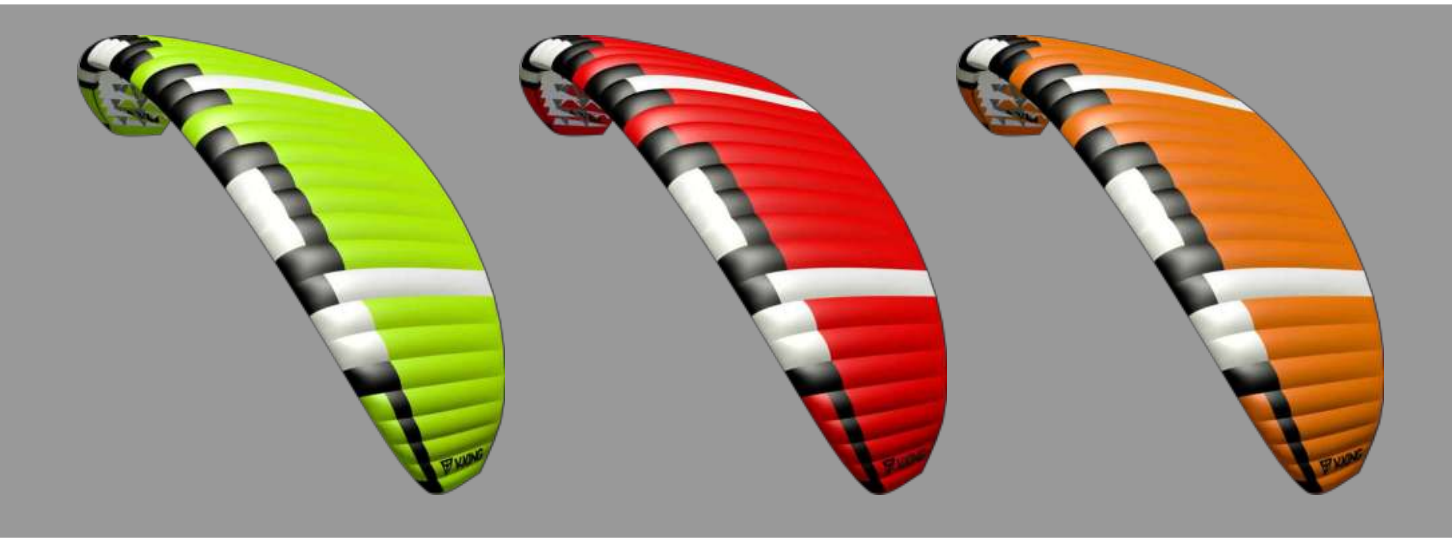
V. 12.03.2024

V-KING



DUDEK

Manuel d ’utilisation

SOMMAIRE page

Introduction 3
L 'aile 4
Design 5
Avant la première utilisation 8
Contrôle avant vol 10
Vols parapentes - décollage 11
Vols parapentes - vol 13
Vols parapentes- atterrissage 14
Système de freinage-D 16
Winching 17
Vols motorisés - décollage 18
Vols motorisés - vol et montée 21
Vols motorisés - atterrissage 22
Modes de vitesse 23
Modes de descente rapide 24
Manoeuvres extrêmes 26
Entretien des ailes 28
Garantie 31
Entretien environnemental 32
Ce que vous avez acheté 33
Données techniques 34
Schéma de suspentage 35
En résumé 37

Félicitations!

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi le nombre croissant de pilotes DUDEK PARAGLIDERS. Vous ętes devenu un fier propriétaire d'un parapente de sport, conçu selon les dernićres tendances.

Un développement intensif, l'application des méthodes de production modernes et des tests approfondis ont permis d'obtenir un parapente au comportement amical, offrant au pilote beaucoup de plaisir combiné ŕ de grandes performances.

Nous vous souhaitons de nombreuses heures de vol agréables et sűres.

Veuillez lire attentivement ce manuel et noter les détails suivants:

- Le but de ce manuel est d'offrir des conseils au pilote qui utilise le parapente. Il n'est en aucun cas destiné ŕ ętre utilisé comme manuel de formation pour ce parapente ou pour tout autre parapente.
- Vous ne pouvez piloter un parapente que si vous ętes qualifié pour le faire ou si vous suivez une formation dans une école accréditée.
- Le pilote est personnellement responsable de sa propre sécurité et de la navigabilité de son parapente.
- L'utilisation de ce parapente se fait aux risques et périls de l'utilisateur ! Ni le fabricant ni le revendeur n'acceptent de responsabilité ŕ cet égard.
- Ce parapente satisfait ŕ la livraison ŕ toutes les exigences des normes EN 926-1 et 926-2 ou posscde un certificat de navigabilité délivré par le constructeur. Toute modification apportée au parapente rendra sa certification invalide.
- D'autres documents concernant ce parapente peuvent ętre trouvés sur le site ci-joint ou sur notre site web: www.dudek.eu.

! **Note:** Dudek Parapentes prévient qu'en raison du processus constant de développement, le parapente réel peut différer légèrement de celui décrit dans le manuel. Toutefois, ces différences ne doivent pas affecter les paramètres de conception de base: données techniques, caractéristiques de vol ou résistance. En cas de doute, n'hésitez pas à nous contacter.

A qui s'adresse le V-King?

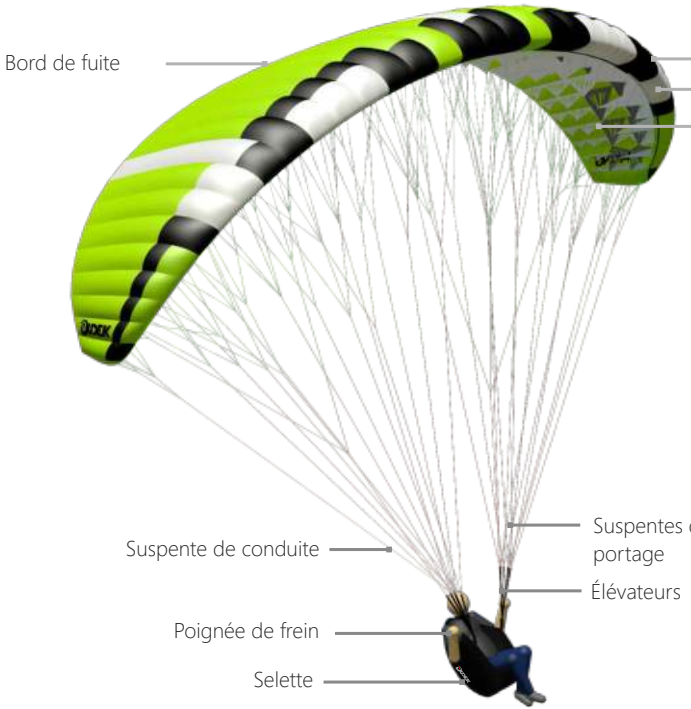
LLe V-King est un parapente essentiellement conçu pour descendre des sommets en randonnée, mais aussi parfaitement adapté au paramoteur. Une préparation simple au décollage, un décollage facile et agréable et un vol à une vitesse d'assiette relativement faible rendent le vol accessible à tous, et l'apprentissage de ce sport est un pur plaisir.

Le principal avantage du V-King est sa compacité, ce qui lui permet d'offrir des performances décentes et une maniabilité agréable. Il est parfait pour un long voyage, car il ne prend pas beaucoup de place dans vos bagages (ce qui est précieux dans les voyages en avion).

