

2002
MANUEL
DE L'UTILISATEUR



CABRINHA

SOLID KITEBOARDING EQUIPMENT

RESPONSABILITE ET RISQUES

VEUILLEZ NE PAS UTILISER CE PRODUIT SI VOUS N'ACCEPTÉZ PAS LES CONDITIONS SUIVANTES.

IMPORTANT !

ATTENTION ! CECI EST UNE MISE EN GARDE POUR VOTRE PROPRE SECURITE. SI VOUS N'ACCEPTÉZ PAS LES CONDITIONS CI-DESSOUS, VEUILLEZ NE PAS UTILISER CE PRODUIT ET LE RAMENER CHEZ VOTRE REVENDUEUR QUI VOUS LE REMBOURSERA INTEGRALEMENT.

VEUILLEZ LIRE LE PRESENT MANUEL DE L'UTILISATEUR AVANT DE VOUS SERVIR DE CE PRODUIT. LES INFORMATIONS CONTENUES DANS CE MANUEL VOUS SONT DONNEES A TITRE INDICATIF ET PEUVENT ETRE CHANGEES A TOUT MOMENT.

CE MANUEL EST MIS A JOUR SUR NOTRE SITE INTERNET:

www.cabrinhakites.com

QUE NOUS VOUS CONSEILLONS DE CONSULTER REGULIEREMENT.

L'utilisateur de ce produit est un adulte qui comprend que la pratique du kitesurf peut l'amener à prendre des risques. Il en est pleinement conscient et les assume. L'utilisateur doit avoir lu, compris et accepté les termes de ce manuel avant d'utiliser ce produit. Il comprend et accepte de se conformer aux conditions de vente du produit.

L'utilisateur comprend que le vendeur ne peut être tenu responsable des dommages matériels ou corporels survenus à la suite d'une utilisation inappropriée de ce produit.

Le kitesurf est un sport réservé à l'adulte. Les ailes, lignes et le matériel de kitesurf peuvent être dangereux pour les kitesurfs ou tout autre personne à proximité. Aussi nous vous recommandons, au moins dans un premier temps, de suivre une formation dans une école agréée.

Une utilisation inappropriée de l'aile peut causer de graves blessures, voire la mort de l'utilisateur ou de tierces personnes. Ne faites pas

voler votre aile à proximité de lignes à haute tension, d'aéroports ou de rues et veillez à ce qu'il n'y ait personne autour de vos lignes. Votre zone de navigation doit être libre de tout obstacle. Regardez d'où vient le vent et prenez la météo, soyez particulièrement vigilant dans les conditions offshore et lorsque le vent est fort.

N'essayez pas d'aller naviguer tant que vous ne maîtrisez pas votre aile à terre. Prenez le temps de vous familiariser avec elle et n'oubliez pas que vous en êtes responsable. Apprenez à connaître vos limites et veillez à ne pas les dépasser, surtout en période d'apprentissage.

Lorsque vous allez sur l'eau avec votre aile, n'oubliez pas de mettre un gilet de sauvetage ou de flottaison et ne restez pas attaché en permanence à vos lignes. N'oubliez pas que votre aile n'est pas un engin volant et qu'elle peut encore moins faire office de matelas pneumatique.

SOMMAIRE

2002
MANUEL DE
L'UTILISATEUR

INTRODUCTION	4
SÉCURITÉ	5,6
CO2	7-21
LES BASES DU KITESURF	22-23
LE PILOTAGE	24
PRÉPARER LE DÉCOLLAGE	25
SECURISER L'AILE A TERRE	26
DECOLLER AVEC UNE ASSISTANCE	27,28
DECOLLER SEUL	29,30
ATTERRIR AVEC UNE ASSISTANCE	31
REDECOLLER	32
REPARATIONS	33-37
GLOSSAIRE	38-39
SAVOIR-VIVRE SUR LA PLAGES	40
LEASH DE POIGNET	41

INTRODUCTION

2002
MANUEL DE
L'UTILISATEUR

Cabrinha vous remercie d'avoir choisi une de ses ailes et vous invite à découvrir son univers.

Comme vous le savez peut-être, le kitesurf attire des personnes de tous âges et de tous horizons. C'est l'un des sports d'action qui a connu la croissance la plus forte en dix ans. Mais le kitesurf peut s'avérer dangereux 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 celle des autres. Il contient également des informations sur le montage et l'entretien afin de vous permettre de naviguer dans les meilleures conditions.

Veillez lire ce manuel attentivement et dans son intégralité avant de vous servir de votre aile et n'allez pas naviguer avant d'avoir suivi un stage d'initiation dans une école agréée. Vous éviterez ainsi de prendre des risques inutiles et de mettre en danger ceux qui vous entourent sur la plage.

SECURITE

Le KITESURF est un sport varié, comprenant de nombreuses disciplines et à la portée de différents niveaux de pratique. Comme tous les sports, il comprend des risques qui lui sont propres. Vous trouverez à suivre des recommandations importantes à mémoriser pour votre sécurité.

- Veillez toujours à utiliser le leash de poignet fourni avec cette aile.
- **VOUS NE DEVEZ PAS** vous attacher en permanence à votre aile, à la barre de contrôle ou aux lignes.
- **VOUS NE DEVEZ PAS** vous servir de cette aile comme engin de vol pur.
- Vous ne devez pas toucher les lignes du bridage ou de vol lorsque l'aile est sous tension; n'attrapez jamais l'aile par l'une de ces lignes.
- Lorsqu'elle est gonflée mais pas prête à voler, sécurisez votre aile au sol avec du sable ou

quelque chose de lourd... n'hésitez pas à mettre beaucoup de poids. Une aile à boudins gonflables 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 blesser, voire tuer quelqu'un.

- Ne prêtez votre aile qu'à des mains expertes. Toute personne souhaitant utiliser cette aile pour la première fois doit avoir lu le manuel de l'utilisateur au préalable.

Equipement de protection

Nous vous conseillons l'équipement suivant pour votre protection :

- **GANTS**
- **LUNETTES**
- **ECRAN SOLAIRE**
- **COUTEAU**
- **CASQUE**
- **COMBINAISON NEOPRENE**
- **BOTTILLONS**
- **GILET DE SAUVETAGE OU DE FLOTTAISON**

VENT, MER ET CONDITIONS METEO

- Ne sous-estimez pas la force du vent.
- Evitez les vents "offshore" (soufflant vers le large) et faites très attention dans les conditions "onshore" (vent soufflant vers la plage).
- Evitez les vents violents et irréguliers.
- Evitez les vagues, surtout lorsque vous débutez.
- Renseignez-vous sur les horaires de marée et zones de courants forts.
- Renseignez-vous sur les températures de l'air et de l'eau et protégez-vous en conséquence.
- N'allez pas naviguer par temps orageux.
- Si nécessaire consultez un anémomètre pour vérifier la vitesse du vent.

SUITE

SECURITE

CONNAÎTRE SON 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 ou demandez à quelqu'un sur la plage d'avoir un œil sur vous.
- N'allez pas naviguer si vous n'êtes pas en bonne condition physique.
- Entraînez-vous avec une petite aile de traction ou une "aile d'entraînement" avant d'utiliser cette aile-ci. Plus vous passerez de temps avec l'aile d'entraînement, moins vous prendrez de risques par la suite.
- N'utilisez pas cette aile sur l'eau si vous ne savez pas très bien nager.
- Ne sous-estimez pas les conditions de vent et de mer et choisissez une surface d'aile appropriée.
- Ne vous éloignez du bord de la plage que si vous êtes capable de revenir à la nage.
- Gardez toujours une réserve d'énergie et arrêtez de naviguer dès que vous sentez les premiers signes de fatigue.
- Soyez certain d'avoir assimilé

toutes les mesures de sécurité à prendre au décollage, à l'atterrissage, pendant le vol, vis à vis des autres usagers, en cas de difficulté sur l'eau, etc.

- Vous devez pouvoir revenir à la plage à la nage en cas de difficulté.
- Ne laissez pas votre aile entre toutes les mains, pour votre sécurité et celle des autres. N'oubliez pas que vous êtes responsable de votre aile, même lorsqu'elle est posée sur la plage.

