



skywalk

CAYENNE⁵

XC sportster – LTF09: C | EN: C

MANUEL/SERVICE 05/2015

TABLE OF CONTENTS

1	Introduction	67
2	Description, Données techniques, Suspentage	68
3	Système d'Accélérateur	72
4	Sellette	72
5	Techniques de vol et les caractéristiques	73
6	Techniques de descente	79
7	Manœuvres de vol extrêmes	82
8	Matériaux	85
9	Entretien	86
10	Recyclage	88
11	Contrôle Bi-Annuel	88
12	Homologations	89
13	Nature et Compatibilité écologique	89
14	Conclusion	90
15	Plan de suspentage	91
16	Élevateurs	92
17	Aperçu de parapente	93
18	Protocole de test	94

1 INTRODUCTION

Bienvenue chez skywalk!

Félicitations pour l'achat de votre nouvelle CAYENNE5, et merci pour votre confiance dans nos produits. Dans ce manuel, vous trouverez toutes les informations qui vous aideront à vous familiariser rapidement avec votre voile, et vous assurer du plaisir pour longtemps.

Chez Skywalk nous sommes animés par les sports aériens et les technologies innovantes. Quand nous avons fondé Skywalk en 2001, notre objectif était de développer des voiles de parapente et de kite qui offriraient de nouvelles solutions, donneraient un nouvel élan, et seraient plus faciles d'utilisation. Aujourd'hui nous sommes une marque reconnue dans le monde du parapente. Nous devons ce succès à la curiosité qui nous anime pour tout ce qui vole, dans les airs comme sur la mer, mais aussi pour les sports outdoor en général. C'est cette vision globale qui nous permet de sans cesse innover et évoluer!

Nous sommes constamment à l'écoute de vos remarques, questions et critiques, et nous sommes disponibles pour vous communiquer toutes informations quand vous le souhaitez !

Le team skywalk
Pure Passion for Flying



2

DESCRIPTION

Avec la CAYENNE5, nous redéfinissons la catégorie Performance. Sa course de frein, courte, nette et précise transforme votre impulsion en virage, en un gain d'altitude immédiat, et vous rappellera une voile de compétition. La CAYENNE5 garde une réserve d'énergie pour vous permettre d'ajuster votre rayon de virage et votre inclinaison, sans perdre de vitesse. Rien ne peut arrêter cette voile homogène – que vous luttiez dans de puissants thermiques, proche du relief, ou que vous recentrez votre rayon dans un noyau serré. La performance de plané de la CAYENNE5 est exceptionnelle. En vol de croisière, elle vole comme sur des rails, et son amplitude de performance s'offre à vous, en actionnant légèrement votre accélérateur.

Parce que les voiles intermédiaires actuelles telles que nos CHILI et TEQUILA comblent entièrement les désirs de leurs pilotes, nous avons décidé de concevoir la CAYENNE5 plus performante que sa prédécesseur. Elle se situe en haut de classe EN-C, sans en dépasser les limites. La 5e génération de CAYENNE reste fidèle à ses racines. Malgré sa réponse rapide à votre action sur les freins, le décrochage est agréablement retardé. A l'atterrissage, elle reste aisément contrôlable. Grâce à sa solidité, les fermetures sont rares.

Comme toutes les voiles de notre gamme, la nouvelle CAYENNE5 suit la philosophie Skywalk : la pure passion du vol..

Exigences pilotes

La CAYENNE5 est le compagnon idéal pour les pilotes de cross ambitieux ainsi que les pilotes compétition

CONTENU DE LA LIVRAISON

Le CAYENNE5 est livrée avec des mousquetons pour l'aile et des mousquetons triangulaires pour le système de parachute de secours. Toutes les pièces de montage sont en acierinoxydable et ont une longue durée de vie.

JET FLAPS

Chacune de nos ailes est équipée de la technologie de JET FLAPS brevetée skywalk. L'air est poussé de la partie inférieure de l'aile (zone de pression) à la partie supérieure de l'aile (zone sous vide) où il circule avec une vitesse plus élevée. La liaison est établie à travers des canaux en forme de volets situés vers l'arrière de l'aile. La masse d'air qui passe sur le dessus de l'aile, retarde la séparation de l'écoulement. Le décrochage se produit ainsi plus tard, la vitesse pilotable

minimum est inférieure, et le pilote a plus de marge dans le gestion de l'angle d'attaque. Ceci est particulièrement important dans les phases telles que le décollage et l'atterrissage. Les JET FLAPS contribuent également a améliorer les performances de montée car ils vous permettent de tourner très lentement dans les thermiques avec peu de risque de départ en négatif. L'aile peut voler normalement : les JET FLAPS ne necessitent pas de technique speciale de contrôle.

2

DONNÉES TECHNIQUES

Size	XS	S	M	L
Cellules	69	69	69	69
Surface reelle	22,68	24,10	26,07	27,85
Envergure a plat	12,06	12,43	12,93	13,36
Allongement a plat	6,41	6,41	6,41	6,41
Surface projete	19,43	20,65	22,34	23,87
Envergure projete	9,68	9,98	10,38	10,72
Allongement projete	4,92	4,92	4,92	4,92
min. la profondeur de profil cm	45,3	46,7	48,6	50,2
max. la profondeur de profil cm	228,7	235,8	245,2	253,5
Longueur du suspentage (centre) sans elevateurs	690	710	740	770
Consommation du suspentage	275,5	284,0	295,4	305,3
Poids kg	5	5,2	5,5	5,8
Poids total volant kg	75-95	85-105	95-115	105-125
Treuillage	oui	oui	oui	oui
JET FLAP technologie	oui	oui	oui	oui
Certification motorisee	non	non	non	non
Beschleuniger	oui	oui	oui	oui
Débattement max de l'accélérateur en mm	n.s	160	160	160
Trimes	non	non	non	non

ATTENTION

**LE PREMIER VOL DOIT ÊTRE EFFECTUÉ AVEC UN EXPERT QUALIFIÉ.
LA DATE DU PREMIER VOL ET LE NOM DU PILOTE DOIVENT ÊTRE INDQUÉS.
LE CERTIFICAT DE TYPE ET LA DATE DE L'INSPECTION EN USINE PEUVENT
ÊTRE TROUVÉS SUR LA CELLULE AU MILIEU DE L'AILE. SI CES INFORMATIONS
SONT MANQUANTES, IL FAUT SUPPOSER QUE
L'AILE EST UN PROTOTYPE QUI N'A PAS ÉTÉ TESTÉ.**

2 SUSPENTAGE

Les suspentes centrales basses de la CAYENNE5 sont en Dyneema haut resistance gainée de polyester. La résistance de chaque suspente est de 160 kg. Pour optimiser la traînée, des suspentes non gainées Dyneema et Technora ont été utilisées pour les intermédiaires et les hautes.

