

Parapente- **RIDE3**



Biplace - EN/LTF-B

Manuel d'utilisation et de maintenance

Numéro de série :

A rectangular box with rounded corners and a black border, containing a horizontal dotted line to indicate where the serial number should be written.

Rev6 – 12.04.2019

AIRDESIGN GmbH
Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA
Tel : +43 5223 22480
e-mail : info@ad-gliders.com
www.airdesign.at



Enregistrez votre aile par QR-Code
Ou sur la page :

<http://register.airdesign.at/>

Sommaire

1. Avertissement et informations importantes pour votre sécurité	6
2. Construction	8
3. Données Techniques	13
4. Profil du pilote	13
5. Sellette.....	14
6. Remorquage / Treuillage.....	14
7. Pratique du vol.....	14
a. Vérification pré-vol.....	14
b. Check-list – vérification pré-vol	15
c. Décollage	15
d. Virage.....	16
e. Longueur de ligne de frein.....	16
f. Pilotage actif	17
g. Utiliser les trims	17
h. Atterrissage.....	17
i. Remorquage et treuillage.....	18
j. Fermetures asymétriques et frontales.....	18
k. Rouvrir une cravate.....	18
l. Vrille	19
m. Décrochage complet	19
n. Décrochage parachutal	20
o. Manœuvres de descente rapide	20
i. Spirale.....	20
ii. Décrochage aux B.....	21
iii. “Grandes oreilles”	21
8. Entretien et réparations	22
9. Contrôler le parapente	26
10. Le mot final.....	27
A. ANNEXE.....	29
a. Vue d’ensemble	29
b. Plan de suspentage	30
c. Longueurs des lignes	32
d. Elévateur.....	41
e. Ecarteurs (livrés en standard).....	43
f. Elevateurs souples 20mm en option.....	44
B. Matériaux :.....	47
C. EBL/DDP	48
D. CARNET D’ENTRETIEN	50
E. Enregistrement de produit	

BIENVENUE CHEZ AIRDESIGN

FÉLICITATIONS POUR L'ACHAT DE VOTRE NOUVEAU PARAPENTE. NOUS VOUS SOUHAITONS DE NOMBREUSES HEURES DE VOL.

Nous aimerions être en mesure de vous informer des dernières nouvelles et des développements à AIRDESIGN ainsi que de vous offrir des conseils pertinents et des promotions spéciales. Veuillez enregistrer votre nouveau parapente en remplissant le formulaire d'inscription (en annexe) et nous le renvoyer.

Vous pouvez également vous inscrire en ligne sur notre site Web à l'adresse www.ad-gliders.com. S'il vous plaît consulter le site Web pour plus de détails.

Si vous le souhaitez, vous pouvez vous inscrire à la newsletter AIRDESIGN.

Il suffit de nous fournir votre adresse e-mail et vous serez toujours au courant des dernières nouvelles du monde AIRDESIGN.

À tout instant, des nouvelles et des informations sont disponibles sur notre page Facebook "Air Design Gliders France". Devenez fan et vous êtes en ligne avec nous chaque fois que vous vous connectez à Facebook.

Plus d'informations sur le RIDE3 peuvent être trouvées sur notre site Web : www.ad-gliders.com/fr.

Pour toute autre question, veuillez contacter votre revendeur AIRDESIGN le plus proche ou contactez-nous directement à AIRDESIGN.

AIRDESIGN GmbH
Rhombergstraße 9, 3.Stock
6067 Absam
AUSTRIA
Tel: +43 (0)5223 22480
Mobil +43 (0)664 3307715
e-mail: info@ad-gliders.com

1. Avertissement et informations importantes pour votre sécurité

Merci de lire attentivement ce qui suit :

- Ce parapente est un accessoire de sport aérien homologué avec un poids de moins de 120 kg. Il n'est pas utilisable pour des ouvertures en chute libre.
- Ce parapente satisfait, au moment de la livraison, aux exigences de certification de la norme allemande LTF (Lufttüchtigkeitsforderung) LTF91/09 et/ou à la norme européenne EN 926-1/2006 et/ou EN 926-2/2013.
- Les parapentes ne doivent pas être pilotés par des personnes sans qualification valable, sauf si elles sont sous la direction d'une école de parapente agréée et qualifiée. Piloter un parapente sans connaissances, compétences et qualifications appropriées est dangereux.
- Les règlements nationaux pour l'utilisation des parapentes doivent être respectés en toutes circonstances.
- Le pilote doit respecter et respecter les règles de droit.
- Ce parapente doit uniquement être utilisé dans les limites de poids certifiées.
- Ce parapente est utilisé exclusivement à vos risques et périls.
- Le fabricant ou le distributeur ne peut être tenu responsable des dommages causés aux personnes, à la propriété ou à d'autres matériaux résultant de l'utilisation de ce parapente.
- Toute responsabilité découlant de l'utilisation de ce parapente est exclusivement celle du pilote en charge. Le fabricant ou le distributeur est exclu de toute responsabilité résultant de l'utilisation, de la mauvaise utilisation ou autre, de ce parapente.
- Il incombe au propriétaire et /ou au pilote de surveiller et de maintenir la navigabilité de ce parapente. Pour s'assurer que le parapente vole toujours avec des caractéristiques optimales, prenez soin du parapente et faites des contrôles réguliers.
- Toute modification apportée à la structure du parapente le rend non certifié (non-conformité des essais de type) et invalide toute garantie. Les réparations structurelles des parapentes ne doivent être effectuées que par un centre de service adéquatement expérimenté et reconnu. Toutes les modifications et/ou les réparations doivent être enregistrées dans l'historique de maintenance de ce manuel.
- C'est une exigence implicite que le pilote vole avec un parapente correspondant à son niveau de compétence. Un pilote ne doit pas voler avec un parapente hors de sa capacité à répondre aux exigences du parapente dans tous les états et conditions de vol.
- Le parapente doit être « testé » par un expert avant la première utilisation. La case « conformité vérifiée par » sur l'autocollant de certification apposé sur l'aile doit être contresignée avec la signature du pilote d'essai et la date du vol d'essai.
- Un équipement de treuillage approprié doit être utilisé. Ne jamais tracter ou treuiller le parapente avec une voiture, un bateau à moteur ou un dispositif quelconque, sans un équipement de treuillage approprié et /ou des opérateurs qualifiés.

- S'assurer avant le remorquage ou treuillage que l'opérateur a l'expérience et les qualifications adaptées pour le type de remorquage/treuillage envisagé.
- Les acrobaties ne sont pas autorisées.
- Voler sous la pluie ou avec un parapente humide peut être dangereux. Les pilotes devraient toujours atterrir bien avant tout risque de contact avec la pluie. Piloter un parapente mouillé peut, dans certaines circonstances, mener l'aile à son décrochage.
- Avant de piloter un nouveau parapente, pratiquez des techniques de décollage et de contrôle sur un terrain plat ou une pente d'entraînement.
- Effectuez les premiers vols avec un nouveau parapente sur un site que vous utilisez régulièrement et lorsque les conditions météorologiques sont favorables. Sachez que votre nouveau parapente peut avoir des caractéristiques différentes de tout ce que vous avez piloté ou testé. Assurez-vous de laisser suffisamment d'espace pour l'approche d'atterrissage.
- En volant, portez toujours un casque et des gants, ainsi que des chaussures et des vêtements appropriés.
- Assurez-vous toujours que la direction et la vitesse du vent ainsi que les situations météorologiques générales sont dans les capacités du pilote et favorisent un vol sécuritaire.

Veillez lire l'ensemble de ce manuel attentivement.

NOTICE DE SECURITE IMPORTANTE

En achetant cet équipement, vous êtes responsable en tant que pilote de parapente certifié et vous acceptez tous les risques inhérents aux activités de parapente, y compris les blessures et la mort.

Une utilisation mauvaise ou incorrecte de l'équipement de parapente augmente considérablement ces risques.

Ni AirDesign ni le vendeur de l'équipement AirDesign ne peuvent être tenus responsables des blessures ou des dommages causés par le pilote à lui-même ou à des tiers en aucune circonstance.

Si un comportement de votre équipement devenait incertain, veuillez contacter votre représentant local immédiatement, votre instructeur de parapente, revendeur AirDesign ou l'importateur AirDesign dans votre pays.

2. Construction



RIDE 3

RIDE3 – Fun. Multiplied.

#betterhandling

INTRODUCTION :

Le dilemme du biplace. Souvent, vous êtes obligé de choisir le tandem de taille idéale ; Le choix entre petit et grand. Mais avez-vous envisagé d'avoir simplement les deux ? Imaginez-vous avoir l'avantage de la vitesse et de la maniabilité en cas de faible poids du passager, de la prise en charge et de la portance avec des passagers lourds, tout ça avec la même aile?

Découvrez le RIDE3.

Le Ride 3 M est votre aile idéale. Il vole extrêmement bien dans la plage de poids basse, mais peut également être chargé au maximum sans compromis - vous offrant ainsi une plage de poids étendue parfaite. Le Ride 3 dispose de la plage de poids certifiée la plus utilisable et la plus efficace qui soit, jusqu'aux extrêmes.



Construction :

Nous avons réalisé ce concept en utilisant le nouveau Profile Haute Portance HLP « high-lift-profile ».

Ce profil nouvellement développé crée plus de portance que les ailes conventionnelles traditionnelles. En combinaison avec une surface compacte, il offre les avantages suivants :

- Parfait pour les passagers plus légers - vous permettant de maintenir la vitesse, la performance et l'agilité.
- Facile d'utilisation et performant même à la charge maximale.
- Une gamme de poids utilisable et efficace plus large.
- Taille M : C'est un biplace de taille M. Ce n'est pas une petite ou une grande aile ; par conséquent, il est à considérer comme un biplace de taille standard, est parfait pour la plupart des pilotes.
- Taille L : ce dimensionnement vous permet de supporter une masse au décollage encore plus élevée, sans compromettre les caractéristiques de vitesse ou de performance lors du vol à la charge alaire inférieure. Par exemple à partir d'un poids pilote de 95kg, ou si vous volez régulièrement très chargé.
- Le design compact se traduit également par une meilleure maniabilité et une plage de vitesses plus étendues, offrant ainsi une plus grande stabilité et un poids total réduit de l'aile. Plus de confort pour le pilote comme pour le passager.
- Réduction des problèmes liés au manque de pénétration par vent fort.
- Le profil HLP offre d'excellentes capacités en thermique, ainsi qu'un gonflage et une prise en charge faciles.

COMMENT VOLE-T-IL ?

