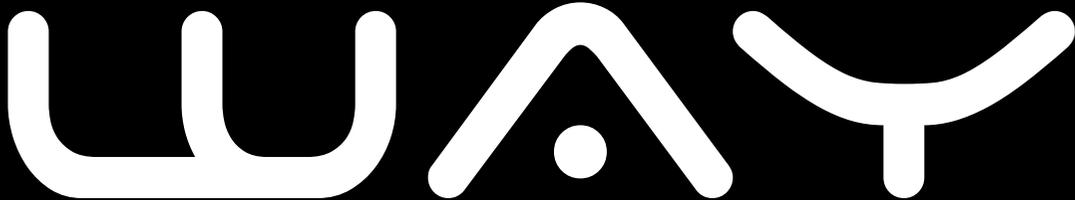


MANUEL D'UTILISATION & DONNÉES TECHNIQUES



BEYOND REALITY

Cosy 2

Table des matières

Données techniques	15
Matériaux	17
Données suspentes Cosy 2 22m	18
Données suspentes Cosy 2 24m	19
Données suspentes Cosy 2 26m	20
Données suspentes Cosy 2 28m	21
Longueurs totales suspentes	22
Longueurs totales suspentes (2)	23
Données techniques matériaux suspentes	24

Bienvenue

Bienvenue chez Way Gliders ! Merci d'avoir choisi une voile Way et de nous donner votre confiance.

Nous espérons que vous vivrez des aventures inoubliables dans les airs avec notre Cosy 2. La Cosy 2 rime avec confort, efficacité et innovation. Son but est de vous offrir un maximum de plaisir à chaque vol.

Ce manuel contient des informations importantes concernant l'utilisation de votre parapente. Il vous permet également de vous familiariser avec les caractéristiques principales de votre nouvelle voile. Il est fortement recommandé de lire attentivement ce manuel avant votre premier vol avec l'aile. Your Way: becoming a pilot! Ce qui compte c'est de voler.

Seules les autorités de régulation de l'activité des pays respectifs peuvent déterminer la compétence du pilote. Les informations contenues dans ce manuel sont fournies afin de vous prévenir des situations de vol défavorables et des dangers potentiels.

Des blessures graves voire irréversibles peuvent être entraînées par une mauvaise utilisation de l'équipement. Seul le pilote devra assumer la responsabilité d'un mauvais usage du matériel.

Nous vous souhaitons de nombreuses et d'inoubliables heures de vol en tout sécurité.

L'équipe Way Gliders





Le pilote de la Cosy 2

L'objectif de la voile Cosy 2, c'est la progression et l'évolution personnelle du pilote. Homologuée B, elle se destine aux pilotes visant la progression, désirant toujours plus de performance. Cette voile B, grâce à sa grande polyvalence, saura transporter son pilote dans un esprit de liberté, d'aventure et de sport. Elle a été conçue pour tous les pilotes, quel que soit le niveau. Même les pilotes en formation peuvent l'utiliser avec aisance.

Homologation

La Cosy 2 répond à toutes les exigences de la norme européenne dans sa catégorie.

Toutes les tailles ont passé les tests en charge, au choc et en vol avec succès.

-L'aile a une sécurité passive élevée et des caractéristiques de vol très tolérantes

-Lors du test en charge, la voile a su répondre avec succès à l'exigence de résistance aux 8G de force de traction.

-Lors du test au choc, il a été démontré que la voile est capable de résister à 1000 daN sur une mise en charge instantanée.

Comportement en vol

Des ajustements ont été faits au bout d'énormément d'heures de test en vol. Le but était d'obtenir des performances maximales. C'est une voile qui transmet suffisamment d'informations de manière confortable pour que le pilote puisse se concentrer sur les sensations. C'est une aile solide et stable possédant une glisse fluide et efficace.

Technologies

Joncs en Nitinol

Les ailes Way sont déjà passées à l'étape suivante en optant pour des joncs en Nitinol, un alliage de titane-nickel utilisé dans le radiomodélisme. Le résultat : Un bord d'attaque toujours propre et tendu même aux faibles angles d'incidence. La robustesse s'en voit également améliorée, ainsi que la durabilité de la structure. Bien que plus coûteuse, nous avons opté pour le Nitinol pour vous proposer la meilleure expérience de vol libre.

Bord d'attaque en nez de requin

Cette technologie améliorant dramatiquement la solidité du bord d'attaque en cas de baisse d'incidence brutale retarde les fermetures et augmente la stabilité en vol accéléré. Nous avons surpassé ce qui était possible grâce à de l'imagerie 3D couplée à une connaissance plus pointue que jamais des résistances mécaniques. La maîtrise de la voilerie a été poussée au niveau suivant.

