

podręcznik użytkownika

Nucleon 4

V. 12.03.2024

Spis treści	str.		str.
wprowadzenie	3	co kupileś	46
o skrzydle	4	dane techniczne	47
budowa paralotni	5	schemat linek	49
budowa taśm nośnych	6	dołącz do nas	51
przed pierwszym użyciem	10	wsparcie	52
start	14	podsumowanie	53
nabieranie wysokości	18		
lot	19		
montaż TEA	20		
trymery i speed system	22		
tryby prędkości	24		
wpływ sterowania na profil samostateczny	28		
sposoby sterowania 2D	30		
lądowanie	31		
loty bez napędu	32		
złote zasady	33		
szybkie wytracanie wysokości	34		
sytuacje niebezpieczne	37		
jak dbać o paralotnię	39		
gwarancja i aerocasco	42		
w trosce o środowisko	45		

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 bezpieczną, 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. W razie jakichkolwiek wątpliwości skontaktuj się z nami.

Projekt i przeznaczenie

Rodowód Nucleona 4 wywodzi się w prostej linii z pierwszych konstrukcji samostatecznych, jakie pojawiły się na świecie - Trapera, Actiona, potem ReActiona. Ich kontynuacją było kilka wcieleń Nucleona, aż do obecnego - czwartego. Szczególnie skupiliśmy się na połączeniu odporności na boczne wychylenia Nucleona WRC ze zwinnością i przyjemnym handlingiem Nucleona XX. Dołożyliśmy do tego także bezkompromisową stabilność Reportaira. Dodatkowo udało się zwiększyć prędkość, nośność, i sprawić, że Nucleon 4 jest lżejszy od wszystkich swych poprzedników.

Nucleon 4 został zaprojektowany dla średnio zaawansowanych pilotów, którzy już solidnie opanowali sztukę latania na skrzydłach samostatecznych i znają ich specyficzne cechy. Jedną z nich jest

unikalna stabilność w turbulencjach, a jedynym warunkiem zapewnienia sobie tego legendarnego, samostatecznego bezpieczeństwa jest 'wciśnięcie gazu', a więc odpuśczenie trymerów i sterówek z opcjonalnym wciśnięciem przyspieszacza, który może być używany w każdej konfiguracji trymerów.

Bardzo łatwy start, komfortowe sterowanie i przyjemne wyplaszczenie przy lądowaniu to standard w naszych konstrukcjach, jednak w Nucleonie 4 został on jeszcze podwyższony. Poprawiliśmy też ekonomię lotu.

Spektrum docelowych zastosowań jest szerokie, od latania rekreacyjnego, przelotowego, aż do klasycznych zawodów paramotorowych.

Konstrukcja

W Nucleonie 4 zastosowaliśmy nowy profil

aerodynamiczny. Konstrukcja jest wykonana w technologii Flexi Edge (FET), która zapewnia lepszą aerodynamikę i sztywność krawędzi natarcia. Dodatkowo pomiędzy celami stosujemy podwójne wzmocnienia (LE2R). Usztywniające rdzenie i inne wzmocnienia wraz ze specyficznym kształtem krawędzi natarcia (shark nose) zapewniają utrzymanie wysokiego ciśnienia wewnątrz skrzydła w pełnym zakresie prędkości.

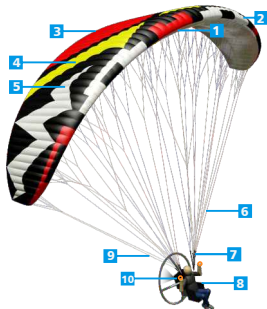
Ulepszone mechanizmy taśm nośnych sprawiają, że są one intuicyjne w użyciu, pozwalają używać speed systemu w całym zakresie pracy trymerów, komfortowo korygować kierunek lotu systemem 2D/TST i wygaszać efekt odśmigłowy automatycznym systemem TEA.

Odpowiednio dobrana progresja alternatywnego systemu sterowania 2D pozwala prowadzić skrzydło pewnie i bez



wysiłku, co jest szczególnie ważne przy wyższych prędkościach lotu.

Nucleon 4 nie posiada systemu Power Attack, nie ma też możliwości jego montażu.

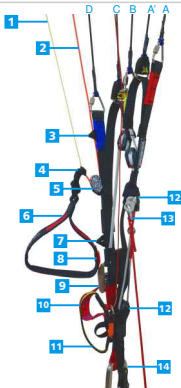


- 1 Wloty powietrza
- 2 Krawędź natarcia
- 3 Krawędź splywu
- 4 Cella
- 5 Żebra
- 6 Linki nośne
- 7 Taśmy
- 8 Uprząż
- 9 Linka sterownicza
- 10 Uchwyt sterowniczy

Nucleon 4 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 sterowania 2D wewnętrzna
- 2 linka sterowania 2D zewnętrzna
- 3 mocowanie bloczka (1)
- 4 krętlik w osłonce
- 5 bloczek w pozycji (2)
- 6 uchwyt sterowniczy TCT
- 7 mocowanie bloczka (3)
- 8 magnesy Easy Keepera
- 9 klamra trymera
- 10 taśma trymera
- 11 uchwyt TST



- 12 bloczki speed systemu
- 13 haczyki speed systemu
- 14 karabinek

W skrzydle Nucleon 4 zostały zastosowane poczwórne 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, B i C, wyposażony w łożyskowane bloczki i specjalnie dobraną linkę.
- Trymer z taśmą trymera wyróżnioną kolorem czerwonym z odpowiednią podziałką i magnesem mocującym na jej końcu.
- Różne poziomy bloczków sterowniczych, wykorzystywanych w zależności od wysokości podwieszenia pilota względem taśm.
- TEA (Torque Effect Adjuster) -

rozwiązanie pozwalające na eliminację efektu znoszenia paralotni w kierunku przeciwnym do kierunku obrotu śmigła. System działa automatycznie po założeniu linki TEA na odpowiednią stronę.

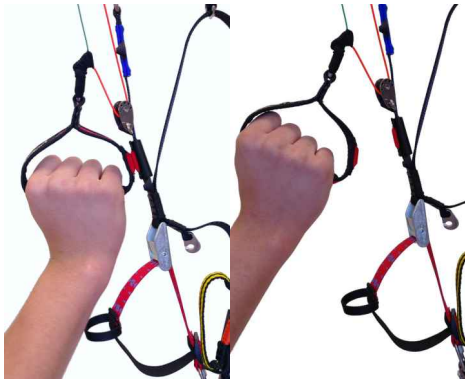
W celu łatwego rozróżniania niektóre taśmy nośne obszyte są tkaniną innego koloru:

- A - czerwoną (używana podczas startu),
- A' - neoprenowa czarna (do zakładania dużych uszów),
- B - żółtą (używana przy B-sztalu),
- C - neoprenowa czarna
- D - niebieską (używana do gaszenia paralotni w warunkach silnego wiatru - rezygnacja ze startu).

