



ADVANCEBIBETA⁶



Sommaire

Thank you for flying ADVANCE	4	Décrochage aérodynamique	25
A propos d'ADVANCE	5	Atterrissage	26
Le BIBETA 6.	7	Voler avec une aile mouillée (décrochage parachutal)	27
Plus de plaisir au travail	7	Décollage au treuil	27
Le processus de développement.	7	Vol Acro	27
Le résultat	7	Entretien, réparation et service après-vente.	30
Exigences envers le pilote	8	Pliage	30
Indications générales concernant la pratique du parapente	8	Maintenance.	30
Mise en service de l'aile	10	Contrôles	31
Livraison	10	Durée de vie	31
Les suspentes	10	Réparations	32
Réglage de base	10	Élimination	33
Réglage des suspentes de freins	11	Données techniques	34
Réglage des guides des commandes de frein	12	Matériaux utilisé	35
Système d'accélération/Trims	13	Homologation.	36
Les grandes oreilles avec taquet-coinceur	15	Service.	38
Des sellettes appropriées.	18	ADVANCE Service Center	38
Fourchette de poids	18	Site Internet d'ADVANCE	38
Comportement en vol	19	Garantie	38
Décollage	19	Description.	40
Vol normal	20	Plan de suspentage	41
Virages	20	Élevateurs	42
Vol accéléré	21	Noeud de chaise	43
Fermetures	21		
Descente rapide	23		

Thank you for flying ADVANCE

Félicitations pour avoir choisi le BIBETA 6, un produit de qualité ADVANCE. Nous sommes convaincus que tu vas réaliser de nombreux vols passionnants avec cette aile.

Ce manuel d'utilisation est une partie importante de ton aile. Tu y trouveras des instructions d'utilisation et d'importantes recommandations concernant la sécurité et la maintenance. Pour ces raisons, nous t'incitons très vivement à le lire intégralement et attentivement avant ton premier vol.

Enregistre ton BIBETA 6 en ligne sur www.advance.ch/garantie afin de recevoir directement de notre part des mises à jour ou des nouvelles informations la concernant. Ces informations sont par ailleurs disponibles au téléchargement sur notre site Internet, www.advance.ch/fr/securite. Tu trouveras également la version actuelle de ce manuel d'utilisation ainsi que d'autres informations sur www.advance.ch.

A présent, nous te souhaitons beaucoup de plaisir avec le BIBETA 6 et toujours un «happy landing».

L'équipe ADVANCE

A propos d'ADVANCE

ADVANCE est l'un des plus importants fabricants d'ailes au monde. Le siège de la société se trouve en Suisse. Depuis sa création en 1988, l'entreprise poursuit de manière cohérente ses propres voies et concepts, tant sur le plan du développement que de la production, avec pour résultat des produits soigneusement mûris dotés de qualités indéniables et reconnues.

Derrière la marque se trouve une équipe de spécialistes partageant la passion de ceux qui accordent leur confiance aux produits ADVANCE. Eux-mêmes familiers des airs, ils insufflent leurs précieuses expériences et leur engagement personnel dans les processus de travail.

Le contrôle complet du processus de production et l'attention portée à l'organisation du travail dans notre propre site de production au Vietnam garantissent une qualité de fabrication élevée. Grâce à nos relations de longue date avec des fabricants de tissu et de suspentes, le savoir-faire d'ADVANCE est de plus directement intégré dans le développement de nouveaux matériaux.

Chez ADVANCE, le suivi de la clientèle après l'achat revêt une grande importance. Cette tâche est assurée par un réseau de service qui s'étend dans le monde entier. L'échange permanent d'expériences avec les clients apporte continuellement de nouvelles connaissances qui sont à leur tour intégrées dans les produits ADVANCE : ainsi le «Cercle de service» est bouclé.



Le BIBETA 6

Plus de plaisir au travail

Voler doit faire plaisir. Pour un pilote de biplace professionnel qui effectue jusqu'à dix vols par jour et pour qui l'efficacité, l'économie et la sécurité du passager sont des aspects essentiels, c'est souvent un travail difficile. Concernant le BIBETA 6, nous avons donc une exigence particulière: réunir sans compromis le meilleur des modèles de biplace actuels dans un produit unique, et créer ainsi un outil de travail synonyme de plaisir.

Le processus de développement

ADVANCE et des professionnels du vol biplace l'ont créé pour les professionnels du vol biplace

C'est la première fois que des pilotes de biplace professionnels ont été activement intégrés dans le processus de développement d'un BIBETA. En collaboration avec plusieurs entreprises de biplace professionnelles basées à Interlaken, haut-lieu du vol en tandem, nous avons défini un parapente actuel de référence pour chaque critère ciblé : comportement au décollage, maniement et comportement à l'atterrissage. Au cours de longs processus d'essais, les prototypes du BIBETA 6 ont ensuite été testés en profondeur lors de vols commerciaux, puis affinés de manière itérative par notre équipe de développement jusqu'à ce que les attentes soient même dépassées pour chaque

critère individuel. À l'issue du processus, les pros n'avaient plus qu'une seule question : quand sera-t-il enfin possible d'obtenir le modèle de série?

