



manuel d'utilisation

Run&Fly 2

V. 06.08.2025

Introduction	3	Treuil et paramoteur	29
À propos de l'aile	4	Méthodes de descente rapide	31
Design du parapene	6	Manoeuvres extrêmes	33
Élévateurs	7	Entretien de l'aile	35
Poignées de direction	9	Garantie	38
D-Brake System	10	Protection de l'environnement	40
Trimmer (optionnel)	11	Ce que vous avez acheté	41
Avant la première utilisation	14	Données techniques	42
Pré-vol	16	Matériaux	43
Décollage	19	Schema de suspentage	44
Atterrissage	23	Rejoignez-nous!	46
Voler avec les trims (optionnel)	24	Support	47
Longueur des élévateurs	27	En résumé	48
Longueurs des élévateurs avec trims (option)	28		



Félicitations!

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les pilotes Dudek. Vous êtes à présent propriétaire d'un parapente de pointe.

Une recherche intensive alliant les techniques les plus modernes et des tests minutieux font de la Run&Fly 2 de Dudek une voile fidèle à son pilote, sans négliger performance et plaisir du vol.

Nous vous souhaitons de nombreuses heures de vol agréables et sûres!

Veillez lire attentivement ce manuel et prendre note des points suivants:

- Le but de ce manuel est de guider le pilote dans son utilisation de la Run&Fly 2 Il n'a pas été conçu comme un manuel d'entraînement

pour cette voile, ou tout autre parapente en général.

- Ne volez avec votre aile qu'une fois qualifié pour cela, ou dans le cadre d'un entraînement au sein d'une école ou avec un moniteur accrédité.
- Les pilotes sont responsables de leur propre sécurité ainsi que du bon état de leur parapente.
- L'utilisation de ce parapente est aux seuls risques du pilote! Ni le fabricant ni son distributeur n'acceptent de responsabilité liée à cette activité.
- A la livraison ce parapente remplit toutes les conditions requises par les normes EN 926-1 and 926-2. Toute modification rendra ces certifications nulles et invalides.
- D'autres documents concernant ce

parapente peuvent être trouvés sur la clé USB jointe ou sur notre site Web www.dudek.eu.

Attention: Dudek Paragliders vous informe qu'en raison du développement permanent de ce parapente, il peut y avoir de légères différences entre celui-ci et les descriptions du manuel. Ces différences n'affectent en aucun cas les paramètres fondamentaux du design: données techniques, puissance, caractéristiques de vol. En cas de doute n'hésitez pas à nous contacter.



Offrir à nos pilotes de nouvelles plus values dans un concept aussi radical que la première version de la révolutionnaire Run&Fly a été un véritable défi pour notre équipe. Le nouveau cahier des charges étaient basés sur les retours des utilisateurs de la première version. L'idée principale était d'améliorer l'expérience positive du pilote en simplifiant le fonctionnement du parapente autant que possible tout en conservant les caractéristiques les plus importantes et les plus appréciées de la Run&Fly - petit volume et poids.

Pour quel pilote la Run&Fly est-elle destinée?

La Run&Fly n'est pas une voile de parapente comme les autres: elle a une seule surface. C'est pourquoi elle est plus

légère, tout en offrant une grande accessibilité au décollage: elle reste facilement au dessus de la tête, sans tendance à passer devant. De cette façon, la Run&Fly offre des décollages sûrs, une grande maniabilité en vol et des atterrissages en douceur. Elle est exceptionnellement légère, de sorte que vous pouvez la porter sur votre dos pendant vos sessions de trail running ou d'escalade sans vous rendre compte de sa charge. Elle est si compacte qu'elle tient dans un sac de 4 litres. La Run&Fly est parfaite pour le trail running, le hike & fly et les voyages, ou simplement comme deuxième aile que vous aurez toujours avec vous (vous pouvez facilement la placer dans votre bagage à main lors de vos voyages en avion).

Conception et objectif

La nouvelle méthode de calcul des contraintes de la voile proposée par l'initiateur, JB Chandelier, a permis de minimiser le nombre de distorsions se produisant lorsque les panneaux fabriqués selon la technologie 3to1, sont connectés. De cette manière, il a été possible d'augmenter légèrement les performances du vol, ainsi que les qualités visuelles de la voile.

Le bord d'attaque de la Run&Fly 2 est réalisé avec un tissu Porcher Sport à double imprégnation, plus résistant à l'augmentation de la porosité dans le temps. Les nervures principales sont faites d'un tissu plus durable de 32 grammes en « hard finish » (finition plus durable).

La Run&Fly 2 ne pouvait pas manquer la dernière nouveauté du catalogue de

suspente de la société allemande Edelrid avec des lignes colorées et non gainées de la série A-8001. Les couleurs des suspentes dépendent de la rangée et de la hauteur dans la galerie où elles sont fixées. Cela facilite les opérations au sol. Elles sont également mieux visibles contre les rochers, d'où décollent souvent les pilotes de nos monoplaces.

D'importantes améliorations ont été apportées aux élévateurs. La base est constituée de suspentes en Dyneema, sans acier ni maillons souples. Cependant, les suspentes sont cachées dans des housses multifonctionnelles.

Grâce à ces housses :

- L'opération des élévateurs est considérablement simplifiée en combinant les lignes en deux groupes

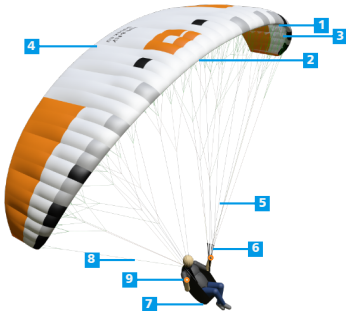
séparés. L'impression est similaire à la manipulation des élévateurs d'une aile à deux lignes.

- Les élévateurs sont sécurisés sur leur longueur contre les facteurs externes qui peuvent les endommager, par exemple par contact avec la partie dure du Velcro ou des branches.

Dans la nouvelle version de Run&Fly, il est possible d'installer un trimmer optionnel. Un trimmer léger, que nous avons conçu spécialement pour Run&Fly 2, étend sa plage de vitesse de +/- 2 km/h, ce qui, en fonction des conditions de vent, peut être bénéfique.

