

Parapente – ***RIDE4***



Biplace - EN/LTF-B

Manuel d'utilisation

Rev2 – 17.12.2025

AIRDESIGN GmbH
Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA
e-mail : info@ad-gliders.com
www.airdesign.at

Sommaire

1. Avertissement et informations importantes pour votre sécurité 4
2. Construction 6
3. Données Techniques 11
4. Profil du pilote 11
5. Sellette 12
6. Remorquage / Treuillage 12
7. Pratique du vol 12
a. Vérification pré-vol 12
b. Check-list – vérification pré-vol 13
c. Décollage 13
d. Virage 14
e. Longueur de ligne de frein 14
f. Pilotage actif 15
g. Utiliser les trims 15
h. Atterrissage 15
i. Remorquage et treuillage 16
j. Fermetures asymétriques et frontales 16
k. Rouvrir une cravate 16
l. Vrille 17
m. Décrochage complet 17
n. Décrochage parachutal 18
o. Manœuvres de descente rapide 18
i. Spirale 18
ii. Décrochage aux B 19
iii. “Grandes oreilles” 19
8. Entretien et réparations 20
9. Contrôler le parapente 25
10. Le mot final 26
A. ANNEXE 27
a. Vue d’ensemble 27
b. Plan de suspentage 28
c. Longueurs des lignes 30
d. Elévateur 38
e. Ecarteurs (livrés en standard) 39
f. Elevateurs souples 20mm en option 40
B. Matériaux : 43
C. EBL/DDP 44
D. CARNET D’ENTRETIEN 45
E. Enregistrement de produit 0

BIENVENUE CHEZ AIRDESIGN

FÉLICITATIONS POUR L'ACHAT DE TON NOUVEAU PARAPENTE.
NOUS TE SOUHAITONS DE NOMBREUSES HEURES DE VOL.

Nous aimerions être en mesure de t'informer des dernières nouvelles et des développements chez AIRDESIGN ainsi que de t'offrir des conseils pertinents et des promotions spéciales. Tu peux enregistrer ton nouveau parapente en remplissant le formulaire d'inscription (en annexe) et nous le renvoyer.
Tu peux également t'inscrire en ligne sur notre site Web à l'adresse https://ad-gliders.com/go/
N'hésite pas à consulter le site Web pour plus de détails !

Si tu le souhaites, tu peux t'inscrire à la newsletter AIRDESIGN.
Il suffit de nous fournir ton adresse e-mail et tu seras toujours au courant des dernières nouvelles du monde AIRDESIGN.

À tout instant, des nouvelles et des informations sont disponibles sur notre page Facebook "AirDesign Gliders France". Rejoins donc notre communauté !

Plus d'informations sur la nouvelle glider peuvent être trouvées sur notre site Web: www.ad-gliders.com.

Pour toute autre question, veuillez contacter votre revendeur AIRDESIGN le plus proche ou contactez-nous directement france@ad-gliders.com.

AIRDESIGN GmbH
Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA
e-mail: info@ad-gliders.com
www.ad-gliders.com

1. Avertissement et informations importantes pour votre sécurité

Merci de lire attentivement ce qui suit :

- Ce parapente correspond, au moment de sa livraison, au modèle testé, contrôlé selon les dispositions de l'exigence allemande de navigabilité LTF et de la norme européenne EN : LTF NFL HG/GS 2-565-20 & EN 926-1:2016, DIN EN 926-2:2014-05 / EN 926-2:2013+A1:2021.
- Ce parapente est un aéronef sportif agréé pour le vol en parapente. Il ne doit pas être utilisé pour des ouvertures en chute libre.
- Les parapentes ne doivent pas être pilotés par des personnes sans qualification valable, sauf si elles sont sous la direction d'une école de parapente agréée et qualifiée. Piloter un parapente sans connaissances, compétences et qualifications appropriées est dangereux.
- Les règlements nationaux pour l'utilisation des parapentes doivent être respectés en toutes circonstances.
- Ce parapente doit uniquement être utilisé dans les limites de poids certifiées[2].
- Ce parapente est utilisé exclusivement à vos risques et périls.
- Le fabricant ou le distributeur ne peut être tenu responsable des dommages causés aux personnes, à la propriété ou à d'autres matériaux résultant de l'utilisation de ce parapente.
- Toute responsabilité découlant de l'utilisation de ce parapente est exclusivement celle du pilote en charge. Le fabricant ou le distributeur est exclu de toute responsabilité résultant de l'utilisation, de la mauvaise utilisation ou autre, de ce parapente.
- Il incombe au propriétaire et /ou au pilote de surveiller et de maintenir la navigabilité de ce parapente. Pour s'assurer que le parapente vole toujours avec des caractéristiques optimales, prenez soin du parapente et faites des contrôles réguliers.
- Le Ride4 doit être entretenu et contrôlé régulièrement (voir chapitre 8)
- Toute modification apportée à la structure du parapente le rend non certifié (non-conformité des essais de type) et invalide toute garantie. Les réparations structurelles des parapentes ne doivent être effectuées que par un centre de service adéquatement expérimenté et reconnu. Toutes les modifications et/ou les réparations doivent être enregistrées dans l'historique de maintenance de ce manuel.
- C'est une exigence implicite que le pilote vole avec un parapente correspondant à son niveau de compétence. Un pilote ne doit pas voler avec un parapente hors de sa capacité à répondre aux exigences du parapente dans tous les états et conditions de vol.
- Le parapente doit être « testé » par un expert avant la première utilisation. La case « conformité vérifiée par » sur l'autocollant de certification apposé sur l'aile doit être contresignée avec la signature du pilote d'essai et la date du vol d'essai.
- Un équipement de treuillage approprié doit être utilisé. Ne jamais tracter ou treuiller le parapente avec une voiture, un bateau à moteur ou un dispositif quelconque, sans un équipement de treuillage approprié et /ou des opérateurs qualifiés.

- S’assurer avant le remorquage ou treuillage que l'opérateur a l'expérience et les qualifications adaptées pour le type de remorquage/treuillage envisagé.
- Le Ride 4 n’est pas conçu comme une voile d’acrobatie les manœuvres à fortes cinétiques sont proscrites
- Voler sous la pluie ou avec un parapente humide peut être dangereux. Les pilotes devraient toujours atterrir bien avant tout risque de contact avec la pluie. Piloter un parapente mouillé peut, dans certaines circonstances, mener l’aile à son décrochage.
- Avant de piloter un nouveau parapente, pratiquez des techniques de décollage et de contrôle sur un terrain plat ou une pente d'entraînement.
- Effectuez les premiers vols avec un nouveau parapente sur un site que vous utilisez régulièrement et lorsque les conditions météorologiques sont favorables. Sachez que votre nouveau parapente peut avoir des caractéristiques différentes de tout ce que vous avez piloté ou testé. Assurez-vous de laisser suffisamment d'espace pour l'approche d'atterrissage.
- En volant, portez toujours un casque et des gants, ainsi que des chaussures et des vêtements appropriés.
- Assurez-vous toujours que la direction et la vitesse du vent ainsi que les situations météorologiques générales sont dans les capacités du pilote et favorisent un vol sécuritaire.

Veuillez lire l’ensemble de ce manuel attentivement.

NOTICE DE SECURITE IMPORTANTE

En achetant cet équipement, vous êtes responsable en tant que pilote de parapente certifié et vous acceptez tous les risques inhérents aux activités de parapente, y compris les blessures et la mort.
Une utilisation mauvaise ou incorrecte de l'équipement de parapente augmente considérablement ces risques.
Ni AirDesign ni le vendeur de l'équipement AirDesign ne peuvent être tenus responsables des blessures ou des dommages causés par le pilote à lui-même ou à des tiers en aucune circonstance.
Si un comportement de votre équipement devenait incertain, veuillez contacter votre représentant local immédiatement, votre instructeur de parapente, revendeur AirDesign ou l'importateur AirDesign dans votre pays.

2. Construction



RIDE 4

RIDE4 – Fun. Multiplied.
#SameButDifferent

Les bonnes choses prennent du temps…
Pour faire court :
Oublie tout ce que tu sais du Ride 3. Le nom « Ride » et le van sur le logo sont leurs seuls points communs

Depuis 20 ans, chaque nouvelle voile biplace promet le même trio : une pression à la commande plus légère, un décollage toujours plus facile, et un meilleur arrondi. Nous avions ces mêmes objectifs… La différence, c'est comment nous les avons atteints.
Ce projet nous a pris 2 ans et une vingtaine de prototypes. Dès le premier jour, notre cible était claire : un véritable outil professionnel avec l'ADN AirDesign -celui qui donne la banane

une aile en laquelle tu auras confiance dès le premier gonflage jusqu'au dernier arrondi de la journée.
Plus d'une fois, nous pensions avoir terminé. Et à chaque fois, nous sommes revenus à notre cahier des charges pour valider les détails qui comptent vraiment pour le pilote et pour le passager. De petits ajustements, apparemment mineurs, ont souvent pris deux ou trois mois de plus pour atteindre le niveau souhaité.
Le Ride 4 a été développé là où le biplace est une véritable machine touristique, dans des conditions exigeantes : décollages hivernaux enneigés avec vent arrière, forts thermiques de printemps, décollages ventés, atterrissages sans vent sur des terrains exigus, larges variations de charge alaire et multiples techniques d'atterrissage.

Ride 4 – Let's go for a change
Cette nouvelle génération existe en deux tailles : 40 m² (PTV 110–220 kg) et 43 m² (PTV 120–235 kg) couvrant ainsi l'ensemble des besoins des pilotes de biplace tout en conservant la même facilité de gonflage, un pilotage précis et un arrondi optimal sur toute la plage de PTV.



Les principaux concepts derrière le Ride 4

Short Line Concept (SLC)
Longueur totale de suspentes raccourcie (pilote ↔ voile) :
• Gonflage en une seule impulsion, décollage facilité : la voile monte de manière linéaire jusqu'à stabilisation au zénith

• Pilotage plus agile et précis en vol

• Meilleur arrondi à l'atterrissage : timing simplifié et meilleure restitution d'énergie

Nouvelle voûte

• Voûte plus prononcée : meilleure mise en virage et cohésion structurelle en conditions fortes

• Combinée au SLC, cela donne au Ride 4 une agilité remarquable

Concept 4 lignes

• Permet au nouveau profil, plus stable, d'accélérer plus efficacement

• Réduit la pression aux freins en combinaison avec le nouveau profil

Tailles

• Les 2 tailles du Ride 4 ont été testées sur toutes leurs plages homologuées, utilisables en intégralité pour un usage professionnel, du jeune enfant le matin au rugbyman l'après-midi.

