



INSTRUKCJA UŻYTKOWANIA POGO 4

EDYCJA NR 1_10/2020

Spis treści

1. Bezpieczeństwo.....	5
2. Opis.....	5
3. Kokpit	6
4. Kokon	7
5. Speed system	9
6. Instalacja spadochronu ratunkowego	10
7. Anti G-chute	23
8. Regulacja taśm uprzęży	24
9. Kieszenie.....	27
10. Protektor.....	30
11. Połączenie uprzęży z paralotnią.....	32
12. Połączenie uprzęży z urządzeniem holującym.....	32
13. Przygotowanie uprzęży do lotu	33
14. Użycie uprzęży w praktyce	36
15. Czyszczenie i przechowywanie	37
16. Eksploatacja i naprawy	37
17. Dane techniczne	39



Gratulacje!

Dziękujemy za wybór uprzęży Pogo 4. Dołożyliśmy wszelkich starań abyś otrzymał maksymalnie funkcjonalny produkt najwyższej jakości, spełniający wszelkie wymogi bezpieczeństwa. Dokładne zapoznanie się z niniejszą instrukcją pozwoli Ci w pełni wykorzystać możliwości uprzęży Pogo 4 i czerpać wiele radości z każdego lotu. Życzymy Ci wielu godzin bezpiecznie i przyjemnie spędzonych w powietrzu.



1. Bezpieczeństwo

Paralotniarstwo jest sportem potencjalnie niebezpiecznym. Latając na paralotni akceptujesz ryzyko uszkodzenia ciała, a nawet śmierci. Nieumiejętne i niezgodne z przeznaczeniem korzystanie z uprzęży może powiększać to ryzyko. Niezbędne jest posiadanie odpowiednich uprawnień, podstawowa znajomość sprzętu oraz ubezpieczenie. Pilot musi również umieć samodzielnie ocenić warunki pogodowe. Loty należy wykonywać wyłącznie w kasku i z zainstalowanym spadochronem ratunkowym. Przed każdym lotem niezbędna jest kontrola sprzętu pod kątem uszkodzeń i podatności do lotu.

W przypadku jakichkolwiek wątpliwości dotyczących użytkownika uprzęży skontaktuj się ze sprzedawcą lub producentem.

! Dudek Paragliders nie ponosi odpowiedzialności za szkody wynikające z uprawiania paralotniarstwa.

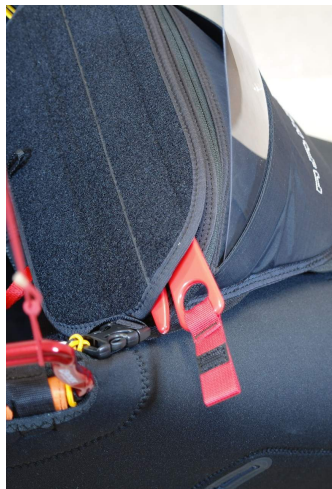
2. Opis

Pogo 4 została zaprojektowana dla pilotów latających cross country i startujących w zawodach przelotowych. Podstawowym celem w tym projekcie było poprawienie komfortu podczas długich przelotów. Dzięki zastosowaniu lekkich materiałów waży ona zaledwie 5,3. kg w rozmiarze M.

Wygodne, wentylowane oparcie i nowe, ergonomiczne siedzisko z profilowaną deską zapewniają maksymalną wygodę podczas lotu. Duży zakres regulacji pozwala na dokładne dopasowanie do indywidualnych upodobań każdego pilota. Nowy układ taśm daje dużą stabilność i znacznie zmniejsza niebezpieczeństwo startu bez zapiętych taśm udowych i taśmy piersiowej. Uprząż została wyposażona w certyfikowany protektor gąbkowo-powietrzny o grubości 15 cm. Zintegrowany kontener na dwa spadochrony ratunkowe znajduje się z tyłu, za protektorem. Uchwyty wyzwalające umieszczone są w łatwo dostępnym miejscu na prawym i lewym boku uprzęży. Kokon chroni pilota przed chłodem i poprawia właściwości aerodynamiczne. Czteropunktowa regulacja jego długości umożliwia również dowolne ustawienie kąta nachylenia podnóżka. Wraz ze zintegrowanym kokpitem wyposażonym w odpinaną szybę jest zapinany jedynie w dwóch punktach. Kokpit posiada dodatkową, odpinaną półkę na przyrządy wyposażoną w łatwo dostępny nóż bezpieczeństwa. System zapinania kokonu "przypomina" o konieczności zapięcia taśmy piersiowej. Pod siedziskiem znajduje się miejsce na pojemnik balastowy. W uprzęży zostały błoczki Ronstan 30 dla poprawy pracy speedsystemu. Zastosowanie samopompującego opływu w tylnej części uprzęży poprawiło właściwości aerodynamiczne i stabilność w locie.

3. Kokpit

Kokpit służy do umieszczenia na nim przyrządów (wariometr, GPS itp.) zaopatrzonych w rzep lub osłonki z rzepem. Dodatkowa półka jest wyposażona w nóż bezpieczeństwa i można ją łatwo zdemontować wraz z przymocowanymi do niej przyrządami. Pod półką znajduje się kieszeń dostępna w czasie lotu. Jest też dodatkowa kieszeń pod spodem przeznaczona na Power bank. Szyba na kokpicie jest odpinana. Kokpit jest zintegrowany z kokonem i nie posiada dodatkowych zapięć.