**EK**

Easy Keeper

Easy Keeper to nasz autorski system mocowania uchwytów do taśm nośnych, wykorzystujący silne magnesy neodymowe. Sprawia, że sterówki pewnie trzymają się taśm, a odczepianie i mocowanie przebiega łatwo i płynnie. Pozwala to na bezproblemowe mocowanie uchwytu sterowniczego do taśm w czasie lotu, w chwilach gdy jest on nieużywany, minimalizując w ten sposób zagrożenie wciągnięcia sterówki przez wirujące śmigło.





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



pół-miękki wkład z żyłki

sztywny wkład z tworzywa

Najmniejszy uchwyt uzyskuje się nie używając żadnego wkładu.



neodymowy magnes Easy Keepera

krętlik zapobiega skręcaniu się linki sterowniczej

szczelina wkładu usztywniającego

wymienny wkład usztywniający

Użytkowanie

Prawidłowy dobór skrzydła i silnika należy do pilota.

DUDEK Paragliders nie bierze odpowiedzialności za wszystkie możliwe kombinacje, ale jeśli się z nami skontaktujesz, postaramy się coś doradzić.

Zakresy wagowe

Każdy rozmiar paralotni certyfikowany jest dla konkretnego zakresu wagowego, który oznacza całkowitą masę startową pilota wraz z uprzężą, silnikiem, 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: napęd 29 kg + skrzydło 6 kg + pilot 87 kg = około 120 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 paliwa, czy spadochronu zapasowego!

System sterowniczy

System sterowniczy składa się z następujących elementów:

- TEA (Torque Effect Adjuster) - to w tym przypadku dodatkowa linka w kolorze czerwonym z doczepionym metalowym owalem. System działa automatycznie po założeniu linki TEA na odpowiednią stronę w zależności od kierunku działania momentu skręcającego.
- 2D - wielofunkcyjny system sterowniczy.
- Tradycyjny trymer.
- Tradycyjny speed system

Ważne: Przed pierwszym użyciem należy sprawdzić czy linki sterownicze i bloczki są ustawione w konfiguracji górnego czy dolnego podwieszenia i ewentualnie

dostosować je do własnych potrzeb.

Ustawienie długości sterówek, pozycji bloczka sterowniczego i speed systemu

Możliwe są aż trzy pozycje montażu bloczka sterowniczego. Fabrycznie zamontowany jest on na taśmach nośnych w pozycji pośredniej (czyli pomiędzy punktem górnym a dolnym).

Na głównych linkach sterowniczych są zaznaczone punkty, wyznaczające miejsca dowiązania uchwytu sterowniczego dla pozycji pośredniej bloczka sterowniczego. W zależności od miejsca zamocowania bloczka należy odpowiednio dopasować długość linek sterowniczych.

Praktycznie zmiana pozycji bloczka z pozycji pośredniej (2) na najwyższą (1) nie wymaga regulacji długości linek sterowniczych. Pozycja niższa (3) będzie zdecydowanie wymagała wydłużenia linek

sterowniczych o odległość między pozycją bloczka pośrednią (2) a najniższą (3).

Możliwa jest także regulacja wysokości mocowania magnesów Easy Keepera na taśmach nośnych. Przy najwyższej pozycji bloczka magnes jest także w swym najwyższym położeniu, natomiast przy niższym położeniu bloczka magnes montuje się w niższych pozycjach, jak widać na zdjęciu.

Długość linek sterowniczych należy regulować w taki sposób aby w trybie maksymalnej prędkości (odpuszczone trymery i całkowicie wciśnięty speed) linki sterownicze nie oddziaływały na krawędź splywu.

Progresja linek sterowniczych, czyli różnica długości między linką centralną przechodzącą przez bloczek a zewnętrzną (żółtą) jest wyregulowana standardowo i zasadniczo nie powinna być zmieniana.

Wyjątkowo można dopasować progresję do własnych preferencji ale w granicach maksymalnie +/- 3cm i z uwzględnieniem zasad opisanych powyżej.

Zanim polecisz z napędem, zalecamy wykonanie prób „na sucho”. Należy w tym celu podwiesić cały napęd (używając taśm lub lin), usiąść w uprzęży i poprosić drugą osobę o naciągnięcie taśm nośnych skrzydła do góry. Musisz być pewien, że w locie zawsze dosięgniesz do sterówek, nawet jeśli pęd powietrza zdmuchnie je do tyłu.

Będąc w ten sposób podwieszonym należy również dopasować długość linki speed systemu. Belka przyspieszacza, gdy nie jest używana, nie powinna naciągać linek (i taśm) systemu, ani nie powinna zbyt daleko zwisać, gdyż może wpaść w pracujące śmigło.

Dodatkową metodą sprawdzenia całej

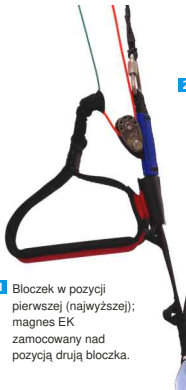
konfiguracji jest wybranie się na miejsce startu. Wiatr powinien być jednostajny o prędkości ok. 3 m/s. Z wyłączonym napędem na plecach podnieś skrzydło nad głowę. Kiedy się ustabilizuje, sprawdź czy linki sterownicze są całkiem odpuszczone i nie ściągają krawędzi spływu. Powinny mieć kilka centymetrów luzu, zanim zaczną pracować.

Pamiętaj, że bezpieczniej jest ustawić linki sterownicze z większym luzem niż ze zbyt małym. Dopilnuj żeby ustawienie było symetryczne.

Ważne: Źle wyregulowane linki sterownicze mogą powodować błędne odczucia pracy skrzydła a w przypadku, gdy są zbyt krótkie mogą powodować groźne podwinięcia w locie przyspieszonym.

Inne systemy

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



- 1** Błoczek w pozycji pierwszej (najwyższej); magnes EK zamocowany nad pozycją drują błoczka.

- 2** Błoczek w pozycji drugiej (pośredniej); magnes EK zamocowany nad klamrą trymera.



- 3** Błoczek w pozycji trzeciej (najniższej); magnes EK zamocowany nad klamrą trymera.



Pierwsze Loty

Dla dobrego poznania skrzydła pierwsze loty zalecamy wykonywać z trymerami ustawionymi w pozycjach wolnych (tryмеры zaciągnięte lub nieznacznie 2-3 cm odpuszczone), bo wtedy Nucleon 4 zachowuje się bardziej jak skrzydło konwencjonalne.

Kiedy już w pełni zapoznasz się ze skrzydłem, spróbuj poeksperymentować z szybszym ustawieniem trymerów i przyspieszaczem. Wykorzystaj całą dodatkową prędkość i dynamikę jaką daje ci Nucleon 4.

