

# **DAVINCI** **G L I D E R S**

# **CLAS****SIC**

**REV. 1**

1 Février 2018

Davinci Products Inc.  
53 Sinchon-gil, Okcheon-myeon, Yangpyeong-gun, Gyeonggi-do, South Korea. (12505)  
Tel. +82(0)10-9799-3472 Fax. +82(0)10-9799-3472  
sales@dv-gliders.com , info@dv-gliders.com

## Félicitations!!

Félicitations!

Merci beaucoup d'avoir choisi le CLASSIC.

Le CLASSIC a été conçu pour ceux qui souhaitent progresser dans le sport en toute sécurité, en attendant leurs premiers vols XC, et étant confortable avec le contrôle technique de ce type de parapente.

Le CLASSIC est un parapente facile avec une excellente finesse et un système d'accélération très efficace, conçu comme un parapente de classe EN-B facile.

Ce manuel vous aidera à obtenir toutes les informations sur votre parapente. Nous vous recommandons fortement de lire attentivement ce manuel afin de connaître les limitations générales, les caractéristiques de performance, les caractéristiques de décollage et de vol, les procédures d'atterrissage, les situations d'urgence et la maintenance générale.

Ce sont des informations sur la conception du CLASSIC, des conseils sur la façon de l'utiliser au mieux et sur la façon de s'en occuper pour s'assurer qu'il a une longue vie. Nous espérons que le CLASSIC vous donnera de la satisfaction avec beaucoup d'heures de vol.

### -DAVINCI GLIDERS TEAM-

#### ATTENTION!

Ce n'est pas un manuel de formation. ESSAYER DE VOLER CETTE PARAPENTE OU TOUT AUTRE PARAPENTE SANS UNE FORMATION CORRECTE DE LA PART D'UN MONITEUR PROFESSIONNEL EST EXTRÊMEMENT DANGEREUX POUR VOUS-MÊMES ET POUR LES AUTRES PERSONNES.

Les parapentes DAVINCI sont soigneusement fabriqués et inspectés en usine. Veuillez utiliser le parapente uniquement comme décrit dans ce manuel.

N'apportez aucune modification au parapente.

Comme avec n'importe quel sport - sans prendre les précautions de sécurité nécessaires, le parapente peut être dangereux.

# Table des matières

1. Données techniques	3		
2. Matériaux	4	11.3 Décrochage	9
3. Introduction et pilotes ciblés	5	11.4 Parachutage	
4. Sellette		11.5 Décrochage asymétrique	
		11.6 Décrochage B	
5. Élévateurs	6	11.7 Cravates	10
6. Suspentage		12. Techniques de descente	
7. L'accélérateur		12.1 Grandes oreilles	
		12.2 360 Engagés	
8. Visite prévol	7	13. Atterrissage	11
9. Décollage		14. Plier votre CLASSIC	
9.1 Décollage au treuil		15. Nettoyage	
10. Caractéristiques en vol	8		
11. Fermetures		16. Conseils d'entretien	12
11.1 Fermeture asymétrique		17. Garantie	
11.2 Fermeture frontale		18. Respecter la nature et l'environnement	

# 1. Données techniques

CLASSIC			XS	S	M	L
CELLULES	NOMBRE		50	50	50	50
	FERMÉES		10	10	10	10
À PLAT	SURFACE	m <sup>2</sup>	24.2	25.8	27.3	29.3
	ENVERGURE	m	11.2	11.5	11.9	12.3
	ALLOGEMENT		5.17	5.17	5.17	5.17
PROJETÉ	SURFACE	m <sup>2</sup>	21.0	22.2	23.4	25.5
	ENVERGURE	m	9.1	9.3	9.5	10.0
	ALLOGEMENT		3.88	3.88	3.88	3.88
APLATISSEMENT		%	14	14	14	14
CORDE	MAX	m	2.65	2.74	28.1	2.92
	MIN	m	0.27	0.28	0.29	0.30
	MOYENNE	m	2.16	2.23	2.30	2.38
SUSPANTES	HAUTEUR	m	6.8	7.0	7.2	7.5
	PRINCIPALES		3/4/3			
ELEVATEURS	NOMBRE	3	A,A'/B/C			
	TRIMMES		NON	NON	NON	NON
	ACCELERATOR		160	160	160	160
P.T.V.	MIN-MAX	KG	60-85	70-95	85-105	95-120
CERTIFICATION	EN-926-1/2 LTF	KG	EN-B	EN-B	EN-B	EN-B
POIDS		KG	5.0	5.5	5.8	6.2

