

MANUEL D'UTILISATION PARAPENTE: MAGIC

Magic - Manuel d'utilisation

AIRWAVE fait partie des leaders mondiaux dans la conception et la fabrication d'ailes volantes et de parapentes. Depuis plusieurs années AIRWAVE a développé des produits avec les meilleures performances pour les pilotes qui veulent le meilleur. Nous utilisons notre savoir pour concevoir des produits de très haute qualité alliant les meilleures performances et un pilotage sûr que nos clients attendent. Les pilotes AIRWAVE dépendent de notre qualité et notre sérieux.

La renommée mondiale d'AIRWAVE est basée sur le niveau et l'expérience que nous avons acquis en travaillant sur la conception aérodynamique, le tissu et la technologie du matériel. L'accumulation d'expérience de recherche dans ces différents domaines nous a tout naturellement conduit à développer de nouveaux produits. Tous les produits AIRWAVE sont développés avec le même niveau de qualification et d'attention, ce qui est synonyme de performance et précision, deux éléments nécessaire dans les sports aériens.

La Magic appartient à la grande gamme des équipements de vols.

AIRWAVE- Sculpte l'avenir à travers l'air.

Félicitations pour votre achat d'un parapente AIRWAVE Magic.

La Magic est un parapente de hautes performances conçu avec un haut niveau de sécurité et de stabilité, mais il aura seulement ses caractéristiques s'il est piloté comme prévu. S'il vous plaît lisez attentivement tout ce manuel pour vous assurer d'obtenir le meilleur de votre Magic.

Ce manuel vous informe et vous conseille sur l'utilisation de votre parapente.

Si vous avez besoin de pièces de rechange ou de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à contacter votre agent AIRWAVE le plus proche, ou contactez AIRWAVE directement.

SOMMAIRE

Chapitre I – Introduction & descriptions	Page
Chapitre II - Préparation	Page
Chapitre III -Vérifications préliminaires	Page
Chapitre IV -Techniques de vol	Page
Chapitre V -Techniques en cas de difficultés	Page
Chapitre VI- Pliage et rangement	Page

Chapitre I INTRODUCTION, et DESCRIPTIONS TECHNIQUES

CARACTÉRISTIQUES de la MAGIC

La Magic est une voile de hautes performances pour les très bons pilotes. Ses exceptionnelles qualités en virage combinées aux très bonnes performances en finesse et vitesse en font une voile fort agréable à piloter.

	S	M	L
Surface projeté (m ²)	21,44	23,26	25,16
Surface à plat (m ²)	24,44	26,52	28,68
Poids sans le sac (Kg)	6,5	7,0	7,6
Nombre de Cellules	107-71	107-71	107-71
Corde moyenne (m)	2,54	2,65	2,76
Allongement à plat	6,03	6,03	6,03
Longueur de suspente	375	390	405
Hauteur du cône de suspentage	7,8	8,1	8,4
Nombre de suspentes basses	3/4/3/2	3/4/3/2	3/4/3/2
Poids total volant*(kg)	65-85	80-100	95-120
Vitesse bras hauts (Km/h)	37	37	37
Vitesse accélérée (Km/h)	55	55	55
Homologation DHV	2 - 3	2 - 3	2 - 3

La Magic n'a pas été conçue pour les vols acrobatiques et les vols au moteur.

Ce parapente ne doit en aucun cas :

- 1) voler au-delà de la charge maximale testée.
- 2) avoir subi une modification de sa conception initiale, par allongement du suspentage ou modification de la longueur des élévateurs
- 3) dépasser un angle de 60 lors de virage.
- 4) être équipé d'éléments auxiliaires, à moins d'avoir été installés et testés par la voilerie.
- 5) voler par temps de pluie ou de neige.
- 5) se faire tracter à une tension supérieure à 100 kg.

Votre revendeur doit obligatoirement essayer ce parapente avant qu'il vous soit livré les informations concernant le vol test doivent être remplis par votre revendeur sur la **Fiche Vol Test / Révision** à la fin du manuel.

