, proponujemy wykupienie AeroCasco. Gwarantuje ono jednokrotną naprawę wszelkich uszkodzeń mechanicznych niezależnie od tego jakie są duże i przez kogo spowodowane.

Jedynym kosztem, jaki poniesiesz to koszt transportu skrzydła do naprawy oraz koszt wynikający ze zniesienia tzw. udziału własnego.

AeroCasco można wykupić tylko dla fabrycznie nowych skrzydeł (przy zakupie skrzydła).

Uwaga: Nie dla wszystkich skrzydeł AeroCasco jest dostępne (sprawdź przed zakupem). Można je wykupić tylko dla skrzydeł wykorzystywanych do użytku prywatnego.

AeroCasco dotyczy wyłącznie uszkodzeń powstałych w trakcie startu, lotu lub lądowania. Oczywiście wady materiału i wady wynikające z procesu produkcyjnego są objęte zwykłą gwarancją.

Dostarczając skrzydło do bezpłatnej naprawy dołącz kartę potwierdzenia objęcia skrzydła systemem AeroCasco. Po dokonaniu naprawy dokonasz jedynie opłaty z tytułu zniesienia udziału własnego.



Z AeroCasco można skorzystać tylko raz w okresie jego obowiązywania.

Istnieje możliwość jednokrotnego przedłużenia AeroCasco na kolejny rok. Warunkiem przedłużenia jest przesłanie skrzydła do producenta w celu wykonania dodatkowego przeglądu skrzydła przed upływem roku od daty zakupu. Pamiętaj, aby do przeglądu wraz ze skrzydłem dostarczyć kartę potwierdzenia AeroCasco.

Uwaga: Przegląd dodatkowy nie przedłuża ważności przeglądu pełnego.

AeroCasco nie obejmuje: kradzieży, zmian koloru tkaniny, uszkodzeń spowodowanych przez złe przechowywanie skrzydła, chemikalia, słońce wodę, oraz powstałych podczas transportu i klęsk żywiołowych.



W trosce o środowisko

Paralotniarstwo jest sportem uprawianym na wolnym powietrzu. Wierzmy, że nasi klienci podzielają naszą świadomość ekologiczną. Praktykując ten sport możesz łatwo odegrać pozytywną rolę w kwestii ochrony środowiska przestrzegając kilku prostych zasad. Upewnij się, że nie uszkadzasz przyrody w miejscach, w których możemy latać. Trzymaj się wyznaczonych szlaków, powstrzymaj się od powodowania nadmiernego hałasu, nie zostawiaj śmieci i szanuj delikatną równowagę natury.

Recykling zużytego sprzętu

Paralotnia wykonana jest z materiałów syntetycznych, które po zużyciu wymagają odpowiedniej utylizacji w zgodzie z ekologią. Jeżeli nie jesteś w stanie

odpowiednio jej zutylizować DUDEK Paragliders zrobi to za Ciebie. Wyślij swoje skrzydło na podany na końcu podręcznika adres dodając do niego krótką notatkę.

W skład zakupionej paralotni wchodzi:

- Worek transportowy (w nim znajduje się twoje skrzydło)
- Skrzydło (czasza, linki, taśmy nośne)
- Taśma kompresyjna do spinania paralotni przed włożeniem jej do worka
- Wskaźnik kierunku wiatru (wstażka lub rękaw)
- Saszetka z dokumentami i zestawem naprawczym:
 - Samoprzylepna tkanina (10 cm x 37,5 cm) służąca do naprawy drobnych uszkodzeń (za wyjątkiem rozdarć przy szwach, które powinien naprawiać wyłącznie autoryzowany serwis).
 - Jednostronnie zakończona linka o długości najdłuższej z linek zastosowanych w paralotni, służąca do tymczasowej naprawy. Nie ucinaj tej linki jeśli będziesz musiał czasowo zastąpić nią jakąś krótszą uszkodzoną linkę przywiąż ją tylko w odpowiedniej odległości.
 - Karta paralotni z wpisaną datą sprzedaży i ważnym przeglądem technicznym (sprawdź zgodność numeru seryjnego).
 - Nośnik USB z niniejszym podręcznikiem użytkownika.
- Drobne upominki

Nemo 5	20	23	25	28	31
Certyfikat	EN A	EN A	EN A	EN A	EN A
	NiL A	NiL A	NiL A	NiL A	NiL A
Dopuszczenie - Identyfikacja ULM	tak	tak	tak	tak	tak
Liczba cel	42	42	42	42	42
Powierzchnia w rozłożeniu [m ²]	20,60	23,00	25,30	28,00	31,00
Powierzchnia w rzucie [m ²]	17,21	19,22	21,14	23,40	25,90
Rozpiętość w rozłożeniu [m]	10,20	10,78	11,30	11,89	12,51
Rozpiętość w rzucie [m]	7,97	8,42	8,83	9,29	9,78
Wydłużenie w rozłożeniu	5,05				
Wydłużenie w rzucie	3,69				
Prędkość postępową [km/h]	trym = 37; max = 47 + - 2km/h				
Najdłuższa cięciwa [mm]	2498,00	2640,00	2769,00	2913,00	3065,00
Najkrótsza cięciwa [mm]	719,00	760,00	797,00	839,00	883,00
Długość linek z taśmami nośnymi [m]	6,12	6,47	6,78	7,13	7,51
Łączna długość linek [m]	217,91	230,76	242,47	255,55	269,37
Całkowita masa startowa - PG [kg]	45-75	55-80	70-95	85-110	100-135
Całkowita masa startowa - PPG/PPGG [kg]	45-90	55-100	70-115	85-130	100-155
Maksymalna, symetryczna droga sterowania w górnej masie startowej [cm]	55,00	55,00	60,00	60,00	65,00
Dystans między taśmami [cm]	40,00	42,00	44,00	46,00	48,00
Waga [kg]	4,04	4,40	4,65	5,03	5,47