Le résultat est également plus esthétique, avec un bord d'attaque propre et tendu en toutes circonstances.

Résistance optimale du tissu

Nous ne faisons pas d'économies sur les matériaux, il en est de même pour le tissu. Il s'agit d'un tissu haut de gamme Porcher et Dominico Tex conçu dans des bureaux d'études de haut niveau avec des logiciels à la pointe. Sur une aile Way, la tension se fait toujours dans le sens de la trame du tissu, et nous évitons toute tension en diagonal afin d'éviter toute élasticité. Le résultat : une déformation minimale et une durabilité maximale. Votre aile Way durera plus longtemps.

L'accélérateur est un moyen d'accélération temporaire qui change l'inclinaison du profil. Le système d'accélération se met en marche lorsque l'on pousse avec les pieds sur la barre d'accélération, qui est fournie avec l'équipement. Le système de vitesse utilise un système d'action / réaction. Lorsque la barre d'accélération est poussée par le pilote, la Cosy 2 accélère. La vitesse peut être réglée en faisant varier la pression sur cette barre. Une fois que la pression sur la barre est relâchée, l'aile revient à sa vitesse de base, à la position neutre. Le pilote peut mettre une pression sur la barre quand il le souhaite tout au long du vol. En position neutre, l'aile vole à la vitesse standard et a un taux de chute mini.

C'est le pilote qui devra installer l'accélérateur. La plupart des sellettes possèdent déjà un système d'accélération installé. Il faudra donc raccorder l'accélérateur à ce système et ajuster la longueur.

La livraison de la Cosy 2 comprend une série d'accessoires importants permettant un usage, un transport et un stockage correct de votre parapente.

-Un sac de compression à fermeture éclair pour protéger l'aile pendant le stockage et le transport. Notre système de compression permet de rentrer l'aile dans les plus petites sellettes réversibles.

-Une sangle de compression qui va comprimer le sac intérieur pour réduire son volume et gagner de l'espace.

-Un kit de réparation comprenant une feuille d'autocollant Rispstop de la même couleur que la voile.

Afin de déballer votre Cosy 2 de la manière la plus efficace possible, il est recommandé de déballer et de connecter votre parapente sur une pente écolo, ou alors sur une surface plate sans obstacle et sans vent.

Après avoir sorti le parapente du sac à dos, ouvrez-le et étalez-le avec les suspentes sur l'intrados. Il faut positionner la voile comme si vous alliez la gonfler. Il est important de vérifier avant tout que la voile n'ait pas d'anomalie. Démêlez les sustentateurs des élévateurs A,B,C, les freins et les élévateurs correspondants. Veillez à ce qu'il n'y ait pas de noeuds.

Une fois que vous avez tout contrôlé et que les conditions météorologiques soient adaptées à une séance de gonflage au sol, gonflez la Cosy 2 autant de fois que nécessaire pour apprendre à connaître son comportement. Elle gonfle très facilement et en douceur. Le pilote doit faire très peu d'effort pour la faire gonfler.

Avec une toute petite pression sur la sellette, l'aile gonfle. Il ne faut pas fractionner les A sur tout l'ensemble de la phase de gonflage. Il faut plutôt se contenter d'accompagner la montée naturelle de l'aile.

Il faut utiliser correctement les freins afin de garder la voile au dessus de votre tête.

Selon l'homologation, la longueur des freins est ajustée en usine. En fonction du style de pilotage, il est possible d'ajuster la longueur des freins. Il vous est conseillé de voler tout d'abord quelques fois avec la longueur originale de freins pour apprendre à connaître le comportement de la Cosy 2. Si vous souhaitez changer la longueur de vos freins, il faut défaire le noeud, glisser la suspente à travers le noeud jusqu'à la longueur désirée, et ensuite resserrer le noeud fermement. Les deux lignes de freins doivent être symétriques. Cet ajustement devrait être fait par une personne expérimentée. Il ne faut surtout pas que cet ajustement freine la voile sans cesse. Les noeuds de chaise et de huit sont les plus utilisés.

Il est nécessaire de vérifier que les freins ne sont pas tirés lorsque l'accélérateur est utilisé, car lorsque vous accélérez, le bord de fuite s'élève. Il est nécessaire de garder en tête que lorsque la voile est accélérée, une action modérée voire forte sur les freins engendre un risque de fermeture frontale ou asymétrique.