ZONES DE NAVIGATION

- Vérifiez votre aire de navigation avant de vous lancer.
- Respectez les lois et règlements en vigueur.
- Evitez de décoller, d'atterrir ou de naviguer à proximité de lignes à haute tension, de cabines téléphoniques, d'arbres, de personnes, d'animaux domestiques, d'immeubles, de voitures, de rues et d'aéroports.
- Evitez les plages bondées et les voies navigables.
- Soyez certain d'avoir une aire suffisamment importante pour décoller, atterrir et naviguer.
- Vous devez disposer d'au moins 100 mètres de chaque côté et sous le vent. Soyez particulièrement vigilant à l'espace sous votre vent.
- Evitez les espaces avec rochers et/ou falaises.
- Faites attention aux autres usagers, comme les wind-

surfers, plaisanciers, jetskis, baigneurs, etc.

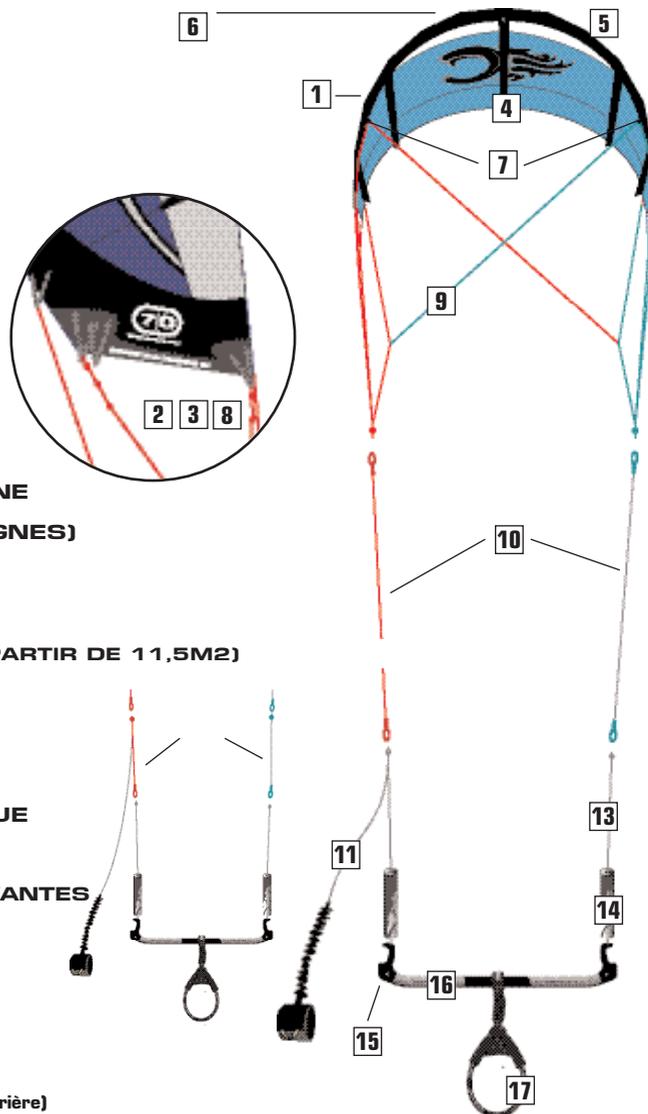
- Faites attention à la direction du vent sur votre aire de décollage.
- Avant de vous lancer, n'oubliez pas de repérer une aire d'atterrissage protégée au cas où vous ne pourriez pas revenir à votre point de départ.
- Assurez-vous que vos lignes ne traversent pas un passage pour promeneurs et ne laissez personne passer entre vous et l'aile.

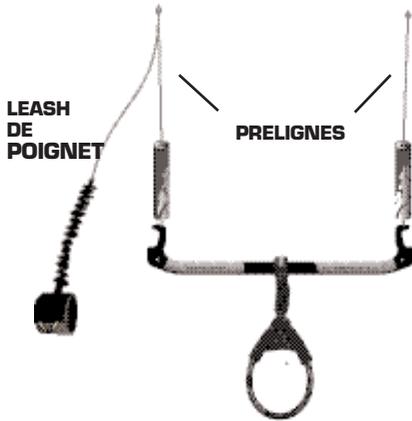
CO2 D/A/R/T

- 1** AILE CO2
- 2** CONFIGURATION EN 4 LIGNES
- 3** POINTS D'ATTACHE MULTIPLES
- 4** LATTES GONFLABLES
- 5** BORD D'ATTAQUE EN DACRON
- 6** VALVE AIRLOCK
- 7** POULIES POUR BRIDAGE 2 LIGNES
- 8** OREILLES AVEC LATTES EN CARBONE
- 9** BRIDAGE (CONFIGURATION EN 2 LIGNES)
- 10** LIGNES ARRIERE
- 11** LEASH DE POIGNET
- 12** RALLONGES DE LIGNES DE VOL (À PARTIR DE 11,5M2)
- 13** PRELIGNES
- 14** FLOTTEURS DE BARRE
- 15** BARRE MULTIFONCTION
- 16** BARRE DE CONTRÔLE ERGONOMIQUE
- 17** BOUT DE HARNAIS

L'AILE EST LIVREE AVEC LES PIÈCES SUIVANTES

- Aile
- Pompe à main
- Clé Allen
- Kit de réparation
- Barre de contrôle Powerdrive
- Ligne de harnais Standard
- Dispositif Depower
- Boucle Depower
- Sangle de réglage de la ligne centrale
- Leash de poignet (relié aux préliques)
- Lignes de vol (2 jeux de 25 m de lignes de vol avant et arrière)

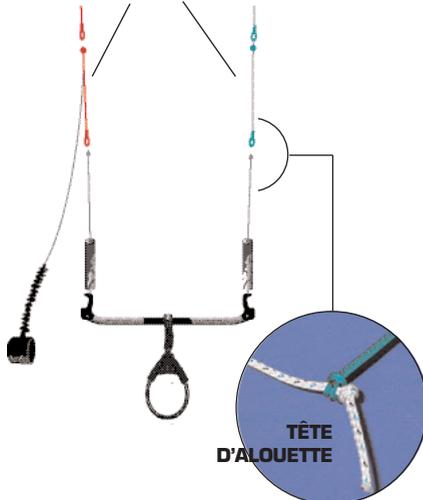




La barre et les préliques :

- Deux préliques de même longueur sont déjà montées sur la barre. Ne défaites pas les nœuds à l'extrémité des lignes.
- Une des préliques est reliée au leash de poignet.
- Nota: à partir de 11,5 mètres carrés vous devrez utiliser les rallonges de lignes de vol (qui vous sont fournies) pour rendre le leash de poignet opérationnel. Vous attacherez ces rallonges aux extrémités des préliques en faisant une tête d'alouette.
- Choisissez de quel côté vous voulez porter le leash de poignet et tournez la barre de manière à avoir le leash du même côté.
- Une bonne règle à retenir: attachez le leash de poignet à l'un de vos poignets et le leash de planche à la cheville du côté opposé.
- Les nœuds des préliques ont été faits de manière à ce que vous n'ayez pas à les régler. Ne les défaites pas, sauf si vous avez besoin d'ajuster vos lignes de vol.
- Posez la barre au sol et sécurisez-la avec du sable ou à l'aide d'un tournevis.
- Déroulez les préliques perpendiculairement à la barre et posez-les au sol.

