



Podręcznik użytkownika
Warp 3

v.08.04.2026

Spis treści

Wprowadzenie	4	Pierwsze loty	17	B. Odpuszczone trymery z zaciągniętymi sterówkami	34
Opis paralotni i przeznaczenie	5	Start klasyczny w ciszy	18	C. Zaciągnięte trymery	34
Co kupiłeś	6	Przygotowanie skrzydła	18	Użycie sterówek w różnych konfiguracjach	35
Dane techniczne	7	Kontrola przedstartowa	18	Sposoby sterowania 2D	36
Materiały	8	Start alpejski w silnym wietrze	19	Lądowanie	37
Budowa paralotni - czasza i linki	9	Przygotowanie skrzydła	19	Lądowanie z wyłączonym silnikiem	37
Taśmy nośne	10	Kontrola przedstartowa	19	Lądowanie z włączonym silnikiem	37
Opis dostępnych systemów i technologii	11	Lot	20	Inne techniki lotu	38
LE3D - Leading Edge 3D	11	TEA (Torque Effect Adjuster)	21	Loty swobodne - bez napędu	38
SS - Speed System	12	Trymery	23	Holowanie	38
TR - Trimmers	12	Speed System	24	Loty w tandemie	38
Różne poziomy bloczków sterowniczych	12	PA (Power Attack)	25	Akro	38
TEA (Torque Effect Adjuster)	12	Loty slalomowe z użyciem systemu PA	26	Procedury specjalne i inne konfiguracje	38
PA (Power Attack)	12	Tryby prędkości	27	Złote zasady latania na motoparalotni	39
2d Steering System	12	Tryb wolny	27	Sytuacje niebezpieczne	40
Czip NFC	12	Tryb przyspieszony - speed system	29	Podwinięcie boczne (klapa)	40
Inne systemy	12	Tryb przyspieszony - trymer	30	Podwinięcie czołowe (frontsztal)	40
Przed pierwszym użyciem	13	Tryb maksymalnej prędkości	32	Przecignięcie i spirala negatywna	41
Zakresy wagowe	13	Wpływ użycia sterówek na efektywność profilu samostatecznego	34	Spadochronowanie	41
Ustawienie długości sterówek, pozycji bloczka sterowniczego i speed systemu	13	A. Odpuszczone trymery bez użycia sterówek	34		

Spis treści

Przerzucenie linki (krawat)	41	Jak dbać o paralotnię	44	Identyfikacja paralotni	46
Sterowanie w sytuacjach awaryjnych	41	Składanie i przechowywanie	44	Gwarancja	47
Techniki szybkiego wytracania wysokości	42	Czyszczenie	44	Aerocasco	49
Uszy	42	Jak ograniczyć starzenie się skrzydła	45	W trosce o środowisko	50
B-Sztal	42	Eksploatacja i naprawy	46	Jak dbać o otoczenie	50
Spirala	42	Naprawy	46	Recykling zużytego sprzętu	50
Wing over	43	Przeglądy techniczne	46	Dołącz do naszej społeczności!	51
				Dane producenta	52

Wprowadzenie

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.

O podręczniku

Prosimy o 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 zgodności technicznej wystawione przez producenta. Wprowadzenie jakichkolwiek zmian do paralotni powoduje utratę ważności tych dokumentów.
- Pozostałe dokumenty dotyczące tego skrzydła są dostępne po zeskanowaniu kodu QR znajdującego się na oznaczeniu zgodności lub po zeskanowaniu chipa NFC na tabelce znamionowej. Dokumenty znajdują się również na: www.dudek.eu.

Życzymy Ci wielu godzin przyjemnie i bezpiecznie spędzonych w powietrzu!

Ważne: 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.





Opis paralotni i przeznaczenie

Warp 3 to wyczynowe skrzydło przelotowe skierowane do pilotów oczekujących najwyższych osiągnięć. Zaleca się, aby piloci latający na tym skrzydle posiadali doświadczenie w pilotażu konstrukcji klasy Hadron 3 lub bardziej wymagających. Warp 3 zaspokoi potrzeby wymagających pilotów PPG, oferując jeszcze lepszą wydajność.

Początkowo projekt powstawał z myślą o optymalizacji pod kątem zawodów klasycznych, jednak z czasem okazało się, że jeszcze bardziej niż jego poprzednik nadaje się do codziennego użytku.

Dzięki ogromnemu wkładowi pracy włożonemu w jego rozwój uzyskano liczne usprawnienia użytkowe, takie jak:

- znacznie poszerzony zakres prędkości,

- obniżone zapotrzebowanie na moc,
- zwiększony komfort lotu w turbulencji,
- mniejsza siła potrzebna do sterowania,
- poprawiona stabilność poprzeczna oraz autostabilizacja skrzydła,
- łatwiejsze starty.

Znacznym zmianom uległy również taśmy nośne. Ich konstrukcję oparto na rozwiązaniu zastosowanym wcześniej w Snake 4, wykorzystującym taśmy o szerokości 15 mm. Zastosowano także nowy rodzaj klamer trymerów Rollercam, które poprawiają wygodę użytkowania oraz zmniejszają zużycie taśm trymerów.

Dzięki niższej wadze taśm oraz bardziej przejrzystemu układowi ich elementów zwiększył się komfort ich obsługi.

Co kupiłeś

W skład zakupionej paralołni wchodzą:

- DewBag
- Worek transportowy (w nim znajduje się twoje skrzydło)
- Skrzydło (czasza, linki, taśmy nośne)
- Taśma kompresyjna do spinania paralołni przed włożeniem jej do worka
- Wskaźnik kierunku wiatru (wstążka 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 paralołni, służąca do tymczasowej naprawy. Nie ucinaj tej linki jeśli będziesz musiał czasowo zastąpić nią jakąś krótszą uszkodzoną linkę przywiąż ją tylko w odpowiedniej odległości.
 - Oznaczenie zdatności z wpisaną datą sprzedaży i ważnym przeglądem technicznym (sprawdź zgodność numeru seryjnego).
 - Kod QR z niniejszym podręcznikiem użytkownika znajdziesz na oznaczeniu zdatności.
- Drobne upominki