Ważne: Przed każdym startem niezbędny jest dokładny przegląd skrzydła, uprząży i napędu.

Start klasyczny w ciszy

Nawet kiedy wydaje się, że nie ma wiatru,

rzadko rzeczywiście tak jest. Dla PPG jest bardzo ważne, żeby start i wznoszenie wykonać pod wiatr. Zmniejsza to zagrożenie utraty prędkości podczas stromego przechodzenia przez gradient wiatru. Szczególną uwagę należy zwrócić na drzewa, przewody energetyczne i inne przeszkody, również pod kątem tworzenia przez nie rotorów.

Przygotowanie skrzydła

Paralotnię rozłóż po zawietrznej stronie napędu, tak by linki były rozciągnięte na całą długość i skierowane ku środkowi napędu. Tryмеры w pozycji całkowicie zaciągniętej (0) lub nieznacznie odpuszczonej (2 do 3 cm) w zależności od preferencji i masy pilota (podziałka trymera jest rozmieszczona co trzy centymetry). W mocniejszych warunkach mogą być wskazane szybsze ustawienia trymera. Upewnij się, że rozgrzewasz silnik, stojąc

pod wiatr względem skrzydła. Przed wpięciem się w taśmy zatrzymaj silnik. Teraz przeprowadź kontrolę.

Sprawdź czy:

- Kask jest włożony i zapięty?
- Tryмеры są ustawione?
- Nic nie wejdzie w śmigło?
- Speed system chodzi swobodnie i niczemu nie przeszkadza?
- Uchwyty i linki sterownicze są swobodne i nie poskręcane?
- Silnik daje pełną moc?
- Przestrzeń do startu jest wolna?

Gdy już jesteś pewien, że wszystko jest w porządku, należy przypiąć skrzydło do uprząży napędu.

Równomiernie ciągnąc za obie taśmy "A"

należy ruszyć do przodu. Skrzydło praktycznie nie wykazuje tendencji do wyprzedzania pilota, więc tak często spotykane przy startach frontszale tu zdarzają się rzadko. Zamiast tego skrzydło jakby czekało, aż je dogonisz.

Od tej chwili powinieneś sterować skrzydłem będąc odwrócony do przodu, bez obracania się na boki. Kiedy skrzydło jest nisko za tobą, a ty się w tym momencie obrócisz, część linek może dostać się w śmigło. Jednak przewrócenie się na plecy i silnik jest groźne (i kosztowne), więc należy tego unikać za wszelką cenę, nawet kilku uszkodzonych linek!

Podczas startu, kiedy czujesz jednakowe napięcie na obu taśmach, wciśnij gaz całkowicie i przechyl się w tył, przeciwdziałając ciągowi silnika, tak żeby popychał cię do przodu a nie w dół do ziemi. Najlepiej przy starcie nie używać

sterówek i pozwolić skrzydłu wstać tak jak leży. Jeśli zaczniesz schodzić z kierunku, należy mocniej pociągnąć przeciwną taśmę i jednocześnie podbiec do środka skrzydła, cały czas utrzymując stały kierunek startu. Jeśli wiatr osłabnie, mocniej pociągnij za taśmy.

Jeśli paralotnia opadnie w bok lub do tyłu zbyt daleko, żeby ją jeszcze wynieść nad głowę, wyłącz silnik, przerwij start i ponownie oceń warunki.

W miarę wstawania skrzydła zmniejsza się opór i powinno ono ustabilizować się nad głową bez przelatywania do przodu. To jest najlepszy moment żeby sprawdzić czy jest dobrze wypełnione a linki nie są splątane, jednak należy to zrobić bez zatrzymywania się i bez obracania. Kiedy poczujesz, że opór na taśmach się zmniejsza, przyspiesz bieg i wypuść z rąk taśmy. Sprawdź czy na sterówkach jest już opór i zależnie od

potrzeb użyj ich do skorygowania kierunku czy zwiększenia siły nośnej przy oderwaniu.

Pamiętaj:

- Jeśli koszt twojego napędu jest zbyt elastyczny, taśmy naciągnięte podczas startu mogą odkształcić go tak, że zahaczy o śmigło. Sprawdź przed dodaniem gazu czy linki odczepiły się od kosza.
- Wszelkie sterowanie skrzydłem powinno być płynne.
- Nie próbuj startować, dopóki nie masz skrzydła nad głową. Jeśli dodasz gazu w innej pozycji, mogą pojawić się niebezpieczne wahania.
- Nie siadaj w uprzęży dopóki nie jesteś pewny, że lecisz!
- Im szybsze jest ustawienie trymerów,

tym bardziej trzeba ściągnąć hamulce do oderwania.

- Im niższe są punkty podwieszenia napędu, tym łatwiej wystartować.

Start alpejski w silnym wietrze

Start odwrócony można wykonywać trzymając w jednej ręce obie taśmy i jeden uchwyt sterowniczy, a w drugiej drugi uchwyt i gaz. Przy dobrym wietrze to jest najlepsza metoda startu.

Przy słabszym, z powodu trudności w bieganiu tyłem z napędem na plecach, lepiej będzie startować klasycznie. Rozsądnie jest nie podnosić skrzydła dopóki nie jesteś zdecydowany na start, zwłaszcza jeśli jest już przypięte do napędu.

Położ zwinięte skrzydło krawędzią splywu do wiatru. Rozwiń je tak, żebyś mógł znaleźć taśmy oraz sprawdzić, czy żadna

linka nie jest przerzucona przez krawędź natarcia. Rozciągnij taśmy pod wiatr, oddzielając prawą od lewej.

Sugerujemy, żebyś od razu obrócił taśmy tak jak będziesz się obracał podczas startu i położył jedną na drugiej, tylnymi taśmami do góry. Warto tak zrobić dlatego, że po przypięciu taśm kosz napędu praktycznie uniemożliwia obrót bez pomocy (kiedy skrzydło leży na ziemi).

Teraz przeprowadź kontrolę przedstartową.

Po uruchomieniu i rozgrzaniu silnika należy założyć napęd, obrócić się twarzą do skrzydła, podejść do taśm i wpiąć je w odpowiednie karabinki.

Używając przednich i tylnych taśm należy otworzyć wloty komór. Zalecane jest krótkie podniesienie skrzydła dla sprawdzenia czy linki nie są splątane. Trzymając taśmy, uchwyty sterownicze i gaz jak opisano

wyżej, pociągnij przednie taśmy i podnieś skrzydło nad głowę. Nucleon 4 bardzo łatwo wychodzi w górę i czasami może wymagać delikatnego przyhamowania sterówkami.

Kiedy paralotnia jest nad głową, obracasz się, dodajesz gazu i startujesz. Tak samo jak przy starcie klasycznym musisz znaleźć takie ustawienie trymerów, mocy i hamulców, które dadzą najlepszą prędkość wznoszenia i postępową.