Le résultat

Un parapente de professionnel qui combine toutes les qualités

Le BIBETA 6 est une toute nouvelle construction et sera désormais disponible en deux tailles, 38 (100 à 180 kg) et 41 (120 à 225 kg). Le démêlage des suspentes met déjà de bonne humeur. Lorsqu'on les secoue brièvement, les suspentes peu nombreuses des trois niveaux d'élévateurs se séparent d'elles-mêmes et sont rapidement triées. Lors du décollage, la calotte monte harmonieusement et sans abattée, et le pilote et son passager décollent rapidement. En vol, le BIBETA 6 convertit la moindre impulsion sur les suspentes de freins de manière directe et précise. De plus, il séduit par la pression agréable aux commandes et des qualités irréprochables lors de la ressource à l'atterrissage. Les Sliced Diagonals renforcées, les sticks croisés dans le bord d'attaque, les suspentes surdimensionnées et les points d'ancrage renforcés assurent à ce biplace destiné aux pros une remarquable longévité. Malgré cette construction robuste, il surprend par son volume de rangement compact et un poids sensationnel de 6.95 kg en taille 41.

Exigences envers le pilote

Indications générales concernant la pratique du parapente

Pour pratiquer le vol en parapente, il est obligatoire d'être au bénéfice d'une formation correspondante et de connaissances approfondies en la matière ainsi que des assurances et licences requises. Un pilote biplace doit être en mesure d'évaluer correctement les conditions météorologiques avant le vol. Ses capacités doivent correspondre aux exigences de l'aile biplace.

Le port par le pilote et le passager d'un casque ainsi que de chaussures et de vêtements appropriés, de même que l'emport d'un parachute de secours sont impératifs. Avant chaque vol, l'aile doit être examinée afin de déceler d'éventuels dommages et de vérifier son aptitude au vol. Il faut également passer en revue une liste de contrôle de départ.

Chaque pilote assume seul la responsabilité d'un vol biplace. Ni le fabricant ni le vendeur d'une aile ne peuvent garantir la sécurité du pilote et de son passager ni être tenus pour responsables en cas d'accident.



Mise en service de l'aile

Auslieferung

Livraison

Avant la livraison, chaque aile ADVANCE doit faire l'objet d'un vol d'essai par le revendeur qui en vérifiera les réglages de base. Ensuite, le revendeur inscrit la date du premier vol sur la plaquette fixée sur la cloison au centre de l'aile. Cette inscription ainsi que le formulaire en ligne dûment rempli, assurent que les défauts imputables à une erreur de fabrication sont couverts par la garantie ADVANCE (voir sous Garantie dans le chapitre «Service»).

A la livraison, le colis du BIBETA 6 comprend un sac interne de protection, une sangle de compression, un kit de réparation, une mini manche à air aux couleurs de la voile et un livret de démarrage («Getting Started»). En option sont proposés un sac de portage «Comfortpack 2» d'un volume de 130 ou 145 litres ainsi que des écarteurs rigides, souples ou souples réglables.

Les suspentes

Le BIBETA 6 est principalement équipé de suspentes en aramide «Magix Pro» avec code couleur et exceptionnellement stables à l'allongement du fabricant allemand de qualité Edelrid. Les suspentes des grandes oreilles et du stabilo sont également en aramide, mais sont gainées dans leur partie inférieure. Les commandes de frein

principales sont en Dyneema d'Edelrid gainé. Les suspentes non gainées de grand calibre ne nécessitent aucun maniement particulier en usage normal grâce au processus de préparation très complet comme par exemple le bouclier thermique «Thermo Shield» et le filtre anti-UV «UV-Protex-Coating». Il est bien sûr recommandé de traiter ce produit avec le soin approprié : c'est-à-dire le ranger dans un lieu sec, éviter tout effort mécanique excessif ou piétinement superflu. Tu trouveras d'autres infos sur les suspentes du BIBETA 6 à la page 31 de ce manuel. Merci de le lire attentivement.

Réglage de base

A la livraison, le calage d'origine du BIBETA 6 est considéré comme le meilleur par l'équipe de test ADVANCE. C'est dans cet état que l'aile a reçu son label d'homologation. Toute modification ou manipulation effectuée sur l'aile, comme par exemple la modification de la longueur des suspentes ou la fixation d'autres élévateurs ou maillons d'attache, entraîne, pour l'aile, la perte de son label d'homologation (voir le chapitre «Homologation»).

Réglage des suspentes de freins

En sortie d'usine, la longueur des suspentes de freins est réglée de telle sorte que le bord de fuite, en vol totalement accéléré et les commandes complètement relevées, ne soit pas freiné et ne présente aucun pli. D'une manière générale, il faut conserver ce réglage.

Si tu dois procéder à un nouveau réglage des suspentes de freins, il doit y avoir environ 6 à 8 cm de débattement entre la position de base (freins relâchés) et la position active en vol non accéléré (les freins commencent à avoir prise). Pour fixer la poignée de frein, nous te conseillons de faire un nœud Palstek (voir illustration en annexe).



Réglage des guides des commandes de frein

La position d'origine des guides des commandes de frein du BIBETA 6 peut être réglée pour convenir à la taille du pilote. Deux boucles sont disposées sur l'élévateur pour permettre de choisir la position des guides. Pour changer leur position, tu dois défaire le noeud de la poignée de frein, sortir la suspente de frein de l'anneau du guide, détacher le guide et le refixer sur l'autre boucle. Passe ensuite la commande de frein dans l'anneau et attache-la à la poignée de frein avec un noeud de chaise.

Si tu veux la fixer encore plus haut, tu peux aussi fixer la boucle du guide de la commande de frein directement sur le maillon rapide de l'élévateur C.

! **Attention:** il faut ajuster la longueur de la commande de frein, vers le haut ou vers le bas, selon le changement de position du guide de la suspente!



Système d'accélération/Trims

Le BIBETA 6 est équipé d'un système d'accélération sous forme de trims **1**. Ces derniers sont très efficaces et faciles à utiliser. Lorsqu'ils sont ouverts, ils permettent une augmentation sensible de la vitesse, de l'ordre d'environ 6 km/h par rapport à la vitesse trims fermés.