Dane techniczne

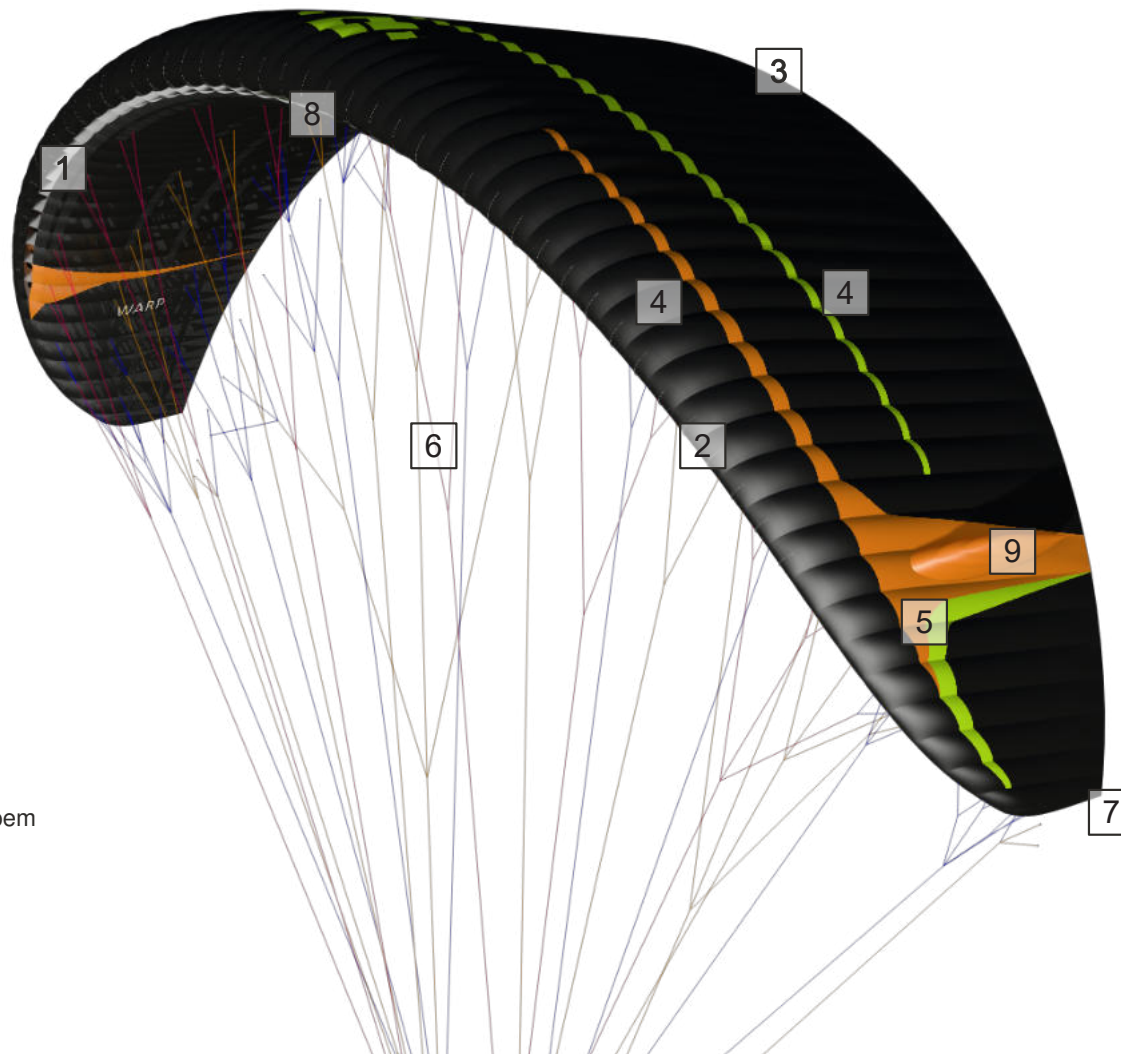
Warp 3	16	17	18	20	22
Dopuszczenie - Identyfikacja ULM (DGAC)	tak	tak	tak	tak	tak
Liczba cel	62				
Powierzchnia w rozłożeniu [m²]	16,00	17,00	18,00	20,00	22,00
Powierzchnia w rzucie [m²]	13,62	14,47	15,32	17,02	18,73
Rozpiętość w rozłożeniu [m]	9,66	9,96	10,24	10,80	11,32
Rozpiętość w rzucie [m]	7,71	7,95	8,18	8,62	9,04
Wydłużenie w rozłożeniu	5,90				
Wydłużenie w rzucie	4,36				
Najdłuższa cięciwa [mm]	2061	2125	2187	2305	2417
Najkrótsza cięciwa [mm]	445,00	458,00	472,00	497,00	521,00
Długość linek z taśmami nośnymi [m]	5,64	5,81	5,98	6,30	6,61
Łączna długość linek [m]	212,36	219,27	225,97	238,85	251,09
Całkowita masa startowa PG [kg]	-	-	-	-	-
Całkowita masa startowa PPG / PPGG [kg]	80-130	85-135	90-140	100-150	110-160
Dystans między taśmami [cm]	45				
Waga [kg]	4,18	4,34	4,50	4,80	5,10
Maksymalna moc silnika [kW]	30				

Materialy

Linki	2 80001: 050; 070; 090; 130; 190 / Technora: 140 & 190 & 280
Tkanina	Dominico tex 41; 33 g/m ²
	Dominico tex 27 g/m ²
	Dominico tex Hard 41 g/m ²
	SR Scrim, SR Laminate 180 g/m ²
Taśmy nośne	PASAMON - Bydgoszcz, Polska

Budowa paralotni - czasza i linki

Paralotnia Warp 3 jest produkowana w technologii wykorzystującej możliwość precyzyjnego laserowego plotera tnącego. Całość produkcji odbywa się w Polsce pod ścisłą kontrolą konstruktora, co zapewnia najwyższą europejską jakość wykonania.



1. Wloty powietrza
2. Krawędź natarcia
3. Krawędź splywu
4. Cela
5. Żebra

6. Linki nośne
7. Otwór czyszczący
8. Tabelka znamionowa z czipem NFC
9. Winglet

Taśmy nośne

W Warp 3 zostały zastawowane potrójne taśmy nośne.

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

- A - czerwona obszywka (używana podczas startu),
- B - żółte przeszycia (używana przy B-sztalu),
- C - niebieskie przeszycia (używana do gaszenia paralotni w warunkach silnego wiatru - rezygnacja ze startu).

Punkty nośne lewych i prawych taśm zostały obszyte niemi innego koloru w celu ich łatwiejszego rozróżnienia:

R - kolor niebieski: strona prawa

L - kolor czerwony: strona lewa

- | | | |
|--------------------------|----------------------------|---------------------------|
| 1. Mocowanie bloczka (1) | 5. Klamra trymera | 9. Bloczki speed systemu |
| 2. Bloczek w pozycji (2) | 6. Taśma trymera | 10. Haczyki speed systemu |
| 3. Mocowanie bloczka (3) | 7. Magnesy mocujące trymer | 11. Bloczek systemu PA |
| 4. Magnesy Easy Keepera | 8. Blokada systemu PA | 12. Karabinek |



Opis dostępnych systemów i technologii

Do zaprojektowania Warp 3 wykorzystane zostały najnowsze technologie, systemy, oraz nasze autorskie koncepcje.