## 2. Matériaux

VOILURE	CODE DE MATERIAUX	FABRICANT
EXTRADOS	30D MF	DOMINICO TEXTILE CO
INTRADOS	30D MF	DOMINICO TEXTILE CO
PROFILS	30D MF(NON WR)	DOMINICO TEXTILE CO
DIAGONALES	30D MF(NON WR)	DOMINICO TEXTILE CO

SUSPANTES	CODE DE MATERIAUX	FABRICANT
CASCADES SUPÉRIEURES	DSL-70	LIROS
CASCADES INTERMEDIAIRE	PPSL-120	LIROS
PRINCIPALE	7343-280	EDELRID
STABILO SUPÉRIEURES	9200-30	EDELRID
STABILO PRINCIPAL	6843-160	EDELRID
FREIN SUPÉRIEURES	DSL-70	LIROS
FREIN INTERMEDIAIRE	PPSL-70	LIROS
FREIN PRINCIPAL	10N-200	EDELRID

ELEVATEURS	CODE DE MATERIAUX	FABRICANT
MATÉRIEL	12mm zero stretch polyester	GUTH&WOLF GMBH
POULIE	Ronstan ball bearing	Ronstan

### 3. Introduction et pilotes ciblés

CLASSIC a été conçu pour ceux qui souhaitent progresser dans le sport en toute sécurité, en attendant leurs premiers vols XC, et étant confortable avec le contrôle technique de ce type de parapente.

CLASSIC est un parapente facile avec une excellente finesse et un système d'accélération très efficace, conçu comme un parapente de classe EN-B facile. La longue course de freinage et l'excellente sécurité passive, ainsi que la bonne stabilité font de cette voile une machine idéale pour la progression.

-Certification LTF et EN

CLASSIC est certifié pendant les essais officiels en tant que LTF / EN-B.

Le parapente a été testé pour une utilisation «monoplace».

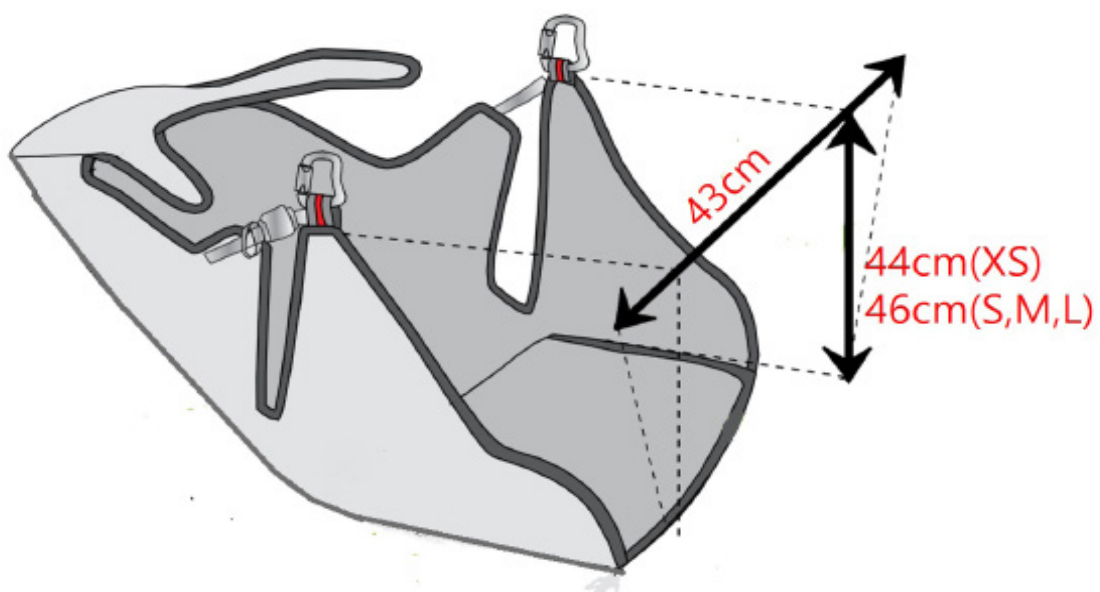
-Adaptée à la formation, CLASSIC peut être utilisé à l'école et dans les vols éducatifs.