Le vol test non effectué, ou la fiche non remplie peut annuler la garantie.

Chapitre II

PREPARATION

- 1) Choisissez un site de décollage propice en fonction des conditions de vent et un terrain libre de tout obstacle susceptible d'accrocher les suspentes ou d'endommager la voile.
- 2) Si le parapente a été correctement plié, on peut le déposer au sommet de l'aire de décollage et le dérouler dans la pente. La voile se présente intrados face au ciel, le bord d'attaque vers le haut, et la sellette en bas, près du bord de fuite.
- 3) On déroule la voile de façon symétrique, afin que le bord d'attaque forme une corolle, le bord de fuite regroupé vers le centre de la corolle. On écarte la sellette de la voile jusqu'à ce que les suspentes soient tendues.

Chapitre III

Vérification préliminaire

La **Magic** est conçue pour être vérifiée de la façon la plus simple qui soit. Cependant, comme sur tout aéronef, il est obligatoire de procéder à une vérification sérieuse de son aile avant de voler. Avant chaque vol, il est recommandé d'effectuer l'inspection suivante :

- 1) Lors du dépliage du parapente, vérifier l'extrados afin de s'assurer que la voile n'ait pas été déchirée à l'atterrissage ou endommagée dans son sac.
- 2) Vérifier que les suspentes ne soient pas vrillées ou nouées. Partager le suspentage en huit paquets, correspondant chacun à un élévateur. Partant de la sellette en remontant jusqu'à la voile, défaire les tresses et enchevêtrements des suspentes. Un pré-gonflage peut aider à les démêler.
- 3) Il est particulièrement important de démêler les freins afin qu'ils soient bien dégagés. Vérifier le nœud d'attache des poignées de frein ; c'est un simple nœud de chaise. On évitera de faire plusieurs nœuds car ils pourraient s'enchevêtrer dans les anneaux de freins. Les deux freins doivent être de la même longueur. Pour le vérifier, on peut demander à un tiers de tenir les extrémités supérieures des deux freins ensemble, tandis que le pilote tient les poignées de frein. La longueur des freins est telle qu'ils doivent être lâches lorsqu'on ne les manipule pas. Après les avoir vérifiés, disposer les freins sur le sol à l'écart des suspentes.
- 4) Toujours vérifier les boucles et maillons de la sellette. S'assurer que les deux boucles principales reliant la sellette aux élévateurs sont solidement fixées, ainsi que les huit maillons reliant les élévateurs aux suspentes.
- 5) Avant de s'attacher dans la sellette, le pilote doit s'équiper d'un casque fiable et de chaussures qui lui maintiennent fermement les chevilles. S'installer dans la sellette tout en s'assurant que les boucles de serrage sont serrées et correctement ajustées pour le confort du pilote. La Magic est maintenant prête à voler.

Chapitre IV

Techniques de vols

Ce manuel **n'est pas un livre d'instruction** sur la technique du vol parapente. Vous devez être un pilote qualifié (niveau brevet), ou volez au sein d'une école, néanmoins ce qui suit explique comment obtenir le meilleur de votre Magic.

Pilotage actif

Le pilotage actif signifie voler en harmonie avec votre parapente. Cela ne veut pas seulement dire diriger la voile à travers les airs mais aussi contrôler les mouvements de la voile, notamment dans les thermiques et les turbulences. Si les conditions aérologiques sont calmes, le contrôle du parapente peut être léger mais dans des conditions turbulentes, il doit être permanent et nécessite une manœuvre permanente des freins et du harnais par le pilote. De telles réactions sont instinctives chez les pilotes confirmés. Il est essentiel de maintenir le contact avec le parapente grâce à la traction sur les freins et cela permet au pilote de sentir la baisse de la pression interne qui précède souvent la fermeture.

Sellette

La Magic a été testée en utilisant une sellette **type ABS**. Ce système fournit à la fois une stabilité pour le pilote, tout en permettant le pilotage à la sellette.