Le système d'accélération du BIBETA 6 sous forme de trims ne permet pas seulement d'obtenir une réserve de sécurité supplémentaire en cas de vent fort (par exemple en soaring ou par fort vent de vallée) : grâce à son efficacité, il permet aussi d'étendre sa plage d'utilisation aux passagers les plus légers. Activés en combinaison avec le système des oreilles (Vary-Grip-System), **2** les trims ouverts permettent une descente rapide très tranquille qui permet de ménager le passager (voir aussi le chapitre «Descente rapide»).

En vol accéléré, les élévateurs arrières sont rallongés et l'angle d'incidence réduit. Le système d'accélération du BIBETA 6 est conçu de telle sorte que le profil de l'aile reste inchangé même en vol accéléré, c'est-à-dire lorsque l'angle d'incidence est modifié. Les qualités du profil de l'aile sont ainsi conservées même à grande vitesse.

Lors de la prise en main, les trims ne nécessitent aucun réglage. Veille simplement à ce qu'ils soient fermés avant chaque décollage (position



neutre, soit non accéléré). Pour les ouvrir en vol, appuie simultanément sur les boucles à griffes situées sur les élévateurs de chaque côté ③ grâce à ces boucles, tu peux modifier le réglage en continu à tout moment. Elles ne s'ouvrent pas, même sous l'effet de charges extrêmes. Pour refermer les trims, tire à fond sur la boucle bleue de la bande inférieure ④ prévue à cet effet.

! **Attention:** veille à ce que le réglage des trims soit toujours symétrique.

! **Attention :** en vol accéléré, les poignées de commande se trouvent nettement plus haut que lorsque les trims sont fermés.



Les grandes oreilles avec taquet-coinceur

Le BIBETA 6 dispose d'élévateurs A dédoublés qui facilitent la manœuvre des oreilles **5**. Un taquet (Vary-Grip-System) permet en outre de fixer la suspente A extérieure pour maintenir plus longtemps cette position. **6** Les suspentes peuvent être retendues puis fixées à nouveau dans les taquets. Ainsi, même lorsqu'on a fait les oreilles, on peut piloter l'aile normalement à l'aide des freins.



Monter des écarteurs en option

Trois écarteurs sont disponibles avec le BIBETA 6 dans les versions suivantes : Hard Hybrid, Soft et Soft Trim. Toutes les versions sont compatibles avec le système quick-out.

! **Attention** : Les deux mousquetons (Maillons Rapides 5 mm, charge utile 650 kg/charge de rupture 3'250 kg) sont exclusivement prévus pour la liaison sellette-écarteurs.

Écarteur Hard Hybrid (295 g*)

L'écarteur Hard Hybrid est équipé d'un point d'attache pour le parachute **1** ; il est fixé au point d'attache de la sellette destiné au pilote **3** par le biais des maillons (Maillon Rapide 5 mm avec protection en néoprène **4**). La sangle de liaison du parachute de secours est fixée au point d'attache principal de l'écarteur **2** par un bout. L'autre bout de cette sangle **5** passe côté extérieur du mousqueton puis à travers la languette assurée par un aimant sur la protection en néoprène **4**, avant d'être guidé vers la sangle d'épaule de la sellette. Elle est ensuite fixée au parachute de secours.

i **Info pratique:** En quelques gestes, l'écarteur Hard Hybrid peut être transformé en écarteur Soft. Pour cela, il suffit de retirer la barre en carbone **6**.



* Sangle de liaison, mousqueton et néoprène incl.

Écarteur Soft (175 g*)

L'écarteur soft dispose de trois points d'attache différents pour le parapente biplace **1**.

Les mousquetons livrés avec l'écarteur (protection néoprène incl. **4**) sont fixés au point d'attache prévu pour le pilote **3**, puis fixés à la sellette. La sangle de liaison du parachute de secours est fixée sur l'écarteur, sous le point d'attache principal **2**. L'autre bout de cette sangle **5** passe côté extérieur du mousqueton puis à travers la languette assurée par un aimant sur la protection en néoprène, **4** avant d'être guidé vers la sangle d'épaule de la sellette. Elle est ensuite fixée au parachute de secours.

! **Attention:** Veille à ce que le chiffre indiqué sur le point d'attache principal soit orienté vers le haut, quand tu fixes l'écarteur au mousqueton du parapente. La sangle de liaison doit être guidée le long du dessous de l'écarteur. Sinon, l'écarteur est fixé dans le mauvais sens.

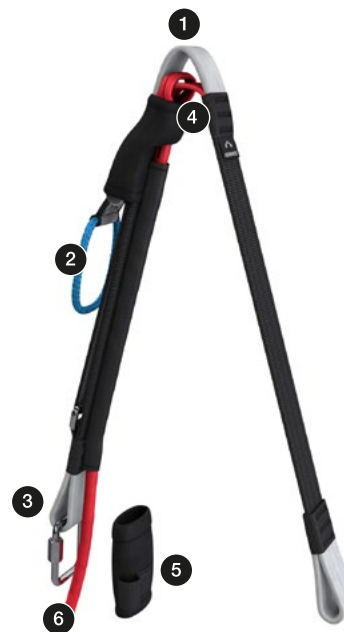


* Sangle de liaison, mousqueton et néoprène incl.

Écarteur Soft Trim (237 g*)

L'écarteur Soft Trim a un point d'attache principal pour le parapente biplace **1**. La hauteur d'attache du pilote peut être adaptée en vol à l'aide de trims **2** ce qui permet de l'adapter au poids du passager et aux besoins du pilote.