-Concernant le frein, CLASSIC a une longueur de course symétrique d'au moins 65 cm à la charge totale maximale.

Il serait dangereux d'utiliser la course de freinage en fonction de ces chiffres, car il est pas possible de mesurer avec exactitude la course du frein pendant le vol, et dans les turbulences le décrochage pourrait arriver avec un freinage plus faible.

### 4. Sellette

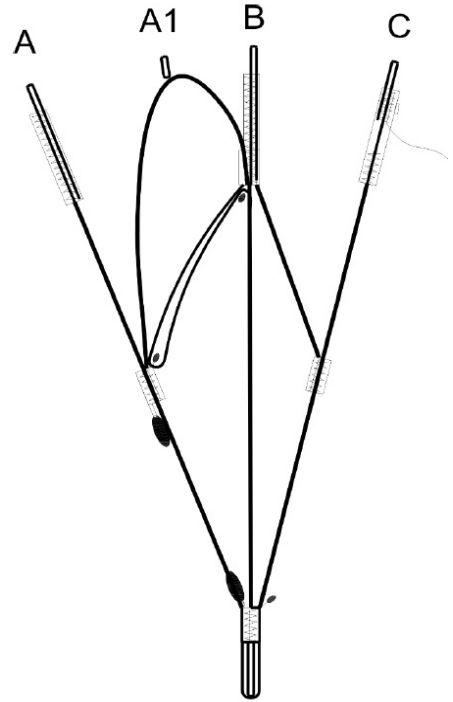
CLASSIC est certifié pour les sellettes du groupe GH (sans ABS rigide). Les points de suspensions du harnais choisi devraient idéalement avoir une distance de maillons d'environ 43cm et une hauteur de 46cm (CLASSIC XS 44cm).



## 5. Élévateurs

CLASSIC a 3 élévateurs de chaque côté. L'élévateurs avant (A et A') ont une couverture rouge pour une identification facile. L'élévateur A' est pour les grandes oreilles.

	Standard [mm]	Accélééré [mm]	Longueur de course [mm]
A	470	470	0
B	470	445	125



## 6. Suspentage

Ils viennent dans différents diamètres de Kevlar et Dyneema avec la couverture gainée. Ils doivent être inspectés toutes les 100 heures ou 12 mois maximum.

Les lignes de frein ont été coupé un peu plus long, de sorte que chaque pilote peut les ajuster en fonction de ses goûts personnels.

Mais attention, vous devez toujours laisser 10cm de garde, avant que la ligne de freins créer un déformation du bord de fuite lorsque l'aile est complètement accélérée. Dans le cas où la poignée de frein se desserre pendant le vol ou si des lignes de frein sont coupées, vous pouvez utiliser doucement l'élévateur C pour le contrôle directionnel au lieu de la conduite de frein.

## 7. L'accélérateur

L'accélérateur est limité jusqu'à un point de sécurité, mais vous pouvez gagner 8-12 km de vitesse supplémentaire.

Vous devez ajuster la sellette au système de vitesse afin de pouvoir utiliser toute la marge de vitesse de déplacements.