Important: La Run&Fly appartient à la classe des voiles à simple surface. Il existe une différence fondamentale entre les voiles classiques à double surface et les

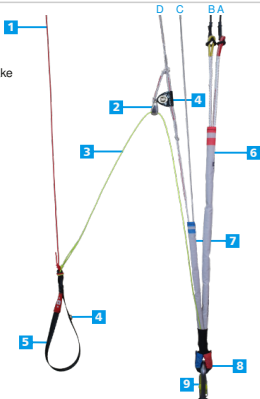
voiles modernes à simple surface. Toutes les techniques de lancement, d'atterrissage et de pilotage sont un peu différentes. Si vous êtes un pilote de parapente confirmé, vous ne devriez pas avoir de problèmes pour vous adapter à la richesse des nouvelles possibilités que vous offre la Run&Fly. Cependant, cela ne fonctionne pas dans les deux sens : si vous avez peu d'expérience du parapente en simple surface, sachez que vous n'êtes pas qualifié pour voler en toute sécurité avec des voiles standard à double surface.



- 1 Ouverture de caisson
- 2 Bord d'attaque
- 3 Caisson
- 4 Bord de fuite
- 5 Suspentes
- 6 Elevateurs
- 7 Sellette
- 8 Ligne de pilotage
- 9 Poignée de frein

La **Run&Fly 2** bénéficie de la dernière technologie et de la précision du cutter lazer. Toutes les étapes de production sont réalisées dans notre usine Polonaise sous la surveillance du designer lui-même, garantissant la meilleure qualité Européenne. Une sélection minutieuse de matériaux modernes et de concepts audacieux assurent solidité et durabilité accrues de la voile. Tous les matériaux utilisés proviennent de lots numérotés, et toutes les étapes de production peuvent être vérifiées jusqu'à identification de l'ouvrier et de son supérieur.

- 1** Ligne de pilotage
- 2** Guide de la ligne du système D-Brake
- 3** Ligne FL du système de freinage D-Brake
- 4** Clip pour poignée de frein
- 5** Poignée de frein légère
- 6** Gaine des élévateurs AB
- 7** Gaine des élévateurs CD
- 8** Protection du point d'accroche
- 9** Mousqueton



La Run&Fly est dotée d'élévateurs à quatre lignes, extrêmement légers, équipés de :

- **DBS** (D Brake System) - des lignes de direction supplémentaires, conduites à travers des guides attachés aux élévateurs D. Le système est là pour aider à obtenir un meilleur arrondi et un atterrissage en douceur.
- **BEA** (Brake Elastic Attachment) - pièces élastiques fixant les poignées de frein aux élévateurs respectifs (au lieu d'aimants).

Pour une reconnaissance rapide et facile en cas d'urgence, certains élévateurs sont distingués par des couvertures colorées comme suit :

- A - rouge (utilisé pour le lancement si nécessaire).

- B - jaune (utilisé pour le décrochage B).

Pour une identification encore plus facile, les élévateurs sont en plus marqués par leurs couvercles :

- A et B: bandes rouges.
- C et D: bandes bleues.



Pour réaliser de nouvelles poignées de direction, nous avons choisi un ruban adhésif léger et souple. Le système de fixation repose sur des languettes spécialement modifiées pour accueillir le clip. La mise en place de la commande sur les éleveurs se fait plus simplement car les clips permettent de la connecter

rapidement aux éleveurs.

Les poignées de frein sont fixées aux lignes de frein à un point optimal, garantissant une action sûre et efficace. Ce point est marqué sur la ligne par un point noir et ce réglage ne doit pas être modifié.

Fixer les poignées au dessus des repères d'usine provoquera un freinage constant du parapente, pouvant être la cause d'un accident. Un réglage trop lâche des suspentes de frein n'est pas conseillé non plus, car la charge beaucoup plus faible sur les suspentes du bord de fuite peut parfois être dangereuse aussi.



Fixation de la poignée sur l'éleveur



Afin d'optimiser les paramètres de la voile de parapente mono surface lors de l'approche de l'atterrissage, nous avons créé un système de frein D. Il est activé quelque part dans la moitié de la plage de freinage, tirant progressivement les élévateurs D vers le bas. De ce fait, le profil de l'aile est aplati dans la zone arrière, générant la portance supplémentaire nécessaire à un bon arrondi et un atterrissage en douceur.





Dans la nouvelle version de Run&Fly, il est possible d'installer un kit de trim en option. Un trim léger, que nous avons conçu spécialement pour Run&Fly 2, étend sa plage de vitesse de +/- 2 km/h, ce qui, en fonction des conditions de vent, peut être bénéfique.

Remarque: Les trimmers peuvent être achetés séparément. L'aile de série n'a pas de trim en raison du fait que :

- La cible de pilote de la Run&Fly n'ont pas forcément de l'expérience avec l'utilisation des trims dans le passé.
- Dans certaines situations extrêmes (si elles se produisent), telles qu'une fermeture latérale ou une fermeture frontale, dans la configuration avec un trim ouvert, l'aile peut se comporter de manière plus dynamique, et cela

peut demander au pilote de réagir, par exemple en tirant sur les freins.

Comment régler le trim dans Run&Fly 2 ?

Le fonctionnement du trim dans Run&Fly 2 est unique aux suspentes dyneema utilisées. La ligne dyneema n'a pas d'âme, il est donc possible d'enfiler une corde en son centre. Lorsque la ligne est détendue, elle glisse facilement dans le tunnel. Lorsqu'elle est sous tension, le tunnel se resserre, bloquant efficacement la corde intérieure. Le trimmer se règle comme suit :

- **Pour libérer le trim:** tirez vers le bas la barre supérieure en plastique du trim pour desserrer le cordon du trim. Le trim se libère automatiquement.
- **Pour fermer le trim:** tirez la barre inférieure en plastique (fixée à



l'extrémité du cordon de trim) vers le bas, selon vos besoins. En la relâchant de votre main, le fil se resserre sous sa tension et le trimmer se bloque.