Il faut que vous positionniez les élévateurs correctement sur les mousquetons. Ces derniers doivent être bien fermés. Il ne doit pas y avoir de twist.

La Cosy 2 est composée d'un harnais conforme à la norme EN1651 : 1999. La Cosy 2 peut donc s'adapter à la plupart des sellettes, y compris les sellettes cocon.

Des précautions doivent être prises lors du réglage de la sangle ventrale car l'écart entre les maillons influe la stabilité et le comportement de votre aile.

Il est conseillé d'ajuster la sangle ventrale de sorte à ce qu'il y ait 42 à 50 cm entre les mousquetons.

Même lors de conditions turbulentes, la voile absorbe tous les mouvements d'air et fait preuve d'une grande stabilité grâce à son haut degré de sécurité passive. La voile reste stable dans toutes les conditions météorologiques. Cependant, il est important que le pilote évolue dans des conditions aérologiques correspondant à son niveau de pilotage. C'est le pilote en soi qui assure la sécurité. Vous devrez toujours prendre les mesures nécessaires pour contrôler la voile éviter la fermeture de celle-ci. Cependant, vous ne devez pas la corriger trop longtemps car elle pourrait décrocher. Il faut, au bon moment, à chaque fois rétablir la vitesse requise.

Vous trouverez dans cette partie toutes les informations nécessaires pour savoir comment la Cosy 2 réagit face à chacune des manoeuvres testées:

La planification pré-vol est obligatoire même avant les petits vols. Cela permet d'éviter les erreurs de pilotage. Pour votre premier vol avec l'aile Cosy 2, nous vous recommandons de vous rendre sur votre site habituel. Avant de décoller, il faut effectuer un contrôle visuel de tout votre équipement avec l'aile complètement ouverte et les suspentes correctement démantelées et étalées.

Soyez certain que les conditions météorologiques soient adaptées à votre niveau.

Il est très facile de gonfler la Cosy 2, et cela ne demande pas beaucoup d'efforts. De plus, elle n'a pas tendance à dépasser. Elle est facile à contrôler par vent fort. Un vent de 25 à 30 km/h peut être considéré comme un vent fort.

Pour qu'il y ait un gonflage, un décollage et un vol dans de bonnes conditions, le positionnement de la voile est primordial. Il faut choisir l'endroit approprié en fonction de la direction et de la force du vent. Il faut faire en sorte de positionner la voile de manière arrondie.

À l'atterrissage, la Cosy 2 transforme la vitesse en sustentation en un bel arrondi. De plus, elle permet une marge d'erreur considérable. Faire un tour de frein pour augmenter l'efficacité du freinage n'est pas conseillé.

Peu de temps après l'atterrissage, il faut plier la voile comme suit:

Elle doit être pliée en accordéon, avec les renforts de bord à plat et les tiges flexibles empilées les unes au dessus des autres. L'aile ne doit pas être pliée de manière trop serrée pour éviter d'endommager le tissu et pour prolonger la vie de votre parapente.

- ▶ Malgré la stabilité de la Cosy 2, les turbulences pourraient **fermer la voile de manière asymétrique**. Ceci arrive lorsque le pilote n'anticipe pas une sous incidence asymétrique. Le pilote ressent une diminution de pression dans les commandes. Afin d'éviter la fermeture il faut donner de la tension sur le frein du côté qui va se fermer pour augmenter l'angle d'incidence. En cas de fermeture, dans un premier temps, la Cosy 2 réagira doucement. Pour rouvrir la voile, il faut déplacer le pied du corps sur le côté encore ouvert et la voile se rouvrira d'elle-même normalement. Dans le cas inverse, il faut freiner amplement du côté fermé puis rendre la main immédiatement. Ce mouvement peut être répété plusieurs fois. Il faut garder en tête de privilégier l'action sellette à l'action commande.
- ▶ La Cosy 2 est très tolérante avec les changements d'angle d'incidence. Dans des conditions turbulentes, une **fermeture symétrique** pourrait se produire, en entrant ou en sortant d'un thermique. Une fermeture symétrique frontale se regonfle toute seule, mais le pilote peut freiner symétriquement et énergiquement. Puis le pilote doit relâcher les freins immédiatement pour que la voile retrouve sa vitesse optimale.