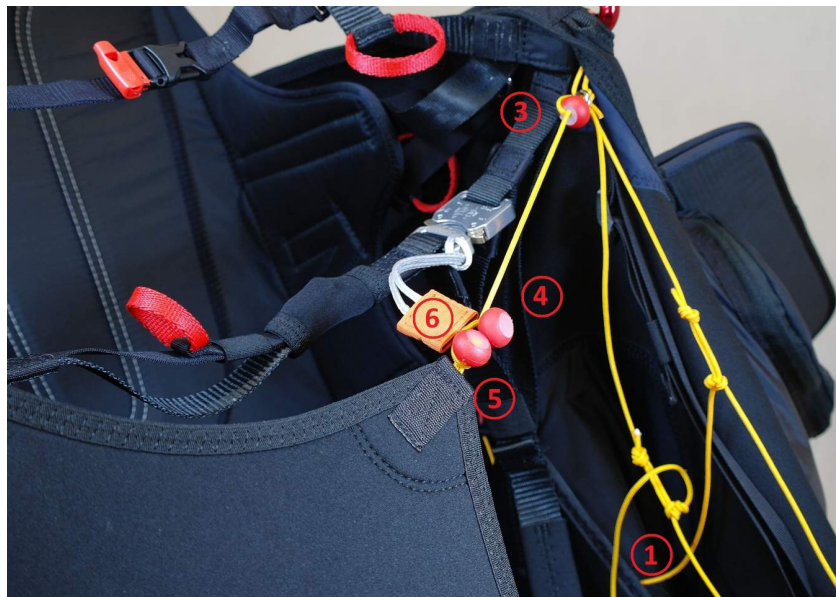
4. Kokon

Kokon poprawia właściwości aerodynamiczne uprzęży i chroni pilota przed chłodem. Wewnątrz niego znajduje się regulowany (odległość od uprzęży / kąt nachylenia) podnóżek oraz dwustopniowa belka speedsystemu. Kokon jest na stałe połączony z uprzęzą i zintegrowany z kokpitem. Zapinany jest jedynie w dwóch punktach. Przód kokonu pompuje się samoczynnie po starcie i w razie potrzeby można z niego łatwo usunąć powietrze np. do pakowania. Długość kokonu i kąt pochylenia podnóżka jest regulowana w punktach 1 i 2.



Długość lewej, górnej linki regulujemy po wcześniejszym wyregulowaniu napięcia prawej części kokonu. Można to zrobić przesuwając czerwoną kulkę 3 aż do uzyskania pożądanego efektu. Prawą część kokonu zapinamy łącząc kulkę 4 i 5 z pętlą taśmy zabezpieczającej 6. Lewą część kokonu zapinamy i regulujemy klamrą 7. Ta część kokonu jest zintegrowana z kokpitem.

i Po zmianie rozstawu karabinków może być niezbędna ponowna regulacja napięcia prawej części kokonu w punktach 3 i 1.



5. Belka speed systemu

Uprząż jest dostarczana z zainstalowaną belką speed systemu. W razie ponownej instalacji linki belki w pierwszej kolejności przełoż przez metalowe kółka po bokach przedniej części siedziska. Następnie przez bloczki w tylnej części siedziska i bloczki Ronstan 30 na oparciu. Końce linek wyprowadź na zewnątrz kokonu przez szczeliny po bokach i załóż metalowe zapięcia do speed systemu. Belkę połącz gumą z podnóżkiem w kokonie. Długość gumy dopasuj tak aby belka była łatwo dostępna w czasie lotu. Aby wyregulować długość linek należy podwiesić się w uprząży używając do tego celu taśm nośnych paralotni. Wyreguluj tak aby przy maksymalnym wciśnięciu belki bloczki na taśmach nośnych paralotni stykały się. W razie potrzeby skoryguj długość linki po wypróbowaniu działania speed systemu w locie.

! Nie należy regulować długości linki speed systemu podczas lotu.



- 1 – linka speed systemu
- 2 – dwustopniowa belka speed systemu
- 3 – gumy łączące belkę speed systemu z podnóżkiem

6. Instalacja spadochronu ratunkowego

Uprząż jest wyposażona w dedykowane osłonki do spadochronu ratunkowego połączone na stałe z uchwytem wyzwalającym. Takie rozwiązanie pozwala uniknąć problemów z klinowaniem się spadochronu w kontenerze podczas wyzwalania. Wymaga jednak przełożenia spadochronu ratunkowego do osłonek dostarczonych wraz z uprzężą Pogo 4. Sposób ułożenia spadochronu w osłonce przedstawiony jest na zdjęciach poniżej. Podczas zamykania osłonki możesz użyć tymczasowej zatyczki (fot 3 i 4). Ostatni wyłóg nr 3 zamknij pętlą z linek o dł. ok 5 cm (fot. 5) pozostawiając jeszcze ok 50 cm linek mierząc od pętli z gumy do taśmy łącznikowej spadochronu ratunkowego.

! Osłonki na spadochrony ratunkowe są oznaczone literami L i R podobnie jak kontenery. Nie wolno ich zamieniać miejscami.

! Należy używać wyłącznie oryginalnych osłonek na spadochron ratunkowy.

! W żadnym wypadku nie wolno łączyć w jakikolwiek sposób osłonki ze spadochronem ratunkowym.



