

# 2006 KITE

---

## MANUEL DE L'UTILISATEUR

**CROSSBOW • CONTRA • REVOLVER • CO2**



# ATTENTION

N'UTILISEZ CE PRODUIT QU'APRES AVOIR LU ET ACCEPTE CES INSTRUCTIONS ET AVERTISSEMENTS POUR VOTRE PROPRE SECURITE ET VOTRE PROTECTION . CES INFORMATIONS PEUVENT ETRE CHANGEES A TOUT MOMENT. VEUILLEZ VISITER NOTRE SITE WEB A [WWW.CABRINHAKITES.COM](http://WWW.CABRINHAKITES.COM) POUR VOUS INFORMER DE TOUTES LES MISES A JOUR COURANTES.

SI VOUS AVEZ MOINS DE 18 ANS, VOUS DEVEZ FAIRE LIRE CES AVERTISSEMENTS ET CES INSTRUCTIONS A 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 occasionnées 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 Kitesurf est un sport extrême. 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. Faites très attention aux personnes autour de vous. 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 ou forts. N'allez pas sur l'eau tant que vous ne maîtrisez pas votre aile 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.

*...continues to next page*

*continues from previous page...*

## **CONSEILS D'UTILISATION :**

**Le KITESURF 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 kitesurf est une activité A RISQUE et l'utilisation de matériel de kitesurf peut entraîner des dommages corporels graves ou la mort.
- Les blessures font partie des RISQUES INHERENTS à la pratique du kitesurf 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, votre chambre à air, 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. 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 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 gréement 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. Portez des vêtements de protection et selon les conditions, une combinaison néoprène ou un top qui vous protège des UV. Le port d'un casque est recommandé.
- 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 kitesurf sur l'eau uniquement.
- Conservez ces instructions pour toutes références ultérieures.

# INDEX

---

- 2 INTRODUCTION
- 3 INFORMATIONS IMPORTANTES
- 4 L'ÉTAT DU VENT ET DE LA MER, LES CONDITIONS MÉTÉO / PLAGE D'UTILISATION
- 5 ÉVALUEZ VOTRE NIVEAU / SPOTS DE NAVIGATION
- 6 INFORMATIONS IMPORTANTES
- 7 SAVOIR VIVRE

## PRESENTATION

- 8 PRESENTATION DE LA CABRINHA CROSSBOW
- 10 PRESENTATION D'AILES ÉQUIPÉES D'UNE FRONTLINE
  
- 12 SYSTEME DE CONTROLE
- 13 VERROUILLAGE
- 14 BYPASS LEASH
  
- 15 CROSSBOW CS AVEC OVERRIDETM
- 18 SYSTÈME DE SÉCURITÉ ET DE REDÉCOLLAGE AVEC LA FRONTLINE ET TAP OUTTM

## MONTAGE

- 24 LE SYSTÈME DE CONTRÔLE DE LA CROSSBOW AVEC OVERRIDE.
- 25 SYSTEME DE CONTRLE POWERDRIVE AVEC LA FRONTLINE
- 26 #1.1 - VÉRIFIER LA LONGUEUR DES LIGNES
- 27 #1.2 - REGLER DE LA LONGUEUR DES LIGNES
- 28 #2.1 - GONFLER LES LATTES
- 29 #2.2 - GONFLER LE BORD D'ATTAQUE
- 30 #2.3 - CONSEILS POUR SÉCURISER VOTRE AILE AU SOL
- 30 #2.4 - DÉGONFLER LE BORD D'ATTAQUE
- 31 #3.1 - RELIER L'AILE AUX LIGNES - CONNECTER LES LIGNES
- 32 #3.2 - RELIER L'AILE AUX LIGNES - CONNECTER SOUS LE VENT DE L'AILE
- 33 #3.3 - RELIER L'AILE AUX LIGNES - CONNECTER AU VENT DE L'AILE
- 34 #4 - REGLAGE DE L'AILE

## NOTIONS FONDAMENTALES

- 36 CHAMP D'ACTION / POSITIONS, FENETRES & PUISSANCE
- 38 PILOTER, DÉCOLLER & ATTEIRIR
- 39 PILOTER, DÉCOLLER & ATTEIRIR - PRÉPARER LE DÉCOLLAGE
- 40 PILOTER, DÉCOLLER & ATTEIRIR - DÉCOLLER AVEC UNE ASSISTANCE
- 42 PILOTER, DÉCOLLER & ATTEIRIR - REDECOLLER
  
- 44 REMPLACER LES LIGNES DE VOL
- 46 DÉCHIRURES / RÉPARER LES LATTES ET LE BORD D'ATTAQUE
- 48 RÉPARER LES LATTES ET LE BORD D'ATTAQUE
  
- 50 TERMINOLOGIE DU KITESURF



# 06

---

## MANUEL DE L'UTILISATEUR

# 06 INTRODUCTION



**MERCI** d'avoir choisi une aile Cabrinha et bienvenue dans l'univers du kitesurf.

Le kitesurf attire des personnes de tous âges et de tous horizons et c'est incontestablement l'un des sports les plus dynamiques de la décennie.

Mais le kitesurf 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 aile, pour vous permettre d'en profiter au maximum.

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 ou de perfectionnement suivi dans une école agréée. Vous éviterez ainsi de prendre des risques inutiles et de mettre votre vie et celle des autres en danger.

# 06 INFORMATIONS IMPORTANTES

## INFORMATIONS IMPORTANTES

Le KITESURF 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 KITESURF 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 fournis avec l'aile : 5ème ligne ou Frontline avec Système Tap Out, et Système de Largage Secondaire.
- Assurez-vous que votre système OVERRIDE est monté conformément à nos instructions et que votre aile Cabrinha-Override est bien équipée d'une barre Override.
- Assurez-vous que votre 5ème Ligne est montée conformément à nos instructions et que votre aile Cabrinha-Frontline est bien équipée d'une barre de contrôle compatible avec la 5ème Ligne.
- 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 au sol 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 tierces 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:

- BRASSIÈRE DE SAUVETAGE OU GILET DE PROTECTION
- COMBINAISON EN NÉOPRÈNE
- GANTS
- BOTTILLONS
- LUNETTES
- COUTEAU DE SÉCURITÉ
- ECRAN SOLAIRE

## L'ÉTAT DU VENT ET DE LA MER, LES 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.
- Les produits Cabrinha sont fabriqués pour l'utilisation par des riders d'un poids maximum de 75 kg.

## PLAGE D'UTILISATION

Les informations ci-contre vous sont données à titre indicatif uniquement. Elles sont basées par rapport à un rider d'environ 75 kg. Le choix de votre aile dépend aussi de votre niveau, de votre gabarit, de la taille de votre planche et des conditions de mer. Choisissez une surface d'aile en fonction de votre propre expérience et regardez quelle surface utilisent les autres kitesurfers.

	4 MPH 3.5 KNOTS	8 MPH 6.9 KNOTS	12 MPH 10.4 KNOTS	16 MPH 13.9 KNOTS	20 MPH 17.3 KNOTS	24 MPH 20.8 KNOTS	+	++	+++
<b>CROSSBOW</b>	16	Red		Pink			White		
	12	Red		Pink			White		
	9	Red		Pink			White		
	7	Red		Pink			White		
<b>CONTRA</b>	19.5	Red		Pink			White		
	16.5	Red		Pink			White		
<b>REVOLVER</b>	14	Red		Pink			White		
	12	Red		Pink			White		
	10	Red		Pink			White		
	8	Red		Pink			White		
	6.5	Red		Pink			White		
<b>C02</b>	5	Red		Pink			White		
	18	Red		Pink			White		
	17	Red		Pink			White		
	14	Red		Pink			White		
	12	Red		Pink			White		
	10	Red		Pink			White		
	8	Red		Pink			White		
	6.5	Red		Pink			White		

\* How to read: Red = best suited for. Pink = usable. White = not recommended.

**EVALUEZ 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 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.
- 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.
- Evitez les zones avec rochers et/ou les récifs en eaux peu profondes.
- Faites attention aux changements de marée, différents niveaux d'eau pouvant laisser apparaître de nouveaux obstacles.
- Evitez de décoller, de naviguer ou d'atterrir à proximité de lignes à haute tension, de cabines téléphoniques, d'arbres, de personnes, d'animaux domestiques, d'immeubles, de voitures, de rues, d'objets tranchants et d'aéroports.
- Evitez 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 lieu sûr à terre où vous pourrez atterrir au cas où vous ne pourriez pas revenir à votre point de départ.

# 06 INFORMATIONS IMPORTANTES

## ENTRETIEN DE L'AILE

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

### AVANT D'ALLER SUR L'EAU

- Vérifiez que votre équipement de sécurité est 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.
- Evitez 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 de gréer sur le sable ou sur l'herbe.
- Evitez de gréer au milieu d'objets tranchants qui peuvent déchirer l'aile ou trouer 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 (sécurisée ou non) battre au vent pour quelque durée que ce soit. Le bord de fuite va battre excessivement ce qui peut abîmer l'aile ou emmêler les brides et les lignes. Si vous ne pouvez pas rester près de votre aile, mettez suffisamment de sable entre chaque latte et sur le bord de fuite pour l'empêcher de battre.
- 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 ADEQUAT

- Nous vous recommandons de rincer votre aile à l'eau claire et de bien la sécher avant de la rouler et de la stocker.
- Ne roulez pas votre aile tant qu'elle est humide.
- 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.

## SAVOIR VIVRE

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

### SECURITE

- Suivez les conseils de sécurité qui vous sont donnés dans ce manuel.
- Respectez les règles 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 à 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.

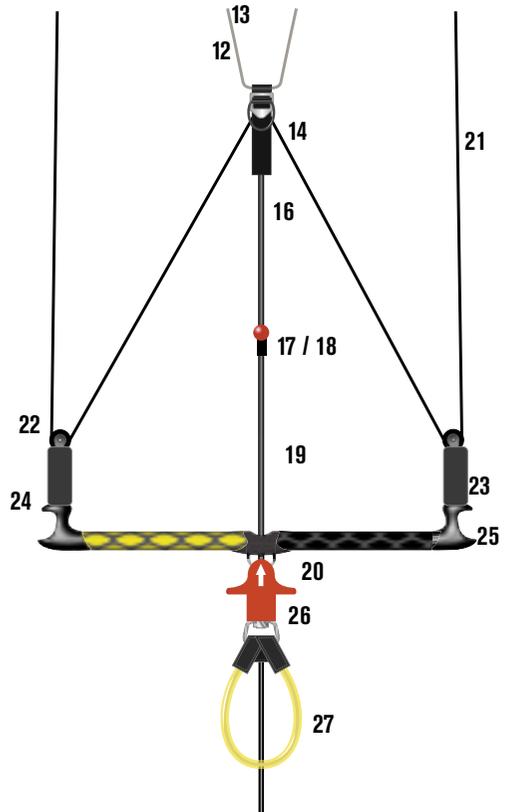
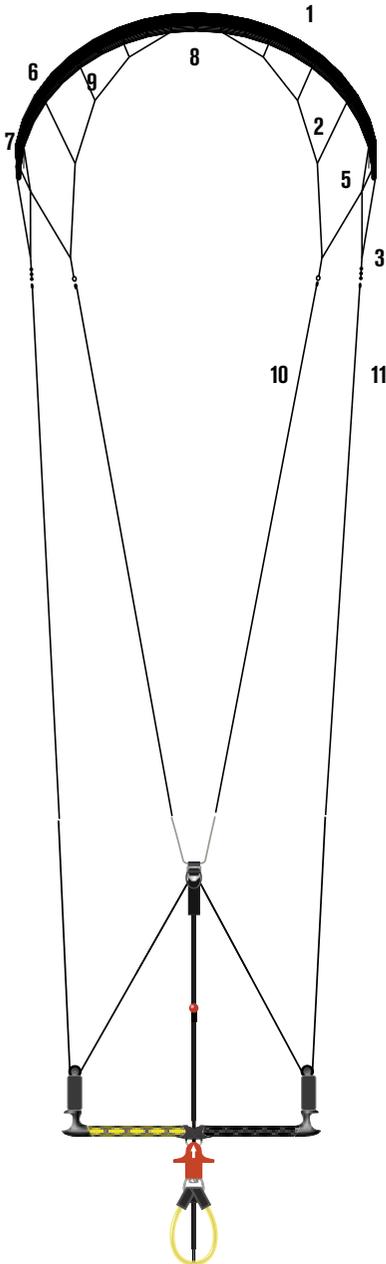
### MONTAGE

- 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.