Pour ce faire, vous devez être assis sur le sol pendant que vous êtes dans votre sellette, pour pouvoir ajuster les lignes en tirant sur les élévateur et les mettre en tension. Est recommandée d'avoir de l'aide d'une autre personne. Assurez-vous également que la barre d'accélérateur ne tire pas vers le bas le system d'accélération lorsque vous ne l'utilisez pas.

Une fois ajusté, vous devez tester le bon fonctionnement du system d'accélération dans l'air calme. L'utilisation d'accélérateur réduit l'angle d'attaque et la voilure peut être plus sensible aux fermetures, donc ne pas l'utiliser près du sol ou dans l'air turbulent, et au cas où vous êtes dans une masse d'aire turbulente, retirez vos pieds de la barre d'accélérateur le plus rapidement possible . L'utilisation de l'accélérateur se fait toujours loin du sol.

## 8. Visite prévol

Pour vous familiariser avec votre nouvelle voile, il est conseillé d'effectuer des gonflages au sol à l'avance. Vous ne devriez avoir aucune difficulté à piloter pour la première fois le CLASSIC dans des conditions appropriées.

Lorsque vous êtes en possession de votre nouvelle voile, les points ci-dessous doivent être inspectés:

- Vérifiez que les suspentes sont claires et non tordues.
- Les points de connexion entre le parapente et la sellette.
- Toutes les points d'attache de votre sellette sont fermées.
- Les maillons sont complètement fermés et non endommagés.
- L'état, la couture et le raccordement des lignes sont corrects
- Dégâts internes aux nervures et diagonales.
- Dégâts vers les panneaux supérieur et inférieur, et les coutures entre les panneaux.

## 9. Décollage

Grace à son profile, CLASSIC ce gonfle facilement face voile ou dos voile. Pour obtenir la bonne forme de l'aile au décollage, avant la phase de gonflage, tirez sur les freins jusqu'à ce que la voilure prend la forme parfaite d'un banane avec le milieu vers le haut. Pendant le gonflage vous devriez tenir les deux élévateurs A dans vos mains. Donnez une impulsion progressive et lisse car le Classic n'a pas besoin d'énergie excessive et vous aller sentir la force de portance très rapidement. Il n'a pas de tendance à vous dépasser ou à vous arracher.

### 9.1 Décollage au treuil

CLASSIC est facile a utiliser pour un décollage au treuil et ne nécessite pas des compétences particulières. Pour exercer ce type de décollage, une formation spéciale est nécessaire et vous devez connaître les procédures et les dangers spécifiques au treuillage. Nous ne recommandons pas d'utiliser un dispositif de treuillage qui accélère le parapente pendant le treuillage.



## 10. Caractéristiques en vol

CLASSIC a la meilleure finesse dans une position sans freins. Dans un vol avec turbulences, nous recommandons de mettre doucement du frein sur les deux côtés, sans accélération, pour augmenter la stabilité. Les freins fournissent des informations sur l'air ambiant, ce qui est nécessaire pour le vol actif.

Pour vous familiariser avec le CLASSIC, vos premiers virages devraient être progressifs. Pour effectuer des virages efficaces, jetez d'abord un coup d'œil dans la direction que vous voulez suivre et vérifiez que l'espace aérien est dégagé. Pour commencer un virage mettez d'abord un appuis sellette, puis du frein de même côté jusqu'à ce que l'angle d'inclinaison désiré soit atteint. Pour régler la vitesse et le rayon du virage, coordonnez votre appuis sellette et utilisez le frein externe.

Dans le cas où une de suspentes de freins se dégage de la poignée de frein ou se casse, CLASSIC 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. Ne tirez pas trop sur les élévateurs arrière pour éviter un décrochage ou un parachutage!

## 11. Fermetures

Même si CLASSIC a une grande stabilité en vol, une forte turbulence ou une erreur de pilotage peut provoquer une fermeture d'une partie de l'aile.