LEASH DE POIGNET AVEC RALLONGES DE LIGNES DE VOL POUR 11,5M2 ET PLUS

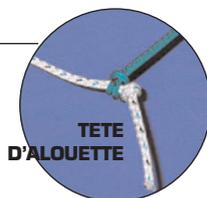
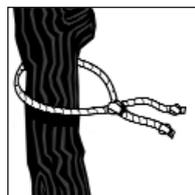


TÊTE D'ALOUETTE

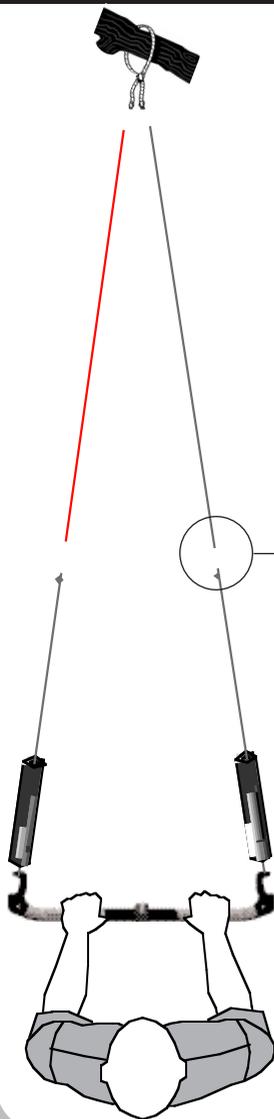
MONTAGE DES LIGNES ET DE LA BARRE POUR UNE PREMIERE UTILISATION

CO2

NOUS VOUS RECOMMANDONS DE VÉRIFIER VOS LONGUEURS DE LIGNES AVANT D'ALLER SUR L'EAU AVEC VOTRE NOUVELLE AILE



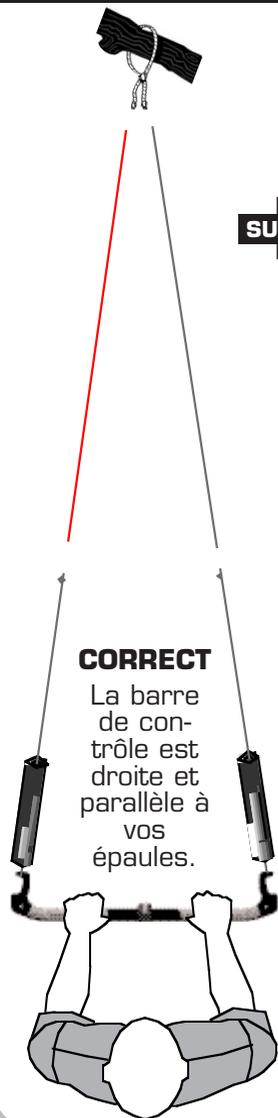
- Attachez une corde autour d'un arbre ou d'un poteau.
- Faites un nœud en veillant à laisser deux longueurs de corde égales.
- Faites un nœud aux deux extrémités.
- Posez votre barre à environ 30 mètres et déroulez les prélines en direction de votre support (arbre ou poteau). Vérifiez que l'espace entre votre barre et le support est libre de tout obstacle.
- Déballez vos lignes rouges et noires (lignes de vol arrière). Toutes les lignes portent des gaines rouges ou vertes. Rouge = Lignes de vol gauches / Vert = Lignes de vol droites.
- Déroulez les lignes en commençant côté barre de contrôle.
- Posez les lignes parallèles l'une à l'autre. Debout derrière la barre de contrôle, face à votre support, vous devez voir de gauche à droite, votre ligne rouge à gaine rouge et votre ligne noire à gaine verte.
- Attachez la ligne rouge à gaine rouge à la préline gauche en faisant une tête d'alouette au bout de la gaine.
- Attachez la ligne noire à gaine verte à la préline droite, en faisant une tête d'alouette.
- Posez les lignes de vol à terre, la rouge à gauche et la verte à droite.
- Attachez la ligne rouge à l'extrémité gauche de la corde



SUITE

MONTAGE DES LIGNES ET DE LA BARRE POUR UNE PREMIERE UTILISATION

CO2



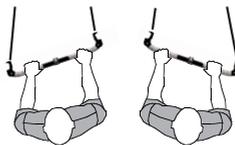
SUITE

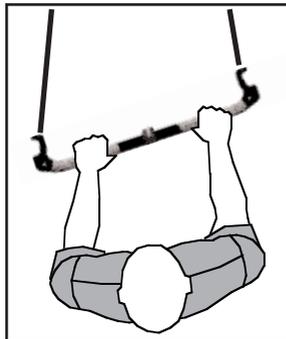
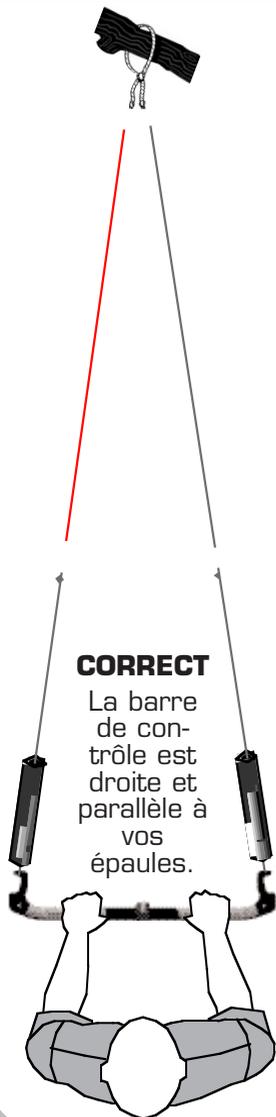
nouée autour du support.

- Attachez la ligne verte à l'extrémité droite de la corde.
- Retournez à votre barre de contrôle.
- Debout dans l'axe de votre support, tirez la barre franchement vers vous. Répétez ce geste plusieurs fois pour resserrer les nœuds que vous venez de faire.
- Maintenant tirez fermement et régulièrement sur la barre plusieurs fois de suite.
- La barre doit être parallèle à vos épaules (les lignes doivent être de même longueur).
- Si votre barre de contrôle est droite, vous êtes prêt à faire voler l'aile.
- Si votre barre n'est pas droite, veuillez vous reporter aux instructions page suivante.

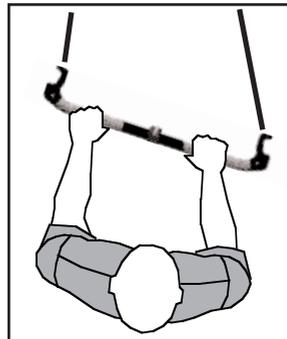
INCORRECT

Voir chapitre
REGLAGE DES
LONGUEURS DE
LIGNE





PRELIGNE TROP COURTE



PRELIGNE TROP LONGUE

- Tout d'abord vous devez déterminer quelle ligne nécessite un réglage (ligne gauche ou ligne droite).
- Si votre barre forme un angle, vous aurez vraisemblablement besoin de régler vos lignes de vol. Pour ce faire, réajustez le nœud de la préligne extérieure, celle qui n'est pas reliée à votre leash de poignet.
- **VOUS NE DEVEZ PAS** modifier la ligne rattachée au leash de poignet. Elle a une longueur fixe qui permet au leash de poignet de fonctionner correctement.
- **VOUS NE DEVEZ PAS** faire de nœuds dans vos lignes de vol. Des nœuds dans les lignes de vol compromettent leur longévité.
- Vous devez simplement déterminer si la ligne de vol qui N'EST PAS attachée au leash de poignet est trop courte ou trop longue.
- Si elle est trop longue, relâchez le nœud et faites-le glisser vers la barre.
- Si la ligne est trop courte, relâchez le nœud et éloignez-le de la barre.
- Resserrez le nœud et vérifiez vos longueurs de lignes une nouvelle fois. Si nécessaire, réglez à nouveau jusqu'à ce que la barre soit équilibrée.
- Maintenant, à partir de la barre de contrôle, prenez la ligne rouge dans votre main gauche et la ligne verte dans votre main droite et allez jusqu'au bout des lignes. Le but de cette opération est de s'assurer que les lignes ne sont pas emmêlées ou ne forment pas de nœuds. Lorsque vous êtes arrivé au bout des lignes, elles doivent être parallèles l'une à l'autre, claires et sans nœud.
- Faites une tête d'alouette à l'extrémité de la ligne rouge et de la ligne verte. Ces nœuds vous serviront à relier les lignes de vol aux lignes de bridage.



“OREILLE AVEC LATTE EN CARBONE”

NORMALEMENT LA LATTE EN CARBONE EST PRÉINSTALLÉE. SI ELLE A ÉTÉ ENLEVÉE, POUR QUELQUE RAISON QUE CE SOIT, VEUILLEZ PROCÉDER COMME SUIT.