# 06

# PRESENTATION

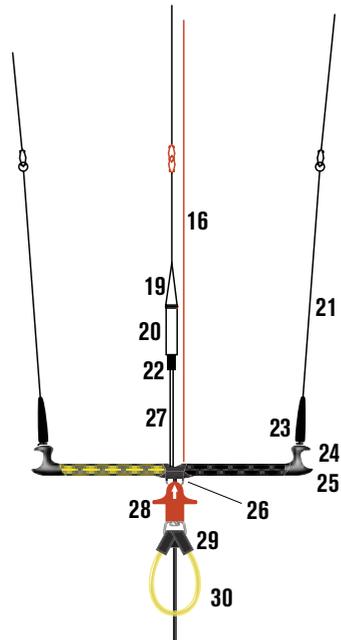
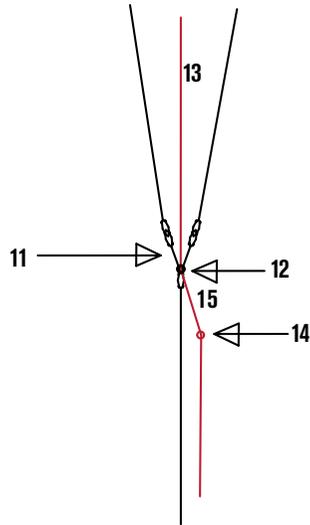
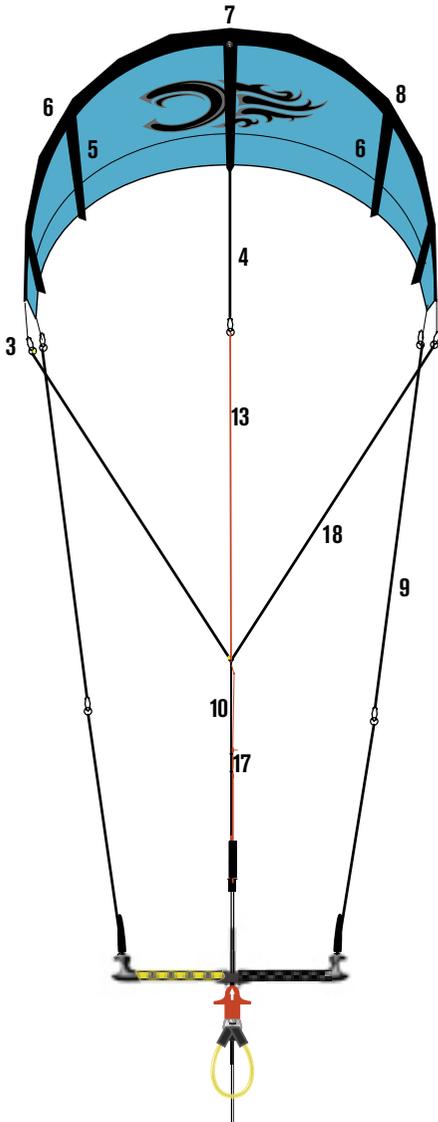
PRESENTATION DE LA CABRINHA CROSSBOW



\*\*Les dessins ne sont pas à l'échelle.

**PRESENTATION DE LA CABRINHA CROSSBOW CROSSBOW CS AVEC OVERRIDE**

1. AILE 4 LIGNES
2. bridage
3. Point d'accroche des lignes arrières
4. Point d'accroche des lignes avant
5. Poulies
6. BORD D'ATTAQUE MULTISEGMENTE EN DACRON
7. LATTES 3-D GONFLABLES
8. VALVE AIRLOCK
9. VALVES STANDARD
10. Ligne de vol avant
11. Lignes de vol arrière
12. Prélignes avant
13. Bille d'assistance
14. Sangle de réglage des lignes avant
15. réglage de contrôle de la puissance.
16. butté de barre
17. Bille Override
18. tube Override
19. Border-choquer principal
20. PONTET POWERLOCK
21. Prélignes arrières
22. Poulies de border choquer
23. FLOTTEURS DE BASE
24. élastique de blocage des lignes
25. EMBOUTS A USAGES MULTIPLES
26. SYSTEME DE LARGAGE SECONDAIRE
27. BOUT DE HARNAIS AVEC TUBES DE VERROUILLAGE



\*\*Les dessins ne sont pas à l'échelle.

**PRESENTATION D'AILES ÉQUIPÉES D'UNE FRONTLINE (CONTRA/REVOLVER/CO2)  
AVEC SYSTÈME DE CONTRÔLE POWERDRIVE**

1. AILE 4 LIGNES
2. Préligne avant
3. préliges avant
4. frontline préligne
5. LATTES 3-D GONFLABLES
6. BORD D'ATTAQUE MULTISEGMENTE EN DACRON
7. VALVE AIRLOCK
8. VALVES STANDARD
9. LIGNES ARRIERE
10. 5ème ligne Override ligne principale frontline
11. Accroche de la frontline en « V »
12. anneau guide de la frontline
13. frontline
14. Bille limitant la longueur de la frontline
15. zone de l'élastique
16. Frontline
17. blocage de la barre
18. LIGNES AVANT
19. Réglage de la ligne principale
20. SANGLES DE REGLAGE DES LIGNES AVANT
21. PRELIGNES
22. butté de ligne
23. FLOTTEURS DE barre
24. élastique de blocage des lignes
25. EMBOUTS A USAGES MULTIPLES
26. PONTET POWERLOCK
27. Border-choquer
28. Système de largage secondaire avec leash Tap Out
29. Anneau située à l'extrémité de la frontline
30. BOUT DE HARNAIS AVEC TUBE DE VERROUILLAGE et frontline

**CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU SYSTEME DE CONTROLE**

Crossbow CS, Powerdrive Carbon CS, Powerdrive Alloy CS

**SYSTEME DE LARGAGE RAPIDE (QRS)**

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

**QRS - ACTIONNER LA POIGNEE DE LARGAGE**

Attrapez la poignée de largage et tirez vers le haut jusqu'à ce que la goupille soit libérée. Lorsqu'elle sera sous tension, la goupille va libérer le bout de harnais. (Fig. 1)

**QRS - REINSTALLER LA POIGNEE DE LARGAGE**

- Passez la goupille dans l'anneau en forme de trapèze. (Fig.2)
- Rabattez-la sur elle même (Fig.3)
- Levé le système de largage sur le border choquer (Fig.4)
- Rabaissez le système de sur la goupille. (Fig.5)
- Votre système de largage peut fonctionner à nouveau.



**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. Le leash de sécurité 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 sans risque.

- Vous devez être relié au bout de harnais largable pour pouvoir activer la poignée de largage et supprimer la puissance instantanément.
- Insérez le tube de verrouillage dans le crochet en passant sous le bout de harnais. (Fig.1)
- Assurez-vous que le système de largage secondaire et le système de contrôle sont assemblés correctement avant de décoller ou de verrouiller votre bout de harnais.
- 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.

**NB :** 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 que le QR et le système de largage secondaire sont correctement montés.
- Accrochez votre bout de harnais
- Une fois accroché, verrouillez le système « security Pin » seulement lorsque vous êtes prêt à décoller.
  - Dégager la bille override
  - Accrocher le système du Tap out
- Insérez le tube de verrouillage dans le crochet, 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
- 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**

Vous pouvez relâcher le tube de verrouillage de deux manières:

En le glissant hors du crochet

En déclenchant la poignée du système de largage secondaire



# 06 SYSTEME DE CONTROLE LEASH BYPASS™

## LEASH BYPASS™ – (en option)

Toutes les ailes Cabrinha 2006 peuvent être équipées du Bypass. Ce leash optionnel est recommandé pour les débutants et les écoles ainsi que pour les kitesurfeurs qui naviguent sans s'accrocher au bout de harnais.



Si vous préférez ne pas utiliser le BY-PASSTM, suivez les instructions sur l'utilisation du verrouillage de sécurité pour être certain d'être connecté à votre aile.

## LEASH BYPASSTM – conseils importants

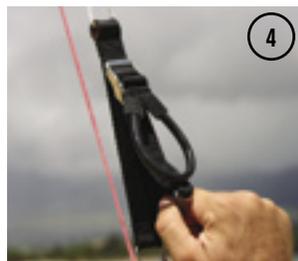
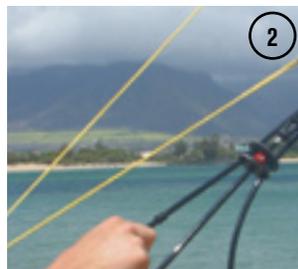
- Vérifiez que votre leash BYPASSTM est monté correctement avant d'aller sur l'eau.
- Lorsque vous utilisez votre aile Cabrinha avec le BYPASSTM, vous pouvez activer le système de rétractation de l'aile en lâchant simplement la barre SI VOUS N'ETES PAS accroché au bout de harnais.
- Si vous utilisez le BYPASSTM et que vous êtes accroché au bout de harnais, vous devez tout d'abord soit vous décrocher du harnais, soit activer le système de largage secondaire pour pouvoir utiliser le BYPASSTM comme moyen pour supprimer la puissance. N.B.: normalement, lorsque vous utilisez le BYPASSTM vous ne devez pas être accroché au bout de harnais.

**NB:** Si vous utilisez le leash BYPASSTM avec le système de contrôle Override, vous pourrez vous détacher de votre aile en actionnant le système de largage secondaire. L'Override CS est équipée d'un autre leash situé au-dessus de la sangle de réglage des lignes avant qui permettra au pilote de rester relié à la ligne avant gauche.

## 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.

- (Crossbow CS) Tirez sur la bille noire pour supprimer la puissance de votre aile
- (Crossbow CS) Pour redonner de la puissance, tirez sur la bille rouge.
- (Powerdrive CS) Tirez sur la poignée inférieure pour supprimer la puissance de votre aile
- (Powerdrive CS) Pour redonner de la puissance, tirez la boucle en plastique de la sangle.



### Présentation

Une des caractéristiques du système de contrôle de la Crossbow équipée d'Override, est sa capacité à supprimer immédiatement et complètement la puissance de l'aile en positionnant la barre de contrôle sur le mode Override™. En poussant la barre de contrôle au-dessus de la bille Override™ et en lâchant la barre, vous supprimerez la puissance de l'aile et l'aile tombera. L'une des spécificités de la Crossbow est que la sécurité fait partie intégrante du système de fonctionnement de l'aile. Il n'y a pas ni élément à enclencher ni poignée à activer manuellement. Pour la première fois dans l'histoire du kitesurf, vous, pilotes, aurez le contrôle absolu de la puissance de votre aile.

### Redécoller

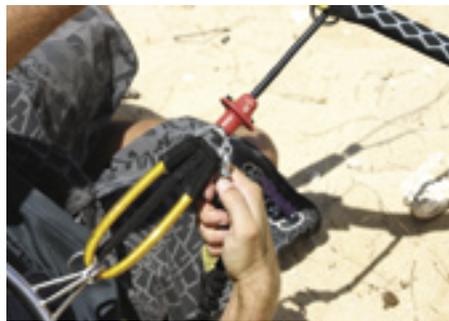
Le bridage unique de la Crossbow permet au pilote un redécollage sur l'eau en tirant simplement sur les lignes arrière droite ou gauche. Comme avec le Recon, une oreille se lève de l'eau et permet au pilote de mettre son aile en position de décollage sûre. Cela est tout à fait possible sans 5<sup>ème</sup> ligne.

