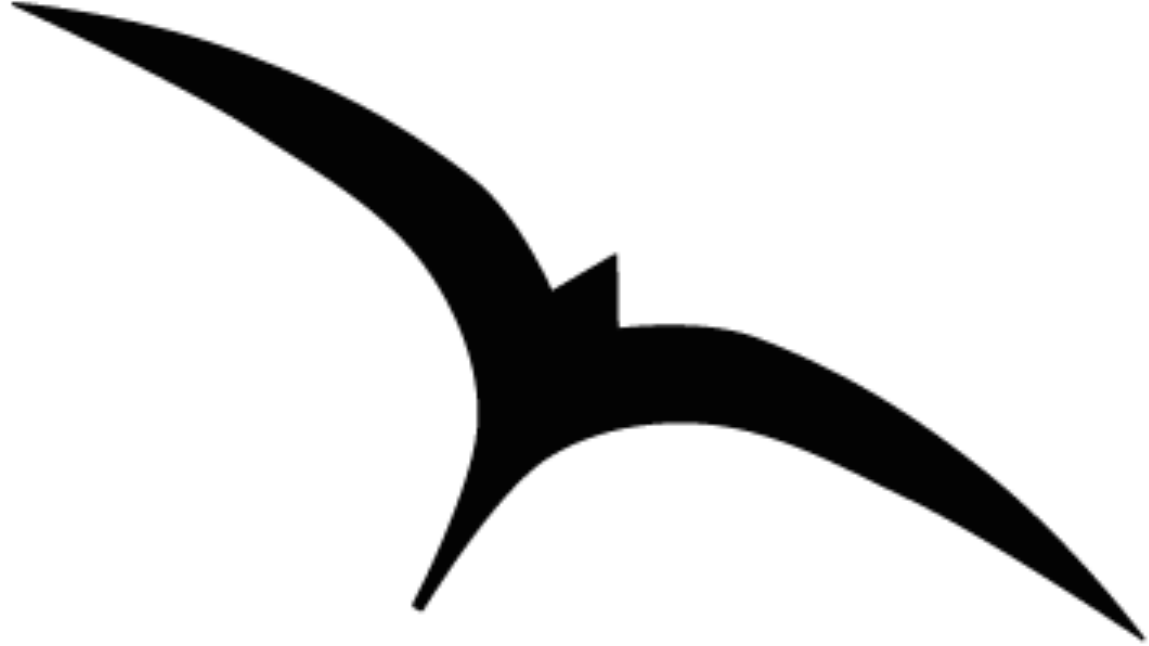


Manuel du pilote



Bird

Table des matières :

	Page		
A - Préambule	3	G-3-3-h - Pilotage sans les commandes	12
B - Destination	4	G-3-3-i - Sur pilotage	13
C - Matériaux et construction	4	H - Entretien	13
D - Description	5	H-1 - Facteurs d'usure	13
E - Caractéristiques	6	H-2 - Pliage	13
F - Matériaux	7	H-3 - Salissures	14
G - Utilisation	8	H-4 - Contrôle de la garde des commandes	14
G-1 - Choix de la sellette	8	H-5 - Contrôles périodiques	14
G-2 - Préparation et mise en vol	8	H-6 - Réparations	14
G-2-1 - Préparation	8	H-7 - Joncs P14	14
G-2-2 - Gonflage	8	H-8 - Recyclage	15
G-2-3 - Envol	8	H-9 - SAV officiel	15
G-2-4 - Vol en ligne droite	9	Annexe I - Plan de suspentage	16
G-2-5 - Mise en virage et sortie de courbe	9	Annexe II - Tableaux de calage	17
G-2-6 - Atterrissage	9	Annexe III - Cotes des suspentes	
G-3 - Manoeuvres spécifiques	10	Annexe IV - Homologations	
G-3-1 - Méthodes de descente rapide	10		
G-3-1-a - Oreilles	10		
G-3-1-b - Virages à 360 °	10		
G-3-1-c - Descente au B	10		
G-3-2 - Voltige	11		
G-3-3 - Sortie du domaine de vol, Configurations anormales involontaires	11		
G-3-3-a - Décrochage intempestif	11		
G-3-3-b - Phase parachutale	11		
G-3-3-c - Fermeture frontale	11		
G-3-3-d - Fermetures asymétriques	11		
G-3-3-e - Mise en vrille	12		
G-3-3-f - Cravates	12		
G-3-3-g - Noeuds dans les suspentes	12		

A - Préambule

TREKKING Parapentes a produit plus de 20 000 parapentes depuis 1986. C'est le plus ancien fabricant de parapentes au monde. Les pilotes nous font confiance et notre matériel est réputé pour sa solidité et sa sécurité.

Nos parapentes sont conçus et réalisés pour durer. Les meilleurs matériaux qui existent actuellement sur le marché ont été sélectionnés pour construire les BIRD.

Voler en parapente nécessite cependant un apprentissage sérieux avec une personne qualifiée. Le présent manuel ne vous apprendra pas à voler en parapente, et ne vous apportera jamais la connaissance d'un bon enseignant. Tout ce que vous y lirez sur les conseils de pilotage, vous devriez déjà l'avoir appris en école.