Nemo 5

Linki	Technora: 050/090/140/190/280 ; Dyneema: 180/200
Tkanina	Porcher 32 & 38 g/m ² & Dominico tex 34 g/m ²
	Pocher Hard 40 g/m ²
	SR Scrim, SR Laminate 180 g/m ²
Taśmy nośne	PASAMON - Bydgoszcz, Polska

* Szczegółową listę materiałów użytych do budowy paralotni znajdziesz w dokumentacji serwisowej dostępnej na naszej stronie internetowej www.dudek.eu

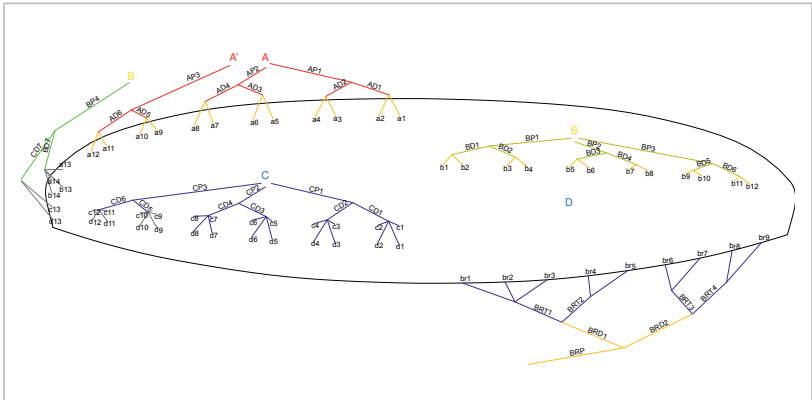


Schemat linek znajduje się na następnej stronie, natomiast tabele długości linek znajdziesz w załącznikach dodanych do tego podręcznika.

Długości linek są mierzone przy pomocy specjalnego, sterowanego komputerowo urządzenia. Wszystkie linki są przed pomiarem poddawane stałemu naprężeniu równemu ciężarowi 5 kg. Wspomniane urządzenie oraz specjalna procedura sprawiają, że tolerancja w całkowitej długości linek nie może być większa niż +/- 10mm.

Uwaga: Odległości podane w tabelach należy odczytywać jako odległości pomiędzy dwoma punktami połączeń. Do naprawy zwykle należy odcinać linkę o 200 mm dłuższą, jako że na każdym jej końcu do zaszcicia pętelki montażowej

wykorzystuje się zakładkę o długości 100 mm. Wyjątkiem jest główna linka sterująca (BRP), która ma pętelkę jedynie na górnym końcu, a u dołu ma minimum 150 mm margines na przywiązanie sterówki (czyli do wykonania tej linki należy odciąć 250 mm linki więcej niż to jest podane w tabeli.



Kupując sprzęt naszej firmy stajesz się ważną częścią rodziny Dudek Paragliders!

Podziel się wrażeniami z całą społecznością i bądź na bieżąco z nowymi produktami obserwując nasze fanpejdże:



Materiały zdjęciowe i filmy

Jeśli masz jakieś ciekawe zdjęcia i filmy z latania koniecznie podeślij je do nas, a my podzielimy się nimi z naszą społecznością:

media@dudek.eu

Nie zapomnij o dodaniu #dudekparagliders do udostępnianych przez Ciebie w mediach społecznościowych materiałów!



Potrzebujesz pomocy?

- Chcesz latać z nami, ale nie wiesz jakie skrzydło dla siebie wybrać?
- Jesteś już naszym pilotem i chciałbyś dowiedzieć się czegoś więcej o swoim sprzęcie?
- A może szukasz porad w doskonaleniu umiejętności pilotażu?

Napisz do nas! Wyślij maila na adres:

support@dudek.eu

a nasi specjaliści pomogą Ci znaleźć odpowiedź na wszystkie pytania!



Zaznasz wielu lat bezpiecznego latania na skrzydle Nemo 5, jeżeli będziesz o nie w odpowiedni sposób dbał i odpowiedzialnie podchodził do wymagań jakie przed pilotem stawia latanie. Musisz być świadom niebezpieczeństw grożących w trakcie uprawiania tego sportu i z dojrzałością im sprostać.

Musisz bez zastrzeżeń zaakceptować fakt, że wszystkie sporty lotnicze są potencjalnie niebezpieczne, i że twoje bezpieczeństwo zależy wyłącznie od ciebie. Usilnie nalegamy abyś latał bezpiecznie. To dotyczy zarówno wyboru odpowiednich warunków do latania, jak i niezbędnego marginesu bezpieczeństwa w trakcie wykonywania wszystkich manewrów w powietrzu.

Ważne: Latanie na paralotni odbywa się wyłącznie na Twoje ryzyko!

Dudek Paragliders

ul. Centralna 2U

86-031 Osielsko, Poland

tel. (+48) 52 324 17 40

www.dudek.eu

info@dudek.eu