Pamiętaj:

- Startujesz ze skrzyżowanymi rękoma. Musisz doskonale opanować tę technikę, zanim spróbujesz startować tak z napędem.
- Wszelkie sterowanie skrzydłem powinno być płynne.
- Nie próbuj startować, dopóki nie masz skrzydła nad głową. Jeśli dodasz gazu

w innej pozycji, mogą pojawić się niebezpieczne wahania.

- Nie siadaj w uprzęży dopóki nie jesteś pewny, że lecisz!
- Im szybsze jest ustawienie trymerów, tym bardziej trzeba ściągnąć hamulce do oderwania.

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

Wznoszenie

Kiedy bezpiecznie oderwiesz się od ziemi, dalej leć pod wiatr, używając linek sterowniczych do kontroli prędkości wznoszenia. Nie próbuj lecieć zbyt stromo - próba użycia hamulców do uzyskania większego wznoszenia tylko je pogorszy, stwarzając dodatkowy opór, a przy całkowitym otwarciu przepustnicy może nawet spowodować przeciągnięcie.

W locie z napędem Nucleon 4 zachowuje się bardziej jak samolot niż paralotnia, i dobrze jest myśleć o nim w taki sposób. Jeżeli nie ma przeszkód terenowych, bezpieczniej jest (i często bardziej efektywnie) lecieć po starcie poziomo, rozpędzając skrzydło, zanim uzyskana prędkość zamienimy krótkim ruchem sterówek w szybkie wznoszenie.

Innym powodem, dla którego nie warto wznosić się zbyt stromo, jest ryzyko

związane z awarią silnika na małej wysokości. Choć Nucleon 4 nie zostanie tak bardzo z tyłu, jak w stromym wznoszeniu robią to konwencjonalne paralotnie, niewielka prędkość postępową łatwiej doprowadzi do przeciągnięcia. Gdyby w trakcie startu zgasł ci silnik, musisz być w stanie normalnie wylądować, więc zawsze lataj z bezpiecznym zapasem prędkości.

W zależności od geometrii napędu, po starcie może się ujawnić moment obrotowy śmigła. Będzie chciał cię skręcać, więc przeciwdziałaj temu odpowiednią sterówką. Nucleon 4 jest wyposażony w automatycznie działającą linkę TEA (Torque Effect Adjuster). Niesymetryczny montaż TEA umożliwia przeciwdziałanie momentowi skręcającemu.

Przy stromym wznoszeniu na wolnym ustawieniu trymerów i dużej mocy, pamiętaj

o ryzyku przeciągnięcia.

Z powodu właściwej dla wszystkich PPG dużej odległości w pionie między osią ciągu a cięciwą skrzydła, zakres w jakim bezpiecznie możesz operować mocą jest ściśle związany z twoim sprzętem i umiejętnościami.

Wahania spowodowane pracą napędu

Pewne konfiguracje masy napędu, jego mocy oraz wielkości śmigła mogą powodować wahania, podczas których moment obrotowy śmigła podnosi pilota w jedną stronę, ten pod wpływem ciężaru opada i zaraz ponownie jest podrywany w górę.

Aby temu zapobiec, możesz:

- zmienić otwarcie przepustnicy oraz/lub
- użyć system TEA, montując linkę po przeciwnej stronie w stosunku do

efektu skręcającego oraz/lub

- przemieścić w uprząży swój środek ciężkości na drugą stronę.

Najlepszym i najszybszym sposobem jest przechylenie się w uprząży. Takie oscylacje zazwyczaj występują przy dużej mocy - im większa moc i średnica śmigła, tym większe wahania. Do tego często zdarza się, że spóźnione reakcje pilota jeszcze potęgują rozbujanie. W takim przypadku problem powinno załatwić zmniejszenie gazu i odpuszczenie sterówek.

Szczególnie mniej doświadczeni piloci przesadzają ze sterowaniem. Nazywa się to oscylacją wymuszoną przez pilota, a prostym sposobem na nią jest zostawienie linek sterowniczych w spokoju.

Linka TEA (Torque Effect Adjuster) system działa automatycznie po założeniu linki na odpowiednią stronę w zależności od

kierunku działania momentu skręcającego w twoim napędzie.

Pierwsze loty wykonaj bez montażu TEA, sprawdź czy występujący w twoim napędzie moment skręcający jest na tyle istotny aby występowała potrzeba montażu linki TEA.

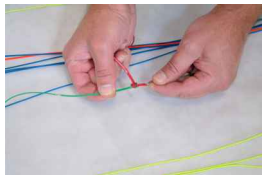
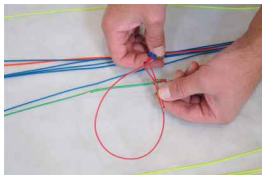
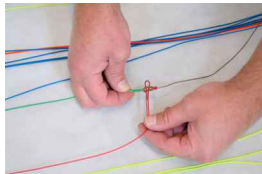
Prawidłowy montaż linki TEA przedstawiają zdjęcia na następnych stronach.

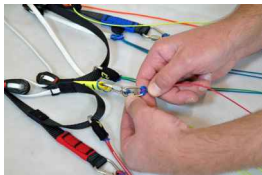
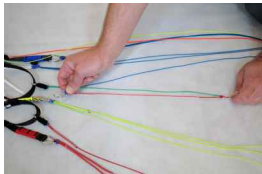
Lot poziomy

Kiedy po starcie wyjdiesz na bezpieczną wysokość i chcesz odejść na trasę, skreśl we właściwym kierunku. Teraz możesz zwolnić trymery i całkowicie odpuścić sterówki. Jeśli warunki są turbulентne, może ci być trudno się na to zdecydować, jednak im większe są prędkości, tym bardziej Nucleon 4 jest stabilny - dlatego naprawdę możesz poluzować linki sterownicze i cieszyć się lotem.

Ważne: Piloci którzy wcześniej latali na paralotniach do latania swobodnego, mogą mieć nawyk trzymania sterówek lekko zaciągniętych. Taka technika umożliwiająca szybką reakcję na zachowanie skrzydła i ograniczająca opadanie, nie jest wskazana przy lataniu na paralotniach z profilem samostatecznym. Przez zaciągnięcie sterówek profil Nucleona traci swoje samostateczne właściwości.

Jeśli masz wariometr czy wysokościomierz - obserwuj go. W locie poziomym bardzo łatwo niezauważalnie przejść na wznoszenie. Przyrządy pomogą ci zoptymalizować prędkość, zmniejszyć opory i zużycie paliwa. Znajomość aktualnych warunków, wiatrów na różnych wysokościach i inteligentne korzystanie z termiki, czy noszeń żaglowych pozwoli na znaczne zmniejszenie zużycia paliwa i zwiększenie zasięgu lotu.