Lorsque vous allez voler, prenez soin de l'environnement. Ne dégradez pas la nature et les paysages que vous traverserez à pieds ou en voiture. Ne laissez aucun déchet derrière vous. La nature nous permet de réaliser de magnifiques vols, en retour soyez respectueux d'elle.

L'équipe TREKKING Parapentes.



B - Destination

La BIRD est un parapente prévu pour faire voler une seule personne, accessible à un large nombre de pilotes. Depuis le débutant qui sort de formation, jusqu'aux confirmés qui désirent réaliser des vols de distance sans se soucier de leurs ailes.

La BIRD satisfait aux règles d'homologation de la classe B, dans l'esprit initial de la norme, à savoir un parapente utilisable à tous les niveaux d'apprentissages.

C - Matériaux et construction

Le choix des matériaux a été guidé par plus de 30 années d'expérience dans la construction et la révision des parapentes. Les meilleurs matériaux qui existent actuellement sur le marché ont été sélectionnés pour construire les BIRD.

La distribution du suspentage en deux ou trois étages et la structure interne de la voile répartissent les charges par l'intermédiaire des cloisons diagonales et des bandes de tension afin d'obtenir une forme constante et un état de surface parfait. La voile réagit ainsi de façon homogène.

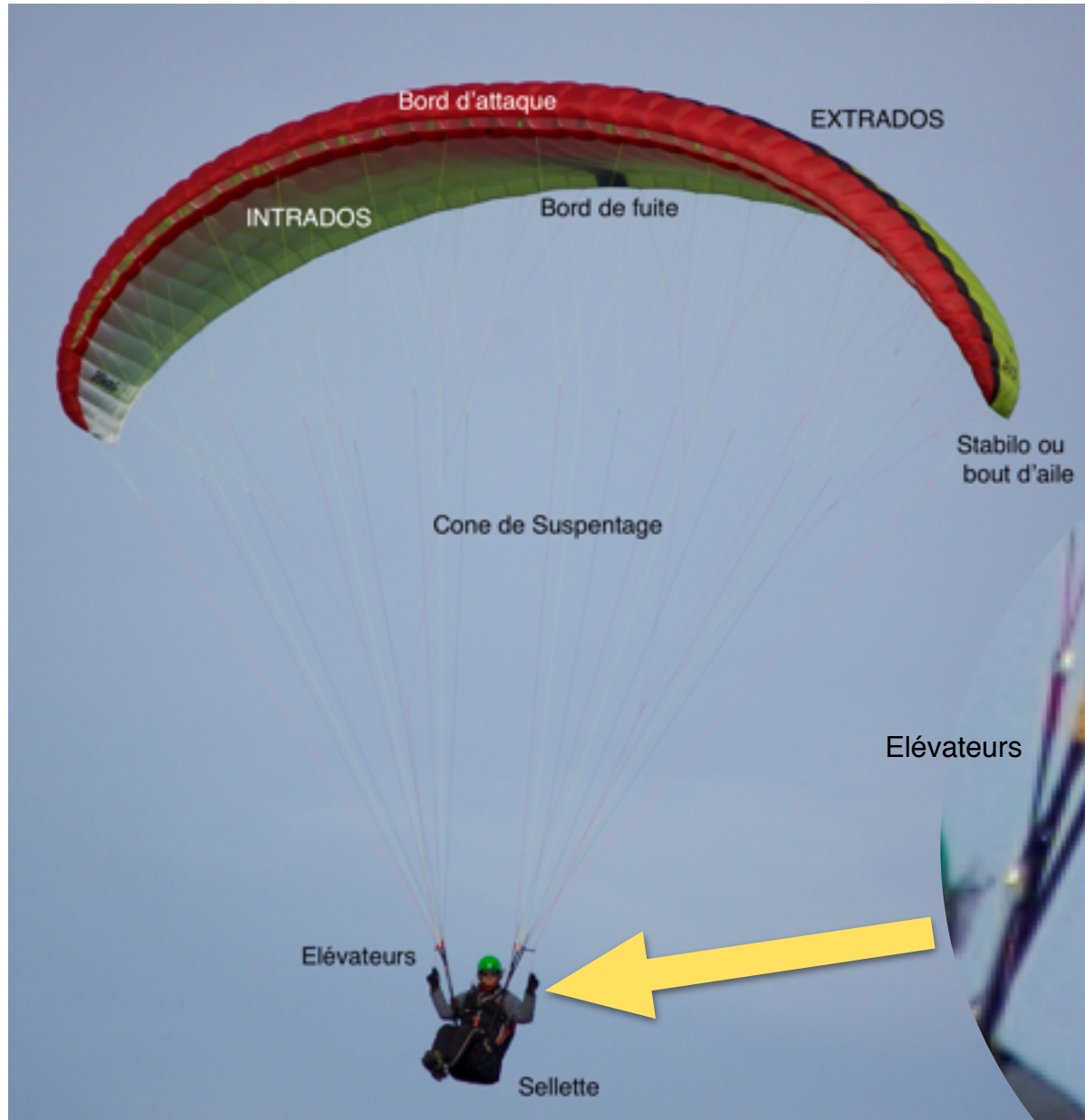
Le freinage est équipé de tenseurs sur les extrémités de l'aile pour faciliter la mise en virage.