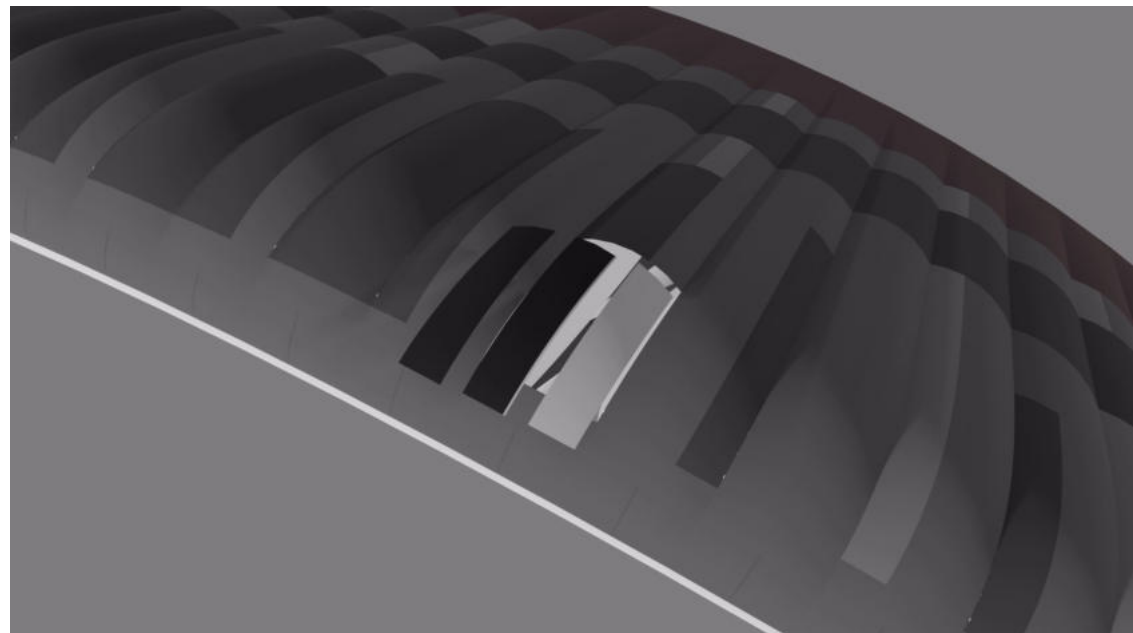
W niniejszym podręczniku opisaliśmy tylko te najważniejsze. O pozostałych możesz dowiedzieć się więcej z działu Technologie na naszej stronie internetowej.

LE3D - Leading Edge 3D

LE3D wykorzystuje system dodatkowych cięć na górnej powierzchni krawędzi natarcia, poprowadzonych wzdłuż cięciwy skrzydła. Poszycie komór w tych miejscach składa się teraz z trzech elementów zamiast z jednego.

Dodatkowe cięcia minimalizują marszczenie się tkaniny oraz dokładniej odwzorowują projektowany kształt profilu aerodynamicznego w strefach kluczowych dla wytwarzania siły nośnej i redukcji oporów powietrza.

Nad zakresem i kształtem LE3D pracowaliśmy od ponad roku, najpierw analizując wyniki komputerowych symulacji opływów powietrza (rewelacyjna praca Jacques'a Peugeot'a), a później mierząc osiągi prototypów. W efekcie zastosowanie tego rozwiązania w najnowszych konstrukcjach pozytywnie wpłynęło na doskonałość skrzydeł.



Opis dostępnych systemów i technologii

SS - Speed System

System oddziałujący na taśmy A, B i C, wyposażony w łożyskowane bloczki i specjalnie dobraną linkę.

TR - Trimmers

Trymer z taśmą trymera wyróżnioną kolorem czerwonym z odpowiednią podziałką i magnesem mocującym na jej końcu.

Różne poziomy bloczków sterowniczych

Wykorzystywane 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.

PA (Power Attack)

System ten łączy speed z trymerem, powodując automatyczne, płynne odpuszczanie trymera w momencie

wciskania belki speed.

2d Steering System

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.

Czip NFC

Paralotnia ma zainstalowany czip, dzięki któremu przy użyciu telefonu z funkcją NFC uzyskasz natychmiastowy dostęp do naszego systemu. Znajdziesz na nim podstawowe dane Twojego modelu skrzydła, warunki gwarancji, aktualną dokumentację i podręczniki użytkownika, notatki serwisowe, a także będziesz mógł skorzystać z funkcji powiadamiania o zagubieniu, kradzieży czy odnalezieniu sprzętu innego właściciela.

Inne systemy

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



Przed pierwszym użyciem

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!

Ustawienie długości sterówek, pozycji bloczka sterowniczego i speed systemu

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.

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



Przed pierwszym użyciem

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 spływu.

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.



Przed pierwszym użyciem

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.





1

Bloczek w pozycji pierwszej (najwyższej); magnes EK mocowany nad pozycją drugą bloczka.

2

Bloczek w pozycji drugiej (pośredniej); magnes EK zamocowany nad klamrą trymera.



3

Bloczek w pozycji trzeciej (najniższej); magnes EK zamocowany nad klamrą trymera.