Używanie trymerów i przyspieszacza

Samostateczny profil Nucleona pozwala na korzystanie z bardzo dużego zakresu pracy trymerów i przyspieszacza. Eksperymentuj z wszystkimi ustawieniami, byle tylko na bezpiecznej wysokości. Trymery są podstawowym przyrządem sterowniczym. Pomimo iż zasady użytkowania trymerów są powszechnie znane, chcemy zwrócić uwagę na podstawowe reguły związane z bezpieczeństwem.

Ważne: Trymery zawsze należy odpuszczać (aktywować) symetrycznie. Całkowite odpuszczenie tylko lewego lub tylko prawego trymera spowoduje wejście paralotni w zakręt, a w skrajnych przypadkach może doprowadzić nawet do spirali. Czas reakcji skrzydła na niesymetryczne ustawienie trymera w dużej mierze zależy od modelu i aktualnej całkowitej masy startowej (im wyższa

masa, tym szybsze reakcje). Jedynym odstępstwem od zasady symetrycznego operowania trymerami są drobne niesymetryczności ustawień służące do korekty kierunku lotu.

Gdy chcesz odpuścić trymery, postępuj zgodnie z poniższą procedurą:

- uchwycić klamry trymera w dłonie,
- kciukami naciśnij na języczki blokujące klamer,
- kiedy poczujesz, że obie blokady puściły, pozwól na kontrolowane wysuwanie się taśm trymerów ku górze.
- Dzięki takiej procedurze będziesz mógł odpuszczać trymery w takim stopniu w jakim zamierzałeś w sposób kontrolowany.

Ważne: Zaciąganie trymerów również

przeprowadzaj symetrycznie po obu stronach równocześnie.

W przypadku niesymetrycznego odpuszczenia trymera:

- skoryguj kierunek lotu za pomocą sterówki,
- odpuść drugi trymer (jeżeli wysokość na to pozwala), lub zaciągnij trymer wcześniej odpuszczony.

Ważne: Trymery uruchamiaj na bezpiecznej wysokości, która w przypadku błędu da ci czas na odpowiednią reakcję.

Ważne: Szybkie odpuszczenie trymerów powoduje gwałtowny przyrost prędkości postępowej jak również prędkości opadania! Może to być dużym zaskoczeniem dla mniej doświadczonego pilota, szczególnie na małej wysokości.

Trymer a samostateczność

W Nucleon 4 trymer powoduje nieznaczną zmianę geometrii profilu. W pozycji trymera zaciągniętego profil przyjmuje formę bardziej nośną ze zmniejszoną samostatecznością. W miarę odpuszczania trymera samostateczność jest zwiększana.

Zawsze przy zwiększonej prędkości, czy to z trymerami otwartymi, czy dodatkowo z użyciem belki speed, należy wykonywać ruchy sterujące bardzo płynnie bez gwałtownego szarpania. W locie przyspieszonym płat skrzydła samostatecznego często pozbawiony jest podparcia w postaci tylnych rzędów linek – są one luźne. Gwałtowne szarpanie za sterówkę powoduje zmianę rozkładu ciśnienia i wyważenia profilu aerodynamicznego. Dochodzi do „wywrócenia” profilu w przód i w efekcie do gwałtownego podwinięcia.

Przy wolniejszych ustawieniach trymerów zmniejsza się opadanie, a sterowanie robi się lżejsze, dzięki czemu możliwe jest skuteczne wykorzystanie termiki.

Przestuduj rysunki, które pokazują ruch trymerów i speeda oraz sposób montażu przyspieszacza. Jest tam również pokazany wpływ, jaki na kształt skrzydła mają różne ustawienia.

Pamiętaj:

- Trymery są kolejnym elementem, który dochodzi do przeglądu przedstartowego!
- Jeśli ich ustawienie będzie niesymetryczne, skrzydło zacznie skręcać.

Speed system

Speed działa w Nucleonie dokładnie tak

samo i w takim samym zakresie jak odpuszczanie trymerów. Można używać ich zamiennie w rozmaitych proporcjach w zależności od potrzeb (z uwzględnieniem opisanych w dalszej części wymagań dotyczących sterowania w zależności od trybu prędkości).

Ważne: W spokojnym powietrzu Speed system można używać w każdej pozycji trymerów! Wzrost prędkości wiatru i turbulencji należą do oceny pilota, który przed podjęciem jakiegokolwiek decyzji powinien oszacować gdzie leżą granice bezpieczeństwa.

Rozróżnić można trzy podstawowe konfiguracje prędkościowe (związane z ustawieniem trymerów i użyciem speed systemu):

- **tryb wolny** (zaciągnięte trymery),
- **tryb przyspieszony** (odpuszczone trymery lub wciśnięty speed),
- **tryb maksymalnej prędkości** (odpuszczone trymery i wciśnięty speed).

Lot – trymery zaciągnięte (tryb wolny):

Sterujesz za pomocą głównych sterówek ciągnąc je w dół wzdłuż ciała lub na zewnątrz od siebie, zmieniając w ten sposób stopień progresji i tym samym pochylenie w zakręcie.

- Ruch sterujący wzdłuż ciała – większa progresja, ostrzejsze zakręty.

- Ruch sterujący na zewnątrz od siebie – mniejsza progresja, zakręt bardziej płaski.
- Technika łączona – ręka wprowadzająca w zakręt prowadzona wzdłuż ciała, ręka przeciwna wysunięta na zewnątrz w celu podpierania części centralnej skrzydła i wykonywania ewentualnych korekt.

Lot – trymery odpuszczone lub wciśnięty speed (tryb przyspieszony)

W trakcie przelotu do korekty kierunku zdecydowanie zalecane jest używanie uchwytu TST. W ten sposób sterownie odbywa się tylko i wyłącznie końcówką skrzydła, czyli zewnętrzną częścią systemu sterowania podobnie jak w systemie TCL (Tip Control Line). Takie sterowanie najmniej ingeruje w profil samostateczny, co gwarantuje bezpieczeństwo a

sterowanie jest efektywne. Czasami może występować efekt małych zewnętrznych klap. To zjawisko nie jest niebezpieczne, nie powoduje nawet zmiany kierunku, pod warunkiem, że pilot nie utrzymuje zaciągnięcia linki sterowniczej przez dłuższy czas i nie dopuszcza aby podwinicie się pogłębiało. W przypadku występowania podwinień, należy zmniejszyć prędkość poprzez częściowe zaciągnięcie trymera lub odpuszczenie belki speed.

Sterowanie jest również możliwe samym uchwytem z krótkim ruchem sterującym wzdłuż ciała (większa progresja). Nie należy gwałtownie szarpać za uchwyt i w żadnym wypadku nie można oddziaływać na wewnętrzną (pomarańczową) linkę sterowania 2D.