### Accroche

Le système de sécurité est opérationnel lorsque le pilote est soit accroché au bout de harnais, soit décroché (mais relié à un leash). Si un pilote choisit le crochet en option, il doit utiliser un bout de harnais Cabrinha avec verrouillage de sécurité.

### Décrochage

Le système de sécurité est opérationnel lorsque le pilote est soit accroché au bout de harnais, soit décroché (mais relié à un leash). Si le pilote choisit de ne pas être accroché, il doit utiliser un leash Cabrinha Bypass attaché au bout de harnais.



- Attachez le leash Bypass à votre harnais (Voir Image)
- Attachez la boucle au bout de harnais (Voir Image)

NB: Si vous utilisez le leash BYPASS™ avec le système de contrôle Override, vous pourrez vous détacher de votre aile en actionnant le système de largage secondaire. L'Override CS est équipée d'un autre leash situé au-dessus de la sangle de réglage des lignes avant qui permettra au pilote de rester relié à la ligne avant gauche. Voir « Sauvetage avec la Crossbow »

# 06 SYSTEME DE CONTROLE [Crossbow]

## CROSSBOW GS AVEC OVERRIDE™

### OPÉRATIONS OVERRIDE™

Le système OVERRIDE™ permet au pilote de supprimer instantanément la puissance de l'aile en poussant la barre au-dessus de la Bille Override, et ce même en naviguant. Il est recommandé de désengager la bille Override avant de décoller.



NB : La bille Override permet au pilote de lâcher la barre après rotations sans pour autant supprimer complètement la puissance de l'aile. S'il y a trop de force, il se peut que la barre passe au-dessus du point Override.

### FONCTIONNEMENT :

Pour reprendre la navigation, saisissez tout simplement la barre et rebordez votre aile. NB : En rebordant l'aile, l'aile va immédiatement repartir. Prenez soin de vérifier la position dans la fenêtre avant de repartir. Si l'aile est sur l'eau, référez-vous au paragraphe « Redécoller avec le système Override » ci-dessous.



Pour remettre la bille Override

- Saisissez la ligne avant puis la bille Override.
- Faites glisser l'Override le long de l'enveloppe Override
- Remplacez la bille à sa place.

NB: Sachez qu'en tirant sur la ligne avant, vous pouvez vous décrocher du bout de harnais. Assurez-vous que le verrouillage de sécurité et le leash externe soit bien mis.

Lâcher la barre après rotations :

- Séparer la barre et la bille Override
- Lâcher la barre
- Saisissez la barre et rebordez votre aile

NB: La bille Override permet au pilote de lâcher la barre après rotations sans pour autant supprimer complètement la puissance de l'aile. S'il y a trop de force, il se peut que la barre passe au-dessus du point Override.



### FAIRE BOUGER LA BILLE/ LE TUBE OVERRIDE

La longueur de l'Override peut être ajustée selon vos besoins.

- Posez les vis creuses sur le tube Override
- Faites glisser le border-choquer sur la position souhaitée
- Serrez doucement les vis creuses. Ne les vissez pas trop

NB : Le système Override pour supprimer la puissance de l'aile est réglé à 35cm. C'est la meilleure position pour supprimer de la puissance. Si vous réglez la longueur à moins de 35 cm, vous le faites à vos propres risques.

### REDECOLLER AVEC LE SYSTEME DE CONTROLE OVERRIDE

Ce qui permet de supprimer de la puissance de l'aile, permet aussi un redécollage rapide. Lorsque l'aile est tombée à l'eau sur le bord d'attaque vous pouvez la faire redécoller de la manière suivante :

- Votre ligne arrière vous aidera aussi pour le redécollage.
- Attrapez une des prélines arrière et tirez-la vers vous. Vous pourriez avoir besoin de quelques mètres de lignes pour faire sortir l'oreille de l'eau. NB: Vous ne devez pas enrouler la préline autour de votre main, et veillez à ce qu'elle ne s'emmêle pas autour de vous.
- Conservez vos pieds sur la planche placée devant vous permet de ralentir votre vitesse.
- L'aile va tourner sur l'oreille.
- 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.
- Lorsque l'aile est prête à redécoller, lâchez la ligne. Amenez lentement l'aile en position de redécollage.
- Une fois que l'aile est en mouvement, vous devrez peut-être re-régler la bille Override.



### « Sauvetage avec la Crossbow »

La suppression de puissance de la Crossbow est faite pour donner au pilote une grande possibilité de contrôle de puissance et de sécurité. Cependant, dans le cas d'un sauvetage, vous pourriez vouloir « faire faiblir votre aile comme signal ».

Nous avons prévu cette situation en ajoutant une « bille de secours » sur le borde-choquer. Ceci peut aussi servir à attacher un leash si nécessaire. Si vous attachez un leash, le leash de sécurité ne peut plus fonctionner

Si vous voulez affaler votre aile à partir de ce moment:

- Attrapez la bille rouge située au dessus de la sangle de réglage des lignes avant.
- Lâchez la barre de contrôle
- Opérez votre propre sauvetage.

## Présentation

Ce système est le plus sûr et le plus simple pour supprimer de la puissance d'une aile à arc classique à partir du haut de l'arc. Ce système de suppression de puissance par une ligne centrale est un équipement standard que l'on retrouve sur les ailes Contra, Revolver et Co2.

## Tap Out™

Le Tap Out est une spécificité de sécurité créée pour une utilisation lors du processus de décollage et/ou d'atterrissage pour réduire les risques associés à l'utilisation sur terre. Lorsqu'elle est activée, la fonction Tap Out™ permet au rider de supprimer complètement la puissance de l'aile en poussant la barre dans la direction de l'aile. Une fois activée, la charge va se transférer automatiquement vers la frontline, et la puissance de l'aile sera instantanément annulée. Le pilote reste relié à l'aile par un leash intégré au système.

## Mode dehooké

Le système de frontline peut être utilisé lors de la navigation lorsque vous n'êtes pas accroché pour supprimer la puissance de l'aile instantanément. En reliant un leash à l'anneau de la frontline, l'aile va perdre sa puissance en lâchant simplement la barre lorsque vous n'êtes pas accroché au harnais. Pour reprendre le contrôle de l'aile avec ce mode, il n'y a aucune connexion à faire. Saisissez simplement la barre, démêler les lignes, l'aile est prête à redécoller.

## Activation Manuelle

Le système de la frontline peut être activé instantanément pour supprimer la puissance de l'aile à tout moment ; pour ce faire, vous devez lever la poignée de largage manuelle.

## Aide au Redécollage

Le système d'aide au redécollage que l'on retrouve sur la frontline peut permettre de faire redécoller en quelques secondes une aile tombée. Lorsqu'une aile tombe sur son bord d'attaque dans l'eau ou sur la neige, vous pouvez tirer sur la frontline pour la retourner. En tirant ensuite sur les lignes arrière, vous pouvez facilement amener l'aile en position de décollage.

## Frontline - Accroche

Le système de sécurité de la frontline est opérationnel lorsque le pilote est soit accroché au bout de harnais, soit décroché (mais relié à un leash). Si un pilote choisit le crochet en option, il doit utiliser un bout de harnais Cabrinha avec verrouillage de sécurité. Lorsque le système de largage secondaire manuel est activé, le pilote reste relié à la frontline par le bout de harnais.

## Leash TAP OUT™

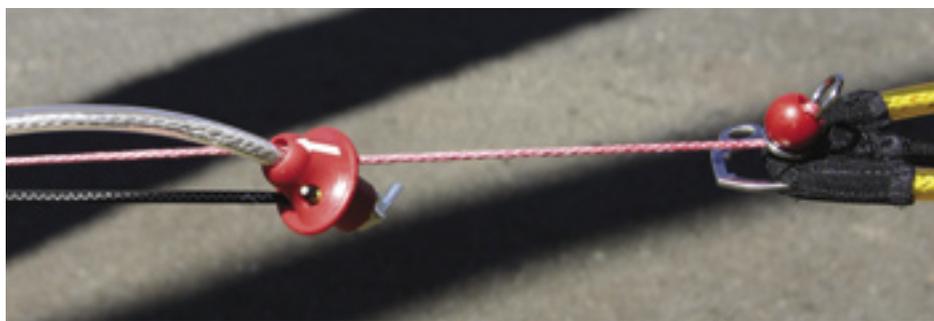
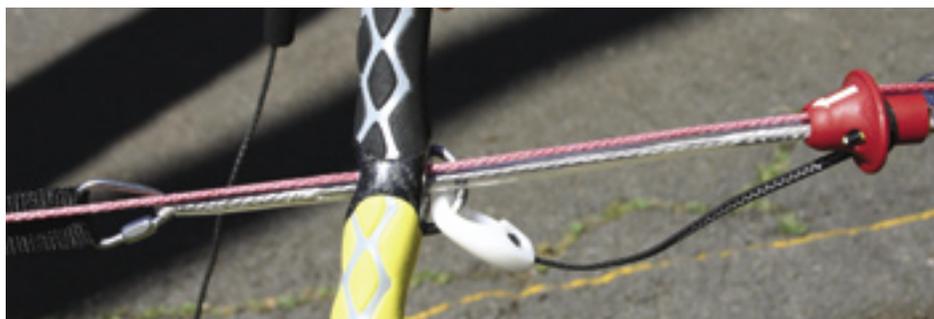
La frontline permet d'améliorer le système de sécurité en supprimant une étape du processus de largage. Avec le nouveau Tap Out™ il suffit de pousser la barre pour supprimer instantanément la puissance de l'aile. Ce système permet au pilote de supprimer instantanément la puissance de l'aile, même en navigation, en utilisant le leash Tap Out. Le pilote reste relié à son aile par un leash.

La frontline munie du Tap Out permet au pilote d'enclencher la fonction de sécurité de largage automatique avant de décoller, d'atterrir, ou à tout moment lors de la navigation. Pour ce faire, il lui suffit d'attacher le leash au bout Powerlock. Dès que le pilote est parti, il peut détacher le leash Tap Out.

La suppression instantanée de l'aile est toujours possible quelque soit le moment choisi, en poussant la plaque de largage en direction de l'aile.

### TAP OUT™ - En MODE DECOLLAGE

1. Pour supprimer instantanément la puissance de l'aile lorsque vous êtes en mode de décollage, il vous suffit de pousser la barre loin de vous jusqu'à ce que le système de largage secondaire soit activé. (18 cm)
2. Cela aura pour effet d'activer automatiquement le Tap Out™ situé au-dessus du bout de harnais.
3. Une fois que le Tap Out™ est activé, le système de contrôle va remonter le long de Frontline
4. Cela va permettre au pilote de rester relié à la frontline uniquement.
5. L'aile va perdre toute sa puissance et tomber à l'eau.



### TAP OUT™ - en MODE NAVIGATION

1. Pour supprimer instantanément la puissance de l'aile, lorsque vous êtes en mode navigation, il vous suffit de pousser le système de largage, situé en haut du bout de la boucle de harnais.
2. Cela aura pour effet d'activer automatiquement le bout de harnais des lignes avant.
3. Une fois que le Tap Out™ est activé, le système de contrôle va remonter le long de la frontline
4. Cela va permettre à l'aile de rester relié à la frontline uniquement.
5. L'aile va perdre toute sa puissance et tomber à l'eau.



Si vous avez activé la frontline lors de la navigation, suivez les étapes du sauvetage et revenez jusqu'au bord à la nage. Vous pouvez aussi reconnecter la frontline (« Voir Reconnecter la frontline») et reprendre votre session, si vous le voulez, mais sachez que cette opération nécessite un niveau intermédiaire/avancé. Si vous avez activé la frontline à l'atterrissage, demandez à votre assistance de sécuriser votre aile à terre, reconnectez la 5ème ligne, puis enroulez vos lignes sur la barre de contrôle.