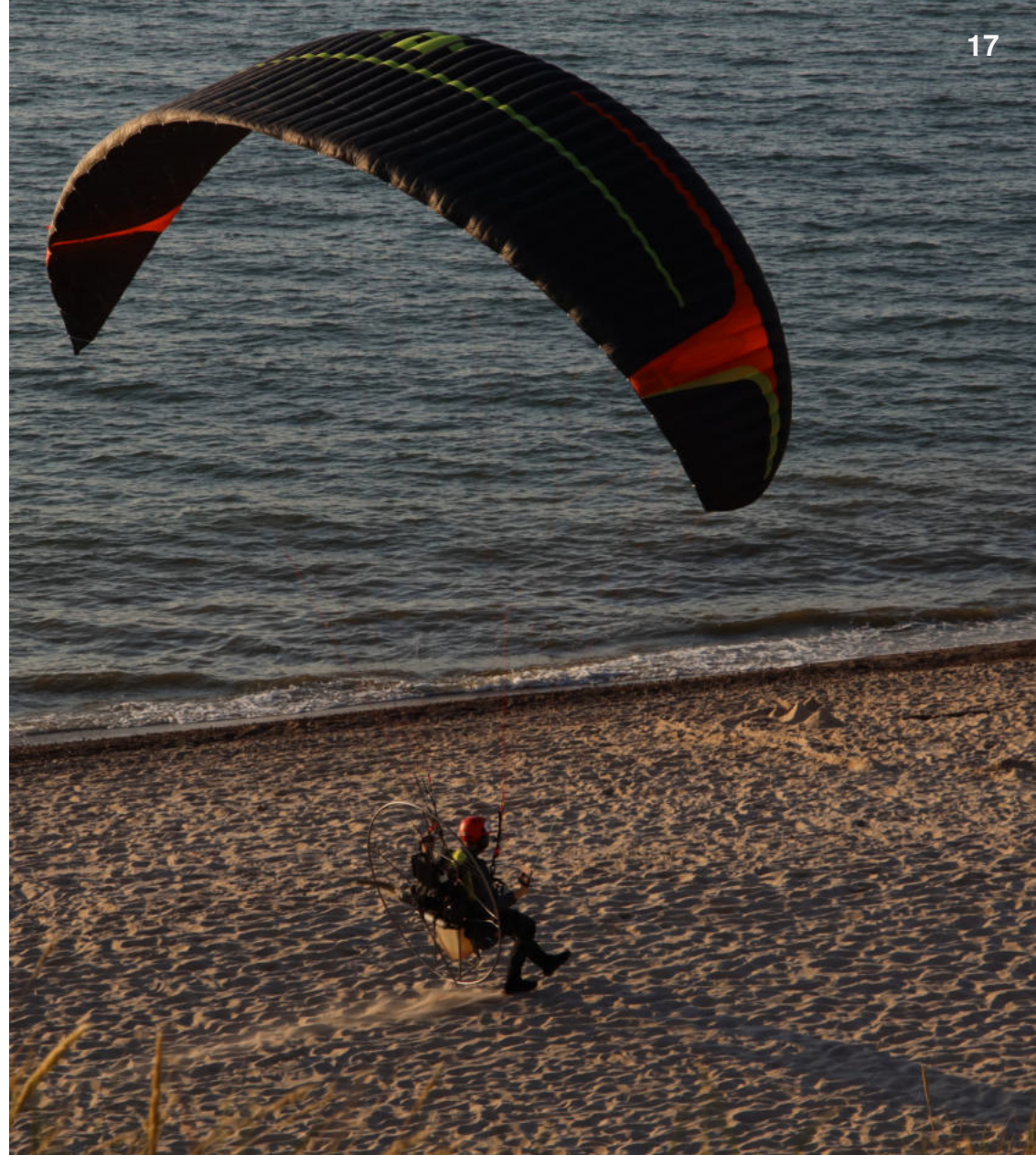
Pierwsze loty

Dla dobrego poznania skrzydła pierwsze loty zalecamy wykonywać z trymerami ustawionymi w pozycjach wolnych (trymery zaciągnięte lub nieznacznie 2-3 cm odpuszczone), bo wtedy Warp 3 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 Warp 3.

Ważne: Przed każdym startem niezbędny jest dokładny przegląd skrzydła, uprzęży 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. Taśmy ułóż na ziemi. Trymery do startu powinny być odpuszczone co najmniej 3 cm (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.

Kontrola przedstartowa

Sprawdź czy:

- Kask jest włożony i zapięty?

- Trymery 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 uprzęży 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 frontsztalie 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 naprężenie 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 kosz 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.

Przygotowanie skrzydła

Położ zwinięte skrzydło krawędzią spływu 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 taśmę 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).

Kontrola przedstartowa

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. Warp 3 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!

Lot

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 Warp 3 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 uzyskaną 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. Chociaż Warp 3 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. Warp 3 jest wyposażony w automatycznie działającą linkę TEA (Torque Effect Adjuster). Niesymetryczny montaż TEA umożliwi 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 uprzęży swój środek ciężkości na drugą stronę.

Najlepszym i najszybszym sposobem jest przechylenie się w uprzęży. 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 rozbijanie. W takim przypadku problem powinno załatwić zmniejszenie gazu i odpuszczenie sterówek.

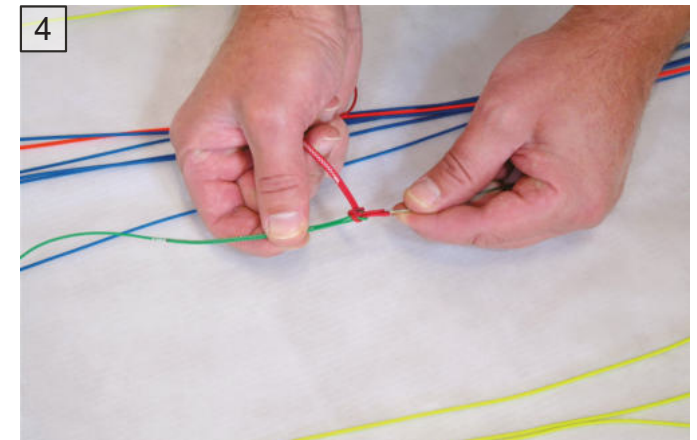
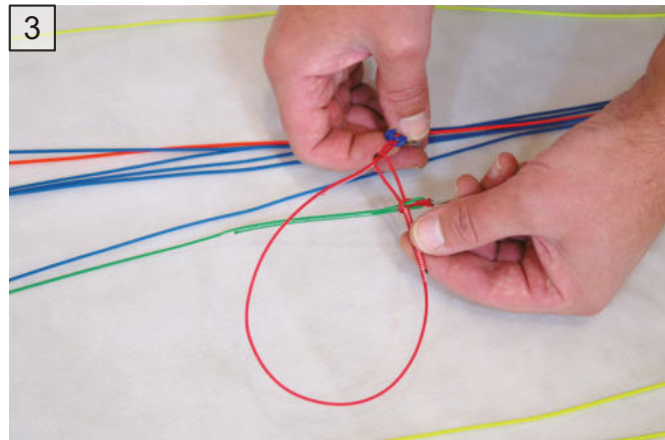
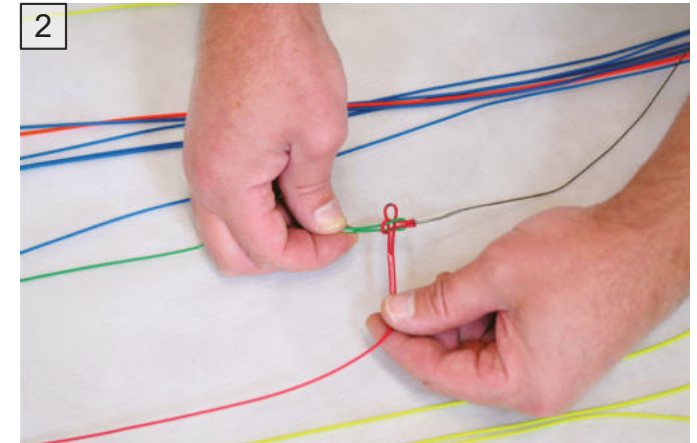
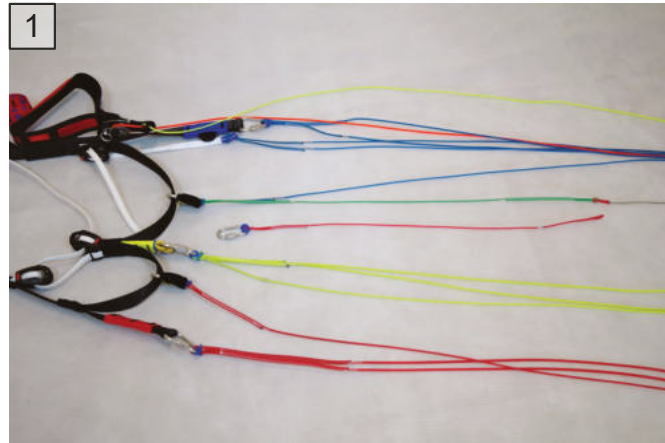
Szczególnie mniej doświadczeni piloci przesadzają ze sterowaniem. Nazywa się to oscylacją wymuszoną przez pilota, a prostym sposobem na nią jest zostawienie linek sterowniczych w spokoju.