Tryb wolny

Trymery całkowicie zaciągnięte (0)
Speed nieaktywny

- najmniejsza prędkość
- najmniejsze opadanie
- loty termiczne

Długość taśm*:

- A - 525
- A' - 507
- B - 489
- C - 472
- D - 455

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



Tryb przyspieszony

- speed system

Trymery całkowicie zaciągnięte (0)
Speed aktywny

- zwiększona prędkość

Długość taśm*:

- A - 350
- A' - 360
- B - 370
- C - 413
- D - 455

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

Tryb przyspieszony

- trymer

Trymery całkowicie odpuszczone

Speed nieaktywny

- zwiększona prędkość

Długość taśm*:

A - 525

A' - 530

B - 535

C - 565

D - 595

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



Tryb maksymalnej prędkości

Trymery całkowicie odpuszczone

Speed aktywny

- największa prędkość

Długość taśm*:

A - 350

A' - 383

B - 416

C - 506

D - 595

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

Loty z maksymalnymi prędkościami – trymery odpuszczone i wciśnięty speed (tryb maksymalnej prędkości):

Do sterowania na pełnym speedzie należy używać tylko i wyłącznie uchwytu TST. Ten sposób sterowania nie powoduje zmiany profilu samostatecznego, gwarantuje bezpieczeństwo i jest efektywny.

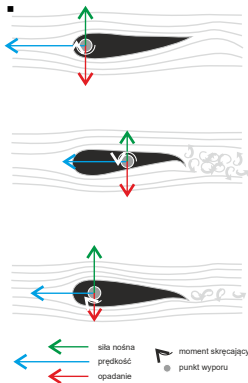
Ważne: Najbezpieczniejszą metodą zmiany kierunku przy dużych prędkościach jest używanie uchwytu TST, a następnie (w kolejności bezpieczeństwa) zewnętrznych linek systemu sterowania 2D. Wszelkie ruchy sterujące powinny odbywać się spokojnie i płynnie bez gwałtownych reakcji w postaci szarpania lub gwałtownego głębokiego zaciągania elementów sterujących. Takie działanie może powodować dynamiczne zmiany rozkładu ciśnienia na profilu aerodynamicznym i tym samym zakłócenie jego pracy.

Wpływ użycia sterówek na efektywność profilu samostatecznego

Piloci przyzwyczajeni do latania na skrzydłach z profilem klasycznym, mają tendencję do "aktywnego" latania ze sterówkami stale naprężonymi. Latanie z tą manierą na skrzydle z profilem samostatecznym jest nieskuteczne i może być niebezpieczne.

Podstawowa zasada latania na samostatkach brzmi: **Im bardziej turbulentnie, tym mocniej odpuść trymery i ogranicz stosowanie sterówek, szczególnie gdy wciśnięta jest belka speed.**

Do sterowania paralotnią w tym wypadku efektywniej jest używać systemów typu TST, które zostały skonstruowane specjalnie do stosowania w tej konfiguracji trymerów i speeda. Problem ilustrują ryciny na następnej stronie.



Odpuszczone trymery bez użycia sterówek

Typowe ustawienie pozwalające na szybkie i bezpieczne loty. Punkt wyporu profilu przesuwają się do przodu, niemal uniemożliwiając frontowe podwinięcia. Moment skręcający zwiększa kąt natarcia.

Odpuszczone trymery z zaciągniętymi sterówkami

Nawet nieduże zaciągnięcie sterówek (zwłaszcza przy pełnym speedzie) powoduje przesunięcie środka wyporu do tyłu a moment skręcający zmniejsza kąt natarcia. Dodatkowo tworzą się znaczne zaburzenia opływu. W szczególnych przypadkach może to doprowadzić do podwinięcia. Używanie sterówek bywa konieczne do korygowania kierunku lotu, niemniej przy locie na wprost sterówki powinny być całkowicie odpuszczone, w

przeciwnym wypadku funkcja samostateczności nie jest aktywna.

Zaciągnięte trymery

Użycie sterówek w tej konfiguracji jest typowym sposobem sterowania i nie powoduje zagrożeń. Ta konfiguracja stosowana jest podczas latania w termice. Skrzydło działa podobnie do skrzydła z profilem klasycznym z trochę większą odpornością na podwinięcia.

Obok przedstawione są podstawowe sposoby sterowania przy użyciu systemu 2D. Pokazane na rysunkach przykłady nie są wyczerpującym kompendium - istnieje wiele innych konfiguracji pośrednich i od pilota zależy jaki sposób sterowania w konkretnych sytuacjach będzie dla niego najwłaściwszy.

Sterowanie typu 2D różni się dość istotnie od klasycznego systemu sterowania. Możliwości jakie daje są szczególnie cenne dla pilotów latających w zawodach sportowych. 2D daje pilotowi dużo większą kontrolę nad skrzydłem, ale z drugiej strony wymaga nabycia nowych (odmiennych) odruchów.

Pilot powinien poświęcić czas na poznanie możliwości i wypracowanie własnych technik pilotażu, zanim przystąpi do latania z systemem 2D w tak wymagających okolicznościach jak zawody sportowe.



1
Zwykły zakręt - zaciągnij sterówkę w dół



2
Zwykłe przyhamowanie - zaciągnij obie sterówki w dół



3
Mocne przyhamowanie centralną częścią - zaciągnij obie sterówki w bok



4
Bardzo mocne przyhamowanie centralną częścią - zaciągnij w dół wewnętrzne linki



5
Klasyczny zakręt - zaciągnij zewnętrzną linkę TCL



6
Głęboki zakręt - zaciągnij sterówkę w dół, a z przeciwnej strony lekko w bok

Istnieją dwa sposoby lądowania: z włączonym lub wyłączonym silnikiem.

Lądowanie z wyłączonym silnikiem

Na wysokości ok. 50 m wyłącz silnik i szybuj jak na normalnej paralotni. Zmniejsza to ryzyko uszkodzenia śmigła, ale za to masz tylko jedną próbę - musi się udać od razu!

Trymer ustaw w pozycji całkowicie zaciągniętej (0) lub nieznacznie odpuszczonej (2 do 3 cm) w zależności od preferencji i masy pilota.

Ponieważ obciążenie powierzchni w przypadku Nucleona będzie zwykle większe niż dla rekreacyjnych paralotni paramotorowych, to zdecydowanie nie zalecamy podejścia do lądowania na skrzydło zahamowanym (z małą prędkością). Należy stosować lądowanie z pełnej prędkości (sterówki odpuszczone) z

tak zwanym wybraniem „flare” nad ziemią. Nucleon bardzo dobrze zamienia prędkość postępową na lot poziomy po delikatnym zaciągnięciu sterówek tuż nad ziemią ze stopniowym wyhamowywaniem. Na końcu lotu poziomego następuje zatrzymanie i delikatne przyziemienie.