Le RIDE est déjà connu pour ses excellentes caractéristiques de décollage, mais nous avons encore été en mesure de l'améliorer. Vous allez maintenant faire l'expérience du gonflage et du décollage les plus faciles jamais rencontrés. Gonflage très simple, sans tendance à dépasser. Une fois au-dessus de la tête, le Ride 3 soulève rapidement le pilote et le passager du sol.

Vous ne vous attendriez normalement pas à une telle maniabilité et à une telle agilité sur un biplace, mais le Ride 3 a tout pour plaire. Si vous aimez les sensations fortes, le nouveau RIDE est une machine à wing-overs. Vous ferez l'expérience d'un nouveau niveau de plaisir et d'agilité.

Voler des ailes biplaces avec des pressions de frein importantes toute la journée peut également causer des douleurs aux épaules et aux bras, mais vous serez comblé de savoir que nous avons réduit la pression de freinage pour permettre des vols longs et détendus tout en veillant au confort du pilote.

Le nouveau profil à grande portance (HLP), associé à la surface compacte, offre une plage de vitesse aux trims plus étendue, pouvant atteindre 11 km/h de gain à pleine ouverture, tout en restant ultra stable et maniable.

La stabilité est une autre caractéristique remarquable du nouveau Ride 3. Voler est confortable et facile. La turbulence est bien atténuée, ce qui rend non seulement le vôtre, mais le vol de votre passager plus confortable.

Nous avons conçu un système de grandes oreilles très simple - sans taquets, poulies ou autres systèmes compliqués. Vous devez simplement accrocher l'élévateur A externe au dispositif de maintien sur l'écarteur pour une descente rapide stable et sans tracas.

Atterrir n'a jamais été aussi facile. Le Ride 3 permet un flare impeccable, vous assurant d'atterrir avec le même niveau de confort que vous pouvez attendre d'une aile solo. C'est si simple.





Enfin : la performance. Pour certains, ce n'est pas une obligation, mais le Ride 3 l'a simplement fait passer au niveau supérieur. Du point de vue de la performance, le Ride 3 rivalise avec celle des ailes solo hautes EN-B.

Nous avons réussi à alléger le poids total de l'aile grâce aux nouvelles technologies de construction et aux surfaces réduites réalisables via le concept HLP. Mais le choix sans compromis des matériaux de construction confirme la robustesse et la

durabilité connues du Ride 2 : probablement le biplace le plus durable du marché.

Quelle taille vous convient-elle ?

La taille M est maintenant la taille standard pour la plupart des pilotes. Si vous êtes un pilote plus lourd (> 95 kg) ou constatez que vous chargez votre aile toujours en haut de plage, vous pouvez envisager la taille L.

Caractéristiques :

- HLP, (High Lift Profile) ; Profil de haute portance : offre une plus grande portance par rapport aux profils standard. Par conséquent, il est possible de charger plus de poids sur une aile de taille compacte tout en conservant la portance que vous êtes en droit d'attendre d'une aile plus grande ; offrant une vitesse parfaite sur toute la plage de poids, une portance et une maniabilité incroyables.
- Design compact : assure des caractéristiques de vol parfaites à faibles charges. Maintient la maniabilité et la stabilité.
- Système de trims révisé : La plage étendue extrêmement efficace permet une excellente vitesse de pointe - accélérant jusqu'à + 11 km / h à pleine ouverture, tout en garantissant la stabilité et la parfaite maniabilité de l'aile.
- SKS : Grandes oreilles : Des élévateurs A divisés pour maintenir la ligne d'oreilles via le système dédié sur écarteur récemment développé (SKS, Spreader ball Keeper System)
- Poids total réduit en raison de la taille compacte et de la construction intérieure optimisée.
- Durabilité extrême : matériaux et construction hautement durables et éprouvés en utilisation professionnelle, qui ont déjà fait du Ride2 le biplace le plus durable sur le marché.
- Shark-Nose
- Vortex Holes
- 3D-Cut
- Razor Edge
- Configuration 3 lignes



3. Données Techniques

Ride



RIDE 3	M	L
AREA FLAT (m2)	39.54	41.69
AREA PROJECTED (m2)	33.36	35.18
SPAN FLAT (m)	14.53	14.92
SPAN PROJECTED (m)	11.42	11.73
ASPECT RATIO FLAT	5.34	5.34
ASPECT RATIO PROJ.	3.91	3.91
CELLS	48	
TOTAL LINE LENGTH	368	377
TOTAL LINES	224	
LINE DIAMETERS	0.95/1.15/1.4/1.8/2.2	
WEIGHT (kg)	7.6	8.0
V-TRIM/V-MAX (km/h)	38 / +11	
TAKE OFF WEIGHT (kg)	115-215	135-230
LTF/EN CATEGORY	B	B

4. Profil du pilote

Le Ride3 est un parapente biplace. Vous devez être en possession de la qualification requise et des assurances nécessaires pour voler avec un passager.

Catégories LTF et EN

Le parapente AirDesign RIDE3 a été homologué EN-B et LTF-B.

Ce parapente a été testé en utilisation "solo et biplace".

Poids total volant recommandé

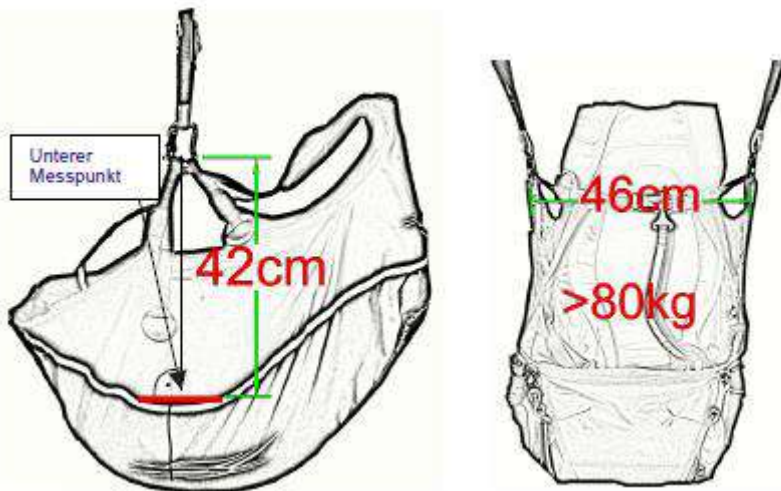
Le RIDE ne doit être utilisé que dans la plage de poids certifiée, comme indiqué dans les caractéristiques techniques du chapitre 3. Le poids au décollage comprend le pilote, les passagers, les vêtements, le parapente, le harnais, le matériel, etc.

Le RIDE réagit à une variation de charge avec une réduction ou une augmentation de sa vitesse. La performance reste plus ou moins la même.

Lorsque vous volez dans la plage de poids inférieure, nous vous recommandons d'ouvrir un peu les trims.

5. Sellette

Le RIDE3 est testé pour une utilisation avec tous les harnais modernes – marqués GH. Pendant les essais de type, le RIDE3 était testé dans la configuration ci-dessous :



6. Remorquage / Treuillage

Le RIDE3 est adaptée au remorquage/treuillage. L'utilisation d'un adaptateur approprié n'est pas obligatoire mais est utile et donne plus de sécurité pendant le remorquage.

Avertissement !

Le treuillage n'est recommandé que si :

- Le pilote a reçu instruction spécifique
- Le treuil et la libération sont adaptés au remorquage des parapentes
- L'opérateur est expérimenté et qualifié pour le treuillage des parapentes

Attention : Risque d'Accident !

La raison la plus fréquente des accidents de treuillage surviennent lorsque le pilote relâche les élévateurs A trop tôt durant le décollage. Le pilote doit s'assurer que le parapente est complètement à sa verticale avant d'annoncer le démarrage de la séquence.

7. Pratique du vol

Ce manuel n'est pas un manuel d'instruction pour apprendre à voler. Les points suivants sont juste des informations supplémentaires.

Il est considéré que le pilote a reçu la formation et la qualification nécessaires au pilotage d'un parapente biplace.

a. Vérification pré-vol

Une vérification pré-vol prudente est recommandée avant chaque vol.

Les suspentes, les élévateurs, les maillons et la voile doivent être vérifiés pour déceler tout dommage. Ne décollez pas s'il y a le moindre dommage visible.

Assurez-vous que les mousquetons principaux entre les harnais et les élévateurs ne sont pas endommagés et sont fermés.

La sellette doit être mise en place avec le plus grand soin et toutes les sangles doivent être fixées correctement.

Vérifiez la position correcte de la poignée de secours et assurez-vous que les aiguilles de celui-ci sont en place.

Les suspentes et les élévateurs doivent être démêlés avec soin. Vérifiez que les élévateurs ne sont pas torsadés et que les lignes de frein sont libres. Toutes les suspentes doivent passer de l'élévateur à la voile sans enchevêtrement ni nœuds - pendant le vol, il n'est souvent pas possible de défaire des nœuds dans les suspentes.

Les suspentes reposent directement au contact du sol. Par conséquent, veillez à ce qu'elles ne soient pas coincées lors du décollage.

Aucune suspente ne doit être sous la voile, sous peine de causer des accidents.

La voile doit être disposée dans une forme circulaire face au vent de sorte que toutes les lignes soient tendues uniformément lors du gonflage.

ATTENTION : NE JAMAIS DECOLLER AVEC DES MOUSQUETONS OUVERTS !

b. Check-list – vérification pré-vol

Étalez l'aile en un léger arc de cercle et vérifiez que :

- La voile est sèche et non endommagée
- Les ouvertures de cellules sont libres
- Les élévateurs sont sans dommages et toutes les coutures sont intactes
- Les mousquetons sur les lignes sont correctement fermés
- Toutes les lignes sont exemptes de nœuds
- Les lignes de freins coulissent librement à travers les poulies
- Les nœuds sur les lignes de frein sont intacts

Après avoir enfilé la sellette vérifiez :

- La bonne position de la poignée du secours et des aiguilles
- Que les cuissardes et la sangle sont attachées correctement
- Que les mousquetons principaux sont fermés et verrouillés

Avant le décollage, vérifiez que :

- Les élévateurs ne sont pas torsadés
- Les lignes de frein sont libres une fois les poignées de frein dans les mains
- Le pilote est bien centré par rapport à l'aile
- La direction et la force du vent sont favorables
- La zone de décollage est dégagée
- L'espace aérien immédiat est libre de tout encombrement

c. Décollage

Le RIDE3 s'élève rapidement en utilisant les techniques de gonflage dos ou face à la voile. La voile n'a aucune tendance à retomber en arrière lors du gonflage. Pour décoller (en montagne) en léger vent, vent nul ou même vent arrière il est inutile de tirer fortement sur les

élévateurs – ni même d’accélérer fortement. Laisser la voile se stabiliser au-dessus de votre tête avec une incidence positive, vérifiez que la voile est complètement gonflée et exempte de nœuds. Le décollage inversé est recommandé en les vents forts.

