



**OVERDRIVE** **1X**  
CONTROL & SECURITY SYSTEM WITH QUICKLOOP

**2015 USER MANUAL**

MANUEL D'UTILISATION DE LA BARRE DE CONTRÔLE

**CABRINHA** 



# ATTENTION

## ATTENTION

**N'UTILISEZ CE PRODUIT QU'APRÈS AVOIR LU ET ACCEPTÉ CES INSTRUCTIONS ET AVERTISSEMENTS POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ ET VOTRE PROTECTION. CES INFORMATIONS PEUVENT ÊTRE CHANGÉES À TOUT MOMENT. VEUILLEZ VISITER NOTRE SITE WEB [WWW.CABRINHAKITES.COM](http://WWW.CABRINHAKITES.COM) POUR VOUS INFORMER DE TOUTES LES MISES À JOUR COURANTES.**

**SI VOUS AVEZ MOINS DE 18 ANS, VOUS DEVEZ FAIRE LIRE CES AVERTISSEMENTS ET CES INSTRUCTIONS À VOS PARENTS OU TUTEURS ET NE DEVEZ UTILISER CE PRODUIT QUE SOUS L'ENCADREMENT ET LA SURVEILLANCE DE L'UNE DE CES PERSONNES ..**

L'utilisation de ce produit peut exposer l'utilisateur à de nombreux dangers et l'amener à prendre des risques tant inévitables qu'imprévisibles. Les fournisseurs de ce produit déclinent toute responsabilité en cas de dégâts matériels ou en cas de blessure corporelle occasionnée à la suite d'une utilisation non conforme aux avertissements et instructions fournis pour garantir votre sécurité, d'une utilisation abusive ou irresponsable de ce produit.

Le Kiteboard est un sport à risque. Les ailes gonflables, les lignes et systèmes de contrôle peuvent provoquer des accidents graves et sont à manier avec précaution. Nous vous conseillons vivement, surtout si vous êtes débutant, de prendre des cours dans une école homologuée. N'utilisez pas votre aile à proximité de lignes à haute tension, d'aéroports ou de rues, et éloignez-vous des gens et des obstacles. Choisissez toujours une zone de vol dégagée, renseignez-vous sur les conditions de vent et les prévisions météo, et soyez particulièrement vigilant par vents de terre. N'allez pas sur l'eau tant que vous ne maîtrisez à terre. Prenez le temps de vous familiariser avec son fonctionnement et n'oubliez pas que vous en êtes responsable. En période d'apprentissage, veillez à ne pas dépasser vos limites. Si vous avez l'intention d'aller à l'eau, mettez un gilet de sauvetage ou une aide à la flottabilité et ne restez pas en permanence attaché à votre aile. Cette aile ne doit en aucun cas être utilisée comme engin de vol ou coussin flottant.

# ATTENTION

## **RECOMMANDATION POUR LA PRATIQUE DU KITEBOARD :**

**Le Kiteboard est un sport varié, comprenant différentes disciplines et accessibles à différents niveaux de pratique. Comme tous les sports, il comprend des risques qui lui sont propres. Vous trouverez à suivre des points essentiels à ne pas oublier.**

- Le kiteboard est une activité À RISQUE et l'utilisation de matériel de kiteboard peut entraîner des dommages corporels graves ou la mort.
- Les blessures font partie des RISQUES INHÉRENTS à la pratique du kiteboard et la pratique de ce sport implique la reconnaissance de ces risques par le pratiquant.
- La pratique de ce sport par des enfants doit toujours s'effectuer sous la surveillance d'adultes.
- Il est fortement recommandé aux débutants de prendre des cours.
- Vérifiez TOUJOURS votre équipement avant d'aller sur l'eau. Assurez-vous que vos lignes, votre aile, vos boudins gonflables etc. sont en parfait état de fonctionnement.
- Si des pièces montrent des signes d'usure, réparez les ou changez les avant d'aller naviguer. Si vous avez des doutes sur l'usure de votre matériel, veuillez contacter votre revendeur Cabrinha le plus proche. Vous trouverez leurs coordonnées sur le site Internet [www.cabrinhakites.com](http://www.cabrinhakites.com)
- NE vous mettez JAMAIS dans une situation où la défaillance de l'une des parties de votre matériel mettrait en danger la vie d'autrui et où vous seriez dans l'incapacité de regagner le bord sans encombre et sans assistance.
- Assurez-vous de la conception, de la fabrication et de la provenance des pièces que vous utilisez.
- Prenez le temps d'étudier les conditions de navigation : état de la mer, marées, courants, conditions et prévisions météo, avant d'aller naviguer. Méfiez-vous des vents de terre et des vents de mer.
- Familiarisez-vous avec tout nouveau lieu de pratique avant d'aller naviguer. Renseignez-vous sur les dangers éventuels auprès des habitués.
- Faites attention aux autres usagers, notamment les baigneurs et les jeunes enfants. Assurez-vous que votre planche et votre ensemble (aile/barre/lignes) ne risquent pas de s'envoler et contrôlez-les sur la plage comme sur l'eau.
- Portez un gilet de sauvetage ou de protection et selon les conditions, une combinaison néoprène ou un top qui vous protège des UV et du froid.
- Prévenez quelqu'un lorsque vous partez naviguer et ne naviguez jamais seul.
- Méfiez-vous des conditions car elles peuvent changer rapidement. Retournez toujours à terre si elles évoluent de manière significative. Ex. vent faiblissant ou forçant et formation de vagues.
- En période d'apprentissage, veillez à ne pas dépasser vos limites.
- Il est interdit d'apporter quelque modification que ce soit à ce produit.
- Ce produit est conçu et fabriqué pour la pratique du kiteboard sur l'eau ou sur neige.
- Conservez ces instructions pour toutes références ultérieures.
- Ce qui suit contient les principaux points de sécurité à se rappeler lorsque vous utilisez votre aile Cabrinha, associé à l'équipement de kiteboard pour une utilisation sur l'eau, sur la terre ou sur la neige.

# **ATTENTION**

## **RECOMMANDATIONS GÉNÉRALE SUR NEIGE:**

- Les points listés ci-dessous s'appliquent principalement à l'utilisation de ce produit sur la neige. Veuillez lire les paragraphes précédents même si vous avez l'intention d'employer ce produit uniquement sur la neige.
- Ces ailes sont prévues pour une utilisation sur la neige comme dispositif de traction à travers de grands champs de neige ouverts et sans obstacles.
- Ne pas essayer d'employer ces ailes comme dispositif de vol Ne pas employer ces ailes pour monter des crêtes, des falaises ou des pentes.
- Ne pas essayer de se lancer en l'air d'aucune façon, cela pouvant occasionner des chocs violents à l'atterrissage.
- Une attention extrême doit être prise lors de l'utilisation de ces ailes dans une région montagneuse, terrain escarpé ou glacier. Les conditions de vent dans ces secteurs étant très instables et pouvant changer de force et de direction sans prévenir.
- Ne jamais employer ce produit à proximité de lignes à haute tension, d'arbres ou d'autres obstacles. Le contact avec ces obstacles peut entraîner des dommages corporels graves ou la mort.
- Ne jamais s'attacher à aucun objet fixe ou mobile tel qu'un piquet, scooter des neiges, ou voiture tout en faisant voler votre aile.
- Gardez toujours le contrôle de votre planche et soyez capable de vous arrêter à tout moment et d'éviter les gens ou les obstacles.
- SNOWKITE: Les personnes se trouvant sous le vent ou en aval ont la priorité. Il y a de votre responsabilité de les éviter.
- SNOWBOARD: Les gens qui se trouvent en aval ont la priorité. Il y a de votre responsabilité de les éviter.
- Vous ne devez pas vous arrêter n'importe où et vous devez être visible.
- Lorsque vous démarrez ou que vous rejoignez d'autres personnes, regardez toujours au vent ou vers le haut des pistes et cédez le passage aux autres.
- Utilisez toujours des mécanismes pour éviter de perdre le contrôle de votre équipement (il ne doit ni vous échapper, ni dévaler seul la pente.)
- Tenez absolument compte de tous les panneaux et de tous les avertissements
- N'allez pas dans des zones fermées.
- SNOWBOARD: Avant d'utiliser un remonte-pente, vous devez savoir enclencher et désenclencher les fixations, et glisser en toute sécurité.
- N'utilisez jamais votre snowboard ou votre snowkite lorsque vous êtes fatigué ou que vous êtes sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue et plus généralement de toutes substances susceptibles de diminuer votre vigilance et votre attention.
- De neige et de planche à neige / snowkite conditions **VARIANT CONSTAMMENT** -- EVITER TOUTE l'homme fait des structures, des arbres, l'arbre-puits, pierres, débris, les variations de terrain ou des pentes, des avalanches domaines, de crevasses, falaises, les lignes électriques et de levage, les dangers de l'eau, les changements dans les surfaces de neige ou texture en raison de l'altitude et l'exposition au soleil, le vent change et les conditions météorologiques, et toutes autres conditions qui pourrait affecter votre capacité à bien contrôler votre planche à neige / snowkite.





## OVERDRIVE 1X AVEC QUICKLOOP

- 2 Introduction
- 3 Informations importantes
- 4 Force du vent, état de la mer, conditions météo
- 5 Évaluez votre niveau / spots de navigation
- 6 Entretien de l'aile
- 7 Savoir-vivre
- 8 Champ d'action
- 9 Positions de l'aile & zones de puissance

## VUE D'ENSEMBLE DU SYSTÈME DE CONTRÔLE

- 10 OVERDRIVE 1X avec Quickloop

## MONTAGE

- 11 Vérifiez la longueur de vos lignes
- 12 Régler la longueur des lignes
- 13 Connecter sous le vent de l'aile
- 14 Connecter au vent de l'aile

## FONCTIONNEMENT

- 15 Système de largage secondaire
- 16 Doigt de sécurité
- 18 Leash BYPASS
- 19 Système de réglage des avants
  
- 20 Ligne de sécurité
- 22 Réglage de la barre Overdrive
  
- 23 Pilotage
- 24 Pause
- 25 Décollage
- 26 Atterrissage
- 27 Redécollage
- 28 Réglage
- 29 Glossaire

# INTRODUCTION

---



Merci d'avoir choisi une aile Cabrinha et bienvenue dans l'univers du kiteboard. Le kiteboard attire des personnes de tous âges et de tous horizons et c'est incontestablement l'un des sports les plus exaltants du monde et qui en outre, jouit d'un engouement croissant.