- ▶ La **situation de décrochage** est peu probable avec la Cosy 2 en vol normal. C'est lorsque vous volez à très basse vitesse, en sur-pilotage en conditions turbulente que cet incident peut arriver. Pour provoquer un décrochage complet, il faut freiner symétriquement pour que l'aile vole à sa vitesse minimale, ensuite il faut continuer à freiner à 100% et garder les mains dans cette position. La voile va ensuite basculer en arrière, et par effet pendulaire se positionner à la verticale du pilote avec une abatée préalable, dont l'ampleur dépend de la façon dont la manoeuvre aura été effectuée. Lorsque vous entrez en décrochage, remontez les freins jusqu'à atteindre le point intermédiaire de la course totale du frein. L'aile va abattre rapidement vers l'avant et peut atteindre un point en dessous du pilote. Il est alors nécessaire de contrôler cette abatée par une temporisation marquée et efficace. Il faut maintenir la pression de freinage jusqu'à ce que l'aile revienne à sa position de vol normal. Pour retourner au vol normal, il faut lâcher progressivement et symétriquement les freins pour que la voile reprenne de la vitesse dans une abatée. La voile va réagir de façon à ce qu'elle plonge en avant et à ce moment là, il ne faut pas sur-piloter car elle doit reprendre de la vitesse pour sortir du décrochage.

Un entretien soigneux de votre voile est nécessaire pour un bon rendement.

Une vérification est obligatoire avant chaque vol. Il est nécessaire d'être soigneux à l'égard de votre équipement.

Un impact du bord d'attaque contre une surface dure peut endommager le tissu et la structure de la voile. Le bord d'attaque doit faire l'objet de contrôles précis et minutieux. En cas de salissure, nettoyez le tissu et les lignes avec un chiffon humide uniquement avec de l'eau. N'utilisez pas de produit chimique sur le tissu. Si la voile est humide, ne la laissez pas sécher à la lumière du soleil qui peut provoquer un vieillissement prématuré. Il faut placer la voile dans un endroit sec, pas de la lumière du soleil. S'il y a une accumulation de sable dans l'aile, retirez tout le sable avant de la plier et de la mettre dans son sac.

Il est également important de la stocker correctement. Stockez la voile dans un endroit sec et frais, loin des produits chimiques, des huiles et des rongeurs. Ne la laissez pas dans le coffre d'une voiture car la voile risque de chauffer rapidement.

Concernant le pliage, il est nécessaire que l'aile soit correctement pliée et emballée. Lorsque vous n'utilisez pas la voile pendant un long moment, il est préférable qu'elle soit stockée de façon lâche, sans contact direct avec le sol.

Comme toutes les voiles, votre Cosy 2 doit être régulièrement contrôlée dans un atelier de contrôle toutes les 100 heures d'utilisation ou tous les deux ans.

Toute petite réparation ou modification apportée à votre voile devrait être vérifiée par des professionnels.

- ▶ Il est important de garder en tête que la plupart des incidents de vol sont causés par des erreurs de la part des pilotes. Le **sur-pilotage mène à des situations de vol critiques**. La Lacy est conçue pour restaurer le vol normal d'elle-même. Il faut donc la laisser voler.
- ▶ La **vrille à plat** est hors du comportement de la Cosy 2. Mais certaines actions du pilote peuvent être à l'origine de cette configuration. Essayer de tourner quand l'aile vole aux basses vitesses provoque cet incident. Dans ce cas, il faut restaurer le vent relatif sur le profil. Il faut réduire progressivement la pression sur les freins pour que la voile reprenne de la vitesse. La réaction attendue est une abatée avec une amorce de virage inférieur à 360° avant le retour au vol normal.
- ▶ La **cravate** peut se produire chez la Cosy 2 après une fermeture asymétrique, lorsque l'extrémité de l'aile est coincée entre les suspentes. Cela peut rapidement entraîner une mise en virage de l'aile. Les manœuvres à utiliser sont les mêmes que celles appliquées dans le cas d'une fermeture asymétrique. Il faut contrôler le cap en appliquant une tension sur le côté opposé et un transfert de poids. Ensuite, il faut tirer sur la ligne de stabilo (ligne de couleur différente située sur la position extérieure sur les élévateurs B) pour défaire la cravate. Si cela ne fonctionne que moyennement, il est recommandé au pilote de se diriger vers l'atterrissage le plus proche en contrôlant la direction grâce au transfert de poids et l'utilisation du frein opposé du côté emmêlé.

Il est nécessaire de vérifier les suspentes avant chaque vol afin d'éviter les noeuds. Ne décollez surtout pas si vous avez remarqué un noeud.