- Glissez la latte dans le gousset de latte, en commençant par l'arrière.
- Introduisez la clé Allen dans le bord de fuite du gousset de latte. Tendez la latte à l'aide de la clé Allen jusqu'à ce que l'oreille s'aplatisse et que la latte reste en place (vous ne devez plus pouvoir la faire bouger dans le gousset de latte). L'oreille ne doit pas présenter de tension positive.





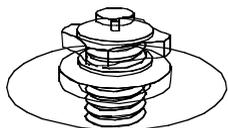
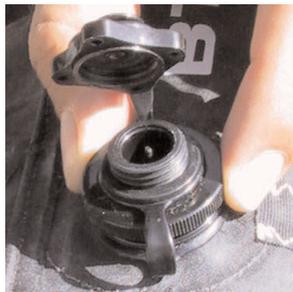
**Tenez la valve d'une main
et pompez de l'autre main**



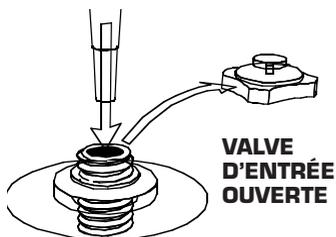
**Rabattez le velcro
au-dessus de la valve**

- Dépliez votre aile et posez-la sur l'extrados, les boudins face au ciel.
- S'il y a du vent, mettez-vous dos au vent, près du bord d'attaque. Sécurisez les oreilles au sol avec du sable pour que l'aile ne s'envole pas.
- Gonflez partiellement le boudin central, puis les deux boudins du milieu et enfin les boudins latéraux.
- Pour ce faire, tenez la pompe perpendiculairement à la valve. Tenez la valve d'une main et pompez de l'autre main. Ainsi vous ne compromettez pas la longévité de la chambre à air.
- Lorsque tous les boudins sont partiellement gonflés, reprenez chaque boudin et vérifiez que la chambre à air est correctement positionnée à l'intérieur, avec les extrémités bien gonflées vers le bord d'attaque. Si la chambre à air n'est pas gonflée de manière homogène, faites doucement circuler l'air à la main jusqu'à ce que les extrémités soient parfaitement gonflées.
- Maintenant finissez de gonfler les boudins. N'oubliez pas de reboucher les valves et de rabattre les velcros.
- Ne surgonflez pas les boudins; ils doivent juste être suffisamment fermes au toucher.
- Si les boudins ne sont pas suffisamment gonflés, les performances de votre aile en pâtiront et vous aurez du mal à la faire redécoller. .





VALVE FERMÉE



VALVE D'ENTRÉE OUVERTE

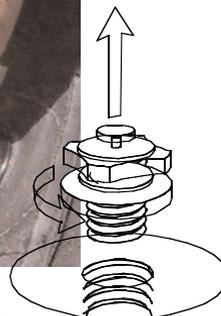
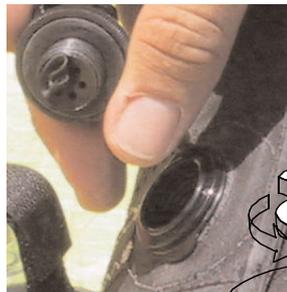
TOUTES LES AILES CABRINHA SONT ÉQUIPÉES DE LA VALVE AIRLOCK EN 2 PARTIES. LA PARTIE SUPÉRIEURE EST APPELÉE VALVE D'ENTRÉE. LA PARTIE INFÉRIEURE EST APPELÉE VALVE DE SORTIE.

- Assurez-vous que la valve de sortie est correctement serrée en la tournant dans le sens des aiguilles d'une montre. Ne la serrez pas excessivement lorsque l'aile n'est pas gonflée ou vous risqueriez d'abimer la chambre à air.
- Ouvrez la valve d'entrée en dévissant le capuchon. Insérez 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, il vous suffit d'enlever la pompe et de revisser le capuchon de la valve d'entrée. Vérifiez que la valve de sortie est bien fermée.



AILE CORRECTEMENT GONFLÉE

SUITE



**VALVE DE SORTIE
OUVERTE**

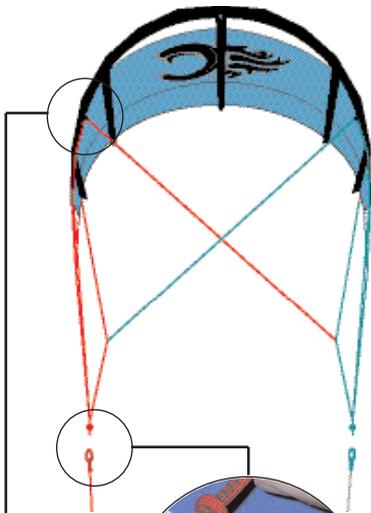
- Pour dégonfler le bord d'attaque, vous devez dévisser la valve de sortie. Si vous vous contentez de dévisser la valve d'entrée, vous ne réussirez pas à dégonfler l'aile. Après l'avoir dégonflé, nettoyez la valve puis refermez-la avant de ranger l'aile pour qu'aucune particule n'entre dans la chambre à air.

NOTA: pour refermer la valve, maintenez la chambre à air pour l'empêcher de vriller. Ne resserrez pas la valve excessivement lorsque l'aile est dégonflée. Vous pourrez la resserrer lorsque l'aile sera à nouveau partiellement gonflée.

- Ne sous-gonflez pas le bord d'attaque. S'il est correctement gonflé, il est difficile mais pas impossible de plier les oreilles vers l'intérieur. Si vous les repliez avec trop de facilité, cela signifie que le bord d'attaque est sous-gonflé. L'aile doit être suffisamment ferme pour prendre une forme d'arc avec les oreilles remontant en l'air lorsqu'elle est sur l'extrados.

Retournez votre aile, le bord d'attaque face au vent et sécurisez-la au sol avec du sable ou un objet suffisamment lourd pour qu'elle ne s'envole pas. N'utilisez pas de pierres ou d'objets pointus qui risqueraient d'abîmer, voire de trouser la toile.





**ATTACHEZ LA BRIDE
EN FAISANT UNE TÊTE
D'ALOUETTE**



POULIE

- Amenez l'aile le plus loin possible de la barre de contrôle en déroulant entièrement les lignes de vol. Veillez à ce que le bord d'attaque soit face au vent.
- Mettez l'aile sur l'extrados (les boudins face au ciel) et vérifiez le bridage, sans oublier de sécuriser l'aile au sol au préalable avec du sable ou des sacs de sable. Si vous avez une assistance à terre vous pouvez aussi lui demander de tenir l'aile. Evitez de la maintenir avec le pied, surtout si vous êtes entouré de rochers.
- Vérifiez que la ligne de bridage rouge n'est pas emmêlée.
- Vérifiez que la ligne de bridage bleue n'est pas emmêlée.
- Attachez la tête d'alouette rouge de la ligne de vol au-dessus du nœud rouge de la ligne de bridage.
- Attachez la tête d'alouette verte de la ligne de vol au-dessus du nœud bleu de la ligne de bridage.
- Vérifiez les nœuds du bridage en tirant dessus.
- Vérifiez que toutes les poulies sont tournées vers le haut (en vol, elles seront tournées vers le bas).
- Assurez-vous également qu'aucune ligne de bridage n'est coincée entre le boudin, l'arrière de la poulie et la toile.
- Retournez l'aile et sécurisez-la avec quelque chose de lourd.



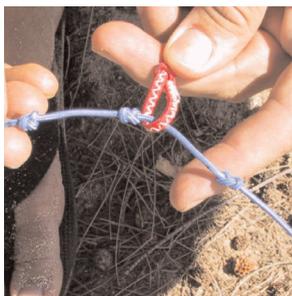


- Sécurisez toujours votre aile avec plus de poids que vous ne pensez nécessaire. Une aile non sécurisée est une aile dangereuse. Si vous n'êtes pas sur une plage de sable, pensez à amener des sacs de sable.
- Ne sécurisez jamais votre aile à l'aide de pierres ou d'objets tranchants; ils compromettraient sa longévité.
- Faites attention aux autres usagers et assurez-vous que votre aile et vos lignes ne risquent pas de les blesser.
- Enroulez vos lignes sur la barre si vous ne naviguez pas pendant un moment, par exemple lorsque vous allez déjeuner. Ainsi elles ne traîneront pas sur la plage et cela évitera aux autres usagers de trébucher sur votre matériel.