NB: Le système Frontline ou système de 5ème ligne a été conçu pour être activé uniquement lorsque vous atterrissez ou dans les situations d'urgence.

NB: L'aile ne pourra pas repartir sauf si vous reconnectez manuellement la frontline. (Voir « Reconnecter la frontline»)



### Reconnecter la frontline

Vous devez reconnecter votre système de frontline avant d'enrouler vos lignes autour de la barre à la fin d'une session. Si vous le voulez, vous pouvez reconnecter la 5ème ligne sur l'eau, mais notez toutefois que cette opération nécessite un niveau intermédiaire/avancé.

#### Pour reconnecter la frontline à terre, procédez comme suit :

1. Tirez sur la frontline avec la barre de contrôle jusqu'à ce que le bout de harnais revienne au niveau du système de largage.  
NB: N'ENROULEZ PAS les lignes autour de vos mains.
2. Insérez l'aiguille dans le filoir en trapèze sur le bout de harnais . (Fig.1)
3. Replier l'aiguille dans l'anneau de largage en trapèze. (Fig.2 a & b)
4. Faites remonter le largage en trapèze pour faire descendre l'aiguille. (Fig.3)
5. insérez la clavette à l'intérieur et faite descendre le système de largage.
6. Vérifiez que la clavette est bien insérée dans le système de largage. NB: Cette étape est très importante parce que si vous ne remettez pas en place le largage secondaire correctement, le bout de harnais peut se relâcher lorsque vous redécoller.
7. Votre système de largage de frontline est maintenant reconnecté.
8. Maintenant vous pouvez redécoller ou enrouler vos lignes sur la barre.



#### Pour reconnecter la frontline sur l'eau, procédez comme suit :

1. Alors que vous êtes toujours accroché au petit bout, remontez jusqu'aux lignes avant vers le système de contrôle. NB: Faites attention de ne pas vous emmêler dans vos lignes.
2. Attrapez le largage secondaire avant. NB: N'ENROULEZ PAS les lignes autour de vos mains.
3. Insérez l'aiguille dans le trapèze en haut du bout de harnais. (Fig.1)
4. Insérez l'aiguille dans le trapèze. (Fig.2)
5. Faites remonter le largage, rabattez-le sur la goupille, et tirez sur le largage pour vous assurer qu'elle y soit. (Fig.3)
6. Vérifiez que l'aiguille est bien insérée dans le système de largage. NB: Cette étape est très importante parce que si vous ne remettez pas en place le largage secondaire correctement, la 5ème ligne peut se réactiver lorsque vous redécolliez.
7. Faites glisser la frontline sur la barre jusqu'à ce que toutes les lignes soient reconnectées. NB: Sachez toujours où se trouve la frontline Faites attention que les lignes ne s'enroulent pas autour de vos mains, de votre corps ou de votre planche.
8. Votre système de largage de frontline est maintenant reconnecté.
9. Vous êtes maintenant prêt à redécoller. Si vous rencontrez d'autres problèmes, apprêtez-vous à tirer le système de largage secondaire.

# 06 SYSTEME DE CONTROLE

## FONCTIONNEMENT DE LA FRONTLINE

### Redécoller avec le système de frontline

Ce qui permet de supprimer de la puissance de l'aile, permet aussi un redécollage rapide. Lorsque l'aile est tombée à l'eau sur le bord d'attaque vous pouvez la faire redécoller de la manière suivante :

1. La frontline vous aidera aussi pour le redécollage.
2. Attrapez la frontline et tirez-la vers vous. N'hésitez pas à tirer quelques mètres de ligne pour faire décoller l'aile. NB: Vous ne devez pas enrouler la préline autour de votre main, et veillez à ce qu'elle ne s'emmêle pas autour de vous. (Fig.1)



3. L'aile va vaciller, pivoter sur la chute et se positionner sur une oreille
4. 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. (Fig.5)
5. Lorsque l'aile est prête à redécoller, lâchez les lignes. Amenez lentement l'aile en position de redécollage.
6. Lorsque vous reprenez la navigation, la tension appliquée sur votre aile va re-régler votre Frontline



# MONTAGE ▶

**Le système de contrôle de la Crossbow avec Override.**

Le système de contrôle de la Crossbow est spécifique aux ailes Crossbow

**Il comprend :**

- Une barre de contrôle avec embouts relevés et dispositif Powerlock
- Une ligne centrale avec dispositif de largage
- Bille Override
- Tube Override
- Des flotteurs de barre intégrés aux éléments de poulie.
- Bout de Harnais (27 cm) avec verrouillage (23 cm, 30 cm, et 33 cm sont aussi disponibles)
- 2 prélièges (jaune = gauche ; noire = droite)
- Sangles de réglage des lignes avant avec extensions de réglage de la puissance.
- Système de bille de rétractation à utiliser en cas d'urgence

**Conseils importants**

- Vous devez régler votre aile pour que, lorsque vous n'êtes pas accroché au harnais à la barre, elle puisse être complètement bordée, mais pas exagérément.
- Vous pouvez ajuster la puissance de l'aile à l'aide de la sangle de réglage centrale.
- Reportez-vous au chapitre sur les Conseils de réglage pour plus de précisions sur le réglage des ailes en 4 lignes.

**SYSTEME DE CONTRLE POWERDRIVE avec la frontline**

Le système de contrôle de la Powerdrive est spécifique aux ailes en 4 lignes.

**Il comprend :**

- Une barre de contrôle avec embouts relevés et dispositif Powerlock
- Une ligne centrale avec dispositif de largage
- Bout de Harnais (27 cm) avec verrouillage (30cm, 33 cm, et 36 cm sont aussi disponibles)
- 2 préliques (jaune = gauche ; noire = droite)
- Sangle de réglage des lignes avant
- Flotteurs de Base

**Conseils importants**

- Vous devez régler votre aile pour que, lorsque vous n'êtes pas accroché au harnais à la barre, elle puisse être complètement bordée, mais pas exagérément.
- Vous pouvez ajuster la puissance de l'aile à l'aide de la sangle de réglage centrale.
- Reportez-vous au chapitre sur les Conseils de réglage pour plus de précisions sur le réglage des ailes en 4 lignes.

# 06 MONTAGE #1

## RÉGLER DE LA LONGUEUR DES LIGNES

### ÉTAPE 1.1 RÉGLER DE LA LONGUEUR DES LIGNES

les lignes sont déjà montées sur les barres de contrôle 2006 ; nous vous invitons cependant à vérifier la longueur de vos lignes avant d'aller sur l'eau. Pour ce faire, procédez comme suit :

**NB:** Vous pouvez procéder au réglage du système de contrôle Override et de la frontline comme il est montré ci-dessous.

- 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 jaunes à gauche et les lignes noires à droite (en regardant de la barre vers le support). Vérifiez qu'il n'y a pas d'obstacle entre votre barre et le support.
- Vérifiez que vos lignes de vol ne sont pas emmêlées ou qu'elles ne se croisent pas.
- Au bout de vos lignes côté support, vous verrez des œillets sur les lignes arrière et les lignes avant. Les nœuds plats sur les lignes avant permettent d'éviter toute mauvaise connexion à l'aile.
- Passez la corde attachée au support dans les œillets des quatre lignes, en laissant la jaune à gauche et la noire à droite.
- Faites un nœud de chaise, en passant les cinq 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'angle.
- 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 Powerlock à votre aile gonflée.

Vous pouvez maintenant passer au chapitre MONTAGE.ÉTAPE 2 - GONFLAGE DE L'AILE.

Si votre barre n'est pas droite, veuillez suivre les instructions de l'Étape 1.2 RÉGLER LA LONGUEUR DES LIGNES.



**ÉTAPE 1.2 REGLER DE LA LONGUEUR DES LIGNES**

Pour régler la longueur des lignes, vous devez déplacer un nœud ou les deux au bout des prélinnes. Le but est d'avoir toutes les lignes de la même longueur. Ceci comprend aussi la 5<sup>ème</sup> ligne si vous utilisez un système Frontline (Système de 5<sup>ème</sup> ligne).

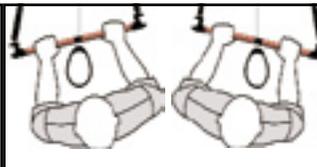
- Si l'une des lignes arrière est trop longue, desserrez le nœud (situé à l'intérieur de la boule de redécollage sur le côté long) et déplacez-le vers la barre.
- Si l'une des lignes arrière est trop courte, relâchez le nœud (situé à l'intérieur de la boule de redécollage sur le côté court) et déplacez-le vers l'aile.
- Resserrez le nœud et vérifiez vos longueurs de lignes une nouvelle fois (Fig.1). Si nécessaire, réglez à nouveau jusqu'à ce que la barre soit équilibrée.
- 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.
- Il y a peu de chance pour que vos lignes avant ne soient pas à la bonne longueur. Si c'est le cas, vous pouvez les régler en ajustant les nœuds on the Center Leader Assembly. Si la ligne avant à gaine jaune est trop longue, déplacez le nœud de la prélinne gauche vers la barre. Si cette ligne est trop courte, éloignez le nœud de la barre. Si la ligne avant à gaine noire est trop longue, déplacez le nœud de la prélinne droite vers la barre. Si cette ligne est trop courte, éloignez le nœud de la barre.
- Une fois que vous avez terminé vos réglages, vérifiez la barre une nouvelle fois. Les quatre lignes doivent être à la même longueur



1

**CORRECT**

Control bar is even and parallel with your shoulders



2

**INCORRECT**

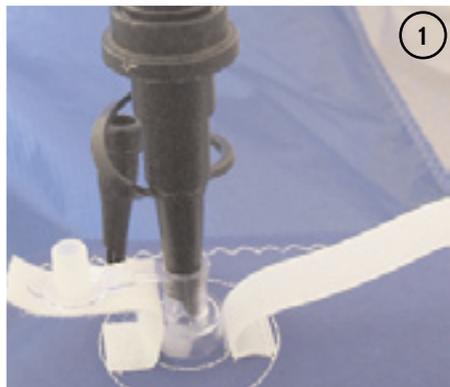
If your bar is at an angle, your leader line needs adjustments.

# 06 MONTAGE #2

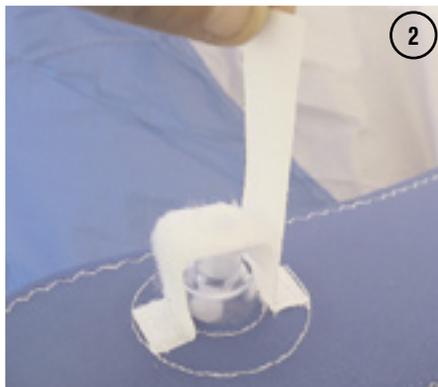
## GONFLER LES LATTES

### ÉTAPE 2.1 - GONFLER LES LATTES

Veillez lire le chapitre sur l'entretien de l'aile avant de gonfler les lattes. Dépliez l'aile, les boudins face au ciel.