- **Réglage des valeurs intermédiaires du trim:** pour régler le trim sur une position intermédiaire (par exemple, neutre), il faut d'abord le relâcher complètement, puis le ramener à la longueur souhaitée. Le réglage du trimmer est illustré à la page suivante.

Attention: Lorsque vous réglez les paramètres du trim, n'oubliez jamais de le faire de manière symétrique.



Libérer le trim: tirer la barre noire supérieure vers le bas.



Fermeture du trim: tirez la barre noire inférieure vers le bas jusqu'à la valeur souhaitée.



Trim en position neutre: tirez le trim jusqu'à ce que les points de la ligne (noir et rouge) soient visibles des deux côtés de la barre noire.

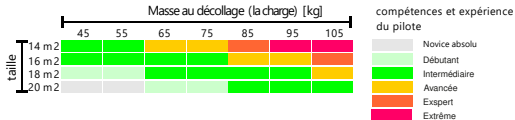
Operation

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

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

Gamme de poids

Chaque taille de parapente Run&Fly est dédiée à un niveau de compétence de pilote correspondant. Dans ce cas, un calcul du poids réel au décollage est nécessaire avant d'utiliser le tableau de sélection des tailles, présenté ci-dessous:



Pour la Run&Fly, la règle générale de sélection est la suivante : plus le pilote est compétent, plus la charge alaire est acceptable. Avec la charge alaire, la vitesse et l'agilité (réponse aux commandes de frein) augmentent en conséquence. Le certificat de résistance structurelle de la Run&Fly est valable jusqu'à une masse au décollage de 105 kg. Cette masse ne peut être dépassée.

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



Quelle sellette ?

retiré.

Vous pouvez utiliser n'importe quelle sellette certifiée dont les points d'accroche sont situés à 40-45 centimètres de la plaque d'assise et dont la largeur entre les mousquetons est comprise entre 40 et 45 cm. Pour la Run&Fly, nous suggérons d'utiliser une sellette légère, par exemple la Sit&Fly 260 avec un placement séparé des jambes, car cela augmente la stabilité.

Attention: Veuillez noter que toute modification de la distance siège/point d'accroche change la position des freins par rapport au corps du pilote. Vous devez vous rappeler que dans chaque sellette, votre plage de pilotage sera différente.

Autres systèmes

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

Inspection avant décollage

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

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

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

- L'état général de l'aile, des suspentes et des élévateurs. Ne pas se lancer si un quelconque dommage est observé,
- Le parapente doit être positionné de manière à ce que les suspentes des A se soulèvent avant les suspentes arrière. Cela facilitera sa montée

symétrique,

- Le bord d'attaque doit rester tendu,
- Il est très important de vérifier également qu'aucune ligne ne fasse le tour de la voilure. Ce type de configuration (Clef) au décollage peut avoir des conséquences catastrophiques,
- Toujours fermer son casque avant de rentrer dans sa sellette,
- Toutes les suspentes et élévateurs doivent être séparés. Faites en sorte qu'elles ne soient pas emmêlées ou qu'elles n'accrochent rien sur leur passage. Il est également important de vérifier les suspentes de freins. Celles-ci doivent être fermement attachées aux poignées de frein et doivent circuler librement à travers les

poulies jusqu'au bord de fuite.

Attachez la sellette aux élévateurs

- Vérifiez les mousquetons principaux. Ils doivent être proprement montés, fermés et verrouillés.
- Assurez-vous que les élévateurs sont attachés aux mousquetons appropriés et ne sont pas tordus. Les couvertures bicolores des points d'attache ainsi que les côtés gauche et droit spécialement marqués vous aideront à attacher les élévateurs correctement, comme le montrent les photos de la page suivante.

Marquages latéraux:

Tirez vers le bas le boucle flexible pour confirmer que les élévateurs ont été fixés aux mousquetons appropriés:

- L - couleur bleue : côté gauche
- R - couleur rouge : côté droit



Direction du vol:

Comme dans le cas de Run&Fly 1, les couvertures des points d'attache ont des marquages bicolores qui aident à connecter correctement l'aile à la sellette, évitant ainsi de décoller avec des élévateurs qui ont un ou plusieurs tours. Assurez-vous que les boucles ont l'aspect suivant après avoir verrouillé les élévateurs dans les mousquetons:

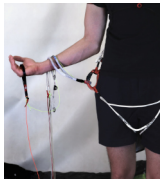
- Avant - rouge : bord d'attaque du parapente et direction de vol
- Arrière - bleu : bord de fuite du parapente Direction du vol

Direction vol



Comment saisir correctement les freins ?

Les élévateurs et les poignées de frein doit être conforme et sans emmêlage. Pour saisir correctement les poignées, prenez la suspenste jaune FL telle qu'elle est fixée au mousqueton. Déplacez votre main le long de la suspenste, jusqu'à ce que vous saisissiez la poignée. En vous déplaçant le long de la ligne, vous ne devez rencontrer aucune autre ligne ou élévateur, si c'est le cas c'est qu'il y a un problème et vous ne devez pas décoller.





Décollage classique (dos voile)

A faire avec un peu ou pas de vent. Face au vent, placez les élévateurs au-dessus de vos épaules (l'élévateur A doit être au-dessus). Clipsez-les dans les mousquetons et bloquez-les. Saisissez les poignées de frein. Grâce à sa conception exceptionnelle, la Run&Fly s'élève si rapidement et si facilement que tirer sur la ligne des A n'est pas conseillé. Cela peut conduire à une fermeture frontale du bord d'attaque! Positionnez vous les bras horizontaux, légèrement repliés. Tous les élévateurs passent alors près de vos coudes.

Exercez une certaine tension pour vérifier si les élévateurs A sont bien au-dessus et les suspentes non emmêlées.