## **ATTENTION:**

**Le Kiteboard peut s'avérer dangereux s'il n'est pas abordé avec prudence et nécessite de prendre quelques précautions. C'est pourquoi nous avons rédigé ce manuel. Il vous aidera à vous familiariser avec votre aile et à l'utiliser dans les meilleures conditions, pour votre sécurité et celles des autres. Il contient également des informations sur le montage et l'entretien de votre système de contrôle. Notez que seul un système de contrôle compatible avec votre aile Cabrinha vous apportera toute la sécurité et la performance que l'on associe aux ailes arquées comme celle-ci. Reportez-vous au site [www.cabrinhakites.com](http://www.cabrinhakites.com) pour la liste des ailes compatibles avec cette système de contrôle.**

Veuillez lire ce manuel attentivement et dans son intégralité avant de vous servir de votre aile. Ce manuel ne remplace en aucun cas un stage d'initiation suivi dans une école agréée. N'essayez pas d'aller naviguer sans formation préalable dans une école. Vous éviterez ainsi de prendre des risques inutiles et de mettre votre vie et celle des autres en danger; vous prendrez aussi plus de plaisir à la pratique de ce sport.



# INFORMATIONS IMPORTANTES

---

**Le KITEBOARD est un sport varié, comprenant différentes disciplines et accessibles à différents niveaux de pratique. Comme tous les sports, il comprend des risques qui lui sont propres. Vous trouverez à suivre des points essentiels à ne pas oublier.**

- Vous devez être familiarisé avec les systèmes de sécurité de la barre Overdrive 1X et du système de largage sur la boucle de harnais.
- Assurez-vous que votre barre Overdrive 1X est monté conformément à nos instructions.
- Assurez-vous que votre aile est compatible avec la barre Overdrive 1X.
- UTILISEZ TOUJOURS votre aile avec un système de sécurité.
- NE VOUS ATTACHEZ JAMAIS de manière permanente à votre aile, à la barre de contrôle ou aux lignes.
- N'UTILISEZ JAMAIS votre aile comme un engin de vol pur.
- NE TOUCHEZ JAMAIS les lignes lorsque l'aile est sous tension et n'attrapez jamais l'aile par l'une des lignes.
- Lorsque votre aile est gonflée mais que vous ne l'utilisez pas, sécurisez-la avec du sable ou quelque chose de lourd et de non abrasif ; n'hésitez pas à mettre beaucoup de poids (voir chapitre " Entretien de l'aile "). Une aile gonflée peut s'envoler même sans pilote, aussi faites attention aux autres usagers et veillez à la sécuriser parfaitement. En s'envolant inopinément, votre aile peut causer de sérieuses blessures, voire la mort de certaines personnes.
- Ne prêtez votre aile qu'à des personnes expérimentées. Nous recommandons aux autres utilisateurs de lire attentivement ce manuel avant toute utilisation.
- Vérifiez votre équipement avant d'aller sur l'eau. Assurez vous que vos lignes, votre système de sécurité, votre aile, votre planche, etc., sont en parfait état de fonctionnement.

## ÉQUIPEMENT DE PROTECTION

Nous vous conseillons vivement d'utiliser les protections suivantes:

- Casque spécifique à la pratique du kitesurf
- Brassière De Sauvetage Ou Gilet De Protection
- Combinaison En Néoprène
- Gants
- Bottillons
- Lunettes
- Couteau
- Écran Solaire

# INFORMATIONS IMPORTANTES

---

## ÉTAT DU VENT ET DE LA MER & CONDITIONS MÉTÉO

- Ne sous-estimez pas la puissance du vent.
- Méfiez-vous des conditions instables.
- Évitez les vents de terre et faites très attention par vents de mer.
- Évitez les vents violents et irréguliers.
- Méfiez-vous des vagues, surtout lorsque vous débutez.
- Renseignez-vous sur les horaires de marées et zones de courants forts.
- Ne surestimez pas votre niveau. N'allez pas naviguer si les conditions sont trop fortes pour vous.
- Renseignez-vous sur les températures de l'air et de l'eau et protégez-vous en conséquence.
- N'utilisez pas votre aile par temps orageux.
- Si nécessaire utilisez un anémomètre pour vérifier la vitesse du vent.
- N'utilisez pas une aile trop grande. Pour savoir quelle surface utiliser, reportez-vous au tableau des Plages d'Utilisation. Faites preuve de bon sens. En cas de doute, préférez toujours une aile plus petite.
- Assurez-vous d'être physiquement capable d'utiliser le Système de largage (QR) ainsi que l'ensemble des dispositifs prévus sur l'aile. L'aile et son système de contrôle ont été conçus pour des riders d'un poids moyen de 75 Kg (165 lbs).

Les riders d'un poids supérieur à 75 kg doivent faire preuve de plus de force que les poids légers pour l'utilisation du QR. Lorsque le vent forcit, il peut être nécessaire d'appliquer aussi une force plus grande pour utiliser le QR. Pour toute questio relative à la performance du système de sécurité par rapport à votre poids, n'hésitez pas à demander conseil auprès d'un professionnel comme par exemple votre revendeur agréé Cabrinha.

## ÉVALUEZ VOTRE NIVEAU

- N'essayez pas d'aller naviguer sans formation préalable dans une école agréée.
- Ne naviguez jamais seul.
- Faites-vous assister pour décoller et atterrir et partez naviguer avec quelqu'un ou demandez à une personne à terre de vous surveiller.
- N'allez pas sur l'eau si vous n'êtes pas en bonne condition physique.
- Exercez-vous le plus longtemps possible avec une petite aile de traction ou une aile d'entraînement avant d'utiliser votre aile.
- Plus vous serez entraîné avec une aile d'entraînement, plus vite vous progresserez et vous prendrez moins de risques par la suite.
- Vous devez savoir très bien nager pour utiliser une aile de kitesurf.
- Ne sous-estimez pas les conditions de vent et de mer et choisissez une surface d'aile adaptée à votre niveau.
- Ne vous éloignez pas du bord si vous n'êtes pas capable de revenir à la nage.
- Gardez toujours une réserve d'énergie et arrêtez de naviguer avant d'être épuisé.
- Vous devez avoir assimilé toutes les mesures de sécurité indispensables à la pratique du kitesurf, concernant notamment : le décollage, l'atterrissage, le pilotage, les précautions vis à vis des autres usagers, les situations d'urgence, etc.
- Vous devez savoir parfaitement faire fonctionner votre système de sécurité avant de partir naviguer.
- Vous devez pouvoir revenir à la plage à la nage en cas de difficulté.
- Pour votre sécurité et celle des autres, ne prêtez votre aile qu'à des personnes connaissant parfaitement les procédures de décollage et d'atterrissage. Vous pourriez mettre votre vie et celle des autres en danger.
- N'oubliez pas que vous êtes responsable de votre aile, même lorsqu'elle est posée à terre.

## SPOTS DE NAVIGATION

- Respectez les lois et règlements en vigueur concernant le kitesurf.
- Renseignez-vous sur les conditions météo et les us et coutumes auprès des riders locaux.
- Vérifiez votre aire de décollage avant de vous lancer.
- Vérifiez que vous avez suffisamment d'espace pour décoller, naviguer et atterrir.
- Vous devez disposer d'au moins 100 mètres de chaque côté et sous le vent. Soyez particulièrement vigilant à l'espace sous votre vent.
- Notez bien la direction du vent sur votre aire de décollage.
- Évitez les zones avec rochers et/ou récifs en eaux peu profondes.
- Faites attention aux changements de marées, différents niveaux d'eau pouvant laisser apparaître de nouveaux obstacles.
- Évitez de décoller, de naviguer ou d'atterrir à proximité de lignes à hautes tension, de cabines téléphoniques, d'arbres, de personnes, d'animaux domestiques, d'immeubles, de voitures, de rues, d'objets tranchants et d'aéroports.
- Évitez les plages bondées et les voies navigables.
- Assurez-vous que vos lignes ne traversent pas une zone pour promeneurs.
- Ne laissez personne passer entre vous et votre aile.
- Faites attention aux autres plaisanciers, notamment les planches à voile, dériveurs, jet skis, les baigneurs, les objets flottants, etc.
- Avant de décoller, repérez un autre lieu sûr à terre où vous pourrez atterrir au cas où vous ne pourriez pas revenir à votre point de départ.

# INFORMATIONS IMPORTANTES

---

## ENTRETIEN DE L'AILE

**Le kiteboard est un sport extrême, vous devez entretenir aile, lignes et barre avec le plus grand soin, sans oublier votre équipement de protection.**

### AVANT D'ALLER SUR L'EAU

- Vérifiez que votre équipement de protection est en bon état, et en état de marche (casque, etc.)
- Vous devez inspecter votre aile fréquemment pour relever les trous, les éraflures ou les marques d'abrasion sur la toile, les boudins ou le système de sécurité. Vous devez également vérifier l'usure des lignes et défaire les nœuds qui peuvent avoir une incidence sur la résistance des lignes.
- Évitez de gréer sur l'asphalte, le ciment, les gravillons ou toute autre surface abrasive car vous risquez d'abîmer votre matériel et les dommages ne sont pas couverts par la garantie. Essayez plutôt de gréer sur le sable ou sur l'herbe.

Évitez de gréer au milieu d'objets tranchants qui peuvent déchirer l'aile ou trous les lattes et le bord d'attaque.

- Faites attention de ne pas poser les lignes sur des objets tranchants.
- Lorsque vous gréez, sécurisez l'aile avec du sable ou des sacs de sable. N'utilisez pas de pierres, d'objets tranchants ou abrasifs qui peuvent l'abîmer.

### ENTRE DEUX SESSIONS

- Sur la plage, ne vous éloignez jamais très longtemps de votre aile lorsqu'elle est gonflée. Le vent peut forcer ou changer de direction et l'aile peut s'envoler inopinément.
- Ne laissez pas une aile gonflée (sécurisée ou non) directement exposée au vent, quelle que soit la durée. Cela fait faseyer le bord de fuite qui bat dans le vent. Un faseyement excessif endommagerait rapidement l'enduit de finition du tissu, et en accélérerait le vieillissement. Si vous devez laisser une aile exposée au vent sur

la plage, mettez du sable ou des sacs de sable à différents endroits de l'aile, près du bord de fuite, afin de stabiliser le faseyement. N'utilisez surtout pas de cailloux ou d'objets pointus.

- Ne laissez pas votre aile exposée aux UV. Entre deux sessions mettez-la à l'ombre et si vous ne vous en servez pas, rangez-la.