Le Ride 3 a des élévateurs A séparés. Pour décoller, prendre l’ensemble des élévateurs A. En conservant les bras avec les élévateurs A en main plus verticalement, vous aurez un meilleur retour d’information de l’aile. Spécialement par vent faible ou nul. Une fois l’aile au-dessus du pilote, elle est facile à contrôler et le décollage est facile même à pleine charge.

d. Virage

Le RIDE3 a une longue course de freins avec une pression progressive. Un décrochage intentionnel ou involontaire est presque impossible.

En air turbulent, le RIDE3 centre facilement le thermique et absorbe très efficacement les turbulences, ce qui améliore le confort du pilote et des passagers en vol.

REMARQUE : dans le cas peu probable où une ligne de frein se détacherait de la poignée ou se romprait, le parapente est manœuvrable à l'aide des élévateurs C. En tirant doucement sur les élévateurs C, il est possible de diriger le parapente et d'atterrir en toute sécurité.

Avant d’entrer en décrochage asymétrique (négatif), le parapente commence à glisser dans le virage. L’aile interne cesse de voler, perd la pression et devient molle. À ce stade, les freins doivent être immédiatement relâchés.

Pilotage alternatif :

Dans le cas peu probable où une conduite de frein se détacherait de la poignée de frein, se briserait ou si les conduites de frein étaient emmêlées, le parapente pouvait être manœuvré à l'aide des élévateurs arrière. En tirant doucement sur les élévateurs arrière, il est possible de diriger le parapente et d'atterrir en toute sécurité. Ne tirez pas trop sur les élévateurs, pour éviter un décrochage !

e. Longueur de ligne de frein

La longueur de la ligne de frein de votre nouvelle RISE3 a été réglée avec précision par les pilotes d’essais AIRDESIGN, et il n’est normalement pas nécessaire de les ajuster.

Si vous pensez qu’il est nécessaire d’ajuster la longueur de la ligne de frein en fonction de votre morphologie, de la hauteur des points d'accrochage du harnais ou du style de vol, nous vous recommandons de manipuler le parapente au sol avant de le tester en vol, et de répéter cette procédure par plage de 20mm d’ajustement.

Les lignes de frein sont trop courtes

- Peut entraîner de la fatigue en volant avec vos mains dans une position non naturelle
- Peut empêcher la récupération de certaines manœuvres
- Va certainement réduire la plage de vitesse de votre parapente.

Les lignes de frein sont trop longues :

- Réduire le contrôle du pilote lors du décollage
- Réduire le contrôle dans les situations de vol extrêmes
- Rendre difficile l'exécution d'une bonne ressource lors de l'atterrissage.

Chaque ligne de frein doit être attachée solidement à sa poignée de commande avec un nœud approprié.

D'autres ajustements ou modifications apportés à votre RISE3 entraînent une perte de garantie, de navigabilité et de validité de la certification et peuvent vous mettre en danger. Si vous avez des suggestions d'amélioration, faites-le nous savoir et nos pilotes d'essai pourront essayer vos idées dans une situation contrôlée.

f. Pilotage actif

Le pilotage actif améliore la sécurité. Voler en appliquant un peu de frein de manière égale augmentera légèrement l'angle d'attaque et aidera à prévenir les fermetures et permettra au pilote d'avoir une réaction plus directe. Cela permet au pilote de mieux sentir l'air et l'aile, et d'anticiper les fermetures potentielles.

Le but du pilotage actif est de maintenir le parapente au-dessus de la tête du pilote dans toutes les situations en réagissant correctement aux mouvements de l'aile à l'aide des freins et du transfert de poids dans la sellette.

Lorsque vous entrez dans une ascendance thermique forte, il est important que l'aile ne soit pas trop loin derrière ou ne puisse pas entrer dans un décrochage dynamique. Pour éviter cela, il est souvent utile de relâcher légèrement les freins à l'entrée, ce qui donne un peu plus de vitesse au parapente. De même, lorsque vous sortez d'une forte montée, il peut être nécessaire de freiner davantage pour empêcher l'aile de plonger vers l'avant.

g. Utiliser les trims

Le RIDE3 est équipé d'un système de trims. Lorsque les trims sont « fermés », tous les élévateurs doivent avoir la même longueur. C'est la position standard.

En vol peu chargé, ou chargé mais face au vent, il est recommandé d'ouvrir légèrement les trims. Ainsi, l'aile se soulève un peu plus vite au décollage et évite que le vent ne vous tire en arrière pendant le gonflage (effet spi).

Dans la turbulence, les trims ne doivent pas être ouverts. Lors de l'ouverture des trims, l'incidence de l'aile est réduite. Le parapente accélère mais est en même temps plus sensible à la déformation.

En dépit de la stabilité exceptionnelle du RIDE, toute fermeture accélérée sera plus dynamique que le même événement que celui rencontré à la vitesse de compensation et nécessitera des réactions plus fortes pour maintenir le vol normal.

h. Atterrissage

Le RIDE3 est facile à poser et permet de beaux flairs.

Pour un atterrissage normal face au vent, tirez uniformément les freins lorsque vous êtes près du sol et redressez-vous pour atterrir sur vos pieds. Le parapente s'arrêtera presque complètement lorsque les freins seront appliqués à fond. Évitez d'atterrir directement à la sortie d'un virage, car le moment du pilote sous l'effet du pendule apportera beaucoup de vitesse.

En raison de la longue course des freins, il est possible prendre un tour de freins pour augmenter l'effet de flair.

Attention :

Après avoir touché le sol, ne laissez pas le parapente plonger devant vous. Si le bord d'attaque heurte violemment le sol, la structure des parois des cellules peut être endommagée. De même, ne tirez pas l'aile sur le sol. Cela pourrait endommager la voile.

i. Remorquage et treuillage

Lors du remorquage ou du treuillage, le parapente doit être au-dessus de la tête du pilote avant de commencer.

Dans la phase initiale, la tension ne doit pas être trop élevée - un pilote qui monte à un angle plus plat a plus de contrôle.

La tension de plus de 90kg n'est pas autorisée. Dans toutes les situations, la tension maximale autorisée sur la ligne ne doit pas dépasser le poids du pilote.

Le pilote doit être informé et conscient des exigences nationales en matière de remorquage. Cela inclut des sujets tels que ; les exigences de permis de remorquage / treuil, les opérateurs de remorquage qualifiés, l'aptitude de l'engin à remorquer, si le treuil et les liens de remorquage sont certifiés, etc.

De manière générale, les réglementations locales et internationales doivent être appliquées et suivies.

j. Fermetures asymétriques et frontales

Comme avec n'importe quel parapente, des fermetures peuvent se produire. Le "pilotage actif" décrit au point "f" peut aider à éviter les fermetures.

Vous devez toujours maintenir votre cap en priorité en transférant votre poids du côté opposé à la fermeture. Cela peut être renforcé en appliquant un peu de frein sur le côté opposé à la fermeture. Si la fermeture est stable, le parapente peut être regonflé en pompant avec le frein du côté fermé d'une manière ferme et ample, sans à-coups. Sachez que la course du frein est plus courte lorsque le parapente est fermé et que l'aile peut décrocher avec une moindre amplitude de freinage.

Pour aider à la réouverture d'une fermeture frontale, le pilote doit tirer les deux freins de manière égale en même temps. Cela réduit également l'abattée survenant après la réouverture du parapente.

k. Rouvrir une cravate

Dans des conditions extrêmes et dans de rares cas, il est possible que la ou les extrémités de l'aile se coincent entre les lignes. En général, cela n'arriverait qu'après une fermeture majeure incontrôlée ou lors de manœuvres extrêmes.

Si cette cravate se produit, dans un premier temps utiliser les techniques décrites pour rouvrir les fermetures asymétriques.

Si elle ne se relâche pas, prenez la ligne de stabilo et tirez-la vers vous jusqu'à ce que la section coincée de l'aile soit relâchée.

À basse altitude, il est important de stabiliser la rotation. Le cas échéant, et si nécessaire, utilisez le parachute de secours si la cravate ne se défaisait pas et le parapente n'était plus contrôlable.

I. Vrille

Nous recommandons que cette manœuvre ne soit effectuée qu'en sécurité lors d'un stage, sur l'eau et sous surveillance. L'intention dans cette situation est pour un pilote de découvrir le point de rotation négatif et de le contrôler. Cela exige un haut niveau d'expérience et de compétence.

Plus le temps s'écoule entre le moment où le parapente entre en vrille et le moment où le pilote tente de récupérer, plus il y a de chances qu'elle devienne hors de contrôle.

Au fur et à mesure que l'aile avance, ralentissez-la avec les freins pour éviter la possibilité d'une fermeture asymétrique. Attendez toujours que l'aile soit en face de vous ou au-dessus de vous lorsque vous relâchez une vrille complètement déployée - ne relâchez jamais la vrille lorsque l'aile est derrière vous parce que l'aile plongerait très loin devant vous ou même en dessous.

ATTENTION : En raison de la charge importante sous un biplace, l'entrée et la sortie de cette manœuvre demandent beaucoup de puissance.

Nous ne recommandons pas la pratique de cette manœuvre.

m. Décrochage complet

C'est une manœuvre extrême qui devrait rarement, voire jamais, être requise.

Pour provoquer un décrochage complet, tirez doucement et symétriquement sur les deux lignes de frein. Maintenez-les enfoncées, en verrouillant vos bras sous votre sellette jusqu'à ce que l'aile tombe derrière vous et se déforme en une forme de croissant caractéristique. Même si cette phase de décrochage est plus confortable que prévue, assurez-vous de ne pas relâcher les freins de façon prématurée ou asymétrique. Si les freins sont relâchés alors que l'aile est en train de tomber en arrière, la remontée subite et la plongée vers l'avant sont très rapides et le parapente peut plonger violemment en avant et même en dessous de vous.

Pendant un décrochage maintenu, la voile oscille d'avant en arrière. Pour stabiliser cela, le pilote peut relâcher les freins lentement et pour environ 1/3 de la course totale, et ensuite maintenir à ce niveau. Le maintien de cette position permet à l'aile de se remplir légèrement à travers la corde. Lorsque vous relâchez les freins sans pré-remplissage, les oreilles s'accrocheront très probablement dans les lignes et cela peut entraîner une cravate.

Après le pré-remplissage, le parapente stabilise ses mouvements et les freins peuvent être lâchés jusqu'à ce que le parapente récupère sa vitesse et vole à nouveau.