Faites un pas en arrière, penchez-vous un peu et courez en avant. Montez doucement

les mains et au-dessus de votre tête, jusqu'à ce que la voile soit directement au-dessus de vous. Lâchez les élévateurs A et vérifiez l'aile. Essayez de rattraper s'il y a des erreurs et contrôlez la position du parapente par rapport à vous. Pour corriger, il faut courir en-dessous du centre de la voilure. Pour garder l'aile en l'air, les suspentes doivent toujours être tendues, donc en cas de vent faible, il faut courir en avant. Avec des vents plus forts vous pouvez contrôler la voile en vous arrêtant.

En quittant le sol, donnez un peu de frein, puis relâchez-les après vous être éloignés du sol.

Décollage face voile:

Peut être utilisé lorsque le pilote se sent assez confiant, après avoir manipulé la voile au sol pendant quelques heures.

Après avoir attaché votre aile comme d'habitude, tournez-vous vers l'aile, en déplaçant un groupe d'élévateurs au-dessus de votre tête. En conséquence, vous aurez les élévateurs croisés.

Déclipser les poignées de freins des élévateurs et les saisir à l'extérieur des élévateurs sans croiser ni les bras ni les suspentes. De cette façon vous dirigez le côté gauche avec votre main gauche et vice versa. Assurez-vous que l'aile se gonfle symétriquement et que les suspentes ne sont pas emmêlées.

En faisant quelques pas en arrière, vous allez tendre les élévateurs et par conséquent faire monter la voile. Il n'est pas nécessaire de tirer sur les lignes des A. Lors de la montée, la voile s'arrête avec un léger freinage. Son dosage dépendra des conditions du jour, ainsi que de la

course au décollage.

Lorsque vous tournez face au vent, rappelez-vous de tourner dans le bon sens et de garder les suspentes tendues à tout moment. Le retournement de votre corps lui-même doit être rapide et souple. Vous ne devez en aucun cas lâcher vos commandes de freins, si l'aile ou les suspentes présente un défaut, il est nécessaire de reposer l'aile pour faire un contrôle complet. Dernière étape, la vérification de l'espace libre pour le décollage et c'est parti, face au vent avec un léger freinage au décollage.

Attention: Pour faire descendre la voile dans un vent fort, tirez les freins brusquement et avec force pour interrompre la création de la portance. Vous pouvez aussi utiliser les élévateurs D

en les tirant au moins 25 cm vers le bas.



Virages

Les virages de la Run&Fly sont dynamiques, mais exceptionnellement stables. L'aile réagit avec nervosité aux moindres sollicitations des freins. La maniabilité est agréable, et le freinage nécessite peu de force. En ajoutant un peu de transfert de poids, le parapente tournera vraiment vite et bien.

La technique combinée (déplacement du poids et action sur les freins) est de loin la méthode la plus efficace pour tourner. Le rayon de virage est alors déterminé par la quantité de frein intérieur et extérieur utilisé et le déplacement du poids. Une application supplémentaire d'un peu de frein extérieur après avoir initié le virage avec un déplacement maximal du poids augmente l'efficacité du virage et la résistance de l'aile extérieure à la

fermeture (en turbulence, au bord d'un thermique, etc.).

Dans le cas d'un virage nécessaire dans une zone confinée à faible vitesse (ex. soaring en pente), il est recommandé de diriger la voile en desserrant le frein à l'extérieur du virage tout en appliquant un peu plus de frein à l'intérieur.

Attention: En entrant dans une zone de turbulence, il faut freiner un peu pour mettre de la tension. Cela vous permettra de réagir instantanément en cas de problème. Une traction trop forte ou trop rapide d'un frein peut faire partir l'aile en vrille ou/et en décrochage.

Vol en thermique et soaring

Bien que la Run&Fly n'ait pas été conçue dans cette optique, le vol thermique est

tout à fait possible. Pendant le vol thermique, l'aile communique intensivement au pilote tout ce qui se passe autour d'elle. Néanmoins, l'autostabilisation parfaite ramènera instantanément la voile à sa place au-dessus de votre tête si nécessaire.

En vol, le taux de chute minimum est atteint lorsque la pression des freins est appliquée (environ 10 cm).

En conditions turbulentes, la voile doit être volée avec une petite pression sur les freins. Cela améliore la stabilité générale en augmentant l'angle d'attaque de la voile. La voile ne doit pas basculer vers l'arrière ou vers l'avant, mais rester au-dessus du pilote. Pour y parvenir, le pilote doit accélérer la voile en relâchant les freins lorsqu'il entre dans un thermique (en fonction de sa force) et la freiner lorsqu'il



en sort. Cela fait partie du vol actif de base qui peut vous éviter de nombreuses fermetures potentiels.

Le vol en soaring est un pur plaisir avec la Run&Fly. Vous resterez en l'air même à des vitesses de vent relativement faibles. Rappelez-vous que pour minimiser le poids de la voile, nous avons renoncé au système d'accélération, vous n'avez donc pas la marge habituelle de pénétration accrue en cas de rafales dans les vents turbulents (ou une montée du vent « météo »)

Pour des raisons de sécurité, il est recommandé de voler à une hauteur minimale de 50 m au-dessus du sol. Il est important de respecter les règles du trafic aérien, surtout lorsque de nombreux pilotes se partagent l'espace aérien à proximité de la pente.

Les manœuvres d'évitement se révèlent souvent impossibles dans de telles conditions.



Atterrissage

Le virage d'approche finale doit être contre le vent. Il faut d'abord reprendre de la vitesse en relâchant complètement les freins, puis à 1 ou 2 mètres au-dessus du sol, le pilote doit freiner la voile en utilisant les freins. Le pilote peut même remonter un peu (faire une ressource) s'il freine trop.

Attention: Un freinage trop précoce altère ou annule complètement le potentiel d'un atterrissage correct et affecte négativement sa dynamique.

L'approche finale doit se faire en douceur et en allant tout droit. Des virages brusques ou en alternance risquent de provoquer un effet de pendule, dangereux près du sol.



Voler avec les trims (optionnel)

Les trims étendent la plage de vitesse du parapente, ce qui dans le cas de Run&Fly 2 signifie +/- 2 km/h de la vitesse standard.

L'idée derrière l'utilisation des trims dans Run&Fly 2 était d'augmenter son utilité dans des conditions spécifiques où les parapentes légers à simple surface sont souvent utilisés, comme la haute montagne et les conditions météorologiques difficiles.