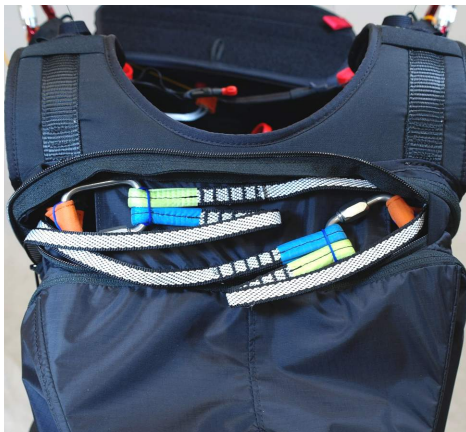


Po umieszczeniu spadochronu ratunkowego w dedykowanej osłonce można umieścić całość w kontenerze postępując jak na zdjęciach poniżej.

i Kontener jest podzielony na dwie komory elastyczną przegrodą. Kontener i osłonki są tak zaprojektowane aby spadochrony w kontenerze nieco na siebie nachodziły.

Otwórz tunel v-taśmy rozpinając suwak. Ułóż oba końce tak aby nie były skręcone.

! V-taśmy dla obu kontenerów są oznaczone różnymi kolorami. W miejscu łączenia z uprzężą nie mogą się krzyżować.



Połącz oba końce v-taśmy z taśmą łącznikową spadochronu ratunkowego za pomocą kwadratu zakręcanego Maillon Rapide C6.

! Położenie taśm na metalowym łączniku musi być ustalone gumowymi oringami. Pętle nie mogą się swobodnie przesuwać i muszą ściśle przylegać do łącznika.



Umieść prawy spadochron ratunkowy w prawym kontenerze. Oznaczone literą R.



Luźną część osłonki wsuń do środka tak aby przykryć pętelkę z linek zamykającą osłonkę.



Ułóż linki i taśmę łącznikową spadochronu ratunkowego w kontenerze tak jak na zdjęciu obok.



Wsuń końce zawleczek (żółta żyłka) w otwory w klapie kontenera



Przy użyciu linki pomocniczej przetnij pętelkę z linki przez metalowe oczko i zabezpiecz zawleczką.



Koniec zawlecзки wsuń w otwór jak na zdjęciu obok.



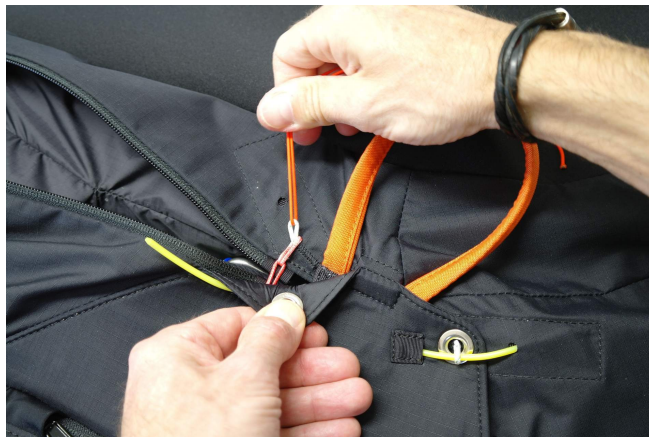
Wsuć do środka małą klapę kontenera.



Przy użyciu linki pomocniczej przełóż górną czerwoną pętelkę przez dolną.



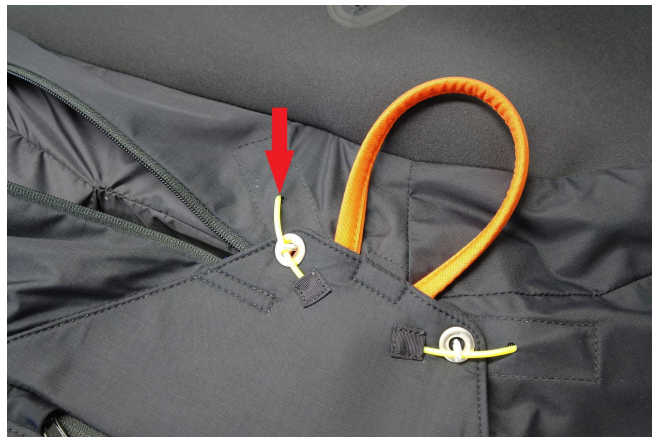
Przy użyciu linki pomocniczej przełóż pętelkę z białej linki przez górną czerwoną tak jak na zdjęciu.



Przeciagnij białą pętelkę przez metalowe oczko i zabezpiecz zawleczką.



Koniec zawleczki wsuń w otwór jak na zdjęciu obok.



Przesuń suwak zamka zamykającego tunel v-taśmy w stronę kontenera wsuwając go pod klapę aż do oporu.



Zamknij tunel v-taśmy przesuwając suwak zamka w stronę góry uprząży.

i W tym rozdziale został przedstawiony sposób instalacji spadochronu ratunkowego dla w prawej komory kontenera. Lewa jest identyczna i proces instalacji należy przeprowadzić tak samo.