TEA (Torque Effect Adjuster)

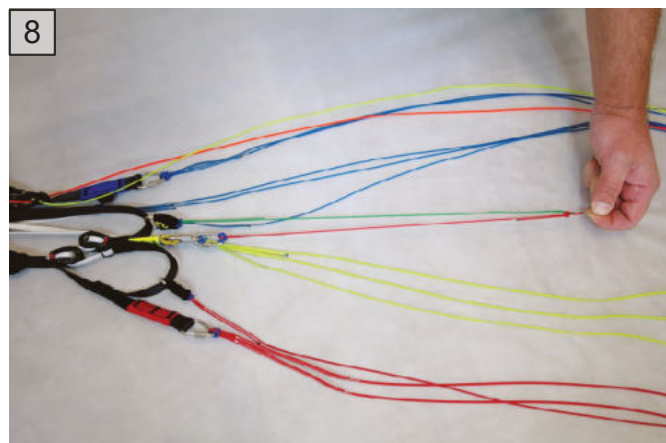
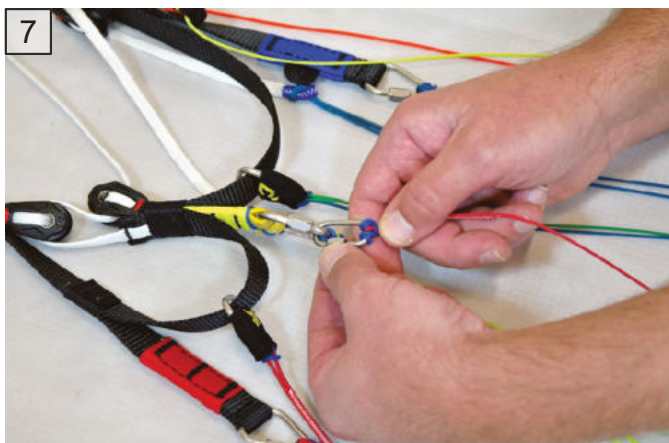
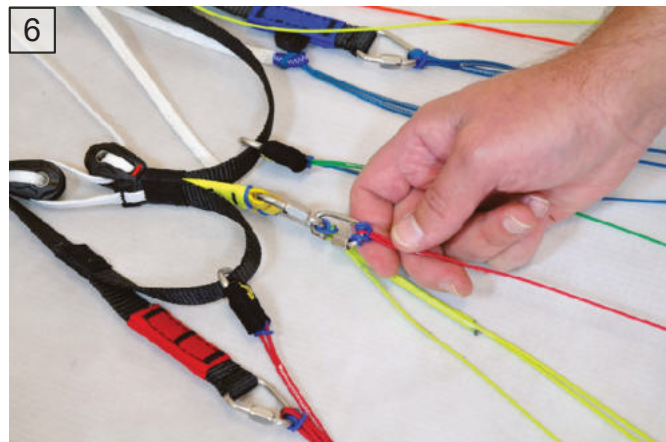
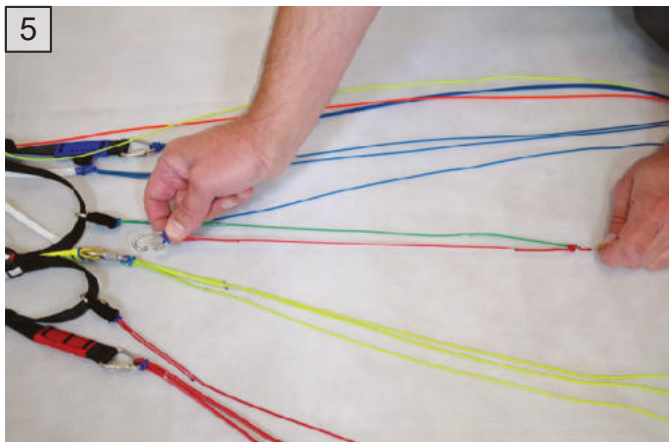
System TEA (Torque Effect Adjuster) działa automatycznie po założeniu linki na odpowiednią stronę w zależności od kierunku działania momentu skręcającego w twoim napędzie.

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:



TEA (Torque Effect Adjuster)



Trymery

Samostateczny profil Warp 3 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, czyli 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 Warp 3 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, lub łącznie stosując system PA (Power Attack), 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.

Przestudiuj 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 Warp 3 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.

PA (Power Attack)

System PA (Power Attack) łączy speed system z trymerem, powodując automatyczne, płynne odpuszczanie trymera w momencie wciskania belki speed. Skrzydło opuszcza fabrykę z systemem PA w pozycji zablokowanej. Zdecydowanie zalecamy aby pierwsze loty zapoznawcze wykonywać z systemem PA w tej pozycji. Odblokowanie następuje poprzez całkowite zdjęcie linek blokujących z taśm nośnych w łatwy sposób. Nie obcinaj ani nie wyrzucaj tych linek, będą one potrzebne aby ponownie zablokować PA gdy tylko będziesz tego potrzebował!