40 m² : PTV 110-220 kg
43 m² : PTV 120-235 kg

Winglets

Combinés avec le SLC, nos winglets ont plusieurs avantages :
• Stabiliser le roulis
• Faciliter les sorties de spirale
• Réduire la force G en spirale

Le tout, sans altérer le dynamisme de l'aile (virages vifs, wingovers faciles et contrôlés).

Nouveau profil

• Le nouveau profil privilégie la prise en charge au décollage et la restitution d'énergie à l'arrondi, pour des départs courts et des posés doux

• Multiples variantes de profil et d'entrées d'air ont été testées jusqu'à répondre à notre cahier des charges en termes de prise en charge et d'arrondi pour un usage intense et professionnel

• Marge de stabilité augmentée.

Durabilité

• Tissu doublement enduit (Dominico) pour une longévité maximale

• Nose guard patches pour protéger le bord d'attaque

• Joncs en Nitinol : incassables, indéformables, maintien en forme du profil

• Suspentes entièrement gainées : longévité et démélage facilité

• Structure interne optimisée pour résister à la déformation et garantir un maintien des performances dans le temps

Élévateurs

• Kit “oreilles” avec 2 possibilités :
Nouveau blocage cam-cleat sur les élévateurs

• Notre SKS (Spreaderbar Keeper System) sur les écarteurs

• Poignées de frein avec bouton-pression standard

• Aimants pour les trims



La parole aux designers



Nous sommes convaincus que cette aile satisfera un large panel de pilotes — professionnels comme amateurs. Elle réunit selon nous l'essentiel d'un excellent outil biplace : pilotage agréable, pression aux freins adoucie, grande réserve de vitesse et comportement impeccable au décollage comme à l'atterrissage. C'est le genre de voile que nous aurions aimé avoir en apprenant le biplace — et celui avec lequel tu seras heureux de voler huit fois par jour. Conçu pour durer. Pour travailler. Et pour donner la banane.

Stephan Stiegler & Hugo Chaboud - Designers

Pour plus d'informations sur le comportement de la voile et sur les sensations en vol avec le RIDE 4, rends-toi sur la page produit, dans la section « Ce que tu ressens en volant avec le RIDE 4 ». Tu y trouveras plein de détails intéressants.

https://ad-gliders.com/project/ride-4-samebutdifferent/?lang=fr

3. Données Techniques

Taille	M / 40	L / 43
Surface a plat (m²)	39,98	42,55
Surface projetée (m²)	33,18	35,12
Envergure à plat (m)	14,63	15,05
Envergure projetée (m)	11,19	11,515
Allongement à plat	5,35	5,35
Allongement projeté	3,77	3,77
Cellules	48	48
Corde (m)	3,42	3,52
Poids (kg)	7,62	7,92
Poids total volant (kg)	110-220	120-235
Certification en	B	B

Le PTV est le poids total au décollage (incluant le pilote équipé, passager, l'aile, la sellette, le secours, les accessoires...)

4. Profil du pilote

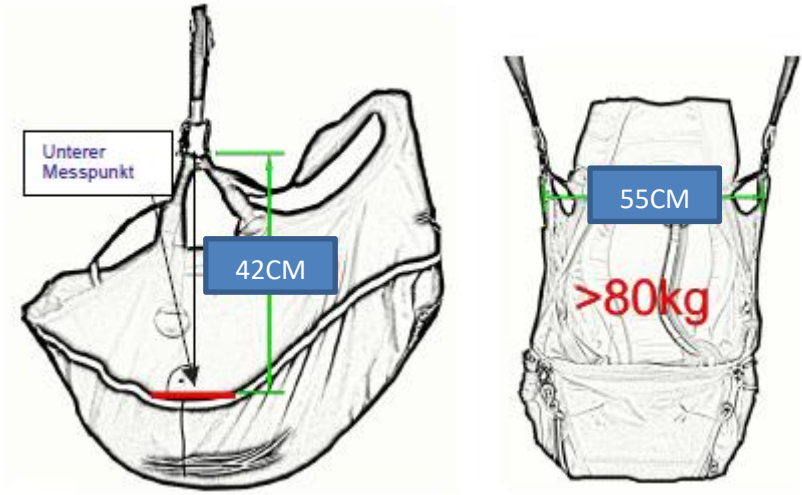
Le Ride4 est un parapente biplace. Vous devez être en possession de la qualification requise et des assurances nécessaires pour voler avec un passager.

Catégories LTF et EN
Le parapente AirDesign RIDE4 a été homologué EN-B et LTF-B sans l'utilisation de ligne de pliage.
Ce parapente a été testé en utilisation "biplace".

Poids total volant recommandé
Le RIDE ne doit être utilisé que dans la plage de poids certifiée, comme indiqué dans les caractéristiques techniques. Le poids au décollage comprend le pilote, les passagers, les vêtements, le parapente, le harnais, le matériel, le parachute,…
Le RIDE réagit à une variation de charge avec une réduction ou une augmentation de sa vitesse. La performance reste plus ou moins la même.
Lorsque vous volez dans la plage de poids inférieure, nous vous recommandons d'ouvrir un peu les trims.

5. Sellette

Le RIDE4 est testé pour une utilisation avec tous les harnais modernes –répondant à la norme NFL 2024-2-785.
Pendant les essais de type, le RIDE4 était testé dans la configuration ci-dessous :



6. Remorquage / Treuillage

Le RIDE4 est adaptée au remorquage/treuillage. L'utilisation d'un adaptateur approprié n'est pas obligatoire mais est utile et donne plus de sécurité pendant le remorquage.
Avertissement !
Le treuillage n'est recommandé que si :

- Le pilote a reçu instruction spécifique
- Le treuil et la libération sont adaptés au remorquage des parapentes
- L'opérateur est expérimenté et qualifié pour le treuillage des parapentes

Attention : Risque d'Accident !
La raison la plus fréquente des accidents de treuillage surviennent lorsque le pilote relâche les élévateurs A trop tôt durant le décollage. Le pilote doit s'assurer que le parapente est complètement à sa verticale avant d'annoncer le démarrage de la séquence.

7. Pratique du vol

Ce manuel n'est pas un manuel d'instruction pour apprendre à voler. Les points suivants sont juste des informations supplémentaires.
Il est considéré que le pilote a reçu la formation et la qualification nécessaires au pilotage d'un parapente biplace.

a. Vérification pré-vol

Une vérification pré-vol prudente est recommandée avant chaque vol.

Les suspentes, les élévateurs, les maillons et la voile doivent être vérifiés pour déceler tout dommage. Ne décollez pas s'il y a le moindre dommage visible.
Assurez-vous que les mousquetons principaux entre les harnais et les élévateurs ne sont pas endommagés et sont fermés.
La sellette doit être mise en place avec le plus grand soin et toutes les sangles doivent être fixées correctement.
Vérifiez la position correcte de la poignée de secours et assurez-vous que les aiguilles de celui-ci sont en place.
Les suspentes et les élévateurs doivent être démêlés avec soin. Vérifiez que les élévateurs ne sont pas torsadés et que les lignes de frein sont libres. Toutes les suspentes doivent passer de l'élévateur à la voile sans enchevêtrement ni nœuds - pendant le vol, il n'est souvent pas possible de défaire des nœuds dans les suspentes.
Les suspentes reposent directement au contact du sol. Par conséquent, veillez à ce qu'elles ne soient pas coincées lors du décollage.
Aucune suspente ne doit être sous la voile, sous peine de causer des accidents.
La voile doit être disposée dans une forme circulaire face au vent de sorte que toutes les lignes soient tendues uniformément lors du gonflage.

ATTENTION : NE JAMAIS DECOLLER AVEC DES MOUSQUETONS OUVERTS !

b. Check-list – vérification pré-vol

Étalez l'aile en un léger arc de cercle et vérifiez que :

- La voile est sèche et non endommagée
- Les ouvertures de cellules sont libres
- Les élévateurs sont sans dommages et toutes les coutures sont intactes
- Les mousquetons sur les lignes sont correctement fermés
- Toutes les lignes sont exemptes de nœuds
- Les lignes de freins coulissent librement à travers les poulies
- Les nœuds sur les lignes de frein sont intacts
- Sur votre sellette vérifiez La bonne position de la poignée du secours et des aiguilles

Après avoir enfilé la sellette vérifiez :

- Que les cuissardes et la sangle sont attachées correctement
- Que les mousquetons principaux sont fermés et verrouillés

Avant le décollage, vérifiez que :

- Les élévateurs ne sont pas torsadés
- Les lignes de frein sont libres une fois les poignées de frein dans les mains
- Le pilote est bien centré par rapport à l'aile
- La direction et la force du vent sont favorables
- La zone de décollage est dégagée
- L'espace aérien immédiat est libre de tout encombrement

c. Décollage

Le RIDE4 s'élève rapidement en utilisant les techniques de gonflage dos ou face à la voile. La voile n'a aucune tendance à retomber en arrière lors du gonflage. Pour décoller (en

montagne) en léger vent, vent nul ou même vent arrière il est inutile de tirer fortement sur les élévateurs – ni même d'accélérer fortement. Laisser la voile se stabiliser au-dessus de votre tête avec une incidence positive, vérifiez que la voile est complètement gonflée et exempte de nœuds. Le décollage inversé est recommandé en les vents forts.
Le Ride 4 a des élévateurs A séparés. Pour décoller dos voile, prendre l'ensemble des élévateurs A. En conservant les bras avec les élévateurs A en main plus verticalement, vous aurez un meilleur retour d'information de l'aile. Spécialement par vent faible ou nul. Une fois l'aile au-dessus du pilote, elle est facile à contrôler et le décollage est facile même à pleine charge. En face voile et par condition de vent un peu plus forte vous pouvez adoucir la montée en ne prenant que les élévateurs A centraux

d. Virage

Le RIDE4 a une longue course de freins avec une pression progressive. Un décrochage intentionnel ou involontaire est presque impossible.
En air turbulent, le RIDE3 centre facilement le thermique et absorbe très efficacement les turbulences, ce qui améliore le confort du pilote et des passagers en vol.
REMARQUE : dans le cas peu probable où une ligne de frein se détacherait de la poignée ou se romprait, le parapente est manœuvrable à l'aide des élévateurs arrières. En tirant doucement sur les élévateurs arrières, il est possible de diriger le parapente et d'atterrir en toute sécurité. Ne tirez pas trop sur les élévateurs, pour éviter un décrochage !