Décollage

La Magic est facile à gonfler avec peu de vent ou du vent fort, et s'élève rapidement au-dessus de la tête du pilote, prêt à voler. La meilleure technique de gonflage est de tenir un élévateur A dans chaque main.

a) Vent nul: Par vent nul ou faible, tenez les suspentes derrière vous, puis reculez d'un ou deux pas (ne pas reculer jusqu'à la voile) et commencez à vous élaner en tirant doucement et régulièrement sur les élévateurs A. Dès que la voile s'est élevée du sol, il faut cesser de tirer les "A". C'est l'action vers l'avant du corps du pilote dans la sellette qui va tirer tous les élévateurs de façon égale. Il faut être prêt à freiner la voile si elle dépasse le pilote.

b) Décollage face à la voile : Lors de vent supérieur à 10 km/h, il est préférable de faire un décollage face à la voile et de gonfler la voile à l'aide des élévateurs "A" lorsqu'elle est face à vous.

La Magic n'a pas tendance à vous dépasser, mais relâchez la traction sur les élévateurs "A" lorsque la voile s'est élevée d'environ 45°.

Lors de forts vents, le plus fort vous tirerez sur les élévateurs "A", le plus vite la voile s'élèvera. En revanche il faudra être prêt à parer tout dépassement à l'aide des freins.

Virage

La Magic ne nécessite pas de force pour piloter. Pour tourner rapidement enfoncez régulièrement le frein du côté vers lequel vous voulez tourner. La vitesse d'enfoncement du frein a beaucoup d'importance. Si un frein est enfoncé plutôt rapidement, la voile fera alors un virage plus rapide, mais il faut faire attention de ne pas virer trop brusquement. Pour obtenir un virage encore plus efficace tout en gardant un taux de chute minimum, freinez afin de ralentir le virage et d'empêcher la voile de plonger. La Magic vole très bien de la sorte et tourne encore rapidement, mais il faut faire attention de ne pas trop enfoncez les freins car cela pourrait se transformer en vrille.

La Magic tourne plus facilement si vous penchez le poids de votre corps du côté où vous souhaitez tourner.

N'oubliez pas qu'enfoncer violemment un frein est dangereux et doit toujours être évité.

Vol droit

La Magic vole facilement sur une trajectoire directe sans aucune manœuvre de la part du pilote. Avec un poids pilote de 70 kg sous la Magic medium, la vitesse approximative de vol est de 38 km/h sans l'accélérateur.

Voler en thermique

Pour atteindre son meilleur taux de montée, la Magic doit être utilisée, dans les thermiques, en gardant toujours les freins en tensions. Dans un thermique fort, un virage plus serré peut être utilisé pour rester plus près du centre du thermique, mais lorsque vous volez dans de larges thermiques faibles, effectuer de larges virages à plat donne de meilleurs résultats. Rappelez-vous que le pilotage à la sellette améliorera l'efficacité du virage et réduira l'utilisation des freins.

Faites attention de ne pas trop enfoncez les commandes au niveau du décrochage, ce qui est facile à éviter du fait que l'effort aux commandes augmentent au fur et à mesure que l'on approche du décrochage.

Ne voler près du point de décrochage que si vous avez un minimum de hauteur pour reprendre le vol correctement (100m).

Faire les "oreilles"

Le suspentage de la Magic permet de faire les oreilles sans modification. Cette possibilité n'est pas destinée à permettre au pilote de voler dans des conditions de vent plus fortes que la normale, mais de pouvoir descendre rapidement sans réduire la vitesse horizontale de l'aile.

Pour faire les oreilles, le pilote doit se pencher en avant dans sa sellette pour attraper la suspente extérieure A (une dans chaque main) juste au-dessus du maillon. Il est facile de repérer cette suspente car elle est attachée à un mini élévateur A'. Tout en maintenant les poignées de freins dans les mains, tirer les suspentes d'environ 30 cm afin de fermer les bouts d'ailes. Il est très important de ne pas tirer les autres suspentes A, afin de ne pas fermer le bord d'attaque complètement. Avec les oreilles, le pilotage s'effectue à la sellette par le déplacement du poids du corps. Si les oreilles ne se défont pas toutes seules, il suffit de freiner plusieurs fois et l'oreille disparaîtra rapidement.