Diminuer la vitesse en fermant le trim peut être utile lors d'un décollage par vent léger ou même arrière. Dans cette configuration, vous pouvez également utiliser plus efficacement toute portance rencontrée pendant le vol.

La vitesse standard de l'aile Run&Fly 2 est obtenue en fermant / relâchant les trims à mi-chemin de leur plage, jusqu'à la valeur

dite « neutre ». Les paramètres de l'aile sont alors les plus universels, équivalents à la configuration originale sans trims.

Relâcher complètement les trims peut être particulièrement utile. Le gain de vitesse supplémentaire augmente vos chances de voler dans une situation de vent trop fort. Cela s'applique aussi bien au décollage qu'au vol lui-même, lorsque vous risquez d'être repoussé du côté « sous le vent ».

Un autre avantage important du vol avec des trims libérés est l'augmentation de la stabilité globale de l'aile, ce qui améliore considérablement votre confort en vol.

Important: N'abusez pas du vol avec les trims complètement ouverts. Le relâchement du bord de fuite et le phénomène de relâchement qui en résulte peuvent accélérer l'usure du tissu du

parapente.

Ouvrir le trim permet également d'avoir un meilleur arrondi lors de l'atterrissage. Avec une vitesse plus élevée, il est plus facile de mettre le système pilote-parapente dans un mouvement de pendule.

Note: Les paramètres les plus proches de Run&Fly 1 sont obtenus sur Run&Fly 2 en ajustant les trimmers de milieu de plage.

Quand et comment utiliser les trimmers:

1. Trimmer fermé:

- Décollage dans des conditions de vent faible ou avec un vent soufflant de l'arrière,
- Vols thermiques.

2. Trimmer semi-ouvert:

- Vol standard,
- Paramètres universels du parapente.

3. Trimmer complètement ouvert:

- Décollage dans des conditions de vent fort,
- Réduction du risque d'être repoussé sous le vent, par exemple lors de vols par vent fort, en utilisant la portance dynamique ou dans les vallées.

Sécurité du vol avec trims

Les trims peuvent affecter positivement la sécurité du vol de la Run&Fly 2 en étendant son champ d'utilisation. Exemples d'utilisation d'un trim:

- Augmenter les chances d'un départ et d'un vol réussi vers le bas lorsqu'il

semble être une option plus sûre que d'abandonner et de descendre la montagne à pied, ou de rester au sommet jusqu'à ce que les conditions s'améliorent, par exemple pendant la nuit.

- Réduire le risque de se retrouver du côté sous le vent, par exemple en volant par vent fort, en utilisant la portance dynamique ou dans les vallées.

Cependant, vous devez être conscient que les trims peuvent aussi avoir un certain impact négatif sur la sécurité de l'utilisation du parapente, surtout lorsqu'ils sont utilisés de manière incorrecte, par ex:

- Décoller avec le trim complètement relâché dans des conditions de vent nul, ce qui peut entraîner une

extension dangereuse de la course au décollage au-delà de la zone de sécurité.

- Voler par vent fort avec le trim complètement fermé, ce qui peut, par exemple, augmenter le risque d'être emporté sous le vent.
- Réglage asymétrique des trims, qui peut faire tourner le parapente en vol, surprenant le pilote inconscient de la dissymétrie.

Pendant le vol dans une configuration de trim autre que neutre (milieu de la plage de fonctionnement), la réaction de l'aile à une fermeture peut être plus dynamique, surtout pour un pilote moins expérimenté, et nécessitera une action rapide du pilote sur les freins afin de revenir à un vol normal (et autres actions manuels qui

doivent suivre lors d'une fermeture).

Les trims sont également un élément supplémentaire qui nécessite des vérifications techniques de base. Voler avec un trim qui ne fonctionne pas correctement (par exemple, endommagé, usé) peut entraîner les situations mentionnées ci-dessus, ce qui peut être dangereux.

Important: Assurez-vous que les réglages des trims sont adaptés à la phase de vol et aux conditions météorologiques actuelles.

Important: Les trims sont un autre élément qui fait partie de l'inspection pré-vol!

Important: Bien que le risque de fermetures de l'aile Run&Fly 2 soit faible, le pilote doit être conscient de la réaction dynamique

possible de l'aile, nécessitant une action sur les freins.

Important: Les trimmers doivent toujours être activés/désactivés de manière symétrique! En cas de déclenchement asymétrique des trims: corriger la direction du vol avec un frein, ouvrir l'autre trim (si l'altitude le permet), ou fermer le trim précédemment ouvert.

Longueur des élévateurs*:

A - 496 mm

B - 496 mm

C - 1852 mm

D - 2195 mm



Trims fermés

- Vitesse minimum



Longueur des élévateurs*:

- A- 496
- B- 496
- C- 1852
- D- 2155

Trims en position neutre

- Paramètres universels



Longueur des élévateurs*:

- A- 496
- B- 496
- C- 1852
- D- 2195

Trims relâchés

- Vitesse maximale



Longueur des élévateurs*:

- A- 496
- B- 496
- C- 1852
- D- 2240



Treuil

Run&Fly a été testé avec succès pour le lancement grâce au treuil.

La première phase du décollage au treuil est similaire au décollage classique. Après avoir soulevé la voile, vous serez décollé du sol, au fur et à mesure que la ligne du treuil se charge. Évitez les grandes corrections de cap dans la première phase du vol jusqu'à une altitude de 50 mètres.

Pendant cette étape, ne vous asseyez pas profondément dans la sellette afin d'être prêt pour un atterrissage d'urgence en cas d'arrêt du treuil. Assurez-vous que vos freins sont complètement relâchés, afin que l'angle d'attaque ne dépasse pas le niveau de sécurité.

Pendant tout le treuillage, il est recommandé de contrôler la direction en

utilisant uniquement les poids. Les feins ne doivent être utilisés que pour des corrections de cap importantes, mais même dans ce cas, ne les tirez pas trop afin d'éviter le risque de décrochage de votre aile.