Si vous avez décollé avec un noeud, il faudra prendre des précautions afin d'éviter tout incident. Vous devrez vous pencher de l'autre côté du noeud et en même temps freiner du même côté que le noeud. Ainsi, vous pourrez tirer au frein et voir si le noeud se défait. Vous pouvez également essayer de trouver la suspente emmêlée et tenter de défaire le noeud en tirant dessus. Évitez également les freinages trop brusques lorsqu'il y a un noeud car cela peut entraîner un décrochage.

Garantie

La Cosy 2 volera de manière stable dans toutes ses plages de vitesse. L'accélérateur est fortement utilisé en compétition. Il est donc recommandé de vous entraîner de manière régulière à manier l'accélérateur pour bien pouvoir ressentir votre voile. Il est fortement déconseillé d'utiliser l'accélérateur près d'un relief ou dans des fortes turbulences.

Il faut manier l'accélérateur de manière active et en douceur. Le pilotage actif est défini comme le pilotage dans lequel le pilote dose ses mouvements lorsqu'il cesse de pousser l'accélérateur et dans lequel il équilibre le mouvement par la traction sur les lignes de freins. Lors de l'accélération, le profil de la voile devient plus sensible aux turbulences et donc le risque de fermeture frontale augmente. Si une diminution de pression est ressentie, il convient de relâcher l'accélérateur et mettre un peu de pression sur les freins pour augmenter l'incidence du profil.

Cet équipement et tous ses composants sont garantis pendant 2 ans pour tout vice de fabrication. La garantie ne couvre pas les dégâts liés à un mauvais usage ou à une utilisation anormal du matériel.

Il est nécessaire de savoir comment descendre et perdre de l'altitude dans plusieurs circonstances. La méthode de perte d'altitude dépend de la situation de vol. Il est recommandé d'apprendre les différentes méthodes à l'aide d'un pilote expert.

- ▶ Une **première technique de descente** serait la technique des « **grandes oreilles** ». Avec cette manoeuvre, vous atteignez -3 à -4 mètres par seconde. La vitesse diminue de 3 à 5km/h.
- ▶ Sur chaque élévateur, prenez la suspente la plus à l'extérieur et tirez-les simultanément vers l'extérieur et vers le bas.
- ▶ Gardez les oreilles tirées vers l'extérieur jusqu'à ce que vous ayez perdu l'altitude souhaité.
- ▶ Pour retrouver la vitesse et l'angle d'incidence correct, accélérez à nouveau une fois les oreilles tirées.
- ▶ Pour gonfler les bouts d'ailes, lâchez les suspentes. Si ils ne se gonflent pas, tirez sur un frein, puis sur l'autre.
- ▶ Il faut faire attention à ne pas freiner en faisant la technique des oreilles car cela peut provoquer le décrochage.

- ▶ Une **deuxième technique de descente** serait « **faire les B** ». C'est une manoeuvre durant laquelle, vous n'avez plus de contrôle sur la voile car elle s'arrête de voler et car elle entre dans une phase de parachutage.
- ▶ Prenez les élévateurs situés juste en-dessous des maillons, puis tirez-les vers le bas et les garder dans cette position. Cette manoeuvre nécessite un effort assez important dans la mesure où il faut tirer fortement pour commencer à déformer le profil. Il faut maintenir cette traction et ne pas relâcher les élévateurs.
- ▶ La vitesse verticale est à -6 voire -8 mètres par seconde.
- ▶ Pour arrêter cette manoeuvre, relâchez simultanément les deux élévateurs de manière rapide et sèche, puis vous retrouverez un vol normal.

- ▶ La **troisième technique de perte de hauteur** s'appelle « **360 degrés** ». Cette manoeuvre est une des plus efficace mais elle demande beaucoup d'entraînement à grande altitude puisqu'elle peut réorienter le pilote. Avec cette manoeuvre, la voile va prendre de la vitesse et donc des G. Il va falloir apprendre à résister à ces G.
- ▶ Appuyez tout d'abord votre poids d'un des cotés de la sellette puis freinez du même côté. Vous pouvez si vous le souhaitez régler l'intensité du virage en freinant un peu à l'extérieur du virage. Le parapente peut descendre à -20 mètres par seconde, ce qui est l'équivalent de 70 km/h en vitesse verticale !
- ▶ Afin de sortir de la manoeuvre, relâchez progressivement le frein intérieur du virage. Freinez en même temps brièvement et appuyez le poids vers l'extérieur du virage. Cela doit être dosé et stoppé quand la voile commence à sortir du virage. La voile risque d'y avoir des mouvements pendulaires et une abatée latérale.