### 11.1 Fermeture asymétrique

La fermeture asymétrique se produit généralement lorsque le pilote n'a pas prévu cette réaction possible de l'aile.

Les fermetures asymétriques devraient être contrôlés par le déplacement de poids dans la sellette à l'opposé de la fermeture et en appliquant assez de frein pour contrôler votre direction. Une fois la direction maintenu, vous devriez utiliser le frein côté fermeture pour ouvrir la voile.

### 11.2 Fermeture frontale

CLASSIC n'a pas de tendance d'avoir des fermetures frontales symétrique grâce a son profil bien conçu avec une pression interne élevée. Cependant, si une fermeture frontale symétrique se produisent à cause des très fort turbulences, la forme de l'aile pourrait être récupéré rapidement, si vous appliquez un frein dynamique de 15 à 20cm et ensuite relâchez dynamique.

### 11.3 Décrochage

Le décrochage peut se produire lorsque vous tirez suffisamment (en longueur et en temps) sur les deux freins. Cela signifie que l'aile perd son élan vers l'avant. Pour revenir au vol normal, vous devez remonter au maximum les deux freins. Après cela, une gros abattée avec une éventuelle fermeture suis.. Une remis en vol asymétrique (une main remonte plus vite que l'autre) d'un décrochage, peut provoquer une importante fermeture dynamique. Le décrochage est une manœuvre dangereuse et sort du cadre de ce manuel. Vous devez pratiquer et apprendre cette manœuvre uniquement sur un stage SIV avec un moniteur professionnel.

### 11.4 Parachutage

Il est possible que les parapentes entrent dans une parachutage. Cela peut être due a plusieurs situations, y compris; une remise en vol très lente d'un décrochage B; voler le parapente lorsqu'il est mouillé; très vieux parapente; ou après une fermeture frontale / symétrique.

Lorsque vous rencontrez cette situation, vous devez relever complètement les deux freins et pousser les élévateurs A vers l'avant ou utiliser la barre d'accélération symétriquement pour reprendre le vol normal.

### 11.5 Décrochage asymétrique - vrille

Cela peut se produire lorsque vous tirez trop fort sur l'un des freins, ou que vous augmentez l'angle d'attaque en tournant à une faible vitesse dans les turbulences. La rotation dans le décrochage asymétrique est appelée vrille. C'est l'une des situations de vol les plus dangereuses. Pour sortir du décrochage asymétrique, il suffit de relâcher les freins. Il peut y avoir une abatée oblique avec une fermeture d'aile.

### 11.6 Décrochage aux B

CLASSIC a un décrochage aux B très propre et stable. Pour entrer en décrochage B, le pilote doit tirer lentement les premiers 20 cm jusqu'à ce que le parapente perdent la vitesse horizontale et commence à descendre à environ 6 m / s verticalement. Ne pas relâcher les poignées de frein pendant le décrochage. Si vous tirez trop des élévateurs B, la voile peut prendre une forme de fer à cheval et commencer à bouger beaucoup. Si cela se produit, relâchez les élévateurs B.

Pour sortir du décrochage B, les élévateurs B doivent être libérés symétriquement et en un seul mouvement progressif. La voile reprendra son vol normal vers l'avant sans autre intervention. Vérifiez que vous avez repris le vol avant d'utiliser les freins.

## 11.7 Cravates

Dans le cas où une cravate se produit suite à une fermeture asymétrique ou d'autres manoeuvres, il est important de garder votre direction de vol en appliquant du poids dans la sellette et un peu de frein sur le côté opposé.

Vous pouvez également utiliser des pompes profondes et puissantes sur le frein du côté de la cravate. Si ça ne fonctionne pas pour défaire la cravate, tirer sur la suspenste de stabilo (suspenste extérieur sur l'élévateur B) peut fonctionner.