Les mousquetons livrés avec l'écarteur (protection néoprène incl. **5**) sont fixés au point d'attache prévu pour le pilote **3**, puis fixés à la sellette. La sangle de liaison du parachute de secours est fixée au point d'attache principal de l'écarteur par un bout **4**. L'autre bout de cette sangle **6** passe côté extérieur du mousqueton puis à travers la languette assurée par un aimant sur la protection en néoprène, **5** avant d'être guidé vers la sangle d'épaule de la sellette. Elle est ensuite fixée au parachute de secours.



* Sangle de liaison, mousqueton et néoprène incl.

Des sellettes appropriées

Le BIBETA 6 est certifiée pour des sellettes du groupe GH (sans croisillons rigides - voir chapitre «Homologation»). Les points d'ancrage de la sellette choisie doivent idéalement présenter un écartement de 40 à 45 cm ainsi qu'une hauteur de 40 à 46 cm.

Le BIBETA 6 n'est ni appropriée ni homologuée pour les sellettes du groupe GX (avec croisillons actifs). L'utilisation de ce type de sellettes peut avoir un impact négatif sur le maniement et sur les réactions en vol extrême.

Fourchette de poids

Les fourchettes de poids du BIBETA 6 pour les tailles 38 et 41 m2 se trouvent dans la rubrique des données techniques («Technical Data»). Les poids indiqués s'entendent en PTV. Ils comprennent donc les poids du pilote et de son passager en comptant leurs vêtements, et tout ce qui est emporté pour le vol (voile, sellette, parachute de secours, instruments de vol, etc.).

Le fait de voler à la limite inférieure ou supérieure de poids peut influencer sur les qualités de vol et de maniement du parapente, sans toutefois affecter sa sécurité.

Quand tu voles sous le BIBETA 6 en limite supérieure de la fourchette de poids, la plus grande charge alaire entraîne une plus haute vitesse trimmée, et donc un comportement plus agile et plus dynamique, avec une course d'envol plus longue.

Homologation pour le vol solo

Le BIBETA 6 est également homologué pour le vol solo. Cela veut dire qu'il peut être utilisé comme aile solo dans la mesure où les plages de poids homologuées sont respectées et qu'un utilise les élévateurs originaux.

Comportement en vol

Nous te conseillons d'effectuer les premiers vols avec ton BIBETA 6 dans des conditions calmes et sur un site que tu connais bien afin de te sentir immédiatement en confiance.

Décollage

Préparation au décollage

Le démêlage des suspentes du BIBETA 6 est particulièrement simple. Une brève secousse te permet de séparer les diverses suspentes des trois niveaux d'élévateurs. Le fait que les A et les commandes de freins aient un code couleur distinctif rend le contrôle final encore plus efficace.

Effectue les vérifications suivantes avant chaque décollage:

1. Sellette et casque fermés, parachute de secours OK?
2. Liaison pilote-parapente-passager OK?
3. Suspentes démêlées?
4. Voilure ouverte?
5. Vitesse et direction du vent contrôlées?
6. Espace aérien et champ de vision libres?
7. Passager prêt?

Le comportement au décollage du BIBETA 6 est très homogène et facile, qu'on gonfle dos ou face à l'aile. Grâce aux Nylon Wires, qui

forment le bord d'attaque, et à son poids réduit, l'aile se gonfle rapidement et monte régulièrement, sans à-coup ni abattée.

Pour gonfler le BIBETA 6, on n'utilise que les deux élévateurs A intérieurs, les plus larges. Cela nécessite moins de force et l'aile monte bien en ligne. L'aile devrait toujours être étalée légèrement courbée afin que toutes les suspentes A soient uniformément sous tension au moment du gonflage.



Conseil pratique : lorsque tu as fini de démêler tes suspentes, place-toi au milieu de ton aile et tire sur la commande de frein. Lorsque les ramifications sont tendues, le BIBETA 6 se courbe de telle manière qu'il est idéalement placé pour le décollage.

Décollage par vent faible (gonflage dos à l'aile)

Même par vent faible, le BIBETA 6 ne nécessite qu'une impulsion modérée au gonflage. Il n'est donc pas nécessaire de prendre un élan trop conséquent. Guide l'aile avec le corps bien penché en avant mais sans traction excessive sur les élévateurs A jusqu'à ce qu'elle se trouve bien ouverte au-dessus de toi. Les corrections nécessaires lors de cette phase de gonflage doivent être effectuées sans action sur les commandes mais en se repositionnant résolument sous l'aile. Après la phase de correction et lorsque le contrôle visuel est effectué, quelques pas rapides avec le corps bien penché en avant suffisent pour décoller.

Une action dosée sur les freins permet de réduire un peu plus encore la distance nécessaire au décollage.

Décollage par vent plus fort (gonflage dos ou face à l'aile)

Le gonflage face à l'aile est particulièrement conseillé quand le vent est plus fort. Comme pour le gonflage dos à l'aile, avec le BIBETA 6, on n'utilise que les élévateurs A intérieurs. Au cours de la phase de gonflage, il faut avancer suffisamment vers le BIBETA 6 et ne procéder à des corrections qu'en se déplaçant sous l'aile. Se retourner et décoller avec le BIBETA 6 s'avère ensuite très simple.

Vol normal

Le BIBETA 6 atteint son meilleur plané en air calme avec les freins complètement relâchés. Le taux de chute mini est obtenu avec un peu de frein. L'usage approprié des trims peut améliorer sensiblement la performance en plané selon le vent de face et la prochaine montée recherchée.

Fais toujours attention à ne pas voler en deçà de la vitesse mini et évite de surpiloter avec les freins

Virages

Le pilotage du BIBETA 6 est très précis. Il réagit de manière directe et progressive aux impulsions croissantes aux commandes dès qu'on a dépassé le jeu au freins. Grâce aux bonnes qualités compactes de l'aile, il n'est pas nécessaire d'aider le pilotage par un déplacement du corps.