La CAYENNE5 est équipée de 3A, 3B et 3C ainsi que d'une suspente de stabilo. Les suspentes de frein partent du bord de fuite de l'aile, se regroupent petit à petit pour se retrouver en une suspente de frein principale basse qui passe à travers la poulie de freinage fixée sur l'élévateur C, pour finir par la poignée de frein.

La longueur de la drisse de frein ne doit pas être modifiée par rapport au réglage initial d'usine, la voile ne serait plus certifiée. Une modification de ce paramètre peut entraîner une modification importante des comportements de vol si une certaine tolérance est dépassée.

Pour mieux les distinguer...:

- les suspentes basses AI, AII et l'élévateur A sont rouges
- le stabilo est orange, non gain
- les suspentes basses BI, BII sont jaunes
- les suspentes basses CI, CII sont bleues
- les suspentes de frein sont orange
- les autres suspentes sont non-gainées

Les suspentes sont reliées à l'élévateur par des maillons, sécurisés avec un joint torique.

La CAYENNE5 est équipée de 5 élévateurs.

AVERTISSEMENT IMPORTANT DE SÉCURITÉ

**Voler en parapente exige une prudence maximale à tout moment.
Nous vous rappelons que vous pilotez votre parapente À VOS RISQUES !
En tant que pilote, il est de votre responsabilité de garantir l'état de
votre aile avant chaque vol. Rappelez-vous que l'aptitude mentale est
également un facteur de risque.**

Le CAYENNE5 ne peut pas être pilotée :

- En dehors du PTV certifié
- Avec un moteur
- Sous la pluie, la neige ou dans des conditions extrêmes de dérèglements climatiques ou par vent fort
- Dans les nuages ou le brouillard (vol à vue)
- Avec une expérience pilote insuffisante
- Si elle est volée par plus d'une personne
- Si la voile est humide
- Si elle est exposée à des températures inférieures à -30° C ou supérieures à 50 ° C
- Pour le vol acrobatique (manœuvres de vol à un angle de plus de 90 degrés)

Votre CAYENNE5 est passée par tous les contrôles qualité répartis avec précaution tout au long du process de production et à subir un contrôle supplémentaire complet avant l'expédition. Rappelez vous qu'un parapente ne peut être volé sans avoir pris connaissance des lois du pays où il vole.



3 SYSTÈME D'ACCÉLÉRATEUR

Le système d'accélération agit sur les élévateurs A, B et C2. Lorsque l'accélérateur n'est pas utilisé, tous les élévateurs sont de même longueur. Un schéma descriptif se trouve à la fin de ce manuel. Les deux élévateurs sont équipés SANS trimes.

4 SELLETTE

Toutes les sellettes certifiées appartenant au groupe GH (sellettes sans croisillons rigides) sont utilisables avec la CAYENNE5 de skywalk. Soyez conscients que la course relative des freins change selon la hauteur des points d'attache de la voile sur la sellette.

ATTENTION

LES SELLETES A CROISILLONS MODIFIENT COMPLÈTEMENT LE COMPORTEMENT DE L'AILE ET N'APPORTENT AUCUNE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRE !



5 TECHNIQUES DE VOL ET LES CARACTÉRISTIQUES

PRECAUTIONS ET ENTRETIEN

Il est important d'inspecter complètement tout son matériel de parapente avant chaque vol pour détecter les éventuels problèmes. De-même, il est nécessaire d'inspecter la voile après les longs vols ou les longues périodes de stockage.

Vérifiez complètement:

- Les coutures de la sellette, des élévateurs et des sangles du parachute de secours.
- Que toute connexion soit fermée et sécurisée (maillons et mousquetons).
- Que les noeuds des poignées de frein soient bien faits, solides et rejoignent la voile.
- Que toutes les suspentes soient connectées aux élévateurs et à la voile.
- Que les points d'attaches des élévateurs soient connectés à la sellette.
- Que l'intrados ou l'extrados de la voile ne soient pas endommagés.
- Les renforts de caisson et les evants d'inter-caissons.

ATTENTION

NE JAMAIS DECOLLER SI VOUS DETECTEZ UNE DÉTÉRIORATION, MÊME MINEURE, DE VOTRE EQUIPEMENT !

SI VOUS CONSTATEZ DES DOMMAGES OU UNE USURE EXCESSIVE SUR VOTRE PARAPENTE, CONTACTEZ VOTRE REVENDEUR.

INSTALLATION DE L'AILE ET PRÉPARATION

Lorsque l'aile est neuve, nous vous recommandons d'abord de pratiquer quelques gonflages et faire quelques sauts de puce sur une pente école. Cela vous permettra d'apprendre à mieux connaître votre nouveau parapente. Posez l'aile de telle sorte que le bord d'attaque forme un arc de cercle avec le milieu de l'aile le plus haut. De cette façon, les suspentes de A seront tendues en premier tout en gonflant l'aile uniformément, ce qui garantira un décollage plus facile et plus stable.

Séparer et trier les suspentes et les élévateurs soigneusement. Si les élévateurs ne sont pas vrillés, les suspentes de frein doivent être en direct jusqu'au bord de fuite de l'aile en passant par les poulies. Toutes les suspentes devraient être libres de tout enchevêtrements et noeuds des élévateurs à la voile. Les suspentes nouées ne peuvent généralement pas être démêlées au cours du vol !

Les suspentes de frein se trouveront directement sur le sol, assurez-vous qu'elles ne peuvent pas accrocher quelque chose pendant le gonflage. Assurez-vous qu'aucune suspente ne passe derrière la voile ; cela peut être extrêmement dangereux !

DÉCOLLAGE

La CAYENNE5 de Skywalk est facile au décollage. Maintenez les deux élévateurs A et les poignées de frein dans vos mains. Pour une meilleure orientation et contrôle, les suspentes des A et les élévateurs A sont repérés par des couleurs différentes.

Maintenez vos bras sur le côté et remontez légèrement comme un prolongement de l'élévateur A. Avant le lancement, vérifiez une fois de plus la disposition de l'aile, la direction du vent et l'espace aérien. Avancez fermement pour que le l'aile puisse monter de manière cohérente. La voile se gonfle rapidement et de manière fiable et s'élèvera au-dessus du pilote sans délai, même sans vent. Lorsque la traction de l'aile pendant le gonflage baisse un peu, utilisez un peu de frein pour garder l'aile au-dessus de votre tête et faites toutes les corrections nécessaires.

Les cellules fermées peuvent être ouvertes en pompant le frein du côté affecté. Effectuez un contrôle visuel final pour être certain que la voile est complètement gonflée et qu'aucune suspente ne soit emmêlée. Ne prenez pas la décision finale de lancer ou de démarrer la phase d'accélération jusqu'à ce que vous soyez sûr que tout est OK. Lors d'un décollage face voile ou dans le vent fort, l'aile peut monter plus fortement ou vous pouvez décoller plus tôt que prévu. Pour le décollage face voile, nous vous recommandons d'utiliser seulement les A du milieu. La pression et l'aile gonfleront plus lentement si le vent est fort. Le décollage sera plus doux.