**Maintenez la pompe perpendiculairement à la valve. Tenez la valve d'une main et pompez de l'autre main.**



**Rabattez le velcro pour sécuriser la fermeture de la valve.**

- Vérifiez que vous êtes dos au vent et que le bord d'attaque est juste devant vous. Sécurisez les oreilles avec du sable pour que l'aile ne batte pas.
- Gonflez partiellement le boudin central, puis les deux boudins de chaque côté et ensuite les boudins extérieurs.
- Lorsque vous gonflez les boudins, tenez la pompe perpendiculairement à la valve. Tenez la valve d'une main tandis que vous pompez de l'autre main (Fig.1). Cela vous permettra de maintenir la chambre à air en bon état.
- Lorsque tous les boudins sont partiellement gonflés, vérifiez que les chambres à air sont correctement logées dans leurs enveloppes.
- Vérifiez que les coins des boudins sous le bord d'attaque sont bien positionnés. Sinon pompez délicatement pour les mettre en place.
- Maintenant, gonflez entièrement tous les boudins.
- Une fois qu'ils sont gonflés, refermez les valves et rabattez le velcro pour sécuriser la fermeture de chaque valve (Fig.2).
- Ne surgonflez pas les lattes, si elles sont suffisamment fermes au toucher, elles sont alors correctement gonflées.
- Ne sous-gonflez pas les lattes ou bien votre aile sera difficile à piloter et vous aurez des difficultés à la faire redécoller.

# 06 MONTAGE # 2

## GONFLER LE BORD D'ATTAQUE

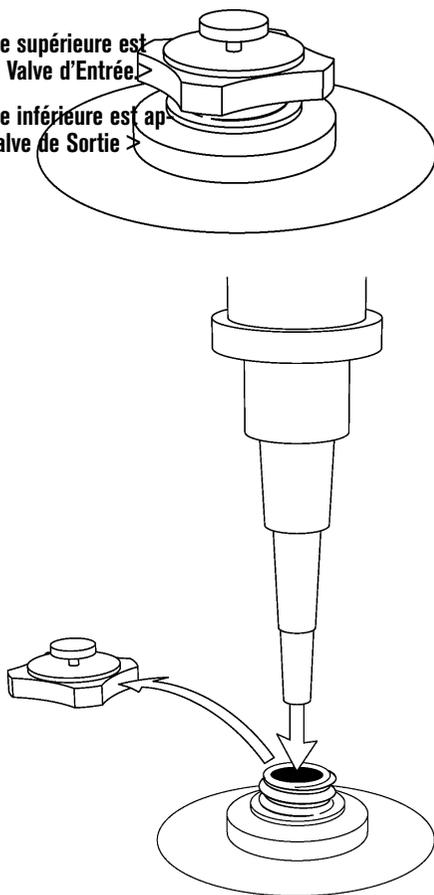
### ÉTAPE 2.2 - GONFLER LE BORD D'ATTAQUE

Toutes les ailes Cabrinha sont équipées de la Valve Airlock en deux parties ainsi que d'une valve standard sur le bord d'attaque. La Valve Airlock sert à gonfler et à dégonfler le bord d'attaque. La valve standard est faite pour empêcher le boudin de vriller.

- Assurez-vous que la valve de sortie est bien fixée en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre. Ne vissez pas exagérément tant que l'aile n'est pas gonflée ou vous risqueriez d'abîmer la chambre à air.
- Vérifiez que la valve standard est correctement fermée et que le velcro est bien attaché avant de gonfler la chambre à air.
- Ouvrez la valve d'entrée en dévissant le bouchon. Insérez l'embout de la pompe (servez-vous de l'adaptateur si vous utilisez une pompe à main) et gonflez le bord d'attaque.
- Lorsque le bord d'attaque est entièrement gonflé, enlevez la pompe et revissez doucement la valve d'entrée. Vérifiez que la valve de sortie est bien vissée.
- Ne sous-gonflez pas et ne sur-gonflez pas le bord d'attaque. Lorsqu'il est correctement gonflé, il est difficile mais pas impossible de replier les pointes d'aile. Si vous les repliez avec trop de facilité, le bord d'attaque n'est pas assez gonflé. L'aile doit être gonflée de telle manière que lorsque vous la mettez sur l'extrados, les oreilles se redressent et l'aile prend la forme d'un arc. Si le bord d'attaque n'est pas suffisamment gonflé, votre aile sera moins performante et vous aurez des difficultés à la faire redécoller.
- Une fois que l'aile est correctement gonflée, retournez-la et maintenez-la au sol avec du sable. Passez maintenant au chapitre MONTAGE / ÉTAPE 2.3 CONSEILS POUR SECURISER L'AILE AU SOL

La partie supérieure est appelée Valve d'Entrée

La partie inférieure est appelée Valve de Sortie



Aile correctement gonflée



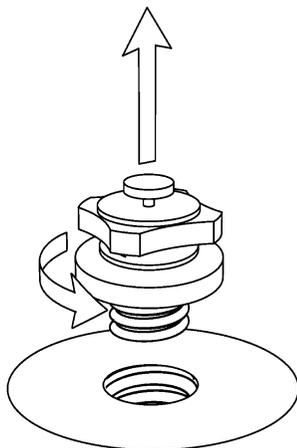
Aile insuffisamment gonflée

# 06 MONTAGE # 2

## DÉGONFLER LE BORD D'ATTAQUE

### ÉTAPE 2.3 - CONSEILS POUR SÉCURISER VOTRE AILE AU SOL

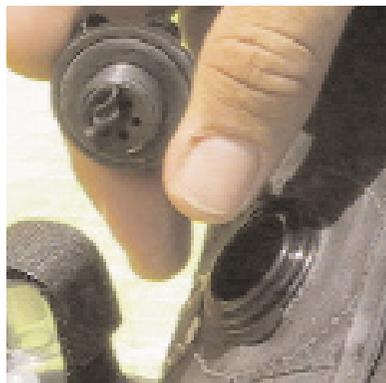
- Ne laissez jamais une aile gonflée sur la plage sans surveillance. Les vents peuvent forcer ou tourner et l'aile peut alors s'envoler.
- Lestez-la avec du sable, en mettant toujours plus de poids que vous ne pensez nécessaire car une aile qui s'envole inopinément peut être dangereuse.
- Ne sécurisez jamais votre aile avec des pierres ou des objets tranchants, y compris votre planche, cela compromet sa longévité. Si vous ne vous trouvez pas sur une plage de sable, prévoyez des sacs de sable.
- Ne laissez jamais votre aile gonflée battre au vent, qu'elle soit sécurisée ou non. Elle va s'abîmer. This allows the trailing edge to flutter excessively, which can damage the kite or tangle the control lines Si vous devez laisser votre aile sur la plage, mettez suffisamment de sable entre chaque latte et près du bord d'attaque pour l'empêcher de battre au maximum. Si possible laissez-la à l'ombre.
- Pensez aux autres usagers et assurez-vous que votre aile et vos lignes ne sont dangereuses pour personne.
- Enroulez vos lignes sur la barre lorsque vous ne naviguez pas. Ainsi vos lignes ne traîneront pas sur la plage et cela évitera aux autres usagers de trébucher sur votre équipement.



### ÉTAPE 2.4 - DÉGONFLER LE BORD D'ATTAQUE

Pour dégonfler le bord d'attaque vous devez dévisser la valve de sortie sans toucher la valve d'entrée. La sortie est la partie inférieure de la valve AIRLOCK. Après avoir dégonflé le bord d'attaque, otez toute trace de sable et de débris de la valve puis refermez-la avant de ranger votre aile pour qu'aucun corps étranger n'y pénètre

N.B.: lorsque vous refermez la valve d'une aile dégonflée, maintenez la chambre à air pour l'empêcher de vriller. Ne vissez pas la valve exagérément lorsque l'aile est dégonflée. Vous pourrez la resserrer lorsque l'aile sera partiellement regonflée.

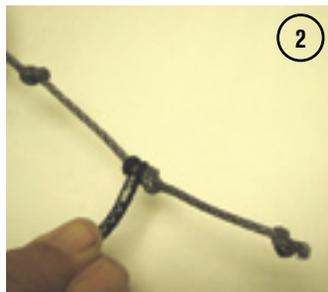
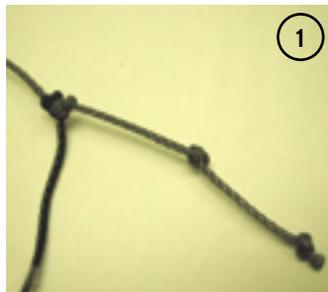


**ÉTAPE 3.1 - CONNECTER LES LIGNES**

Une fois que vous avez terminé les ÉTAPES 1 et 2 du chapitre MONTAGE, vous êtes en mesure de relier le système de contrôle de l'aile..

- Vos lignes étant dépliées, amenez l'aile au bout de vos lignes. Assurez-vous que le bord d'attaque est face au vent.
- Sécurisez votre aile avec du sable ou des sacs de sable. N'utilisez pas d'objets tranchants ou abrasifs.
- (CROSSBOW CS) Vous allez repérer quatre prélines sur votre aile (2 à chaque oreille) Il y a trois nœuds sur la préline arrière et une tête d'alouette sur la préline avant. Utilisez le nœud du milieu de la préline arrière. Les autres nœuds servent à affiner vos réglages. {IMAGE}
- (POWERDRIVE CS) Vous allez repérer quatre prélines sur votre aile (2 à chaque oreille) ainsi que la préline de la Frontline. Il y a trois nœuds sur la préline arrière et une tête d'alouette sur la préline avant. La préline de la Frontline a un seul point d'attache. Utilisez le nœud du milieu de la préline arrière. Les autres nœuds servent à affiner vos réglages. {image}
- (POWERDRIVE CS) Attacher d'abord la 5ème ligne. Ainsi, vous serez sûr que les autres lignes soient correctement connectées et droites, et vous n'oublierez pas de connecter la 5ème ligne. Faites passer la boucle de la tête d'alouette à l'extrémité de la préline Frontline. Tirez un coup sec sur le nœud pour le sécuriser. {image}
- Attachez votre ligne avant à gaine jaune à la préline avant jaune de l'oreille gauche en la passant dans la tête d'alouette. Tirez un coup sec sur le nœud pour le sécuriser. {image}
- En faisant une tête d'alouette, attachez votre ligne arrière jaune à la préline arrière jaune de l'oreille gauche. Tirez un coup sec sur le nœud pour le sécuriser. {image}
- Attachez votre ligne avant à gaine noire à la préline avant noire de l'oreille droite en la passant dans la tête d'alouette. Tirez un coup sec sur le nœud pour le sécuriser. {image}
- En faisant une tête d'alouette, attachez votre ligne arrière noire à la préline arrière noire de l'oreille droite. Tirez un coup sec sur le nœud pour le sécuriser. {image}

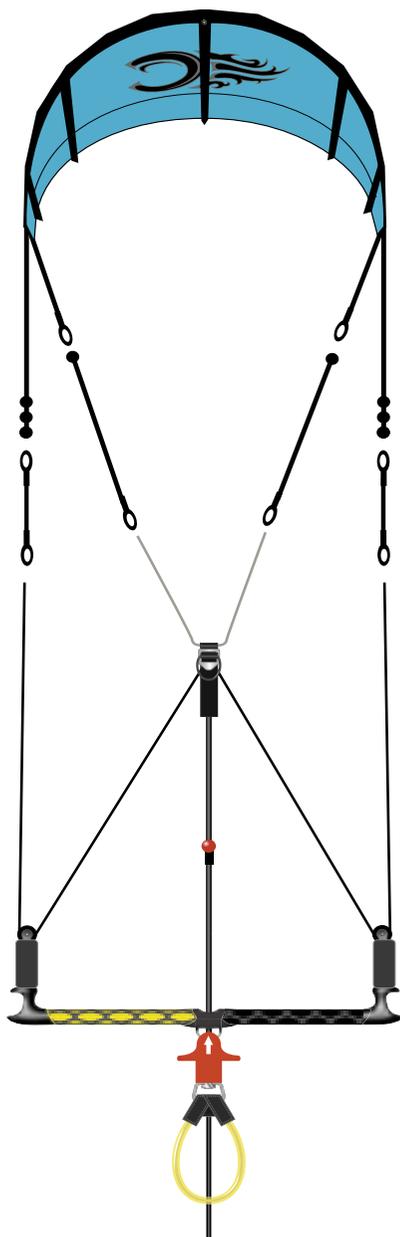
NB : Si besoin, reportez-vous à la légende du dessin « PRESENTATION D'UNE AILE GREEE »