Avant d'utiliser les oreilles, nous vous recommandons de le pratiquer loin du relief en cas de mauvaise manipulation pouvant entraîner une fermeture frontale.

Gardez toujours les commandes de freins dans les mains afin de garder le contrôle de la voile. Passez vos mains à travers les commandes, elles reviendront directement dans les poignées.

Tirer les "B" (parachutage aux "B")

C'est le moyen le plus rapide pour descendre, et cela de façon sûre. Le pilote attrape les élévateurs B, un dans chaque main, et les tire vers le bas d'environ 50 cm. Ceci va diminuer la vitesse horizontale, et augmenter fortement le taux de chute en parachutant. Il faut s'assurer de voler loin de tout obstacle car le taux de chute peut être de plus de 10 m/s. Pour augmenter le taux de chute, il faut tirer plus fermement sur les élévateurs B. La voile est quasiment stable de cette façon. Lorsqu'on relâche les élévateurs B, la voile va recommencer à voler automatiquement, ceci dans un laps de temps de 2 secondes environ.

Il arrive que la voile tourne légèrement lorsque l'on sort du décrochage obtenu en tirant les B. Il est préférable de relâcher les B rapidement car les relâcher lentement peut causer un parachutage de la voile. Cette manœuvre est utile lorsqu'il faut perdre de la hauteur rapidement, par exemple pour échapper à un orage. Il ne faut pas la pratiquer à moins de 100 mètres du sol.

Virage engagé (360° engagé)

Un virage normal peut se transformer en virage serré si l'on continue d'enfoncer le frein. L'angle de virage et la vitesse vont augmenter. Il faut veiller à entrer dans la spirale de façon progressive, car une manœuvre trop rapide au frein peut déclencher une vrille. Pour sortir d'un virage serré il suffit de relâcher le frein progressivement. Ne pas confondre virage serré et vrille.

Vous devez faire attention pour sortir de 360° engagé. Pour en sortir, relâchez toujours progressivement la commande. Si vous relâchez très vivement la commande cela peut entraîner une grande ressource et une abattée importante du fait que la vitesse acquise est transformée en ascendance.

Soyez toujours prêt à contrôler une abattée importante à l'aide des commandes de freins.

Attention, un 360 ° engagé ne doit pas être confondu avec une vrille à plat.

Vitesse avec l'accélérateur

La Magic est livrée un système d'accélérateur, mais elle peut voler sans qu'il soit attaché. L'accélérateur doit être utilisé lorsqu'il faut augmenter la vitesse du parapente. Sous la Magic medium, un pilote de 70 kg peut atteindre 53 km/h à l'aide de l'accélérateur. La finesse n'est pas très bonne dans cette position, ce n'est donc pas nécessairement la meilleure façon d'évoluer en thermique, et surtout le parapente sera plus sensible aux fermetures.

L'utilisation de l'accélérateur peut demander des efforts, et l'équilibre du pilote dans la sellette peut-être gêné. Il faudrait peut-être faire des adaptations sur la sellette. Adopter une position verticale semble être une position classique lorsque les pilotes utilisent l'accélérateur pour la première fois.

Nous vous recommandons de voler dans des conditions de vents dans lesquelles vous pouvez pénétrer sans utiliser l'accélérateur, ainsi vous aurez la marge de vitesse nécessaire. Pour voler à vitesse maximale, la barre d'accélérateur doit être tiré progressivement jusqu'à ce que la poulie de l'élève A butte sur celle de la base de l'élève.