Nous avons développé une nouvelle génération de joncs Poly-composites P14 © à mémoire de forme. Ils assurent une excellente stabilité de la forme du bord d'attaque.

Nos voiles sont montées avec des suspentes gainées, pour une meilleure durabilité. Elles sont produites dans le Sud de la France, dans les ateliers HORIZON Parapente.



D - Description



E - Caractéristiques

Bird						
Taille	XS	S	SM	M	ML	L
Gamme de poids volant	50 - 75	60 - 85	70 - 95	80 - 105	90 - 115	100 - 125
Surface à plat	22	23,5	24,75	26	27,25	28,5
Surface projetée	18,91	20,20	21,27	22,35	23,42	24,50
Alvéoles	45	45	45	45	45	45
Allongement à plat	5,33	5,33	5,33	5,33	5,33	5,33
Allongement projeté	3,96	3,96	3,96	3,96	3,96	3,96
Poids				4,9 kg		
Répartition des suspentes	3/4/3	3/4/3	3/4/3	3/4/3	3/4/3	3/4/3
Nombre de suspentes	150	150	150	150	150	150
Longueur suspentes	244	254	260	266	274,5	283
Hauteur du cône	7,21	7,45	7,65	7,84	8,02	8,20
Envergure à plat	10,83	11,20	11,48	11,75	12,05	12,32
Vitesse bras hauts	39 km/h +/- 1	39 km/h +/- 1	39 km/h +/- 1	39 km/h +/- 1	39 km/h +/- 1	39 km/h +/- 1
Vitesse maximum accéléré	51 km/h +/- 1	51 km/h +/- 1	51 km/h +/- 1	51 km/h +/- 1	51 km/h +/- 1	51 km/h +/- 1
Course accélérateur	11 cm	11 cm	11 cm	11 cm	11 cm	11 cm
Trims	Pas de trims	Pas de trims	Pas de trims	Pas de trims	Pas de trims	Pas de trims
Débattements aux commandes				65 cm		
Taux de chute minimum	1 m/s	1 m/s	1 m/s	1 m/s	1 m/s	1 m/s
Meilleure finesse	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3
Homologation prévue	EN926-1	EN LTF B	EN926-1	EN LTF B	EN926-1	EN LTF B



F - Matériaux

Partie	Code fabricant	Fabricant	Pays
VOILERIE			
EXTRADOS	9017-E25	PORCHER INDUSTRIE	FRANCE
INTRADOS	70032E3W	PORCHER INDUSTRIE	FRANCE
CLOISONS PORTEUSES	9017-E29	PORCHER INDUSTRIE	FRANCE
CLOISONS NON PORTEUSES	70032E4D	PORCHER INDUSTRIE	FRANCE
DIAGONALES HSTRAPS	70032E4D	PORCHER INDUSTRIE	FRANCE
RENFORTS A	6382	PORCHER INDUSTRIE	FRANCE
RENFORTS B	2420	PORCHER INDUSTRIE	FRANCE
RENFORTS C	6391	PORCHER INDUSTRIE	FRANCE
GALLONS BORD DE FUIITE	6392	PORCHER INDUSTRIE	FRANCE
GALLONS BORD D'ATTAQUE ET SANGLES D'ATTACHES	57501	GUTH AND WOLF	ALLEMAGNE
FIL A COUDRE	TENAX 60	TENAXFIL	ITALIE
JONCS	P14	HIGLIDER SAS	FRANCE
SUSPENTAGE			
SUSPENTES HAUTES A B C ET FREINS	7850-080	EDELRID	ALLEMAGNE
SUSPENTES HAUTES D	6843-080	EDELRID	ALLEMAGNE
SUSPENTES INTER A ET B ET FREINS	7850-080	EDELRID	ALLEMAGNE
SUSPENTES INTER C ET INTER BASSES FREIN	6843-080	EDELRID	ALLEMAGNE
SUSPENTES BASSES A B C	7343-230	EDELRID	ALLEMAGNE
SUSPENTES BASSES BR04	6843-120	EDELRID	ALLEMAGNE
COMMANDES	A10/N-300	EDELRID	ALLEMAGNE
FIL A COUDRE SUSPENTES HAUTES ET INTER	TENAX 60	TENAXFIL	ITALIE
FIL A COUDRE SUSPENTES BASSES	TENAX 40	TENAXFIL	ITALIE
ELEVATEURS			
ELEVATEURS COMPLETS	ELEVATEURS	KRILO DOO - SWING	CROATIE
MAILLONS RAPIDES	DELTA INOX 3.5	PEGUET	FRANCE

G - UTILISATION

G-1 - Choix de la sellette.

Utilisez une sellette de type ABS avec ancrage haut, la plus proche des dimensions utilisées lors de l'homologation (voir annexes). Reliez la correctement aux élévateurs.