Si vous ne pouvez pas ouvrir la voile et que la rotation augmente, vous devez utiliser le

# 12. Techniques de descente

## 12.1 Grandes oreilles

Le taux de chute peut être augmenté de manière contrôlée en repliant les deux extrémités des ailes. Tout en maintenant les freins, vous devez tirer de façon symétrique les élévateurs A les plus à l'extérieur.

Pour revenir au vol normal, vous devez relâcher les élévateurs A et tirer sur le frein jusqu'à ce que les extrémités des ailes reprennent de la pression.

La spirale n'est pas autorisée avec de grandes oreilles, à cause de la charge accrue sur les lignes restantes, de sorte qu'elles peuvent être déformées physiquement.

## 12.2 360 Engagés

Les 360 engagés est la technique de descente la plus exigeante et doit être apprise à une hauteur suffisante, de préférence pendant un cours SIV.

Lorsque vous maintenez le frein d'un côté pendant une longue période, la voile entre dans un virage serré et perd beaucoup de hauteur. Le taux de chute pourrait être supérieure à 15 m / s. Pour sortir du 360 engagés, vous devez relâcher le frein intérieur et utiliser le frein extérieur pour gérer votre taux de chute. Veillez à ce que CLASSIC puisse prendre encore un virage après avoir relâché le frein.

## 13. Atterrissage

N'utilisez pas les virages serrés ou des manœuvres radicales, près du sol.

Lorsque vous êtes à 1-2m du sol, vous devez être face au vent, debout et prêt à courir. Enfin, vous pouvez tirer doucement les freins pour minimiser votre taux de chute.

Évitez d'atterrir dans une case de reprise de vitesse suite à une abatée (pendule). Si le vent souffle fort, dès que vous touchez le sol, vous devez faire demi-tour pour être face-voile et vous déplacer vers celui-ci pendant la que vous frenez complètement et symétriquement.

## 14. Plier votre CLASSIC

Étaler complètement le CLASSIC sur le terrain. Séparer les lignes de chaque côté. CLASSIC doit être plié de cellule en cellule pour que les renforts en plastique sur le bord d'attaque restent à plat l'un sur l'autre et ne se plient pas. Essayez de plier votre CLASSIC le moins serré que le sac à dos le permet, car chaque pli affaiblit le tissu.

Évitez de plier le parapente là où il fait humide ou dans des conditions abrasives (sable, asphalte, béton)

## 15. Nettoyage

Le nettoyage doit être effectué uniquement avec de l'eau pure. Si le parapente entre en contact avec de l'eau salée, nettoyez-le soigneusement avec de l'eau fraîche. N'utilisez pas de solvants de quelque sorte que ce soit, car cela pourrait enlever les revêtements protecteurs et détruire le tissu.

## 16. Conseils d'entretien

- N'exposez pas votre voile au soleil plus longtemps que nécessaire
- Gardez-le à l'écart de l'eau et des autres liquides
- Ne laissez pas le bord avant frapper le sol
- Gardez votre planeur loin du feu
- Ne mettez rien de lourd sur votre aile, ne l'emballez pas trop dans un sac à dos.
- Inspectez régulièrement la voile, les lignes, les élévateurs et la sellette. Si vous trouvez des défauts, contactez votre revendeur ou le fabricant. N'essayez pas de réparer le parapente par vous-mêmes.
- Si vous détectez une suspente endommagée, informez le revendeur ou le fabricant du numéro de suspente conformément au plan de suspentes
- Conservez votre CLASSIC dans un sac dans un endroit sec et bien aéré, dans des conditions de température et d'humidité neutres
- Si vous n'utilisez pas le parapente, une fois par mois, vous devez le déballer, bien l'aérer et le replacer dans le sac

## 17. Garantie

Le producteur garantit l'exactitude des caractéristiques déclarées et la performance normale du parapente pendant deux ans après la date d'achat. Le producteur effectue des entretiens et réparations spéciales après la garantie à la demande des propriétaires pour un prix supplémentaire.