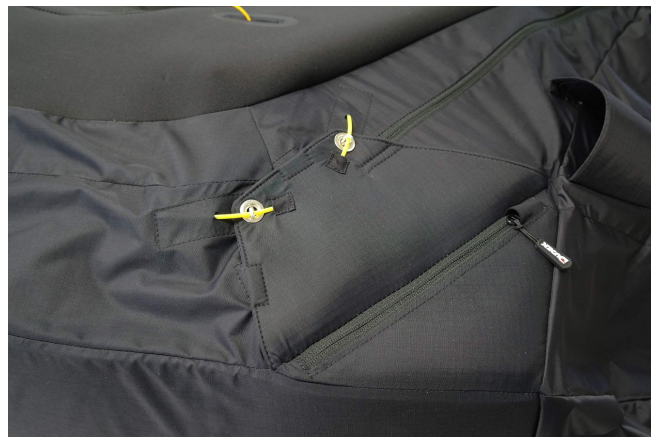
Jeśli w uprząży instalowany jest tylko jeden spadochron ratunkowy pustą komorę kontenera wypełnij wkładem wypełniającym będącym na wyposażeniu uprząży.



Wsuń wkład wypełniający do kontenera.



Na wyposażeniu upręży znajduje się zawleczka przeznaczona do zamykania pustej komory kontenera. Zamknij kontener postępując jak w punktach powyżej.



! Aby uniknąć przypadkowego wypadnięcia spadochronu ratunkowego z kontenera sprawdzaj stan jego zapięcia przed każdym lotem

Spadochron ratunkowy należy wietrzyć i przekładać zgodnie z jego instrukcją użytkowania. Do uprzęży Pogo 4 zalecane jest stosowanie lekkich spadochronów ratunkowych: Globe Light 90 , Globe Light 110 lub Globe Light 135 produkowanych przez Dudek Paragliders. Możliwe jest również stosowanie spadochronów ratunkowych innych producentów pod warunkiem, że ich gabaryty w stanie złożonym nie przekraczają wymiarów kontenera.

Pojemność kontenera dla dwóch spadochronów ratunkowych:

Min 6650 cm³
Max 8000 cm³

Pojemność kontenera dla jednego spadochronu ratunkowego po zainstalowaniu wkładu wypełniającego:

Min 4200 cm³
Max 5100 cm³

! Po każdej instalacji spadochronu ratunkowego do kontenera wykonaj test zgodności. W tym celu podwieś uprząż zapakowaną jak do lotu. Usiądź i przyjmij pozycję jak w normalnym locie. Złap za uchwyt wyzwalający kontenera i zdecydowanym ruchem pociągnij w bok aż do całkowitego wysunięcia spadochronu ratunkowego z kontenera. Nie odrzucaj spadochronu ratunkowego żeby nie doszło do wypadnięcia z osłonki. Jeśli próba wypadła pomyślnie zainstaluj ponownie spadochron ratunkowy w kontenerze.

Jeśli spadochron ratunkowy nie uwalnia się z kontenera prawidłowo przyczyną może być:

- Zbyt duży spadochron ratunkowy w stosunku do wymiarów kontenera (po przełożeniu spadochron zazwyczaj ma większe gabaryty od fabrycznie nowego)
- Ciągniesz za uchwyt wyzwalający niezbyt energicznie lub w niewłaściwym kierunku tzn. w przód, tył lub do góry.
- Długość ramienia pilota nie jest tu bez znaczenia. Niscy piloci mogą mieć pewne trudności z prawidłowym wyrzucaniem spadochronu ratunkowego.
- Kombinacja kilku niekorzystnych czynników plus przeciążenie w rotacji może spowodować, że użycie spadochronu ratunkowego może być utrudnione lub wręcz niemożliwe.

7. Anti G-chute

Pod kontenerem umiejscowiona jest kieszeń na Anti G-chute. Punkt podczenia obszyty jest pomarańczową tkaniną. Anti G-chute jest dostępny z obu stron upręży.

! Przed montażem Anti G-chute zapoznaj się z instrukcją dostarczoną przez producenta tego sprzętu.

Jeśli Anti G-chute nie jest instalowany kieszeń wypełnij wkładem wypełniającym, który jest na wyposażeniu upręży. Kieszeń może być też wykorzystywana jako schowek np. na odzież.

! Kieszeń ze względu na konstrukcję i bliskość kontenera na spadochron ratunkowy nie nadaje się do drobnych, twardych i ostrych przedmiotów.

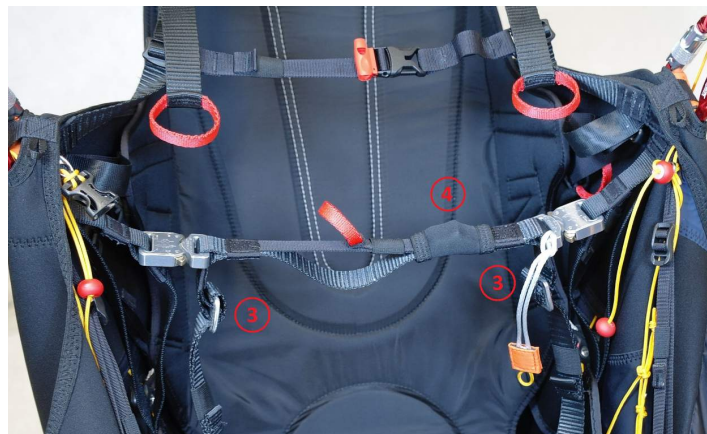


8. Regulacja taśm uprzęży

! Przed przystąpieniem do regulacji uprzęży zainstaluj spadochron ratunkowy i zapakuj tylną kieszeń jak do normalnego lotu. Należy zwrócić uwagę na zachowanie symetryczności tzn. lewa i prawa strona musi być wyregulowana jednakowo. Pierwszy, próbny lot wykonaj w spokojnych warunkach i po nim skoryguj ustawienia w razie potrzeby. W czasie lotu możesz regulować jedynie taśmę piersiową i taśmy barkowe ze względu na łatwy dostęp.