MISE EN VIRAGE

Le CAYENNE5 est très maniable et réagit aux actions à la commande directement et sans délai. Un transfert de poids simple vous permet de voler avec des virages très plats et donc une perte d'altitude minimale. Avec une combine technique et de pilotage, le transfert de poids et la traction de la commande de frein permettent des virages serrés. Pendant le virage, vous pouvez contrôler la vitesse, le rayon de courbe et l'inclinaison par l'utilisation du frein extérieur. Contrer le freinage ou relâcher les freins peut modifier ces paramètres plus efficacement.

ATTENTION

LE DECROCHAGE DE L'AILE PEUT SE PRODUIRE SI LES SUSPENTES DE FREIN SONT TIRÉES TROP FORT, TROP RAPIDEMENT OU TROP BASSES !

QUE FAIRE EN CAS DE PERTE DES COMMANDES DE FREIN

Dans le cas où une suspente de frein s'arracherait ou se dénourerait de sa poignée, la CAYENNE5 serait handicapée mais toujours dirigeable par l'utilisation des élévateurs arrières (élévateurs C) avec possibilité d'atterrir en sécurité.

VOLER ACTIVEMENT

Voler activement signifie voler en harmonie avec votre CAYENNE5. Anticipez son comportement en vol, particulièrement en conditions turbulentes et thermiques, tout en restant coordonné avec elle. En air calme, les corrections nécessaires seront minimales. Inversement, en air agité l'aile demandera au pilote une attention permanente et des corrections à apporter avec les commandes de frein et par l'action du pilote à la sellette.

Les bons pilotes ont des réactions instinctives. Il est important de toujours avoir un contact direct avec l'aile, en ayant un peu de pression dans les commandes de frein et en sentant l'énergie transmise par la voile. Ainsi, vous pourrez rapidement détecter les pertes de pression de l'aile et anticiper la moindre fermeture en réagissant à temps. La CAYENNE5 ne fermera que rarement d'elle-même ; voler activement vous permettra de réduire encore d'avantage ce risque de fermeture.

Exemples:

- Pour éviter de grandes variations de l'angle d'incidence, relâchez les freins quand on vole dans de forts courants ascendants et tirez-les lorsque vous êtes dans des courants descendants.
- Lorsque vous êtes en air turbulent, si vous vous sentez une baisse de pression dans certaines parties de votre aile, tirez sur le frein brièvement et remontez les mains progressivement jusqu'à ce que la pression redevienne normale.

Attention, si vous freinez l'aile trop vite et trop loin, vous risquez de décrocher !

VOL ACCÉLÉRÉ

Pour utiliser le système d'accélérateur, vous devrez faire un effort. Cela peut modifier votre position assise dans le harnais. C'est pourquoi nous recommandons une position verticale dans la sellette. Réglez bien votre sellette avant votre première tentative de vol accéléré. Nous vous rappelons que vous devez voler dans des conditions qui ne nécessitent pas l'utilisation constante de l'accélérateur. Pour atteindre la vitesse maximale, appuyez sur le système d'accélérateur fermement jusqu'à ce que les deux poulies sur les élévateurs se touchent l'une sur l'autre.

Dès que vous poussez le système d'accélérateur, l'angle d'incidence réduit, la vitesse augmente, mais le parapente devient moins stable et peut se fermer plus facilement. Il faut donc toujours utiliser le système d'accélération avec prudence : vérifier l'altitude

par rapport au sol, les obstacles et les autres aéronefs. Éviter de voler avec des freins trop courts. Les fermetures accélérées sont généralement plus impulsives et exigent des réactions rapides.

ATTENTION

NE PAS ACCÉLÉRER EN AIR TURBULENT !

NE PAS ACCÉLÉRER À PROXIMITÉ DU SOL !

NE JAMAIS LÂCHER LES FREINS EN PHASE ACCÉLÉRÉE !

NE JAMAIS FREINER LE PARAPENTE SYMÉTRIQUEMENT PENDANT LE VOL TRACTÉ.

ATTERISSAGE

Le CAYENNE5 peut atterrir facilement. Faites votre approche face au vent et laissez l'aile voler à sa propre vitesse. Réduisez si besoin sa vitesse, en tirant sur les freins graduellement et symétriquement. À environ 1 mètre du sol, augmentez l'angle d'attaque par un freinage plus marqué, jusqu'à l'arrêt de l'aile. Lorsque vous avez atteint la vitesse minimale de l'aile, tirez franchement sur les freins pour vous poser.

Par vent fort, dosez le freinage avec douceur. Une fois posé au sol en toute sécurité, décrochez votre voile avec précaution. Évitez les virages brusques et serrés avant et pendant l'approche finale ! Cela augmente le risque d'effet de balancier !



PLIAGE

Plier consciencieusement votre aile garantit un vieillissement normal et préserve la qualité. Enlever toutes les feuilles, herbe, sable, ... puis trier les suspentes et disposez les sur le dessus de l'aile. Assurez-vous toujours que l'aile est propre et sèche avant de la plier. Commencez par la seconde cellule à partir du milieu et les déposer cellule par cellule au-dessus de l'autre de telle sorte que les renforts des entrées d'air soient maintenus ensemble.

Répétez ce processus sur le bord de fuite en partant du milieu et pliez ensemble chaque deuxième panneau, en les attirant vers le milieu. Après cela, posez les panneaux pliés les uns sur les autres et appuyez sur le bord de fuite en remontant vers le bord d'attaque. Après l'avoir fait des deux côtés, tournez à une moitié sur l'autre ; puis en partant d'en bas, pliez l'aile vers le bord d'attaque.

Vous pouvez plier les élévateurs avec l'aile ou les laisser près du bord de fuite ou encore attachés à votre harnais. Lorsque vous pliez l'aile, n'oubliez pas de démêler les suspentes et les ranger les maillons pour les empêcher de s'emmêler. A chaque fois, laissez sortir l'air qui reste dans l'aile à travers le bord d'attaque. Fixez la sangle de compression autour de l'aile et placez-le dans le sac en nylon. Si vous préférez utiliser un sac de pliage en long, les étapes sont les mêmes jusqu'au point où vous tournez les panneaux pliés les uns sur les autres. Tirez sur les sangles et assurez-vous qu'aucun matériau ne soit pris dans les fermetures à glissière. Vous pouvez également ranger toute l'aile skywalk avec une sangle de compression ou par toute autre méthode, sans endommager le bord d'attaque. Placez la sellette avec le bas du siège vers le haut (pour répartir la charge au mieux) sur le dessus de votre aile et les fermetures à glissière.

Vous trouverez une place adéquate pour le reste de votre équipement (casque, instruments, etc...) sous le couvercle du sac à dos. Une astuce pour augmenter la durée de vie de votre aile : ne pliez pas votre aile trop serrée. Traitez le bord d'attaque avec soin malgré sa robustesse et ouvrez votre aile un peu si vous la stockez sur une période de temps plus longue.