ATTENTION : Réglez votre accélérateur pour être juste poulies contre poulies au débattement maximum de vos jambes.

G-2 - Préparation et mise en vol :

G-2-1 - Préparation

La BIRD ne requiert aucune préparation ou manoeuvre particulière autre que celles apprises en école pour réaliser un beau décollage.

Prenez soin de bien choisir l'emplacement pour l'étaler au sol afin de ne pas l'abîmer.

Etalez la sur l'extrados, suspentes posé sur l'intrados, envergure perpendiculaire à l'axe du vent.

Vérifier que votre sellette est bien montée avant de l'enfiler. Contrôlez toutes les boucles.

Le bord d'attaque est « pré-gonflé » grâce aux joncs Poly-composites P14 ©.

G-2-2 - Gonflage

Par vent faible ou nul utilisez les deux élévateurs Avant (repérés en rouge) pour contrôler l'élévation de la voile.

Par vent plus fort n'utilisez que les Avants centraux.

Gonflez lentement et progressivement votre voile, en vérifiant que l'ensemble des suspentes est bien clair. En cas de doutes ou de problèmes, reposez l'aile doucement, enlevez les noeuds et recommencez.

G-2-3 - Envol

La Bird prends progressivement votre poids en charge. Accélérez jusqu'à l'envol complet.



G-2-4 - Vol en ligne droite, débattement au commande et action sur l'accélérateur

Bras haut, votre vitesse va être proche de 39 km/h.

La plage de débattement des commandes de votre BIRD est particulièrement importante, de l'ordre de 60 cm. Le décrochage ne s'obtient qu'avec les deux commandes bien enfoncées, un effort croissant vous prévient que ce phénomène est proche. La vitesse de décrochage se situe vers 25 km/h.

La meilleure finesse s'obtient avec un peu d'action sur l'accélérateur aux environs de 40 à 42 km/h.

La vitesse maximum se stabilisera au environ de 50 - 51 km/h accélérateur poussé à fond avec un débattement de 10 cm. Attention votre voile sera plus sensible à la fermeture.

G-2-5 - Mise en virage et sortie de courbe

La mise en virage s'effectue simplement par une action combinée commande plus inclinaison du pilote. Le débattement important vous surprendra peut être lors du premier vol, mais vous trouverez rapidement et naturellement vos marques. Lors de montée en thermique longues, nous vous conseillons de faire des « tours de freins » pour un meilleur confort de pilotage.

La sortie de courbe s'effectue par simple relevé ou inversion des commandes.

En cas de problèmes (rupture, blocage dans les élévateurs) avec les commandes, il est possible de piloter avec les élévateurs C. Tester cette manoeuvre préalablement en air calme pour "sentir" les débattements autorisés.

G-2-6 - Atterrissage

La BIRD ne requiert aucune manoeuvre particulière pour l'atterrissage. La finale et l'arrondi se gèrent en douceur.



G-3 - Manoeuvres spécifiques

G-3-1 - Méthodes de descente rapide

G-3-1-a - Oreilles

- Les oreilles se font avec l'aide de l'élévateur A' dédié à cette utilisation. Prendre les élévateurs au niveau des maillons et les descendre de leur longueur, soit l'un après l'autre, soit simultanément. Idem pour la ré-ouverture qui peut se faire par relâchement des élévateurs, soit simultanément, soit l'une après l'autre. Nous recommandons cette deuxième méthode.
- Si vous faites des grandes oreilles, en tirant en deux temps les élévateurs pour les descendre plus bas et fermer plus de bord d'attaque, il est recommandé d'utiliser en même temps l'accélérateur, pour éviter les risques de décrochage.
- Une fois les élévateurs relâchés, la ré-ouverture se fait d'elle-même, de manière temporisée, entre 2 et 4 secondes en moyenne, selon l'aérogologie.

G-3-1-b - Virages à 360 °

- 360 engagés. Lors de virage en 360 degrés engagés, vous allez obtenir une vitesse verticale de l'ordre de 13 m/s tout en étant bien centrifugé dans votre sellette. La voile ressort d'elle-même au relevé de main, nous vous conseillons de dissiper l'énergie sur un tour ou plus.
- 360 ° Plus Oreille extérieure. Nous préconisons au pilotes qui ne supportent pas cette figure, mais qui veulent descendre assez vite, de réaliser une oreille extérieure au virage, une fois celui-ci engagé. La voile va tourner moins vite, mais s'enfoncer avec une vitesse verticale encore importante : la manoeuvre est plus « confortable ».

G-3-1-c - Descente au B

- La descente au B est réalisable. Prendre les élévateurs B au niveau des maillons et tirer dessus symétriquement. La voile va s'arrêter, se « casser » en deux suivant l'envergure et sa vitesse verticale va augmenter au environs de 6 à 8 m/s. Sa stabilité durant la manoeuvre va beaucoup dépendre des conditions aérogologiques. Pour reprendre un vol normal, relâcher simultanément les deux élévateurs. La voile va faire une abattée et reprendre son vol normal.