### STOCKAGE ADÉQUAT

- Séchez toujours bien votre aile avant de la rouler ou de la plier. Replier ou rouler une aile mouillée pourrait altérer la clarté et la longévité des couleurs.
- Il est recommandé de rincer les différents éléments de l'aile à l'eau claire et de les laisser sécher avant de la ranger.
- Enlevez le sable et les corps étrangers collés à votre aile avant de la ranger.
- Une fois qu'elle est propre et sèche, mettez-la dans son sac et rangez-la dans un endroit propre et sec, loin de toute source de chaleur.
- Ne posez pas d'objets lourds sur votre aile une fois stockée, vous risqueriez d'abîmer les lattes en carbone.
- Ne laissez pas votre aile gonflée dans votre voiture ou dans le coffre de toit ; si la température monte les chambres à air vont s'abîmer.
- Rincez périodiquement votre système de contrôle à l'eau claire en le laissant tremper 5 minutes dans un seau d'eau propre (avec les lignes enroulées sur la barre). Laissez le sécher complètement avant de le ranger dans un endroit sec.
- Une fois propre et sec, rangez votre système de contrôle dans un endroit propre, frais et sec.

**Voici quelques règles de savoir-vivre à appliquer lorsque vous êtes sur la plage avec d'autres usagers :**

## **SECURITÉ**

- Suivez les instructions qui vous sont données dans ce manuel.
- Respectez les règles, notamment celles de sécurité et les règlements en vigueur sur les plages.
- Lorsque vous êtes sur un nouveau site, renseignez-vous sur les obligations locales.
- Faites appel à votre bon sens.
- Ne touchez pas l'équipement des autres kitesurfers, sauf s'ils vous le demandent, vous risqueriez de perturber leur rituel de montage.
- N'oubliez pas de sécuriser votre aile avec du sable ou des sacs de sable. Une aile qui décolle inopinément est dangereuse.
- Ne laissez jamais votre aile sans surveillance. Les vents peuvent tourner ou changer de direction et peuvent faire s'envoler l'aile.

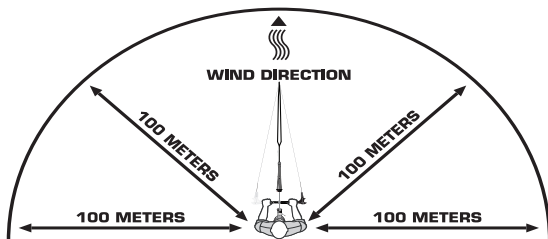
## **MONTAGE**

- Préparez seulement l'aile que vous pensez utiliser dans l'immédiat. Dégonflez et rangez les ailes que vous n'utilisez pas.
- Installez-vous dans un endroit où vous avez suffisamment de place.
- Installez-vous de manière à ne pas gêner les autres usagers.
- Enroulez vos lignes si vous ne vous servez pas de votre aile.
- N'oubliez pas que vous n'êtes pas seul sur la plage lorsque vous vous apprêtez à décoller ou atterrir.
- Cédez la priorité aux autres usagers. Restez courtois et coopératif.
- Soyez prêt à porter secours aux autres kitesurfers. Vous pourriez avoir besoin d'eux plus tôt que vous ne pensez.

# INFORMATIONS IMPORTANTES

## CHAMP D'ACTION

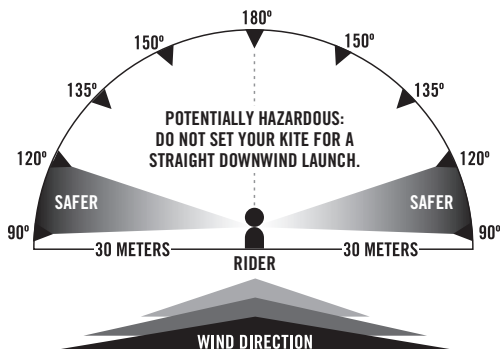
Zone de 100 mètres de chaque côté du pilote et sous son vent. Ne faites pas décoller votre aile si vous n'avez pas cette distance entre vous et les autres usagers.



## ATTENTION

### PRÉPARER LE DÉCOLLAGE

- Choisissez un endroit au moins 100 mètres sans obstacles sur votre gauche, sur votre droite et plus particulièrement sous votre vent.
- Préparez votre matériel de manière à ce que l'aile soit positionné sous votre vent, et surtout en deçà de l'axe pilote-vent.
- **NE PRÉPAREZ SURTOUT PAS VOTRE AILE POUR UN DÉCOLLAGE DIRECTEMENT EN VENT ARRIÈRE !** L'aile décollerait avec beaucoup trop de puissance ce qui est très dangereux pour vous et ceux qui vous entourent.
- En règle générale, si vous avez le vent dans le dos avec un vent arrière à 180 degrés, vous devez positionner votre aile à environ 100 degrés, sur votre gauche ou sur votre droite.
- Plus l'aile s'éloigne de l'axe du vent, moins elle est puissante au décollage et plus le décollage sera facile.
- Si vous avez une assistance, elle se tiendra à hauteur de l'aile tandis que vous serez 30 mètres plus haut, à votre barre.
- Faites décoller votre aile en douceur, en respectant l'angle par rapport au vent, **JAMAIS DIRECTEMENT EN VENT ARRIÈRE !**



## POWER ZONES



### POSITIONS, FENÊTRES & PUISSANCE

En kiteboard, il est très important de comprendre les principales zones de puissance avant de faire décoller une aile. **LA PLUPART DES ACCIDENTS DE KITESURF** ont lieu à terre, notamment lorsque l'aile est amenée en position dite neutre. Les gens pensent souvent, à tort, que leur aile est stable en position neutre. Mais le vent varie – il peut monter en rafales ou diminuer – et en position neutre, vous pouvez vous faire soulever si le vent varie. Lorsqu'une aile part au lof (ou est moins gonflée par le vent), elle va s'éloigner légèrement du pilote. Lorsque le vent forcé, l'aile se trouve chargée en puissance et souvent cette charge de puissance est trop difficile à contrôler si l'aile est au-dessus de la tête du rider qui peut se retrouver soulever à plusieurs mètres du sol. Mais vous pouvez diminuer le risque de vous faire soulever si vous comprenez à quoi correspondent les différentes zones de puissance et si vous évitez de garder votre aile en position neutre lorsque vous êtes à terre.

**Position Neutre** – C'est la position juste au-dessus de la tête du pilote. Si le pilote garde la barre immobile et parallèle à ses épaules, l'aile prendra automatiquement cette position. Cependant, il est difficile et dangereux de garder l'aile dans cette position. Bien que l'aile semble stable et avoir le moins de puissance, à terre la position neutre est celle qui risquera le plus de soulever le pilote. Sur l'eau, la position neutre permet de se reposer mais à terre, nous vous recommandons de ne pas garder cette po-

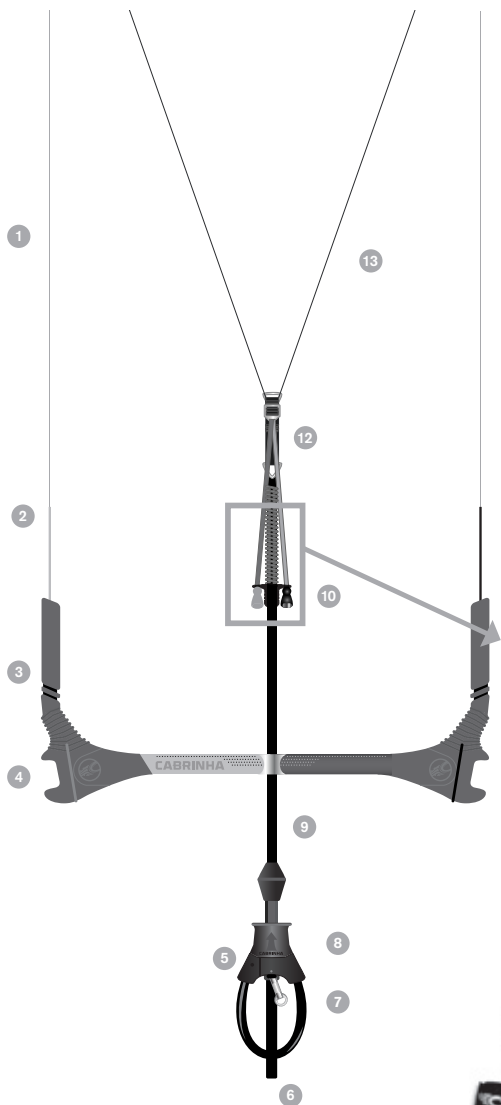
sition. Après avoir fait décoller votre aile, dirigez vous vers l'eau sans tarder. **NE RESTEZ PAS** à terre avec une aile en position neutre, cela est **TRÈS DANGEREUX**.

**Attention** – Vous risquez de vous faire soulever si l'aile se trouve juste au-dessus de votre tête en position neutre. L'instabilité du vent peut provoquer une force verticale soudaine qui risque aussi de soulever et déséquilibrer le pilote.

**Zone Neutre** – C'est la zone qui comprend la position neutre et l'espace à gauche et à droite du pilote. Elle comprend les positions les plus au vent et sous le vent dans lesquelles vous pouvez faire voler votre aile. C'est dans cette zone que l'aile est la moins puissante, qu'elle exerce le moins de traction. Cependant, soyez vigilant lorsque l'aile est dans cette zone, surtout si vous êtes à terre et si le vent souffle en rafales.

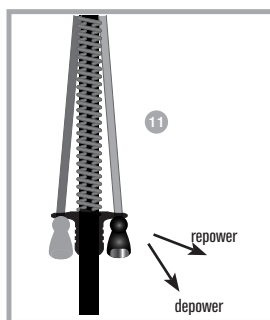
**Zone de Puissance** – C'est l'espace qui se trouve devant et de chaque côté du pilote, à l'exception de la position neutre et de la zone neutre. C'est la zone dans laquelle l'aile est la plus puissante, c'est-à-dire qu'elle génère la plus forte traction. Lorsque l'aile est dans cette zone, elle peut être dangereuse, aussi évitez cette zone lorsque vous débutez. Soyez extrêmement vigilant lorsque vous naviguez dans cette zone.