**ÉTAPE 3.2 - CONNECTER SOUS LE VENT DE L'AILE (Barre sous le vent de l'aile)**

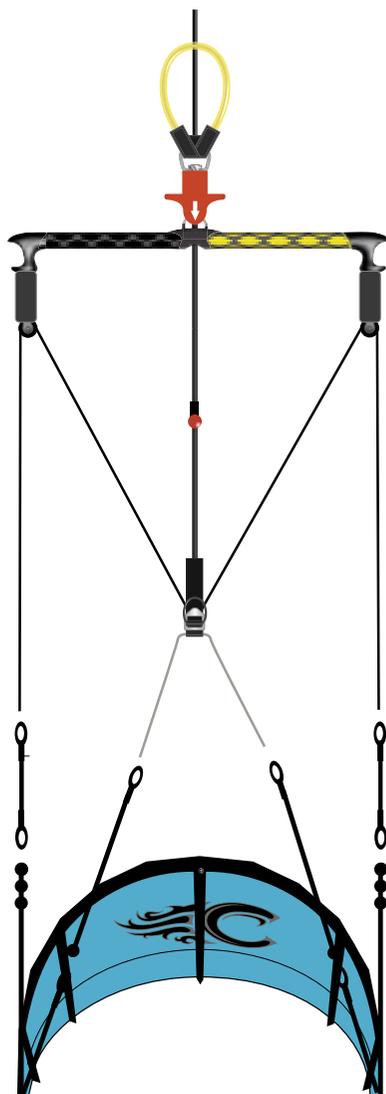
- Posez la barre sous le vent de l'aile à 30 mètres, pour que les oreilles soient face à la barre (le bord d'attaque doit être face au vent). Avant de dérouler les lignes, vous devez retourner la barre de telle manière que les lignes à gaine jaune se trouvent à droite et les lignes à gaine noire à gauche lorsque vous regardez en direction de l'aile depuis la barre.
- (POWERDRIVE CS) Déroulez la Frontline (rouge) et connectez-la à la préligne de la cellule ci {image}
- (CROSSBOW CS) Déroulez la préligne Crossbow. {image}
- 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)
- Déroulez les lignes avant blanches du milieu et attachez-les aux prélines avant côté bord d'attaque en passant les nœuds dans les têtes d'alouette (souvenez-vous, jaune sur jaune, noire sur noire) Assurez-vous que les lignes avant ne croisent pas les lignes arrière. {image}
- Les lignes ne doivent pas se croiser ou être emmêlées.

Votre aile est maintenant prête à décoller. Veuillez 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 REGLAGE.



**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 et sous le vent de la barre. Les oreilles sont dos à la barre. La barre doit être posée à l'endroit.
- (POWERDRIVE CS) Déroulez la Frontline (rouge) et connectez-la à la préligne de la celle-ci {image}
- (CROSSBOW CS) Déroulez la préligne Crossbow. {image}
- Déroulez les lignes arrière (à l'extérieur) et posez-les parallèles à environ 1 mètre l'une de l'autre, près de l'aile. (Souvenez-vous, les lignes à gaine jaune à gauche et les lignes à gaine noire à droite).
- 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 sur les lignes avant et le 5ème ligne, de manière à ce que les oreilles soient sous le vent et près des extrémités des lignes arrière.
- Vérifiez que votre aile est toujours sécurisée au sol avec du sable ou des sacs de sable.
- (POWERDRIVE CS) Attachez la Frontline à la préligne de la celle-ci
- En passant par l'extérieur de l'aile, attachez les lignes arrière aux préliques arrière des oreilles (souvenez-vous, jaune sur jaune, noire sur noire) Attachez-les aux nœuds du dessus à l'aide de têtes d'alouette. Tirez un coup sec sur chaque nœud pour le sécuriser. {Image des deux systèmes}
- En passant par l'intérieur de l'aile, attachez les lignes avant aux préliques avant des oreilles, en passant les nœuds dans les têtes d'alouette (souvenez-vous, jaune sur jaune, noire sur noire). Tirez un coup sec sur chaque nœud pour le sécuriser.
- 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 REGLAGE.**

# 06 MONTAGE # 4

## REGLAGE DE L'AILE - CROSSBOW

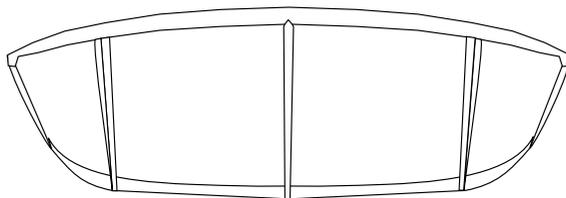
### REGLAGE DE L'AILE - CROSSBOW

Il est essentiel de parfaitement régler la CROSSBOW 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.

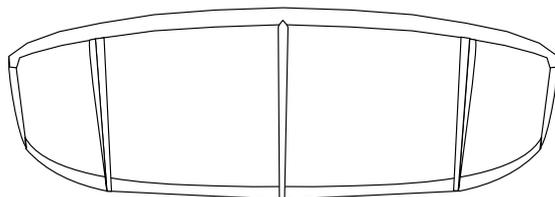
- Tous les modèles ont leurs propres réglages que l'on obtient en tendant les lignes arrière et avant de manière appropriée. Les ajustements se font à partir de la sangle de réglage.
- Attention à ne pas border exagérément la Crossbow qui est très sensible à ce réglage. Si les lignes arrière sont trop tendues, l'aile évoluera très lentement et risquera même d'aller en arrière par petit temps. Trop border l'aile réduira sa capacité de 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 arrière 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 border votre aile à fond. Si l'aile est trop bordée, l'aile va reculer dans la fenêtre. (NB : 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 Bordé/Choqué (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  
Frontline trop tirée



Correctement bordée



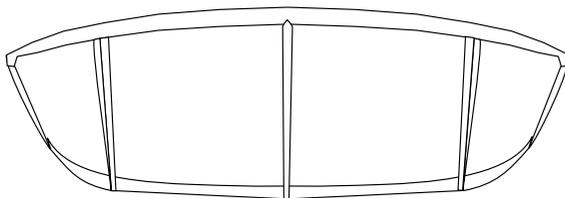
### REGLAGE DE L'AILE - CONTRA / REVOLVER / CO2

Il est essentiel de parfaitement régler la CONTRA, la REVOLVER et la CO2 pour obtenir des performances optimales. Une aile correctement réglée est plus efficace, plus rapide et sa puissance et plus facile à gérer. Les indications suivantes vous aideront à régler votre aile en fonction de votre style.

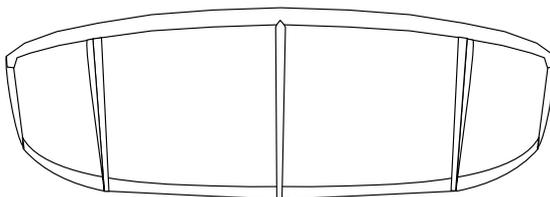
- Tous les modèles ont leurs propres réglages que l'on obtient en tendant les lignes arrière et avant de manière appropriée. Les ajustements se font à partir de la sangle de réglage.
- Ne « borde » pas l'aile exagérément. Dans un premier temps vous devez rechercher la puissance maximale de l'aile et son efficacité. L'aile sera puissante et tournera vite si les lignes arrière 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 bordez votre aile à fond. Observez l'angle formé par les oreilles et les lattes. L'aile est correctement réglée lorsque les oreilles sont parallèles aux lattes et que les lignes arrière sont tendues. (Fig.1) Si les oreilles partent vers l'extérieur au niveau du bord d'attaque, cela signifie que l'aile est bordée excessivement. (Fig.2) (NB : Faites attention de ne pas vous faire soulever. 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 Bordé/Choqué (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.
- La Frontline doit être correctement réglée pour ne pas être trop tendue. S'il y a trop de tension, l'aile va perdre de sa puissance et n'évoluera pas très vite. S'il n'y en a pas assez, l'aile sera instable. La bille doit rester sur l'anneau en bout de la ligne avant.

Vue de l'aile depuis la planche. Aile en position neutre juste au-dessus de la tête du pilote.

Excessivement bordée  
Frontline trop tirée

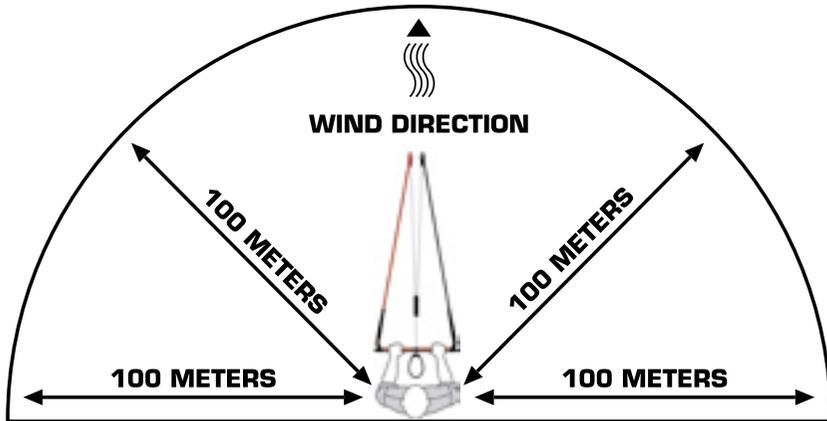


Correctement bordée



**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 de sécurité entre vous et les autres usagers.

**POSITIONS, FENETRES & PUISSANCE**

En kitesurf 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'un aile part au lof (ou est moins gonflée par le vent), elle va s'éloigner légèrement du pilote. Lorsque le vent forçit, l'aile se trouve chargée en puissance et souvent cette charge de puissance est trop forte à contenir 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 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.

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.

### Neutral Zone

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 puissiez 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.

### GÉNÉRER DE LA PUISSANCE

Pour que votre aile génère de la puissance vous pouvez la diriger de bas en haut ou de haut en bas dans le ciel. Le mouvement de l'aile dans le ciel crée une traction qui génère de la puissance. Ne l'oubliez pas, surtout en période d'apprentissage. Lorsque vous amenez l'aile d'une position basse vers la position neutre, ce mouvement génère puissance et vitesse, aussi ne vous laissez pas surprendre.

Lorsque vous êtes sous-toilé vous pouvez utiliser cette technique pour générer de la puissance et de la vitesse pour partir au planing.

# 06 HOW TO: PILOTER, DÉCOLLER & ATERRIR

## PILOTER

### 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. Ne vous laissez pas surprendre et restez prudent. 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" avec votre aile.
- Lorsque vous apprenez à piloter, ne quittez jamais votre aile des yeux.
- Dirigez-la doucement. 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.

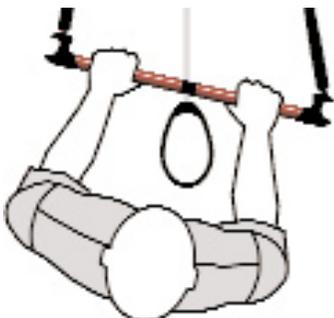
### Amener l'aile sur la gauche

- Tenez la barre dans les deux mains, espacées de la largeur des épaules.
- Sans quitter l'aile 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.