IL EST TRÈS FACILE DE CONFIGURER LA CO2 EN QUATRE LIGNES. POUR CE FAIRE, IL VOUS FAUT UN SECOND JEU DE LIGNES DE VOL DE MÊME LONGUEUR, UNE LIGNE DE GUIDAGE CENTRALE, ET NOUS VOUS CONSEILLONS AUSSI UN DISPOSITIF DE RÉGLAGE DE LA LIGNE CENTRALE. VEUILLEZ VOUS REPORTER AUX PAGES BLACK TIP POUR LE MONTAGE DE LA BARRE.

Enlever le bridage



- Enlevez toutes les lignes arrière de leur point d'attache.
- Relâchez les têtes d'alouette là où la ligne avant s'attache (ligne de bridage croisée) à la ligne arrière. Retirez la ligne croisée de la ligne arrière de chaque côté.
- Défaites les lignes V1 et V2 de leurs points d'attache de chaque côté.
- L'aile est alors prête à voler en quatre lignes. Les points d'attache des lignes V1 et V2 servent maintenant à attacher respectivement les lignes avant et arrière. Veuillez vous reporter aux instructions de montage de la Black Tip en quatre lignes.
(Nota: vous pouvez défaire les lignes de bridage des lignes arrière lorsque l'aile est configurée en quatre lignes.)

Installer le bridage



- Il vous faut un espace suffisamment dégagé pour déplier l'aile et le bridage, de préférence à l'abri du vent.
- Posez les lignes au sol de manière à ce que le bridage soit écarté de l'aile et que les lignes soient tournées en direction de l'aile. La ligne rouge va du côté gauche de l'aile mais comme elle est posée à l'envers (bord d'attaque au sol) cela correspond à votre côté droit.
- Etendez les lignes pour que la ligne principale soit à l'extérieur, suivie de la ligne avant (ligne de bridage croisée) et la ligne arrière à l'intérieur.
- Vérifiez que le bridage n'est pas emmêlé.
- En faisant une tête d'alouette, attachez les lignes V1 (avant) et V2 (arrière) aux lignes de bridage des oreilles. Reliez-les au nœud n°2 (milieu).
- Procédez ainsi de chaque côté.
- Passez les lignes de bridage croisées dans les trois poulies du bord d'attaque. Commencez en pointe d'aile et continuez vers le centre de l'aile.
- Procédez ainsi de chaque côté.
- Faites une tête d'alouette à l'extrémité de la ligne de bridage croisée bleue et glissez-la sur la ligne arrière rouge jusqu'aux trois nœuds du milieu.

SUITE



- Resserrez la tête d'alouette après le deuxième nœud en partant du bout du bridage.
- Répétez l'opération de l'autre côté.
- En faisant une tête d'alouette, attachez la ligne arrière à son point d'attache (près du boudin gonflé). Vérifiez que la ligne arrière bleue est bien rattachée au point arrière droit et la ligne arrière rouge au point gauche de l'aile.
- Votre CO2 est maintenant configurée en deux lignes et prête à voler.



RÉGLAGE DES AILES BLACK TIP ET CO2 CONFIGURÉES EN QUATRE LIGNES

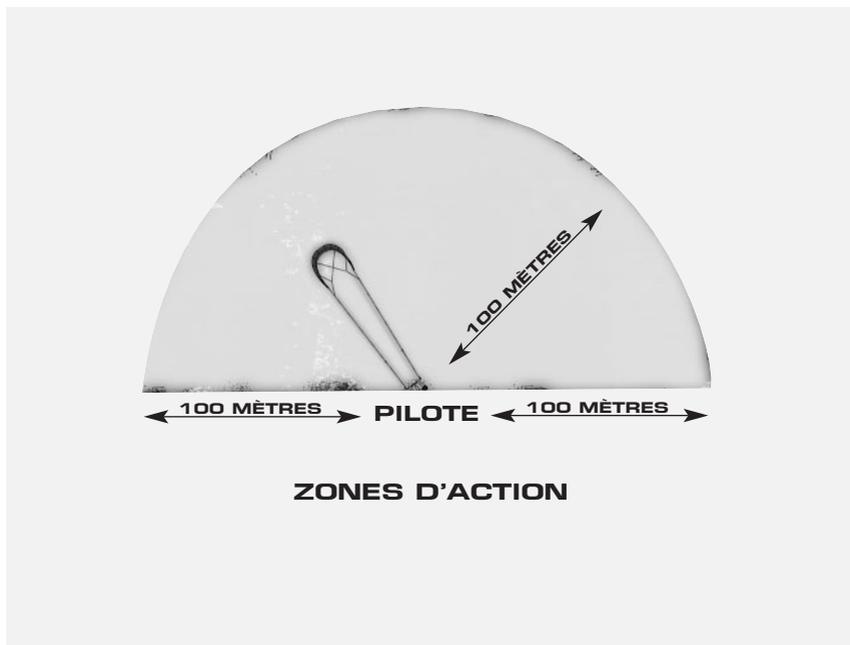
Quand les ailes Black Tip et Co2 sont configurées en 4 lignes, il est essentiel de les régler correctement. Un bon réglage permet d'obtenir une aile performante, rapide, facile à contrôler. Les ailes sont livrées avec un réglage par défaut qu'il convient de vérifier. Les instructions qui vous sont données ci-dessous vous aideront à régler votre aile en fonction de votre style de navigation.

- 1) Pour que votre aile soit bien réglée, la tension entre les lignes arrière et avant doit être équilibrée et s'ajuste par l'intermédiaire de la sangle de réglage.
- 2) Ne "surtendez" pas l'aile. L'objectif principal est de régler l'aile à sa puissance maximale tout en lui permettant d'évoluer de manière efficace. Vous obtenez plus de puissance et une aile qui tourne vite en tendant les lignes arrière (l'aile est bordée). Il y a cependant un point à partir duquel l'aile ne va plus tourner aussi vite. Si les lignes arrière sont trop tendues, l'aile va se déplacer lentement dans le ciel et vous ne pourrez pas l'amener rapidement en bord de fenêtre.
- 3) Lorsque votre aile est au zénith, accrochez-vous au bout de harnais fixe et observez l'aile et les lignes. L'aile est correctement réglée si les lignes avant ne sont pas détendues par rapport aux lignes arrière, elle ne doit pas se cabrer et les oreilles doivent être parallèles. Si les lignes arrière sont trop tendues, l'aile sera trop puissante. Tirez sur la sangle de réglage pour rééquilibrer la tension entre les lignes avant et arrière. Plus vous tirerez sur la sangle de réglage moins l'aile sera puissante. Si les lignes arrière sont trop détendues, redonnez un peu de puissance à votre aile en relâchant la sangle de réglage. Votre aile sera alors plus facile à piloter.



ZONES D'ACTION

CHAMP D'ACTION: il s'agit d'un rayon de 100 mètres qui se trouve de chaque côté et sous le vent du pilote. Ne faites pas décoller votre aile si vous n'avez pas ce rayon de sécurité entre vous et les autres, les animaux ou tout autre obstacle.



POSITION NEUTRE: c'est la position juste au-dessus de la tête du pilote. Si le pilote maintient la barre de contrôle immobile et parallèle à ses épaules, l'aile prendra automatiquement cette position. C'est la position dans laquelle l'aile exerce le moins de traction et est la plus stable. Si l'aile s'éloigne légèrement du pilote, elle aura tendance à se placer sous le vent mais si vous gardez la barre immobile et que le vent forçit, elle retournera en position neutre. La position neutre vous permet aussi de vous reposer. Mais même dans cette position, l'aile garde de la puissance, aussi, bien qu'elle soit relativement stable, n'oubliez pas qu'en position neutre, elle peut quand même vous tracter. C'est la position la plus sûre lorsque vous apprenez.

ZONE NEUTRE: c'est la surface qui comprend la position neutre et les zones à gauche et à droite du pilote. Cette zone inclut le secteur juste en dessous de la position neutre dans lequel votre aile peut voler. C'est dans cette zone que l'aile a le moins de puissance ou traction. C'est l'une des zones les plus sûres pour naviguer.