# PRÉSENTATION



## OVERDRIVE 1X AVEC QUICKLOOP

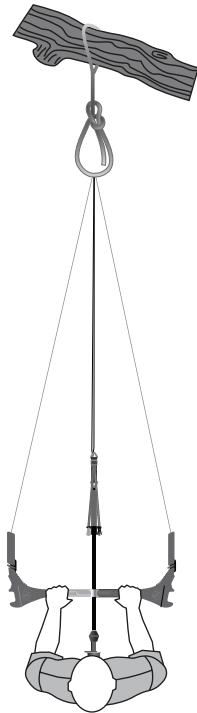
- 1) Lignes arrière (pilotage)
- 2) Gaine PU code couleur
- 3) Flotteurs EVA embouts de barre
- 4) Enrouleurs de lignes
- 5) Boucle de harnais
- 6) Doigt de sécurité
- 7) Point d'attache du leash Bypass
- 8) Largueur rapide (QRS)
- 9) Ligne principale de depower
- 10) Système de Trim
- 11) Ligne de Trim
- 12) Ligne de sécurité
- 13) ligne de vol Avant
- 14) Leash Bypass
- 15) Largueur du leash Bypass





## VÉRIFIEZ LA LONGUEUR DE VOS LIGNES

La barre de contrôle Cabrinha est livrée avec les lignes montées. Nous vous invitons cependant à vérifier leur longueur avant d'aller naviguer, ainsi qu'en fin de session. Pour vérifier la longueur des lignes de la barre OVERDRIVE 1X, procédez comme suit.



- Passez une corde autour d'un arbre ou d'un poteau.
- Faites un nœud en veillant à laisser suffisamment de longueur pour attacher les lignes.
- Vos lignes étant reliées aux prélines, déroulez les lignes en partant de votre support et posez la barre de contrôle à plat sur le sol, avec les lignes blanc à gauche et les lignes noires à droite (en regardant de la barre vers le support). Vérifiez qu'il n'y a pas d'obstacles entre votre barre et le support.
- Vérifiez que vos lignes ne sont pas emmêlées ou qu'elles ne se croisent pas.
- Aux extrémités des lignes côté poteau, **vous remarquerez des œillets sur les lignes de pilotage arrière et les lignes de depower avant**. Les nœuds plats sur les lignes de depower avant servent à éliminer les risques de mauvaise connection à l'aile. L'oeillet sur les lignes avant est juste en dessous du nœud plat. Il est possible que vous deviez ouvrir délicatement l'oeillet sur la tresse de la ligne avant en utilisant le petit tournevis placé dans le sac de l'aile. Voir FIG 1.
- Prenez le cordage attaché au poteau et passez-le dans les œillets des 4 lignes, avec les rouge à gauche et les noires à droite. Voir FIG 2.
- Faites un nœud de chaise, en passant les quatre lignes dans la boucle.
- Retournez à votre barre de contrôle.
- Vérifiez que la sangle de réglage de la ligne centrale est complètement choquée de manière à régler l'aile à pleine puissance.
- Debout dans l'axe de votre support, tirez fermement et régulièrement sur la barre.
- La barre doit être parallèle à vos épaules, droite, sans former d'angles.
- Toutes les lignes, doivent être tendues lorsque vous tirez sur la barre (c'est-à-dire qu'aucune ligne, avant ou arrière ne doit flotter).
- Si votre barre est droite, vous pouvez attacher votre système de contrôle à votre aile gonflée.

FIG 1



FIG 2



*Vous pouvez maintenant passer au chapitre MONTAGE - GONFLAGE DE L'AILE.  
Si votre barre n'est pas droite, veuillez suivre les instructions - RÉGLER LA  
LONGUEUR DES LIGNES*

# MONTAGE

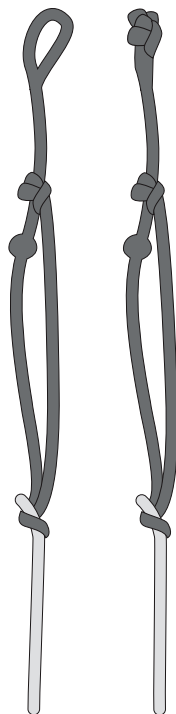
## RÉGLER LA LONGUEUR DES LIGNES

Les réglages fins de pilotage sont faits aux extrémités des lignes, là où elles sont connectées à l'aile.

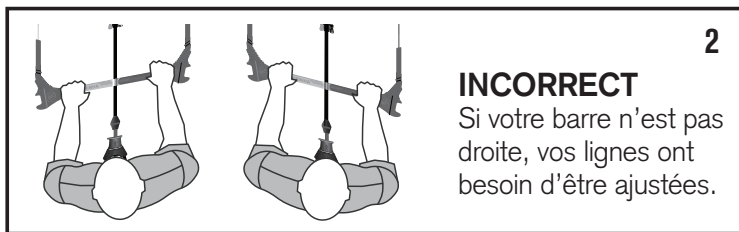
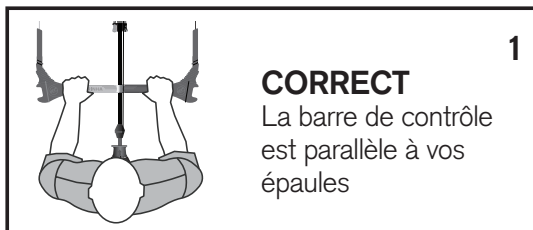
Si l'une des lignes est trop longue, desserrez le nœud de la tête d'alouette et réduire sa longueur.

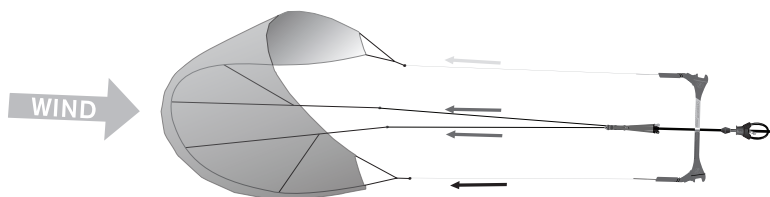
Les lignes avant peuvent être réglées à la ligne centrale située juste au-dessus de la sangle de réglage SRLC. Les réglages de longueur s'y effectuent de la même manière que pour les lignes arrière, comme décrit plus haut.

- Resserrez le nœud et vérifiez vos longueurs de lignes une nouvelle fois (FIG 1)
- **NE FAITES PAS** de nœuds dans vos **LIGNES DE VOL**. Des nœuds dans les lignes compromettent leur durée de vie. Les nœuds doivent être faits sur les **PRÉLIGNES** uniquement.



Lignes arrière connecteur      Lignes avant connecteur





## CONNECTER SOUS LE VENT DE L'AILE (Barre sous le vent de l'aile)

- Posez la barre sous le vent de l'aile à 30 mètres, pour que les oreilles soient face à la barre (le bord d'attaque doit être face au vent). Après avoir déroulé les lignes, vous devez retourner la barre de telle manière à ce que le côté orange de la barre soit à droite et le côté gris de la barre soit à gauche.
- Déroulez et mettez les lignes au clair, assurez-vous que les poulies ne sont pas grippées par du sable ou autre débris, et qu'elles fonctionnent correctement. (FIG 1-3) . Ce montage suppose que vous ayez préalablement vérifié et réglé convenablement votre système de contrôle, afin que les 4 lignes soient exactement de la même longueur quand la barre est tirée à soi et délivre le maximum de puissance.
- Déroulez les lignes arrière et à l'aide d'une tête d'alouette, attachez-les aux nœuds du milieu des prélines arrière côté bord de fuite. (Souvenez-vous, jaune sur jaune, noire sur noire).
- Longez vos lignes avant. Attachez la ligne centrale avec la désignation 1X au connecteur situé du côté sur lequel vous voulez que votre aile se mette en drapeau. Connectez sur le côté gauche de l'aile (même côté du bridage qui a le connecteur rouge) si vous voulez que votre aile se mette en drapeau vers la droite. Connecter sur le côté droit (même côté du bridage qui a le connecteur noir) si vous voulez que votre aile se mette en drapeau vers la gauche (FIG 4-6).
- Les lignes ne doivent pas se croiser ou être emmêlées.
- Votre aile est maintenant prête à décoller.

Veillez lire attentivement le chapitre de ce manuel concernant la sécurité et vérifiez que les conditions vous conviennent avant d'aller sur l'eau. Vous trouverez des conseils de réglage dans le chapitre CONSEILS DE RÉGLAGE.

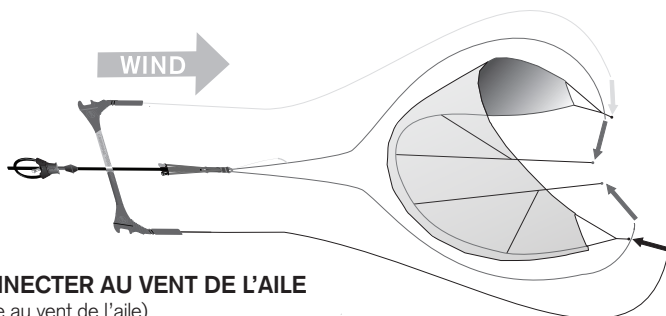
### LIGNES ARRIÈRES



### LIGNES AVANTS



# MONTAGE



## CONNECTER AU VENT DE L'AILE

(Barre au vent de l'aile)

- Posez la barre au vent de l'aile à 30 mètres, le bord d'attaque doit être tourné en direction du vent et de la barre. Les oreilles sont dos à la barre. La barre doit être posée à l'endroit. Le côté orange de la barre de contrôle est à gauche et la partie gris à droite.
- Déroulez et mettez les lignes au clair, assurez-vous que les poulies ne sont pas grippées par du sable ou autre débris, et qu'elles fonctionnent correctement. {voir IMAGE}
- Longez vos lignes arrières (à l'extérieur) et posez-les parallèles à environ 1 m l'une de l'autre, près de l'aile.
- Posez les lignes arrière de part et d'autre de l'aile.
- Déroulez les lignes avant (au milieu) et posez-les entre les lignes arrière, parallèles l'une à l'autre, de manière à obtenir la configuration suivante de gauche à droite : ligne jaune à gaine jaune, ligne blanche à gaine jaune, ligne blanche à gaine noire, ligne noire à gaine noire. Les lignes ne doivent pas se croiser ou être emmêlées.
- Placez l'aile avec le bord d'attaque au sol de manière à ce que les oreilles soient sous le vent, et proches des extrémités des lignes arrière.
- Vérifiez que votre aile est toujours sécurisée au sol avec du sable ou des sacs de sable.
- En vous plaçant à l'extérieur de l'aile, attachez les lignes arrière aux bridages arrière des oreilles correspondants. Utilisez des têtes d'alouette pour attacher les lignes arrière au noeud central des bridages arrière. Ce montage suppose que vous ayez préalablement vérifié et réglé convenablement votre système de contrôle, afin que les 4 lignes soient exactement de la même longueur quand la barre est tirée à soi et délivre le maximum de puissance.
- En passant par l'intérieur de l'aile, attachez la ligne centrale avec la désignation 1X au connecteur correspondant situé du côté sur lequel vous voulez que votre aile se mette en drapeau. Connectez sur le côté gauche de l'aile (même côté du bridage qui a le connecteur rouge) si vous voulez que votre aile se mette en drapeau vers la droite. Connecter sur le côté droit (même côté du bridage qui a le connecteur noire) si vous voulez que votre aile se mette en drapeau vers la gauche (FIG 4-6).
- Vérifiez bien que les lignes ne se croisent pas ou ne soient pas emmêlées.
- Votre aile est maintenant prête à décoller.