V-King est le complément parfait aux paramoteurs transportable en valise, récemment apparus sur le marché.

! **IMPORTANT:** Le V-King appartient à la classe des voiles à simple surface. Il existe une différence fondamentale entre les ailes classiques à double surface et les ailes modernes à simple surface.

Toutes les techniques de décollage, d'atterrissage et de pilotage sont un peu différentes. Si vous êtes un pilote de parapente confirmé, vous ne devriez pas avoir de difficultés à vous adapter à la richesse des nouvelles possibilités que vous offre le V-King. Cependant, cela ne fonctionne pas dans les deux sens : si vous avez commencé votre apprentissage de parapente avec les parapentes mono-surface, n'oubliez pas que vous n'êtes pas qualifié pour piloter en toute sécurité des voiles à double surface standard.



DOA Dudek Optimized Airfoil

B3D Ballooning 3D

SL Smart Lock

LR Laser Technology

SS Speed System

FET FlexiEdge Technology

ELR Easy Launch Riser

DBS D Brake System

V-King est produit dans une nouvelle technologie, en utilisant les capacités de découpe laser de précision. Toutes les étapes du processus de production se déroulent dans notre usine polonaise sous la supervision étroite du concepteur lui-même, assurant ainsi la plus haute qualité européenne.


D
C
B
A’
A
Ligne
de freinage
Anneau par liaison
souple recouverte
virole de frein
Guide/aide freinage
« D-Brake »
Suspente D-Brake
system
Poignée de
frein light
Smart Lock
crochets
d'accélérateur
Guide pour système
d’accélérateur
Mousquetons

Le V-King est équipé d'élévateurs à quatre lignes, extrêmement légers, équipés de:

- DBS (D Brake System) - lignes de direction supplémentaires, guidées par des guides fixés aux élévateurs D. Le système est là pour aider à obtenir de meilleurs résultats avec arrondi et atterrissage en douceur.
- ELR (Easy Launch Riser) - système. Il s'agit d'une contremarche A spécialement marquée (avec couvercle rouge)
- système d’accélérateur affectant les élévateurs A, B et C

DBS D Brake System

ELR Easy Launch Riser

SS Speed System

Des poignées de frein légères sont fixées sur les suspentes de frein en un point optimal, garantissant une action sûre et efficace en liaison avec la ligne FL. Ce point est marqué sur la ligne par un point noir et ce réglage ne doit pas être modifié.
La fixation des poignées au-dessus des marquages d'usine provoquera un freinage constant du parapente, ce qui peut entraîner des conséquences, comme la sortie du domaine de vol du parapente, ou un accident. Un réglage trop lâche des conduites de frein n'est pas non plus conseillé, car la charge beaucoup plus faible sur les suspentes de bord de fuite peut parfois s'avérer dangereuse.
Pour une reconnaissance rapide et facile en cas d'urgence, certains élévateurs se distinguent par des tissus colorés comme ci dessous:

A - rouge (utilisé pour le décollage si nécessaire),
A' - rouge (utilisé pour les grandes oreilles),
B - jaune (utilisé pour le décrochage aux B),
D - bleu (nécessaire pour maintenir le parapente au sol par vent fort - décollage interrompu).

Fonctionnement

C'est la responsabilité du pilote de choisir un parapente correspondant à ses compétences.

Dudek Parapentes ne peut pas prendre la responsabilité d'un mauvais choix, mais nous sommes toujours prêts à vous conseiller - contactez-nous.

Fourchette de poids

Chaque taille de voilure est certifiée pour une plage de poids spécifique, c'est-à-dire la masse totale au décollage incluant le pilote, le harnais, l'équipement et la voilure elle-même.

Nous conseillons de voler avec un parapente de la plage de poids moyen. Cependant, si vous volez le plus souvent dans des vents faibles, vous pouvez envisager de voler dans la partie inférieure de la plage de poids, et dans la partie supérieure lorsque le vent est fort.

! **Attention:** SVérifiez votre masse réelle au décollage ! Certains pilotes calculent leur masse au décollage en additionnant simplement les numéros de catalogue, par exemple : sellette 5 kg + voile 6 kg + pilote 89 kg = ca. 100 kg. En réalité, votre masse réelle au décollage peut être supérieure de plusieurs kilos. Le plus souvent, nous oublions les vêtements, l'électronique, vêtements divers, parfois même les choses de base comme le carburant ou le poids des parachute de secours sont omis!

Quel sellette?

Vous pouvez utiliser n'importe quel sellette certifié dont le point d'attache se trouve à 40-45 centimètres de la plaque d'assise, la largeur entre les mousquetons doit être comprise entre 40 cm et 45 cm. Pour le V-King, nous vous conseillons d'utiliser une sellette légère avec une position des jambes séparée, car cela augmente la stabilité et limite quelque peu la quantité de sensations kinesthésiques qui affectent le corps du pilote.

! **Attention:** Veuillez noter que toute modification de la distance siège/point d'accrochage modifie la position des freins par rapport au corps du pilote. N'oubliez pas que dans chaque sellette, votre plage de braquage sera différente.

Système d'accélérateur

Le V-king est équipé en série d'un accélérateur. Il se compose d'un cordon cousu dans l'élévateur A, passant par deux guides et

terminé par une boucle et un croc-fendu. C'est là que vous attachez le croc-fendu de l'accélérateur.

L'accélérateur affecte les élévateurs A (y compris A'), B et C. Appuyer sur l'accélérateur raccourcit d'abord les élévateurs A/A', puis progressivement les élévateurs B et C. Les élévateurs D conserve sa longueur d'origine.

Attention: Un système de vitesse mal réglé rend la certification invalide!

Comment l'ajuster?

La plupart des harnais modernes sont équipés de poulies d'accélérateur et parfois même d'une barre d'accélérateur intégrée. Le croc-fendu de l'accélérateur doit y être solidement fixé. L'autre extrémité du croc-fendu doit remonter à travers les poulies ou les guides du harnais et être fixée aux crochets. Avec un système d'accélérateur bien réglé, vous devriez voir les poulies des élévateurs se toucher à l'accélérateur maximum, ce qui signifie que vous utilisez toute la gamme de l'accélérateur.

Attention: Veillez à ce que les deux croc-fendu de l'accélérateur soient égaux, car même une légère différence peut entraîner une rotation constante et involontaire de l'aile.

Avant le décollage, attachez les élévateurs du parapente à la sellette avec les mousquetons principaux. Connectez ensuite les croc-fendus des câbles de l'accélérateur aux croc-fendus des élévateurs A.

Attention: Avant le décollage, s'assurer que l'accélérateur n'est pas emmêlé et qu'il fonctionne librement.

Autres systèmes

Ce parapente n'a pas d'autres systèmes qui peuvent être ajustés, échangés ou enlevés.