Avant d'entrer en décrochage asymétrique (négatif), le parapente commence à glisser dans le virage. L'aile interne cesse de voler, perd la pression et devient molle. À ce stade, les freins doivent être immédiatement relâchés.

e. Longueur de ligne de frein

La longueur de la ligne de frein de votre nouvelle RIDE4 a été réglée avec précision par les pilotes d'essais AIRDESIGN, et il n'est normalement pas nécessaire de les ajuster.
Si vous pensez qu'il est nécessaire d'ajuster la longueur de la ligne de frein en fonction de votre morphologie, de la hauteur des points d'accrochage du harnais ou du style de vol, nous vous recommandons de manipuler le parapente au sol avant de le tester en vol, et de répéter cette procédure par plage de 20mm d'ajustement.

Les lignes de frein sont trop courtes

- Peut entraîner de la fatigue en volant avec vos mains dans une position non naturelle
- Peut empêcher la récupération de certaines manœuvres
- Va certainement réduire la plage de vitesse de votre parapente.
- Peut instabiliser la voile trim ouvert

Les lignes de frein sont trop longues :

- Réduire le contrôle du pilote lors du décollage
- Réduire le contrôle dans les situations de vol extrêmes
- Rendre difficile l'exécution d'une bonne ressource lors de l'atterrissage.

Chaque ligne de frein doit être attachée solidement à sa poignée de commande avec un nœud approprié.

D'autres ajustements ou modifications apportés à votre RIDE4 entraînent une perte de garantie, de navigabilité et de validité de la certification et peuvent vous mettre en danger. Si vous avez des suggestions d'amélioration, faites-le nous savoir et nos pilotes d'essai pourront essayer vos idées dans une situation contrôlée.

f. Pilotage actif

Le pilotage actif améliore la sécurité. Voler en appliquant un peu de frein de manière égale augmentera légèrement l'angle d'attaque et aidera à prévenir les fermetures et permettra au pilote d'avoir une réaction plus directe. Cela permet au pilote de mieux sentir l'air et l'aile, et d'anticiper les fermetures potentielles.
Le but du pilotage actif est de maintenir le parapente au-dessus de la tête du pilote dans toutes les situations en réagissant correctement aux mouvements de l'aile à l'aide des freins et du transfert de poids dans la sellette.
Lorsque vous entrez dans une ascendance thermique forte, il est important que l'aile ne soit pas trop loin derrière ou ne puisse pas entrer dans un décrochage dynamique. Pour éviter cela, il est souvent utile de relâcher légèrement les freins à l'entrée, ce qui donne un peu plus de vitesse au parapente. De même, lorsque vous sortez d'une forte montée, il peut être nécessaire de freiner davantage pour empêcher l'aile de plonger vers l'avant.

g. Utiliser les trims

Le RIDE4 est équipé d'un système de trims. Lorsque les trims sont « fermés », tous les élévateurs doivent avoir la même longueur. C'est la position standard.

En vol peu chargé, ou chargé mais face au vent, il est recommandé d'ouvrir légèrement les trims. Ainsi, l'aile se soulève un peu plus vite au décollage et évite que le vent ne vous tire en arrière pendant le gonflage (effet spi).

Dans des conditions turbulentes, les trims ne doivent pas être ouverts complétement. Lors de l'ouverture des trims, l'incidence de l'aile est réduite. Le parapente accélère mais est en même temps plus sensible aux fermetures.

En dépit de la stabilité exceptionnelle du RIDE, toute fermeture accélérée sera plus dynamique que le même événement que celui rencontré à la vitesse de compensation et nécessitera des réactions plus fortes pour maintenir le vol normal.

h. Atterrissage

Le RIDE4 est facile à poser et permet de beaux flairs.
L'atterrissage du Ride 4 est d'un autre niveau par rapport à la version precedente. Chaque biplaceur ayant son propre style, la voile est donc tolérante et adaptative.
Notre recommandation: trims ouverts ~2 cm, petite prise de vitesse, puis freinage continu jusqu'au bout du débattement Tu sentiras un "pop" de portance net et un court flottement avant le posé, comme descendre d'une petite marche. Nous recommandons le tour de freins pour l'atterissage mais fais attention de ne pas brider le bord de fuite lors de la prise de vitesse.
Quelles que soient tes habitudes, la voile convertit l'énergie jusqu'à l'arrêt complet. Pour un atterrissage normal face au vent, tirez uniformément les freins lorsque vous êtes près du sol et

redressez-vous pour atterrir sur vos pieds. Le parapente s'arrêtera presque complètement lorsque les freins seront appliqués à fond. Évitez d'atterrir directement à la sortie d'un virage, car le moment du pilote sous l'effet du pendule apportera beaucoup de vitesse.
En raison de la longue course des freins, il est possible prendre un tour de freins pour augmenter l'effet de flair.

Attention :
Après avoir touché le sol, ne laissez pas le parapente plonger devant vous. Si le bord d'attaque heurte violemment le sol, la structure des parois des cellules peut être endommagée. De même, ne tirez pas l'aile sur le sol. Cela pourrait endommager la voile.

i. Remorquage et treuillage

Lors du remorquage ou du treuillage, le parapente doit être au-dessus de la tête du pilote avant de commencer.
Dans la phase initiale, la tension ne doit pas être trop élevée - un pilote qui monte à un angle plus plat a plus de contrôle.
La tension de plus de 90kg n'est pas autorisée. Dans toutes les situations, la tension maximale autorisée sur la ligne ne doit pas dépasser le poids du pilote.
Le pilote doit être informé et conscient des exigences nationales en matière de remorquage. Cela inclut des sujets tels que ; les exigences de permis de remorquage / treuil, les opérateurs de remorquage qualifiés, l'aptitude de l'engin à remorquer, si le treuil et les liens de remorquage sont certifiés, etc.
De manière générale, les règlementations locales et internationales doivent être appliquées et suivies.

j. Fermetures asymétriques et frontales

Comme avec n'importe quel parapente, des fermetures peuvent se produire. Le "pilotage actif" décrit au point "f" peut aider à éviter les fermetures.

Vous devez toujours maintenir votre cap en priorité en transférant votre poids du côté opposé à la fermeture. Cela peut être renforcé en appliquant un peu de frein sur le côté opposé à la fermeture. Si la fermeture est stable, le parapente peut être regonflé en pompant avec le frein du côté fermé d'une manière ferme et ample, sans à-coups. Sachez que la course du frein est plus courte lorsque le parapente est fermé et que l'aile peut décrocher avec une moindre amplitude de freinage.
Pour aider à la réouverture d'une fermeture frontale, le pilote doit tirer les deux freins de manière égale en même temps. Cela réduit également l'abattée survenant après la réouverture du parapente.

k. Rouvrir une cravate

Dans des conditions extrêmes et dans de rares cas, il est possible que la ou les extrémités de l'aile se coincent entre les lignes. En général, cela n'arriverait qu'après une fermeture majeure incontrôlée ou lors de manœuvres extrêmes.
Si cette cravate se produit, dans un premier temps utiliser les techniques décrites pour rouvrir les fermetures asymétriques.
Si elle ne se relâche pas, prenez la ligne de stabilo et tirez-la vers vous jusqu'à ce que la section coincée de l'aile soit relâchée.

À basse altitude, il est important de stabiliser la rotation. Le cas échéant, et si nécessaire, utilisez le parachute de secours si la cravate ne se défaisait pas et le parapente n'était plus contrôlable.

l. Vrille

Nous recommandons que cette manœuvre ne soit effectuée qu'en sécurité lors d'un stage, sur l'eau et sous surveillance. L'intention dans cette situation est pour un pilote de découvrir le point de rotation négatif et de le contrôler. Cela exige un haut niveau d'expérience et de compétence.
Plus le temps s'écoule entre le moment où le parapente entre en vrille et le moment où le pilote tente de récupérer, plus il y a de chances qu'elle devienne hors de contrôle.
Au fur et à mesure que l'aile avance, ralentissez-la avec les freins pour éviter la possibilité d'une fermeture asymétrique. Attendez toujours que l'aile soit en face de vous ou au- dessus de vous lorsque vous relâchez une vrille complètement déployée - ne relâchez jamais la vrille lorsque l'aile est derrière vous parce que l'aile plongerait très loin devant vous ou même en dessous.
ATTENTION : En raison de la charge importante sous un biplace, l'entrée et la sortie de cette manœuvre demandent beaucoup de puissance.
Nous ne recommandons pas la pratique de cette manœuvre.

m. Décrochage complet

C'est une manœuvre extrême qui devrait rarement, voire jamais, être requise.
Pour provoquer un décrochage complet, tirez doucement et symétriquement sur les deux lignes de frein. Maintenez-les enfoncées, en verrouillant vos bras sous votre sellette jusqu'à ce que l'aile tombe derrière vous et se déforme en une forme de croissant caractéristique. Même si cette phase de décrochage est plus confortable que prévue, assurez-vous de ne pas relâcher les freins de façon prématurée ou asymétrique. Si les freins sont relâchés alors que l'aile est en train de tomber en arrière, la remontée subite et la plongée vers l'avant sont très rapides et le parapente peut plonger violemment en avant et même en dessous de vous.
Pendant un décrochage maintenu, la voile oscille d'avant en arrière. Pour stabiliser cela, le pilote peut relâcher les freins lentement et pour environ 1/3 de la course totale, et ensuite maintenir à ce niveau. Le maintien de cette position permet à l'aile de se remplir légèrement à travers la corde. Lorsque vous relâchez les freins sans pré-remplissage, les oreilles s'accrocheront très probablement dans les lignes et cela peut entraîner une cravate.
Après le pré-remplissage, le parapente stabilise ses mouvements et les freins peuvent être lâchés jusqu'à ce que le parapente récupère sa vitesse et vole à nouveau.

La course des freins avant d'atteindre le décrochage d'une aile dépend de sa taille et de sa charge. Pour le Ride 4, elle est d'au minimum 65cm. Cette valeur n'est donnée qu'à titre indicatif (la publication de la course de freins est disponible dans le rapport de certification EN 926-2).