REMORQUAGE AU TREUIL

Le CAYENNE5 est adapté pour le treuil. Assurez-vous que vous utilisez uniquement des treuils certifiés et que vous montez au dessus du sol sur un angle plat.

Le pilote doit avoir reçu les instructions de remorquage appropriées et doit s'assurer que l'opérateur du treuil a reçu une formation appropriée incluant le parapente. Lors du lancement d'un treuil, volez toujours avec beaucoup de vitesse et ne freinez pas trop car votre aile va avoir un angle accru d'incidence. Nous recommandons l'utilisation d'un largeur adapté.

VOLER AVEC UN MOTEUR

Actuellement, le CAYENNE5 n'a pas de homologation pour voler avec un moteur. Vous pouvez connaître la situation actuelle de l'homologation du moteur auprès de votre distributeur ou importateur skywalk.

6 TECHNIQUES DE DESCENTE

Ce manuel n'est pas destiné à être un manuel d'instruction et skywalk recommande fortement de participer à un stage de formation sécurisé sur l'eau. Une formation adéquate doit avoir lieu dans les écoles de pilotage reconnues conformément aux lois locales. Les conseils suivants vous aideront à tirer le meilleur parti de votre aile.

Pour toutes les manœuvres extrêmes:

- A pratiquer sous la surveillance d'un moniteur de vol certifié dans le cadre d'une formation à la sécurité
- S'assurer que l'espace aérien au-dessous de vous est libre avant d'entrer dans chaque manœuvre.
- Maintenir un contact visuel avec votre aile tout au long de chaque manœuvre.



SPIRALE

La CAYENNE5 n'a pas tendance à entrer dans une spirale stable : au contraire, il va revenir en vol droit d'elle même si les freins sont relâchés. Vous pouvez entrer une spirale en augmentant tranquillement la pression de freinage à l'intérieur d'un virage en déplaçant votre poids dans la même direction. Si l'aile n'est pas assez engagée et la vitesse de descente n'augmente pas, il vaut mieux recommencer plutôt que continuer à appliquer du frein sans sensibilité.

La spirale commence lorsque les bords de l'aile s'inclinent fortement sur le côté et entrent dans un mouvement de virage serré. Vous pouvez contrôler l'angle d'inclinaison et le taux de chute en appliquant ou relâchant le frein intérieur.

La spirale peut être utilisée pour perdre de l'altitude rapidement ; merci de tenir compte de :

- Les taux de chutes élevés et la force centrifuge élevée qui peuvent conduire à une fatigue physique élevée sur le corps qui peut s'avérer trop importante même pour les pilotes expérimentés !
- Gagner vos muscles lors d'une mise en spirale peut être très utile !
- Si vous ressentez des étourdissements ou des évanouissements, arrêter la spirale immédiatement !
- En raison de la perte d'altitude extrême dans une spirale, assurez-vous que vous êtes toujours assez haut.
- Pour éviter une forte ressource à la sortie du piqué en spirale, relâchez le frein intérieur lentement.
- La pression des freins dans une spirale est plus élevée que dans le vol normal.

ATTENTION

POUR QUITTER UNE MANŒUVRE DE 360 ENGAGÉS (→ 14M / S), IL PEUT ÊTRE NÉCESSAIRE DE FREINER LA DEMI-AILE EXTÉRIEURE ET / OU DÉPLACER VOTRE POIDS VERS L'EXTÉRIEUR DU VIRAGE. LA SORTIE PEUT EXIGER UN TOUR COMPLET ET PROVOQUE UNE PERTE D'ALTITUDE IMPORTANTE. POUR CETTE RAISON VOUS , NE PAS EFFECTUER CETTE MANŒUVRE À UNE ALTITUDE DE MOINS DE 200 MÈTRES! AU MOMENT OÙ VOUS ATTEIGNEZ CETTE ALTITUDE, LA MANŒUVRE AURAIT DÉJÀ DU TERMINE!

GRANDES OREILLES

Contrairement aux 360°, avec de grandes oreilles votre vitesse horizontale est supérieure à la vitesse de descente. Ce procédé de descente est utilisé pour quitter rapidement les zones dangereuses dans une direction horizontale souhaitée. Pour faire les oreilles, attrapez le kit oreille, élévateur rouge extérieur avec une seul suspente A extérieure. Les bouts d'ailes repliés mettront l'aile dans un vol stable. Les poignées de frein restent dans vos mains avec les élévateurs extérieurs. L'aile peut encore être pilotée par le freinage d'un côté ou par le déplacement du poids. Pour augmenter votre taux de chute, vous pouvez optimiser cette manœuvre avec des grandes oreilles. Le danger de perturbations de la voile en air turbulent est considérablement réduit avec de grandes oreilles. Pour en sortir, relâcher les suspentes A . La voile se rouvrira par elle-même. Vous pouvez freiner un peu afin d'accélérer l'ouverture. Il est préférable de rouvrir un côté à la fois pour réduire le risque d'un décrochage

Exemples:

- Si le pilote est pris près d'un sommet par vent fort ou un nuage d'orage, ni un décrochage aux B, ni une spirale ne peuvent l'aider car il faut dégager la zone en descendant et en vol droit !
- Si le pilote est coincé dans une très forte ascendance, il est conseillé de quitter la zone ascendante avec l'utilisation des grandes oreilles et pour trouver de l'air descendant dans lequel il peut perdre de l'altitude.

LE DÉCROCHAGE AU B

Les B doivent être tirés symétriquement de 15-20cm. Gardez vos poignées de frein en main. Le flux d'air en extradors décroche, et la voile descend sans avancer. En tirant plus fort sur les B, la surface de la voile se réduit, augmentant ainsi le taux de chute, mais également le risque que la voile fasse une crevette. Si c'est le cas, ou si vous souhaitez stopper la descente, relâcher rapidement et symétriquement les B. La voile va faire une abattée et reprendre sa vitesse. Dans cette situation, ne jamais utiliser les freins. Si la voile ne se ré-ouvre pas d'elle même, vous devez accélérer sa réouverture en activant légèrement les freins. D'autre part, la CAYENNE5 ne possédant que trois rangées de suspentes, l'énergie nécessaire pour la manœuvre des B est plus importante que sur une voile 4 lignes classique. Plus généralement, la descente aux B est une manœuvre de moins en moins utilisée, qui soumet la voile à d'importantes déformations, qui n'aident pas au bon vieillissement de votre voile.