Nie wykonuj lotów z odblokowanym systemem PA jeżeli wiesz, że nie będziesz z niego korzystał. Twój Speed system i Trymer działa niezależnie oraz wspólnie nawet z zablokowanym systemem PA. Poprawny demontaż blokady przedstawiony na zdjęciach obok.



PA (Power Attack)

Loty slalomowe z użyciem systemu PA

Podczas wykonywania lotów slalomowych, często przed wejściem w zakręt pilot leci z odpowiednio wybranym ustawieniem speeda i trymera, które gwarantuje kontrolę nad skrzydłem bez efektu zewnętrznych kłap podczas sterowania. Wychodząc z ostrego zakrętu również należy wcisnąć belkę speed, gdyż w przeciwnym wypadku pilot zostanie wyrzucony w górę a skrzydło może przejść na niebezpieczne kąty dodatnie - ryzyko utraty siły nośnej, przeciągnięcia lub spadochronowania.

Ważne: Należy pamiętać, że modyfikacje wykonywane z użyciem systemu PA są bardzo gwałtowne i bezpośrednio wpływają na zmianę prędkości postępowej i prędkości opadania. Dla mniej doświadczonych pilotów może to być dużym zaskoczeniem i stanowić potencjalne zagrożenie.



Tryby prędkości

Tryb wolny

- trymery całkowicie zaciągnięte (0)
- speed nieaktywny
- najmniejsza prędkość
- najmniejsze opadanie
- loty termiczne

Długości taśm*:

A: 575

A': 559

B: 542,5

C': 526

C: 510

* długości taśm łącznie z deltami i/
softlinkami, tolerancja długości +/- 5mm



Tryby prędkości

Lot w trybie wolnym

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.



Tryby prędkości

Tryb przyspieszony - speed system

- trymery całkowicie zaciągnięte (0)
- speed aktywny
- zwiększona prędkość

Długości taśm*:

A: 390

A': 420

B: 450

C': 480

C: 510

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



Tryby prędkości

Tryb przyspieszony - trymer

- trymery całkowicie odpuszczone
- speed nieaktywny
- zwiększona prędkość

Długości taśm*:

A: 575

A': 602,5

B: 630

C': 657,5

C: 685

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



Tryby prędkości

Lot w trybie przyspieszonym

W trakcie przelotu do korekty kierunku zdecydowanie zalecane jest używanie przedłużki uchwytu sterowniczego. 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 podwiniecie 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.

Ważne: Najbezpieczniejszą metodą zmiany kierunku przy dużych prędkościach jest używanie zewnętrznej (żółtej) linki TCL przymocowanej do uchwytu sterowniczego CHR. 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. Powyższe ostrzeżenia dotyczą każdej paralotni a Warp 3 nie jest tu wyjątkiem!

Tryby prędkości

Tryb maksymalnej prędkości

- trymery całkowicie odpuszczone
- speed aktywny
- największa prędkość

Długości taśm*:

A: 390

A': 464

B: 537,5

C': 611

C: 685

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



Tryby prędkości

Lot w trybie maksymalnej prędkości

Ważne: Warp 3 jest skrzydłem przeznaczonym do szybkiego latania, do którego zazwyczaj używane są napędy o dużej mocy. Niektóre z nich w pewnych konfiguracjach mogą generować znaczący moment odśmigłowy (torque effect), który wpływa bardzo niekorzystnie na stabilność skrzydła, zwłaszcza przy wysokich obrotach silnika. Dlatego z uwagi na bardzo dużą różnorodność konfiguracji napędów, zalecamy zachowanie ostrożności przy oswajaniu się z maksymalnymi prędkościami Warp'a.

W pierwszych lotach, w których masz zamiar testować maksymalne prędkości Warp'a:

- nabierz dostatecznego zapasu wysokości (min. 300 m.),
- zwiększaj prędkość stopniowo, np. w kolejnych krokach. Najpierw wypróbuj sam speed system bez użycia trymera,
- przed przejściem do kolejnego kroku uważnie obserwuj skrzydło i jego

zachowanie. Na skrzydle w konfiguracji przyspieszonej, od strony dolnej powierzchni, nie mogą występować żadne przełamania a linki sterownicze nie powinny oddziaływać na krawędź spływu. W takiej konfiguracji powinno być możliwe korygowanie kierunku za pomocą zewnętrznej (żółtej) linki TCL przymocowanej do uchwyty sterowniczego CHR. Nie należy oddziaływać na wewnętrzną (pomarańczową) linkę 2D, która ściąga większą część krawędzi spływu. Korygowanie kierunku powinno przebiegać spokojnie bez gwałtownego szarpania za linki sterownicze,

- w przypadku zaobserwowania niepokojących objawów (wiotczenie, rolowanie lub kłapienie końcówek skrzydła) zredukuj prędkość i skonsultuj sprawę z dealerem lub producentem, podając dokładną charakterystykę swojego sprzętu do latania (w tym: masa startowa, wielkość skrzydła, rodzaj napędu i silnika, oraz jego parametry).



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.

Do sterowania parolotnią w tym wypadku efektywniej jest używać systemów opartych o kontrolę zewnętrznej linki sterowania (TCL), które zostały skonstruowane specjalnie do stosowania w tej konfiguracji trymerów i speeda. Problem ilustrują ryciny obok.

Ważne: W warunkach turbulentnych lataj w konfiguracji wolnej (trymer zaciągnięty lub nieznacznie odpuszczony), bez użycia speed systemu, stosując aktywny pilotaż. Jeśli warunki nie pozwalają na bezpieczny lot – niezwłocznie wyląduj.

A. Odpuszczone trymery bez użycia sterówek

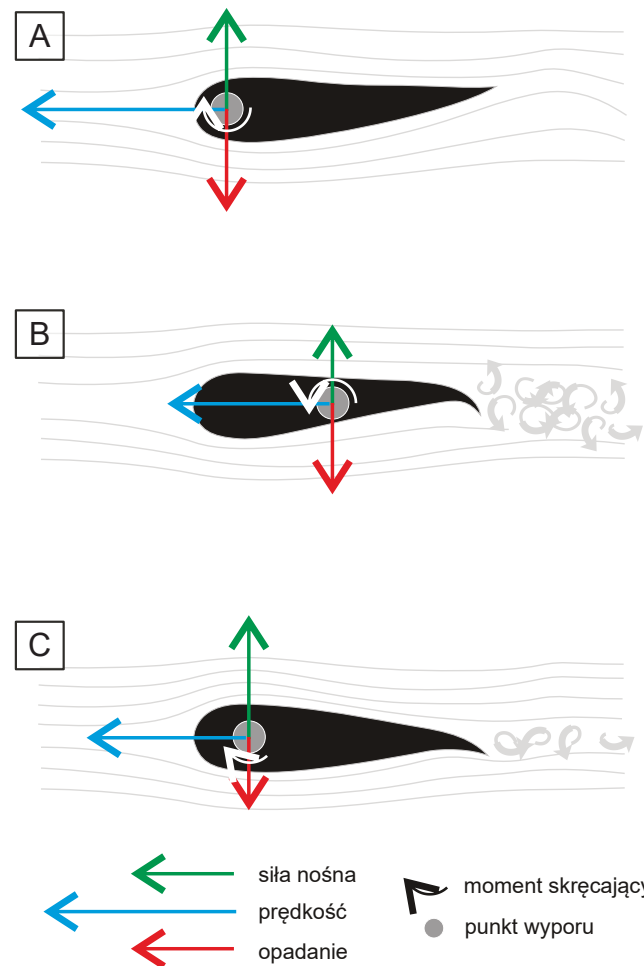
Typowe ustawienie pozwalające na szybkie i bezpieczne loty. Punkt wyporu profilu przesuwa się do przodu, niemal uniemożliwiając frontowe podwinięcie. Moment skręcający zwiększa kąt natarcia.