Ajustez régulièrement votre cap lorsque vous êtes au treuil, afin qu'aucune correction importante ne soit nécessaire. Rappelez-vous qu'il y a plusieurs conditions à respecter lors du treuillage:

Le pilote doit être correctement formé au treuillage. Le treuil avec tout l'équipement doit être en bon état et spécialisé pour le treuillage du parapente, l'opérateur du treuil doit être correctement formé au treuillage et à l'entretien de l'équipement,

L'aile ne doit pas être treuillée avec des forces supérieures à 90 daN, et ne doit en aucun cas être remorquée par un véhicule

non équipé correctement ou contrôlé par un opérateur non qualifié.

Important: Lors du treuillage, la charge de l'aile est encore plus importante que d'habitude et la vitesse est augmentée par rapport au vol standard. Soyez conscient que dans ces circonstances, l'aile est beaucoup plus agile et sensible, donc soyez prudent sur les freins!

Note: Si votre parapente est équipé de trims, mettez-les en position neutre ou fermée pour le treuillage/traction.

Paramoteur

Le parapente Run&Fly n'a pas été conçu dans l'optique du paramoteur.

Théoriquement, cela devrait être possible, mais il peut être très difficile de rester dans

la limite du poids maximum autorisé au décollage.

Vol en tandem

La Run&Fly n'est pas certifiée pour le vol en tandem.

Grandes Oreilles

Afin d'effectuer les grandes oreilles, vous devez tirer sur les élévateurs A d'environ 20-50cm (distinguables par une gaine rouge). Il est impératif de conserver les poignées de frein en main pendant la manoeuvre. Lorsque les grandes oreilles sont tirées, la Run&Fly 2 maintient sa course et son taux de chute augmente (jusqu'à 5 m/sec). Vous pouvez tourner l'aile de manière efficace avec l'appui sellette. Après avoir retiré la ligne du taquet en air dynamique, l'aile se gonfle généralement automatiquement. Si nécessaire, il peut être assisté par un long mouvement de pompage jusqu'à ce que les bouts d'aile se déroulent.

Décrochage aux B

Pour faire un décrochage aux B tirez simultanément sur les deux élévateurs B (jaunes) de 10/15 cm. La voile se fermera tout le long de la rangée B, la circulation de l'air sur la surface supérieure se brisera et la surface de l'aile sera moindre. Le mouvement en avant sera quasiment stoppé.

Il n'est pas conseillé de tirer davantage sur les B, Les tests ont démontré que cela augmenterait l'instabilité de l'aile. Si elle forme une crevette avec les deux bouts d'aile devant vous, tirez doucement sur les freins pour rétablir.

Attention: Pour sortir d'un décrochage aux B, les élévateurs doivent être libérés de manière régulière et décisive. Sur un relâchement rapide et symétrique

des B, le flux d'air sera rétabli et l'aile s'élancera vers l'avant pour revenir au vol normal. Si la voile forme un fer à cheval avec les bouts d'aile devant vous, tirez doucement les deux freins pour rétablir la situation.

Descente en spirale

La Run&Fly est un parapente dynamique, donc l'entrée en spirale se fait très rapidement. Grâce à sa stabilité, le parapente revient au vol normal dès que le frein intérieur est relâché.

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

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



causer un blackout.

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

Attention: N'effectuez jamais les grandes oreilles en spirale! Dans cette manoeuvre un petit nombre de lignes supporte un énorme poids, multiplié par la force centrifuge, ce qui peut abîmer les lignes ou même la voile (Ce qui amène les suspentes à supporter un poids de charge trop proche de sa valeur de rupture).

Wing over

Un wing Over est une série de virages consécutifs, alternativement à gauche et à

droite avec un angle de virage croissant. Des virages trop agressifs, une mauvaise cadence, ou un contrôle insuffisant peuvent générer des fermetures massives.

En raison de l'autostabilisation susmentionnée de la Run&Fly, l'exécution de wingovers classiques est pratiquement impossible.

Achtung: Des virages trop agressifs, une mauvaise cadence, ou un contrôle insuffisant peuvent générer des fermetures massives.

Acrobaties

La Run&Fly 2 n'a pas été conçue pour les vols acrobatiques.

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

Attention: La meilleure option est de voler dans les règles de sécurité, pour ne pas avoir besoin de descendre rapidement!



Manoeuvres extrêmes

Attention: Les situations extrêmes ne doivent être provoquées que dans le cadre d'un cours sur la sécurité (siv, entraînement à l'instabilité) et sous surveillance!

Attention: Le comportement de la Run&Fly est plus dynamique que celui des parapentes classiques à double surface. Cependant, les caractéristiques exceptionnelles de sa conception permettent une bonne auto-stabilisation. La meilleure façon de voler est donc de laisser l'aile voler avec un minimum d'interventions du pilote.

Important: Si vous volez avec des trims optionnels, vous devez être conscient des différences de comportement de l'aile dans

des situations dangereuses selon le réglage des trims. Veuillez donc lire attentivement toutes les informations de ce chapitre.

Fermeture asymétrique

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

Fermeture frontale

Peut arriver dans des conditions turbulentes. Un pilotage actif empêche habituellement ce genre de situation. La Run&Fly 2 est un parapente moderne dont

le bord d'attaque est renforcé. Les tests ont montré que la plupart du temps, l'aile se regonflait spontanément. Néanmoins, en conditions turbulentes, le flux d'air peut bloquer le bord d'attaque en position "collée". C'est pourquoi une réaction spontanée du pilote est conseillée - une action aux freins bien mesurée et au bon moment facilite la réouverture.

Fermeture latérale et frontale En vol avec les trims

En volant avec les trims complètement relâchés, l'aile devient plus résistante aux fermetures latérales et frontales. Néanmoins, si une telle situation se produit, en raison de l'augmentation de la vitesse, la dynamique du comportement du parapente sera généralement plus grande et nécessitera que le pilote réagisse en



tirant vigoureusement mais sans excès sur les freins afin de stabiliser l'aile et de revenir à un vol normal.