7 MANÈVRES DE VOL EXTRÊMES

FERMETURE ASYMÉTRIQUE

La CAYENNE5 est certifiée LTF/EN-C. Elle doit être volée par des pilotes ayant de l'expérience en conditions fortes. Votre CAYENNE5 Skywalk, est une voile très stable, mais des fermetures peuvent survenir lors de fortes turbulences. Le changement de cap vers le côté fermé de l'aile peut être contré par un freinage adapté du côté opposé. Lors de grandes fermetures, freinez le côté ouvert avec prudence pour éviter le décrochage de l'aile. Si la fermeture ne se ré-ouvre pas malgré la pression au frein et à la sellette du côté de la fermeture, vous pouvez accélérer la procédure d'ouverture en pompant aux freins, de ce même côté.

CRAVATE

Maintenir une trajectoire de vol aussi droite que possible, comme pendant une fermeture asymétrique, en freinant immédiatement avec le bon dosage du côté ouvert, tout en pompant avec la commande de frein du côté de l'aile fermé. Diriger et contrôler la voile avec vigilance afin d'éviter un décrochage. Sans réaction du pilote, une cravate peut conduire à un départ de l'aile en spirale engagée.

Les solutions pour sortir de cette situation:

- Pomper avec la commande de frein du côté fermé.
- Tirer sur les suspentes de stabilo (bout d'ailes).
- Effectuer une fermeture du côté concerné
- Décrochage

SI CES MANÈVRES NE FONCTIONNENT PAS, OU SI LE PILOTE PERD TOUT CONTRÔLE DE LA VOILE, IL DOIT ALORS TIRER SON PARACHUTE DE SECOURS!

FRONTALE

L'aile peut faire une frontale avec une forte traction sur les élévateurs A ou lorsqu'elle rencontre soudainement un fort courant descendant. Le bord d'attaque s'effondre massivement sur toute sa longueur. Une pression de frein peut réduire l'oscillation autour de l'axe longitudinal et permettra d'accélérer l'ouverture de la voile.

L'aile peut faire une frontale avec une forte traction sur les élévateurs A ou lorsqu'elle rencontre soudainement un fort courant descendant. Le bord d'attaque s'effondre massivement sur toute sa longueur. Une pression de frein peut réduire l'oscillation autour

de l'axe longitudinal et permettra d'accélérer l'ouverture de la voile. La CAYENNE5 peut se sortir d'une frontale par elle-même. Si la reprise est retardée par la turbulence, vous pouvez l'aider avec un freinage symétrique adapté. Assurez-vous que vous n'avez pas trop de frein quand la voile veut rouvrir et veut voler.

PARACHUTALE

La CAYENNE5 n'a jamais montré une tendance à la parachutale dans toute la phase de développement et de test. Malgré cela, il est possible d'effectuer une phase parachutale. Les ailes avec un matériau poreux (rayonnement UV) sont particulièrement sensibles, comme le deviennent celles qui sont souvent utilisées au treuil. Une parachutale peut aussi se produire lorsque la voile est gonflée sous la pluie. En parachutale l'aile n'a pas une vitesse horizontale assez grande et a un taux de chute élevé. La CAYENNE5 saura normalement sortir seule d'une phase parachutale. Si elle n'y arrive pas, le pilote peut terminer la phase parachutale stable en poussant sur les élévateurs au niveau des maillons des A (Avant).

ATTENTION

SI VOUS APPLIQUEZ DU FREIN LORS D'UNE PHASE PARACHUTALE, L'AILE ENTRERA IMMÉDIATEMENT DANS UN DÉCROCHAGE. PRÈS DU SOL, UNE PARACHUTALE STABLE NE DOIT PAS ÊTRE QUITTÉE À CAUSE DES OSCILLATIONS QUI PEUVENT ÊTRE PROVOQUÉES PAR LA SORTIE. AU LIEU DE CELA, LE PILOTE DOIT SE PRÉPARER À UN ROULÉ-BOULÉ.

VRILLES

Une aile rentre dans une vrille quand un côté de l'aile est en sous vitesse. La voile tourne autour de l'axe vertical avec le centre de rotation situé au milieu de l'envergure. La demi-aile en vrille vole vers l'arrière.

Il y a deux causes de départ en négatif:

- Un frein est tiré trop loin et trop fort (par exemple en entrant dans une spirale)
- Un frein est tiré trop fort en basse vitesse (par exemple pendant le vol thermique).

Si un départ en vrille est détecté immédiatement et donc non maintenu, la CAYENNE5 saura normalement reprendre son vol sans perdre beaucoup d'altitude. Il suffit de libérer le frein qui a été tiré trop loin jusqu'à ce que l'écoulement d'air soit rétabli sur la demi-aile intérieure. Après une longue vrille, la voile peut faire une abattée asymétrique. Il pourrait en résulter une fermeture.

WINGOVERS

Alternant virages à gauche et à droite, l'angle d'inclinaison augmente progressivement. Si les Wing overs sont effectuées avec un grand angle d'inclinaison, le bout de l'aile extérieur peut perdre en pression et commencer à s'alléger. Dans ce cas, n'augmentez pas l'angle d'inclinaison plus que vous ne savez gérer car sinon l'aile peut fermer de façon impulsive.

ATTENTION

LES DÉCROCHAGES, VRILLES A PLAT ET WINGOVER SUPÉRIEURS A 90° SONT DES MANŒUVRES DE VOL ACROBATIQUE INTERDITES A PROXIMITÉ D'AUTRES PILOTES. VOLER EN ENGAGEANT TROP SA SÉCURITÉ OU AVEC UNE MAUVAISE TECHNIQUE PEUT AVOIR DES CONSÉQUENCES FATALES, QUEL QUE SOIT LE TYPE DE VOILE UTILISÉ !

DÉCROCHAGE

Un parapente entre en décrochage lorsque les freins sont tirés vers le bas trop loin. L'aile perd de la vitesse horizontale et finit par s'effondrer derrière le pilote.

ATTENTION

A CE MOMENT IL EST IMPORTANT DE NE PAS RELÂCHER LES FREINS, SI-NON LE PARAPENTE EST SUSCEPTIBLE DE PLONGER EN AVANT ET PASSER JUSQUE SOUS LES PIEDS DU PILOTE.

Le débattement de frein disponible dépend de la taille de l'aile et est d'environ 52cm pour la taille XS, 55cm pour la taille S, 60cm pour la taille M et 65cm pour la taille L. Toutefois, ces valeurs ne sont pas des points de repère, ils sont là pour donner une idée de la course de frein utilisable. En air turbulent, un décrochage peut se produire beaucoup plus tôt ou plus tard, avec un freinage supérieur ou inférieur à la course théorique de la ligne de frein.

8 MATÉRIAUX

LA CAYENNE5 est fabriquéE à partir de matériaux de haute qualité. skywalk a choisi la meilleure combinaison possible des matériaux à l'égard de la résistance, de la performance et de la longévité. Nous sommes conscients que la durabilité de la voile est un facteur déterminant dans la satisfaction du pilote.

AILE ET PANNEAU INTERNE

Extrados : Porcher Skytex 38g

Intrados : Porcher Skytex 32g

Cloisons : Porcher Skytex 32g hard

L'extrados dans la zone du bord d'attaque est fait à partir de matériau résistant à un haut vieillissement pour optimiser la longévité du CAYENNE5.