Lorsque tu voles en thermiques, choisis l'angle et le rayon du virage à l'aide du frein intérieur et laisse l'aile enrouler uniformément dans cette position. À l'aide du frein extérieur, tu peux stabiliser le bout d'aile et plus particulièrement contrôler la vitesse de rotation autour de l'axe vertical. En freinant plus fortement le bout d'aile extérieur, on ralentit l'aile et elle perd ses bonnes qualités de virage.



Attention : afin de conserver une bonne manœuvrabilité en thermiques, il est important de laisser ton BIBETA 6 voler avec suffisamment de vitesse horizontale. Relâche suffisamment le frein extérieur et évite toute réaction exagérée.



Conseil pratique : si les commandes ne sont plus opérationnelles (suspente ou poignée endommagée), il est possible de piloter le BIBETA 6 aux élévateurs arrières (C).

Vol accéléré

Même en vol accéléré, le BIBETA 6 reste extraordinairement stable. Les fermetures peuvent cependant être plus énergiques lorsque la vitesse est plus élevée. En effet, l'action des diverses forces est plus importante sur une aile proche de sa vitesse maximum, puisque l'angle d'incidence est réduit (voir aussi le chapitre «Fermetures»).

- La grande stabilité du BIBETA 6 te permet de traverser un air légèrement turbulent en vol accéléré.
- Même lorsque les trims sont ouverts, le BIBETA 6 se laisse piloter normalement à l'aide des freins en cas de turbulences.



Attention: La grande stabilité du BIBETA 6 te permet de traverser un air légèrement turbulent en vol accéléré.



Conseil pratique : nous te conseillons d'enrouler les thermostats avec les trims fermés. Tu obtiendras ainsi une meilleure stabilité et un taux de chute minimum.

Fermetures

Fermeture asymétrique de l'aile

Le BIBETA 6 séduit par sa voilure très tendue et stable. En conditions de vol normales et grâce à un style de vol actif, on peut presque toujours éviter les fermetures.

Si l'aile subit néanmoins une fermeture asymétrique à vitesse normale (trims fermés), elle réagit, lors d'une fermeture de plus de 50 %, en tournant légèrement, ce qui se laisse facilement compenser en agissant sur le frein opposé afin de garder le cap. Normalement, l'aile s'ouvre à nouveau sans intervention du pilote.


En cas de fermeture asymétrique en vol accéléré et compte tenu des forces plus importantes qui agissent sur l'aile à vitesse plus élevée, l'aile réagit de manière plus impulsive. Lorsqu'elle se ferme en vol totalement accéléré, l'aile tourne de manière plus dynamique mais reste très maîtrisable. D'une manière générale, lors d'une fermeture asymétrique, il faut garder le cap en contrant modérément au frein puis pomper du côté fermé afin d'augmenter la pression dynamique. Cela accélère la réouverture de l'aile. Tu ne dois agir que modérément sur le frein du côté ouvert de l'aile afin d'éviter un décrochage.

Des wingovers mal maîtrisés peuvent occasionner un enroulement des plumes de l'aile et provoquer une cravate. Une cravate peut induire

une forte rotation, l'aile se mettant à tourner à cause d'une trop grande traînée. Il faut alors empêcher une prise de vitesse en virage trop importante par une action mesurée sur le frein opposé, puis défaire la cravate à l'aide de la suspente orange du stabilo. On peut également défaire plus rapidement une cravate en « pompant ». Dans ce cas, il faut enfoncer le frein concerné à 75 % pendant maximum 2 secondes puis le relâcher immédiatement.

Fermeture symétrique du bord d'attaque (fermeture frontale)

Suite à une fermeture frontale spontanée ou provoquée de façon délibérée (à l'aide du rang A des élévateurs), le flux d'air ne s'écoule plus sur l'aile qui plonge en arrière. Le pilote et le passage vont revenir sous l'aile après un bref délai. Tu dois attendre sans action sur les freins que l'aile se replace en vol droit au-dessus de toi. Après une fermeture frontale importante, la ré-ouverture peut prendre du temps. Il ne faut ni la forcer ni l'aider par une action excessive sur les freins qui pourrait entraîner le risque d'un décrochage complet.

 **Attention :** En cas de fermeture provoquée avec une forte impulsion en vol accéléré (dans le cadre d'un stage SIV, par exemple), il peut arriver que le bord d'attaque de l'aile ne serouvre pas automatiquement. Assiste l'ouverture à l'aide d'une courte impulsion, en tirant les freins à 75 % en l'espace d'une seconde et en les relâchant immédiatement.



Attention: Lorsqu'on simule une fermeture frontale, il faut impérativement saisir les deux branches de l'élévateur A.

Descente rapide

Pour effectuer une descente rapide efficace et selon la situation, l'équipe des pilotes d'essai ADVANCE te conseille de faire soit les oreilles, soit une spirale engagée.

i **Conseil pratique** : il est important que tu t'entraînes à effectuer et à répéter des descentes rapides dans des conditions de vol stables, afin qu'un cas d'urgence ne devienne pas une situation critique.

Fermeture symétrique des bouts d'aile (oreilles)

Pour faire les oreilles, tu dois tirer les élévateurs A extérieurs (les plus fins) simultanément et énergiquement vers le bas. Ainsi, les bouts d'aile se ferment et peuvent être tenus facilement dans cette position ou fixés en bloquant la suspente extérieure A dans le taquet du Vary-Grip-System. Tu peux alors tirer davantage sur cette suspente puis la bloquer à nouveau afin de fermer une plus grande surface de l'aile tout en conservant sa stabilité.