G-3-2 - Voltige

La BIRD n'a pas été pensée pour réaliser des figures de voltige, ne pas l'utiliser à cet usage.

G-3-3 - Sortie du domaine de vol - Configurations anormales involontaires

Dans la majorité des cas de sortie du domaine de vol, la BIRD va revenir en configuration de vol d'elle même. Pensez surtout à maintenir votre cap et ne pas sur-piloter. Un stage de pilotage en milieu aménagé vous permettra de mieux connaître les réactions de votre BIRD.

Un des principes de base est : NE JAMAIS REMONTER LES MAINS RAPIDEMENT...

G-3-3-a - Décrochage intempestif

Maintenez les mains jusqu'à stabilisation de la voile au dessus de vous. Puis remontez les mains doucement, pour lui permettre de reprendre de la vitesse et accompagnez l'abattée.

G-3-3-b - Phase parachutale

Situation transitoire entre le vol et le décrochage. Le pilote à la sensation de ne pas avancer... En général un simple relevé des mains suffit à lui redonner de la vitesse. Eventuellement pousser sur les élevateurs A vers l'avant ou incliner la voile à la sellette peut accélérer le processus de reprise de vitesse.

G-3-3-c - Fermeture frontale

Ce type d'incident ne peut arriver que lors de conditions aérologiques particulièrement violentes, ou lors de l'utilisation de l'accélérateur dans des conditions fortes. L'aile va se ré-ouvrir toute seule et repartir avec une abattée de moins de 30°. Accompagnez la en sortie d'abattée.

G-3-3-d - Fermetures asymétriques



En condition thermique, ou lors de cisaillement dans du vol dynamique ce type de fermeture arrive lorsque le pilote ne l'anticipe pas. Maintenez votre appuis sellette du coté encore ouvert pour garder votre cap. Votre BIRD va se re-ouvrir progressivement, sans rotation excessive.

G-3-3-e - Mise en vrille

Situation due généralement à un virage en sous vitesse, qui entraine le décrochage de l'aile intérieure au virage. Il faut redonner de la vitesse à la voile qui va reprendre d'elle même son vol lorsque vous remonterez les mains.

G-3-3-f - Cravates

La cravate arrive lorsqu'un bout d'aile se coince dans les suspentes à la suite d'une fermeture. La manoeuvre de ré-ouverture consiste à tirer sur la suspente du stabilo située à l'extérieur de l'élévateur B de couleur Orange pour descendre le bout d'aile et le dégager du suspentage. Pendant la manoeuvre, maintenez votre cap avec le corps en contrant l'éventuelle rotation. Surveillez votre environnement pour éviter les collisions avec d'autres pilotes ou le relief.

Si vous n'arrivez pas à décoincer la cravate, prenez le cap sur l'atterrissage le plus proche en conservant toujours le maximum de vitesse.

G-3-3-g - Noeuds dans les suspentes

Un noeuds dans les suspente résulte toujours d'une mauvaise préparation et d'un mauvais contrôle lors du gonflage de l'aile. Si vous vous rendez compte de sa présence lors du gonflage ou de l'envol, stoppez tout si cela est possible. Si vous vous en apercevez en vol, si vous avez la place, essayez de le défaire en agissant sur les suspentes situées à coté de celle ou est le noeuds. Si il reste en place, dirigez vous rapidement à l'atterrissage.

G-3-3-h - Pilotage sans les commandes

En cas de rupture ou de coincement d'une commande, vous allez devoir piloter votre voile en agissant sur les élévateurs C. Nous vous conseillons de vous entraîner à cette manoeuvre en air calme, pour ressentir la différence d'effort et de débattement nécessaire pour contrôler l'aile.



G-3-3-i - Sur pilotage

La majorité des accidents de parapente sont dus à un enchainement d'incident provoqués par le sur-pilotage. On entend par là, le fait d'avoir des réactions, soit trop importantes en débattement, soit décalées dans le timing des manoeuvres. Votre pilotage doit toujours être le plus doux et le mieux dosé possible. Votre aile possède une inertie et un temps de réponse à vos actions. Apprenez à les ressentir pour mieux piloter.

Nous vous conseillons de consulter les rapports d'homologation qui sont disponibles sur notre site.

H - ENTRETIEN

Le choix des matériaux a été effectué pour vous garantir la meilleure durabilité de votre BIRD.

Il vous appartient cependant d'en prendre soin et de l'entretenir pour voler en toute sécurité le plus longtemps possible.

Profitez de chaque dépliage et pliage de votre voile pour examiner l'ensemble des suspentes et du tissu pour vérifier que rien n'est détérioré.

H-1 - Facteurs d'usure

Le premier facteur d'usure d'un parapente est l'interaction avec le sol : Tous les frottements, ragrages impacts et « branchages ». Chaque décollage compte autant que plusieurs heures de vol.

Le deuxième est le pliage, si il est mal fait : une voile pliée mouillée, froissée, compressée et stockée comme cela au chaud aura une durée de vie très courte.