SUSPENTE

Nous avons choisi un mélange de Technora et un nouveau Dyneema en raison de son élasticité minimale et haute durabilité. Ces suspentes vieillissent mieux, même après des années d'utilisation.

A, B, C Basses : PPSL160 / EDELRID 8000U-90

A, B, C Intermédiaires : Liros DC60 / Edelrid 8000U-90

A, B, C Hautes : Edelrid 8000U-50, 9200-30

Lignes de freins : Liros DFLP200/32 / Edelrid 9200-30

ELEVATEUR

Les éleveurs sont faits de polyester 12,5 mm avec un insert de Kevlar de Cousin Frères. Valeurs d'étirement, force et la stabilité de ce matériau sont parmi les plus élevées de toutes les sangles disponibles.

9 ENTRETIEN

Avec des soins appropriés, votre aile skywalk doit rester en état de navigabilité pendant de nombreuses années. Une aile bien traitée sera capable de voler deux fois plus d'heures qu'une aile qui après chaque utilisation est bourrée dans son sac. Rappelez-vous toujours : votre vie dépend de votre aile!

RANGEMENT

L'idéal est un endroit sec et sombre avec une température constante. L'humidité est un ennemi de la durabilité pour tous les parapentistes. Pour cette raison, séchez toujours votre équipement avant de le ranger, de préférence dans une salle chauffée et bien ventilée, afin que l'humidité puisse s'évaporer.

NETTOYAGE

Tout frottement ou abrasion peuvent causer une détérioration rapide de votre aile. Le tissu de l'extrados est enduit d'un revêtement anti-salissures. En cas d'urgence, il peut être facilement nettoyé. Si vous pensez que vous devez le nettoyer. Par exemple pour du fumier de vache, vous pourrez utiliser un chiffon doux, humide ou une éponge sans savon, sans solvant ou un détergent. Laissez votre aile sécher complètement avant de la ranger.

RÉPARATION

Les réparations ne doivent être effectuées que par le fabricant ou par un centre de service agréé skywalk.

Les exceptions comprennent la réparation de petites coupures (jusqu'à environ 5 cm qui ne touchent pas de couture) qui peuvent être patchés avec un bout de ripstop SKYWALK, le changement de suspente.

REPERATION DE SUSPENTES

Les suspentes principales de la CAYENNE5 sont soit faites en Dyneema ou Technora, gainées ou non. Evitez d'avoir des surcharges sur vos suspentes car un étirement, si petit soit-il, n'est pas réversible. Des pliages serrés et des pincements répétés aux mêmes en-

droits affaibliront les suspentes. Toute détérioration visible, même sur la gaine extérieure d'une suspente, demande un remplacement immédiat de la suspente qui doit être fait en contactant un centre de réparation agréé skywalk ou votre revendeur.

CONSEILS POUR LE BIEN DE VOTRE MATÉRIEL

- Évitez de laisser votre aile au soleil ou à l'extérieur par mauvais temps.
- Évitez d'exposer votre aile à l'abrasion en le faisant glisser (pierres, ronces...)
- Toujours plier votre aile prudemment et sans serrer et éviter les plis et compression extrême de l'aile.
- Toujours ranger les élévateurs dans le sac pour élévateurs fourni.
- Si le matériau est en contact avec l'eau salée, le rincer immédiatement et soigneusement avec de l'eau douce et assurez-vous qu'il dispose de suffisamment de temps pour sécher dans un endroit ombragé.
- Si vous posez dans un arbre, ne jamais tirer fort sur les suspentes ou du matériel pour libérer votre aile. Au contraire, faites le avec soin et patience. Une fois que vous avez retiré toutes les feuilles et les branches de votre aile, inspectez les longueurs de suspente et la symétrie avant votre prochain vol.
- Lors de la pose de votre aile, assurez-vous que ni la voile ni suspentes ne sont sales, les particules de saleté prises dans les fibres peuvent réduire les suspentes et endommager le matériel.
- Si les suspentes se prennent sur le terrain, elles peuvent être étirées ou déchirées pendant l'envol. Pour cette raison, s'assurer que toutes les suspentes sont libres et éviter de marcher sur elles.
- Assurez-vous que la neige, du sable ou des pierres ne se trouvent pas dans la voile, car le poids du bord de fuite peut freiner ou même décrocher l'aile. Si cela se produit quand même, soulever l'aile par l'arrière et secouez la pour la vider.
- Lors du décollage dans du vent fort, une partie de l'aile peut frapper le sol dur. Cela peut conduire à des déchirures sur les inter-caissons et apporter des dommages aux coutures.
- Pour cette raison, inspectez votre aile régulièrement contre ce type de dommages.
- Après l'atterrissage, ne laissez pas tomber l'aile au sol sur son nez, car cela peut endommager le matériau dans le bord d'attaque.

10 RECYCLAGE

skywalk accorde une grande importance à la compatibilité avec l'environnement et au contrôle de la qualité des matériaux utilisés. Si votre voile devait atteindre le point d'usure à partir duquel elle n'est plus apte au vol, nous vous demandons d'enlever toutes les parties métalliques de l'ensemble. Le reste des matériaux, comme les suspentes, les lignes de frein, le tissu et les sangles d'élévateurs, peut être apporté à un centre de traitement des déchets. Les pièces métalliques peuvent être mises au recyclage des métaux. Si vous le souhaitez, vous pouvez nous envoyer l'aile et nous nous occuperons pour vous de son transfert en centre de traitement, de manière responsable.

11 CONTRÔLE BI-ANNUEL

skywalk vous demande de faire procéder à un contrôle de votre parapente tous les 24 mois ou toutes les 150 heures de vol, dans un centre de contrôle et de réparation agréé skywalk. La fiche de contrôle de la voile doit être tamponnée par le centre de contrôle. Si vous décidez de ne pas suivre ces recommandations, la homologation de votre CAYENNE5 ne pourra plus être considérée comme valable, skywalk ne pourra plus assurer la garantie de la voile et dégage toute responsabilité vis-à-vis de l'aile et de son vieillissement.

ATTENTION

SI L'AILE EST SOUMISE À UNE USURE SUPÉRIEURE À LA MOYENNE (DÉCHIRURES, MANŒUVRES DE VOL EXTRÊMES, MANŒUVRES ACROBATIQUES) OU EST UTILISÉE FRÉQUEMMENT DANS LE SABLE OU DANS UNE ZONE MARINE, ELLE DOIT ÊTRE INSPECTÉE PLUS RÉGULIÈREMENT ET/OU DOIT SUBIR UN CONTRÔLE PLUS POUSSÉ!