Il serait dangereux d'utiliser le débattement selon ces valeurs, en effet il n'est pas possible de mesurer le débattement en vol, et dans les turbulences, le décrochage peut se produire avec plus ou moins de débattement. Si vous souhaitez utiliser le débattement complet de votre

voile en toute sécurité, il est nécessaire de déclencher de nombreuses vrilles et décrochages pour acquérir le point et le comportement de décrochage.

ATTENTION : Le décrochage consomme beaucoup d'altitude et demande des compétences spécifiques pour sa pratique et le retour au domaine de vol. Il est important de le pratiquer d'abord en milieu sécurisé et sous supervision qualifiée.
ATTENTION : En raison de la charge importante sous un biplace, l'entrée et la sortie de cette manœuvre demandent beaucoup de puissance.
Nous ne recommandons pas la pratique de cette manœuvre.

n. Décrochage parachutal

Le décrochage parachutal est une sorte de pré-étape à un décrochage complet. L'aile n'a pas de mouvement vers l'avant et présente une vitesse de chute élevée. Le pilote peut entrer dans ce décrochage en appliquant un freinage profond symétrique. Il est très difficile de maintenir l'aile dans un décrochage parachutal car le RIDE 4 veut instantanément revenir en régime de vol standard : si vous freinez un peu trop, l'aile entrera en décrochage complet. Si vous relâchez trop les freins, l'aile reprendra son vol normal. Pour pratiquer un décrochage parachutal aux freins, il est nécessaire de maîtriser le décrochage complet en premier.
Une aile très ancienne ou usée avec un tissue poreux ou un mauvais calage (consécutif à de nombreux treuillages ou spirales engages par exemple) peut rester en phase parachutale même après avoir relâché les freins. N'enfoncez alors pas plus les freins sous peine d'entrer en décrochage complet. Vous pouvez sortir de cette phase parachutale en poussant les élévateurs A, ou en détrimant légèrement. Si vous volez sous la pluie, le risque d'entrée en phase parachutale augemente.

Nous déconseillons fortement de voler dans des conditions pluvieuses. S'il arrive que vous rencontriez des précipitations, nous vous recommandons de ne pas effectuer de décrochage aux B ou de grandes oreilles. Le mieux est de quitter la zone pluvieuse le plus tôt possible et de voler avec les deux freins relâchés, voire accéléré, car cela réduit le risque de décrochage. (La course de freinage disponible avant d'entrer dans un décrochage parachutal peut être considérablement réduite avec une aile mouillée.)

o. Manœuvres de descente rapide

i. Spirale

La spirale engagée est un moyen efficace de faire une descente rapide. Pendant la descente en spirale, le pilote et le parapente subissent de fortes forces centrifuges qui sollicitent la structure du parapente. En tant que tel, elle devrait être considérée comme une manœuvre extrême. En raison de la perte de hauteur rapide au cours d'une spirale, les pilotes doivent toujours veiller à avoir une altitude suffisante avant de commencer la manœuvre et à vérifier que l'espace est libre sur la trajectoire anticipée.
Entrée : transférez votre poids et tirez doucement sur un frein (du même côté que le déplacement du poids) de sorte que le parapente passe d'un virage normal à 360 degrés à un virage serré et de là le parapente plonge en spirale. Une fois établi dans la spirale, le taux de

descente et l'angle d'inclinaison peuvent être contrôlés par transfert de poids et le relâchement ou la traction du frein intérieur. Quand l'aile est devant le pilote, la spirale se maintien en conservant une pression de freinage constante, à ce moment-là, le placement dans la sellette peut être au neutre. La descente est contrôlée en tirant plus ou moins sur le frein intérieur. Une légère traction sur le frein extérieur aide à garder le parapente stable.
Sortie : Le RIDE4 sort spontanément d'une spirale dès que les freins sont relâchés et que le transfert de poids revient au neutre. Pour sortir, laissez la spirale ralentir pendant un ou deux tours en relâchant lentement le frein interne. Une fois que le parapente commence à sortir de la spirale, contrôlez votre taux de descente et votre angle d'inclinaison avec le transfert de poids et le frein externe et / ou interne pour éviter une ressource trop marquée. Toujours terminer une spirale engagée à une altitude sécuritaire.
Le RIDE4 ne montre aucune tendance de stabilité en spirale. Cela signifie que le parapente ne reste pas en spirale après avoir relâché les freins. Si le parapente se trouve, dans de rares cas, stabilisé en spirale, le pilote doit d'abord déplacer son poids vers l'extérieur, puis freiner plus lentement vers l'extérieur.
ATTENTION : Dans une spirale stabilisée, les forces G sont très élevées. Soyez conscient qu'une sortie active de spirale engagée peut demander beaucoup d'efforts.
ATTENTION : Lorsque vous quittez une spirale trop rapidement, la conversion d'énergie peut entraîner une montée rapide du parapente et entrer dans sa propre zone de turbulences. Cela peut entraîner la fermeture de la voile. Nous vous conseillons de laisser le RIDE4 sortir de la descente spiralée de manière contrôlée.
Vous devez faire attention à n'utiliser que des spirales modérées, de manière à ne pas mettre une charge d'accélération inutile sur vous et sur vos lignes.
AVIS IMPORTANT DE SÉCURITÉ ! Un pilote qui est déshydraté et / ou n'est pas habitué à la spirale peut perdre conscience pendant une spirale engagée du fait de l'importante accélération !

ii. Décrochage aux B

C'est un moyen efficace de descente modérée à rapide mais sans progression horizontale.
Entrée : Saisir les élévateurs B (des deux côtés en même temps) juste au-dessus des maillons et les tirer lentement et doucement, en tordant les mains jusqu'à ce que la voile présente un pli en saillie aux points d'attache de la ligne B et s'arrête d'avancer. Il est difficile de tirer au début, mais ça devient plus facile à mesure que le profil se creuse. Votre taux de chute augmentera alors que votre vitesse horizontale se réduira pratiquement à zéro.
Sortie : Lâchez les élévateurs doucement mais avec détermination et symétrie, le parapente accélérera et gagnera de la vitesse horizontale. Les freins sont gardés en mains à tout moment durant cette manœuvre. En sortant, veillez à ne pas tirer sur les freins.
ATTENTION : SI LES ELEVATEURS B SONT TROP TIRES, L'AILE PEUT PERDRE SON ENVERGURE OU LES STABILOS PASSER DEVANT LE CENTRE DE L'AILE. DANS CE CAS, LES ELEVATEURS B DOIVENT ÊTRE LIBÉRÉS IMMÉDIATEMENT. SUR UN BIPLACE CETTE MANŒUVRE EST TRES PHYSIQUE NOUS NE LA RECOMMANDONS PAS

iii. "Grandes oreilles"

C'est la technique la plus simple et la plus sûre pour une descente rapide tout en maintenant la vitesse horizontale. Selon l'amplitude de la fermeture créée, une vitesse de chute de 3 m/s à 5 m/s peut être atteinte. Pendant des grandes oreilles, votre vitesse peut être augmentée en

utilisant le système de trims. La tendance à la fermeture frontale de l'aile est réduite en volant avec de grandes oreilles.

Entrée : Atteindre haut et saisir la suspente « A » externe de chaque côté du parapente. Tirer les deux côtés simultanément. Tenez-les fermement. Les bouts d'ailes se replient. Assurez-vous que les lignes sont tirées de chaque côté de la même manière et que vos grandes oreilles sont symétriques. Vous pouvez ensuite coincer les suspentes d'oreilles dans les taquets present sur les elevateurs (veillez prealablement à retrousser le manchon en neoprene qui protege le taquet). Il est ensuite possible d'ajuster la taille des oreilles en accrochant plus ou moins de longeur de suspente sur le clamcleet. Ainsi, même lorsqu'on a fait les oreilles, on peut piloter l'aile normalement à l'aide des freins.

Sortie : En général les oreilles s'ouvriront d'elles-mêmes. Pour accélérer la réouverture, tirez un peu sur les freins.

RAPPEL :
Une mauvaise manœuvre au mauvais moment peut transformer une situation simple en un problème dangereux. Les manœuvres extrêmes exposent également votre parapente à des forces qui peuvent l'endommager.

- Pratiquer ces techniques sous supervision qualifiée de préférence lors d'un stage de sécurité.
- Avant de lancer une manœuvre, assurez-vous que l'espace aérien autour et en dessous est dégagé d'obstacles ou d'autres pilotes.
- Pendant les manœuvres, surveiller le parapente et l'altitude au-dessus du sol.

8. Entretien et réparations

- Les matériaux utilisés pour construire votre RIDE 4 ont été soigneusement choisis pour une durabilité maximale. Si vous traitez soigneusement votre aile et suivez ces directives, elle vous durera longtemps. Une usure excessive peut être due à une mauvaise manipulation au sol, à un pliage inadapté, ou une exposition inutile à la lumière UV, à l'exposition à des produits chimiques, à la chaleur et à l'humidité. (inspection detaillée au point 9)

Manutention au sol

- Choisissez une zone appropriée pour installer votre aile au sol. Les lignes prises sur les racines ou les roches entraînent une tension inutile sur les pattes de fixation pendant le gonflage. Les lignes d'accrochage peuvent déchirer le tissu de la voile ou endommager les lignes.
- Lors de l'atterrissage, ne laissez jamais la voile tomber sur son bord d'attaque. L'augmentation soudaine de la pression peut gravement endommager l'enduction résistante à l'air de la voile et affaiblir les nervures et les coutures.
- Faire glisser le parapente sur l'herbe, le sol, le sable ou les roches réduit considérablement sa durée de vie et augmente sa porosité.

- Lors de la préparation au décollage ou lors de séances de gonflages, assurez-vous de ne pas marcher sur les lignes ou le tissu de la voile.
- Ne faites jamais de nœuds dans les suspentes.

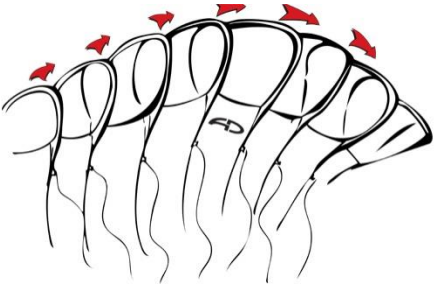
Ce parapente restera en état de navigabilité et en bon état pendant de nombreuses années, s'il est bien entretenu, plié et stocké correctement.