Pour ouvrir les oreilles, il te suffit de relâcher les élévateurs A ou de libérer les suspentes du taquet en tirant dessus latéralement. Grâce à la pression interne importante de la voilure, les bouts d'aile s'ouvrent lentement mais d'eux-mêmes. Lorsqu'on a fait les oreilles, on peut sans problème piloter à l'aide des commandes (voir aussi le chapitre «Kit oreilles»).

! **Attention:** n'effectue pas de spirale engagée lorsque tu as fait les oreilles. L'augmentation de la charge sur un nombre restreint de suspentes peut endommager le matériel.

! **Attention:** souviens-toi qu'en volant avec les oreilles, ton aile est plus sujette au décrochage. Evite donc ce moyen de descente rapide si elle est mouillée. Tu trouveras plus d'informations dans le chapitre «Voler avec une aile mouillée».

i **Conseil pratique** : si tu veux descendre rapidement et de manière à ménager ton passager ou sortir d'une zone dangereuse, nous te conseillons la méthode suivante : faire les oreilles et les bloquer au maximum (jusqu'au marquage) dans le Vary-Grip-System. Accélérer ensuite en ouvrant les trims et en tenant compte des conditions.

i **Info:** En vol accéléré au maximum, les oreilles ne s'ouvrent pas d'elles-mêmes à cause de la vitesse élevée et de la pression dynamique qui en résulte. Tu peux faciliter la réouverture en donnant une brève impulsion à l'aide des freins, en tirant les commandes pendant 2 secondes jusqu'à tendre les bras puis en les relâchant.

Spirale engagée

Engage la spirale progressivement. La tête et le regard doivent être orientés dans le sens du virage. Plus la position est inclinée, plus la vitesse de rotation et la force centrifuge augmentent.

La réaction du parapente s'effectue en deux phases : il commence par tourner à plat avant de réduire le rayon du virage et d'accentuer son inclinaison. Dans la deuxième phase, il plonge dans la spirale, c'est-à-dire qu'il bascule sur le nez en prenant de la vitesse. Essaie de conserver une position neutre dans la sellette et de te laisser emporter par la force centrifuge. Ton corps est alors tiré vers l'extérieur.

Pour sortir de la spirale, tu dois relâcher progressivement la commande de freins intérieure au virage. Lorsque la spirale provoque une perte d'altitude importante et une grande vitesse de rotation, il est indispensable de relâcher progressivement, voire de tirer à nouveau légèrement sur la commande. Tu peux ainsi empêcher que l'aile ne se cabre avant de replonger vers l'avant. Lorsque tu sors de la spirale, veille à avoir une altitude suffisante par rapport au sol. Il faut généralement le même temps pour sortir de la spirale que pour y entrer, mais le taux de chute est plus élevé !

Le BIBETA 6 sort lui-même de la spirale lorsque le pilote est en position neutre. Un transfert du poids du corps à l'intérieur du virage peut

accélérer la rotation et avoir pour conséquence une sortie de virage moins spontanée.



Attention : n'effectue pas de spirale engagée lorsque tu as fait les oreilles. L'augmentation de la charge sur un nombre restreint de suspentes peut endommager le matériel.



Attention : en configuration de vol accéléré, il est important d'engager soigneusement la spirale afin d'éviter toute fermeture qui pourrait résulter de l'angle d'incidence réduit.





Attention : en tant que pilote, tu es habitué à subir la force centrifuge importante qui résulte d'une spirale, mais ton passager peut éventuellement se sentir très mal à l'aise. Afin d'effectuer une descente rapide qui ménage ton passager, nous te conseillons donc de faire les oreilles à l'aide du Vary-Grip-System et d'utiliser simultanément les trims.

Décrochage aérodynamique

Décrochage aérodynamique unilatéral (vrille)

Lorsque tu recentres un virage serré avec un BIBETA 6, l'augmentation de la pression sur les commandes t'indique suffisamment tôt et de façon claire un risque de décrochage. Si tu provoques néanmoins un décrochage, la réaction du BIBETA 6 est dynamique. Selon la position dans laquelle se trouve l'aile, ses réactions peuvent être violentes (forte abattée avec risque élevé de fermeture). Dans la phase d'abattée, l'aile peut être stabilisée par une action adaptée sur les commandes de freins. On revient alors à une configuration de vol normale sans autre fermeture.

 **Conseil pratique** : nous te conseillons d'éviter de simuler un décrochage lors d'un stage SIV. En raison de la charge alaire élevée, certaines réactions de l'aile peuvent être très dynamiques.


 **Conseil pratique** : d'une manière générale, en configuration de vol incontrôlée, quelle qu'elle soit, nous te conseillons de relever immédiatement les deux commandes de freins.


Décrochage aux B

Le décrochage aux B sollicite très fortement l'ensemble du matériel et le profil de l'aile. D'autre part, ce moyen de descente rapide n'est pas très efficace. Nous déconseillons donc d'effectuer un décrochage aux B avec le BIBETA 6 et nous ne l'avons d'ailleurs pas équipé d'un système d'aide pour ces figures. La grande stabilité de la voilure rend le déclenchement d'un décrochage aux B extrêmement difficile.

Décrochage


Le BIBETA 6 transpose très tôt toute action sur les commandes et dispose néanmoins d'un très grand débattement des freins. Il est donc difficile de provoquer un décrochage, ce qui signifie une grande marge de sécurité pour le pilote. En sortie d'une telle configuration et selon la position dans laquelle se trouve l'aile, ses réactions peuvent être violentes (forte abattée avec risque élevé de fermeture). Dans la phase d'abattée, l'aile peut être stabilisée par une action ciblée sur les commandes de freins. On revient alors à une configuration de vol normale sans autre fermeture.