B. 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.

C. 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 podwinięcie.



Użycie sterówek w różnych konfiguracjach

Nie zaleca się używania głównych sterówek przy trymerach odpuszczonych powyżej połowy ich zakresu pracy oraz/lub z wciśniętą belką speed systemu, szczególnie w warunkach turbulentnych. Za graniczną konfigurację do używania głównych sterówek można przyjąć ustawienie, w którym końcówka taśmy trymera pozostaje na magnesie. Odpuszczanie trymerów oraz użycie speed systemu zazwyczaj zwiększa samostateczność skrzydła, a tym samym jego odporność na podwinięcia. Jednak przy jednoczesnym użyciu głównych sterówek efekt ten ulega odwróceniu. Im szybsza konfiguracja oraz zaciągnięta krawędź spływu, tym mniejsza

odporność skrzydła na podwinięcia. W konfiguracjach ekstremalnych (np. pełna prędkość) zaciągnięcie jednej lub obu sterówek może prowadzić do gwałtownych, dynamicznych podwinięć.

Ważne: Nie zaleca się skracania linek sterowniczych względem ustawień fabrycznych bez odpowiedniej zmiany położenia bloczków sterówek. Podczas regulacji długości linek sterowniczych upewnij się, że w żadnej konfiguracji prędkości krawędź spływu nie ulega deformacji. W przypadku jej deformacji należy przerwać testy i wydłużyć linki sterownicze.

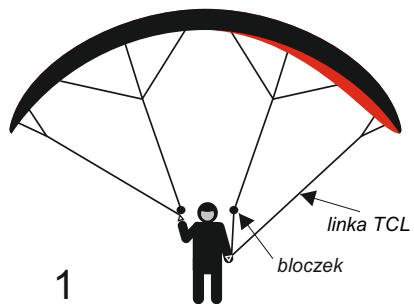


Sposoby sterowania 2D

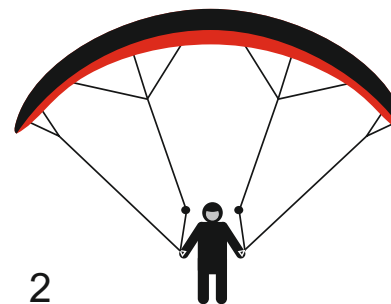
Obok przedstawione są podstawowe sposoby sterowania przy użyciu systemu 2D. Pokazane na rysunkach przykłady nie są wyczerpującym kompendium - istnieje wiele innych konfiguracji pośrednich i od pilota zależy jaki sposób sterowania w konkretnych sytuacjach będzie dla niego najwłaściwszy.

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.

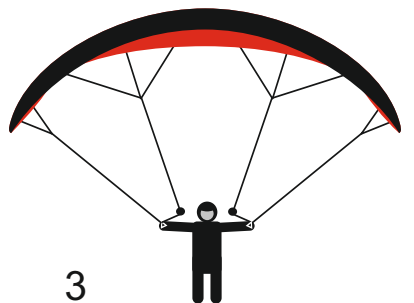
Pilot powinien poświęcić czas na poznanie możliwości i wypracowanie własnych technik pilotażu, zanim przystąpi do latania z systemem 2D w tak wymagających okolicznościach jak zawody sportowe.



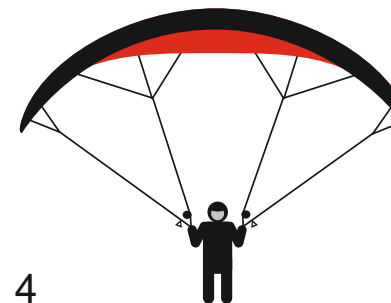
1
Zwykły zakręt - zaciągnij sterówkę w dół



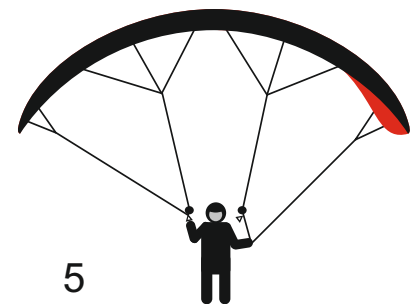
2
Zwykłe przyhamowanie - zaciągnij obie sterówki w dół



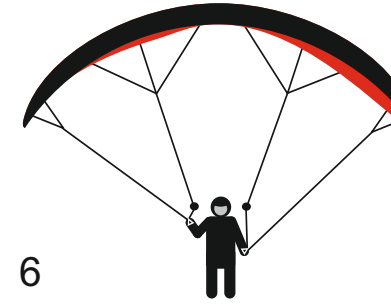
3
Mocne przyhamowanie centralną częścią - zaciągnij obie sterówki w bok



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



5
Głęboki zakręt - zaciągnij zewnętrzną linkę TCL



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

Lądowanie

Istnieją dwa sposoby lądowania:

- z wyłączonym silnikiem
- z włączonym 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 Warp'a będzie zwykle większe niż dla rekreacyjnych paralotni paramotorowych, to zdecydowanie nie zalecamy podejścia do lądowania na skrzydle zahamowanym (z małą prędkością). Należy stosować lądowanie z pełnej prędkości (sterówki odpuszczone) z tak zwanym wybraniem „flare” nad ziemią. Warp 3 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 włączonym 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.



Inne techniki lotu

Loty swobodne - bez napędu

Chociaż zgodnie z założeniami konstrukcyjnymi Warp 3 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 Warp, 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 wnoś skrzydło nad głowę. Zastosowany w Warp 3 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.