- ➔ Une dernière technique serait la descente douce. Effectuez cette manoeuvre lorsque vous n'êtes pas du tout pressé pour descendre. Le but est de localiser les zones de descendance et de se placer en tournant comme dans un thermique.
- ➔ Il ne faut pas chercher à descendre dans des conditions turbulentes. Le mieux est de vous éloigner des turbulences et de chercher des

- ➔ Une **dernière technique** serait la **descente douce**. Effectuez cette manoeuvre lorsque vous n'êtes pas du tout pressé pour descendre. Le but est de localiser les zones de descendance et de se placer en tournant comme dans un thermique.
- ➔ Il ne faut pas chercher à descendre dans des conditions turbulentes. Le mieux est de vous éloigner des turbulences et de chercher des zones où les conditions sont saines, pour vous poser en douceur et en toute sécurité.

Pratiques spéciales

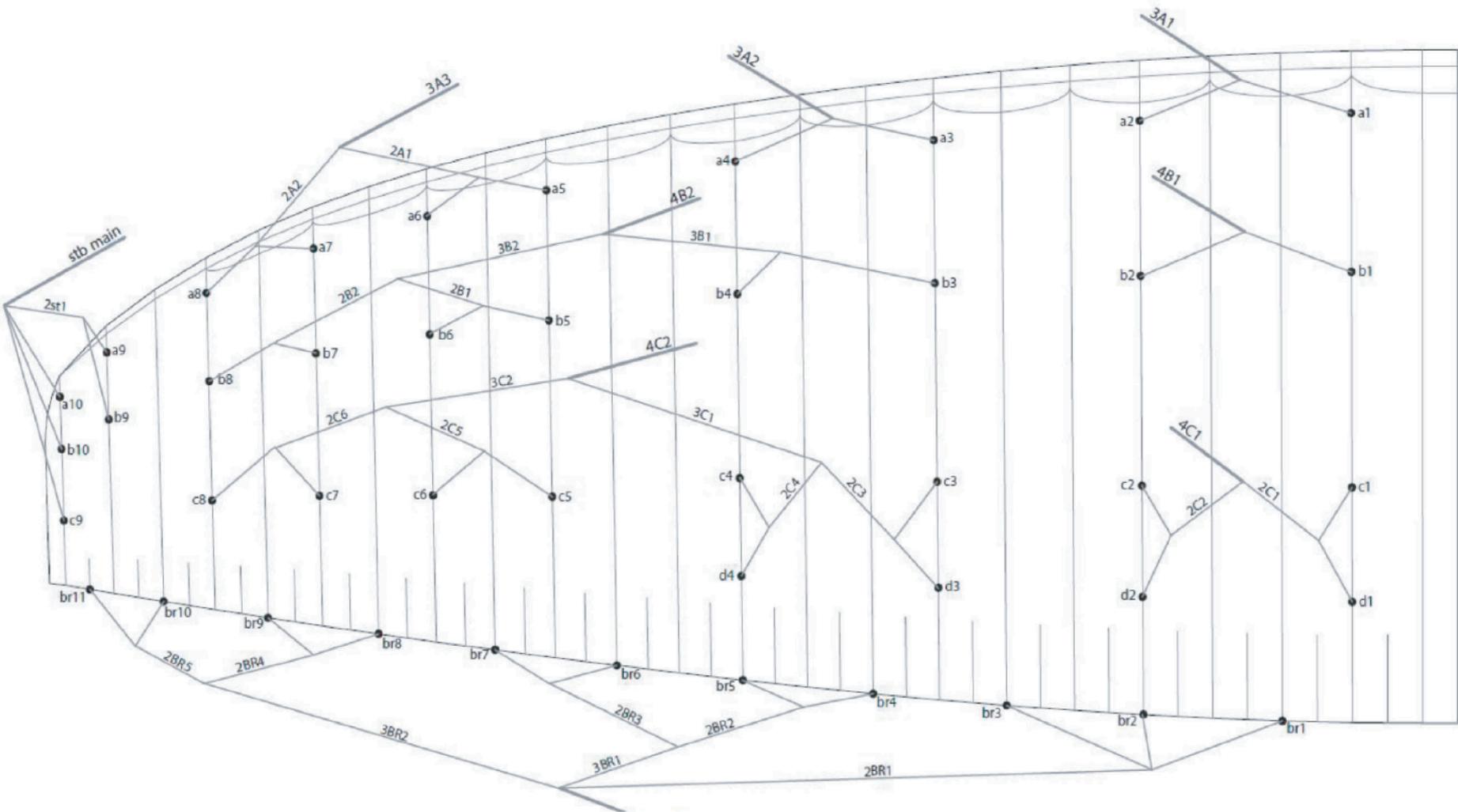
L'**utilisation au treuil** n'est pas un problème pour la Cosy 2. Le matériel de treillage doit être utilisé par des pilotes experts. La voile doit être gonflée de la même manière qu'en vol normal. En début de treillage, pensez à travailler sur un débattement court s'il y a nécessité de se réaligner. La correction à la commande doit se faire de manière très douce puisque la voile est proche de sa vitesse de décrochage. Ceci évite l'augmentation du couple à cabrer.