La course des freins avant d'atteindre le décrochage d'une aile dépend de sa taille et de sa charge. Pour le Ride 3, elle est d'au minimum 65cm. Cette valeur n'est donnée qu'à titre indicatif (la publication de la course de freins est disponible dans le rapport de certification EN 926-2).

Il serait dangereux d'utiliser le débâtement selon ces valeurs, en effet il n'est pas possible de mesurer le débâtement en vol, et dans les turbulences, le décrochage peut se produire avec plus ou moins de débâtement. Si vous souhaitez utiliser le débâtement complet de votre voile en toute sécurité, il est nécessaire de déclencher de nombreuses vrilles et décrochages pour acquérir le point et le comportement de décrochage.

ATTENTION : Le décrochage consomme beaucoup d'altitude et demande des compétences spécifiques pour sa pratique et le retour au domaine de vol. Il est important de le pratiquer d'abord en milieu sécurisé et sous supervision qualifiée.

ATTENTION : En raison de la charge importante sous un biplace, l'entrée et la sortie de cette manœuvre demandent beaucoup de puissance.

Nous ne recommandons pas la pratique de cette manœuvre.

n. Décrochage parachutal

Le décrochage parachutal est une sorte de pré-étape à un décrochage complet. L'aile n'a pas de mouvement vers l'avant et présente une vitesse de chute élevée. Le pilote peut entrer dans ce décrochage en appliquant un freinage profond symétrique. Il est très difficile de maintenir l'aile dans un décrochage parachutal car le RIDE 3 veut instantanément revenir en régime de vol standard : si vous freinez un peu trop, l'aile entrera en décrochage complet. Si vous relâchez trop les freins, l'aile reprendra son vol normal. Pour pratiquer un décrochage parachutal aux freins, il est nécessaire de maîtriser le décrochage complet en premier. Une aile très ancienne ou usée avec un tissu poreux ou un mauvais calage (consécutif à de nombreux treuillages ou spirales engages par exemple) peut rester en phase parachutale même après avoir relâché les freins. N'enfonchez alors pas plus les freins sous peine d'entrer en décrochage complet. Vous pouvez sortir de cette phase parachutale en poussant les élevateurs A, ou en détrimant légèrement. Si vous volez sous la pluie, le risque d'entrée en phase parachutale augmente.

Nous déconseillons fortement de voler dans des conditions pluvieuses. S'il arrive que vous rencontriez des précipitations, nous vous recommandons de ne pas effectuer de décrochage aux B ou de grandes oreilles. Le mieux est de quitter la zone pluvieuse le plus tôt possible et de voler avec les deux freins relâchés, voire accéléré, car cela réduit le risque de décrochage. (La course de freinage disponible avant d'entrer dans un décrochage parachutal peut être considérablement réduite avec une aile mouillée.)

o. Manœuvres de descente rapide

i. Spirale

La spirale engagée est un moyen efficace de faire une descente rapide. Pendant la descente en spirale, le pilote et le parapente subissent de fortes forces centrifuges qui sollicitent la structure du parapente. En tant que tel, elle devrait être considérée comme une manœuvre extrême. En raison de la perte de hauteur rapide au cours d'une spirale, les pilotes doivent toujours veiller à avoir une altitude suffisante avant de commencer la manœuvre et à vérifier que l'espace est libre sur la trajectoire anticipée.

Entrée : transférez votre poids et tirez doucement sur un frein (du même côté que le déplacement du poids) de sorte que le parapente passe d'un virage normal à 360 degrés à un virage serré et de là le parapente plonge en spirale. Une fois établi dans la spirale, le taux de descente et l'angle d'inclinaison peuvent être contrôlés par transfert de poids et le relâchement ou la traction du frein intérieur. Quand l'aile est devant le pilote, la spirale se maintient en conservant une pression de freinage constante, à ce moment-là, le placement

dans la sellette peut être au neutre. La descente est contrôlée en tirant plus ou moins sur le frein intérieur. Une légère traction sur le frein extérieur aide à garder le parapente stable.

Sortie : Le RIDE3 sort spontanément d'une spirale dès que les freins sont relâchés et que le transfert de poids revient au neutre. Pour sortir, laissez la spirale ralentir pendant un ou deux tours en relâchant lentement le frein interne. Une fois que le parapente commence à sortir de la spirale, contrôlez votre taux de descente et votre angle d'inclinaison avec le transfert de poids et le frein externe et / ou interne pour éviter une ressource trop marquée. Toujours terminer une spirale engagée à une altitude sécuritaire.

Le RIDE3 ne montre aucune tendance de stabilité en spirale. Cela signifie que le parapente ne reste pas en spirale après avoir relâché les freins. Si le parapente se trouve, dans de rares cas, stabilisé en spirale, le pilote doit d'abord déplacer son poids vers l'extérieur, puis freiner plus lentement vers l'extérieur.

ATTENTION : Dans une spirale stabilisée, les forces G sont très élevées. Soyez conscient qu'une sortie active de spirale engagée peut demander beaucoup d'efforts.

ATTENTION : Lorsque vous quittez une spirale trop rapidement, la conversion d'énergie peut entraîner une montée rapide du parapente et entrer dans sa propre zone de turbulences. Cela peut entraîner la fermeture de la voile. Nous vous conseillons de laisser la RISE3 sortir de la descente spiralée de manière contrôlée.

Vous devez faire attention à n'utiliser que des spirales modérées, de manière à ne pas mettre une charge d'accélération inutile sur vous et sur vos lignes.

AVIS IMPORTANT DE SÉCURITÉ ! Un pilote qui est déshydraté et / ou n'est pas habitué à la spirale peut perdre conscience pendant une spirale engagée du fait de l'importante accélération !

ii. Décrochage aux B

C'est un moyen efficace de descente modérée à rapide mais sans progression horizontale.

Entrée : Saisir les élévateurs B (des deux côtés en même temps) juste au-dessus des maillons et les tirer lentement et doucement, en tordant les mains jusqu'à ce que la voile présente un pli en saillie aux points d'attache de la ligne B et s'arrête d'avancer. Il est difficile de tirer au début, mais ça devient plus facile à mesure que le profil se creuse. Votre taux de chute augmentera alors que votre vitesse horizontale se réduira pratiquement à zéro.

Sortie : Lâchez les élévateurs doucement mais avec détermination et symétrie, le parapente accélérera et gagnera de la vitesse horizontale. Les freins sont gardés en mains à tout moment durant cette manœuvre. En sortant, veillez à ne pas tirer sur les freins.

ATTENTION : SI LES ELEVATEURS B SONT TROP TIRES, L'AILE PEUT PERDRE SON ENVERGURE OU LES STABILIS PASSER DEVANT LE CENTRE DE L'AILE. DANS CE CAS, LES ELEVATEURS B DOIVENT ÊTRE LIBÉRÉS IMMÉDIATEMENT.

iii. "Grandes oreilles"

C'est la technique la plus simple et la plus sûre pour une descente rapide tout en maintenant la vitesse horizontale. Selon l'amplitude de la fermeture créée, une vitesse de chute de 3 m/s à 5 m/s peut être atteinte. Pendant des grandes oreilles, votre vitesse peut être augmentée en utilisant le système de trims. La tendance à la fermeture frontale de l'aile est réduite en volant avec de grandes oreilles.

Entrée : Atteindre haut et saisir la suspente « A » externe de chaque côté du parapente. Tirer les deux côtés simultanément. Tenez-les fermement. Les bouts d'ailes se replient. Assurez-vous que les lignes sont tirées de chaque côté de la même manière et que vos grandes oreilles sont symétriques.

Sortie : En général les oreilles s'ouvriront d'elles-mêmes. Pour accélérer la réouverture, tirez un peu sur les freins. _____

RAPPEL :

Une mauvaise manœuvre au mauvais moment peut transformer une situation simple en un problème dangereux. Les manœuvres extrêmes exposent également votre parapente à des forces qui peuvent l'endommager.

- Pratiquer ces techniques sous supervision qualifiée de préférence lors d'un stage de sécurité.
- Avant de lancer une manœuvre, assurez-vous que l'espace aérien autour et en dessous est dégagé d'obstacles ou d'autres pilotes.
- Pendant les manœuvres, surveiller le parapente et l'altitude au-dessus du sol.

8. Entretien et réparations

Les matériaux utilisés pour construire votre RISE3 ont été soigneusement choisis pour une durabilité maximale. Si vous traitez soigneusement votre aile et suivez ces directives, elle vous durera longtemps. Une usure excessive peut être due à une mauvaise manipulation au sol, à un pliage inadapté, à une exposition inutile à la lumière UV, à l'exposition à des produits chimiques, à la chaleur et à l'humidité.

Manutention au sol

- Choisissez une zone appropriée pour installer votre aile au sol. Les lignes prises sur les racines ou les roches entraînent une tension inutile sur les pattes de fixation pendant le gonflage. Les lignes d'accrochage peuvent déchirer le tissu de la voile ou endommager les lignes.
- Lors de l'atterrissage, ne laissez jamais la voile tomber sur son bord d'attaque. L'augmentation soudaine de la pression peut gravement endommager l'enduction résistante à l'air de la voile et affaiblir les nervures et les coutures.
- Faire glisser le parapente sur l'herbe, le sol, le sable ou les roches réduit considérablement sa durée de vie et augmente sa porosité.
- Lors de la préparation au décollage ou lors de séances de gonflages, assurez-vous de ne pas marcher sur les lignes ou le tissu de la voile.
- Ne faites jamais de nœuds dans les suspentes.

Ce parapente restera en état de navigabilité et en bon état pendant de nombreuses années, s'il est bien entretenu, plié et stocké correctement.

Pliage du parapente :

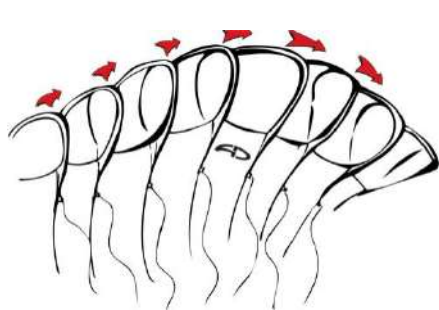
Le RIDE ne nécessite pas de pliage spécifique. Si l'aile est stockée ou non ouverte régulièrement, nous recommandons cependant les procédures habituelles appliquées à nos ailes solo : pliage nervure sur nervure dans un sac concertina, afin de préserver la forme du bord d'attaque et faciliter les caractéristiques de décollage et de vol.