Pliage du parapente :

Le RIDE ne nécessite pas de pliage spécifique il est adapté à l'utilisation professionnelle avec les sacs rapides, type « pouf bag ». Si l'aile est stockée ou non ouverte régulièrement, nous recommandons cependant les procédures habituelles appliquées à nos ailes solo : pliage nervure sur nervure dans un sac concertina, afin de préserver la forme du bord d'attaque et faciliter les caractéristiques de décollage et de vol.
Le RIDE4 a des joncs en nithinol dans le bord d'attaque ceux-ci sont a mémoire de forme, ils ne devraient pas se déformer dans le temps
Le sac de pliage « AirPack, Quick bag, stuffbag » peut vous aider à ranger votre voile facilement et correctement.
Pour plus d'informations, consultez la section "accessoires" du site www.ad-gliders.com/fr.

Recommandations de pliage pour votre aile AirDesign.

1. Étendez les suspentes/ Élévateurs/ sellette sur le bord de fuite de l'aile. Rassembler les suspentes et poser les autant que possible sur le tissu de la voile. Cela protège les suspentes pendant le pliage et le stockage.
2. Commencez à une extrémité, à l'autre ou au centre de l'aile, rassemblez tous les caissons de manière à ce que tous les joncs soient côte à côte.
REMARQUE IMPORTANTE : Si vous pliez le parapente sur un terrain agressif, tout d'abord rassembler l'aile en « chou-fleur » en tirant toutes les suspentes, et puis placer le bord d'attaque. Faire glisser la voile sur terrain trop coupant endommagera le tissu.





3. Posez le bord d'attaque aplati sur le sac d'emballage / AirPack et fixez-le avec la sangle, juste en dessous de l'extrémité des joncs.



4. Réglez le bord d'attaque emballé pour s'assurer que tous les joncs soient à plat les uns sur les autres.

5. Plier le bord de fuite de l'aile du centre vers les extrémités en accordéon – alternant gauche et droite. En procédant ainsi, l'air résiduel sortira de la voile.



6. En utilisant l'AirPack, l'aile entière sera d'abord installée dans le sac qui sera ensuite fermé et plié selong la longueur désirée, puis fixée avec les sangles.






Stockage

- Évitez d'emballer votre aile lorsqu'elle est mouillée. S'il n'y a pas d'autre moyen, séchez-la le plus vite possible à l'abri de la lumière directe du soleil et de la chaleur. Ranger et stocker son aile humide ou mouillée est la raison la plus fréquente de la détérioration de la voile.
- Ne laissez pas votre aile entrer en contact avec l'eau de mer. Si c'est le cas, rincer les suspentes, la voile et les élévateurs avec de l'eau douce et les sécher loin de la lumière directe du soleil avant de les ranger.
- Après le vol ou lors du stockage, utilisez toujours le sac de protection interne (ou AIRPack).
- Lors du stockage ou du transport, assurez-vous que votre parapente n'est pas exposé à de très hautes températures.
- Ne laissez jamais le parapente entrer en contact avec des produits chimiques.
- Pour le stockage à long terme, ne pas trop serrer l'aile. Laissez la fermeture éclair du sac à dos ouverte lorsque cela est possible pour permettre à l'humidité de s'évaporer.

Transport :

Certains matériaux utilisés dans la construction du parapente sont sensibles à la température. Par conséquent, le pilote doit s'assurer que le parapente n'est pas exposé à

une chaleur excessive pendant le stockage et le transport. Par exemple, ne laissez pas le parapente dans une voiture fermée pendant les chaudes journées d'été.
Lors d'envois par la poste, utiliser un emballage approprié.

Nettoyage :
En cas de nettoyage de l'aile, n'utiliser que des chiffons ou éponges doux, et de l'eau douce. Ne jamais utiliser de solvants, savons ou abrasifs.

Réparations :
Les réparations doivent être réalisées uniquement par des ateliers agréés par AirDesign (voir site web), ou, en dernier recours, par le fabricant.

Seules les pièces d'origine doivent être utilisées.
En cas de question, veuillez contacter directement votre revendeur AIRDESIGN.
En cas de problème avéré, le distributeur prendra contact avec AirDesign.

Pour chaque demande, il est impératif de fournir :

- Le modèle et la taille
- Le numéro de série
- Une documentation détaillée du problème (photos et vidéos)

Usure des matériaux :
Le RIDE4 se compose principalement de tissu en nylon.
comme tout les voiles, elle nécessite d'en prendre soin pour qu'elle dure.
Déballer votre aile peu de temps avant le décollage et ranger le parapente juste après L'atterrissage améliorera sa durée de vie et limitera une exposition prolongé inutile aux UV.

Prenez soin de ne pas contraindre les suspentes mécaniquement inutilement. La surcharge doit être évitée car un étirement est irréversible. Une flexion continue des suspentes Aramid au même endroit affaiblit leur résistance.
Lorsque vous placez le parapente au sol, évitez autant que possible la saleté et la poussière. Des poussières peuvent se trouver entre les fibres des suspentes et peuvent raccourcir les lignes et endommager le revêtement.
Lorsque les suspentes accrochent pendant le décollage, elles peuvent s'étirer ou même se casser. Ne pas marcher sur les suspentes.
Les arêtes vives sur le sol peuvent endommager les gaines ou le revêtement.
Une ligne de frein emmêlée autour d'autres lignes peut se déchirer ou causer des dommages.

Veillez à ce qu'il n'y ait pas de neige, de pierres ou de sable dans la voile. Le poids peut abaisser le bord de fuite et ralentir l'aile. Dans le pire des cas, le parapente pourrait décrocher.
Lors du décollage dans des vents forts la voile peut, si elle n'est pas contrôlée, dépasser et frapper le sol. Cela peut entraîner des déchirures dans les cloisons ou endommager la voile ou les coutures.

Lors de l'atterrissage, éviter que le bord d'attaque ne touche le sol devant le pilote. Cela peut endommager la structure du bord d'attaque.
Après un atterrissage dans les arbres ou dans l'eau, la longueur des suspentes doit être vérifiée. Après un contact avec de l'eau salée, laver le parapente immédiatement avec de l'eau douce.
Évitez le contact entre le tissu et la sueur.
Ne tirez pas l'aile sur un sol accidenté ou abrasif ; ceci pourrait endommager le tissu aux points de contact.
Ne pas trop comprimer le parapente lors du pliage et du stockage.

Les documents relatifs à la longueur totale des lignes pour chaque taille du RIDE3 se trouvent dans l'annexe.

9. Contrôler le parapente

Même avec les meilleurs soins possibles, chaque aile subit un vieillissement qui peut affecter les caractéristiques de vol, la performance et la sécurité.
Une inspection complète de tous les composants, y compris la vérification de la résistance des suspentes, de la géométrie du suspentage, de la géométrie des élévateurs et de la porosité du tissu de la voilure, est obligatoire.

- **En utilisation professionnelle : Après 12 mois ou 150 heures de vol (selon la première éventualité),**
- En utilisation loisir : Après **24 mois ou 150 heures de vol** (selon la première éventualité),

le parapente et les écarteurs doivent être contrôlés. Cette vérification sera effectuée par des ateliers agréés par Airdesign (voir site web) ou en dernier recours par le fabricant. La vérification doit être attestée par un tampon sur l'autocollant de certification sur l'aile ainsi que dans le carnet de service.
Dans le cas où un parapente n'est pas vérifié selon ce programme, la garantie de navigabilité du parapente serait invalidée.
Plus d'informations sur l'entretien et les inspections peuvent être trouvées dans le document "Information d'inspection" disponible sur le site internet d'AIRDESIGN www.ad-gliders.com/fr/

Les durées d'exercices au sol doivent être multipliés par un facteur de 2 pour le calcul des heures de vol en raison du plus grand contact avec les surfaces abrasives.

Respecter la nature et l'environnement :
Enfin, nous demandons à chaque pilote de prendre soin de la nature et de notre environnement. Respecter la nature et l'environnement en tout temps, et plus particulièrement dans les lieux de décollage et d'atterrissage.
Respectez les autres et le parapente en harmonie avec la nature. Ne laissez pas de traces et ne laissez pas d'ordures derrière vous.
Ne faites pas de bruit inutile et respectez les zones biologiques sensibles.
Les matériaux utilisés sur un parapente doivent être recyclés.

Merci de renvoyer les anciennes ailes AIRDESIGN aux bureaux AIRDESIGN. Nous entreprendrons de recycler l'aile.

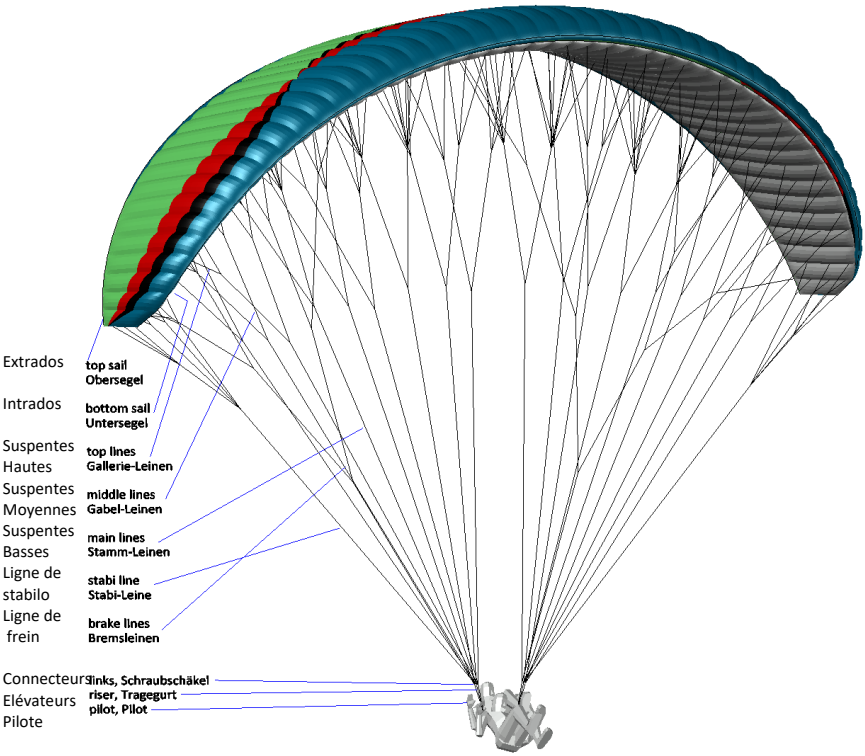
10. Le mot final

Le RIDE4 vous procurera des heures de plaisir et de satisfaction dans les airs. Nous vous souhaitons beaucoup de bons vols.
Traitez bien votre aile et respectez les exigences et les dangers du vol.
Même les meilleures ailes ne peuvent compenser des lacunes d'analyse ou de pilotage.
Nous demandons à tous les pilotes de voler avec prudence et de respecter l'environnement, ainsi que les lois nationales et internationales en ce qui concerne notre sport.