Vérification avant vol

Après avoir choisi un endroit de décollage adapté au terrain ainsi qu'à la vitesse et à la direction du vent, débarrassez-le de tout obstacle qui pourrait endommager votre voilure ou l'enchevêtrement des suspentes. Après avoir posé votre parapente tel un fer à cheval dirigé contre le vent, des vérifications suivantes doivent être effectuées:

- État de la voilure, des suspentes et des élévateurs. Ne pas décoller si le moindre dommage est constaté.
- Le parapente doit être arrangé de façon à ce que les suspentes de la section centrale A se déforment plus tôt que les suspentes extérieures. Ceci assure un décollage facile et symétrique.
- Le bord d'attaque doit rester tendu et régulier.
- Toutes les suspentes et élévateurs doivent être séparées. Assurez-vous qu'ils ne sont pas emmêlés et qu'ils n'attrapent rien. Il est tout aussi important de vérifier la suspente de frein. Ils doivent être solidement fixés aux poignées de frein et passer librement à travers les poulies jusqu'au bord de fuite,
- S'assurer que les élévateurs ne sont pas tordus,
- Il est très important de vérifier qu'aucune ligne n'est passée autour du parapente. Ce que l'on appelle une « suspente coiffante" et peut avoir des conséquences désastreuses au décollage.
- Toujours mettre et attacher son casque avant de s'accrocher à la sellette.
- Vérifier les mousquetons principaux. Ils doivent être correctement montés, fermés et verrouillés.

Lors d'un décollage avec un paramoteur, vérifiez en plus si:

- Rien n'entre en collision avec l'hélice?
- La pleine puissance du moteur est disponible?

Décollage classique (avant)

Doit être utilisé avec peu ou pas de vent. Face au vent, placez les élévateurs sur vos épaules (un élévateur doit se trouver sur le dessus). Attachez-le aux mousquetons et verrouillez-les. Serrez les poignées de frein. Grâce à sa conception exceptionnelle, le V-King s'élève si rapidement et si facilement qu'il n'est pas recommandé de tirer sur les élévateurs A. Cela peut facilement mener à un effondrement frontal!

La meilleure façon est d'écarter un peu les mains vers le bas et le dos, avec les coudes légèrement fléchis. Toutes les élévateurs doivent être placées près des coudes.

En tirant doucement, vérifiez si les élévateurs A sont les plus hauts et si toutes les lignes sont dégagées. Pour faciliter l'orientation, les élévateurs A ont une couleur rouge.

Puis, avec mouvement fluide, penchez-vous vers l'avant et courez, jusqu'à ce que la voilure s'élève. Levez les yeux et essayez de la garder directement au-dessus de votre tête. La meilleure façon de corriger la dérive latérale est de se déplacer toujours sous le centre de la voilure.

Pour garder l'aile en l'air, les suspentes doivent rester tendues tout le temps, il faut donc courir vers l'avant par vent faible. Avec un vent plus fort, vous pouvez contrôler l'aile tout en restant immobile.

Lorsque vous quittez le sol, mettez un légèrement du frein, puis relâchez-les après avoir pris de la distance par rapport au sol. Gardez vos mains détendues.

Décollage face voile

Peut être utilisé une fois que le pilote se sent assez en confiance, après quelques heures de gonflage au sol de la voile.

Après avoir clipsé les élévateurs dans les mousquetons comme pour le décollage avant, faites demitour pour faire face à l'aile, en déplaçant un groupe d'élévateurs au-dessus de votre tête. En conséquence, vous aurez les élévateurs croisés.

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

En prenant quelques pas en arrière, vous allez tendre les élévateurs et par conséquent soulever le parapente. Il n'est pas

nécessaire de tirer sur les élévateurs A. Lorsque vous vous levez, la voilure devrait s'arrêter au-dessus de votre tête sur elle-même sans votre intervention. Pour être sûr d'avoir le contrôle total, vous pouvez garder les freins légèrement tendus.

Lorsque vous tournez dans le vent, n'oubliez pas de tourner dans le bon sens (conseil : faites-le toujours dans la même direction) et de garder les suspentes tendues en tout temps. Le virage luimême doit être rapide et sans à-coups. En tournant, vous devez desserrer les poignées de frein et les serrer de nouveau vers l'avant, de sorte que la poignée gauche se trouve à nouveau dans la main gauche, etc. Dernière vérification de l'aile et de l'espace libre pour le décollage et le décollage, vous vous dirigez au vent avec un léger freinage au décollage.

! **Attention:** Pour abaisser la voile par vent fort, tirez brusquement et énergiquement sur les freins pour perturber la portance. Vous pouvez également utiliser les élévateurs D en les tirant d'au moins 25 cm vers le bas.

Virages:

Les virages de la V-King sont dynamiques, mais exceptionnellement stables. L'aile réagit avec empressement aux moindres sollicitations de la direction. La tenue de route est agréable et les forces de direction augmentent linéairement avec la traction. L'ajout d'un transfert de poids rendra le virage en parapente très rapide et serré.

La technique combinée (changement de poids et freinage) est de loin la méthode la plus efficace pour tourner. Le rayon de braquage est alors déterminé par la quantité de frein intérieur utilisé et le déplacement du poids. L'application supplémentaire d'un peu de frein extérieur après avoir amorcé le virage avec un transfert de poids maximum augmente l'efficacité du virage et la résistance de l'aile extérieure à la fermeture (en turbulence, au bord d'un thermique, etc).

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

! **Attention:** lors de l'entrée dans une zone turbulente, il faut freiner un peu pour augmenter la tension. Il vous permettra de réagir instantanément en cas de problème. Si vous tirez trop fort ou trop vite sur un frein, l'aile peut entrer en vrille.

Le thermique et le soaring

Bien que le V-king n'ait pas été conçu dans cette optique, le vol thermique est tout à fait possible. Pendant le thermique, l'aile communiquera intensivement au pilote tout ce qui se passe autour d'elle. Néanmoins, une parfaite autostabilisation ramènera instantanément le parachute à sa place audessus de votre tête lorsque nécessaire.

En vol, l'enfoncement minimum est atteint lorsque la pression de freinage est appliquée (environ 10 cm). Dans des conditions turbulentes, la voilure doit être pilotée avec une petite quantité de frein serré. Ceci améliore la stabilité générale en augmentant l'angle d'attaque de la voile. La voilure ne doit ni basculer vers l'arrière, ni s'élancer vers l'avant, mais rester au-dessus du pilote. Pour y parvenir, le pilote doit accélérer la voile en lâchant les freins à l'entrée d'un thermique (en fonction de sa force) et le freiner à la sortie. C'est une partie du vol actif de base qui peut vous épargner de nombreux effondrements potentiels.

Pour des raisons de sécurité, une hauteur minimale de 50 m au-dessus du sol est recommandée lors de l'envol de la pente. Il est

important de respecter les règles de la circulation aérienne, surtout lorsque de nombreux pilotes partagent l'espace aérien près de la colline. Les manoeuvres d'évitement sont souvent impossibles dans de telles conditions.

Voler avec le système de vitesse (l'accélérateur) engagé

Pour accélérer votre vol (tant que les conditions ne sont pas trop turbulentes), vous devez mettre vos pieds sur la barre d'accélérateur et la pousser vers l'avant. Si vous sentez une chute de tension lorsque vous poussez l'accélérateur, cela peut être le signe d'un effondrement frontal imminent. Dans ce cas, relâchez immédiatement la barre.

! **Attention:** Attention à ce genre de choses - une réaction rapide peut vous épargner la plupart des fermeture frontale, toujours possible lorsque l'accélérateur est actionné.

Souvenez-vous:

- Le fonctionnement du système d'accélérateur diminue l'angle d'attaque de votre parapente, de sorte que sa vitesse augmente, mais en même temps la voile devient moins stable. Le flux d'air devient aussi plus dynamique. Par conséquent, vous devez éviter d'utiliser le système d'accélérateur dans des conditions turbulentes, près du sol ou à proximité d'autres usagers de l'espace aérien!
- Ne pas utiliser l'accélérateur lors de manoeuvres extrêmes ! Si la voile s'affaisse lors de l'accélération, relâchez immédiatement l'accélérateur et corrigez la situation comme d'habitude.