En ce qui concerne le **vol acrobatique**, il n'y a pas de contre indication à cette pratique. En Effet la Cosy 2 passe bien la SAT, l'hélico ou les wing overs. Toutefois cette pratique mène à des forces centrifuges de 4 à 5 G. Pour apprendre les manoeuvres d'acro, il faudrait prendre des cours au dessus de l'eau avec la supervision d'un expert. Si vous faites ce genre de pratique, qui mène a la rapide usure du matériel, il est conseillé de faire réviser les suspentes tous les 6 mois.

Données techniques

			22	24	26	28
ALVÉOLES	NOMBRE		47	47	47	47
ALLONGEMENT	À PLAT		5,3	5,3	5,3	5,3
	PROJETÉE		3,98	3,98	3,98	3,98
SURFACE	À PLAT	M2	22	24	26	28
	PROJETÉE	M2	18,76	20,47	22,17	23,88
CORDE	ENVERGURE	M	2,54	2,66	2,76	2,87
SUSPENTES	TOTAL	M	218	228	238	247
	PRINCIPAL		2/1/3/2	2/1/3/2	2/1/3/2	2/1/3/2
ÉLÉVATEURS	NOMBRE	3+1	A/A'/B/C	A/A'/B/C	A/A'/B/C	A/A'/B/C
	ACCELERATEUR	MM	130	130	130	130
POIDS TOTAL VOLANT	MIN-MAX	KG	60-80	70-92	82-105	95-120
POIDS TOTAL VOLANT ÉTENDU	MIN-MAX	KG	60-95	70-105	82-120	-
POIDS DE L'AILE		KG	4,3	4,6	4,9	5,2
HOMOLOGATION			B	B	B	B

Plan de suspentage



Materiaux

VOILERIE	MATERIAUX	FABRICANT
EXTRADOS	N20 DMF	DOMINICO TEX CO (KOREA)
INTRADOS	N20 DMF	DOMINICO TEX CO (KOREA)
PROFIL	30 DFM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
DIAGONALES	30 DFM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
POINT D'ATTACHE	LKI - 10	KOLON IND. (KOREA)
RENFORT DU POINT D'ATTACHE	W-420	D-P (GERMANY)
RENFORT DU BORD DE FUITE	MYLAR	D-P (GERMANY)
RENFORT CLOISONS	LTN-0.8 STICK	SPORTWARE CO.CHINA
FIL	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

SUSPENTAGE	MATERIAUX	FABRICANT
CASCADES SUPÉRIEURES	DC - 60	LIROS GMHB (GERMANY)
CASCADES SUPÉRIEURES	A-8000/U 50	EDELRID (GERMANY)
CASCADES SUPÉRIEURES	A-8000/U 70	EDELRID (GERMANY)
CASCADES SUPÉRIEURES	A-8000/U 130	EDELRID (GERMANY)
CASCADES INTERMÉDIAIRES	TNL - 80	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
CASCADES INTERMÉDIAIRES	TNL - 140	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
CASCADES INTERMÉDIAIRES	TNL - 220	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
CASCADES INTERMÉDIAIRES	A-8000/U 50	EDELRID (GERMANY)
CASCADES PRINCIPALES	TNL - 80	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
CASCADES PRINCIPALES	TNL - 280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
CASCADES PRINCIPALES FREIN	TNL - 280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
FIL	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

ÉLÉVATEURS	MATERIAUX	FABRICANT
MATÉRIAU PRINCIPAL	WD103	COUSIN (FRANCE)
INDICATEUR DE COULEUR	210D	TECNI SANGLES (FRANCE)
FIL	V138	COATS (ENGLAND)
MAILLONS	MRI4	ANSUNG PRECISION (KOREA)
POULIE	ID018041	RONSTAN (AUSTRALIA)

Longueurs totales suspendes

Cosy 2 22

LONGUEURS TOTALES mm					
	A	B	C	D	br
1	6159	6059	6113	6228	6770
2	6103	6001	6061	6173	6569
3	6036	6005	6089	6195	6489
4	5959	5880	5944	6043	6434
5	5900	5817	5882		6269
6	5768	5727	5801		6202
7	5682	5692	5783		6242
8	5624	5688	5800		6196
9	5417	5395	5391		6067
10	5317	5319			5964
11					5950

LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS mm			
A	B	C	
470	470	470	NEUTRE
340	380	470	ACCÉLÉRÉE

Cosy 2 24

LONGUEURS TOTALES mm					
	A	B	C	D	br
1	6448	6347	6407	6526	7089
2	6392	6289	6355	6471	6880
3	6331	6298	6387	6498	6796
4	6251	6169	6237	6339	6741
5	6190	6106	6171		6569
6	6053	6012	6087		6501
7	5964	5976	6069		6544
8	5904	5973	6087		6498
9	5689	5665	5661		6363
10	5584	5586			6248
11					6246

LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS mm			
A	B	C	
470	470	470	NEUTRE
340	380	470	ACCÉLÉRÉE

Longueurs totales suspendes (2)

Cosy 2 26

LONGUEURS TOTALES mm					
	A	B	C	D	br
1	6739	6625	6689	6813	7394
2	6682	6567	6637	6758	7178
3	6612	6579	6671	6786	7092
4	6531	6447	6515	6622	7036
5	6470	6381	6449		6857
6	6327	6284	6362		6786
7	6236	6249	6344		6832
8	6173	6246	6363		6785
9	5948	5923	5919		6646
10	5839	5842			6534
11					6520

LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS mm			
A	B	C	
470	470	470	NEUTRE
340	380	470	ACCÉLÉRÉE

Cosy 2 28

LONGUEURS TOTALES mm					
	A	B	C	D	br
1	6986	6866	6935	7064	7671
2	6929	6808	6883	7009	7447
3	6885	6847	6947	7066	7359
4	6802	6710	6786	6897	7300
5	6739	6647	6716		7115
6	6591	6547	6626		7042
7	6497	6509	6608		7090
8	6433	6507	6628		7042
9	6168	6142	6113		6899
10	6031	6033			6783
11					6768

LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS mm			
A	B	C	
470	470	470	NEUTRE
340	380	470	ACCÉLÉRÉE

Données techniques matériaux suspendes

CODE MATERIAL		DC	A-8000/U	A-8000/U	A-8000/U	TNL	TNL	TNL	TNL
CODE CHARGE		060	050	070	130	080	140	220	280
DIAMETRE EN mm	Ø	0,6	0,5	0,7	0,9	1,1	1,4	1,6	1,8
MATERIEL AME		DYNEEMA	ARAMID	ARAMID	ARAMID	TECHNORA	TECHNORA	TECHNORA	TECHNORA
MATERIEL GAINE		NO	NO	NO	NO	POLYESTER	POLYESTER	POLYESTER	POLYESTER
POIDS METRIQUE G/M	TOTAL	0,24	0,3	0,4	0,8	1,1	1,2	1,6	2,7
CHARGE DE RUPTURE	MINIMUM	60	50	70	130	80	140	220	280
	MAXIMUM	84	59	78	144	92	160	250	320
RESISTANCE APRES									
5,000 CYCLES	TEST EN	74	26	39	88	36,7	76,1	114,2	134,7
DE FLEXION									
ALLONGEMENT A	5 DAN EN %		0,4	0,5	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2
	10 DAN EN %	0,43	0,7	0,7	0,6	0,5	0,3	0,3	0,3
	15 DAN EN %		1,1	1	0,8	0,7	0,5	0,5	0,4
	20 DAN EN %		1,5	1,3	0,9	1	0,6	0,6	0,4
	25 DAN EN %		1,9	1,5	1	1,3	0,8	0,7	0,5
	30 DAN EN %	1,2	3,3	2,8	1,8	2,3	1,5	1,2	0,9
	75 DAN EN %			3,7	3,1	2,8	2,3	1,8	1,3
	100 DAN EN %						2,7	2,2	1,7
	125 DAN EN %						3,2	2,7	2
	150 DAN EN %							3	2,3
	175 DAN EN %							3,3	2,7
200 DAN EN %							3,8	2,8	
250 DAN EN %									
ALLONGEMENT A LA CHARGE DE RUPTURE %		3,2	3,8	3,9	4	3	3,4	4	4,1

A	A'	B	C
3A1	3A3	4B1	4C1
3A2		4B2	4C2
		STB	



Way Gliders
Rid'Air SAS
ZI - Chemin Wegacker
68830 ODEREN - France
info@ridair.com
0972326262

Edité en 2022