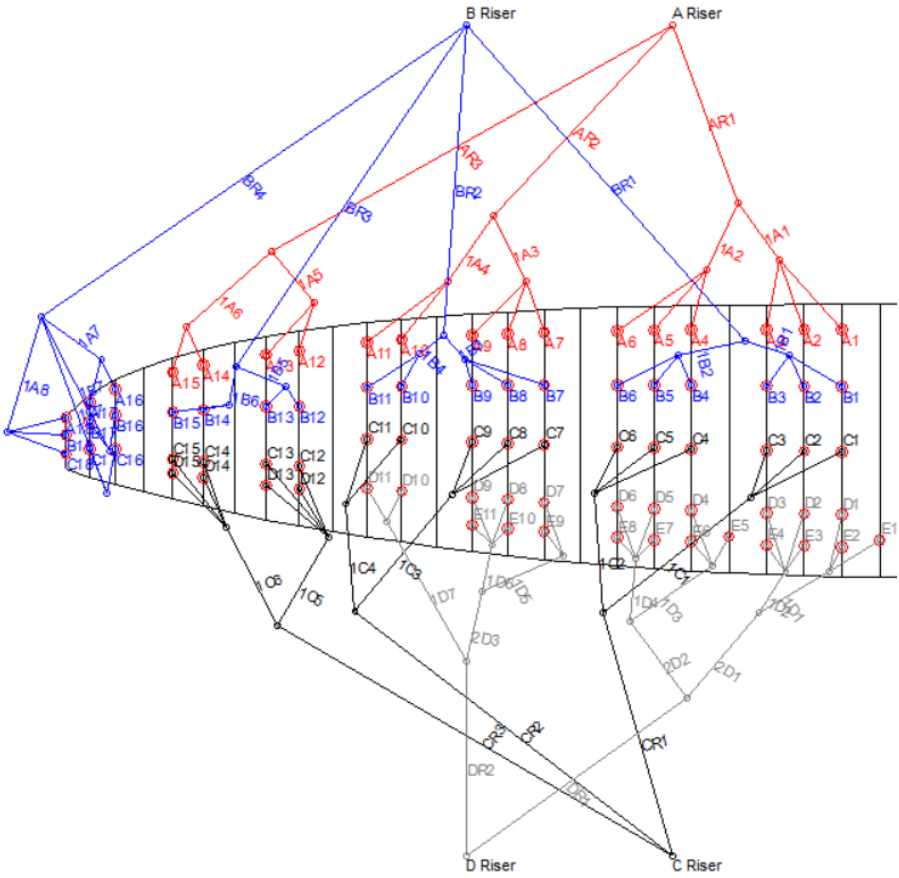
À BIENTÔT DANS LE CIEL !

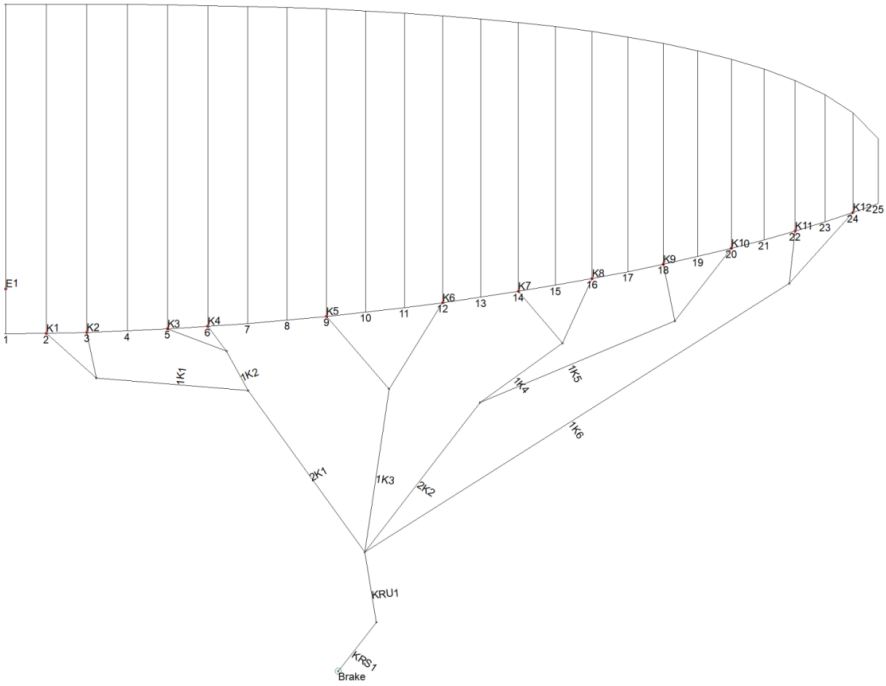
A. ANNEXE

a. Vue d'ensemble



b. Plan de suspentage




E1
K1
K2
K3
K4
K5
K6
K7
K8
K9
K10
K11
K12
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
1K1
1K2
2K1
1K3
2K2
1K4
1K5
1K6
KRU1
KRS1
Brake

c. Longueurs des lignes

Lignes mesurées sous tension de 50 N appliquées doucement et graduellement avant de prendre la mesure. La différence sur la longueur total ne peux pas excéder ±10 mm entre la réalité et le manuel

XT32M rev3 - RIDE4 M

Linked Line Check Sheet

	A		B		C		D		E		K	
	Name		Name		Name		Name		Name		Name	
1	A1	8521	B1	8433	C1	8466	D1	8569	E1	8785	K1	9101
2	A2	8435	B2	8342	C2	8374	D2	8502	E2	8684	K2	8909
3	A3	8412	B3	8320	C3	8351	D3	8464	E3	8618	K3	8651
4	A4	8380	B4	8290	C4	8319	D4	8422	E4	8580	K4	8608
5	A5	8374	B5	8284	C5	8312	D5	8437	E5	8560	K5	8324
6	A6	8431	B6	8348	C6	8377	D6	8488	E6	8525	K6	8114
7	A7	8353	B7	8254	C7	8284	D7	8370	E7	8545	K7	8065
8	A8	8264	B8	8164	C8	8192	D8	8300	E8	8577	K8	7984
9	A9	8236	B9	8143	C9	8171	D9	8266	E9	8476	K9	7994
10	A10	8179	B10	8092	C10	8127	D10	8214	E10	8406	K10	8084
11	A11	8188	B11	8109	C11	8145	D11	8231	E11	8354	K11	7871
12	A12	8007	B12	7949	C12	8041	D12	8117			K12	7850
13	A13	7921	B13	7869	C13	7958	D13	8018				
14	A14	7801	B14	7762	C14	7842	D14	7886				
15	A15	7775	B15	7743	C15	7817	D15	7845				
16	A16	7495	B16	7457	C16	7537						
17	A17	7389	B17	7367	C17	7429						
18	A18	7261	B18	7268	C18	7333						

total line-length measured including riser-length - trims closed

* K-lines measured including brake-raff system

XT32M rev3 - RIDE4 M			
PPSL120 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
A13	2	539	
B10	2	546	
B11	2	563	
1A8	2	580	
A12	2	625	
A10	2	633	
A11	2	642	
1D6	2	885	
1D5	2	930	
1D3	2	945	
1D4	2	955	
1D2	2	1005	
1D1	2	1075	
B9	2	1087	
B8	2	1108	
A9	2	1180	
B7	2	1198	
B5	2	1203	
A8	2	1208	
B4	2	1209	
B3	2	1239	
B2	2	1261	
B6	2	1267	
A5	2	1293	
A7	2	1297	
A4	2	1299	
1ABC7	6	1315	
A3	2	1331	
A6	2	1350	
B1	2	1352	
A2	2	1354	
1C5	2	1420	
1ABC6	6	1435	
A1	2	1440	
1D7	2	1925	
1C4	2	1965	
DSL70 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
B17	2	317	
A17	2	339	
C17	2	379	
B16	2	407	
A16, B15	4	445	
B14	2	464	
A15	2	477	
B13	2	486	
C16	2	487	
A14	2	503	
C15	2	517	
C14	2	542	
D15	2	545	
B12	2	566	
C10	2	574	
D14	2	586	
C11	2	592	
C13	2	673	
D10	2	701	

D11	2	718	
D13	2	733	
D9	2	734	
C12	2	756	
D8	2	768	
D7	2	793	
D3, E11	4	822	
D12	2	832	
D4	2	840	
D5	2	845	
D1	2	857	
D2	2	860	
E10	2	874	
D6	2	896	
E9	2	899	
E4	2	938	
E6	2	943	
A18	2	946	
B18, E7	4	953	
E2	2	972	
E3	2	976	
E5	2	978	
E8	2	985	
C18	2	1018	
E1	2	1073	
C9	2	1108	
C8	2	1129	
C7	2	1221	
C5	2	1224	
C4	2	1231	
C3	2	1263	
C2	2	1286	
C6	2	1289	
C1	2	1378	
DSL70 yellow			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
K2	2	606	
K4	2	625	
K3	2	668	
K1	2	798	
K12	2	891	
K11	2	912	
K8	2	1031	
K9	2	1041	
K7	2	1112	
K10	2	1131	
K6	2	1340	
K5	2	1550	
PPSL275, red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
1AB3	4	1475	SLV both sides
1AB1, 1AB2	8	1765	SLV both sides
1AB4	4	1965	SLV both sides
PPSL200 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
2D3	2	1065	
2D1, 2D2	4	1320	

1C3	2	1475	
1AB5	4	1520	
1C1, 1C2	4	1765	
PPSL120 yellow			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
1K2	2	755	
1K1	2	1075	
1K4, 1K5	4	1150	
1K3	2	2670	
1K6	2	2875	
PPSL200 yellow			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
2K2	2	1725	
2K1	2	3150	
A-10/N-200 --- 2 0010 200 114 0 citro			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
KRU1	2	2585	
7343-420 - 2 7343 420 222 0 - red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
AR1	2	4935	
AR2	2	5200	
A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
AR3	2	5475	
7343-420 - 2 7343 420 372 0 - sky			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
BR1	2	4935	
BR2	2	5200	
A-7343-280 - 2 7343 280 372 0 sky			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
BR3	2	5475	
A-7343-140 - 2 7343 140 400 0 green			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
BR4	2	5360	loop at maillon
CR3	2	5490	loop at maillon
A-7343-280 - 2 7343 280 400 0 green			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
CR1, DR1	4	4950	loop at maillon
CR2, DR2	4	5215	loop at maillon
A-10/N-200 --- 2 0010 200 114 0 citro			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
KRS1	2	1500	