IMPORTANT

- Entraînez vous à utiliser le système d'accélérateur dans des conditions normales de vol.
- Faites attention lorsque vous volez en conditions fortes ou turbulentes, les fermetures partielles peuvent plus facilement se produire. L'augmentation de la vitesse s'obtient par une diminution de l'angle d'incidence, ceci veut dire que le parapente peut se fermer plus facilement.
- Rappelez vous que l'accélérateur augmente la vitesse mais détériore votre finesse à haute vitesse. La meilleure finesse s'obtient freins relâchés et élévateurs non tirés (par l'accélérateur).
- Vérifiez les éléments de l'accélérateur régulièrement pour vous assurer que le système fonctionne toujours efficacement.

Atterrissage

L'atterrissage avec la Magic est très simple. On arrondit en freinant progressivement à une hauteur de 2 mètres par rapport au sol, en conditions calmes. Il peut être utile de faire un tour avec la poignée de la commande de frein pour arrondir davantage l'aile.

Dans de fortes conditions, l'atterrissage requiert une technique différente ; si vous utilisez les freins pour arrondir la voile, vous risquez de reprendre quelques mètres d'altitude. Cela peut devenir un réel problème.

Le meilleur moyen est de tirer les "C" au niveau des maillons juste avant d'atterrir, et de freiner la voile avec les "C". On peut également diriger avec les "B" de la même façon, mais le contrôle de la voile au sol est plus difficile.

Chapitre V

Techniques en cas de difficultés

Décrochages

Ces manœuvres sont dangereuses et ne doivent pas être pratiqués en vol normal. Les décrochages sont dus à une vitesse de vol trop lente. Le vent relatif diminue en même temps que l'on tire les freins et la voile approche le décrochage. A ce moment, elle commencera à descendre verticalement et finira par se fermer. Toutefois lorsque vous relâchez les freins ne le faites pas trop rapidement. Ceci afin d'éviter l'abattée lorsque la voile sort du décrochage. Si vous relâchez rapidement les freins, vous devrez ensuite freiner fort pour contrôler l'abattée.

Tout les pilotes volant sous la Magic ne doivent jamais tenter cette manœuvre sauf au cours d'un stage de simulation d'incident de vol (S.I.V).

Parachutage

La Magic a été conçue pour ne pas rester en parachutage. Cependant si les caractéristiques de vols ont été affectés par différentes causes (problèmes de suspentes, de vieillissement,...), il est possible que le parapente se mette en phase parachutale. Tous les pilotes doivent être par conséquent conscients du problème, et savent comment lui faire face.

Les façons les plus simples d'entrer en phase parachutale sont le vol trop lent, la sortie de décrochage au B, ou après des grandes oreilles.

En phase parachutale, le pilote observe ceci :

- *) vitesse relative très basse
- * *) la descente est quasi verticale (comme en parachute) et est d'environ 5 m/s.
- * * *) le parapente semble parfaitement gonflé. Cela peut paraître un peu "mou", et la moitié arrière de l'aile peut être relevée.

La sortie d'un parachutage est très facile. La méthode classique pour sortir est d'amorcer un virage. En commençant à tourner, la voile va automatiquement revenir à une situation de vol normale.

La seconde méthode pour sortir du parachutage est de tirer légèrement les élevateurs A. Ceci aide les filets d'air à recoller le profil depuis le bord d'attaque, mais faites attention de ne pas tirer trop fort, car cela risque d'entraîner une fermeture frontale.

Si le parachutage est particulièrement tenace et que les méthodes précédentes ne fonctionnent pas alors seul un décrochage résoudra le problème. Pour cela, enfoncer à nouveau les deux freins assez rapidement pour obtenir un décrochage. Relâchez alors immédiatement les freins, et contrôlez l'abattée. La voile va passer derrière vous et peut-être se fermer, puis plonger vers l'avant et se regonfler automatiquement avant de reprendre sa position normale. C'est l'abattée de la voile qui permet au parapente de se remettre à voler.

Vrille à plat

Cette manœuvre est dangereuse et ne doit pas être pratiquée en vol normal. La vrille à plat arrive lorsque le pilote essaie de tourner trop rapidement.