! **Attention:** En conséquence, pour augmenter la vitesse, l'angle d'attaque diminue, de sorte que la voilure est plus sensible et s'effondre plus qu'en vol normal. Plus votre vol est rapide, plus les fermetures et les décrochages possibles sont dynamiques.

Atterrissage

Veillez simplement à ce que le dernier virage dans le vent se fasse à une altitude suffisante. Il est de la plus haute importance de gagner le plus de vitesse possible à l'approche (en relâchant les freins au maximum), afin que vous ayez l'énergie nécessaire pour arrondi et atterrir en douceur.

A environ 1 mètre au-dessus du sol, sortez de votre sellette en freinant doucement des deux côtés. Le parapente peut remonter à nouveau pendant un certain temps, si trop de frein est utilisé.

Attention: Un freinage trop précoce compromettra ou annulera complètement le potentiel d'arrondi correct et affectera négativement sa dynamique.

La trajectoire de descente finale de l'approche à l'atterrissage doit être droite et régulière. Les virages serrés ou alternés peuvent produire un dangereux effet de pendule près du sol.

DBS
D Brake System

Afin d'optimiser les paramètres de la voilure V-King à l'atterrissage, nous avons créé un système Dbrake dédié au freinage. Il s'agit d'activé un freinage par le biais des D vers la moitié du freinage au commandes.

Cela va avoir comme effet d'abaisser progressivement les élévateurs D vers le bas. De ce fait, le profil de l'aile est aplati dans la zone arrière, ce qui génère une portance supplémentaire nécessaire pour un bon arrondi et un atterrissage en douceur.





Winching

V-King a été testé avec succès pour le décollage à pied par treuil.

La première phase du décollage au treuil est analogue au décollage classique. Après avoir soulevé l'aile, vous serez soulevé du sol au fur et à mesure que le câble du treuil sera chargé. Eviter les corrections de cap importantes en première étape de vol jusqu'à 50 mètres d'altitude.

Pendant cette étape, ne vous asseyez pas profondément dans la sellette afin d'être prêt pour un atterrissage d'urgence en cas, par exemple, de rupture du câble du treuil. Assurez-vous que vos freins sont complètement détendus, de sorte que l'angle d'attaque n'augmente pas au-dessus du niveau de sécurité.

Pendant tout le treuillage, il est recommandé de contrôler la direction uniquement par le changement de rapport de poids. Les suspentes de direction ne doivent être utilisées que pour des corrections de cap importantes, mais ne les tirez pas trop pour éviter le risque de décrochage de votre aile.

Ajustez régulièrement votre cap lorsque vous êtes treuillé, de sorte qu'aucune correction importante ne soit nécessaire. Rappelez-vous qu'il y a plusieurs conditions à remplir lors du treuillage:

- Le pilote doit avoir reçu une formation adéquate au treuillage.
- Le treuil avec tout le matériel doit être en bon état et spécialisé pour le treuillage de parapente.
- Le conducteur du treuil doit avoir reçu une formation adéquate en matière de treuillage et d'entretien de l'engin.
- 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.

! **Attention:** Lors du treuillage, la charge alaire est encore plus importante que d'habitude et la vitesse de l'air est augmentée par rapport au vol standard. Sachez que dans ces circonstances, l'aile est beaucoup plus agile et sensible, alors soyez prudent sur les freins!

Tandem flying

V-King n'est pas certifié pour le vol en tandem.

Attention: Avant chaque décollage, il est nécessaire de faire une vérification approfondie du parapente, de la sellette et du groupe moteur.

Décollage classique sans vent

Même quand il semble qu'il n'y a pas de vent du tout, c'est rarement le cas. Soyez donc toujours prudent lors de la détermination des conditions, car en PPG, il est très important que le décollage et la montée initiale soient effectuées avec un vent de face (le danger de perdre votre vitesse lorsque le gradient de vent est important et alors fortement réduit). Une attention particulière doit être accordée aux arbres, aux lignes électriques et aux autres obstacles, y compris la possibilité d'émergence d'autres engins volants.

Préparation de la voilure

Les élévateurs doivent être posées sur le sol. Veillez à faire chauffer le moteur lorsque vous vous tenez au vent de l'aile. Arrêtez le moteur avant de lever les élévateurs et les suspentes. Exécutez maintenant la liste de contrôle de pré-décollage.

Placez les élévateurs sur vos épaules (les élévateurs A restent sur le dessus) et attachez-les aux mousquetons principaux du harnais. Verrouillez les élévateurs avec des mousquetons de qualité.

Pendant la monté de l'aile, elle n'a pas tendance à dépasser, donc les effondrements frontaux qui se produisent souvent pendant les décollages sont rarement vus avec le V-King. Au lieu de ça, la voile reste statique et attend que tu la rattrapes.

A partir de maintenant, vous devez diriger le parapente vers l'avant, sans regarder en arrière pardessus vos épaules. Lorsque la voilure est basse derrière vous et que vous essayez de tourner, certaines suspentes peuvent entrer dans l'hélice. D'un autre côté, une chute possible sur le dos et endommager l'hélice est dangereux (et coûteux!) donc il faut l'éviter à tout prix, même celui de certaines suspentes endommagées!

Au décollage, lorsque vous sentez que la tension sur les deux élévateurs est égale, ouvrez complètement les élévateurs et penchez-vous en arrière pour contrer la poussée du moteur, afin qu'ils puissent vous pousser en avant plutôt que vers le sol. La meilleure option est de ne pas utiliser les freins, ce qui permet au parapente de s'élever comme il a été conçu. S'il commence à dévier de son cap, passez sous le centre de l'aile tout en observant la direction de départ.
Si le parapente s'abaisse d'un côté ou s'il redescend trop derrière, arrêtez le moteur, interrompez le décollage et évaluez à nouveau les conditions.

Au fur et à mesure que l'aile s'élève, les forces s'allègent et elle devrait se stabiliser au-dessus de votre tête sans dépasser le seuil de déclenchement. C'est le meilleur moment pour vérifier s'il est gonflé au maximum et si les suspentes ne sont pas emmêlées, mais ne vous arrêtez pas et ne regardez pas en arrière par-dessus votre épaule. Une fois que vous sentez que les forces sur les élévateurs diminuent, courez plus vite. Voyez s'il n'y a pas déjà d'opposition sur les freins et, si nécessaire, utilisez-les pour corriger la direction ou pour augmenter la portance au décollage.

Souviens-toi:

- Si la cage de votre paramoteur n'est pas assez rigide, les élévateurs tendus pendant le décollage peuvent la déformer au point d'entrer en collision avec l'hélice. Avant de lui donner toute sa puissance, vérifiez que la cage n'a pas attrapé de suspentes.
- Toute opération de freinage (ou d'actionnement de la direction en général) doit être douce et sans à-coups.
- N'essayez pas de décoller avant d'avoir votre aile au-dessus de vous. Le fait d'appuyer sur l'accélérateur avant cela peut provoquer des oscillations dangereuses.
- Ne pas s'asseoir dans la sellette avant d'être sûr de voler!
- Plus les points d'ancrage de votre paramoteurs sont bas, plus le décollage est facile.