XT32L rev3 - RIDE4 L												
Linked Line Check Sheet												
	A		**B**		**C**		**D**		**E**		**K**	
	Name		Name		Name		Name		Name		Name	
1	A1	8761	B1	8670	C1	8706	D1	8812	E1	9033	K1	9374
2	A2	8674	B2	8578	C2	8611	D2	8743	E2	8930	K2	9178
3	A3	8650	B3	8555	C3	8588	D3	8705	E3	8863	K3	8912
4	A4	8618	B4	8526	C4	8556	D4	8663	E4	8824	K4	8868
5	A5	8612	B5	8520	C5	8550	D5	8678	E5	8803	K5	8577
6	A6	8670	B6	8586	C6	8616	D6	8730	E6	8769	K6	8362
7	A7	8591	B7	8491	C7	8522	D7	8608	E7	8788	K7	8311
8	A8	8500	B8	8398	C8	8428	D8	8538	E8	8822	K8	8228
9	A9	8472	B9	8377	C9	8406	D9	8499	E9	8707	K9	8239
10	A10	8414	B10	8325	C10	8361	D10	8451	E10	8635	K10	8332
11	A11	8423	B11	8342	C11	8379	D11	8465	E11	8582	K11	8117
12	A12	8238	B12	8179	C12	8267	D12	8343			K12	8095
13	A13	8150	B13	8097	C13	8183	D13	8245				
14	A14	8027	B14	7986	C14	8064	D14	8111				
15	A15	8000	B15	7966	C15	8040	D15	8069				
16	A16	7713	B16	7682	C16	7755						
17	A17	7603	B17	7588	C17	7643						
18	A18	7472	B18	7479	C18	7544						

total line-length measured including riser-length - trims closed
* K-lines measured including brake-raff system

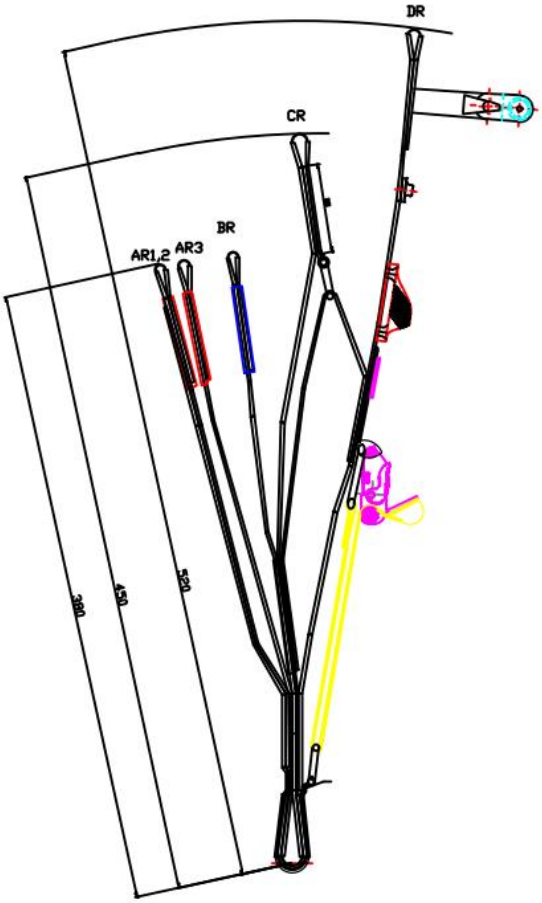
AIRDESIGN

XT32L rev3 - RIDE4 L			
PPSL120 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
A13	2	568	
B10	2	574	
B11	2	591	
1A8	2	595	
A12	2	656	
A10	2	663	
A11	2	672	
1D6	2	910	
1D5	2	955	
1D3	2	970	
1D4	2	980	
1D2	2	1035	
1D1	2	1105	
B9	2	1131	
B8	2	1152	
A9	2	1226	
B7	2	1245	
B5	2	1249	
A8	2	1254	
B4	2	1255	
B3	2	1284	
B2	2	1307	
B6	2	1315	
A5	2	1341	
A7	2	1345	
A4	2	1347	
1ABC7	6	1355	
A3	2	1379	
A6, B1	4	1399	
A2	2	1403	
1C5	2	1460	
1ABC6	6	1475	
A1	2	1490	
1D7	2	1980	
1C4	2	2020	
DSL70 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
B17	2	343	
A17	2	358	
C17	2	398	
B16	2	437	
A16	2	468	
B15	2	473	
B14	2	493	
A15	2	507	
C16	2	510	
B13	2	514	
A14	2	534	
C15	2	545	
C14	2	569	
D15	2	574	
B12	2	596	
C10	2	603	
D14	2	616	
C11	2	621	
C13	2	703	
D10	2	733	
D11	2	747	

D9	2	762	
D13	2	765	
C12	2	787	
D8	2	801	
D7	2	826	
E11	2	845	
D3	2	853	
D12	2	863	
D4	2	876	
D5	2	881	
D1	2	890	
D2	2	891	
E10	2	898	
E9	2	925	
D6	2	933	
E4	2	972	
E6	2	982	
A18	2	987	
E7	2	991	
B18	2	994	
E2	2	1008	
E3	2	1011	
E5	2	1016	
E8	2	1025	
C18	2	1059	
E1	2	1111	
C9	2	1153	
C8	2	1175	
C7	2	1269	
C5	2	1272	
C4	2	1278	
C3	2	1310	
C2	2	1333	
C6	2	1338	
C1	2	1428	
DSL70 yellow			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
K2	2	630	
K4	2	650	
K3	2	694	
K1	2	826	
K12	2	926	
K11	2	948	
K8	2	1065	
K9	2	1076	
K7	2	1148	
K10	2	1169	
K6	2	1388	
K5	2	1603	
PPSL275, red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
1AB3	4	1515	SLV both sides
1AB1, 1AB2	8	1815	SLV both sides
1AB4	4	2020	SLV both sides
PPSL200 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
2D3	2	1095	
2D1, 2D2	4	1360	

1C3	2	1515	
1AB5	4	1565	
1C1, 1C2	4	1815	
PPSL120 yellow			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
1K2	2	775	
1K1	2	1105	
1K4, 1K5	4	1185	
1K3	2	2745	
1K6	2	2960	
PPSL200 yellow			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
2K2	2	1775	
2K1	2	3240	
A-10/N-200 --- 2 0010 200 114 0 citro			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
KRU1	2	2700	
7343-420 - 2 7343 420 222 0 - red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
AR1	2	5075	
AR2	2	5350	
A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
AR3	2	5630	
7343-420 - 2 7343 420 372 0 - sky			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
BR1	2	5075	
BR2	2	5350	
A-7343-280 - 2 7343 280 372 0 sky			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
BR3	2	5630	
A-7343-140 - 2 7343 140 400 0 green			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
BR4	2	5515	loop at maillon
CR3	2	5645	loop at maillon
A-7343-280 - 2 7343 280 400 0 green			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
CR1, DR1	4	5090	loop at maillon
CR2, DR2	4	5365	loop at maillon
A-10/N-200 --- 2 0010 200 114 0 citro			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
KRS1	2	1500	

d. Elévateur :

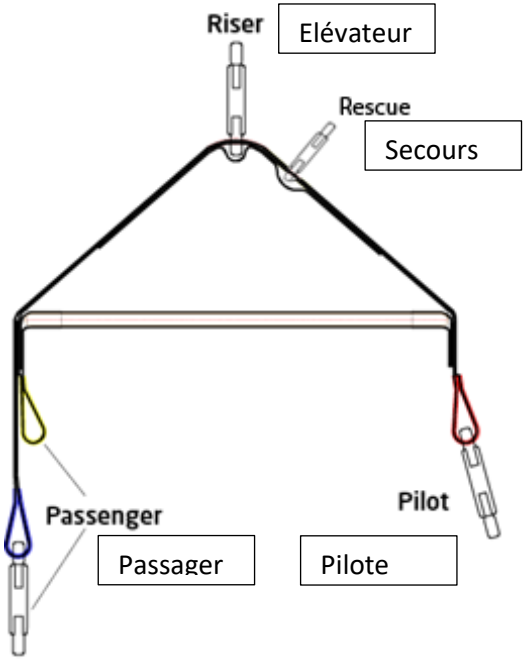


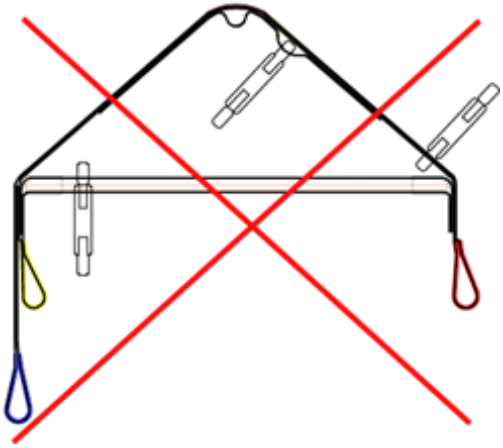
Cet élévateur est développé pour notre Ride4, qui dispose de 4 rangées de suspentes. Il ne possède pas de système d'accélérateur, mais des trims avec un débattement de 140 mm. Il n'y a pas d'autres éléments variables ou ajustables sur cet aéronef.