MODIFICATION DE L'AILE:

La CAYENNE5 est livrée avec tous les paramètres des tolérances autorisées. Cette plage de tolérance est très étroite et ne peut pas être modifiée dans tous les cas. Cela compte aussi pour la longueur des freins. C'est la seule façon de garantir un équilibre optimal entre la performance, la maniabilité et la sécurité.

ATTENTION

LES MODIFICATIONS NON AUTORISÉES ANNULENT L'HOMOLOGATION DE L'AILE ET TOUTES LES RÉCLAMATIONS ET RECOURS CONTRE LE FABRICANT SONT INVALIDES.

12 HOMOLOGATIONS

La CAYENNE5 est certifiée LTF/EN C. Les tests finaux d'homologation sont la dernière étape dans la procédure de développement d'un parapente skywalk. Ces tests n'ont lieu que lorsque notre équipe de développement est totalement satisfaite de la voile présentée en certification. Nous avons remarqué que les résultats des tests de certification différeraient si les vols étaient réalisés dans une masse d'air thermique puis dans une masse d'air turbulente. Au final, la certification informe uniquement sur les performances d'un parapente lors de manœuvres de vol extrêmes en conditions aérologiques stables. Les résultats de ces tests ne sont donc pas surévalués par rapport à un usage «classique» du parapente.

13 NATURE ET COMPATIBILITE ECOLOGIQUE

Nous avons voulu franchir une première étape vers une démarche écologique, en cohérence avec notre sport respectueux de la nature, particulièrement lorsque les pilotes de vol rando marchent pour aller au décollage. Nous allons continuer dans cette direction. Ainsi, sur les sites et en montagne, emportons nos déchets avec nous, restons sur les sentiers balisés, et veillons à ne pas faire du bruit inutilement. Nous contribuerons ainsi au maintien de l'équilibre de la nature et au respect des animaux sur leur territoire.

14 CONCLUSION

La CAYENNE5 bénéficie d'un développement incorporant les dernières technologies de pointe dans le domaine du parapente, et particulièrement de la classe Performance. Elle révèle ce qui est possible en matière de performance, sécurité et innovation. Le développement a été long pour arriver à ce que nous souhaitons : relever le défi d'offrir la bonne voile quelque soit l'endroit où elle volera, et les goûts de son pilote. Nous serons fiers si vous ressentez cela lors de votre premier vol, et si vous sentez une réelle communion avec votre voile dès le début.

Cette voile vous apportera beaucoup de plaisir pendant les années à venir, tant que vous la traiterez et la rangerez avec soin. Le respect des règles et la conscience des dangers potentiels dans notre sport sont essentiels pour voler en sécurité et tranquillité. Même les meilleurs pilotes peuvent rencontrer des problèmes en vol dus à des erreurs de pilotage ou à une mauvaise analyse aérologique et/ou météorologique. Rappelez vous que les sports aériens sont potentiellement dangereux et que vous êtes seuls responsables de votre sécurité. Dans l'intérêt de notre sport, nous vous conseillons de voler avec prudence et en conformité avec la réglementation aérienne locale et les textes de loi en vigueur.

NOUS VOUS SOUHAITONS BEAUCOUP DE PLAISIR AVEC VOTRE NOUVELLE VOILE ET DES ATTERRISSAGES TOUJOURS HEUREUX !

Votre équipe skywalk

SKYWALK

GmbH & Co. KG

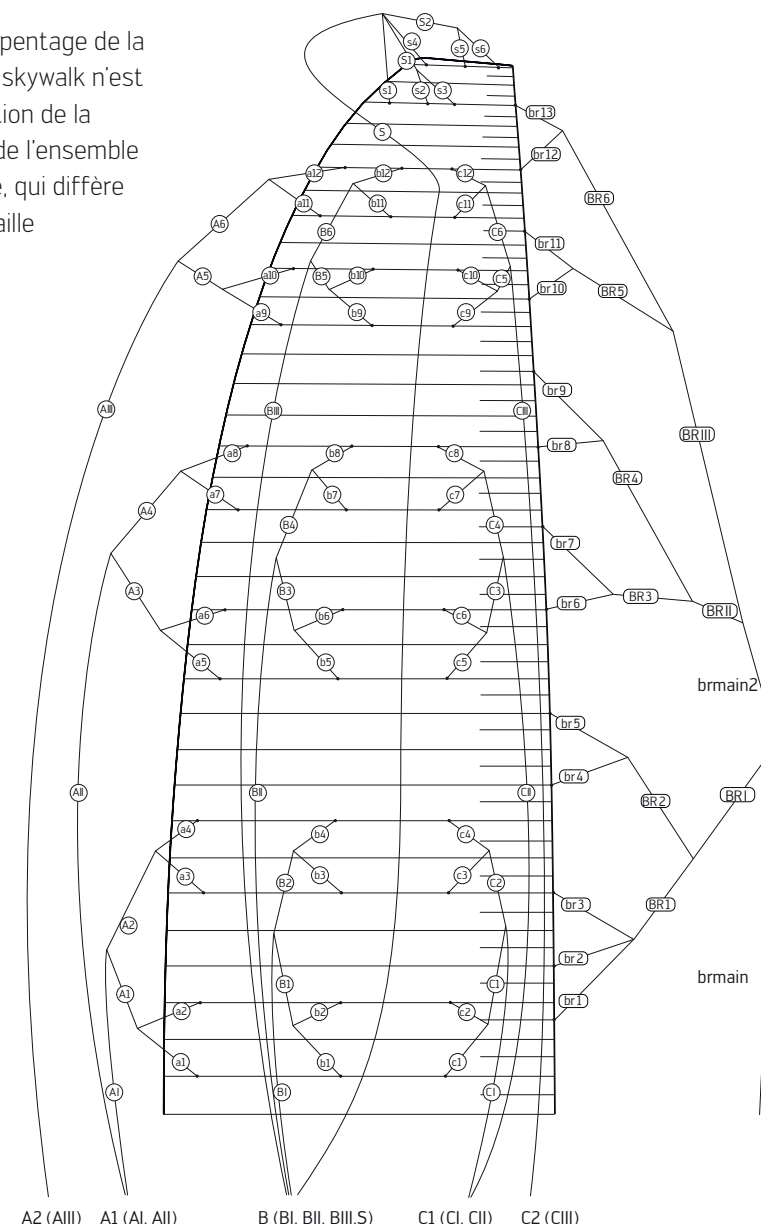
WINDECKSTR. 4
83250 MARQUARTSTEIN
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641 - 69 48 40
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info
info@skywalk.info

15 PLAN DE SUSPENTAGE

Ce plan de suspentage de la CAYENNE5 de skywalk n'est qu'une illustration de la configuration de l'ensemble du suspentage, qui diffère pour chaque taille de voile.