Décrochage et vrille négative

Pratiquement impossible, peut arriver seulement à la suite d'une erreur sérieuse ou d'une action intentionnelle du pilote. Soyez juste attentifs quand vous volez à basse vitesse, jusqu'à que vous vous sentiez familiers et à l'aise avec la nouvelle aile. La voile se rétablit spontanément dans la phase initiale du décrochage, sinon utilisez les procédures standard (Procédez de manière habituelle dans ce genre de situation).

Phase parachutale

En conditions normales ceci n'arrive pas. Dans des conditions normales, cela ne se

produit pas. En raison de ses caractéristiques de conception uniques, la Run&Fly tend à une stabilisation instantanée des paramètres de vol en cas de perturbation. Pour sortir d'un décrochage, il faut relâcher complètement les freins. L'aile peut revenir dynamiquement au-dessus de la tête du pilote, sans toutefois plonger devant lui - n'essayez donc pas de la freiner dans cette phase.

Si vous volez avec des trims optionnels, en cas de décrochage profond (parachutal), relâchez-les complètement et immédiatement.

Cravates

C'est une aile moderne avec un bord d'attaque rigidifié pour réduire la traînée. Il est donc toujours possible qu'après une

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

Attention: En cas de doute utilisez le parachute de secours.

Situations d'urgence

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

Emballage et stockage

Les caractéristiques de conception uniques du parapente Run&Fly 2 peuvent nécessiter des règles de pliage légèrement différentes par rapport aux parapentes classiques à double surface. Il doit être plié de manière à ce que, grâce à ces caractéristiques, il bénéficie de conditions appropriées pour le transport et le stockage.

Comment emballer Run & Fly 2

Nous recommandons d'emballer l'aile comme indiqué dans la vidéo et décrit ci-dessous (scannez ou cliquez sur le code QR):



- L'aile peut être pliée caisson par caisson comme un accordéon, ou bien elle peut être pliée en deux moitiés en la pliant depuis le stab vers le centre de l'aile.
- Transférez les élévateurs au centre du faisceau ainsi formé.
- Pliez les deux moitiés ensemble.
- Roulez les deux extrémités du paquet de manière à ce qu'elles se rejoignent au milieu. Après le pliage, vous pouvez en plus les fixer avec le ruban de compression attaché à l'aile.
- Placez l'aile dans un sac de transport dédié. La taille du sac vous permet de stocker l'aile avec la sellette légère Sit & Fly 260 attachée.

Ne rangez jamais votre aile si elle est humide; cela raccourcira sa durée de vie. N'oubliez pas que la voile peut devenir humide du fait de son contact direct sur de l'herbe.

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

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

Nettoyage

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

Détérioration - quelques trucs

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

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

Des noeuds peuvent abîmer les suspentes

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

Après un atterrissage dans l'eau vous devez également vérifier l'état du tissu car les forces des vagues peuvent déformer le tissu par endroits. Quand vous sortez l'aile de l'eau, commencez par le bord de fuite, de façon à ce que l'eau s'écoule librement hors du parapente. Après un atterrissage dans la mer, rincez le parapente avec de l'eau pure. Les cristaux de sel pouvant affaiblir les suspentes même après le rinçage, il est préférable de les remplacer par des neuves après contact avec l'eau de mer.

Il est donc conseillé de réduire le plus

possible cette exposition en gardant le parapente rangé quand vous ne vous en servez pas.

Même rangé, ne le laissez pas trop longtemps au soleil. Les suspentes de la Run&Fly 2 sont constituées d'un coeur en Technora et d'une enveloppe en polyester. Pour éviter des dommages irréversibles évitez de leur faire supporter des poids excessifs en vol.

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

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

Réparations

Les réparations ne doivent être effectuées que par le fabricant, le distributeur agréé ou des ateliers de réparation agréés. Vous pouvez toutefois faire de petites réparations sur la voile avec les patches autoadhésifs inclus dans le pack.

Inspections

Nous recommandons une inspection complète tous les 24 mois ou toutes les 100 heures (l'une ou l'autre situation arrivant la première), si non conseillé au préalable par la personne responsable de l'inspection compte tenu de l'état du parapente). Un parapente ne peut être officiellement inspecté que par le fabriquant ou un revendeur (habilité).



Investir dans un nouveau parapente est une dépense importante. C'est pourquoi nous couvrons nos parapentes avec une garantie.

Garantie:

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

- Pour les parapentes de vol libre, la garantie couvre 36 mois (3 ans) ou 300 heures de vol (selon ce qui arrive en premier). Si le parapente est utilisé pour le vol motorisé, chaque heure passée dans les airs devrait être comptée pour 2 (cela ne s'applique pas aux ailes spécialement conçues pour le paramoteur).
- Pour les parapentes dédiés au

paramoteur, la garantie couvre 24 mois (2 années) / 200 heures de vols (selon ce qui arrive en premier).

- Pour les ailes montagne et les ailes de speedflying, aussi bien pour les écoles que les utilisateurs, la garantie couvre 18 mois (1 année et demi) / 150 vols (selon ce qui arrive en premier).

La garantie ne couvre pas:

- aile décolorée ou tâchée suite à rangement ou transport inadéquat,
- altération causée par des produits chimiques ou eau salée,
- altération causée par une utilisation inappropriée,
- altération provoquée par une situation d'urgence,

- altération causée par un accident (en l'air ou autre),
- consommables (par exemple, bande de trim).

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

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

- le parapente a été inspecté selon les recommandations plus haut.

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

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



Protection de l'environnement

Le parapente est un sport de plein air.

Nous pensons que nos clients partagent notre conscience environnementale.

Exercer le parapente, vous pouvez facilement contribuer à la préservation de l'environnement en suivant quelques règles simples. Assurez-vous que vous n'êtes pas nuisible à la nature dans les endroits où nous pouvons voler. Respectez les sentiers balisés, ne faites pas de bruit excessif, ne laissez pas d'ordures et respectez l'équilibre fragile de la nature.

Recyclage des matières usées.

Un parapente est fait de matériaux synthétiques, qui doivent être correctement éliminés lorsqu'il est usé. Si vous ne parvenez pas à vous débarrasser du parapente correctement, DUDEK

Paragliders le fera pour vous. Envoyez simplement votre parapente à l'adresse indiquée à la fin du manuel, accompagnée d'une courte note.