H-2 - Pliage

Nous vous recommandons de plier votre voile bien sèche, par demi ailes en respectant la forme de l'intrados. Cela signifie que votre bord d'attaque doit reculer progressivement vers l'arrière, et le bord de fuite doit avancer. Profitez de chaque pliage pour vider tous les corps étrangers que vous avez pu embarquer lors du décollage : une trappe auto-vidieuse est placée sur les stabilos.

Utilisez le sac tube simple fournit avec et surtout ne la froissez pas, ne la compressez pas avec des sangles de serrage transversal.



La meilleure solution, si vous avez de la place, est de la conserver dans un « sac Pouf » sans la comprimer.

H-3 - En cas de salissures, nettoyez avec une éponge humide sans frotter et laisser sécher à l'ombre.

H-4 - Contrôle de la garde des commandes : Les cônes de frein de toutes les voiles raccourcissent dans le temps du fait de la faible charge qui leur est appliquée et de la nature des matériaux utilisés. Vérifiez régulièrement que vous avez une garde d'au moins 10 cm entre poignée dans les poulies et le début de l'effort quand vous baissez les mains.

H-5 - Contrôles périodiques :

Faites effectuer le premier contrôle par notre SAV officiel, au bout d'un an ou 100 vols. Nous prendrons en charge ce contrôle hors réparations et frais de ports. Faites ensuite un contrôle par un atelier, agréé par nous tous les ans ou 100 vols. Ces contrôles porteront au minimum sur l'état du tissu, le calage de l'aile et la résistance des suspentes.

H-6 - Réparations :

En cas d'accrocs mineurs vous pouvez poser une rustine autocollante. Faites réparer les dégâts plus importants par un professionnel agréé par nous.

H-7 - Joncs P14 :

Les Joncs Poly-composites P14 que nous avons développés peuvent se briser dans un cas : Si vous voulez les casser... Si vous pliez le jonc à un rayon de courbure inférieur à 23 mm, son âme va se briser. Ce cas n'arrive que si l'on cherche à le faire. Lors des pliages, le jonc, du fait de sa mémoire de forme, s'échappe toujours vers une position où il ne peut pas se casser. Si par le plus grand des hasards, un jonc se brise, il vous suffit de noter le numéro de la cloison et de le commander au SAV. Ils sont très faciles à remplacer.

H-8 - Recyclage : Votre parapente en fin de vie représente une quantité de matériaux nécessitant une action de recyclage. Contactez nous, ou notre SAV, pour les procédures à suivre pour recycler votre matériel.

H-9 - Le SAV officiel est effectué par HORIZON PARAPENTE SAS

Atelier :

3 rue des Orgueillous

34270 St Mathieu de Treviers - France

www.horizon-reparation.com

info@horizon-reparation.com

+33 (0)499 620 619

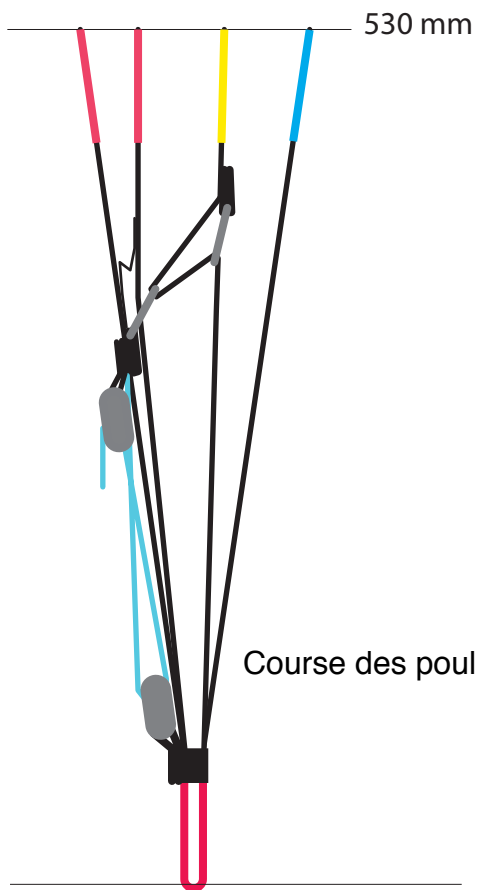
Vous trouverez dans les pages suivantes, toutes les données nécessaires à ces contrôles.