Décollage face voile par vent fort

Le lever de l'aile en marche arrière peut s'effectuer en tenant dans une main un frein, avec la poignée de gaz et le second frein dans l'autre main. Avec un vent plus fort, c'est de loin le meilleur moyen de décoller.

Par vent faible, il est préférable de préparer un décollage classique, car courir en marche arrière avec un paramoteur sur le dos n'est pas la chose la plus facile à faire. Il est raisonnable de ne pas tirer l'aile vers le haut avant d'être vraiment déterminé à décoller, surtout quand elle est déjà accrochée.

Posez le parapente roulé avec son bord de fuite contre le vent. Dépliez suffisamment l'aile pour trouver les élévateurs et vérifiez qu'il n'y a pas de suspentes sur le bord d'attaque. Tendez les élévateurs contre le vent, en séparant les élévateurs droit et gauche. Nous vous suggérons de poser les élévateurs de la même manière que vous tournerez pendant le lancement en marche arrière, et de placer un élévateur sur l'autre, les élévateurs arrière vers le haut.

Cela doit être fait de cette façon car une fois que vous vous attachez, la cage de votre paramoteur rendra pratiquement impossible de tourner toute seule (avec l'aile immobile).

Exécutez maintenant la liste de contrôle de pré-vol.

Après avoir réchauffé le moteur, mettez le paramoteur pour faire face à l'aile, allez vers les élévateurs et attachez-les dans les mousquetons appropriés. Ouvrir les vannes d'essence du moteur et le démarrer. Ensuite vérifier les élévateurs avant et arrière. Il est conseillé de remonter rapidement l'aile pour vérifier si les suspentes sont dégagées (pré-gonflage). Avec les poignées de frein dans les mains, reculez de quelques pats tirant ainsi la voile vers le haut, tirant ainsi la voile vers le haut. Le V-king monte facilement, parfois même une petite temporisation sur les freins est nécessaire pour l'arrêter.

Une fois que vous l'avez au-dessus de la tête, faites demi-tour, mettez du moteur et prenez de la hauteur progressivement.

Souviens-toi:

- Vous montez la voile les mains croisées. Il faut vraiment maîtriser cette technique avant de l'essayer avec un moteur en marche sur le dos.
- Toute opération de freinage (ou d'actionnement de la direction en général) doit être douce et sans à-coups.
- N'essayez pas de décoller avant d'avoir votre aile au-dessus de vous. Le fait de mettre du moteur avant cela peut provoquer des oscillations dangereuses.
- Ne pas s'asseoir dans la sellette tant que l'on n'est pas sûr de voler!

! **Attention:** Lors de l'accrochage des élévateurs croisés, il est particulièrement difficile de raccorder correctement l'accélérateur. Attention à ne pas confondre les élévateurs!

Monter initiale

Une fois que vous avez décollé en toute sécurité, continuez à vous diriger contre le vent, en utilisant les freins pour corriger le taux de montée. N'essayez pas de prendre de l'altitude trop rapidement -

les tentatives d'augmenter le taux de montée en tirant les freins auront un effet négatif - en raison de la traînée supplémentaire, le taux de montée réel s'aggravent, et lorsque le moteur est à fond un décrochage est aussi possible.

En vol motorisé, il est de loin plus sûr (et plus impressionnant pour les spectateurs) de voler en palier pendant un certain temps après le décollage et de prendre de la vitesse avant de le convertir en hauteur par une brève traction sur le frein.

Une autre raison de ne pas essayer de grimper trop rapidement est le risque lié à une panne moteur à basse altitude. De plus, vous devriez toujours être en mesure d'atterrir en toute sécurité en cas de mauvais fonctionnement du moteur, il est donc préférable de toujours voler avec une marge de vitesse sûre. En fonction de la géométrie du

paramoteur, il est possible qu'après le décollage, vous remarquiez la présence d'un Effet de couple (moment de rotation). Il essaiera de vous faire faire demi-tour, alors contre-braquezle à l'aide d'un frein en douceur.

Oscillations induites par le paramoteur

Certaines configurations du poids du moteur, de la puissance et du diamètre de l'hélice peuvent provoquer de graves oscillations, au cours desquelles le pilote est soulevé d'un côté par l'effet de couple, bascule vers le bas en raison de son poids, puis est soulevé à nouveau et ainsi de suite. Pour éviter cela, vous pouvez:

- Modifier le réglage de l'accélérateur et/ou
- Se déplacer de l'autre côté de la sellette et/ou.

De telles oscillations se produisent généralement à pleine puissance. Plus la puissance du moteur et le diamètre de l'hélice sont importants, plus les oscillations sont importantes. De plus, les réactions des pilotes sont souvent trop tardives ou erronées, ce qui augmente le problème au lieu de le résoudre. Dans ce cas, la façon la plus sûre de répondre à cette question est de réduire les gazs et de relâcher les freins.

Les pilotes moins expérimentés, en particulier, ont tendance à réagir de façon excessive. C'est ce qu'on appelle une oscillation induite par le pilote, et la solution éprouvée consiste à laisser les freins tranquilles.

Vol en palier

Si vous avez un variomètre ou un altimètre à bord, regardez-le. En vol en palier, il est très facile de commencer à monter involontairement. Les instruments vous aideront à optimiser la vitesse et la consommation de carburant. Bien sûr, chaque vol dépendra de la configuration actuelle de votre aile et sa configuration. Cependant, en raison de sa capacité à voler en toute sécurité, le V-king vous permettra de vous ajuster pour être dans les meilleurs conditions possible.

Une bonne connaissance des conditions météorologiques. Par exemple, lorsque le vent est différents en altitudes, l'utilisation intelligente des thermiques ou de la portance dynamique vous aidera à réduire considérablement la consommation de carburant et à augmenter la durée de vol. Bien sûr, le moteur est toujours là pour vous amener au bon endroit.

Atterrissage

Dans les vols PPG, il existe deux types d'atterrissage : avec et sans le moteur.

Atterrissage sans moteur

A 50 mètres d'altitude, coupez le moteur et glissez comme sur un parapente conventionnel. Cela réduit les risques d'endommager l'hélice à l'atterrissage, mais d'un autre côté, il n'y a qu'une seule tentative possible donc il faut bien faire!

Atterrissage motorisé

Faire une approche à plat avec le moteur au ralenti, puis niveler et perdre la vitesse avant l'arrondi final. Immédiatement après le toucher des roues ou juste avant de toucher les pieds, couper le moteur. Le principal avantage de cette procédure est bien sûr la possibilité d'une approche répétée en cas de problème. Cependant, si vous oubliez de couper le contact avant que l'aile ne tombe, il y a un risque considérable d'endommager l'hélice, d'y accrocher des suspentes ou même de subir des blessures liées à une chute sur votre moteur en marche.

Souvenez-vous de:

- Dans la mesure du possible, apprenez à connaître le terrain d'atterrissage avant d'y prendre votre engin.
- Vérifier la direction du vent avant de planifier l'approche.
- L'atterrissage à l'arrêt nécessite beaucoup moins d'espace.
- En cas de doute, répétez l'atterrissage jusqu'à ce que vous vous sentiez totalement à l'aise et en sécurité.