Ważne: Do lotów swobodnych zabrania się używania systemu PA (Power

Attack), zdecydowanie należy go zablokować. W tym celu należy założyć linki blokujące.

Holowanie

Warp 3 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.

Ważne: W przypadku holowania zalecamy zachowanie szczególnej ostrożności.

Loty w tandemie

Warp 3 nie posiada certyfikatu do latania w tandemie.

Akro

Warp 3 nie został zaprojektowany do wykonywania figur akrobacyjnych.

Procedury specjalne i inne konfiguracje

Latanie na paralotni Warp 3 nie wymaga znajomości innych procedur lub konfiguracji niż te, które zostały opisane w niniejszym podręczniku.

Złote zasady latania na motoparalotni

- Nigdy nie stawiaj napędu po zawiętrznej 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 wejdiesz 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.



Sytuacje niebezpieczne

Ważne: W związku z dużą odpornością Warp'a 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, Warp 3 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 trymery.

W przypadku, gdy jest aktywny Power Attack:

- odpuść natychmiast belkę speed,

- po stronie podwinięcia, trzymając cały czas uchwyt sterowniczy, pociągnij w dół za taśmę D powyżej klamry trymera, tak aby przywrócić jej pierwotną pozycję i w ten sposób zainicjować proces wyprowadzenia z podwinięcia.

Podwinięcie czołowe (frontsztal)

Samostateczny profil Warp 3 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

Sytuacje niebezpieczne

trymery lub PA 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. Warp 3 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.

Techniki szybkiego wytracania wysokości

Uszy

Do obustronnego podwinięcia zewnętrznych komór parolotni 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 napętnia 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 całą swojej długości na rzędzie B, opływ powietrza zostanie zakłócony i zmniejszy się powierzchnia skrzydła. Prędkość postępową zostanie wyhamowana prawie całkowicie.

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

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

względem na jego dużą stabilność więc hamowanie nie jest wymagane.

Spirala

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.

Techniki szybkiego wytracania wysokości

Ważne: Nigdy nie wykonuj przy otwartych trymerach manewrów generujących duże przeciążenia (spirala, 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 powierzchni skrzydła manewrów, przesuwają jednostkowe obciążenia niepotrzebnie zbyt blisko wartości maksymalnych.

Wing over

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

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!

Jak dbać o paralotnię

Składanie i przechowywanie

Do budowy paralotni Warp 3 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 półówki 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 dbać o paralołnię

Jak ograniczyć starzenie się skrzydła

- W zasadniczej swojej części paralołnia 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 promieniowa-niem UV do minimum, poprzez chowanie paralołni gdy nie jest ona używana. Nawet jeżeli paralołnia znajduje się w worku czy plecaku, nie pozostawiaj jej na słońcu.
- Rdzeń linek stosowanych w tej paralołni 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 paralołnią na łące lub małej górcie prowadzą do szybszego zużycia tkaniny ze względu na częste podnoszenie i opuszczanie skrzydła oraz ciąganie go po ziemi.
- Niekontrolowane starty bądź lądowania przy silnym wietrze mogą spowodować silne uderzenie krawędzią natarcia o powierzchnię, co może spowodować rozdarcia szwów i materiału oraz uszkodzenie tkaniny (łącznie z rozwarstwieniem impregnatu).
- Utrzymuj czasę i linki w czystości, jako że kurz może przeniknąć do włókien i skrócić żywotność linek lub uszkodzić tkaninę.

- Zwróć uwagę i nie pozwól aby śnieg, piasek lub kamienie dostały się do wnętrza skrzydła: ich ciężar może wyhamować, a nawet przeciągnąć paralołnię.
- Dodatkowym niebezpieczeństwem jest możliwość zniszczenia tkaniny przez ostre krawędzie.
- Unikaj zahaczania linkami o cokolwiek, gdyż może to spowodować ich nadmierne naciągnięcie bądź naderwanie. Nie stawaj na linkach.
- Mocny węzeł na lince może doprowadzić do jej przetarcia.
- Należy skontrolować długości linek po lądowaniu w wodzie lub na drzewie. Mogą się rozciągnąć lub skurczyć.
- Pomiar długości linek należy wykonać u producenta lub w autoryzowanym serwisie.
- Po wodowaniu należy również skontrolować tkaninę skrzydła, gdyż fale powodują nierównomierne i czasem silne naprężenia i mogą spowodować zniekształcenia w niektórych miejscach.
- Skrzydło z wody wyciągaj zawsze za krawędź sływu. Po lądowaniu w słonej wodzie, koniecznie wypłucz paralołnię 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 paralołni. Sól zawarta w morskiej bryzie może prowadzić nawet do sztywnienia i łamania się linek.

Eksploatacja i naprawy

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).

Identyfikacja paralotni

Typ paralotni i numer seryjny znajdują się na tabelce znamionowej wszytej wewnątrz jednej ze środkowych komór skrzydła. Tabelka znamionowa musi być wypełniona dokładnie, zrozumiale i czytelnie. W razie nieczytelności numery seryjne danego typu można sprawdzić w naszej bazie danych.

Znając numer seryjny skrzydła możesz dowiedzieć się o nim więcej, wpisując go do naszej wyszukiwarki.

Warp 3 posiada zaszyty pod tabelką znamionową czip NFC. Przyłóż telefon z funkcją NFC do tabelki znamionowej, aby uzyskać natychmiastowy dostęp do naszej bazy danych, z której dowiesz się więcej o swoim skrzydle oraz pobierzesz podręcznik użytkownika i inne dokumenty.



Gwarancja

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.

O gwarancji

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 słońce 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),

36

36 Months Warranty

24

24 Months Warranty

18

18 Months Warranty

Gwarancja

- użytkowanie skrzydła zgodne z instrukcją i przeznaczeniem,
- nie dokonywanie samodzielnych napraw (za wyjątkiem drobnych napraw za pomocą samoprzylepnych łatek),
- 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).

36

36 Months Warranty

24

24 Months Warranty

18

18 Months Warranty

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).

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.

AeroCasco nie obejmuje:

- kradzieży,
- zmian koloru tkaniny,
- uszkodzeń spowodowanych przez złe przechowywanie skrzydła, chemikalia, słoną wodę, oraz powstałych podczas transportu i klęsk żywiołowych.

Uwaga: Przegląd dodatkowy nie przedłuża ważności przeglądu pełnego.

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

12AC
12 Months AeroCasco

W trosce o środowisko

Jak dbać o otoczenie

Paralotniarstwo jest sportem uprawianym na wolnym powietrzu. Wierzymy, że nasi klienci dzielą 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.



Dołącz do naszej społeczności!

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 fanpage.

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!



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



Designed in Europe
Made in Europe