- 1 – Taśmy barkowe
- 2 – Taśmy boczne
- 3 – Taśmy udowe
- 4 – Taśma piersiowa
- 5 – Regulacja kąta siedziska
- 6 – Regulacja części lędźwiowej



8.1 Taśmy barkowe

Regulacja taśm barkowych (1) ma na celu dostosowanie uprzęży do wzrostu pilota. Ich długość wyreguluj tak aby przylegały do barków z niewielkim luzem. Zbyt krótkie będą utrudniały wsiadanie do uprzęży i mogą kępować ruchy podczas lotu. Spinka taśm barkowych zapobiega zsuwaniu się ich z barków podczas startu. Zapięcie spinki wyposażone jest w gwizdek alarmowy. Możesz go użyć np. w celu wezwania pomocy.

8.2 Taśmy boczne

Służą do zmiany kąta między siedziskiem, a oparciem. Wstępną regulację wykonaj przed pierwszym lotem siadając w podwieszanej uprzęży. Po pierwszym locie skoryguj ustawienia w razie potrzeby. Należy pamiętać, że wraz ze zwiększeniem odchylenia oparcia do tyłu rośnie ryzyko zakręcenia w taśmach od niebezpiecznych stanach lotu.

8.3 Taśmy udowe

Zabezpieczają pilota przed wypadnięciem z uprzęży. Wyreguluj tak aby nie utrudniały wsiadania do uprzęży po starcie. Zbyt krótkie mogą uwierać i utrudniać rozbieg. Za długie uniemożliwią wsiadanie do uprzęży bez pomocy rąk. W Pogo 4 taśmy udowe (3) są połączone z taśmą piersiową co znacznie zmniejsza ryzyko startu z niezapiętymi taśmami udowymi.

8.4 Taśma piersiowa


Taśma piersiowa (4) reguluje rozstaw karabinków. Zwiększenie rozstawu zmniejsza stabilność uprzęży co ułatwia sterowanie ciałem i zwiększa ilość informacji przekazywanych przez skrzydło. Mniejszy rozstaw karabinków stabilizuje uprzęż i zmniejsza skuteczność sterowania ciałem. Zbyt mały rozstaw karabinków może utrudniać wyprowadzanie paralotni z niebezpiecznych stanów lotu i uniemożliwić wyprowadzenie ze spirali. Jeśli producent paralotni nie podaje inaczej zalecany rozstaw karabinków wynosi 42-48 cm. W turbulentnym powietrzu możesz nieco skrócić taśmę piersiową dla poprawy stabilności jednak zwiększa się wówczas ryzyko zakręcenia w taśmach.

8.5 Kąt siedziska

Ta regulacja (5) zmienia kąt nachylenia siedziska. Możesz regulować wg własnych upodobań pamiętając o zachowaniu symetrii. Aby wyregulować kąt siedziska najpierw poluzuj taśmy, zajmij wygodną pozycję w uprząży opierając nogi na podnóżku, a następnie zlikwiduj zbędny luz.

8.6 Część lędźwiowa

W celu poprawy komfortu oparcia Pogo 4 posiada dodatkową regulację w części lędźwiowej (6).

 **Regulując taśmy barkowe, boczne, udowe oraz kąt siedziska i część lędźwiową pamiętaj o zachowaniu symetrii. Lewa i prawa strona musi być wyregulowana identycznie.**

9. Kieszzenie

Pogo 4 posiada dużą kieszeń tylną (o pojemności ok 18 l) z systemem kompresyjnym i dwie mniejsze kieszenie boczne po obu stronach kokonu. Do tylnej kieszeni z powodzeniem mieści się duży plecak, Camelbak i nie tylko. W górnej części, po obu stronach znajdują się dwa przepusty do wężyka od Camelbak lub anteny radia. Dodatkowa kieszeń znajduje się pod pulpitem kokpitu oraz pod kokpitem. Kieszenie boczne i kieszeń w kokpicie są łatwo dostępne podczas lotu.



Pod siedziskiem w przedniej części znajduje się kieszeń na niewielki balast (ok. 4l). Możesz ją również wykorzystać do innego celu.



W komplecie znajduje się doczepiana kieszonka na radio. Możesz ją zamontować na lewym lub prawym naramienniku.



Otwarta od góry kieszka wewnętrzna może być zamontowana wewnątrz uprzęży po lewej lub prawej stronie. Jest również dostarczana wraz z uprzężą.



10. Protektor

Uprząż Pogo 4 jest wyposażona w certyfikowany protektor gąbkowo-powietrzny o grubości 15 cm. Sposób mocowania protektora przedstawiają zdjęcia poniżej.