 **Conseil pratique** : nous te conseillons d'éviter de simuler un décrochage lors d'un stage SIV. En raison de la charge alaire élevée, certaines réactions de l'aile peuvent être très dynamiques.

 **Conseil pratique** : d'une manière générale, en configuration de vol incontrôlée, quelle qu'elle soit, nous te conseillons de relever immédiatement les deux commandes de freins.

Phase parachutale

Nous n'avons pas pu constater que le BIBETA 6 entre spontanément en phase parachutale stable. L'aile peut cependant être mise puis stabilisée en phase parachutale par une action sur les commandes (voir le chapitre «Voler avec une aile mouillée»).


 **Attention** : quand tu effectues des virages serrés et lents dans de fortes turbulences, l'aile peut décrocher de manière inattendue. Dans ce cas, il faut immédiatement relever les freins.


Atterrissage


Ses excellentes qualités de ressource et son maniement précis concourent à la facilité des atterrissages du BIBETA 6. L'énergie résiduelle se convertit en altitude ce qui permet au pilote et au passager un contact avec le sol en douceur.


Effectue toujours une volte d'atterrissage propre avec une finale bien marquée, sans mouvement de roulis ou de tangage. Engage la finale à pleine vitesse puis freine le BIBETA 6 de façon continue avant de tirer complètement les commandes de freins. En effectuant les


atterrissages de cette façon, tu obtiens une vitesse finale nulle qui te permet de poser le passager en douceur.

 **Attention** : les inversions dynamiques de virages entraînent de forts mouvements pendulaires du pilote. Il faut les éviter lorsqu'on est proche du sol.

 **Attention** : lorsque tu freines pour te poser, tu réduis la vitesse de l'aile et augmentes son taux de chute. En revanche, elle est alors beaucoup moins manœuvrable.

 **Attention** : voler moins vite que la vitesse minimum de l'aile provoque un décrochage. C'est à éviter impérativement lors d'une repose au sommet ou en approche finale.

 **Handle with care** : ne laisse jamais ton aile retomber vers l'avant sur le bord d'attaque. La surpression ainsi créée à l'intérieur peut provoquer des déchirures sur les parois cellulaires et endommager le bord d'attaque et les profils. Les frottements pourraient l'endommager le matériaux.

 **Handle with care** : Après un amerissage, la voile peut rapidement se remplir d'eau et devenir très lourde. Il faut la sortir de l'eau par son bord de fuite, pour permettre à l'eau de sortir de la voilure. Faute de quoi ce poids anormalement lourd pourrait la déchirer.

Voler avec une aile mouillée (décrochage parachutal)

Lorsqu'on vole avec une aile mouillée, on risque un décrochage parachutal. Le décrochage parachutal est souvent dû à une combinaison de plusieurs facteurs. D'une part, le poids d'une aile mouillée augmente. Ce poids plus élevé entraîne un angle d'incidence plus important qui, par principe, amène l'aile plus près du point de décrochage. D'autre part, les gouttes d'eau sur le tissu ont une influence négative sur la limite laminaire au niveau du nez de l'aile, ce qui entraîne une forte baisse de la valeur de portance maximum possible. Si en plus tu voles avec une aile mouillée à la limite de poids inférieure, cela entraîne une augmentation supplémentaire de l'angle d'incidence et une vitesse de vol moins élevée à cause de la charge alaire réduite.

Afin de contrer le risque de parachutage avec une aile mouillée, il faut freiner l'aile le moins possible et ne jamais faire les oreilles dans de telles conditions. Une autre possibilité pour éviter le parachutage, c'est de voler avec les trims ouverts.

Ces mesures réduisent l'angle d'incidence. Si ton aile subit néanmoins un décrochage parachutal, il ne faut en sortir qu'en accélérant l'aile à l'aide des trims. Voir aussi le chapitre « Phase parachutale ».

Décollage au treuil

Etant donné que le BIBETA 6 est extrêmement fiable même sans vent, il convient également très bien au décollage au treuil.

Le décollage au treuil n'est autorisé que si :

- le pilote bénéficie d'une formation au décollage au treuil (Allemagne eulement/DHV)
- on utilise un treuil dont le certificat d'exploitation inclut le tractage de parapentes
- la personne maniant le treuil bénéficie d'une formation incluant le tractage de parapentes.

Vol Acro

Le BIBETA 6 n'a pas été conçu comme une aile biplace d'acro. Toutefois, sa propension au virage et la précision de son maniement te permettent d'effectuer d'excellents wingovers, ou autres spirales asymétriques et SAT. Tu peux même tenter des hélicos.

Garde cependant à l'esprit que les manoeuvres dynamiques exercent une forte charge sur la structure de l'aile et peuvent donc réduire sa durée de vie. Des contrôles réguliers s'avèrent donc nécessaires pour ta sécurité. Tu dois également tenir compte des réglementations particulières de chaque pays.



Entretien, réparation et service après-vente

Pliage

Plie toujours ton BIBETA 6 cellule par cellule, de telle sorte que les joncs en plastique du bord d'attaque reposent bien à plat les uns sur les autres au même niveau. Cela contribuera à prolonger la vie de ton BIBETA 6 et à lui conserver de bonnes qualités au gonflage et au décollage. Evite une sollicitation excessive du caisson central en prenant l'habitude de changer la position du dernier pli lors du pliage. Garde toujours ton parapente dans un endroit à l'abri de l'humidité et de la lumière.

Maintenance

Le rayonnement ultraviolet, la chaleur, l'humidité, l'eau salée, les produits de nettoyage agressifs, le stockage incorrect ainsi que les sollicitations mécaniques (frottements au sol) accélèrent le processus de vieillissement.