Position neutre

Vitesse minimale et pirouettes minimales
Position de décollage



longueur des élévateurs neutres:
A - 510
A' - 610
B - 510
C - 510
D - 510

Pleine vitesse

Vitesse et enfoncement accrus



avec accélérateur:
A - 440
A' - 540
B - 455
C - 485
D - 510

* Les longueurs des suspentes sont données, y compris les soft-links, tolérance de longueur plus ou moins 5mm





Grandes oreilles

Les grandes oreilles peuvent être induites en tirant simultanément les lignes extérieures A' (couverture rouge sur le groupe) d'environ 20-50 cm. Lorsque vous faites de grandes oreilles, ne lâchez jamais les freins de vos mains. Après avoir rentré les oreilles, l'aile continuera à voler droit avec un taux de chute plus élevé (jusqu'à 5 m/s). Vous pouvez diriger l'aile assez efficacement en basculant votre poids d'un coté ou de l'autre.

Après avoir relâché les suspentes, le parapente s'ouvre généralement tout seul ou vous pouvez l'aider avec une longue course des freins, jusqu'à ce que les pointes se déploient.

Décrochage B

Pour entrer dans une décrochage B, abaissez simultanément les deux élévateurs B (groupe jaune) d'environ 10-15 cm. La voilure s'effondrera sur toute la portée le long de la rangée B, l'écoulement d'air au-dessus de la surface supérieure se brisera et la surface projetée de la voilure sera réduite. Le mouvement vers l'avant sera presque complètement arrêté.

Il n'est pas conseillé de tirer davantage sur les élévateurs B, car les testes ont montré qu'ils augmentent l'instabilité de l'aile. Si la voilure forme un fer à cheval, tirez doucement sur les deux freins pour récupérer.

! Pour sortir d'un décrochage B, les élévateurs doivent être dégagés d'une manière douce et décisive.

En cas de relâchement rapide et symétrique des suspentes B, le flux d'air sera rétabli et l'aile reprendra son vol normal. La poussée initiale vers l'avant peut être dynamique, mais grâce à sa capacité d'auto-stabilisation inhérente, l'aile n'a pas besoin de freinage. La voilure s'arrêtera audessus de votre tête.

Plongée en spirale

Le V-king est un parapente agile, donc la plongée en spirale est très rapide. Grâce à sa stabilité, le parapente reprend son vol normal dès que le frein intérieur est relâché.

Une spirale se caractérise par l'atteinte des taux de chute les plus élevés possibles. Des forces G importantes, cependant, rendent difficile le maintien d'un piqué en spirale pendant une longue période, car il peut placer des charges élevées à la fois sur le pilote et sur le planeur, jusqu'au degré de perte de conscience par le pilote. Ne jamais effectuer cette manoeuvre dans des turbulences ou à des angles d'inclinaison trop élevés.

Contrôlez la plongée et ne dépassez pas 16 m/s de profondeur. Dans le cas des parapentes classiques à double surface, le relâchement du frein intérieur n'est parfois pas suffisant pour sortir de la spirale ; il est alors recommandé de faciliter ce processus en tirant sur le frein extérieur. Au contraire, la forte tendance auto-stabilisatrice de la mono surface simple signifie qu'il est hautement improbable de rencontrer une telle situation.

! **Attention:** Ne faites jamais de spirales avec de grandes oreilles tirées. Un autre exemple de concentration d'une charge entière sur une charge réduite qui, combinée à des manoeuvres en G élevées, déplace inutilement les charges de pointe à des valeurs proches de leurs valeurs maximales.

Wing over

Avec une aile standard vous effectuez une série de virages consécutifs et alternés avec un angle d'inclinaison croissant. En raison de l'autostabilisation susmentionnée du V-King, l'exécution de wingovers classiques est pratiquement impossible.

! **Attention:** Forcer les wingovers par des freinages trop forts et alternatifs peut se terminer par un décrochage asymétrique.

Acrobaties aériennes

V-King n'a pas été conçu pour faire de la voltige.

! **Attention:** Toutes les techniques de descente rapide doivent être pratiquées en air calme et avec une marge d'altitude suffisante ! Les décrochages et les vrilles sont à éviter car il ne s'agit pas de techniques recommandées pour éviter les situations dangereuses. Quel que soit le type de parapente, elles peuvent entraîner des conséquences dangereuses!

! LA MEILLEURE TECHNIQUE EST DE LOIN LE VOL SÛR ET CORRECT, DE SORTE QUE VOUS N'AUREZ JAMAIS BESOIN DE DESCENDRE RAPIDEMENT !

Sytuacje niebezpieczne

! **Attention:** LES MANOEUVRES DE VOL EXTRÊMES NE DOIVENT ÊTRE EFFECTUÉES QUE PENDANT LES COURS DE FORMATION À LA SÉCURITÉ (FORMATION À L'INSTABILITÉ) ET SOUS LA SUPERVISION D'UN INSTRUCTEUR QUALIFIÉ!

! **Attention:** Le comportement du V-King est plus dynamique que celui des parapentes classiques à double surface. Malgré tout, les traits exceptionnels de sa conception permet une bonne auto-stabilisation. Par conséquent, la meilleure façon de le faire voler est de permettre à l'aile de trouver sa propre trajectoire, avec un minimum d'efforts de la part du pilote.

Effondrement unilatéral (fermeture demi-aile)

Peut se produire en forte turbulence.

Avec des fermetures jusqu'à 50%, le pilote a quelques secondes pour réagir avant que l'aile n'entre en rotation. La contre direction de série est suffisante pour maintenir le parapente sur son cap.

Dans des conditions normales, la voile se regonfle instantanément et spontanément.

Effondrement frontal (fermeture frontale intégrale)

Peut se produire en forte turbulence. Le pilotage actif prévient généralement son apparition.

V-King est un parapente moderne avec un bord d'attaque considérablement raidi. Les essais effectués ont démontré un remplissage automatique du réservoir d'air sur le bord d'attaque ainsi qu'une réouverture complète de la voilure ; néanmoins, dans certaines turbulences spécifiques, il peut arriver que le flux d'air maintienne la partie pliée à l'intérieur. C'est pourquoi une réaction instantanée du pilote est conseillée un freinage mesuré au bon moment accélérera grandement la récupération.

Décrochage complet et vrille négative

Décrochage complet et vrille négative Peuvent se produire seulement à la suite d'une négligence grave ou d'une action intentionnelle du pilote. Vous devez être prudent lorsque vous volez à très basse vitesse jusqu'à ce que vous soyez parfaitement familiarisé avec le fonctionnement des freins.

Le parapente récupère spontanément en phase initiale de décrochage, sinon utilisez les procédures standard.

Décrochage profond

Dans des conditions normales, cela ne se produit pas. Grâce à ses caractéristiques de conception uniques, le V-King a tendance à rééquilibrer instantanément les paramètres de vol en cas de perturbation. Pour sortir de la phase de décrochage, vous devez relâcher complètement les freins.

L'aile peut revenir dynamiquement au-dessus de la tête du pilote, mais sans plonger devant lui - n'essayez donc pas de la freiner dans cette phase.

Ligne et cravatte

C'est une aile moderne qui, pour diminuer la traînée, a un bord d'attaque rigide. C'est pourquoi il est toujours possible qu'une cravate apparaisse après une fermeture. Habituellement, il suffit de tirer quelques fois fortement sur le frein pour résoudre le problème. Si cela ne fonctionne pas, essayez de dégager la voilure en tirant es grandes oreilles ou sur la ligne de stabilisation.