Nous recommandons d'inspecter votre parapente (y compris la résistance de suspentes, la géométrie de suspentes, la géométrie de élévateurs et la perméabilité de la voilure) une fois tous les deux ans ou 150 heures de vol (selon le première cas); Ces inspections doivent être effectuées par le fabricant, l'importateur, le distributeur, le concessionnaire ou toute autre personne autorisée. La vérification doit être prouvée par un tampon sur l'autocollant de certification sur le parapente ainsi que dans le manuel.

## 18. Respecter la nature et l'environnement

Finalement, nous demandons à chaque pilote de prendre soin de la nature et de notre environnement. Respecter la nature et l'environnement tout le temps, mais plus particulièrement dans les lieux de décollage et d'atterrissage. Respectez les autres et voler en pleine harmonie avec la nature.

Ne laissez pas de traces marquées 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. Veuillez nous renvoyer les vieux parapentes Davinci aux bureaux de Davinci Gliders. Nous entreprendrons de recycler le parapente.

# Longueurs des suspentes ( avec elevateurs)

The measured values at the lower surface of the tailing edge, cll depth and spacing of the articulation points were determined under tensile load of 50N.

## XSmall size

	A	B	C	D	Brake
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15(stable)					

## Small size

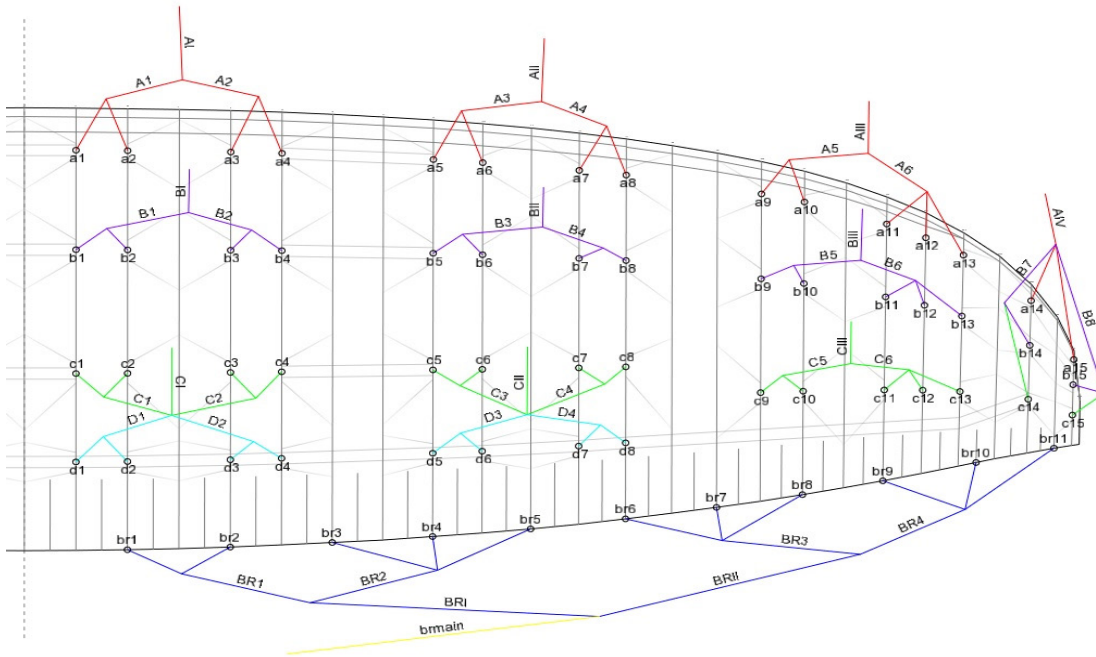
	A	B	C	D	Brake
1	6971	6856	6910	7029	7378
2	6928	6816	6870	6990	7135
3	6900	6795	6857	6978	6977
4	6910	6802	6866	6949	6834
5	6896	6795	6856	6972	6854
6	6880	6778	6835	6955	6744
7	6855	6763	6825	6931	6612
8	6866	6769	6827	6915	6593
9	6790	6696	6765		6518
10	6750	6657	6734		6489
11	6660	6593	6659		6521
12	6597	6549	6609		
13	6586	6548	6609		
14	6385	6345	6416		
15(stable)	6269	6270	6340		