Dans le cas d'une vrille à plat, suspentes et voile restent verticales, et tournent autour d'un axe vertical. En virage serré, le phénomène est très différent, le pilote est éjecté de cet axe vers une trajectoire horizontale.

La Magic ne vrille pas facilement, mais si le pilote réussit, par inadvertance, à la faire vriller, elle reprend automatiquement sa forme initiale, dès que les freins sont relâchés. Si le pilote ne contrôle pas l'abattée en sortie de vrille, le parapente peut avoir une fermeture asymétrique.

Fermeture latérale asymétrique

La Magic est très résistante aux fermetures asymétriques, cependant si la voile se ferme d'un côté suite à une turbulence, il faut d'abord contrôler la direction et ensuite tirer sur la commande du côté de la fermeture. Cette action sur le frein doit être forte, ferme et régulière. Normalement deux ou trois coups d'environ 80 cm suffisent. Chaque coup doit être effectué en une seconde et relâché progressivement. Dans des cas plus critiques, il sera plus efficace de pomper sur les deux freins ensemble pour regonfler la voile. Il faut alors veiller à ne pas provoquer un décrochage de l'aile.

Défaire une clé ou une "cravate"

Sur une Magic, il est très rare d'avoir une clé qu'on ne puisse pas défaire facilement. Toutefois, dans des conditions difficiles, n'importe quelle voile peut se prendre dans le suspentage suite à une fermeture causée par une très forte turbulence. Dans un pareil cas, il faut tout d'abord recourir à la méthode classique pour sortir d'une fermeture latérale. Si la voile ne se remet pas en place correctement, tirer les élevateurs arrières ou les B pour l'aider à se remettre.

Un décrochage peut aussi être utilisé pour défaire une clé dans les suspentes, toutefois cette manœuvre doit être utilisée uniquement en dernier ressort, si une partie de l'aile reste vraiment nouée dans les suspentes et si vous avez déjà pratiqué des décrochages lors de stages SIV. La récupération doit être tentée avec suffisamment d'altitude. Si vous êtes très bas, il est

préférable de se diriger vers un endroit assez sûr pour atterrir, ou éventuellement de lancer votre parachute de secours.

REMARQUES :

Des pilotes d'usine ont testé la **Magic** bien au-delà des conditions de vol normales, mais ces tests sont effectués avec un parachute de secours et au-dessus de l'eau.

Décrochages et vrilles à plat avec des parapentes sont des manœuvres dangereuses et ne sont pas recommandés.

Chapitre VI

Pliage et rangement

Pliage

- a) Choisir un endroit plat, non venté si possible.
- b) Disposer la voile de façon à ce que l'intrados soit face au ciel, et la sellette du côté du bord de fuite. Toutes les suspentes doivent reposer sur la voile.
- c) Plier la voile symétriquement en partant des extrémités vers l'intérieur ; en pliant au niveau des coutures.
- d) Rouler ensuite la voile en partant de la sellette vers le bord de fuite, et en faisant sortir l'air en même temps.
- e) La voile roulée avec la sellette au milieu est maintenant prête à être mise correctement dans son sac.

Rangement et soin

- a) Si vous devez plier votre parapente mouillé, ne le laissez pas plus de quelques heures dans ces conditions. Séchez le dès que possible. Ne pas utiliser de sources de chaleur directes pour sécher la voile car elle est inflammable.
- b) Laissez le parapente dans un endroit chaud et sec. Le lieu idéal aura une température de 5 à 30° C.
- c) Ne jamais laisser le parapente geler, surtout si la voile est humide.
- d) La Magic est faite avec un tissu nylon de haute qualité, traitée contre l'agression des rayons ultra-violet. Il est cependant plus prudent d'éviter d'exposer votre voile au soleil. Les U.V. affaiblissent la solidité même du tissu, et une exposition prolongée au soleil peut compromettre sérieusement la sûreté de la voile. Il est par conséquent fortement conseillé de plier sa voile dès que l'on a fini de voler, et de ne la déplier qu'au dernier moment lors du décollage. Pour toute question ou inquiétude concernant la résistance de votre parapente, n'hésitez pas à contacter votre agent AIRWAVE, ou AIRWAVE directement.
- f) Ne pas nettoyer le parapente avec un détergent ou un nettoyant chimique. Pour le laver, utiliser de l'eau tiède et un peu de savon. Si la voile tombe dans l'eau de mer, la rincer à l'eau tiède et la sécher avec soin.
- g) Les petites déchirures sur l'intrados ou l'extrados peuvent être réparées par le pilote lui-même avec du ripstop autocollant. Cela n'est toutefois possible que si la déchirure ne dépasse pas 10 cm et ne se situe pas à un endroit critique. En cas d'inquiétude quant à la navigabilité de votre aile, contactez votre agent AIRWAVE, ou AIRWAVE directement.