ZONE DE PUISSANCE: c'est la surface 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 en période d'apprentissage.



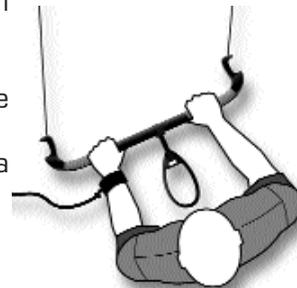
GENERER DE LA PUISSANCE: l'une des manières de générer de la puissance est de diriger votre aile de bas en haut ou de haut en bas. Le mouvement de l'aile dans le ciel crée une traction qui génère de la puissance. Ne l'oubliez pas, surtout en période d'apprentissage. Lorsque vous amenez l'aile d'une position basse vers la position neutre, ce mouvement génère puissance et vitesse, aussi ne vous laissez pas surprendre. C'est d'ailleurs un bon moyen pour augmenter votre vitesse et partir au planing lorsque vous manquez de puissance.

POINTS CLE A NE PAS OUBLIER

- Lorsque vous vous entraînez à diriger votre aile sur la plage, n'oubliez pas qu'elle peut être extrêmement puissante. Aussi ne vous laissez pas surprendre et restez prudent.
- Lorsque vous apprenez à piloter, ne quittez jamais l'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 un volant de voiture. Vous ne réussirez pas à diriger votre aile et risquez d'en perdre le contrôle.

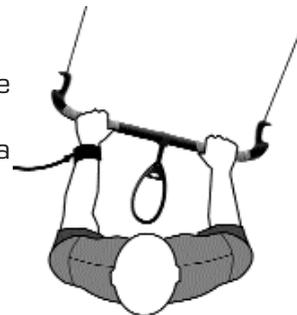
AMENER L'AILE SUR LA GAUCHE:

- Tenez la barre à deux mains, espacées de la largeur des épaules.
- Les yeux fixés sur l'aile, tirez légèrement sur la barre avec la main gauche, en la ramenant vers vous.
- Votre bras gauche va alors se plier et votre bras droit se tendre.
- 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, elle va continuer à aller sur la gauche à moins que vous ne lui donniez d'autres indications.
- Soyez prêt à ramener votre aile en position neutre.



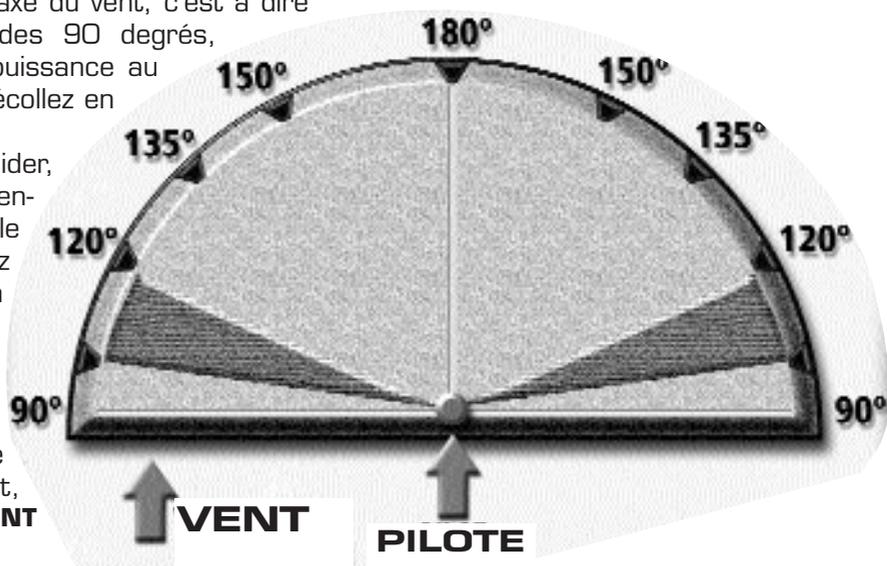
AMENER L'AILE SUR LA DROITE:

- Tenez la barre à deux mains, espacées de la largeur des épaules.
- Les yeux fixés sur l'aile, tirez légèrement sur la barre avec la main droite, en la ramenant vers vous.
- Votre bras droit va alors se plier et votre bras gauche se tendre.
- 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, elle va continuer à aller sur la droite à moins que vous ne lui donniez d'autres indications.
- Soyez prêt à ramener votre aile en position neutre.



LES BASES DU KITESURF PRÉPARER LE DÉCOLLAGE

- Choisissez une aire de décollage avec au moins 100 mètres sur votre gauche, sur votre droite et surtout 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.
- **VOUS NE DEVEZ SURTOUT PAS POSITIONNER VOTRE AILE POUR UN DÉCOLLAGE DIRECTEMENT EN VENT ARRIÈRE** ou vous allez la faire décoller avec beaucoup trop de puissance ce qui est très dangereux pour vous et pour ceux qui vous entourent.
- D'une manière générale, si vous avez le vent directement dans le dos à un angle de 180 degrés, vous devez positionner votre aile à environ 100 degrés, sur votre gauche ou sur votre droite.
- Plus l'aile s'écarte de l'axe du vent, c'est à dire qu'elle se rapproche des 90 degrés, moins elle génère de puissance au décollage et plus vous décollez en sécurité.
- Si vous vous faites aider, votre assistance se tiendra à hauteur de l'aile tandis que vous serez 30 mètres plus haut, à la barre de contrôle.
- Faites décoller votre aile en douceur, en respectant les règles de sécurité et l'angle par rapport au vent, **JAMAIS DIRECTEMENT EN VENT ARRIÈRE!**



SECURISER L'AILE ET POSITIONNER LES LIGNES

- Tout d'abord, mettez l'aile sur l'intrados, à l'endroit où se tiendra votre assistance pour vous aider à la faire décoller (N'oubliez pas de la sécuriser avec du sable ou des sacs de sable). Ensuite, déroulez vos lignes, de l'aile vers l'endroit où vous allez la faire décoller. Un conseil: Si vos lignes ne sont toujours pas attachées à l'aile, fixez les extrémités au sol avec du sable ou quelque chose de lourd pour les empêcher de s'envoler.
- Posez la barre à terre.
- Vérifiez que vos lignes ne sont pas emmêlées et ne font pas de nœuds. Si vous avez une Black Tip, vérifiez les lignes rouges puis les lignes vertes.
- Ensuite, attachez les lignes à l'aile comme indiqué en pages 9 et 10 pour la CO2 et pages 24, 25 et 26 pour la Black Tip.
- Vos lignes doivent impérativement être droites et sans nœuds. Vous ne pourrez pas diriger votre aile correctement et elle sera dangereuse pour vous et les autres si les lignes ne sont pas attachées comme il se doit.
- Maintenant, vous devriez être prêt à décoller.



DECOLLER AVEC UNE ASSISTANCE

- Une fois que vous avez parfaitement vérifié vos lignes, votre matériel, et vos lieux de décollage et d'atterrissage, vous êtes prêt à décoller.
- Commencez par attacher votre leash de poignet.
- Demandez à votre partenaire de se placer avec l'aile à 100 degrés par rapport à l'axe du vent.
- Votre partenaire doit tenir l'aile par le milieu du bord d'attaque, celui-ci en position verticale, l'intrados tourné vers le vent.
- Votre partenaire doit se tenir derrière l'aile et non pas sur le côté ou devant.
- Votre partenaire NE DOIT PAS toucher les lignes de bridage ou de vol.
- La barre de contrôle entre vos mains, reculez de quelques pas pour tendre vos lignes de vol.
- Demandez à votre partenaire de lâcher l'aile. Il est important qu'il/elle vous laisse la piloter une fois qu'il/elle l'a lâchée.
- Votre partenaire NE DOIT PAS lancer l'aile en l'air. Prévenez-le/la AVANT de décoller. Si l'aile est lancée en l'air, elle ne décollera pas convenablement. Elle décollera trop brutalement ou pas du tout. Il est très dangereux de la faire décoller ainsi.
- Une fois que votre partenaire a lâché l'aile, demandez-lui de se placer derrière vous pour ne pas vous gêner.
- Les deux bras tendus, amenez DOUCEMENT l'aile en position neutre. Pour ce faire, tirez doucement sur la barre du côté attaché au côté haut de l'aile. NE FAITES PAS de mouvements brusques. Plus vous amènerez l'aile doucement en position neutre, mieux vous pourrez la maîtriser.
- Vos bras doivent rester tendus au-dessus de votre tête, avec la barre droite, lorsque l'aile est en position neutre.