Le RIDE3 a des joncs en nylon dans le bord d'attaque ceux-ci ne peuvent pas se casser, mais s'ils sont contraints au pliage et stockés pendant une longue période, ils peuvent se déformer. Le sac de pliage AirPack peut vous aider à ranger votre voile facilement et correctement. Pour plus d'informations, consultez la section "accessoires" du site www.ad-gliders.com/fr.

Recommandations de pliage pour votre aile AirDesign.

1. Étendez les suspentes/ Élévateurs/ sellette sur le bord de fuite de l'aile. Rassembler les suspentes et poser les autant que possible sur le tissu de la voile. Cela protège les suspentes pendant le pliage et le stockage.
2. Commencez à une extrémité, à l'autre ou au centre de l'aile, rassemblez tous les caissons de manière à ce que tous les joncs en polyamide soient côte à côte.

REMARQUE IMPORTANTE : Si vous pliez le parapente sur un terrain agressif, tout d'abord rassembler l'aile en « chou-fleur » en tirant toutes les suspentes, et puis placer le bord d'attaque. Faire glisser la voile sur terrain trop coupant endommagera le tissu.



3. Posez le bord d'attaque aplati sur le sac d'emballage / AirPack et fixez-le avec la sangle, juste en dessous de l'extrémité des tiges polyamide.



4. Réglez le bord d'attaque emballé pour s'assurer que tous les joncs en polyamide soient à plat les uns sur les autres.

5. Plier le bord de fuite de l'aile du centre vers les extrémités en accordéon – alternant gauche et droite. En procédant ainsi, l'air résiduel sortira de la voile.



6. En utilisant l'AirPack, l'aile entière sera d'abord installée dans le sac qui sera ensuite fermé et plié selon la longueur désirée, puis fixée avec les sangles.



Stockage

- Évitez d'emballer votre aile lorsqu'elle est mouillée. S'il n'y a pas d'autre moyen, séchez-la le plus vite possible à l'abri de la lumière directe du soleil et de la chaleur. Ranger et stocker son aile humide ou mouillée est la raison la plus fréquente de la détérioration de la voile.
- Ne laissez pas votre aile entrer en contact avec l'eau de mer. Si c'est le cas, rincer les suspentes, la voile et les élévateurs avec de l'eau douce et les sécher loin de la lumière directe du soleil avant de les ranger.
- Après le vol ou lors du stockage, utilisez toujours le sac de protection interne (ou AIRPack).
- Lors du stockage ou du transport, assurez-vous que votre parapente n'est pas exposé à de très hautes températures.
- Ne laissez jamais le parapente entrer en contact avec des produits chimiques.
- Pour le stockage à long terme, ne pas trop serrer l'aile. Laissez la fermeture éclair du sac à dos ouverte lorsque cela est possible pour permettre à l'humidité de s'évaporer.

Transport :

Certains matériaux utilisés dans la construction du parapente sont sensibles à la température. Par conséquent, le pilote doit s'assurer que le parapente n'est pas exposé à une chaleur excessive pendant le stockage et le transport. Par exemple, ne laissez pas le parapente dans une voiture fermée pendant les chaudes journées d'été.

Lors d'envois par la poste, utiliser un emballage approprié.

Nettoyage :

En cas de nettoyage de l'aile, n'utiliser que des chiffons ou éponges doux, et de l'eau douce. Ne jamais utiliser de solvants, savons ou abrasifs.

Réparations :

Les réparations doivent être effectuées exclusivement par le fabricant, l'importateur ou des ateliers autorisés par AirDesign.

Utilisez uniquement des pièces d'origine.

En cas de questions, veuillez contacter AIRDESIGN directement.

Usure des matériaux :

Le RIDE3 se compose principalement de tissu en nylon.

Ce matériau ne perd pas beaucoup de solidité et ne devient pas poreux par l'exposition aux rayons UV. Cependant, le pilote doit veiller à ne pas exposer inutilement le parapente à la lumière du soleil tant qu'il ne l'utilise pas. Déballez peu de temps avant le décollage et ranger le parapente juste après l'atterrissage.

Le RIDE3 est construite avec des suspentes gainées en Aramid (lignes principales) et en Dyneema (lignes intermédiaires et hautes). Prenez soin de ne pas contraindre les suspentes mécaniquement inutilement. La surcharge doit être évitée car un étirement est irréversible. Une flexion continue des suspentes Aramid au même endroit affaiblit leur résistance.

Lorsque vous placez le parapente au sol, évitez autant que possible la saleté et la poussière. Des poussières peuvent se trouver entre les fibres des suspentes et peuvent raccourcir les lignes et endommager le revêtement.

Lorsque les suspentes accrochent pendant le décollage, elles peuvent s'étirer ou même se casser. Ne pas marcher sur les suspentes.

Les arêtes vives sur le sol peuvent endommager les gaines ou le revêtement.

Une ligne de frein emmêlée autour d'autres lignes peut se déchirer ou causer des dommages.

Veillez à ce qu'il n'y ait pas de neige, de pierres ou de sable dans la voile. Le poids peut abaisser le bord de fuite et ralentir l'aile. Dans le pire des cas, le parapente pourrait décrocher.

Lors du décollage dans des vents forts la voile peut, si elle n'est pas contrôlée, dépasser et frapper le sol. Cela peut entraîner des déchirures dans les cloisons ou endommager la voile ou les coutures.

Lors de l'atterrissage, éviter que le bord d'attaque ne touche le sol devant le pilote. Cela peut endommager la structure du bord d'attaque.

Après un atterrissage dans les arbres ou dans l'eau, la longueur des suspentes doit être vérifiée. Après un contact avec de l'eau salée, laver le parapente immédiatement avec de l'eau douce.

Évitez le contact entre le tissu et la sueur.

Ne tirez pas l'aile sur un sol accidenté ou abrasif ; ceci pourrait endommager le tissu aux points de contact.

Ne pas trop comprimer le parapente lors du pliage et du stockage.

Les documents relatifs à la longueur totale des lignes pour chaque taille du RIDE3 se trouvent dans l'annexe.

9. Contrôler le parapente

Même avec les meilleurs soins possibles, chaque aile subit un vieillissement qui peut affecter les caractéristiques de vol, la performance et la sécurité.

Une inspection complète de tous les composants, y compris la vérification de la résistance des suspentes, de la géométrie du suspentage, de la géométrie des élévateurs et de la porosité du tissu de la voilure, est obligatoire.

- **En utilisation professionnelle : Après 12 mois ou 150 heures de vol (selon la première éventualité),**
- En utilisation loisir : Après **24 mois ou 150 heures de vol** (selon la première éventualité),

le parapente et les écarteurs doivent être contrôlés. Cette vérification sera effectuée par le fabricant, l'importateur, le distributeur ou toute autre atelier autorisé. La vérification doit être attestée par un tampon sur l'autocollant de certification sur l'aile ainsi que dans le carnet de service.

Dans le cas où un parapente n'est pas vérifié selon ce programme, la garantie de navigabilité du parapente serait invalidée.

Plus d'informations sur l'entretien et les inspections peuvent être trouvées dans le document "Information d'inspection" disponible sur le site internet d'AIRDESIGN www.ad-gliders.com/fr/

Les durées d'exercices au sol doivent être multipliés par un facteur de 2 pour le calcul des heures de vol en raison du plus grand contact avec les surfaces abrasives.

Respecter la nature et l'environnement :

Enfin, nous demandons à chaque pilote de prendre soin de la nature et de notre environnement. Respecter la nature et l'environnement en tout temps, et plus particulièrement dans les lieux de décollage et d'atterrissage.

Respectez les autres et le parapente en harmonie avec la nature. Ne laissez pas de traces et ne laissez pas d'ordures derrière vous.

Ne faites pas de bruit inutile et respectez les zones biologiques sensibles.

Les matériaux utilisés sur un parapente doivent être recyclés.

Merci de renvoyer les anciennes ailes AIRDESIGN aux bureaux AIRDESIGN. Nous entreprendrons de recycler l'aile.

10. Le mot final

Le RIDE3 vous procurera des heures de plaisir et de satisfaction dans les airs. Nous vous souhaitons beaucoup de bons vols.

Traitez bien votre aile et respectez les exigences et les dangers du vol.

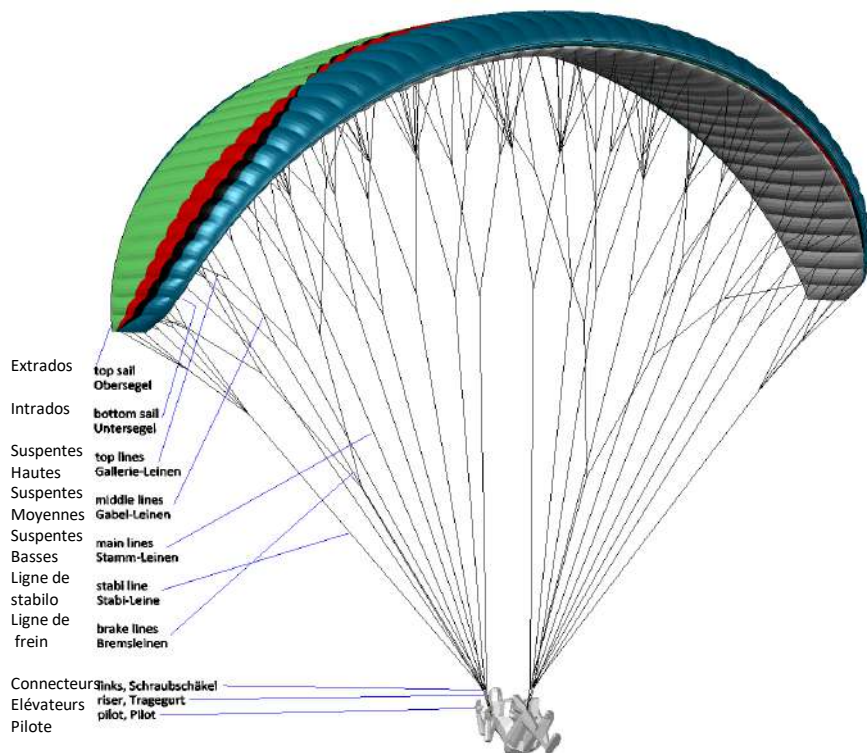
Même les meilleures ailes ne peuvent compenser des lacunes d'analyse ou de pilotage.

Nous demandons à tous les pilotes de voler avec prudence et de respecter l'environnement, ainsi que les lois nationales et internationales en ce qui concerne notre sport.