**Ce que vous avez acheté:**

- Un sac de transport (comprenant l'aile)
- Le parapente (voile, suspentes, élévateurs)
- Une sangle de compression
- Une poche avec des papiers et une pochette de réparation contenant:
 - Une pièce de tissu auto-adhésif (10 cm x 37.5 cm) pour de petites réparations. Notez que même de petites déchirures dans le voisinage d'une couture doivent être réparées dans un centre agréé.
 - Une suspente bouclée et cousue plus longue que la plus longue suspente de votre parapente, à

utiliser comme remplacement temporaire. Ne la coupez pas: si vous devez remplacer une ligne plus courte, faites simplement un noeud à la bonne longueur.

- Le passeport de votre aile, avec date d'achat et inspection technique validée (vérifier que le numéro de série est identique à celui inscrit sur le bout d'aile).
- Le manuel que vous lisez sur une clef USB.
- Petits cadeaux

Note: Si la commande comprend un trim optionnel installé dans notre usine, nous incluons des lignes de remplacement au cas où vous souhaiteriez le désinstaller dans le futur. Le remplacement des trims

par des suspentes ramène Run&Fly 2 aux réglages standards. Les longueurs des élévateurs dans cette configuration correspondent aux longueurs avec les trims réglés en position neutre.

Run&Fly 2	14	16	18	20
Approbation - identification ULM	oui	oui	oui	oui
Cellules	41	41	41	41
Surface à plat [m ²]	14,00	16,00	18,00	20,00
Surface projetée [m ²]	11,87	13,56	15,26	16,95
Envergure à plat [m]	8,19	8,76	9,29	9,79
Envergure projetée [m]	6,51	6,97	7,39	7,79
Allongement à plat	4,80			
Allongement projeté	3,58			
Vitesse [km/h]	Min=35; trym=37 ; max= 39 +-2			
Corde max [mm]	2053,00	2195,00	2328,00	2454,00
Corde min [mm]	728,00	778,00	825,00	870,00
Cône suspentage [m]	4,76	5,08	5,39	5,68
Longueur totale suspentage [m]	262,55	282,89	302,00	320,08
Poids total volant [kg]	45 - 105	45 - 105	50 -105	60-105
Poids Aile [kg]	0,94	1,04	1,13	1,20

Run&Fly 2

Suspentage	Edelrid 8001: 050; 070; 090, 130; 190 / Edelrid 7343-190
Tissus	Porcher: Classic 26 g/m ² ; Classic2 29 g/m ²
	Porcher: Hard 26 g/m ² ; Hard 32 g/m ²
Elevateurs	Liros D-Pro: 3mm; Cousin: Dyneema 16650

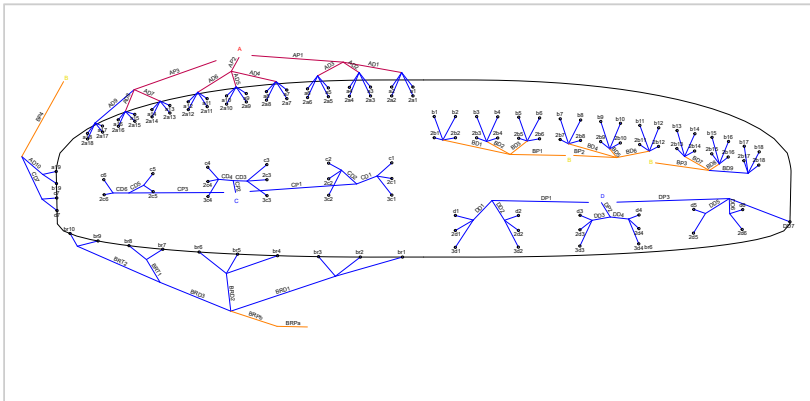
* La liste détaillée des matériaux utilisés dans la fabrication de la Run&Fly 2 est disponible dans les documents techniques consultables sur notre page www.dudek.eu.

Le tableau de suspentage lui même est sur la page suivante, les tableaux de longueur de lignes sont a retrouver en pièce jointe de ce manuel.

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

Attention: Les distances données ci-dessous sont les distances entre les points de connexion. Quand une ligne est coupée pour réparation, 20 cm de plus doivent être comptés, car à chaque bout il faut coudre 10 cm pour fixer la boucle. La seule exception est la ligne de frein principale (« brmain»), bouclée seulement au bout

supérieur, alors qu'il reste 15 cm en bas pour fermer la poignée de frein (il faut donc 25 cm de plus).



Bienvenue!

#dudekparagliders!

En achetant notre équipement, vous êtes devenu un membre important de la grande famille Dudek Paragliders! Partagez vos expériences avec toute la communauté et restez informé des nouvelles offres en rejoignant nos pages pour tous les fans:

**Films et photos**

Si vous avez des photos et des films intéressants de vos vols, vous pouvez nous les envoyer par tous les moyens à

media@dudek.eu

et nous les partagerons avec toute notre communauté.

N'oubliez pas de rajouter sur tout ce que vous publiez sur les réseaux sociaux le



Besoin d'aide?

- Voulez-vous voler avec nos ailes, mais vous ne savez pas quel parapente choisir?
- Vous êtes déjà pilote Dudek, mais vous souhaitez en savoir plus sur votre aile?
- Ou peut-être cherchez-vous des conseils pour perfectionner vos compétences?

Écrivez-nous ! Envoyez un e-mail à:

support@dudek.eu

et nos spécialistes répondront à toutes vos questions!



Si vous vous assurez de voler en sécurité et prenez soin de votre parapente, vous profiterez pendant de nombreuses années de votre Run&Fly 2. Vous devez toujours être attentifs aux dangers qui se présentent à vous et les éviter prudemment.

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

Attention: Voler en parapente est toujours de votre propre responsabilité!

Dudek Paragliders

ul. Centralna 2U

86-031 Osielsko, Poland

tel. (+48) 52 324 17 40

www.dudek.eu

info@dudek.eu