Veillez lire attentivement le chapitre de ce manuel concernant la sécurité et vérifiez que les conditions vous conviennent avant d'aller sur l'eau. Vous trouverez des conseils de réglage dans le chapitre CONSEILS DE RÉGLAGE.



FIG 1



FIG 2



FIG 3



FIG 4

## OVERDRIVE 1X AVEC QUICKLOOP

### SYSTÈME DE LARGAGE SECONDAIRE (QRS)

Vous devez vous familiariser avec le fonctionnement du système de largage secondaire au cas où vous auriez besoin de l'activer.

### LARGUEUR RAPIDE – FONCTIONNEMENT

Fonctionnement du système de largage  
Saisissez le corps du largueur et repoussez le fermement en direction de la flèche (à l'opposé de vous) jusqu'à ce qu'il atteigne le bas du dévrièreur (illustration 1). Après activation du largueur principal (QR1), vous serez toujours relié à l'aile par la ligne de sécurité 1X.

Pour être complètement libéré de l'aile, il vous faudra activer la poignée de largage (QR2) située au niveau de votre leash Bypass. Ce point est abordé en détail dans la section "Fonctionnement du leash Bypass", page 18.

### SYSTÈME DE LARGAGE QUICK RELEASE - CONNEXION/RECONNEXION

- Soulevez le corps du largueur QR1 jusqu'au dévrièreur et bloquez-le sur le côté de l'ergot métallique du largueur QR1 (FIG 1).
- Prenez la partie non attachée du chicken loop et insérez-la dans la partie réceptrice du chicken loop, jusqu'à la butée (FIG 2).
- Dégagez le corps du largueur QR1 de l'ergot métallique.
- Rabaissez le corps du largueur QR1 sur l'axe jusqu'à ce qu'il repose sur le chicken loop. Pour ce faire, redressez et centrez le corps du largueur de manière à dégager l'ergot situé sur le côté (FIG 4).
- Votre système de largage est maintenant prêt à l'emploi.

# SYSTÈME DE CONTRÔLE

## VERROUILLAGE

Le bout de harnais peut être utilisée comme lien unique entre le rider et le système de largage, à condition qu'il soit équipé d'un système de verrouillage. Ce système n'est actif que lorsque le pilote est relié au bout de harnais. C'est pourquoi il est important que le bout de harnais soit relié au crochet. Ce système essentiel vous permet de supprimer complètement la puissance de votre aile, de faire tourner votre barre à volonté et de redécoller facilement, tout en restant relié à votre aile.

- Nous vous suggérons de ne verrouiller le bout dans le crochet que lorsque vous êtes prêt à redécoller et/ou que vous êtes relié au leash Bypass.

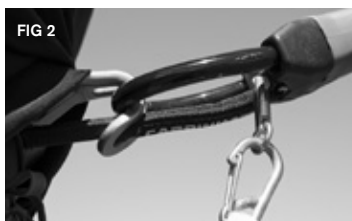
**MISE EN GARDE:** Lorsque vous avez verrouillé le bout dans le crochet, vous êtes attaché de façon semi-permanente à votre aile. Pour votre sécurité, sachez où se trouve la poignée de largage; vous devez savoir comment l'activer avant de verrouiller.

## VERROUILLER LE BOUT DE HARNAIS

- Vérifiez bien que le système de largage secondaire et le système de contrôle sont correctement montés.
- Accrochez votre bout de harnais.
- Une fois accroché, verrouillez le système seulement lorsque vous êtes prêt à décoller.
- Insérez le tube de verrouillage dans le crochet du harnais, en vérifiant qu'il passe sous le bout de harnais. Pour fonctionner correctement, le bout de harnais doit se trouver entre le crochet et le tube de verrouillage. (FIG 1-2)
- Vérifiez que le tube de verrouillage est bien inséré. Cela empêchera le bout de harnais de se détacher du crochet inopinément. Votre système de verrouillage est maintenant prêt à fonctionner.

## DÉVERROUILLER LE BOUT DE HARNAIS

Faites glisser le tube de verrouillage hors de la boucle de harnais. (FIG 3)



## DOIGT DE SECURITE DEMONTABLE

- À l'aide d'une clé Allen de 2 mm, enlevez la vis du doigt de sécurité en la desserrant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (FIG 4).
- Tirez le doigt de sécurité vers le bas (en l'éloignant du Quickloop). Vous devrez peut-être forcer un peu et effectuer un mouvement de droite à gauche. L'attache en métal du doigt de sécurité se détache alors du Quickloop (FIG 5).
- Réinsérez la vis du doigt de sécurité et vissez-la dans le Quickloop pour éviter de la perdre.

## DOIGT DE SECURITE - CONNEXION

- À l'aide d'une clé Allen de 2 mm, desserrez et retirez la vis du doigt de sécurité.
- Insérez l'attache en métal du doigt de sécurité dans la cavité sous le Quickloop, jusqu'à ce que l'attache entre complètement dans l'espace (FIG 6). Vous devrez peut-être forcer un peu.
- À l'aide d'une clé Allen de 2 mm, insérez la vis du doigt de sécurité et vissez dans le sens des aiguilles d'une montre. Serrez bien.



# SYSTÈME DE CONTRÔLE

## LEASH BYPASS™

Le largueur QR2 du leash Bypass est un largueur de second niveau qui permet, après avoir activé le largueur principal QR1, de séparer complètement le rider de son aile.

### Point d'attache du Leash Bypass™

- L'anneau en D situé à l'extrémité du leash Bypass doit toujours être connecté à l'anneau de connexion du leash, lui-même relié au bas de la ligne de sécurité 1X (FIG 2).

#### MISE EN GARDE:

Pour vous déconnecter du leash Bypass vous devez activer le largueur rapide au bout du leash en repoussant la poignée du largueur à l'opposé de vous en direction de la flèche. (FIG 3-5)



Si vous utilisez le leash BYPASS™ connecté au dessus du système de largage secondaire, vous ne pourrez pas vous déconnecter totalement de votre aile en actionnant le système. Si vous voulez vous détacher complètement de votre aile, vous devrez également actionner le système de largage secondaire de votre leash Bypass™.

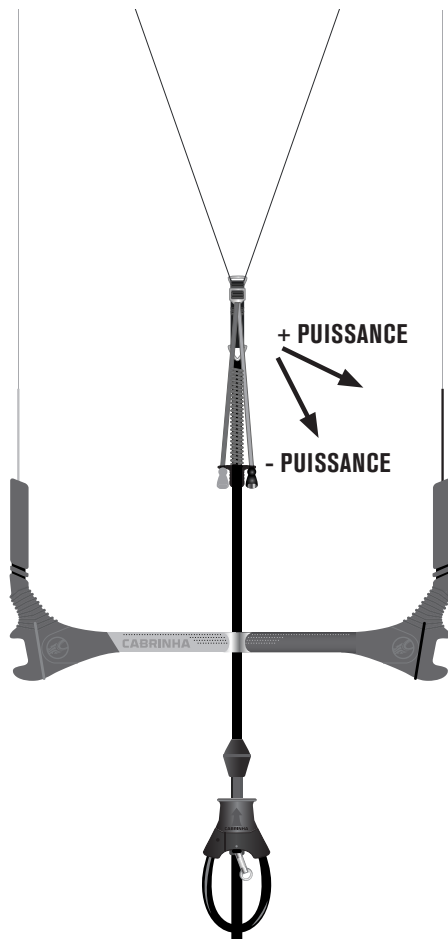
Familiarisez-vous avec le fonctionnement du QR et tous les systèmes de sécurité avant d'utiliser cet équipement.



## SANGLE DE RÉGLAGE DES LIGNES AVANT (CAS)

Tous les systèmes de contrôle Cabrinha sont équipés de sangles de réglage des lignes avant, que l'on actionne par le processus "tirer-tirer". Il sert à faire varier la longueur de vos lignes avant.

- Tirez sur la poignée en **T rouge** pour supprimer la puissance de votre aile.
- Pour redonner de la puissance, tirez sur la poignée en **T noire**.



**NOTE:** Le CAS est destiné à fournir une gestion de la puissance limitée et il ne doit pas être confondu ou utilisé à la place du système de sécurité 1X (voir chapitre suivant).

# SYSTÈME DE CONTRÔLE

## LIGNE DE SÉCURITÉ: FONCTIONNEMENT

La "Single Line Flag" est un bridage simplifié associé à une barre de contrôle qui fournit 2 niveaux de Depower. Le niveau 1 de Depower permet d'ajuster la puissance de son aile pendant la navigation, et le niveau 2 permet de couper la puissance de l'aile.

Le Niveau 2 de depower transfère la puissance de l'aile sur une seule ligne au moment de l'activation ce qui permet à l'aile de se mettre en drapeau. Nos ailes équipées du système SLF n'utilisent que 4 lignes. Le système de sécurité et de gestion de la puissance est donc ainsi simple et épuré.

### Depower à la Demande – étape 1

Fonctionnement: Le 1er niveau de depower est la façon la plus simple de libérer la puissance de l'aile en un instant. En poussant la barre de contrôle loin du rider, l'aile commencera immédiatement à perdre sa puissance. Plus vous poussez la barre loin du rider plus l'aile perdra sa puissance. En repoussant la barre jusqu'au CAS (FIG 1), l'aile perdra sa puissance au point de tomber du ciel. C'est votre meilleure option pour libérer instantanément la puissance de l'aile et en reprendre le contrôle rapidement. Une fois que l'aile s'est posée en sécurité sur l'eau, elle sera dans une position où vous pouvez facilement la faire redécoller.

### Depower - étape 2

Le 2ème niveau de depower ne devrait être utilisé que dans les situations où vous voulez couper complètement la puissance de votre aile pour terminer votre session, que ce soit sur l'eau ou à terre. Notez bien qu'il est plus difficile de redécoller l'aile qu'avec le niveau 1 de Depower (depower à la demande). Le 2ème niveau de depower a été conçu pour libérer la puissance résiduelle de votre aile en lui permettant de se mettre en drapeau sur l'une des lignes avant.

**Fonctionnement:** Pour utiliser le depower de second niveau, votre leash Bypass doit être connecté à l'anneau de connexion du leash, lui-même relié à la ligne de sécurité 1X. Important : veillez à bien vous familiariser avec le positionnement et le fonctionnement des différents largeurs avant d'aller naviguer.