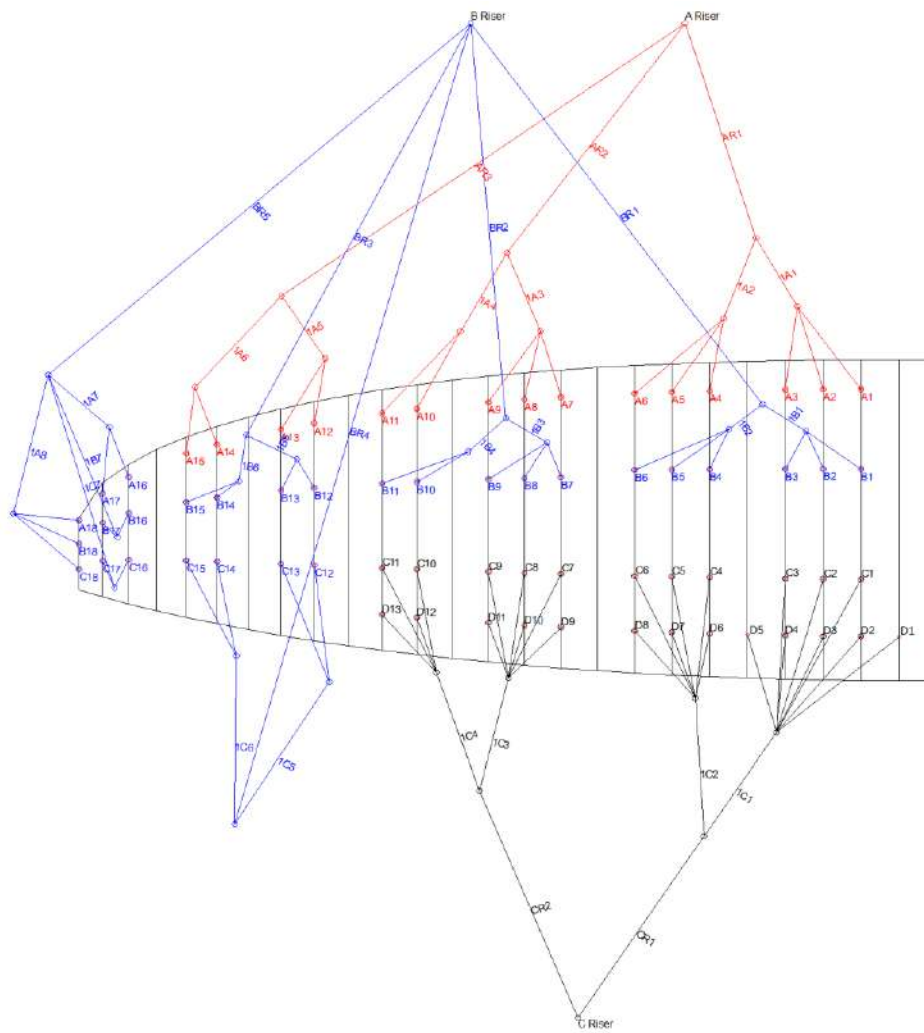
À BIENTÔT DANS LE CIEL !

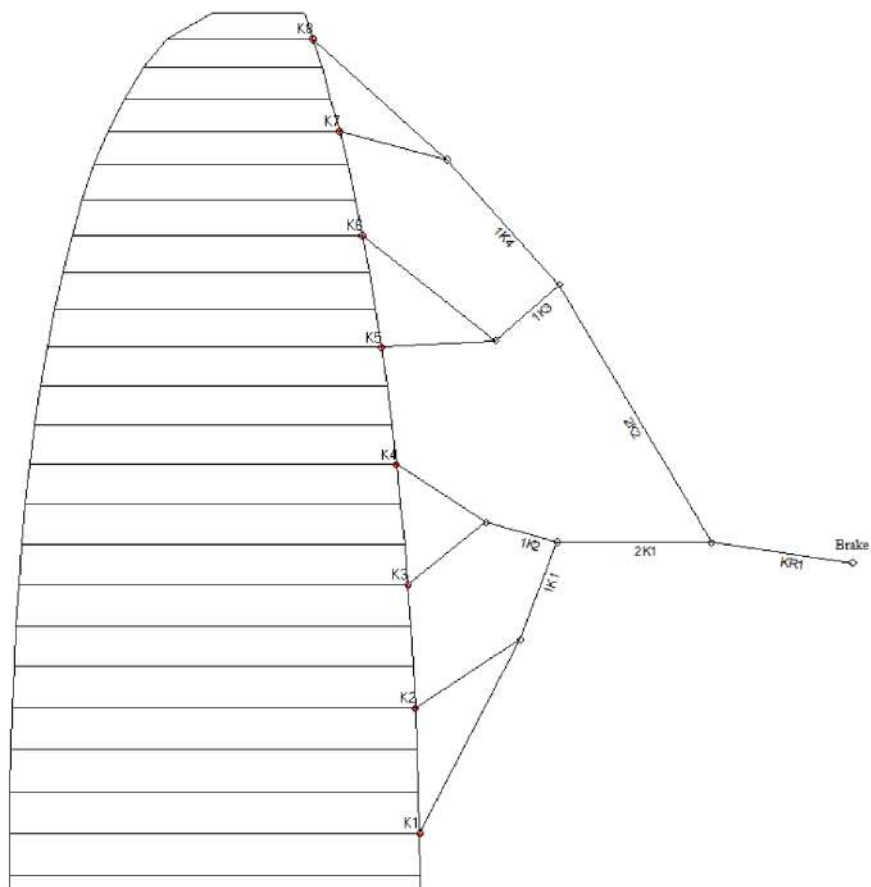
A. ANNEXE

a. Vue d'ensemble



b. Plan de suspentage





c. Longueurs des lignes

Lignes mesurées sous tension de 50 N.

xt11M_rev5 - RIDE3 M		Linked Line Check Sheet											
	A	B			C			D			K		
	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name
1	A1	8750	B1	8635	C1	8735	D1	9010	K1	9455			
2	A2	8665	B2	8545	C2	8645	D2	8875	K2	9000			
3	A3	8640	B3	8525	C3	8620	D3	8795	K3	8705			
4	A4	8625	B4	8515	C4	8610	D4	8770	K4	8505			
5	A5	8620	B5	8505	C5	8600	D5	8810	K5	8360			
6	A6	8675	B6	8570	C6	8660	D6	8760	K6	8080			
7	A7	8625	B7	8520	C7	8605	D7	8745	K7	7880			
8	A8	8555	B8	8450	C8	8535	D8	8795	K8	7865			
9	A9	8530	B9	8425	C9	8510	D9	8735					
10	A10	8470	B10	8375	C10	8450	D10	8665					
11	A11	8475	B11	8390	C11	8460	D11	8635					
12	A12	8285	B12	8215	C12	8310	D12	8575					
13	A13	8190	B13	8125	C13	8215	D13	8570					
14	A14	8035	B14	7985	C14	8060							
15	A15	8010	B15	7965	C15	8030							
16	A16	7725	B16	7690	C16	7770							
17	A17	7630	B17	7615	C17	7670							
18	A18	7525	B18	7550	C18	7630							
		length including riser length - trims closed											

xt11M_rev5 - RIDE3 M			
DSL70, red			
Name	No.	Length	
B17	2	330	
A17	2	345	
C17	2	385	
B16	2	405	
A16	2	440	
B15	2	445	
B14	2	465	
B13	2	475	
C16	2	485	
A15	2	490	
C15	2	510	
A14	2	515	
A13, B10, C14	6	540	
B11	2	555	
B12, C13	4	565	
C12	2	660	
A18	2	820	
B18	2	845	
C10	2	925	
C18	2	925	
C11	2	935	
D13	2	1045	
B9, D12	4	1050	
B8	2	1075	
C9	2	1135	
C8	2	1160	
C7	2	1230	
C5	2	1240	
C4	2	1250	
D11	2	1260	
C3	2	1280	
D10	2	1290	
C6	2	1300	
C2	2	1305	
D9	2	1360	
D7	2	1385	
C1	2	1395	
D6	2	1400	
D4	2	1430	
D8	2	1435	
D3	2	1455	
D5	2	1470	
D2	2	1535	
D1	2	1670	
PPSL120 red			
Name	No.	Length	
A12	2	635	
A10	2	650	

A11	2	655	
1A8	2	1055	
B5, B7	4	1160	
A9, B4	4	1170	
A8	2	1195	
B3	2	1200	
B2	2	1220	
B6	2	1225	
A7	2	1265	
A5	2	1275	
A4	2	1280	
B1	2	1310	
A3	2	1315	
A6	2	1330	
A2	2	1340	
A1	2	1425	
1C6	2	1450	
1C5	2	1580	
1C7	2	1635	
1AB7	4	1650	
DSL70, yellow			
Name	No.	Length	
K8	2	1065	
K7	2	1080	
K6	2	1250	
K5	2	1530	
K2	2	1540	
K4	2	1615	
K3	2	1815	
K1	2	1995	
PPSL275, red			
Name	No.	Length	sewing style
1A5	2	1580	
1AB3	4	1590	SLV both sides
1AB1	4	1820	SLV both sides
1AB2	4	1840	SLV both sides
1AB4	4	2050	SLV both sides
PPSL200, red			
Name	No.	Length	
1AB6	4	1450	
1B5	4	1580	
1C3	2	1590	
1C4	2	1740	
1C1	2	1820	
1C2	2	1840	
PPSL120 yellow			
Name	No.	Length	
1K4	2	1410	

1K3	2	1440	
1K2	2	1500	
1K1	2	2070	
PPSL200, yellow			
Name	No.	Length	
2K1, 2K2	4	2070	
7343-420-018 - 2 7343 420 222 0 - red			
Name	No.	Length	
AR1	2	5150	
AR2	2	5415	
7343-280-018 - 2 7343 280 222 0 - red			
Name	No.	Length	
AR3	2	5700	
7343-420-005 - 2 7343 420 372 0 - sky			
Name	No.	Length	
BR1	2	5150	
BR2	2	5415	
7343-280-005 - 2 7343 280 372 0 - sky			
Name	No.	Length	
BR3	2	5700	
7343-280-005 - 2 7343 280 372 0 - sky			
Name	No.	Length	
BR4	2	5700	
TNL 220-Green/black			
Name	No.	Length	
BR5	2	5275	
7343-420-006 - 2 7343 420 400 0 - green			
Name	No.	Length	
CR1	2	5150	
CR2	2	5415	
A-10/N-200-041 - 2 0010 200 114 0 - citro			
Name	No.	Length	
KR1	2	3380	sleeve lower side