SUITE

- Dirigez-vous lentement vers le bord de l'eau, sans quitter l'aile des yeux.
- **NE VOUS ACCROCHEZ PAS A LA LIGNE DE HARNAIS LORSQUE VOUS DECOLLEZ** ou vous ne pourrez pas vous servir de votre leash de poignet de manière sûre et rapide si vous en avez besoin.
- En cas de problème au décollage, vous devez pouvoir lâcher la barre et actionner le leash de poignet.
- **ATTENTION:** plus le vent est fort au décollage, plus les incidents peuvent arriver vite. C'est pourquoi il est important de faire décoller votre aile lentement.



DECOLLER SANS ASSISTANCE

- Tout d'abord posez votre aile sur l'intrados, le bord d'attaque à 100 - 110 degrés de l'axe du vent.
- Sécurisez l'aile avec du sable ou des sacs de sable.
- Puis déroulez vos lignes, de l'aile vers l'endroit où vous serez placé pour la faire décoller.
- Vérifiez tous les nœuds.
- Une fois que vous avez vérifié vos lignes, votre matériel, vos lieux de décollage et d'atterrissage, vous êtes prêt à décoller. Mettez l'aile en position verticale, bord d'attaque face au vent.
- Rabattez l'oreille du bas (la plus proche du sol) en la pliant au niveau du premier boudin.
- Sécurisez-la avec du sable ou des sacs de sable.
- Vérifiez que les lignes de vol et de bridage (si nécessaire) sont claires et qu'elles ne s'accrocheront pas dans les boudins au moment du décollage
- Retournez à votre barre.
- Attachez le leash de poignet.
- La barre de contrôle dans les deux mains, à hauteur de la poitrine, reculez de quelques pas pour tendre les lignes de vol.
- Cela a pour effet de libérer l'oreille sécurisée.
- Ensuite, faites décoller l'aile **DOUCEMENT** en tirant sur la barre du côté rattaché au côté haut de l'aile. **NE FAITES PAS** de mouvements brusques. Plus vous amènerez lentement l'aile



SUITE

DECOLLER SANS ASSISTANCE

en position neutre, mieux vous pourrez la contrôler.

- En reculant et en amenant l'aile dans le ciel, elle va continuer à se gonfler et à monter en l'air.
- Continuez à amener DOUCEMENT l'aile en position neutre.
- Vos bras doivent rester tendus au-dessus de votre tête, la barre droite, lorsque l'aile est en position neutre.
- Dos au vent, dirigez-vous lentement vers le bord de l'eau, sans quitter l'aile des yeux.
- **NE VOUS ACCROCHEZ PAS A LA LIGNE DE HARNAIS LORSQUE VOUS DECOLLEZ** ou vous ne pourrez pas vous servir de votre leash de poignet de manière sûre et rapide si vous en avez besoin.
- En cas de problème au décollage, vous devez pouvoir lâcher la barre et actionner le leash de poignet.
- **ATTENTION:** plus le vent est fort au décollage, plus les incidents peuvent arriver vite. C'est pourquoi il est important de faire décoller votre aile lentement.
- **ATTENTION:** vous n'êtes pas prêt à décoller tant que vos lignes ne sont pas déroulées. Vérifiez qu'elles sont déroulées et claires avant de vous préparer à décoller ou l'aile pourrait s'envoler tandis que vous déroulez vos lignes.



ATTERIR AVEC UNE ASSISTANCE

- Vous devez avoir repéré une zone d'atterrissage avant de partir sur l'eau.
- Lorsque vous revenez à terre, vérifiez que votre zone d'atterrissage est toujours praticable, c'est à dire qu'elle n'est pas envahie par la foule ou des obstacles.
- 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, etc.
- Soyez certain que votre partenaire connaît parfaitement la procédure d'atterrissage.
- Lorsque vous vous approchez du rivage, maintenez votre aile en position basse, proche de l'eau, en bord de fenêtre.
- Descendez de votre planche et laissez-vous traîner jusqu'au rivage. Vous ne devez pas vous approcher du bord à toute vitesse.
- Amenez doucement votre aile au vent et vers votre partenaire.
- Votre partenaire doit se poster au vent de l'aile.
- Quand l'aile est sur le point de toucher le sol, il/elle doit la saisir par le milieu du boudin du bord d'attaque, comme pour le décollage.
- Votre partenaire ne doit pas saisir les lignes de bridage ou de vol.
- Il/elle doit aussi EVITER de saisir l'aile par l'une des oreilles ou elle risque de rebondir ou de vriller et elle est alors difficile à maîtriser.
- Une fois que votre partenaire a saisi le bord d'attaque, il/elle doit se diriger vers vous pour détendre les lignes de vol.
- Il/elle peut continuer à tenir l'aile ou la poser sur l'intrados avec le bord d'attaque face au vent, en la sécurisant avec du sable ou un objet lourd qui ne soit pas tranchant.
- Vous pouvez alors enrouler vos lignes.



FAIRE REDECOLLER LA CO2

- Notez qu'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 CO2 tombe à l'eau, n'oubliez pas 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 ramener l'aile sur le côté.
- Pour ce faire, tirez vers vous un côté de la barre et poussez l'autre. Ce qui revient à tirer sur la ligne du bas et relâcher la ligne du haut.
- Soyez patient. Votre aile répondra à vos commandes mais cela peut prendre un peu plus de temps par vent faible.
- Votre aile va progressivement revenir d'un côté en bord de fenêtre.
- Une fois qu'elle est en bord de fenêtre, tirez sur la ligne du haut en ramenant vers vous la barre du côté opposé. Vous allez ainsi sortir l'aile de l'eau. Amenez-la doucement en position neutre et redressez votre barre.
- Il se peut que votre aile tombe sur le côté. Dans ce cas, attendez une rafale pour la faire redécoller. Il suffit souvent de très peu de vent pour faire redécoller la CO2, aussi soyez vigilant car l'aile peut redécoller avant que vous ne soyez prêt.



DECHIRURES IMPORTANTES:

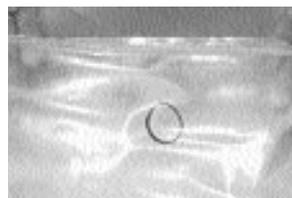
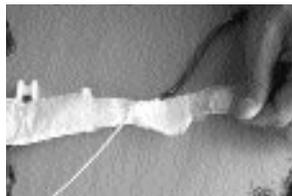
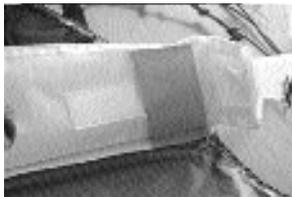
SI LA DÉCHIRURE EST IMPORTANTE, DEMANDEZ À VOTRE REVENDEUR L'ADRESSE D'UN BON ATELIER DE RÉPARATION.

PETITES DECHIRURES:

SI LA DÉCHIRURE EST PETITE, VOUS POUVEZ RÉPARER L'AILE AVEC DE LA TOILE DE SPI AUTOCOLLANTE. RENSEIGNEZ-VOUS AUPRÈS DE VOTRE REVENDEUR.

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





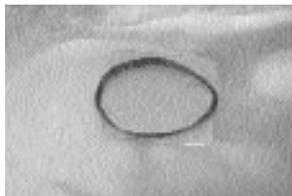
POINTS CLE A MEMORISER:

- Avant d'essayer de réparer un boudin, vérifiez que votre aile est propre et sèche. La pompe, les valves et les boudins ne doivent pas être couverts de sable, ils doivent être propres et secs.
- Les boudins doivent être dégonflés.
- 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 votre réparation, il vous faut un jeu de lignes de vol et un kit de réparation.