Lądowanie z pracującym silnikiem

Z silnikiem na jałowych obrotach zniżaj się w płaskim podejściu, a kiedy zbliżysz się do ziemi wyrównaj i wytrać prędkość zanim zahamujesz do przyziemienia. Kiedy dotkniesz nogami ziemi, wyłącz silnik.

Zaletą tej metody jest oczywiście możliwość powtórzenia lądowania jeśli cokolwiek pójdzie nie tak. Jeśli jednak zapomnisz o wyłączeniu zapłonu przed opadnięciem skrzydła, to wzrośnie ryzyko uszkodzenia śmigła, oraz zagrożenia związane z przewróceniem się przy

pracującym silniku, zaplątaniem linek w śmigło itd.

Pamiętaj:

- Jeśli to możliwe, przed startem zapoznaj się z lądowiskiem.
- Zanim zaczniesz planować podejście, sprawdź kierunek wiatru.
- Na lądowanie z wyłączonym silnikiem potrzebujesz mniej miejsca.
- Jeśli masz wątpliwości, ćwicz lądowania dopóki nie poczujesz się pewnie.

Loty swobodne - bez napędu

Chociaż zgodnie z założeniami konstrukcyjnymi Nucleon 4 jest szybką paralotnią do latania z napędem, zaskakująco dobrze sprawdza się również jako paralotnia klasyczna i może być użytkowana bez żadnych przeróbek także w ten sposób.

Główną różnicą między Nucleonem a innymi paralotniami jest to, że dzięki zwiększonej odporności na podwinięcia (zarówno przy starcie jak i w locie) oraz większemu zakresowi prędkości użytkowych, można nią bezpiecznie latać także w mocniejszych warunkach. Generalnie im większa jest prędkość lotu, tym stabilniejsze staje się skrzydło.

Zasady startu, lotu i lądowania w lotach z napędem nie różnią się znacząco od tych, które obowiązują podczas wykonywania lotów swobodnych, dlatego w tym

podręczniku nie opisujemy ich szczegółowo.

Ważne: Zawsze w trakcie startu w odpowiednim stopniu wyość skrzydło nad głowę. Zastosowany w Nucleon 4 profil samostateczny powoduje tendencje do zwiększania kąta natarcia. W związku z tym skrzydło może pozostawać z tyłu za pilotem, jeżeli ten element startu zostanie niewłaściwie wykonany.

Holowanie

Nucleon 4 nie jest zaprojektowany jako skrzydło służące do startów za wyciągarką. Zastosowany w tej paralotni profil samostateczny może powodować tendencje do zwiększania kąta natarcia co wiąże się z dużym bezpieczeństwem w normalnym locie lecz może stanowić zagrożenie podczas holowania. Niemniej jednak wykonano na Nucleon 4 wiele

udanych holi.

Ważne: Zalecamy szczególną ostrożność podczas holowania.

Złote zasady:

- Nigdy nie stawiaj napędu po zawietrznej stronie skrzydła.
- Sprawdź, ponownie sprawdź i jeszcze raz sprawdź czy nie masz wycieków paliwa.
- Czy wystarczy ci paliwa na lot? Lepiej mieć za dużo niż za mało!
- Sprawdź, czy w uprzęży nie ma niczego luźnego, co podczas lotu mogłoby wypaść czy wejść w śmigło.
- Jeśli odkryjesz problem, nieważne jak mały, załatw go OD RAZU!
- Zawsze zakładaj i dociągaj kask zanim wejdziesz w uprzęż.
- Za każdym razem przeprowadzaj pełny przegląd przedstartowy.
- Po lądowaniu kontroluj skrzydło, stojąc twarzą w kierunku lotu, aby linki nie weszły w śmigło. Obracaj się tylko wtedy, gdy grozi ci upadek na plecy.
- Nie szukaj kłopotów, nie pchaj się nad wodę, między drzewa, druty itp., bo przy awarii silnika będziesz bezradny.
- Pamiętaj o turbulencjach spowodowanych przez inne paralotnie czy nawet przez własną, szczególnie na małych wysokościach.
- Nie jest rozsądnie wypuszczać sterówki z rąk poniżej 100 m nad ziemią - ewentualna awaria silnika może wymagać natychmiastowej reakcji.
- Nigdy nie ufaj silnikowi, bo może stanąć w każdej chwili. Lataj tak, jakby miał to właśnie zrobić.
- Z wyjątkiem unikania kolizji nie należy wykonywać ostrych zakrętów w kierunku przeciwnym do momentu obrotowego. Szczególnie przy wznoszeniu można wtedy przeciągnąć skrzydło i wejść w negatywkę.
- Na małych wysokościach nie lataj z wiatrem bardzo zawęża to twoje pole wyboru!
- Nie czekaj, aż problem się rozwinie - każda zmiana dźwięku pracy silnika czy drgania mogą być oznaką kłopotów. Wyląduj i sprawdź to.
- Bądź pewny swojej nawigacji.
- Pamiętaj, że nie każdy lubi hałas twojego silnika. Nie strasz zwierząt.

Uszy

Do obustronnego podwinięcia zewnętrznych komór paralotni można doprowadzić przez równoczesne zaciągnięcie zewnętrznych linek z taśmy A' (neoprenowa obszywka) 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. Wykonanie

uszu z trymerami ustawionymi w pozycji odpuszczonej jest bardzo utrudnione ze względu na stabilizację profilu samostatecznego.

Ważne: Nie wykonuj uszu, będąc w fazie wznoszenia z użyciem napędu, gdyż duży opór spowodowany uszami może wywołać nadmierny wzrost kąta natarcia i doprowadzić do spadochronowania. Zakładanie uszu podczas wznoszenia się jest bezcelowe.

B-Sztal

B-sztal można wykonywać jedynie z trymerami ustawionymi w pozycji całkowicie zaciągniętej (tj. poz.'0').

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 całe

swojej długości na rzędzie B, opływ powietrza zostanie zakłócony i zmniejszy się powierzchnia skrzydła. Prędkość postępowania 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 obydwojma 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

Nucleon 4 jest zwrotnym skrzydłem i wprowadzenie go w spiralę następuje bardzo szybko i może być dużym zaskoczeniem dla mniej 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, mogąc 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 przy otwartych trymerach manewrów generujących duże przeciążenia (spiralą, dynamiczne wingovery, itp.) jest to niebezpieczne!

Odpuszczenie trymerów powoduje przesunięcie środka obciążenia paralotni w stronę krawędzi natarcia.

Ta zasada dotyczy wszystkich paralotni, ale im więcej samostateczności wykazuje profil skrzydła, tym radykalniej ten efekt się objawia.