XT11L - rev3 - RIDE3 L													
Linked Line Check Sheet													
A		B		C		D		K					
Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name
1	A1	8970	B1	8845	C1	8935	D1	9240	K1	9725			
2	A2	8885	B2	8755	C2	8845	D2	9105	K2	9260			
3	A3	8860	B3	8730	C3	8825	D3	9020	K3	8960			
4	A4	8845	B4	8720	C4	8810	D4	8995	K4	8755			
5	A5	8840	B5	8715	C5	8800	D5	9035	K5	8600			
6	A6	8895	B6	8780	C6	8865	D6	8980	K6	8315			
7	A7	8840	B7	8715	C7	8815	D7	8970	K7	8115			
8	A8	8760	B8	8645	C8	8740	D8	9020	K8	8100			
9	A9	8735	B9	8625	C9	8715	D9	8970					
10	A10	8670	B10	8570	C10	8660	D10	8895					
11	A11	8680	B11	8580	C11	8670	D11	8865					
12	A12	8505	B12	8435	C12	8515	D12	8835					
13	A13	8410	B13	8345	C13	8420	D13	8820					
14	A14	8255	B14	8205	C14	8260							
15	A15	8230	B15	8180	C15	8230							
16	A16	7935	B16	7895	C16	7970							
17	A17	7830	B17	7815	C17	7875							
18	A18	7730	B18	7750	C18	7835							

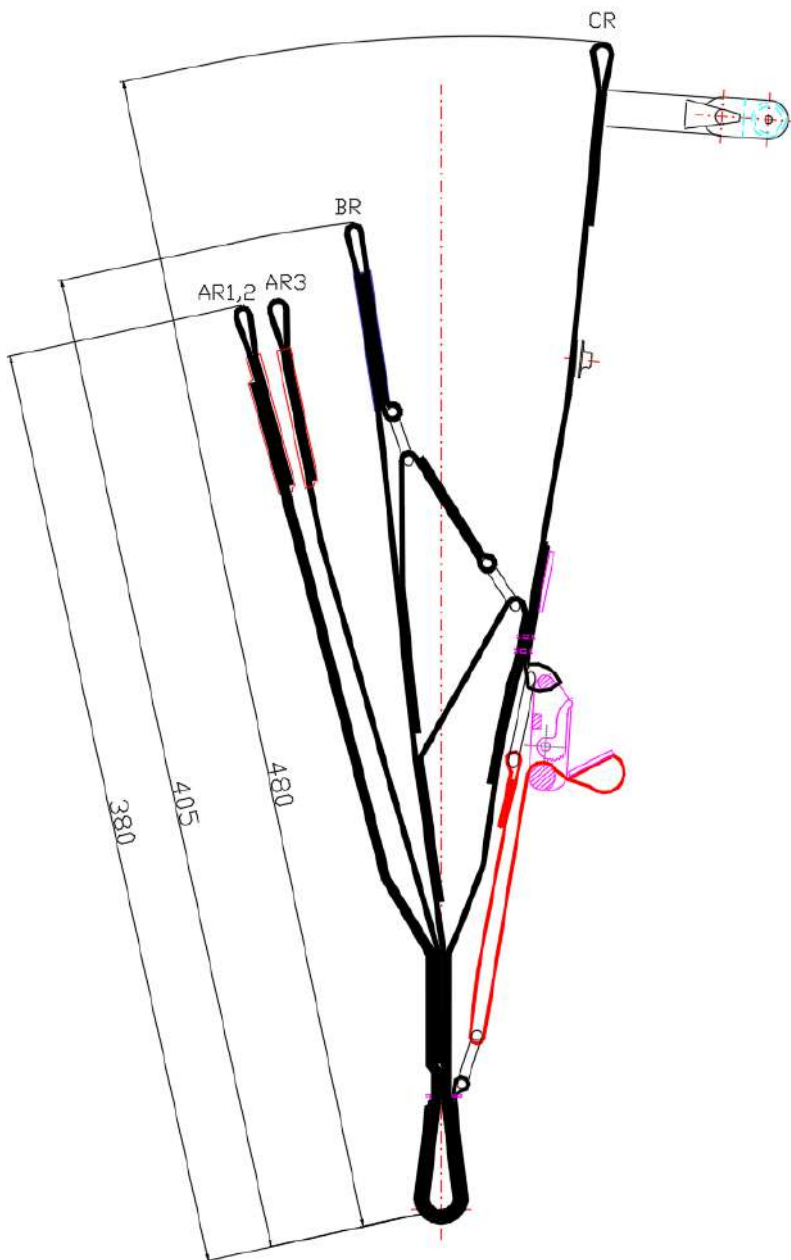
length including riser length - trims closed

XT11L rev3 - RIDE3 L		
PPSL120 red		
Name	No.	Length
A13	2	575
A10	2	655
A11	2	665
A12	2	670
1A8	2	1085
B7	2	1170
B5	2	1185
A9, B4	4	1190
A8	2	1215
B3	2	1220
B2	2	1245
B6	2	1250
A7	2	1295
A5	2	1310
A4	2	1315
B1	2	1335
A3	2	1350
A6	2	1365
A2	2	1375
A1	2	1460
1C6	2	1490
1C5	2	1620
1ABC7	6	1680
DSL70, red		
Name	No.	Length
B17	2	355
A17	2	370
C17	2	415
B16	2	435
A16, B15	4	475
B14	2	500
B13, C16	4	510
AC15	4	525
A14	2	550
B10, C14	4	555
B11	2	565
C13	2	585
B12	2	600
C10	2	635
C11	2	645
C12	2	680
D13	2	795
D12	2	810
A18	2	865
B18	2	885
C18	2	970
B9	2	1080

B8	2	1100	
C9	2	1160	
C8	2	1185	
C5, C7	4	1260	
C4	2	1270	
C3	2	1305	
D11	2	1310	
C2, C6	4	1325	
D10	2	1340	
C1, D9	4	1415	
D7	2	1430	
D6	2	1440	
D4	2	1475	
D8	2	1480	
D3	2	1500	
D5	2	1515	
D2	2	1585	
D1	2	1720	
DSL70, yellow			
Name	No.	Length	
K8	2	1105	
K7	2	1120	
K6	2	1290	
K5	2	1575	
K2	2	1590	
K4	2	1670	
K3	2	1875	
K1	2	2055	
PPSL275, red			
Name	No.	Length	
1A5	2	1620	
1AB3	4	1635	SLV both sides
1AB1	4	1870	SLV both sides
1AB2	4	1890	SLV both sides
1AB4	4	2105	SLV both sides
PPSL200, red			
Name	No.	Length	
1AB6	4	1490	
1B5	2	1620	
1C3	2	1635	
1C1	2	1870	
1C2	2	1890	
1C4	2	2105	
PPSL120 yellow			
Name	No.	Length	

1K4	2	1450	
1K3	2	1480	
1K2	2	1540	
1K1	2	2125	
PPSL200, yellow			
Name	No.	Length	
2K1, 2K2	4	2125	
7343-420 - 2 7343 420 222 0 red			
Name	No.	Length	
AR1	2	5260	
AR2	2	5530	
7343-280 - 2 7343 280 222 0 red			
Name	No.	Length	
AR3	2	5825	
7343-420 - 2 7343 420 372 0 sky			
Name	No.	Length	
BR1	2	5260	
BR2	2	5530	
7343-280 - 2 7343 280 372 0 sky			
Name	No.	Length	
BR3	2	5825	
7343-280 - 2 7343 280 372 0 sky			
Name	No.	Length	
BR4	2	5825	
TNL 220-Green/black			
Name	No.	Length	
BR5	2	5385	
7343-420 - 2 7343 420 400 0 green			
Name	No.	Length	
CR1	2	5260	
CR2	2	5530	
A-10/N-200 - 2 0010 200 114 0 citro			
Name	No.	Length	sleeve lower side
KR1	2	3465	

d. Elévateur



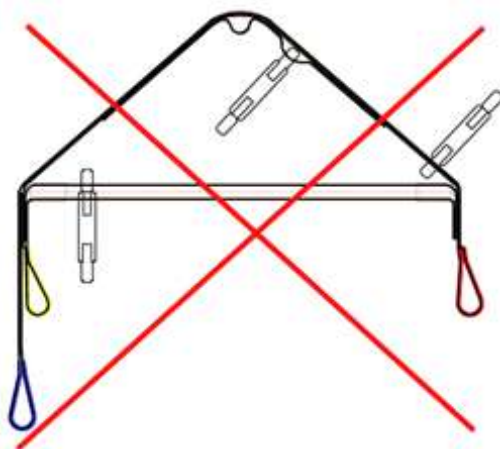
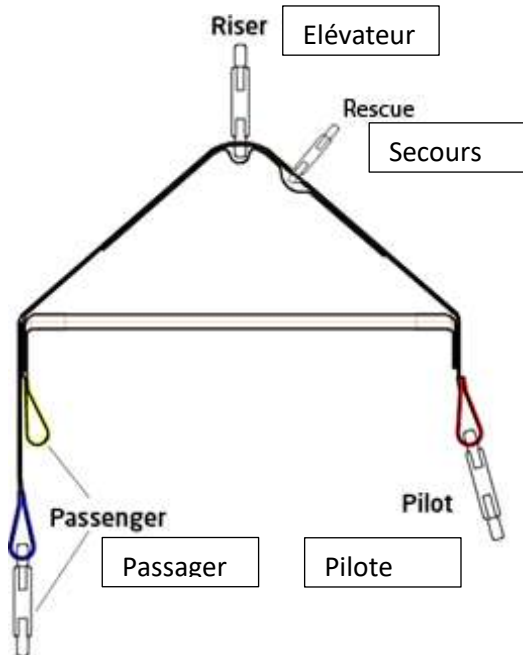
Vous trouverez les longueurs d'élévateurs dans la partie EBL/DDP section C.
La course maximum des trims (mesurée entre élévateurs A et C) est de 100mm.
Pour effectuer les « grandes-oreilles », se reporter au point : 7.o.iii "Grandes oreilles".