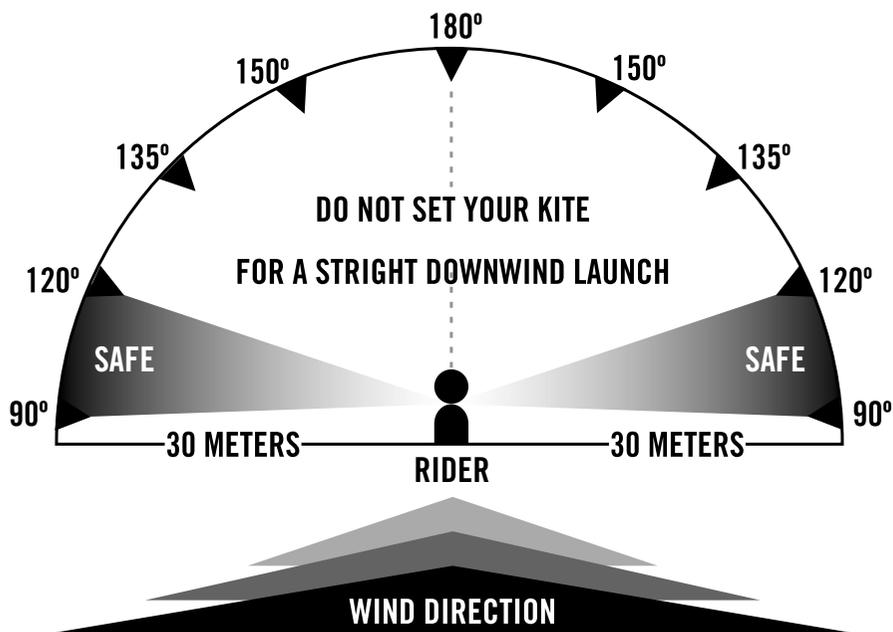
### Amener l'aile sur la droite

- Tenez la barre dans les deux mains, espacées de la largeur des épaules.
- Sans quitter l'aile 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.



**PRÉPARER LE DÉCOLLAGE**

- Choisissez un endroit avec au moins 100 mètres sans obstacle sur votre gauche, sur votre droite et plus particulièrement sous votre vent.
- Préparez votre matériel de manière à ce que l'aile soit positionnée 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 pour 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 vous décollez en sécurité.
- 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 les règles de sécurité et l'angle par rapport au vent, **JAMAIS DIRECTEMENT EN VENT ARRIÈRE!**



**DÉCOLLER AVEC UNE ASSISTANCE**

1. Avant de décoller, vous devez vous être familiarisé avec le système de largage secondaire en cas de nécessité. Vérifiez qu'ils sont correctement connectés.
2. Ensuite, vérifiez vos lignes, votre matériel, vos lieux de décollage et d'atterrissage. Si tout est en ordre, vous êtes prêt à décoller.
3. Avant de décoller, définissez un signal de départ avec votre partenaire.
4. enlevez la bille override
5. Connectez le leash du tap out
6. Puis, insérez le tube de verrouillage.
7. Votre partenaire doit se tenir avec l'aile dans un angle de 100 degrés par rapport à l'axe du vent.
8. Votre partenaire doit tenir l'aile par le milieu du bord d'attaque, celui-ci étant en position verticale et tourné vers le vent.
9. Votre partenaire doit se tenir derrière l'aile et non pas sur le côté ou devant l'aile.
10. Votre partenaire NE DOIT PAS toucher les lignes
11. La barre de contrôle dans vos mains et à hauteur de vos épaules, reculez de quelques pas pour tendre vos lignes de vol.
12. Demandez à votre partenaire de lâcher l'aile. Il est important qu'il vous laisse piloter une fois que l'aile est lâchée.
13. 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 décolle trop brutalement avec trop de puissance et elle peut aussi ne pas décoller du tout. Il est très dangereux de la faire décoller ainsi.
14. Une fois que votre partenaire a lâché l'aile, demandez-lui de se placer derrière vous pour ne pas vous gêner.
15. 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 et moins vous prendrez de risques.
16. 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.
17. (CROSSBOW CS) En cas de problèmes lors du décollage, vous devez être prêt à pousser la barre pour supprimer la puissance de l'aile.
18. (POWERDRIVE CS) En cas de problèmes lors du décollage, vous devez pouvoir activer le Système de Largage Secondaire muni du Tap Out.
19. ATTENTION: 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, sans prendre de risques.
20. (POWERDRIVE CS) Une fois que vous êtes éloigné du bord et à distance suffisante de tout obstacle, vous pouvez détacher le leash Tap Out, ce qui empêche la fonction Tap Out de s'activer. Vous devrez supprimer la puissance de votre aile manuellement en poussant le bouton de largage dans la direction de l'aile.
21. (CROSSBOW CS) Une fois que vous êtes à une distance suffisante de tout obstacle, vous pouvez alors enclencher la bille Override. N'hésitez pas à ensuite pousser la barre devant la bille Override pour supprimer immédiatement la puissance de l'aile

ATTENTION: 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, sans prendre de risques.

**ATERRIR AVEC UNE ASSISTANCE**

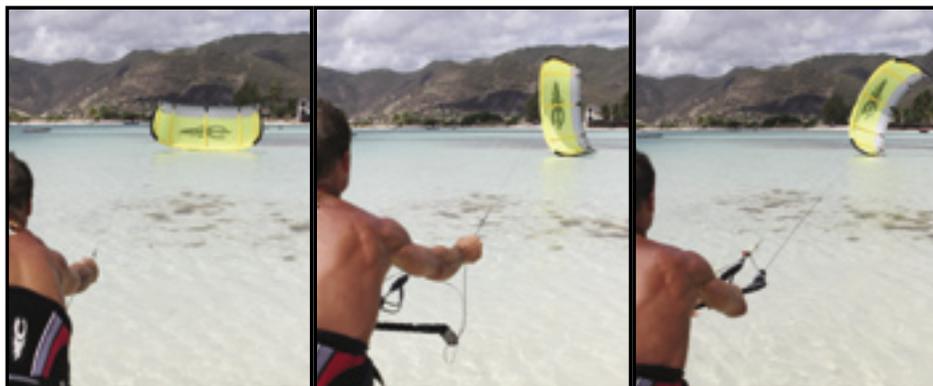
1. Avant de décoller, soyez certain que votre partenaire sait faire atterrir votre aile correctement.
2. Vous devez aussi avoir déterminé une zone d'atterrissage adéquate avant de décoller.
3. Lorsque vous apprêtez à retourner à terre, vérifiez que votre zone d'atterrissage est toujours sûre, qu'il n'y a personne et aucun obstacle.
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 quelque obstacle que ce soit.
5. Alors que vous 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.
10. Votre partenaire NE DOIT PAS saisir les lignes.
11. Votre partenaire doit EVITER 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 ou des sacs de sable.
14. Une fois à terre, avec votre aile sécurisée, vous pouvez enrouler vos lignes.

# 06 HOW TO: PILOTER, DÉCOLLER & ATERRIR - REDECOLLER

## REDECOLLER - CROSSBOW

Important : Il est impératif de gonfler correctement les boudins, surtout celui du bord d'attaque, pour faire redécoller l'aile de l'eau. 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 alors que 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. NB: 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 préliné 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 .
- 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.



**REDECOLLER - Frontline**

Important : Il est impératif de gonfler correctement les boudins, surtout celui du bord d'attaque, pour faire redécoller l'aile de l'eau. 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 alors que 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 les lignes avant vers vous. Maintenez une tension constante sur les lignes. NB: 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 votre aile.
- Une fois que l'aile est levée, elle 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 les lignes. Amenez lentement l'aile en position neutre et stabilisez votre barre.
- Lorsque vous reprenez la navigation, la tension appliquée sur votre aile va re-régler votre Frontline à sa propre tension de navigation



**CROSSBOW CS / POWERDRIVE CS**

Pour remplacer les lignes de vol de votre système de contrôle, vous devez commencer par détacher les lignes des préliques. Si vos préliques sont en bon état vous pourrez alors rattacher de nouvelles lignes.

**Connecter les nouvelles lignes de vol aux préliques**

- Posez votre Système de Contrôle au sol à l'endroit, à environ 30 mètres de l'arbre ou du support autour duquel vous allez attacher vos lignes de manière à vérifier la longueur des lignes. (voir Etapes 1.2)
- Déroulez vos lignes DE VOL avec repères de couleur et posez-les entre le support et la barre. Vous devez avoir deux jeux de lignes – les lignes AVANT (à l'intérieur) et les lignes ARRIERE (à l'extérieur).
- Vérifiez que vos lignes ne sont pas emmêlées ou qu'elles ne se croisent pas. Pour ce faire descendez le long de vos lignes en les séparant les unes des autres. Puis posez-les dans l'ordre suivant, de gauche à droite en regardant de votre barre vers le bout des lignes : ligne arrière jaune, ligne avant blanche gainée jaune, ligne avant blanche gainée noir, ligne arrière noire.
- Vous allez connecter les lignes arrière aux préliques en glissant un nœud dans la tête d'alouette. Vous devez d'abord faire une tête d'alouette avec chaque ligne de vol. (Image) Vous allez ensuite mettre la boucle à gaine jaune au-dessus du nœud de la prélique gauche. Tirez fortement sur les lignes pour les sécuriser. Mettez ensuite la boucle à gaine noire au-dessus du nœud de la prélique droite. Tirez fortement sur les lignes pour les sécuriser.
- Tirez fortement sur les lignes pour sécuriser les nœuds (Fig.3)
- Pour remplacer les lignes avant, vous devez commencer par faire une tête d'alouette avec chaque ligne avant. Placez ensuite la boucle gainée jaune au-dessus du nœud de la prélique gauche de la sangle de réglage des avants. Tirez fortement sur les lignes pour les sécuriser. Puis placez la boucle gainée noir au-dessus du nœud qui se trouve sur la prélique droite de la sangle de réglage des avants. Tirez fortement sur les lignes pour sécuriser le nœud.
- Maintenant que vos lignes de vol sont connectées à vos préliques, vous pouvez vérifier qu'elles sont toutes de la même longueur.



1



2



3

**POWERDRIVE CS**

Pour remplacer votre Frontline du système de contrôle Powerdrive, vous devez commencer par détacher la Frontline existante de votre système de contrôle. Vous pouvez ensuite attacher votre nouvelle Frontline à votre système de contrôle.

**Connecter votre nouvelle Frontline**

- Posez votre Système de Contrôle au sol à l'endroit, à environ 30 mètres de l'arbre ou du support autour duquel vous allez attacher vos lignes de manière à vérifier la longueur des lignes. (voir Etapes 1.2)
- Déroulez votre nouvelle Frontline et posez-la entre le support et la barre.
- Vous allez connecter la Frontline supérieure à la Frontline inférieure en faisant deux têtes d'alouette. Mettez la boucle de la Frontline inférieure dans la boucle de la Frontline supérieure
- Et enfiler-la.
- Tirez complètement la Frontline supérieure dans la boucle.
- Tirez fortement sur les lignes pour sécuriser les nœuds (Fig.3)
- Faites glisser la bille le long de la Frontline supérieure (Voir Image)
- Passez la Frontline supérieure dans la boucle qui se trouve à la base du « V » (Voir Image)
- Maintenant que votre Frontline est connectée à votre système de contrôle, vous pouvez vérifier qu'elles sont toutes de la même longueur.



**GRANDES DÉCHIRURES**

Si la déchirure est importante, demandez à votre revendeur l'adresse d'un bon atelier de réparation.

**PETITES DÉCHIRURES**

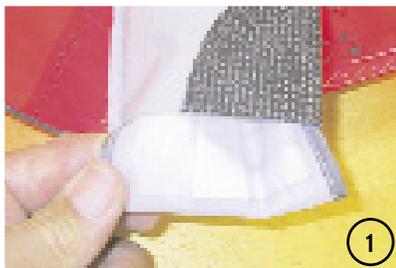
Si la déchirure est petite, vous pouvez réparer la toile de spi avec de la toile de spi autocollante, fournie avec votre aile.

1. Rincez et séchez l'aile.
2. Posez l'aile à plat sur une surface propre, sèche et lisse.
3. Coupez deux bouts de toile de spi autocollante de même longueur en vérifiant qu'ils sont suffisamment grands pour couvrir toute la déchirure.
4. Collez l'un des bouts de toile de spi autocollante d'un côté de la déchirure en le frottant délicatement.
5. Collez l'autre bout de l'autre côté de la déchirure en le frottant délicatement.
6. Vérifiez que les deux bouts de toile de spi sont parfaitement collés.