W typowej paralotni samostatecznej po odpuszczeniu trymerów ciężar rozkłada się następująco na kolejnych rzędach linek: A=60%, B=30%, C=5%, D=5%.

Przejęcie tak dużej części obciążenia przez rzędy A i B paralotni

samostatecznych (łącznie 90%) skutkuje tak cenioną stabilnością.

Z drugiej jednak strony w połączeniu z dynamicznym manewrem, jakim jest spirala, może niebezpiecznie przesunąć obciążenie zbyt blisko jego dopuszczalnej wartości.

Analogiczna sytuacja występuje również np. podczas wykonywania spirali czy wingoverów przy dużych uszach (big ears). Tu też następuje koncentracja obciążenia na zredukowanej powierzchni skrzydła co w połączeniu z wykonywaniem wysoce dociążających powierzchnię skrzydła manewrów, przesuwa 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

Nucleon 4 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!

Ważne: W związku z dużą odpornością Nucleona na podwinięcia boczne jak i czołowe, nie zaleca się prowokowania takich sytuacji w ogóle, nawet na treningach bezpieczeństwa. Prowokowanie sytuacji niebezpiecznych w sposób standardowy może być bardzo utrudnione a w konsekwencji takiego działania podwinięcia i powrót do stanu niezakłóconego lotu mogą charakteryzować się dużą dynamiką.

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

Podwinięcie boczne (klapa)

Przy ustawieniu trymera w pozycji całkowitego odpuszczenia, jak i przy innych ustawieniach dodatkowo zwiększających

prędkość (trymer + speed system), wystąpienie podwinięcia jest bardzo utrudnione i może być jedynie wynikiem bardzo silnej turbulencji.

W przypadku wystąpienia należy natychmiast w odpowiednim stopniu skontrolować przeciwną sterówką aby utrzymać skrzydło na kierunku lub przynajmniej zmniejszyć skok skrzydła w stronę podwinięcia. W normalnych warunkach z trymerami w pozycji zamkniętej, przy podwinięciach 50-ciu procent rozpiętości, Nucleon 4 samoczynnie wypełnia się. Jeżeli to nie nastąpi, należy wspomóc ten proces sterówką po stronie podwinięcia.

W przypadku, gdy podwinięcie nastąpiło z trymerami w pozycji otwartej lub też z dodatkowo aktywnym speed systemem:

- odpuść natychmiast belkę speed,

- kontroluj kierunek za pomocą sterówek,
- postaraj się jak najszybciej zaciągnąć tryмеры.

Podwinięcie czołowe (frontsztal)

Samostateczny profil Nucleona prawie uniemożliwia wystąpienie tej sytuacji, szczególnie przy większych prędkościach. Nieumiejętne wykonanie tego manewru może spowodować bardzo głębokie podwinięcie, które będzie wymagało reakcji ze strony pilota, poprzez chwilowe i równomierne zaciągnięcie obu linek sterowniczych. W przypadku, gdy tryмеры są aktywne, postępuj jak przy podwinięciu bocznym, tylko symetrycznie.

Przeciągnięcie i spirala negatywna

Może wystąpić w skutek celowego działania lub zaniedbań pilota. Musisz

uważać w trakcie wykonywania lotów z bardzo małymi prędkościami, dopóki nie zaczniesz 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. Nucleon 4 nie wyskakuje nadmiernie do przodu.
- Po założeniu dużych uszu, wciśnij belkę speed systemu. Spowoduje to zwiększenie opadania i większy

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)

Nowoczesne skrzydła w celu zmniejszenia oporu czołowego mają 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 D (niebieska obszywka) lub linek stabilizatora aby sterować paralołnią i bezpiecznie wylądować.

Składanie i przechowywanie

Do budowy paralotni Nucleon 4 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 połówkę 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 czaszę i linki w czystości, jako że kurz może przeniknąć do włókien i skrócić

żywołność 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. Pomiaru 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 spływu. 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

Przeгляд 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 nalogu 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 zgodnie 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, słoną wodę, oraz powstałych podczas transportu i klęsk żywiołowych.

W trosce o środowisko

Paralotniarstwo jest sportem uprawianym na wolnym powietrzu. Wierzymy, 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 uszkodzasz 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:

- DewBag
- 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

Nucleon 4	18	20	22	24	26	28
Dopuszczenie - Identyfikacja ULM	tak	tak	tak	tak	tak	tak
Liczba cel	60	60	60	60	60	60
Powierzchnia w rozłożeniu [m ²]	18,00	20,00	22,00	24,00	26,00	28,00
Powierzchnia w rzucie [m ²]	15,29	16,99	18,68	20,38	22,08	23,78
Rozpiętość w rozłożeniu [m]	10,04	10,58	11,10	11,59	12,07	12,52
Rozpiętość w rzucie [m]	7,93	8,36	8,77	9,15	9,53	9,89
Wydłużenie w rozłożeniu	5,60					
Wydłużenie w rzucie	4,11					
Prędkość postępową [km/h]	min = 28; trym = 42 – 53; max = 67 + - 3					
Najdłuższa cięciwa [mm]	2210,00	2330,00	2443,00	2552,00	2656,00	2756,00
Najkrótsza cięciwa [mm]	552,00	581,00	610,00	637,00	663,00	688,00
Długość linek z taśmami nośnymi [m]	6,02	6,35	6,66	6,96	7,24	7,52
Łączna długość linek [m]	272,90	288,30	302,95	316,95	330,37	343,29
Całkowita masa startowa [kg]	70 – 100	80 – 110	90 - 120	100 - 130	105 – 140	115 – 150
Maksymalna masa startowa – dla doświadczonych [kg]	110*	125*	135*	150*	160*	175*
Dystans między taśmami [cm]	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00
Waga [kg]	-	5,13	5,51	5,82	-	6,63

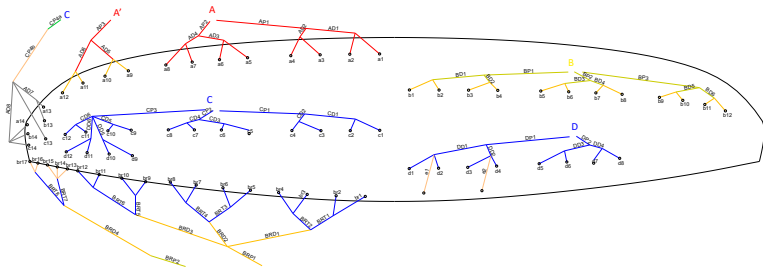


Schemat linek znajduje się na następnej stronie, natomiast tabele długości linek znajdziesz w załącznikach dodanych do tego podręcznika.

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 zaszcycia 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 Nucleon 4, 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!

Do zobaczenia w powietrzu!



Dudek Paragliders

ul. Centralna 2U

86-031 Osielsko, Poland

tel. (+48) 52 324 17 40

www.dudek.eu

info@dudek.eu