Attention: En cas de doute, vous devriez sérieusement envisager de lancer le parachute de secours.

Direction d'urgence

En cas de dysfonctionnement rendant la direction normale impossible, vous pouvez diriger et poser le parapente en toute sécurité en utilisant les élévateurs D ou les suspentes stabilo.

Nettoyage et stockage

La conception spécifique du V-King peut nécessiter un pliage légèrement différent de celui des ailes classiques à double surface. Il devrait être plié et entreposé de façon appropriée afin de conserver ses caractéristiques particulières.

Règles de base à suivre lors du pliage de la voile:

- Pliez-le en accordéon côte à côte (cellule par cellule). Ne le pliez pas en deux, en plaçant les stabilisateurs sur l'axe central.
- Quand un paquet compact est créé sur l'accord le plus long, ne le roulez pas, mais pliez trois à quatre fois (selon la longueur de l'accord) du bord de fuite vers l'avant.
- Le bord d'attaque reste sur le dessus de la voilure pliée.
- Ne jamais trop serrer votre parapente.
- En option, emballez l'aile dans un sac de transport dédié.

Ne jamais ranger le parapente mouillé, car cela raccourcit considérablement la durée de vie du tissu. Rappelez-vous que l'aile se mouille même lorsqu'elle est posée sur une herbe verte en plein soleil, lorsque l'herbe transpire.

! **Attention:** Verrouiller un parapente mouillé dans une voiture exposée au soleil, c'est absolument inacceptable! L'intérieur chaud de la voiture agit comme un four et comme des tests ont montré que le transfert ou la liquidation de couleur peut se produire même à 50 degrés Celsius. La garantie ne couvre pas ces dommages!

Pendant le séchage, n'exposez jamais votre parapente à la lumière directe du soleil. Rangez le parapente dans un endroit sec, à l'abri des produits chimiques et de l'exposition aux UV. La température idéale de stockage des parapentes est de 5 à 25 Celsius.

Nettoyage

Nettoyez le parapente avec de l'eau et une éponge douce. N'utilisez pas de produits chimiques ou d'alcool, car ils peuvent endommager le tissu de façon permanente.

Détérioration - quelques conseils

Le parapente est principalement fabriqué en nylon un tissu qui, comme tout autre matériau synthétique, se détériore par une exposition excessive aux rayons UV qui accompagnent la lumière du soleil.

Il est donc recommandé de réduire au minimum l'exposition aux UV en rangeant le parapente lorsqu'il n'est pas utilisé. Même emballé dans un sac, il ne doit pas rester longtemps au soleil.

Les suspentes de ce parapente sont composées d'un noyau interne Technora. Il faut éviter de les soumettre à une flexion et à une charge excessives en vol, car elles peuvent causer des dommages irréversibles.

Veuillez noter qu'avec des gonflages à répétition et fréquents sur un champ ou une petite colline, votre parapente se détériorera plus rapidement à cause de ses montées, chutes et traînées répétées.

Un décollage ou un atterrissage par vent fort et incontrôlé peut entraîner un choc violent du bord d'attaque de la voilure sur le sol, ce qui peut sérieusement endommager les nervures, les coutures et le tissu de surface (y compris les dommages au revêtement).

Gardez le parapente propre, car l'accumulation de poussière dans les suspentes et le tissu réduira leur durabilité.

Veillez à ce que la neige, le sable ou les pierres ne pénètrent pas dans les ouvertures des cellules: leur poids peut ralentir ou même bloquer le parapente, tandis que les arêtes vives peuvent endommager le tissu.

Empêchez les suspentes de s'accrocher sur quoi que ce soit, car elles peuvent s'étirer ou se déchirer.

Ne marchez jamais sur les suspentes. Les noeuds peuvent frotter contre les suspentes de frein et les endommager.

Vérifiez la longueur de vos suspentes après l'atterrissage dans un arbre ou dans un plan d'eau, car elles peuvent s'étirer ou rétrécir. Les suspentes peuvent être mesurées chez le fabricant ou dans un atelier agréé.

Après un atterrissage dans l'eau, vous devriez également vérifier le tissu de l'aile, car les vagues peuvent provoquer une déformation du tissu à certains endroits.

Lorsque vous sortez l'aile de l'eau, faites-le toujours par le bord de fuite, après un amerrissage, rincez l'aile à l'eau douce.

Comme les cristaux de sel peuvent affaiblir les suspentes même après un rinçage à l'eau douce, vous devez les remplacer immédiatement après le contact avec l'eau salée par de nouvelles suspentes.

Les vols fréquents près des océans et des mers accélèrent la détérioration du parapente, car le sel présent dans la brise de mer

peut rendre les suspentes plus rigides et même casser.

Réparations

Les réparations ne doivent être effectuées que par le fabricant, un distributeur agréé ou un atelier agréé. Il est acceptable de réparer des dommages mineurs au tissu à l'aide des autocollants spécifiques inclus dans l'emballage.

Inspections

L'inspection complète est recommandée tous les 12 mois ou toutes les 100 heures, selon la première éventualité, sauf avis contraire de la personne inspectrice en raison de l'état du parapente.

Un parapente ne peut être inspecté officiellement que par le fabricant ou un revendeur (autorisé à le faire).

Nous sommes conscients que l'achat d'un parapente neuf est une dépense importante pour tout pilote, c'est pourquoi nous garantissons la qualité de nos produits.

Garantie:

Dudek Paragliders garantit les réparations gratuites en cas de dommages causés par le matériel ou des défauts de production:



Pour les parapentes de vol libre, la garantie couvre 36 mois (3 ans) ou 300 heures de vol, selon la première éventualité. Si le parapente de vol libre est utilisé pour vols motorisés, chaque heure de vol est comptée double (ne concerne pas les parapentes PPG).





Pour les voiles de paramoteur (PPG), la garantie couvre 24 mois (2 ans) ou 200 heures de vol (selon la première éventualité).

Pour les ailes de montagne (MPG), randonnée, speedflying, écoles ou utilisateurs professionnels, la garantie couvre 18 mois 1,5 an) ou 150 heures de vol (selon la première éventualité).

La garantie ne couvre aucun des éléments suivants:

- Décoloration de la couleur de la voilure ainsi que les décolorations causés par un manque d'uniformité.
- Stockage/transport
- Dommages causés par des produits chimiques ou l'eau salée.
- Dommages causés par une mauvaise utilisation.
- Dommages causés dans des situations d'urgence.
- Dommages résultant d'accidents (aériens ou autres).

La garantie n'est valable que si:

- Les heures de vol peuvent être identifiées sur la base d'un carnet de vol correctement tenu par le propriétaire (et ses éventuels prédécesseurs) avec des heures PPG marquées.
- Le parapente est utilisé conformément à la notice d'utilisation. Le propriétaire n'a effectué aucune réparation par lui-même (à l'exception des réparations mineures) réparations avec des patchs auto-adhésifs).
- Le propriétaire n'a fait aucune modification.
- Le parapente peut être identifié de manière univoque par une fiche technique/un autocollant.
- Le parapente a été correctement inspecté à tout moment.

Remarque: En cas de dommages causés par le matériel ou des défauts de fabrication, veuillez contacter le revendeur qui vous a vendu le matériel. Le concessionnaire déterminera les autres mesures à prendre.
Si vous avez acheté le parapente d'occasion, demandez à l'ancien propriétaire une copie de son carnet de vol (couvrant toute l'utilisation de son parapente depuis le jour de l'achat original).