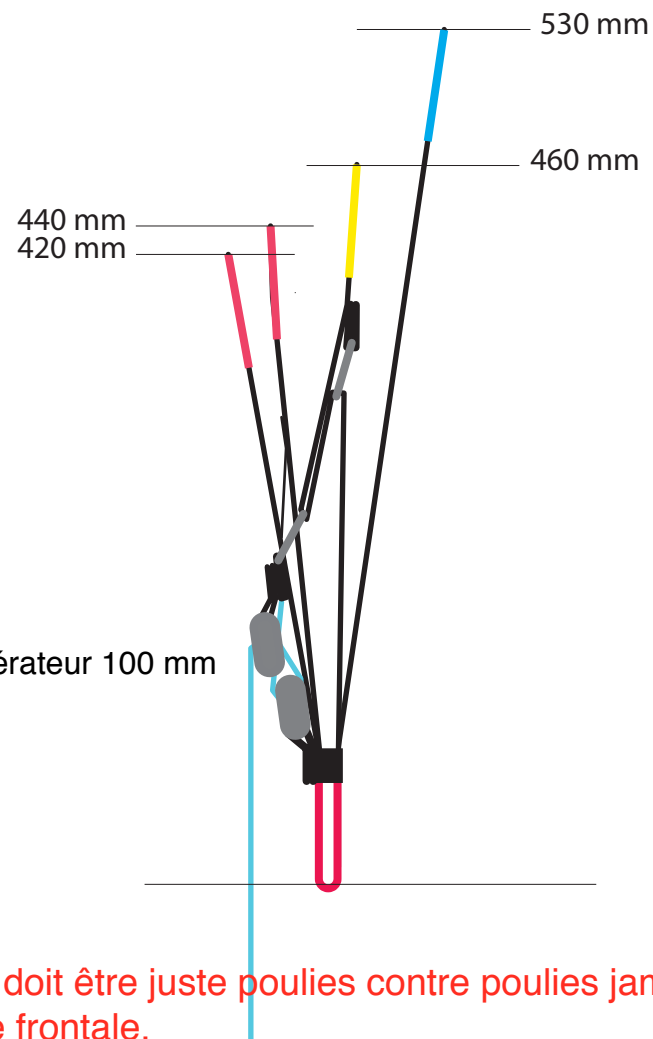
ELEVATEURS

Tolérance générale : +/- 5 mm

Position neutre



Position accélérée



Course des poulies d'accélérateur 100 mm

Attention : Le réglage du barreau d'accélérateur doit être juste poulies contre poulies jambes tendues à fond. Au delà vous risquez de provoquer une fermeture frontale.

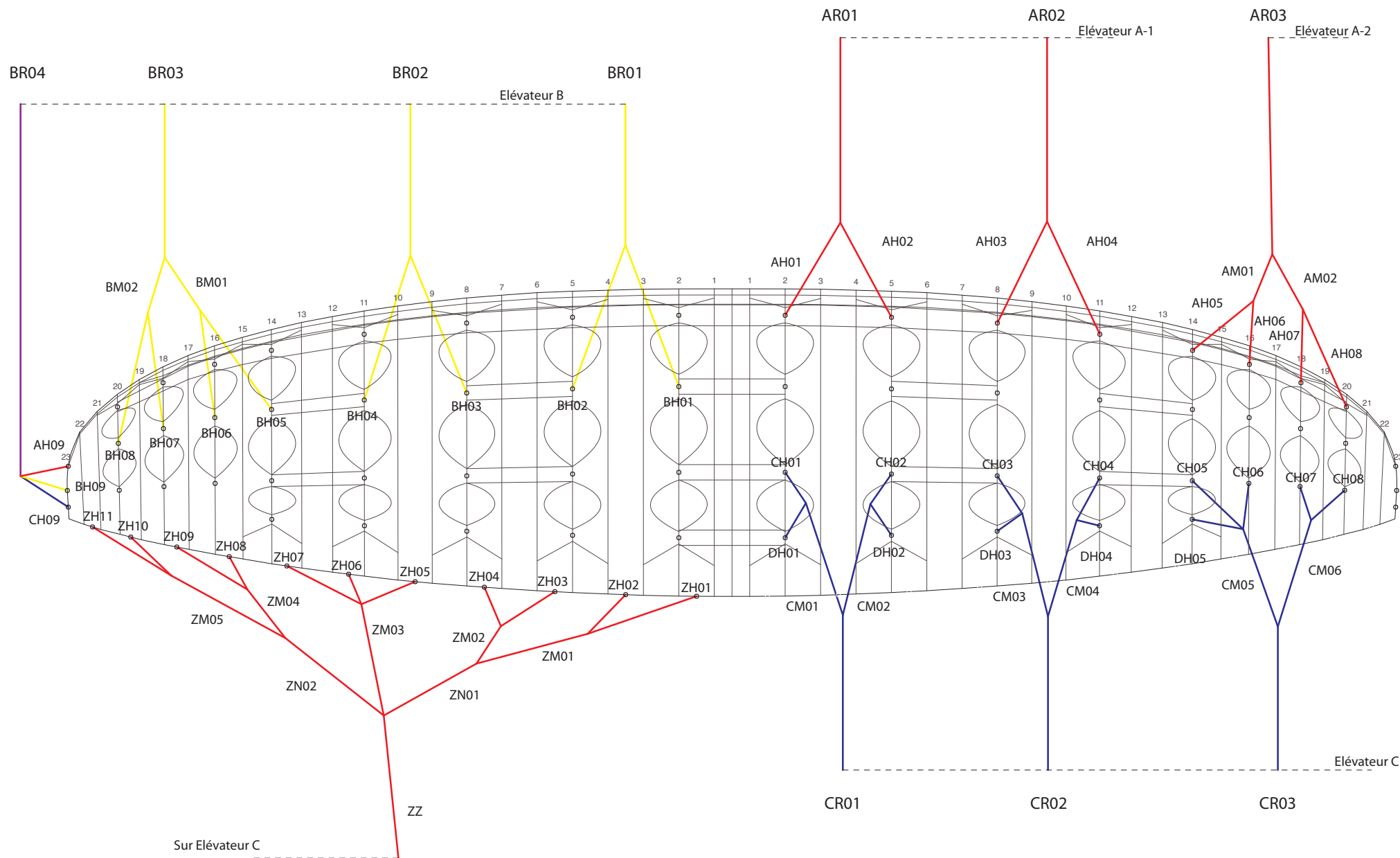


Tableau des mesures de calage BIRD S

Tableau des mesures de calage BIRD M

Mesures depuis les maillons jusqu'au tissus sous 5 daN.