Le second niveau de depower ne peut être obtenu qu'après activation du largeur QR1, en le repoussant à l'opposé de vous dans le sens de la flèche (FIG 2). L'activation du largeur QR1 permet d'ouvrir le chicken loop, vous libérant de votre

barre. La charge est alors transférée sur la ligne de sécurité. L'aile se positionne d'elle-même en drapeau sur l'eau ou sur le sol et perd toute sa puissance de traction.

Une fois que l'aile a atterri en sécurité, vous pouvez vous en rapprocher en 'remontant' la ligne de sécurité 1X. Lorsque vous arrivez à la barre, il est important que vous continuiez à avancer vers l'aile sans saisir la barre ni la ligne principale de depower, ce qui pourrait remettre de la puissance dans l'aile et la faire redécoller. Ne tenez en main que la ligne de sécurité 1X jusqu'à ce que vous arriviez au bord d'attaque de votre aile. Si à tout moment durant cette manœuvre l'aile commence à tirer et vous résistez, l'aile aura tendance à tirer encore plus fort. La meilleure chose à faire dans ce cas est d'aller vers l'aile pour la mettre ou la garder en drapeau. C'est la position dans laquelle l'aile tire le moins. Continuez à remonter la ligne de sécurité 1X jusqu'à atteindre le bord d'attaque. Vous pouvez alors sécuriser l'aile avec du sable (si vous êtes à terre) ou rentrer par vos propres moyens (si vous êtes en mer).

### Se Déconnecter de L'aile

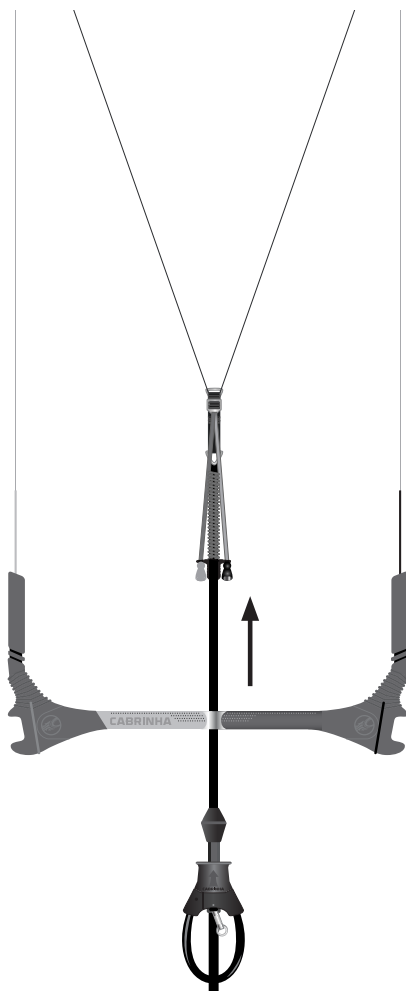
Si, au cours du processus de largage (après avoir activé le largeur QR1), vous devez vous déconnecter totalement de l'aile, activez le second largeur Quick Release situé au niveau de votre leash Bypass (FIG 3 et 4)

**Importante:** La déconnexion de votre aile peut causer son envol, seule, sous le vent. Évitez cela à tout prix si votre aile peut mettre en danger d'autres personnes. La déconnexion de votre aile en mer peut aussi signifier la possibilité de perdre votre aile. Soyez extrêmement prudent lorsque vous vous déconnectez de votre aile.

### Reconnecter la ligne de sécurité

Une fois que vous avez récupéré votre équipement et que vous l'avez déposé sur la plage en toute sécurité, vous devez reconnecter la ligne de sécurité. Étendez vos lignes comme si vous alliez les connecter à votre aile. Démêlez les lignes et positionnez-les de manière à ce qu'elles soient parallèles les unes par rapport aux autres. Assurez-vous que la ligne de sécurité ne soit pas enroulée autour d'une autre ligne. Reconnectez le largeur principal QR1 comme indiqué à la page 15 du présent manuel.

FIG 1



## RÉGLAGE DE LA BARRE OVERDRIVE.

La barre Overdrive offre un système permettant de modifier sa longueur afin de s'adapter à différents styles de navigation ou à différentes tailles d'aile.

### FONCTIONNEMENT DE L'OVERDRIVE.

#### Réglage Pour Ajuster la Barre de l'intérieur Vers l'extérieur.

- Poussez légèrement la partie supérieure de l'extrémité de la barre. Cela libère la force exercée sur le mécanisme de verrouillage.
- Avec la partie supérieure enfoncée vers l'intérieur, tirez sur le bout de verrouillage de l'Overdrive pour libérer l'extrémité supérieure de la barre (FIG 1).
- Tirez la partie supérieure de l'embout de barre vers l'extérieur jusqu'à ce que vous entendiez le verrouillage s'enclencher. Comme guide visuel vous verrez que le bout de verrouillage de l'Overdrive s'est rétracté dans l'embout de barre (FIG 2).
- Répétez cette opération à l'autre extrémité de la barre avant de décoller votre aile.

#### Réglage Pour Ajuster la Barre de l'extérieur Vers l'intérieur.

- Poussez légèrement la partie supérieure de l'extrémité de la barre. Cela libère la force exercée sur le mécanisme de verrouillage.
- Avec la partie supérieure enfoncée vers l'extérieur, tirez sur le bout de verrouillage de l'Overdrive pour libérer l'extrémité supérieure de la barre (FIG 3).
- Poussez la partie supérieure de l'embout de barre vers l'intérieur jusqu'à ce que vous entendiez le verrouillage s'enclencher. Comme guide visuel vous verrez que le bout de verrouillage de l'Overdrive s'est rétracté dans l'embout de barre (FIG 4).
- Répétez cette opération à l'autre extrémité de la barre avant de décoller votre aile.

**MISE EN GARDE :** Soyez avisé de vérifier que les embouts de barre fonctionnent correctement avant de les utiliser et qu'ils soient bloqués dans la position souhaitée (extérieur/extérieur ou intérieur/intérieur)

### Soins et Entretien de L'Overdrive.

- Lavez le système Overdrive 1X régulièrement à l'eau douce. Faites-le en plaçant la barre complète dans un seau d'eau fraîche et laissez-la pendant 5 minutes. Dans l'eau faites fonctionner la boucle de harnais overdrive ainsi que les embouts de barre réglable. Laissez-la ensuite sécher complètement avant de la ranger.
- Assurez-vous que tout le sable a bien été retiré de la barre Overdrive 1X avant d'aller naviguer.
- S'assurer que le doigt de sécurité est correctement attaché au pont Overdrive (tel que mentionné à la page 17 FIG 8).
- Utilisez le bon point d'accroche pour votre leash (tel que mentionné à la page 18 FIG 2).
- Faites fonctionner régulièrement votre largeur QR2.
- Pour aider à la longévité des embouts de barres réglables, rincez à travers les embouts de la partie supérieure vers la partie inférieure.

FIG 1



FIG 2



FIG 3



FIG 4



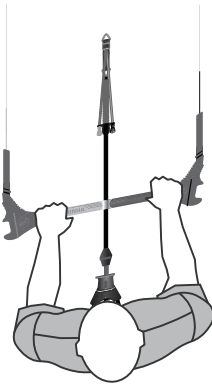
## **⚠️ WARNING**

### **PILOTER**

Voici en résumé ce que vous devez absolument retenir. Vous devez faire appel à un professionnel pour votre apprentissage.

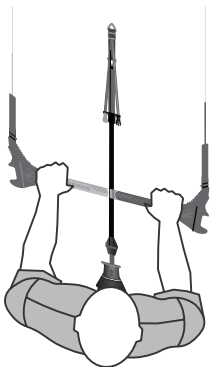
### **POINTS IMPORTANTS À NE PAS OUBLIER :**

- Lorsque vous vous entraînez à piloter une aile à terre, n'oubliez pas qu'elle peut être extrêmement puissante, aussi ne vous laissez pas surprendre. Nous vous suggérons de faire votre apprentissage à terre avec une aile d'entraînement Cabrinha, puis de continuer à vous entraîner sur l'eau et d'apprendre la technique du " body dragging " (ou nage tractée) avec votre aile.
- Lorsque vous apprenez à piloter, ne quittez jamais votre aile des yeux.
- Dirigez l'aile lentement. Ne faites pas de mouvements brusques avec la barre de contrôle.
- N'oubliez pas que votre aile peut devenir très puissante.
- Ne tournez jamais la barre de contrôle comme le volant d'une voiture. Vous ne réussirez pas à diriger votre aile et risquez d'en perdre le contrôle.



#### **Amener l'aile sur la Gauche**

- Tenez la barre dans les deux mains, espacées de la largeur des épaules.
- Sans quitter la barre des yeux, tirez légèrement sur la barre avec la main gauche, en la ramenant vers vous.
- Votre bras gauche va se plier et votre bras droit se tendre. Il est important de garder un bras tendu; ne ramenez pas la barre vers vous avec vos deux mains en même temps.
- Tirez doucement. Plus vos mouvements seront rapides, plus l'aile tournera vite et plus elle sera puissante.
- Une fois que l'aile commence à tourner sur la gauche, elle continue jusqu'à ce que vous l'arrêtiez.
- Soyez prêt à ramener votre aile sur la droite.



#### **Amener l'aile sur la Droite**

- Tenez la barre dans les deux mains, espacées de la largeur des épaules.
- Sans quitter la barre des yeux, tirez légèrement sur la barre avec la main droite, en la ramenant vers vous.
- Votre bras droit va se plier et votre bras gauche se tendre. Il est important de garder un bras tendu; ne ramenez pas la barre vers vous avec vos deux mains en même temps.
- Tirez doucement. Plus vos mouvements seront rapides, plus l'aile tournera vite et plus elle sera puissante.
- Une fois que l'aile commence à tourner sur la droite, elle continue jusqu'à ce que vous l'arrêtiez.
- Soyez prêt à ramener votre aile sur la gauche.