A l'exception des trims et des systèmes de grandes oreilles, l'élévateurs n'a pas d'autre élément ajustable ou réglable.

e. Ecarteurs (livrés en standard)

Matériaux :

SEO KWANG, Korea – Type13 - 1-23/32", 7000Lbs

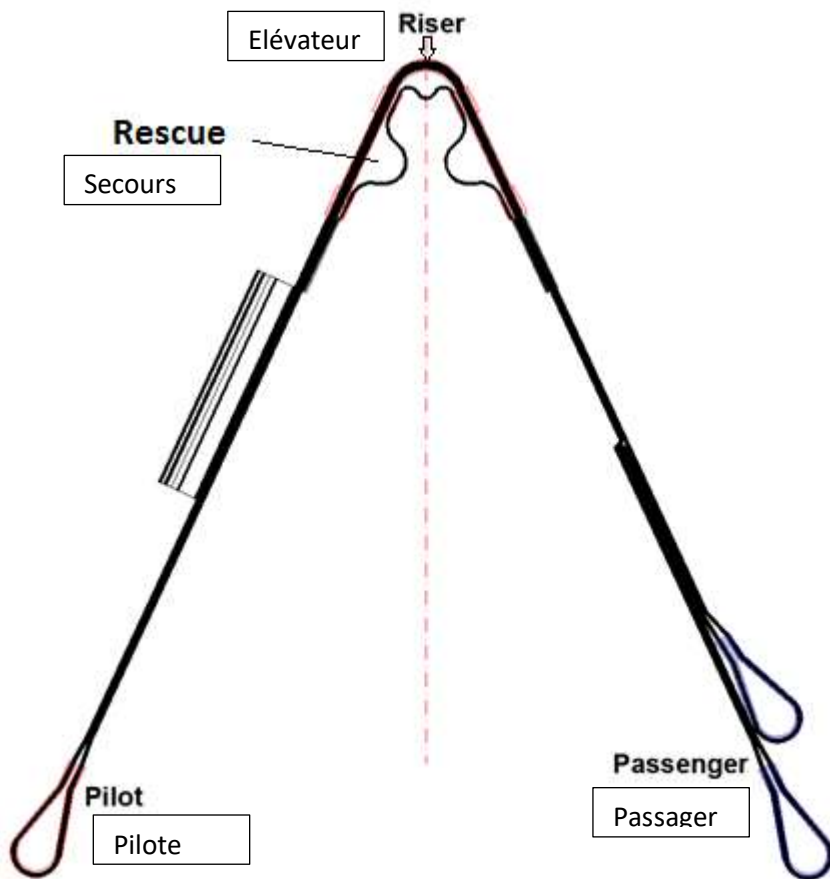


ATTENTION. NE JAMAIS
S'ACCROCHER COMME SUR LE
DESSIN BARRE D'UNE CROIX
ROUGE CI-CONTRE.

f. Elevateurs souples 20mm en option

Material/material:

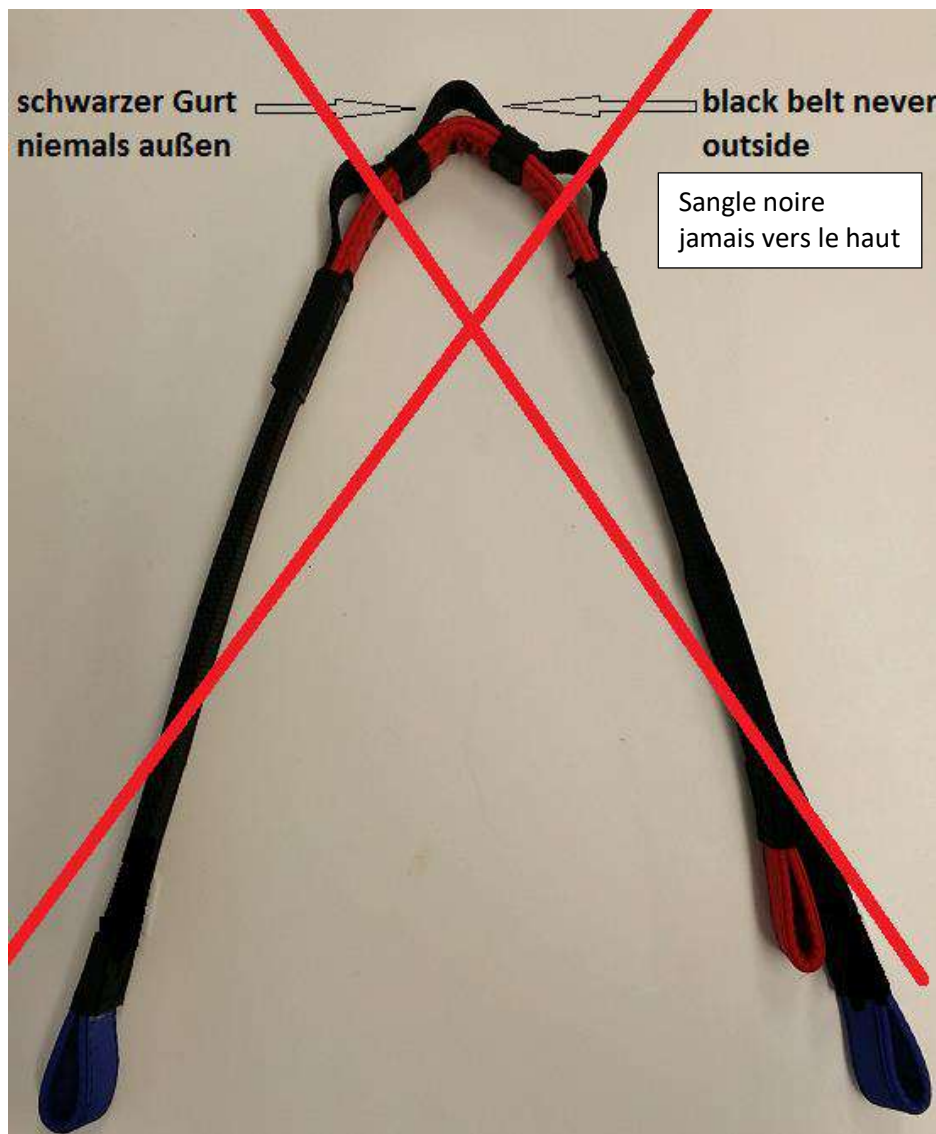
SEO KWANG, Korea – 3/4" Nylon – 2300Lbs



Connexion correcte à l'élévateur :



ATTENTION : NE PAS UTILISER LES ECARTEURS SOUPLES A L'ENVERS



B. Matériaux :

RIDE3 :

Voile :

- Extrados: Dominico 30D
- Intrados: Dominico N20
- Nervures: Porcher 9017 E27 / 70032 1580 E4D

Suspentes :

- Suspentes hautes: LIROS DSL70/120
- Suspentes moyennes: LIROS PPSL200/275
- Suspentes basses: EDELRID 7343-420, 7343-280

Elévateurs :

- SEO KWANG, Korea - 1" Nylon -
- LIROS, Germany – 00185-1300

Maillons : 4,3mm JOO-TECH/Korea

Ecarteurs :

- SEO KWANG, Korea – Type13 Nylon - 1-23/32", 7000Lbs

Ecarteurs souples (option) :

- SEO KWANG, Korea – ¾" Nylon – 2300Lbs

C. EBL/DDP

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Pré-au-Comle 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



Classification: **B**

In accordance with standards EN 926-2:2013, EN 926-1:2015 & LTF 91/09:

PG_1383.2018

Date of issue (DMY):

04.01.2019

Manufacturer:

AirDesign GmbH

Model:

Ride 3 M

Serial number:

XT111PP173420

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	215
Minimum weight in flight (kg)	115
Glider's weight (kg)	7.6
Number of risers	3
Projected area (m2)	33.36

Accessories

Range of speed system (cm)	0
Speed range using brakes (km/h)	14
Total speed range with accessories (km/h)	19
Range of trimmers (cm)	9.5

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Supair
Harness model	Bi Evasion
Harness to risers distance (cm)	43
Distance between risers (cm)	55

Inspections (whichever happens first)

every 12 months or every 150 flying hours
Warning! Before use refer to user's manual
Person or company having presented the glider for testing: **None**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
A A B A 0 0 A A B B B A B B A A A A A B 0 A 0


Classification: B

In accordance with standards EN 926-2:2013, EN 926-1:2015 & LTF 91/09:

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_1451.2019
29.03.2019
AirDesign GmbH
Ride 3 L
XT11L2PP184731A

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	230
Minimum weight in flight (kg)	135
Glider's weight (kg)	8
Number of risers	3
Projected area (m2)	35.18

Accessories

Range of speed system (cm)	0
Speed range using brakes (km/h)	12
Total speed range with accessories (km/h)	17
Range of trimmers (cm)	9

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Advance
Harness model	Bi pro 2

Inspections (whichever happens first)

every 12 months or every 150 flying hours
Warning! Before use refer to user's manual
Person or company having presented the glider for testing: **None**

Harness to risers distance (cm)	44
Distance between risers (cm)	55

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
A A B A 0 0 A A B B A A A B A A A B A B 0 A 0

D. CARNET D'ENTRETIEN

Modèle : RIDE3

Taille: M L

Numéro de série : _____

Couleur : _____

Date d'achat : _____

Date du premier vol : _____

Pilote (Propriétaire #1)

Prénom : _____

Nom : _____

Adresse : _____

Ville : _____

Code postal : _____

Pays : _____

Téléphone : _____

Fax: _____

Email : _____

Pilote (Propriétaire #2)

Prénom : _____

Nom : _____

Adresse : _____

Ville : _____

Code postal : _____

Pays : _____

Téléphone : _____

Fax: _____

Email : _____

Pilote (Propriétaire #3)

Prénom : _____

Nom : _____

Adresse : _____

Ville : _____

Code postal : _____

Pays : _____

Téléphone : _____

Fax: _____

Email : _____

Assurez-vous que votre centre de contrôle signe les révisions ci-dessous.

Service 1

Date : _____

Type de révision

Tampon - signature

Service 2

Date: _____

Type de révision

Tampon - signature

Service 3

Date: _____

Type de révision

Tampon - signature

Assurez-vous que votre centre de contrôle signe les révisions ci-dessous.

Service 4

Date : _____

Type de révision

Tampon - signature

Service 5

Date: _____

Type de révision

Tampon - signature

Service 6

Date: _____

Type de révision

Tampon - signature

E. Enregistrement de produit

Modèle : RIDE3

Taille : M L

Numéro de série : _____

Date d'achat : _____

Date de premier vol : _____

Vol de contrôle effectué par : _____

Client :

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

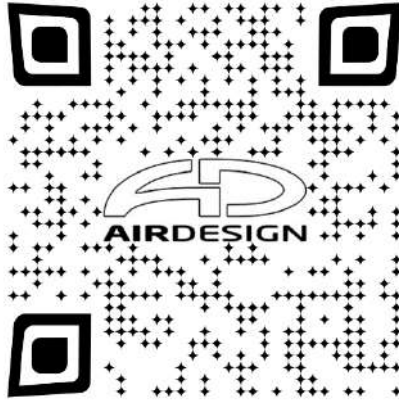
Tél. : _____

Fax : _____

Email : _____

Tampon et signature du revendeur

Enregistrement produit : couper et envoyer à AIRDESIGN,
ou enregistrer en ligne sur : www.ad-gliders.com/fr



Registrierte deinen Schirm mittels QR
Register your wing with QR

Oder/or via

<http://register.airdesign.at/>