Les mesures réelles de vos élévateurs ne doivent pas s'écarter de plus de ±5 mm par rapport aux longueurs indiquées dans le manuel d'utilisation.

e. Ecarteurs (livrés en standard)

Matériaux :
SEO KWANG, Korea – Type13 - 1-23/32”, 7000Lbs

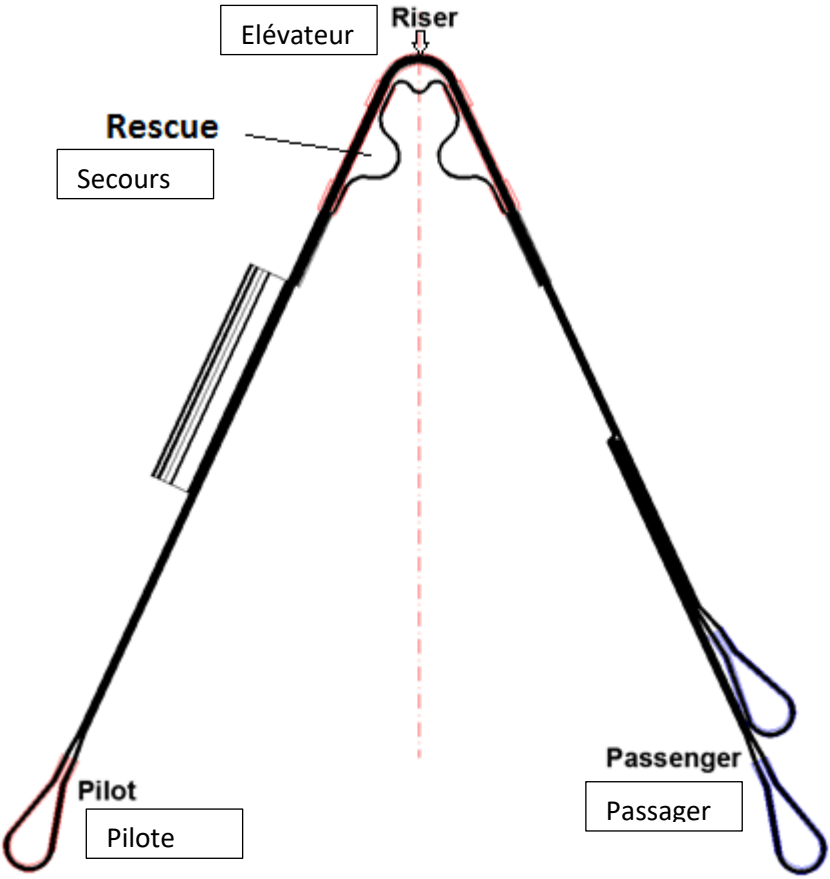




ATTENTION. NE JAMAIS S’ACCROCHER COMME SUR LE DESSIN BARRE D’UNE CROIX ROUGE CI-CONTRE.

f. Elevateurs souples 20mm en option

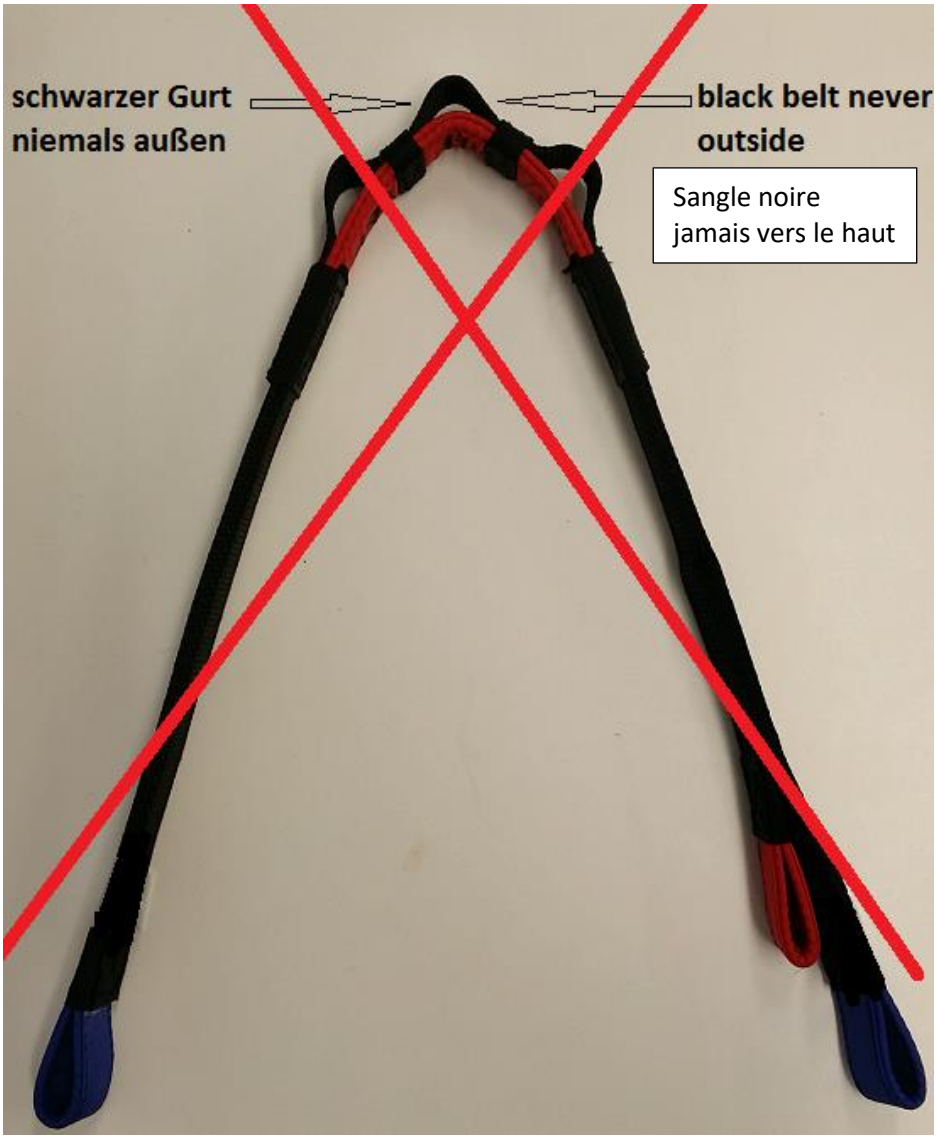
Material/material:
SEO KWANG, Korea – ¾" Nylon – 2300Lbs



Connexion correcte à l'élévateur :



ATTENTION : NE PAS UTILISER LES ECARTEURS SOUPLES A L'ENVERS



B. **Matériaux :**

Voile

· Extrados : Dominico Dokdo-30 DMF 43 g/m²
· Intrados : Dominico N20 DMF / 2044 32 PS 32g/m²
· Ribs, V-ribs, Straps : Dominico 30 DFM / 2044 32 FM 32g/m²

Suspentes

· Suspentes hautes: Liros DSL / Liros PPSL
· Suspentes intermédiaires : Liros PPSL
· Suspentes basses : Edelrid 2 7343

Elévateurs

• 19mm / 12mm Cousin trestec Aramid PES

C. EBL/DDP



Classification: **B**

In accordance with standards:
EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785 — PG_2629.2025

Date of issue (DMY): 24.09.2025

Manufacturer: AirDesign GmbH

Model: RIDE4 L

Serial number: XT32L1KPP2527012P

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight [kg]	**235**	Range of speed system [cm]	**n/a**
Minimum weight in flight [kg]	**120**	Speed range using brakes [km/h]	**11**
Glider's weight [kg]	**8.4**	Total speed range with accessories [km/h]	**20**
Number of risers	**4+1**	Range of trimmers [cm]	**14.1**
Projected area [m²]	**35.12**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	After 12 months or 150 flight hours
Harness brand	**Supair s.a.s.**	
Harness model	**Walibi 3**	Person or company having presented the glider for testing: **None**
Harness to risers distance [cm]	**41**	
Distance between risers [cm]	**55**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
B	**A**	**B**	**A**	**0**	**0**	**A**	**A**	**B**	**A**	**A**	**A**	**A**	**B**	**A**	**A**	**A**	**B**	**0**	**A**	**0**	**A**	**0**



Classification: **B**

In accordance with standards:
EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785 — PG_2615.2025

Date of issue (DMY): 24.09.2025

Manufacturer: AirDesign GmbH

Model: RIDE4 M

Serial number: XT32M1KPP2518004P

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight [kg]	**220**	Range of speed system [cm]	**n/a**
Minimum weight in flight [kg]	**110**	Speed range using brakes [km/h]	**11**
Glider's weight [kg]	**8**	Total speed range with accessories [km/h]	**20**
Number of risers	**4+1**	Range of trimmers [cm]	**14.3**
Projected area [m²]	**33.18**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	After 12 months or 150 flight hours
Harness brand	**Supair s.a.s.**	
Harness model	**Walibi 3**	Person or company having presented the glider for testing: **None**
Harness to risers distance [cm]	**41**	
Distance between risers [cm]	**55**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
B	**A**	**B**	**A**	**0**	**0**	**A**	**A**	**B**	**B**	**A**	**A**	**B**	**B**	**A**	**A**	**A**	**B**	**0**	**A**	**0**	**A**	**0**

D. CARNET D'ENTRETIEN

Modèle : ❒ **RIDE4**

Taille: ❒ **M** ❒ **L**

Numéro de série : _____

Couleur :_____

Date d'achat :_____

Date du premier vol : _____

Pilote (Propriétaire #1)

Prénom :_____

Nom : _____

Adresse :_____

Ville :_____

Code postal : _____

Pays : _____

Téléphone : _____

Fax:_____

Email :_____

Pilote (Propriétaire #2)

Prénom :_____

Nom : _____

Adresse :_____

Ville :_____

Code postal : _____

Pays : _____

Téléphone : _____

Fax:_____

Email :_____

Pilote (Propriétaire #3)

Prénom :_____

Nom : _____

Adresse :_____

Ville :_____

Code postal : _____

Pays : _____

Téléphone : _____

Fax:_____

Email :_____

Assurez-vous que votre centre de contrôle signe les révisions ci-dessous.

Service 1

Date : _____

Type de révision

Tampon - signature

Service 2

Date: _____

Type de révision

Tampon - signature

Service 3

Date: _____

Type de révision

Tampon - signature

Assurez-vous que votre centre de contrôle signe les révisions ci-dessous.

Service 4

Date : _____

Type de révision

Tampon - signature

Service 5

Date: _____

Type de révision

Tampon - signature

Service 6

Date: _____

Type de révision

Tampon - signature

Enregistrement de produit

Modèle : ❒ **RIDE4**

Taille : ❒ **M** ❒ **L**

Numéro de série : _____

Date d'achat : _____

Date de premier vol : _____

Vol de contrôle effectué par : _____

Client :

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

_____

Tél. : _____

Fax : _____

Email : _____

Tampon et signature du revendeur

Enregistrement produit : couper et envoyer à AIRDESIGN,
ou enregistrer en ligne sur : www.ad-gliders.com/fr