Révision

Il est important que votre parapente soit régulièrement révisé.

Votre Magic doit être vérifié tous les ans ou tous les 200 vols. La première révision effectuée dans les 12 mois qui suivent la mise en service de votre voile est offerte par Alixa. Cette révision complète comprend la vérification de la longueur des suspentes et de leur résistance, un test de résistance à la déchirure, et quelques autres petits tests. Nous conseillons vivement tous les pilotes de profiter de cette offre.

S'il vous plaît, pensez à renvoyer votre manuel d'utilisation complété avec le nombre de vols et d'heures de vols sur le tableau de vérification en fin de manuel.

NB : AIRWAVE n'acceptera la responsabilité des suspentes pour parapente, ou des réparations qu'il aura contrôlées.

A BIENTOT DANS LE CIEL !

AIRWAVE PARAPENTE

ALIXA sarl

Le pont Long

04400 BARCELONNETTE

Tél: 04 92 81 03 62

Fax: 04 92 81 15 17

www.alixa.fr

e-mail: info@alixa.fr

AIRWAVE GLIDERS

Industriegelände Zone A2

A-6166 Fulpmes

ENGLAND

Tél: +43 (0) 5225-64455

Fax: +43 (0) 5225-64455-66

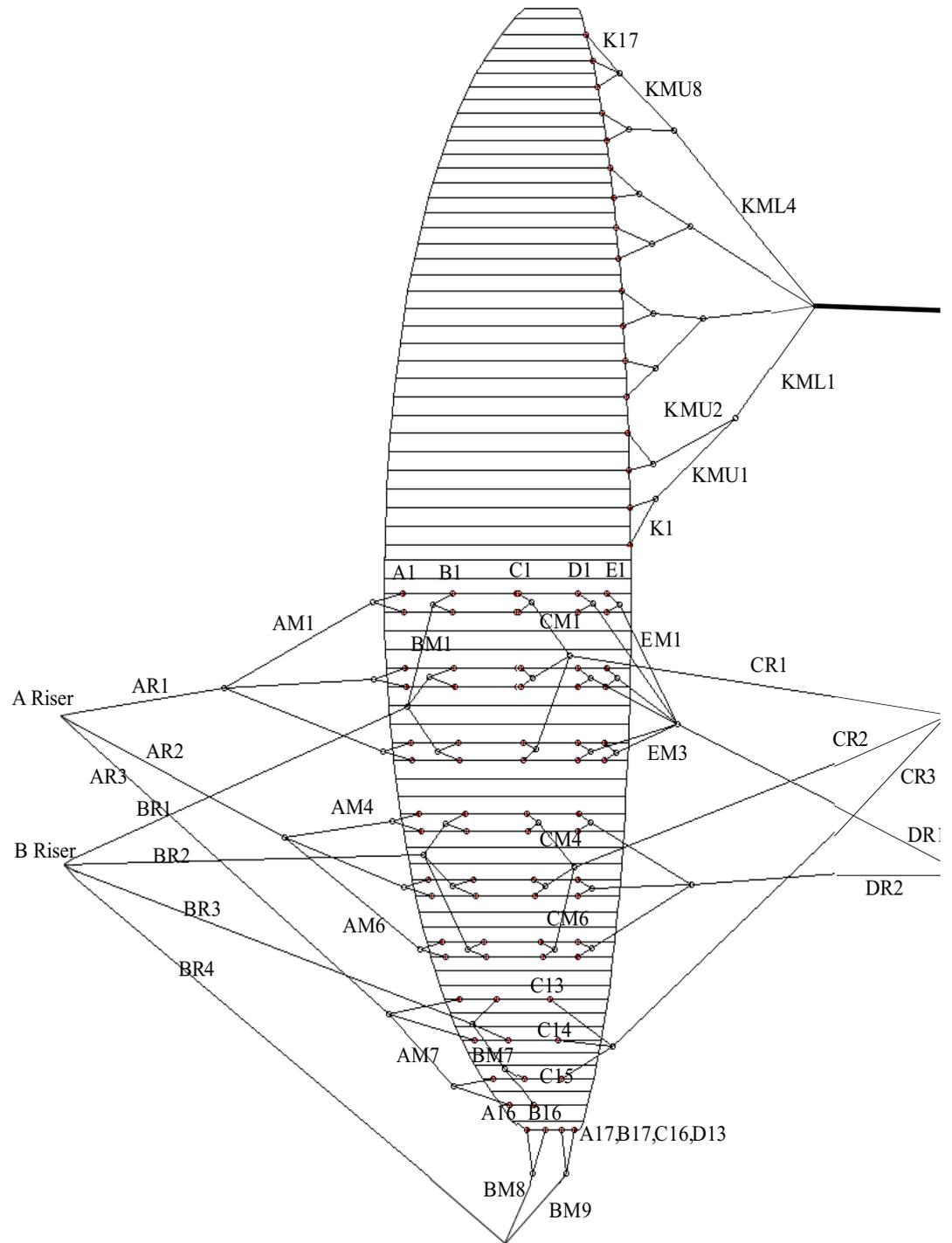
www.airwave-giders.co.uk

sales@airwave-glidern.co.uk

Linked Line Check Sheet

	A	B	C	D	E	Brake	
1	7520	7420	7490	7650	7730	8465	centre
2	7500	7400	7460	7600	7690	8315	
3	7440	7350	7390	7520	7610	8205	
4	7430	7340	7390	7510	7600	8125	
5	7420	7330	7400	7540	7620	8015	
6	7420	7330	7420	7570	7650	7895	