! Protektor nie wymaga specjalnej uwagi o ile nie doszło do „twardego” lądowania czy lądowania w wodzie. Postępowanie w takich przypadkach jest opisane w punktach: 15 „Czyszczenie i przechowywanie uprząży” i 16 „Eksploatacja i naprawy”



Poduszka gąbkowo-powietrzna wypełnia przestrzeń między plecami pilota, a kontenerem. Poprawia komfort i stanowi dodatkową ochronę. Jest mocowana na rzep do tylnej części zewnętrznego pojemnika na protektor.

! Żaden protektor nie jest w stanie całkowicie ochronić pilota przed obrażeniami ani wykluczyć urazu kręgosłupa w razie wypadku.

! Protektor zabezpiecza przed uderzeniem tylko te części ciała, do których ochrony został zaprojektowany.

! Jakiegokolwiek modyfikacje protektora mogą drastycznie obniżyć jego skuteczność.

! W przypadku, gdy protektor jest wymienny zapewnia on ochronę tylko wtedy, kiedy jest obecny w uprzęży

Protektor certyfikowany przez:
ALIENOR CERTIFICATION n ° 2754 21 rue Albert Eintsien
86100 CHATELLERAULT France,
zgodnie z rozporządzeniem EU 2016/425 oraz protokołem
CRITT SPORT LOISIRS SP002

Deklaracja CE dostępna jest na stronie www.dudek.eu



11. Połączenie uprzęży z paralołnią

Uprząż Pogo 4 jest wyposażona w aluminiowe karabinki Dudek 20 kN. Za ich pomocą należy połączyć uprzęż z taśmami nośnymi paralołni. Przed lotem połącz również linki belki speed systemu ze speed systemem na taśmach nośnych paralołni. Zaleca się wymianę karabinków na nowe po 300 godzinach lotu.

! Przed startem sprawdź czy zamki karabinków są zamknięte i zabezpieczone przed przypadkowym otwarciem

12. Połączenie uprzęży z urządzeniem holującym

Do połączenia uprzęży z urządzeniem holującym użyj wyczełu do holowania. Pogo 4 nie posiada dodatkowych punktów do mocowania wyczełu w związku z tym zamontuj go do karabinków łączących uprzęż z paralołnią lub do taśm nośnych paralołni.

! Jeśli wyczeł jest wpinany w karabinki zwróć uwagę aby były one zamontowane w uprzęży zamkiem do tyłu tak aby wyczeł opierał się o gładką część karabinka.

Zdecydowanie lepszym sposobem montażu wyczełu jest wpięcie go bezpośrednio w taśmy nośne paralołni za pośrednictwem dwóch kwadratów Maillon Rapide C5.

13. Przygotowanie uprzęży do lotu

- Przypnij przednią szybę.
- Wsuń usztywnienie wlotu powietrza do tylnej części. Krawędź wlotu jest pogrubiona co zabezpiecza usztywnienie przed wypadnięciem.

Przed każdym lotem konieczna jest dokładna kontrola uprzęży. Dla własnego bezpieczeństwa sprawdź czy:

- Uprząż nie posiada żadnych widocznych uszkodzeń
- Kontener na spadochron jest prawidłowo zamknięty i zabezpieczony zawleczkami
- Uchwyt wyzwalający spadochronu ratunkowego jest prawidłowo zamocowany i uformowany (w transporcie uchwyt często zostaje zdeformowany i dlatego należy przywrócić mu taki kształt aby był łatwy do chwycenia)
- taśmy barkowe i boczne nie są rozregulowane
- wszystkie kieszenie są zamknięte, a suwaki schowane
- karabinki łączące uprząż z parolotnią są zamknięte, zabezpieczone i nie są uszkodzone
- belka speed systemu jest podpięta do parolotni

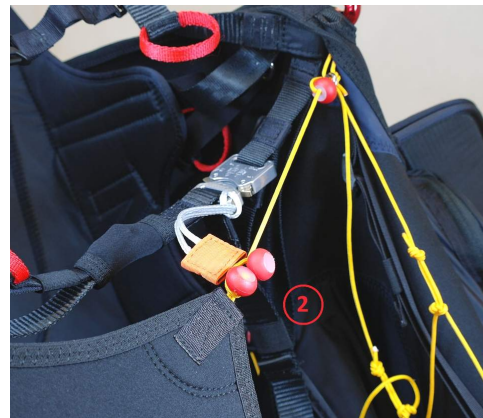
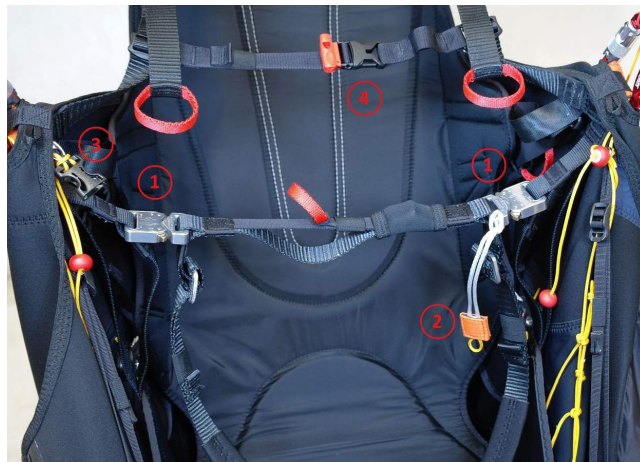


Zapinanie uprząży:

- Zapnij taśmę piersiową przy pomocy dwóch klamer Cobra (1).
- Zapnij prawą część kokonu przekładając czerwone kulki przez pętlę taśmy zabezpieczającej (2).
- Zapnij lewą część kokonu wraz z kokpitem (3).
- Zapnij taśmę spinającą taśmy barkowe (4).