REPARATION DES LATTES GONFLABLES:

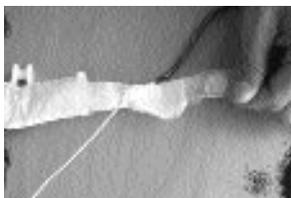
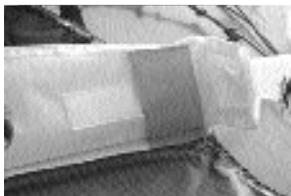
- Tout d'abord, posez l'aile sur l'extrados.
- Défaites le Velcro du boudin abîmé. Vous ouvrez ainsi l'enveloppe du boudin et pouvez accéder à la chambre à air.
- Ensuite, enlevez le capuchon de valve de la fermeture Velcro et mettez-le de côté. L'embout de valve est ainsi libéré, ce qui a pour effet de détacher la chambre à air de son enveloppe.
- Attachez une des lignes de vol autour de la base de l'embout de valve mais ne faites pas de nœud en passant la ligne dans le trou de l'embout ou vous pourriez l'abîmer.
- Enfoncez délicatement l'embout à l'intérieur de l'enveloppe.
- Installez-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 réparée.
- Gonflez la chambre à air et refermez la valve.
- Plongez la chambre à air dans l'eau pour localiser la fuite, de préférence dans une baignoire ou un évier remplis d'eau.
- Cherchez d'où viennent les bulles d'air.
- Une fois que vous avez localisé la fuite, séchez la partie percée et

SUITE



- entourez le trou, de préférence au marqueur indélébile.
- 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 recoller.
- 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.
- Retirez le capuchon de valve et remettez-le dans le Velcro.
- Nouez la ligne de vol de l'extrémité du boudin autour de l'embout de valve.
- Posez à plat la chambre à air sortie du boudin, pour pouvoir la rentrer dans l'enveloppe.
- Rentez l'embout délicatement, puis le reste de la chambre à air.
- Tirez sur la ligne de vol tout en aidant la chambre à air à se remettre en place.
- Une fois que la chambre à air est rentrée, remettez l'embout en place et enlevez la ligne de vol.
- Rattachez le Velcro à l'enveloppe.
- Remettez le capuchon de valve.
- 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.





- Tout d'abord, posez l'aile sur l'extrados.
- Défaites les fermetures Velcro aux extrémités du boudin. Vous allez ainsi ouvrir l'enveloppe du boudin et accéder à la chambre à air.
- Ensuite, ouvrez la valve Airlock de manière à libérer l'embout. Enlevez délicatement l'anneau de maintien fixé à la base de la valve. Vous allez ainsi détacher la chambre à air de l'enveloppe.
- Pour l'étape suivante il vous faut deux lignes de vol. En commençant par l'une des extrémités du bord d'attaque, attachez une des lignes autour de la pointe d'aile. Procédez de même manière à l'autre extrémité.
- Enfoncez délicatement l'embout à l'intérieur de l'enveloppe.
- Maintenant, attrapez la chambre à air par l'ouverture à Velcro située près de l'embout de valve.
- 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. Ainsi vous pourrez facilement remettre en place la chambre à air après l'avoir réparée.
- Gonflez la chambre à air et refermez la valve.
- 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 la plonger en plusieurs fois.
- Cherchez d'où viennent les bulles d'air.
- Une fois que vous avez localisé la fuite, séchez la partie percée et entourez le trou, de préférence au marqueur indélébile.
- 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 recoller.
- 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.



SUITE

- Dégonflez-la à nouveau.
- Retirez le capuchon de valve et remettez-le dans le Velcro.
- 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 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.
- Une fois que la chambre à air est rentrée, remettez l'embout en place et enlevez la ligne de vol.
- Rabattez les velcros aux extrémités.
- Refermez la valve Airlock en veillant à réinstaller l'anneau de maintien correctement.
- 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.



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 de l'eau.

AILE GONFLABLE EN DEUX LIGNES - Une aile pouvant redécoller de l'eau, équipée de deux lignes de vol et de boudins gonflables. Habituellement cette aile comprend un système de bridage.

AILE GONFLABLE EN QUATRE LIGNES - Une aile pouvant redécoller de l'eau, équipée de quatre lignes de vol et de boudins gonflables. Habituellement cette aile ne comprend pas de système de bridage.

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).

DECOLLAGE - Le mouvement qui permet au pilote de faire décoller l'aile en la libérant des mains de son/sa partenaire.

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 assistant.

BARRE DE CONTROLE - Dispositif de pilotage que le pilote tient entre ses mains pour diriger son aile.

HARNAIS - Pièce de l'équipement du pilote qui lui permet de s'attacher provisoirement à la ligne de hamais fixée à la barre de contrôle. Le hamais permet au pilote de s'économiser en se servant de son poids et de tous ses muscles pour se suspendre à l'aile. Les hamais les plus courants sont le hamais ceinture (qui s'attache autour du torse) et le hamais culotte (qui s'attache à la taille et autour des cuisses).

FLYSURF - 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 existant pour le flysurf.

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.

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

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

OFFSHORE - Le vent souffle de la côte vers le large. Faites attention de ne pas vous faire emporter au large lorsque le vent souffle dans cette direction.

SIDE OFFSHORE - Le vent souffle de la gauche ou de la droite et de la côte vers le large. C'est une combinaison de vent offshore et sideshore. Faites attention de ne pas vous faire emporter au large 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.

RAFALE DE VENT - 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.

REMONTER AU VENT - 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.

NCEUDS - 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 naut = 1 mile nautique 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).



VOICI QUELQUES RÈGLES DE SAVOIR-VIVRE À APPLIQUER LORSQUE VOUS PARTAGEZ LA PLAGES AVEC D'AUTRES USAGERS:

MONTAGE DE L'AILE:

- Préparez seulement l'aile que vous pensez utiliser dans l'immédiat.
- 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 lorsque vous vous apprêtez à décoller.
- Cédez la priorité aux autres usagers. Restez courtois et coopératif.
- Dégonflez et rangez les ailes qui ne vous sont pas utiles dans l'immédiat.
- Soyez prêt à porter assistance aux autres kitesurfers. Vous pourriez aussi avoir besoin d'eux plus tôt que prévu.

SÉCURITÉ:

- Suivez les règles de sécurité qui vous sont indiquées dans ce manuel.
- Respectez les règles de sécurité en vigueur sur la plage que vous fréquentez.
- Faites preuve de bon sens.
- Ne touchez pas au matériel des autres kitesurfers à moins qu'ils ne vous le demandent. En ramassant leurs barres ou leurs ailes, vous risqueriez en effet de les perturber dans leur rituel de montage.



- Le leash de poignet est un dispositif très simple qui vous permet de rester relié à votre aile même après avoir lâché la barre de contrôle. Une fois activé, en lâchant complètement la barre, ce système permet de réduire la puissance de l'aile en la faisant ouvrir et se mettre en drapeau. Puis l'aile tombe à l'eau. Elle peut cependant reprendre de la puissance et s'élever à nouveau. L'aile peut aussi tirer brusquement sur le leash surtout au moment où vous lâchez la barre, aussi soyez vigilant.
- Nous vous conseillons d'attacher votre leash avant de décoller. Pour le fixer convenablement autour du poignet, passez la sangle Velcro dans la boucle en plastique et rabattez-la. Le leash doit être suffisamment serré autour du poignet sans provoquer de gêne. Si vous attachez le leash de planche autour de votre cheville droite, nous vous conseillons d'attacher le leash de poignet autour de votre poignet gauche. Si vous attachez le leash de planche à votre cheville gauche, vous attacherez le leash de poignet à votre poignet droit. Cela vous permettra de récupérer votre planche plus facilement après une chute.
- Pour redonner de la puissance à votre aile et la faire redécoller, vous devez d'abord attraper votre barre. Lorsque vous vous approchez de votre barre faites attention aux lignes. Ne quittez pas votre aile des yeux et notez sa position dans l'eau. Attrapez la barre en vérifiant que les lignes de guidage ne sont pas enroulées autour d'elle. Une fois que les lignes sont claires et que la barre est en position, vous pouvez redécoller. NOTA: si l'aile exerce une traction trop importante sur le leash de poignet ou si vous voulez le retirer rapidement, tirez sur la sangle grise pour défaire le Velcro.