Centre

A01 7315	B01 7245	C01 7340	D01 7505	Z01 7920
A02 7280	B02 7210	C02 7295	D02 7460	Z02 7705
A03 7240	B03 7165	C03 7270	D03 7395	Z03 7595
A04 7200	B04 7140	C04 7240	D04 7335	Z04 7595
A05 7120	B05 7080	C05 7130	D05 7205	Z05 7470
A06 6995	B06 6965	C06 7045		Z06 7385
A07 6895	B07 6865	C07 6930		Z07 7405
A08 6865	B08 6835	C08 6870		Z08 7390
A09 6435	B09 6410	C09 6455		Z09 7320
				Z10 7260
				Z11 7200

Tableau des mesures de calage BIRD L

Suspentes BIRD S en mm

Suspentes BIRD M en mm

AH01	2300	7850-080-RED	BH01	2230	7850-080-YELLOW	CH01	1130	7850-080-BLUE	DH01	1295	6843-080-BLUE	ZH01	1640	7850-080-RED
AH02	2265	7850-080-RED	BH02	2195	7850-080-YELLOW	CH02	1085	7850-080-BLUE	DH02	1250	6843-080-BLUE	ZH02	1425	7850-080-RED
AH03	2225	7850-080-RED	BH03	2150	7850-080-YELLOW	CH03	1060	7850-080-BLUE	DH03	1185	6843-080-BLUE	ZH03	1315	7850-080-RED
AH04	2185	7850-080-RED	BH04	2125	7850-080-YELLOW	CH04	1030	7850-080-BLUE	DH04	1125	6843-080-BLUE	ZH04	1315	7850-080-RED
AH05	905	7850-080-RED	BH05	865	7850-080-YELLOW	CH05	920	7850-080-BLUE	DH05	995	6843-080-BLUE	ZH05	1890	7850-080-RED
AH06	780	7850-080-RED	BH06	750	7850-080-YELLOW	CH06	835	7850-080-BLUE				ZH06	1805	7850-080-RED
AH07	680	7850-080-RED	BH07	650	7850-080-YELLOW	CH07	720	7850-080-BLUE				ZH07	1825	7850-080-RED
AH08	650	7850-080-RED	BH08	620	7850-080-YELLOW	CH08	660	7850-080-BLUE				ZH08	1010	7850-080-RED
AH09	925	7850-080-RED	BH09	900	7850-080-YELLOW	CH09	950	7850-080-BLUE				ZH09	940	7850-080-RED
												ZH10	880	7850-080-RED
AM01	1200	7850-080-RED	BM01	1200	7850-080-YELLOW	CM01	1200	6843-080-BLUE				ZH11	820	7850-080-RED
AM02	1200	7850-080-RED	BM02	1200	7850-080-YELLOW	CM02	1200	6843-080-BLUE				ZM01	1200	6843-080-RED
						CM03	1200	6843-080-BLUE				ZM02	1200	6843-080-RED
						CM04	1200	6843-080-BLUE				ZM03	3000	6843-080-RED
						CM05	1200	6843-080-BLUE				ZM04	1200	6843-080-RED
						CM06	1200	6843-080-BLUE				ZM05	1200	6843-080-RED
												ZN01	2500	6843-080-RED
AR01	5000	7343-230-RED	BR01	5000	7343-230-YELLOW	CR01	5000	7343-230-BLUE				ZN02	2500	6843-080-RED
AR02	5000	7343-230-RED	BR02	5000	7343-230-YELLOW	CR02	5000	7343-230-BLUE						
AR03	5000	7343-230-RED	BR03	5000	7343-230-YELLOW	CR03	5000	7343-230-BLUE				ZZ	2580	A10/N-300-RED
			BR04	5500	7343-140-ORANGE									

Suspentes BIRD L en mm

Sticker Homologation EN BIRD M

Sticker Homologation LTF BIRD M

Dimensions des sellettes utilisées lors de l'homologation :

BIRD M

PTV (poids total en vol)	< 80 kg	80 kg -	100 kg > 100 kg
Largeur entre mousquetons	(40 ± 2) cm	(44 ± 2) cm	(48 ± 2) cm
Hauteur assise mousquetons	(40 ± 1) cm	(42 ± 1) cm	(44 ± 1) cm

Les Parapentes TREKKING sont présentés à l'homologation par :

HIGLIDER SAS

36 Le Grand Claus 34270 St Mathieu de Treviers France

www.trekking-parapentes.fr