! Zawsze zapinaj w pierwszej kolejności taśmę piersiową, a następnie kokon. Sprawdzaj prawidłowe zapięcie taśmy piersiowej przed każdym startem, zwłaszcza kiedy startujesz po raz kolejny.

Rozpięta taśma piersiowa doprowadzi do wypadnięcia z uprząży
SKUTKI MOGĄ BYĆ FATALNE !!!



14. Użycie uprzęży w praktyce

Kompatybilność z paralością

Pogo 4 nadaje się do latania na dowolnej paralości.

Szkolenie

Pogo 4 nie nadaje się do szkolenia i wykonywania lotów szkolnych.

Latanie w tandemie


Pogo 4 nie nadaje się do wykonywania lotów w tandemie zarówno dla pilota jak i pasażera.

Acro

Pogo 4 została zaprojektowana do lotów XC i współzawodnictwa w zawodach przelotowych. Nie jest przeznaczona do wykonywania zaawansowanych figur akrobacyjnych.

Latanie z deską siedziska lub bez

Pogo 4 jest standardowo wyposażona w karbonową deskę siedziska. Można jedna latać bez niej.

 Po wyjęciu deski siedziska należy znacznie skrócić taśmy udowe.

Przednia szyba

Zalety przedniej szyby to: ograniczenie uczucia chłodu dla górnych partii ciała i ograniczenie hałasu powodowanego przez wiatr.

Przed spakowaniem uprzęży odepnij przednią szybę. Schowaj ją do pokrowca żeby zabezpieczyć przed porysowaniem i przechowuj na płasko. Do transportu w plecaku najlepiej umieścić ją między elementami uprzęży

Kokon

Wsuwanie nóg do kokonu wymaga pewnej wprawy. Pomaganie sobie rękami nie jest wskazane.

Oto kilka wskazówek:

- Pozostań pochylony po starcie
- Umieść prawą piętę w szczelinie i napręż kokon.
- Wsuń lewą nogę do kokonu, a następnie oprzyj obie nogi na podnóżku. Kokon zamknie się samoczynnie.

Kokon skutecznie zatrzymuje ciepło. Możesz przewietrzyć kokon zginając jedną nogę. Połówki kokonu rozchylą się wpuszczając do środka chłodne powietrze.

Użycie speed systemu

Pogo 4 jest wyposażona w łożyskowane bloczki Ronstan 30 poprawiające pracę speed systemu. Dwustopniowa belka speed systemu jest cały czas naprężona w kokonie za pomocą dwóch gum dzięki czemu jest łatwa do uchwycenia w locie.

Oba stopnie belki są usztywnione taśmą.

Aby użyć pierwszego stopnia belki speed systemu złap ją obcasem buta i wciśnij pozostawiając drugą nogę na podnóżku.

Jeśli chcesz wcisnąć drugi stopień belki użyj drugiej nogi.

Staraj się nie wciskać nogi w dolną część kokonu żeby go nie uszkodzić.

! **Upewnij się , że speed system jest połączony z paralołnią nawet jeśli nie zamierzasz go używać.**

Instalacja belki speed systemu i sposób regulacji jest opisany w punkcie 5 na stronie 9.

Latanie z balastem

Pod siedziskiem, w przedniej części znajduje się kieszeń na balast. Pojemność kieszeni to max 4 litry. W razie potrzeby dociążenia użyj pojemnika na wodę lub worków z ołowianym śrutem.

Użycie Anti-G chute

Zamki po obu stronach umożliwiają wyrzucenie Anti-G chute z lewej lub prawej strony. Po użyciu spadochron hamujący Anti-G można schować do kieszeni w locie, a następnie w razie potrzeby użyć ponownie.

Lądowanie

Przed lądowaniem wysuń nogi z kokonu i przyjmij odpowiednią pozycję. Lądowanie w pozycji siedzącej jest niedopuszczalne. Ryzyko uszkodzenia kręgosłupa jest bardzo duże. Ląduj zawsze na nogach z dobiegiem w razie potrzeby. Protektor nie służy do lądowania i nie został zaprojektowany do tego celu.

Lądowanie w wodzie

Lądowanie w wodzie może być bardzo niebezpieczne i grozi utonięciem. Jeśli jest nieuniknione odepnij klamry udowe i piersiową kilka metrów nad wodą. Wysuń się z uprząży tuż przed zetknięciem z wodą aby nie zaplątać się w linki lub inne elementy paralołni. Uprząż nie tonie więc możesz do niej podpłynąć i użyć jako koła ratunkowego.

! **Lądowanie w wodzie w uprząży jest skrajnie niebezpieczne. Protektor będzie unosił się na powierzchni doprowadzając do zanurzenia głowy co znacznie utrudni lub wręcz uniemożliwi oddychanie. Ryzyko zaplątania się w linki i utonięcia jest bardzo duże.**

15. Czyszczenie i przechowywanie uprzęży

Dobierając materiały do produkcji uprzęży zwracaliśmy szczególną uwagę na ich jakość i trwałość. Utrzymanie uprzęży w dobrym stanie pozwoli na użytkowanie jej przez długi czas. Do czyszczenia używaj wilgotnej gąbki i ewentualnie mydła. Nie używaj rozpuszczalników. Zabrudzenia z błota przed czyszczeniem na mokro usuń szczotką.