**IMPORTANTE!**

---



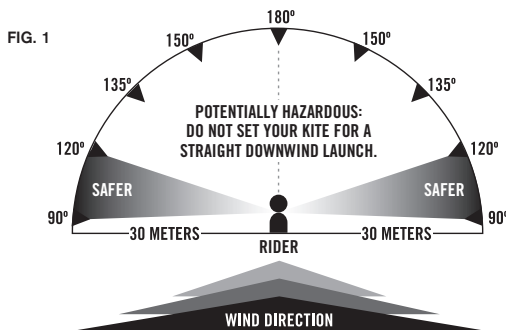
**PAUSE!**

**POUR LE MONTAGE DE VOTRE AILE CABRINHA, VEUILLEZ VOUS REPORTER AU MANUEL FOURNI AVEC VOTRE AILE.**

**LE TABLEAU DE COMPATIBILITÉ SYSTÈME DE CONTRÔLE/ AILE ET LE MANUEL D'UTILISATION SONT DISPONIBLES SUR LE SITE [WWW.CABRINHAKITES.COM](http://WWW.CABRINHAKITES.COM).**

## DÉCOLLER AVEC ASSISTANCE

1. Avant de décoller, vous devez être familiarisé avec le Système de Largage Secondaire en cas de nécessité. Vérifiez qu'ils soit correctement connecté.
2. Ensuite, vérifiez vos lignes, votre matériel, vos lieux de décollage et d'atterrissage. Si tout est en ordre, vous êtes prêt à décoller. Il est impératif de gonfler correctement votre aile ; ceci est particulièrement important pour faire redécoller votre aile sur l'eau.
3. Avant de décoller, définissez un signal de départ avec votre partenaire.
4. Connectez votre leash Bypass™
5. Puis, insérez le tube de verrouillage.
6. Votre partenaire doit se tenir avec l'aile dans un angle de 100 degrés par rapport à l'axe du vent.
7. Votre partenaire doit tenir l'aile par le milieu du bord d'attaque, celui-ci étant en position verticale et tourné vers le vent.
8. Votre partenaire doit se tenir derrière l'aile et non pas sur le côté ou devant l'aile.
9. Votre partenaire NE DOIT PAS toucher les lignes.
10. La barre de contrôle dans vos mains et à hauteur de vos épaules, reculez de quelques pas pour tendre vos lignes de vol.
11. Demandez à votre partenaire de lâcher l'aile. Il est important qu'il vous laisse piloter une fois que l'aile est lâchée.
12. **MISE EN GARDE:** Votre partenaire NE DOIT PAS lancer l'aile en l'air. Prévenez-le AVANT de décoller. Quand l'aile est lancée en l'air, elle ne peut pas décoller convenablement. Elle peut décoller trop brutalement avec trop de puissance ou peut aussi ne pas décoller du tout. Il est potentiellement très dangereux de la faire décoller ainsi.
13. Une fois que votre partenaire a lâché l'aile, demandez-lui de se placer derrière vous pour ne pas vous gêner.
14. Amenez DOUCEMENT l'aile en bord de fenêtre. NE FAITES PAS de mouvements brusques. Plus vous dirigerez l'aile doucement, mieux vous pourrez la maîtriser.
15. L'aile étant en bord de fenêtre, avec le vent dans votre dos, marchez lentement vers l'eau, sans quitter l'aile des yeux. Vous devez la contrôler en permanence.
16. En cas de problèmes lors du décollage, vous devez être prêt à pousser la barre pour supprimer la puissance de l'aile.
17. **MISE EN GARDE:** plus il y a de vent au décollage, plus les incidents arrivent vite. C'est pourquoi il est important de faire décoller votre aile lentement.



# ATTERRISSAGE

---

## ATTERRIR AVEC UNE ASSISTANCE

1. Avant de décoller, soyez certain que votre partenaire sait faire atterrir votre aile correctement.
2. Vous devez aussi avoir déterminé une zone d'atterrissage adéquate avant de décoller.
3. Lorsque vous vous apprêtez à retourner à terre, vérifiez qu'il n'y a personne et aucun obstacle sur votre zone d'atterrissage.
4. Ne faites jamais atterrir votre aile en passant par-dessus ou à proximité de personnes, surtout si elles sont sous votre vent. Vous devez atterrir dans un endroit où il n'y a personne, pas d'animaux, de lignes à haute tension, d'arbres, ou quelqu'obstacle que ce soit.
5. Alors que vous approchez du rivage, maintenez votre aile en position basse près de l'eau, au bord de la fenêtre de puissance.
6. Descendez de votre planche et laissez-vous traîner jusqu'au rivage. Ne vous approchez pas du bord à toute vitesse.
7. Amenez doucement votre aile au vent et vers votre partenaire.
8. Votre partenaire doit se poster au vent de l'aile.
9. Quand l'aile est sur le point de toucher le sol, votre partenaire doit la saisir par le milieu du boudin du bord d'attaque, au même endroit que pour le décollage. Il/elle doit saisir l'aile de la même manière et au même endroit que celui qui avait été indiqué pour le décollage.
10. Votre partenaire NE DOIT PAS saisir les lignes.
11. Votre partenaire doit ÉVITER de saisir l'aile par une des oreilles ou le bord de fuite sinon elle risque de rebondir ou de vriller et d'être difficile à maîtriser.
12. Une fois que votre partenaire a attrapé le bord d'attaque, il/elle doit amener l'aile loin du bord de l'eau.
13. Votre partenaire peut soit continuer à tenir l'aile, soit la retourner avec les boudins tournés vers le sol et le bord d'attaque face au vent, et la lester avec du sable et des sacs de sable.
14. Une fois à terre, avec votre aile sécurisée, vous pouvez enrouler vos lignes.



**MISE EN GARDE IMPORTANTE : Il est impératif de gonfler correctement les boudins, surtout celui du bord d'attaque, pour faire redécoller l'aile. Vérifiez que tous les boudins sont parfaitement gonflés avant d'aller sur l'eau.**

- Lorsque votre aile tombe à l'eau, vous devez savoir qu'elle peut redécoller toute seule, souvent lorsque vous ne vous y attendez pas, aussi restez vigilant.
- Si l'aile tombe sur l'intrados, le bord d'attaque et les boudins dans l'eau, vous devez la repositionner sur le côté.
- Amenez la préligne arrière vers vous. Maintenez une tension constante sur la ligne.

**MISE EN GARDE: Veillez à ne pas vous emmêler dans les lignes ni à enrouler la préligne autour de votre main. Il vous faudra peut-être tirer environ deux mètres de prélines pour lever les oreilles de l'aile.**

- Conseil: Conservez vos pieds sur la planche placée devant vous. Cela va ralentir votre vitesse et accélérer le redécollage. Il vous faudra peut-être tirer un bon mètre de ligne pour pouvoir lever l'oreille de l'aile.
- Une fois que l'oreille commence à se soulever, l'aile va rouler sur le côté.
- Une fois sur le côté, l'aile va commencer à se déplacer vers le bord de la fenêtre. Il se peut que vous deviez l'amener jusqu'au bord de fenêtre; pour ce faire, continuez à tenir cette même ligne jusqu'à ce que l'aile se mette en position de redécollage.
- Soyez patient, surtout lorsque le vent est faible, car l'aile peut mettre du temps à se déplacer vers le bord de fenêtre. Ne cédez pas à la tentation de tirer sur les deux côtés de la barre ou l'aile ne saura pas comment réagir. Continuez à amener votre aile sur le bord que vous avez choisi au départ.
- Lorsque l'aile est prête à redécoller, lâchez la ligne. Amenez lentement l'aile en position neutre et stabilisez votre barre.



1



2



3



4



5



6

# REGLAGE

## RÉGLAGE DE L'AILE

Il est essentiel de parfaitement régler l'aile pour obtenir des performances optimales. Une aile correctement réglée est plus efficace, plus rapide et sa puissance est plus facile à gérer. Les indications suivantes vous aideront à régler votre aile en fonction de votre style.

- Tous les modèles ont leurs propres réglages que l'on obtient en tendant les lignes arrière et avant de manière appropriée. Les ajustements se font à partir de la sangle de réglage.
- Notez qu'au vu de la grandeur du border/choquer qui existe pour perdre de la puissance grâce à la barre, on utilisera la sangle de réglage pour positionner la barre afin de perdre ou de gagner de la puissance. Si vous êtes penché avec les bras complètement tendus lorsque vous êtes sur l'eau, vous pouvez toujours tirer la bille rouge pour rapprocher la barre près de vous.
- Attention à ne pas border exagérément l'aile qui est très sensible à ce réglage. Si les lignes arrières sont trop tendues, l'aile évoluera très lentement et risquera même d'aller en arrière par petit temps. Trop border l'aile réduira sa capacité à perdre de la puissance (depower).
- Ne "border" pas l'aile exagérément. Dans un premier temps, vous devez rechercher la puissance maximale de l'aile et son efficacité. L'aile sera puissante et tournera vite si les lignes arrières sont tendues (aile bordée). Il y a cependant un seuil de tension à ne pas dépasser. En effet, si les lignes arrière sont trop tendues, l'aile évoluera lentement et vous ne pourrez pas l'amener en bord de fenêtre.
- L'aile étant juste au-dessus de votre tête, accrochez-vous au bout de harnais et borderz votre aile à fond. Si l'aile est trop bordée, l'aile va reculer dans la fenêtre.

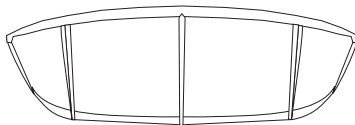
**MISE EN GARDE:** Faites attention de ne pas vous faire soulever, ce que vous risquerez d'autant plus si vous si vous gardez l'aile à la verticale pendant longtemps. Si vous sentez que vous vous faites soulever, choquez l'aile immédiatement, et apprêtez-vous à tirer votre poignée de largage secondaire.

- Libérez la puissance en tirant sur la sangle de réglage. Plus vous tirerez sur la sangle, moins l'aile sera puissante. N'oubliez pas que vous pourrez toujours relâcher de la puissance avec du bout du système Border/Choquer (Depower), aussi ne choquez pas outre mesure à partir de la sangle de réglage. Pour redonner de la puissance, tirez la boucle en plastique de la sangle.

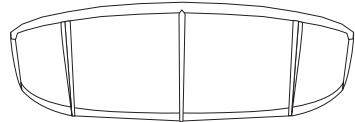
## VUE DE L'AILE DEPUIS LA PLANCHE.

### AILE EN POSITION NEUTRE JUSTE AU-DESSUS DE LA TÊTE DU PILOTE.

Excessivement bordée  
Ligne avant trop tendue



Correctement bordée



## TERMINOLOGIE DU KITEBOARD

**A****AILE D'ENTRAÎNEMENT**

Une aile que l'on peut utiliser à terre pour simuler les mouvements liés à la pratique du kitesurf. C'est un excellent outil pédagogique. Malgré sa petite taille, cette aile est puissante, aussi soyez prudent.

**AILE GONFLABLE**

Une aile équipée de boudins gonflables pour permettre à l'aile de flotter et faciliter le redécollage.

**AIRLOCK**

Une valve en deux parties qui permet le gonflage et le dégonflage de l'aile en un point unique.