Medium size

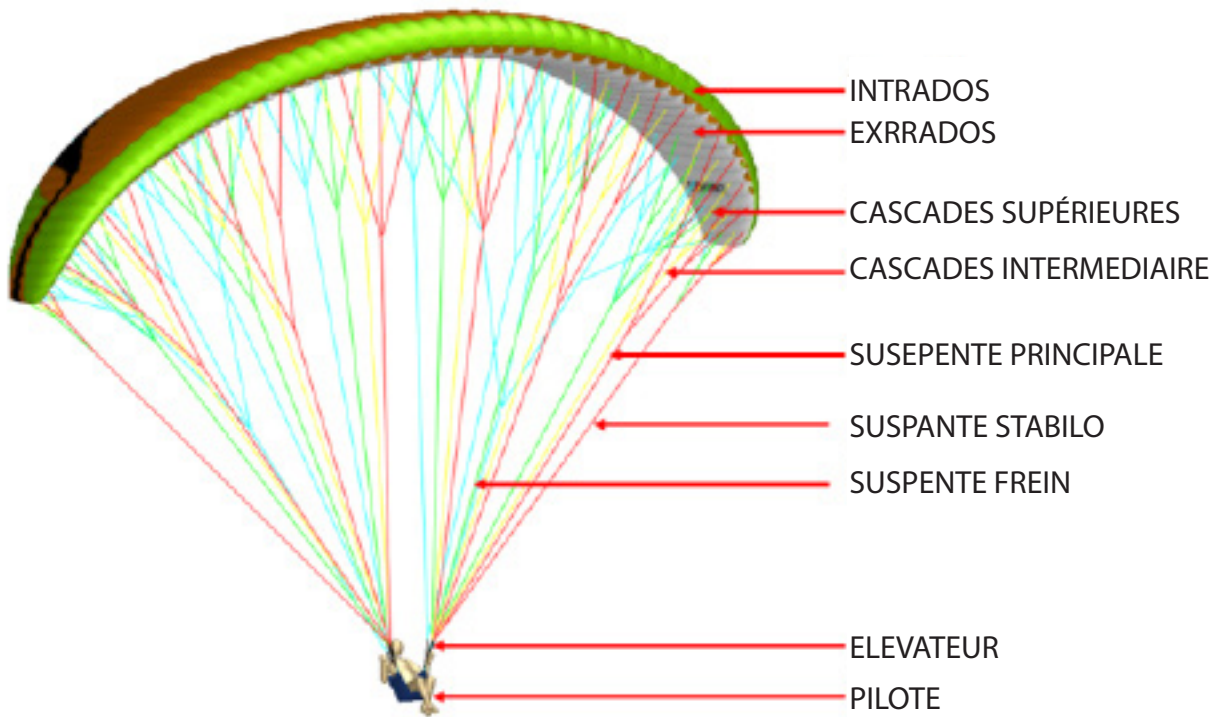
	A	B	C	D	Brake
1	7123	6985	7033	7144	7426
2	7076	6938	6987	7095	7233
3	7050	6929	6977	77092	7074
4	7051	6929	6981	7096	6941
5	7059	6949	7027	7150	6966
6	7023	6920	6994	7116	6796
7	6964	6874	6944	7060	6649
8	6959	6863	6934	7027	6618
9	6747	6690	6796		6488
10	6690	6639	6736		6444
11	6582	6530	6629		6484
12	6498	6458	6560		
13	6493	6456	6546		
14	6272	6232	6308		
15(stable)	6156	6168	6295		

Large size

	A	B	C	D	Brake
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15(stable)					



Overview







Serial Number	
Date of Production	
Dealer	
Date of sales	
Check and repair information	