7	7380	7290	7360	7480		7815	
8	7350	7260	7330	7440		7765	
9	7280	7200	7270	7370		7715	
10	7260	7190	7260	7360		7655	
11	7240	7180	7270	7370		7645	
12	7240	7190	7280	7390		7655	
13	7150	7120	7190	6680		7625	
14	7035	7015	7095			7615	
15	6945	6945	6990			7605	
16	6845	6840	6665			7565	
17	6660	6660				7555	tip

Airwave - MagicM



VOL TEST

Modèle, taille et N° de série

Testé par :.....Date.....

Lieu :.....Nom et Cachet de la société.....

REVISION DU PARAPENTE

Certificat de première révision Après 100 vols, ou 1 année

N° de vols :.....N° d'heures :.....SVP, remplissez cette partie avant la révision

Date :.....

Signature :

Cachet de la société

Certificat de seconde révision Après 200 vols, ou 2 années

N° de vols :.....N° d'heures :.....SVP, remplissez cette partie avant la révision

Date :.....

Signature :

Cachet de la société

Certificat de troisième révision Après 300 vols, ou 3 années

N° de vols :.....N° d'heures :.....SVP, remplissez cette partie avant la révision

Date :.....

Signature :

Cachet de la société

Certificat de quatrième révision Après 400 vols, ou 4 années

N° de vols :.....N° d'heures :.....SVP, remplissez cette partie avant la révision

Date :.....

Signature :

Cachet de la société

Certificat de cinquième révision Après 500 vols, ou 5 années

N° de vols :.....N° d'heures :.....SVP, remplissez cette partie avant la révision

Date :.....

Signature :

Cachet de la société