**ATTERRISSAGE**

Le mouvement qui permet au rider de ramener l'aile à terre dans les mains de son assistance.

**AU PRÈS**

La direction de l'aile lorsque le pilote remonte contre le vent, il a le vent face à lui.

**AU VENT**

La zone d'où vient le vent, derrière le pilote.

**B****BAR (unité)**

Unité de pression atmosphérique

- 1 bar = 14 psi
- 1 bar = 0,015 psi

**BARRE DE CONTRÔLE**

Dispositif de pilotage que le rider tient entre ses mains pour diriger son aile.

**BRIDAGE**

Lignes qui partent des oreilles et du bord d'attaque de l'aile. Les lignes de vol qui partent de la barre sont attachées au bridage pour relier la barre à l'aile.

**BOUDINS**

Les tubes extérieurs de l'aile. Les boudins abritent les chambres à air, qui une fois gonflées, donnent sa structure à l'aile.

**BORD D'ATTAQUE**

La partie avant gonflée de votre aile.

**C****CHAMBRES À AIR**

Les tubes gonflables qui se trouvent à l'intérieur du bord d'attaque et des boudins verticaux. (Imaginez une roue de vélo – elle est composée d'un pneu à l'extérieur et d'une chambre à air à l'intérieur).

**CLIPS DE VERROUILLAGE**

Clapets empêchant l'air de circuler entre le Bord d'Attaque et les lattes.

**D****DÉCOLLAGE**

Mouvement qui permet au rider de faire décoller l'aile en la libérant des mains de son assistance.

**DÉCOLLAGE SANS ASSISTANCE**

Technique qui permet au rider de faire décoller son aile sans partenaire, habituellement en sécurisant une oreille au sol avec du sable, jusqu'à ce qu'il soit prêt à la faire décoller.

**DEPOWER NIVEAU 2**

Le niveau 2 du depower est une fonction intégrée du système 1X qui permet au rider d'atterrir son aile sur l'eau ou sur terre.

**E****ÉCHELLE DE BEAUFORT**

Système permettant d'estimer la force du vent, basé sur les effets du vent sur l'environnement (ex. : formes des vagues, déplacement de la fumée, etc.). Ce système d'évaluation ne fait pas appel à l'usage d'instruments.

**H****HARNAIS**

Pièce de l'équipement du pilote qui lui permet de s'attacher provisoirement au bout de harnais fixé à la barre de contrôle. Le harnais permet au pilote de s'économiser en utilisant son poids et ses muscles pour se suspendre à l'aile. Les harnais les plus courants sont le harnais ceinture (qui s'attache autour de la taille) et le harnais culotte (qui s'attache autour des cuisses)

**J****JIBE**

Le mouvement qui permet au rider de faire changer son fluteur de direction. Si le rider est tribord amure il passe bâbord amure et vice versa.

**K****KITEBOARD**

Autre terme utilisé pour désigner le Kitesurf.

**KITESURF**

Sport qui consiste à se faire tracter sur l'eau par une aile en utilisant la force du vent, debout sur une planche.

# GLOSSAIRE

---

## L

---

### LIGNES ARRIÈRE

Les deux lignes de vol extérieures qui sont connectées aux brides du bord de fuite, l'une à l'oreille gauche, l'autre à l'oreille droite.

### LIGNE AVANT

Les deux lignes de vol du milieu qui sont connectées aux brides du bord d'attaque, l'une à l'oreille gauche, l'autre à l'oreille droite. Ces lignes aident à gérer la puissance de l'aile.

### LIGNES DE VOL

Terme utilisé pour décrire les quatre lignes livrées avec l'aile. Ces lignes servent à relier le bridage aux prélines et mesurent entre 20 et 30 mètres de long.

### LIGNES DE PERTE DE PUISSANCE

Les deux lignes centrales attachées sur les brides du bord d'attaque. La ligne attachée sur l'oreille gauche et celle attachée sur l'oreille droite de l'aile. Ces lignes servent à la gestion de la perte de puissance de l'aile.

### LOFER

Terme utilisé pour décrire ce que fait l'aile lorsqu'elle est dans un trou d'air.

## M

---

### MPH

Mille Par Heure. Mesure de vitesse.  
1 mph = 1,6 kilomètres par heure.

## N

---

### NAGE TRACTÉE

La technique d'apprentissage qui permet au pilote de ramener l'aile au bord de la plage en ayant quitté sa planche. Il apprend à décoller, à voler, à redécoller et à se tirer de situations difficiles en se faisant tracter par l'aile.

### NOEUDS

Mesure de vitesse, dans le cas présent la vitesse du vent, qui est la vitesse en milles nautiques parcourue par le vent en une heure.

1 noeud = 1 mille nautique par heure.

1 noeud = 1,15 milles par heure.

1 noeud = 1,85 kilomètres par heure.

## O

---

### OFFSHORE

Le vent souffle de la côte vers le large. N'utilisez pas votre aile lorsque le vent souffle dans cette direction.

### ONSHORE

Le vent souffle du large vers la côte. Faites preuve de prudence en abordant la plage lorsque le vent souffle dans cette direction.

## P

---

### PLANNING

Le moment où la planche effleure la surface de l'eau.

### POINT D'ATTACHE DU BRIDAGE

Points où l'on attache le Bridage

### POMPE

Appareil destiné à gonfler l'aile.

### PORTANT

Une allure déterminée par rapport à la direction du vent, généralement située entre 90 et 160 degrés.

### POSITION NEUTRE

C'est la position juste au-dessus de la tête du rider. Si le rider garde la barre immobile et parallèle à ses épaules, l'aile prendra automatiquement cette position. Cependant, il est difficile et dangereux de garder l'aile dans cette position. Bien que l'aile semble stable et avoir le moins de puissance, à terre la position neutre est celle qui risquera le plus de soulever le rider. Sur l'eau, la position neutre permet de se reposer mais à terre, nous vous recommandons de ne pas garder cette position. Après avoir fait décoller votre aile, dirigez vous vers l'eau sans tarder. **NE RESTEZ PAS** à terre avec une aile en position neutre, cela est **TRÈS DANGEREUX**.

### PRÉLIGNES

Lignes attachées directement à la barre de contrôle. Il faut attacher ces lignes aux lignes de vol pour les connecter à la barre.

### PSI (unité)

Unité de pression anglo-saxonne valant une Livre par Pouce Carré (PSI)

- 1 PSI = 68,9 mbar

## Q

---

### QR2

Largeur secondaire situé au niveau du leash Bypass. Si activé, il permet de déconnecter le rider de la ligne de sécurité. Le rider se retrouve donc complètement déconnecté de son aile.

### QUICKLOOP

Le Quickloop désigne l'armature moulée du chicken loop. Ce système offre à l'utilisateur un moyen rapide et efficace de reconnecter le chicken loop après avoir activé le système de largage QR1.

## R

---

### RECOIL

Le Recoil est une pièce très commode, contre laquelle vient reposer la barre pendant qu'on défait les tours après les tricks avec rotations. Elle sert aussi à conserver la tension des sangles de réglage élastiques tout en les gardant à portée de main.

## REDÉCOLLAGE

Mouvement qui permet au rider de sortir son aile de l'eau et de la renvoyer en l'air.

## S

### SIDE OFFSHORE

Le vent souffle de la gauche ou de la droite et de la côte vers le large. C'est une combinaison de vent offshore et side-shore. N'utilisez pas votre aile lorsque le vent souffle dans cette direction.

### SIDESHORE

Le vent souffle de la gauche ou de la droite et parallèlement à la plage. Condition idéale pour le kitesurf.

### SIDE ONSHORE

Le vent souffle de la gauche ou de la droite et du large vers la terre. C'est une combinaison de vent onshore et side-shore. Faites preuve de prudence en abordant la plage lorsque le vent souffle dans cette direction.

### SINGLE LINE FLAG

SLF est un bridage simplifié associé à une barre de contrôle qui fournit 2 niveaux de Depower.

### SOUS LE VENT

La zone vers où souffle le vent, devant le pilote.

### SOUS-TOILÉ

Situation dans laquelle le rider navigue avec une aile qui n'est pas assez puissante pour son niveau, son poids, sa force et/ou les conditions de vent.

### SPRINT

Technologie permettant un gonflage rapide en un point unique.

### SURTOILÉ

Situation dans laquelle le rider navigue avec une aile trop puissante pour son niveau, son poids, sa force et/ou les conditions de vent.

### SYSTEME BYPASS™

Leash de sécurité recommandé pour tous les riders. Ce système intègre un largueur secondaire (QR2) dont le rôle consiste, après activation du largueur principal QR1, à séparer complètement le rider de son aile.

### SANGLE DE RÉGLAGE DES LIGNES AVANT

Cette sangle s'utilise pour intervenir sur la longueur des lignes avant et arrière, et ainsi jouer sur la puissance de l'aile.

### SYSTÈME DE LARGAGE SECONDAIRE

Points de liaison sur les systèmes de contrôle qui peuvent être libérés en cas d'urgence. Leash d'Aile (breveté) relié au pilote et à l'aile, conçu pour se détacher en cas d'urgence.

## T

### TROU D'AIR

Terme utilisé lorsque la force du vent diminue à un moment donné et ce quelle qu'en soit la durée. Terme également utilisé lorsque l'aile perd toute sa puissance.

### TUBES DE LIAISON

Tubes permettant de relier la chambre à air du bord d'attaque aux boudins.

## V

### VENT ARRIÈRE

La direction de l'aile lorsque le pilote a le vent dans le dos, il va dans la direction du vent.

### VENT SOUFFLANT EN RAFALE

Le vent est irrégulier avec des variations de force importantes.

## W

### WATERSTART

La technique qui permet au pilote, assis ou debout dans l'eau, de monter sur sa planche.

## Z

### ZONE DE PUISSANCE

C'est l'espace qui se trouve devant et de chaque côté du rider, à l'exception de la position neutre et de la zone neutre. C'est la zone dans laquelle l'aile est la plus puissante, c'est-à-dire qu'elle génère la plus forte traction. Lorsque l'aile est dans cette zone, elle peut être dangereuse, aussi évitez cette zone lorsque vous débutez. Soyez extrêmement vigilant lorsque vous naviguez dans cette zone.

### ZONE NEUTRE

C'est la zone qui comprend la position neutre et l'espace à gauche et à droite du rider. Elle comprend les positions les plus au vent et sous le vent dans lesquelles vous pouvez faire voler votre aile. C'est dans cette zone que l'aile est la moins puissante, qu'elle exerce le moins de traction. Cependant, soyez vigilant lorsque l'aile est dans cette zone, surtout si vous êtes à terre et si le vent souffle en rafales.