Jeśli uprząż zostanie zamoczona wysusz ją w przewiewnym miejscu z dala od promieni słonecznych. Zamoczony protektor tylny wymontuj z uprzęży i susz rozpinając suwak pokrowca. Jeśli to nie będzie wystarczające wyjmij pianki protektora i susz osobno. Zamoczony spadochron ratunkowy zawsze wymontuj z uprzęży, wysusz i zleć przełożenie osobie posiadającej odpowiednie uprawnienia.

Uprząż z protektorem możesz przechowywać w plecaku, a najlepiej rozpakowaną w dobrze wentylowanym miejscu wolnym od promieni słonecznych. Zalecamy wypakowanie uprzęży z plecaka jeśli nie będzie używana przez dłuższy czas. Niestety zmiana koloru niektórych elementów uprzęży w trakcie jej użytkowania jest nieunikniona dlatego nie wystawiaj jej na działanie słońca jeśli nie jest to konieczne.

Przed spakowaniem uprzęży do plecaka odepnij szybę od kokpitu i wyjmij usztywnienie wlotu powietrza do tylnej części. Rozepnij kokpit i wsuń półkę na przyrządy do wewnątrz kokpitu.



16. Eksploatacja i naprawy

Regularna kontrola stanu technicznego uprząży pozwoli na jej bezpieczne użytkowanie przez długi czas. Po "twardym lądowaniu" zawsze sprawdzaj stan protektora ponieważ szwy lub zamek mogły ulec rozerwaniu. Uszkodzony protektor będzie nieskuteczny. Jeśli pokrowiec protektora został rozdarty lub rozpruty odeślij go do producenta w celu dokonania naprawy lub wymień na nowy.

Po każdym użyciu spadochronu ratunkowego dokładnie sprawdź uprząż zwracając szczególną uwagę na miejsca łączenia taśm.

Aluminiowe karabinki łączące uprząż z parolotnią wymieniaj co 5 lat lub 300 godzi lotu. Zarysowane lub uszkodzone karabinki nie nadają się do użycia i trzeba je wymienić na nowe.

Użytkowanie uszkodzonej uprząży jest niedopuszczalne. W razie jakichkolwiek wątpliwości co do stanu technicznego uprząży skontaktuj się z producentem lub odeślij ją do serwisu w celu przeprowadzenia przeglądu.

i Uprząż Pogo 4 posiada dopuszczenie do lotu na okres 10 lat od daty produkcji.

Protektor AF-15/2018 zastosowany w uprząży Pogo 4 posiada dopuszczenie do użytkowania na okres 10 lat od daty produkcji.

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 niszczysz 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

Uprząż 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 swoją uprząż na podany na końcu podręcznika adres dodając do niego krótką notatkę.

17. Dane techniczne

Pogo 4		S	M	L	XL
Wzrost pilota	cm	157-170	165-182	178-190	185-200
Szerokość siedziska *	cm	24/31	26/33	27/34	27/35
Wysokość podwieszenia	cm	45	46	47	48
Waga uprzęży **	kg	-	5,3	-	-
Load test (100 kg)		EN 1651/LTF91/09	EN 1651/LTF91/09	EN 1651/LTF91/09	EN 1651/LTF91/09
Certyfikat		EN/LTF	EN/LTF	EN/LTF	EN/LTF

* Szerokość deski siedziska przód / tył

** Waga kompletnie wyposażonej uprzęży

Materiały

Taśma nośna Polyester, 25 mm, 1700 daN

Taśmy udowe Polyester, 25 mm, 1000 daN

Klamry AustiAlpin Cobra

Zestaw zawiera:

- 1 x Uprząż ze zintegrowanym kokonem
- 1 x Protektor 15 cm
- 1 x Poduszka gąbkowo-powietrzna oddzielająca oparcie od kontenera
- 1 x Karbonowa deska siedziska i deska podnóżka
- 1 x Dwustopniowa belka speedsystemu z zapięciami
- 2 x Bloczek Ronstan 30
- 1 x Kokpit zintegrowany z kokonem
- 1 x Szyba kokpitu z pokrowcem
- 1 x Dodatkowa półka na przyrządy z nożem bezpieczeństwa
- 2 x Ostonka na spadochron ratunkowy z uchwytem wyzwalającym (1 lewa, 1 prawa)
- 1 x Wkład wypełniający do kontenera
- 1 x Wkład wypełniający do kieszeni Anti G-Chute
- 2 x V-taśma (dwuczęściową)
- 2 x Maillon Rapide C6
- 2 x Karabinki Dudek 20 kN
- 1 x Dopinana kieszeń na radio
- 1 x Dopinana kieszeń wewnętrzna

i Ponieważ produkty firmy Dudek Paragliders są nieustannie modyfikowane te przedstawione na zdjęciach mogą nieznacznie różnić się od obecnie produkowanych. Dudek Paragliders zastrzega sobie możliwość wprowadzania zmian mających na celu podniesienie jakości i funkcjonalności wyrobów.



DUDEK PARAGLIDERS S.J. UL. CENTRALNA 2U 86-031 OSIELSKO
TEL.: +48 52 324 17 40 FAX.: +48 52 381 33 58 INFO@DUDEK.EU WWW.DUDEK.EU