Protection de l’environnement

Le parapente est un sport de plein air. Nous croyons que nos clients partagent notre conscience environnementale. En pratiquant le parapente, vous pouvez facilement contribuer à la préservation de l'environnement en suivant quelques règles simples. Assurez-vous de ne pas nuire à la nature dans les endroits où nous pouvons voler. Restez sur des sentiers balisés, ne faites pas de bruit excessif, ne laissez pas d'ordures et respectez les équilibres fragiles de la nature.

Recyclage des engins usagés

Un parapente est fabriqué à partir de matériaux synthétiques, qui doivent être éliminés de façon appropriée lorsqu'ils sont usés.

Si vous n'arrivez pas à vous débarrasser correctement de votre parapente DUDEK, il vous suffit d'envoyer votre parapente à l'adresse indiquée à la fin de ce manuel, accompagné d'une courte note.

Ce que vous avez acheté:

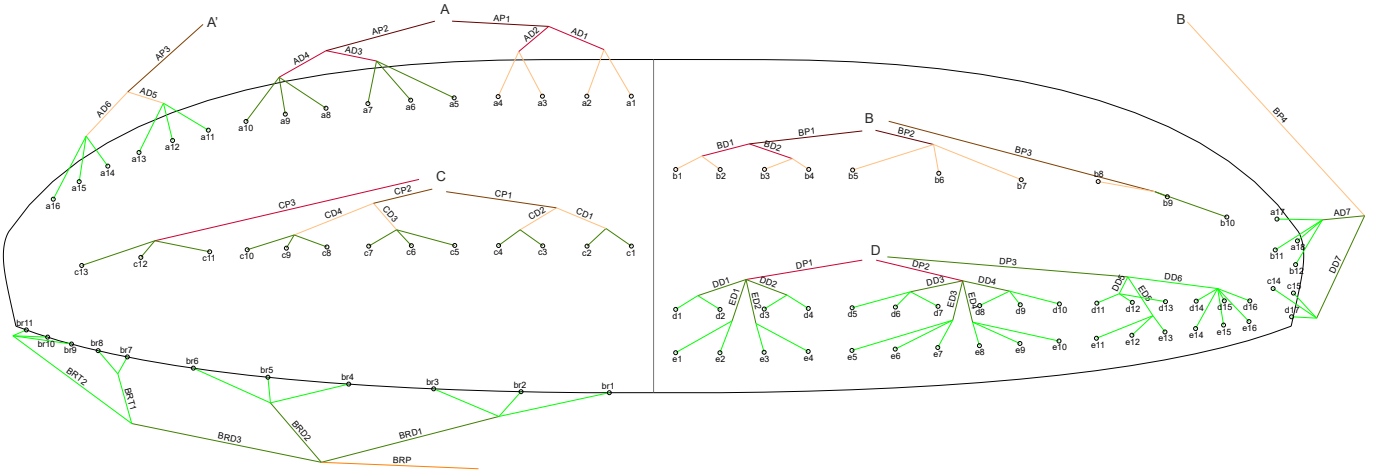
- Un sac de transport (avec votre auvent à l'intérieur)
- Le parapente (voilure, suspentes, élévateurs)
- Une sangle de compression
- Une poche avec des papiers et une pochette de réparation contenant:
    - Une pièce de tissu auto-adhésif (10 cm x 37.5 cm) pour de petites réparations. Notez que même 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, faîtes 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

V-King	16	18	20	23
Certification	EN B	EN B	EN B	EN B
	LTF B	LTF B	LTF B	LTF B
Approbation - identification ULM	oui	oui	oui	oui
Cellules	37	37	37	37
Surface à plat [m ²]	16,00	18,00	20,50	23,50
Surface projetée [m ²]	13,75	15,46	17,61	20,19
Envergure à plat [m]	8,76	9,29	9,92	10,62
Envergure projetée [m]	7,02	7,44	7,94	8,51
Allongement à plat	4,80			
Allongement projeté	3,58			
Taux de chute [m/s]	min = 1,2 + - 0,1m/s			
Vitesse [km/h]	trim = 35; max = 42 + - 2km/h			
Corde max [mm]	2248,00	2385,00	2545,00	2725,00
Corde min [mm]	624,00	662,00	706,00	756,00
Cône suspentage [m]	5,35	5,67	6,05	6,48
Longueur totale suspentage [m]	285,64	303,63	324,76	348,48
Poids total volant - PG [kg]	50-74	60-85	80-100	100-130
Poids total volant – PPG [kg]	50-105	60-120	80-135	100-155
Débattement aux commandes maximum à PTV max [cm]	55,00	60,00	65,00	65,00
Distance entre les élévateurs [cm]	40,00	44,00	46,00	48,00
Poids Aile [kg]	1,96	2,12	2,32	2,54
Suspentage	A-8000U: 050; 070; 090; 130; 190; 230 / Technora: 190			
Tissus	Porcher 27 g/m2			
	Pocher Hard 32 & 27 g/m²			
Elevateurs	Dyneema			

Le schéma de gréement lui-même est publié à la page suivante, tandis que les tableaux des longueurs de suspentes se trouvent dans les annexes de ce manuel.

Les longueurs sont mesurées à l'aide d'un appareil spécialisé, commandé par ordinateur. Toutes les lignes avant la mesure sont étirées avec une charge constante de 5 kg. Grâce au dispositif susmentionné et aux procédures appropriées, la tolérance finale des longueurs de ligne ne dépasse pas +/- 10 mm.

Remarque: Les distances indiquées ci-dessous doivent être comprises comme des distances entre les points de raccordement. Lors de la coupe d'une ligne pour réparation, il faut ajouter 20 cm de plus, car à chaque extrémité un point de 10 cm est nécessaire pour fixer la boucle. La seule exception est la ligne principale de direction (BRP), qui n'est bouclée qu'à l'extrémité supérieure, avec au moins 150 mm de marge pour la fixation de la poignée de frein (ce qui signifie que pour cette ligne il faut 25 cm de plus que dans le tableau).


A'
A
B
B
C
D
AP1
AP2
AP3
AD1
AD2
AD3
AD4
AD5
AD6
AD7
BP1
BP2
BP3
BP4
BD1
BD2
CP1
CP2
CP3
CD1
CD2
CD3
CD4
DP1
DP2
DP3
DD1
DD2
DD3
DD4
DD5
DD6
DD7
ED1
ED2
ED3
ED4
ED5
BRP
BRD1
BRD2
BRD3
BRT1
BRT2

Si vous respectez les règles de sécurité de vol et d'entretien de votre aile, vous profiterez de nombreuses années d'un temps de vol agréable sur votre aile.
Cependant, vous devez être conscient des dangers possibles et y faire face sagement. Vous devez accepter le fait que tous les sports aériens sont potentiellement dangereux et que votre sécurité réelle dépend uniquement de vous. Nous insistons pour que vous voliez en toute sécurité, et cela concerne à la fois la marge de choix des conditions météorologiques et la marge de sécurité lors de toutes les manoeuvres.

Attention: PILOTER LE PARAPENTE EST TOUJOURS SOUS VOTRE PROPRE RESPONSABILITÉ !

On se voit dans les airs!



Dudek Paragliders
ul. Centralna 2U, 86-031 Osielsko, Poland
www.dudek.eu, info@dudek.eutel. (+48) 52 324 17 40