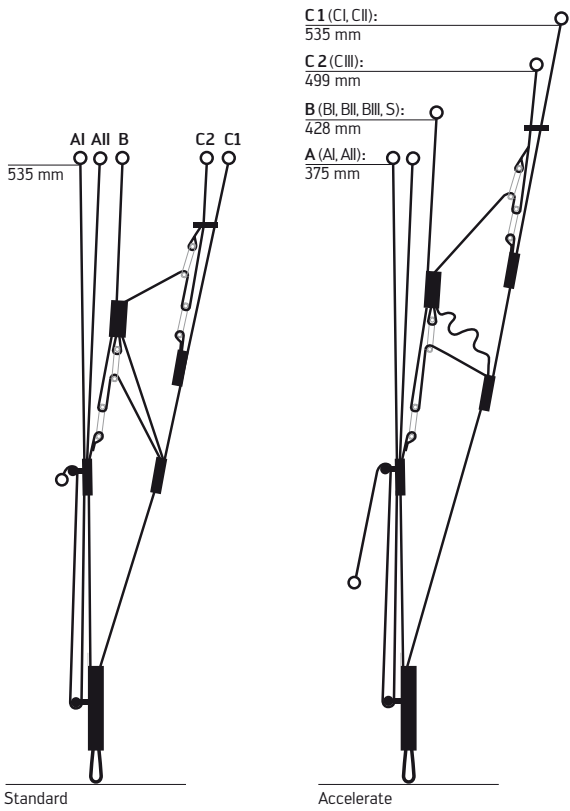


FR

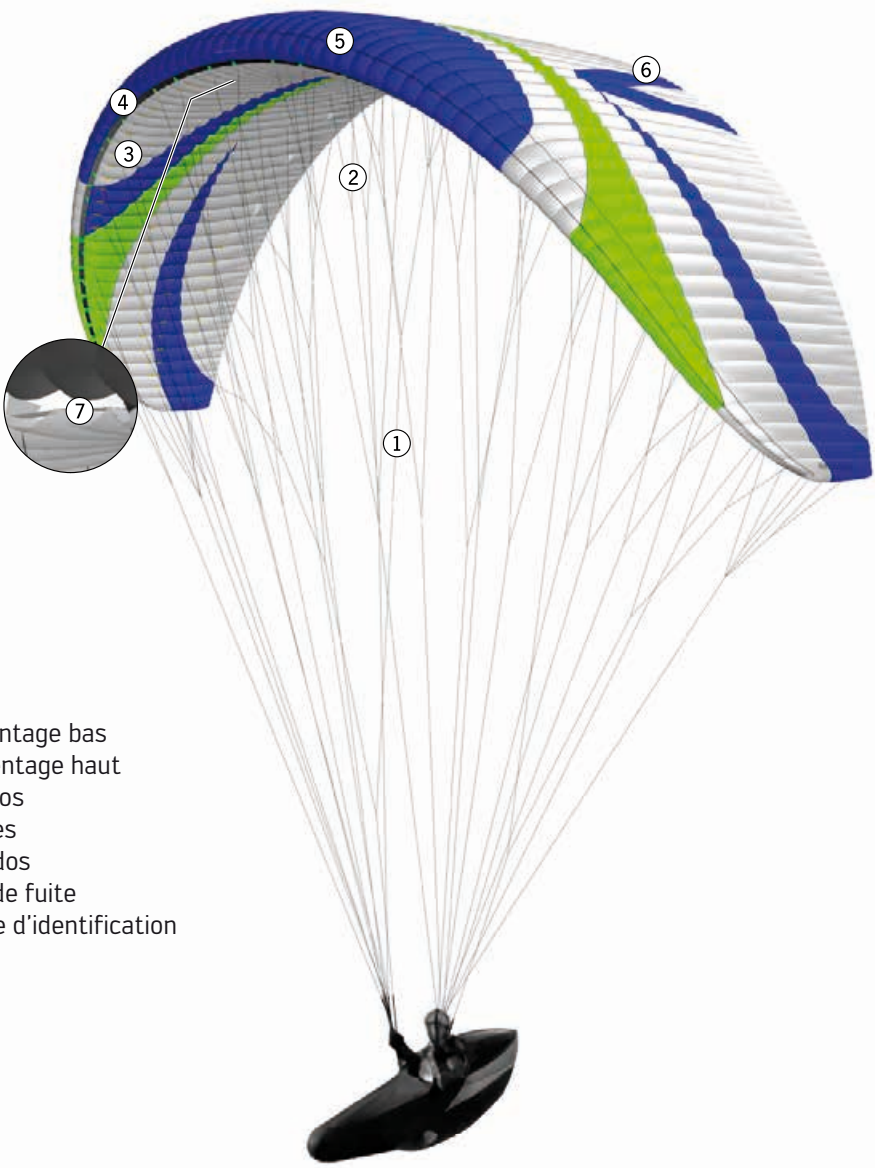
16 ÉLEVATEURS

CAYENNE5

Taille S,M,L



17 APERÇU DE PARAPENTE



18

Protocole de test			test Date:
Nom du client:			
Adresse:			Téléphone:
Aile:	Taille:	Numéro de série:	
Numéro de Contrôle:		Date du dernier Contrôle:	
Date de mise en vol:		Année de construction:	

Vérification à faire:	Résultats: (+ / -)	Description de la défaillance	Suggestion de réparation
Identification:	☐ + ☐ -		
Contrôle visuel de la voile:			
Extrados:	☐ + ☐ -		
Intrados:	☐ + ☐ -		
Inter caisson:	☐ + ☐ -		
Cascade des suspentes:	☐ + ☐ -		
Bord d'attaque:	☐ + ☐ -		
Bord de fuite:	☐ + ☐ -		
Event dans les profils:	☐ + ☐ -		
Contrôle visuel des suspentes:			
Coutures:	☐ + ☐ -		
Zone d'abrasion:	☐ + ☐ -		
Noyau dur:	☐ + ☐ -		
Contrôle visuel des parties de connections:			
Verrouillage des maillons à vis:	☐ + ☐ -		
Élévateurs:	☐ + ☐ -		
Mesure de longueur:			
Élévateurs:	☐ + ☐ -		
Suspentes:	☐ + ☐ -		
Contôle de voile:			
Résistance déchirure:			
Porosité:			

Contrôle des suspentes:			
Résistances des lignes principales: daN			
	Ergebnis: [+ / -]:		
Contrôle visuel des trims:	☐ + ☐ -		
Vol de contrôle:	☐ + ☐ -		
Numéro de Contrôle:	☐ + ☐ -		
Plaque d'identification:	☐ + ☐ -		
Etat: ☐ Neuve ☐ Très bon état ☐ Bon état ☐ Bien utilisé ☐ Fortement utilisé , mais avec mais conforme aux normes , contrôles fréquents requis ☐ N'est plus apte au vol, en dehors des valeurs limites			
Réparations effectuées			
Signature du testeur		Date	
Nom du testeur		Tampon de l'entreprise	

skywalk GmbH & Co KG

Windeckstr. 4 | 83250 Ma. rquartstein | +49 (0) 8641/69 48 40 | info@skywalk.info | www.skywalk.info