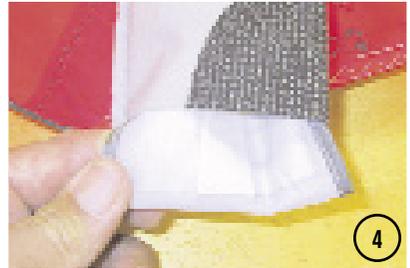
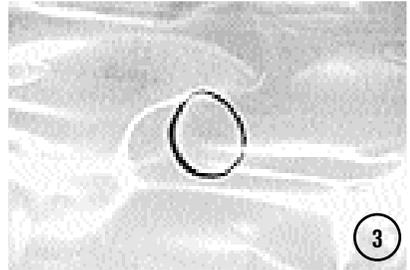
**RÉPARER LES LATTES ET LE BORD D'ATTAQUE****N'OUBLIEZ PAS LES POINTS SUIVANTS**

- Avant de vous lancer dans la réparation d'une chambre à air, vérifiez que votre aile est propre et sèche. La pompe, les valves et les chambres à air doivent être propres et secs.
- Les chambres à air doivent être dégonflées.
- Evitez d'effectuer les réparations sur la plage ou dans des endroits poussiéreux. Choisissez de préférence un endroit propre, sec, à l'abri du vent, l'idéal étant un coin d'herbe.
- Avant de commencer la réparation, vous avez besoin d'un jeu de lignes de vol et d'un kit de réparation (fourni avec l'aile).

1. Tout d'abord, posez l'aile sur l'extrados.
2. Détachez le Velcro du boudin abîmé. Vous ouvrez ainsi l'enveloppe du boudin et vous pouvez accéder à la chambre à air. (Fig.1)
3. Ensuite, enlevez le capuchon de valve de la fermeture Velcro et mettez-le de côté. L'embout de valve est ainsi libéré, ce qui a pour effet de détacher la chambre à air de son enveloppe.
4. Attachez correctement une des lignes de vol autour de la valve. Ne faites pas de nœud en passant la ligne dans le trou de l'embout ou vous pourriez l'abîmer.
5. Enfoncez délicatement la valve à l'intérieur de l'enveloppe.
6. Placez-vous à la base du boudin et retirez délicatement la chambre à air en faisant passer la ligne de vol dans l'enveloppe. Ainsi vous pourrez facilement remettre en place la chambre à air après l'avoir réparé. (Fig.2)
7. Gonflez la chambre à air et refermez la valve. Ne gonflez pas trop la chambre à air.
8. Plongez la chambre à air dans l'eau pour localiser la fuite, de préférence dans une baignoire ou un évier rempli d'eau.
9. Cherchez d'où viennent les bulles.
10. Une fois que vous avez localisé la fuite, séchez la partie percée et entourez le trou, si possible au marqueur indélébile. (Fig.3)

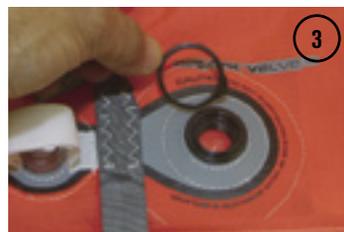


11. Séchez le reste de la chambre à air avec une serviette.
12. Dégonflez-la encore une fois.
13. Selon son emplacement, vous reboucherez le trou avec de la colle ou une rustine que vous trouverez dans le kit de réparation.
14. S'il est situé sur une soudure, vous devrez le reboucher à la colle.
15. Si le trou est situé sur la surface de la chambre à air, recouvrez-le d'une rustine en appuyant bien dessus.
16. Laissez sécher environ 20 minutes.
17. Regonflez la chambre à air et vérifiez qu'il n'y a plus de fuite d'air.
18. Si les trous d'air sont réparés, recouvrez toute la chambre à air de talc, elle sera plus facile à remettre en place.
19. Dégonflez-la à nouveau.
20. Nouer la ligne de vol de l'extrémité du boudin autour de l'embout de valve.
21. Posez la chambre à air à plat à la sortie du boudin, pour pouvoir la rentrer dans l'enveloppe.
22. Rentrez l'embout délicatement dans l'enveloppe, puis le reste de la chambre à air.
23. A partir de la valve, tirez sur la ligne de vol tout en aidant la chambre à air à se remettre en place.
24. Une fois que la chambre à air est rentrée, remettez l'embout en place et enlevez la ligne de vol.
25. Rattachez le Velcro à l'enveloppe. (Fig.4)
26. Remettez le capuchon de la valve.
27. Gonflez partiellement le boudin pour vérifier que la chambre à air va parfaitement se loger dans les quatre coins de l'enveloppe.
28. Gonflez entièrement le boudin ou dégonflez-le si vous voulez ranger votre aile.



## RÉPARER LES LATTES ET LE BORD D'ATTAQUE

- Tout d'abord, posez l'aile sur l'extrados.
- Chaque extrémité du boudin est sécurisée par une fermeture Velcro. Vous trouverez aussi une poche zippée au milieu du bord d'attaque. Défaites chaque Velcro et ouvrez la poche. Ainsi vous allez ouvrir l'enveloppe du boudin et accéder à la chambre à air (Fig.1,2).
- Enlevez la valve Airlock et mettez-la de côté. Enlevez délicatement le clip de la chambre à air (Fig.3,4,5).
- Puis, enlevez le capuchon de la fermeture Velcro de la valve standard pour libérer la valve de l'enveloppe du boudin. Vous allez ainsi détacher le boudin de son enveloppe. Mettez le capuchon de côté.
- Pour l'étape suivante il vous faut deux lignes de vol. Prenez une ligne et attachez-la autour d'une des oreilles. Répétez l'opération à l'autre extrémité (Fig.6).
- Puis enfoncez délicatement la valve à l'intérieur de l'enveloppe.
- Maintenant, attrapez la chambre à air du bord d'attaque par l'ouverture zippée située près de la valve (Fig.7).
- Sortez délicatement la chambre à air d'un côté à la fois, en laissant glisser la ligne de vol à l'intérieur de l'enveloppe des deux côtés. Ainsi vous pourrez facilement remettre en place la chambre à air après l'avoir réparée.
- Une fois que la chambre à air est sortie, gonflez-la et refermez les deux valves. Ne la gonflez pas trop.
- Plongez la chambre à air dans l'eau pour localiser la fuite, de préférence dans une baignoire ou un évier remplis d'eau. Vous devrez plonger la chambre à air en plusieurs fois pour localiser le trou. Cherchez d'où viennent les bulles d'air.
- Une fois que vous avez localisé la fuite, séchez la partie percée et entourez le trou, si possible au marqueur indélébile (Fig.8).
- Séchez le reste de la chambre à air avec une serviette.
- Dégonflez-la encore une fois.
- Selon son emplacement, vous allez reboucher le trou avec de la colle ou une rustine que vous trouverez dans le kit de réparation.
- S'il est situé sur une soudure, vous devrez le reboucher avec de la colle.
- Si le trou est situé sur la surface de la chambre à air, recouvrez-le d'une rustine en pressant bien dessus.
- Laissez sécher environ 20 minutes.
- Regonflez la chambre à air et vérifiez qu'il n'y a plus de fuite d'air.
- Dégonflez-la à nouveau.

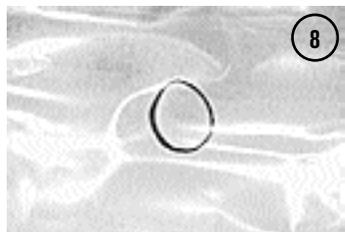




6



7



8

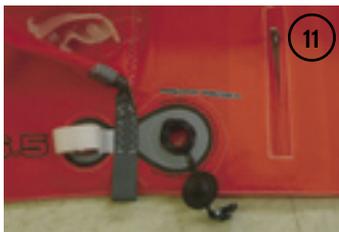


9



10

- Nouez les lignes de vol aux extrémités de la chambre à air correspondantes.
- Posez la chambre à air à plat près de l'ouverture et pliez-la en accordéon, de manière à pouvoir rentrer les deux extrémités dans l'enveloppe.
- Rentez la chambre à air dans l'ouverture en commençant d'un côté.
- Placez-vous à l'une des extrémités du bord d'attaque et tirez délicatement sur la ligne de vol tout en maintenant l'extrémité de l'enveloppe. Rentez doucement la chambre à air de ce côté.
- Puis procédez de la même manière à l'autre extrémité, jusqu'à ce que l'embout de valve soit proche du trou et que la chambre à air soit entièrement rentrée.
- Enlevez la ligne de vol, passez l'extrémité de la chambre à air sous les élastiques de maintien et refermez les fermetures éclair à chaque extrémité. (Fig.9)
- Une fois que la chambre à air est rentrée, remettez la valve en place
- Puis remettez la valve standard en place et le capuchon dans le velcro
- Refermez la poche zippée du milieu en faisant attention de ne pas pincer la chambre à air.
- Remontez la valve Airlock.
- Gonflez partiellement le boudin pour vérifier que la chambre à air va parfaitement se loger dans les quatre coins de l'enveloppe.
- Gonflez entièrement le boudin ou dégonflez-le si vous voulez ranger votre aile.



11

# 06 TERMINOLOGIE DU KITESURF

## TERMINOLOGIE DU KITESURF

### AILE D'ENTRAINEMENT

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.

### BOUDINS

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

### CHAMBRES A 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).

### SYSTEME 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.

### SYSTEME BYPASSTM

Leash de sécurité optionnel recommandé pour les débutants et les écoles ainsi que pour les kitesurfeurs qui naviguent sans s'accrocher au bout de harnais. Ce système de leash vous permet d'avoir les mains libres et vous offre plus de confort.

### BARRE DE CONTROLE

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

### BRIDES

Les lignes qui partent des oreilles de l'aile. Les lignes de vol qui partent de la barre sont attachées aux lignes de bride pour relier la barre à l'aile.

### PRÉLIGNES

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

### LIGNES DE VOL

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

### 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.

### LIGNES 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.

### 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 à la taille et autour des cuisses).

### KITEBOARD

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

### KITESURF

Autre terme utilisé pour désigner le Kiteboard dans les vagues.

### 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 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.

### ZONE NEUTRE

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 puissiez 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

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.

#### DECOLLAGE

Le mouvement qui permet au pilote de faire décoller l'aile en la libérant des mains de son assistance.

#### DECOLLAGE SANS ASSISTANCE

Une technique qui permet au pilote 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.

#### REDECOLLAGE

Le mouvement qui permet au pilote de sortir son aile de l'eau et de la renvoyer en l'air.

#### NAGE TRACTEE

Une 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.

#### WATERSTART

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

#### GYBE

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

#### PLANING

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

#### ATTERRISSAGE

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

#### SURTOILE

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

#### SOUSTOILE

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

#### PORTANT

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

#### TROU D'AIR

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

#### LOFER

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

#### SIDESHORE

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

#### ONSHORE

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

#### 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 sideshore. Faites preuve de prudence en abordant la plage lorsque le vent souffle dans cette direction.

#### OFFSHORE

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

#### SIDE OFFSHORE

# 06 TERMINOLOGIE DU KITESURF

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 sideshore. N'utilisez pas votre aile lorsque le vent souffle dans cette direction.

## VENT SOUFLANT EN RAFALE

Le vent est irrégulier avec des variations de force importantes.

## VENT ARRIERE

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

## PRÈS

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

## SOUS LE VENT

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

## AU VENT

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

## NŒUDS

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

1 nœud = 1 mile nautique par heure.

1 noeud = 1,85 km par heure

## ECHELLE BEAUFORT

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

(0 = calme à 12 = ouragan).