La durée de vie d'une aile peut être sensiblement prolongée en observant les conseils suivants:

- Faire sécher complètement l'aile mouillée ou humide à l'intérieur, à température ambiante, ou à l'extérieur, à l'ombre.
- Rincer abondamment à l'eau douce une aile qui est entrée en contact avec de l'eau salée.
- Nettoyer l'aile uniquement avec de l'eau douce et éventuellement avec un savon neutre, en aucun cas à l'aide de solvants.
- Ôter régulièrement des caissons le sable, les feuilles mortes, les cailloux et la neige. Des ouvertures avec velcro sont disposées en bouts de plumes à cet effet.
- Après chaque sollicitation importante (p. ex. atterrissage dans un arbre), faire contrôler l'aile par un spécialiste.
- Ne pas exposer inutilement l'aile au soleil avant et après le vol.
- Ne pas exposer l'aile pliée à d'importantes variations de température et veiller à une circulation d'air suffisante pour empêcher l'apparition de condensation.
- Ne pas traîner l'aile sur le sol.
- Lors de l'atterrissage, veiller à ce qu'il n'y ait pas d'impact au niveau du bord d'attaque.

Contrôles

Tu devras faire contrôler ton BIBETA 6 par un centre de contrôle ADVANCE homologué tous les 24 mois, après 150 vols ou heures de vol – selon ce qui survient en premier. En utilisation professionnelles normale, un contrôle toutes les 100 heures de vol est suffisant, pourvu que ce contrôle survienne avant deux ans ou un maximum de 300 vols. Cette recommandation ne s'applique que si la voile a été correctement stockée, utilisée avec le soin nécessaire et que le tissu et les suspentes ont été régulièrement inspectés par le pilote (au moins tous les 150 vols). Lors du contrôle, l'état de tous les éléments est contrôlé selon les normes les plus strictes et avec un grand soin. Enfin l'état général du parapente est évalué et donne lieu à un rapport de test. Tu trouveras plus d'information sur le contrôle dans ce manuel dans la rubrique «Service», ou sur le site www.advance.ch.

La procédure générale appliquée à tous les parapentes ADVANCE est une partie intégrante du manuel du BIBETA 6. Celui-ci contient également les données techniques de base et les longueurs de référence des suspentes.

Durée de vie

La durée de vie d'un parapente dépend beaucoup des conditions de son utilisation et des événements qu'il rencontre. Une voile de biplace en utilisation commerciale est souvent utilisée à son maximum, il est

donc très important de veiller à surveiller son tissu et ses qualités de vol de façon permanente et de se conformer aux contrôles de routine qui viennent d'être rappelés. Tu dois comprendre en particulier que la durée de vie des suspentes, en conditions normales d'utilisation, est bien plus courte que celle de la calotte.

Nos nombreuses années d'expérience nous ont montré qu'une calotte de BIBETA en usage professionnel dure environ 1,000 vols, mais que c'est beaucoup moins pour les suspentes. Tu dois donc prévoir un changement total des suspentes à environ la moitié, c'est-à-dire 500 vols.

La calotte

Nos nombreuses années d'expérience nous montrent également qu'une calotte de BIBETA dure environ 1,000 vols en conditions idéales. Par conditions idéales nous entendons des décollages et des atterrissages sur de l'herbe, un stockage bien au sec et un pliage soigneux. Etant entendu par ailleurs qu'un vol commercial dure généralement autour de 20 minutes.

La vie de travail potentielle en conditions réelles peut être réduite de moitié si le parapente est utilisé sur des sols caillouteux, sablonneux ou poudreux, s'il entre en contact avec de l'eau de mer, s'il n'est pas stocké dans de bonnes conditions ou s'il est soumis à des tensions

mécaniques trop fortes. Même un stockage et un pliage humide occasionnels peuvent réduire massivement la durée de vie du parapente. Les résultats d'un test de porosité sont une bonne indication de l'état général du parapente et représentent un facteur important et décisif pour continuer d'utiliser ton aile.

Suspentes

Les suspentes en aramide "Magix Pro" d'Edelrid utilisées sur le BIBETA sont considérablement plus résistantes que les suspentes gainées traditionnelles et cela restera vrai au fil du temps et de leur usage. Au terme du test standard de vrillage (5.000 pliages de la suspente neuve), leur résistance résiduelle reste de 17 % supérieure à celle d'un produit gainé standard comparable. En outre, les milliers de tests de routine de pincement des suspentes effectués par ADVANCE après au moins un an d'utilisation ont montré que les suspentes en aramide d'Edelrid ont encore une résistance de 20 % supérieure – toujours par comparaison avec une suspente gainée.

C'est une préparation et une inspection minutieuses qui permettent d'aboutir à ce produit de haute qualité. Selon les exigences actuelles, les suspentes en aramide non gainées se doivent de présenter une durée de vie au moins égale à celle d'une suspente gainée traditionnelle. Malgré une enduction très complète (principalement un traitement anti-UV "UV-Protect-Coating" et un bouclier thermique "Thermo

Shield"), ces produits nécessitent cependant les mêmes soins que les autres suspentes : un stockage humide, la poussière, l'usure physique due aux cailloux ou aux chaussures sont autant d'éléments qui réduisent massivement leur durée de vie.

Les contrôles de ton parapente à intervalles réguliers sont particulièrement importants en usage professionnel commercial. Les résultats des tests de pincement des suspentes t'indiquent quand il faut changer les suspentes. Il est sage de procéder à ce changement quand ils atteignent le milieu de leur durée de vie théorique.

En comparaison avec d'autres produits, le BIBETA 6 n'a pratiquement pas de suspentes en Dyneema. Les suspentes en Dyneema résistent très bien à la charge mais sont généralement moins résistantes à l'allongement que celles en aramide d'Edelrid. C'est la raison pour laquelle nous ne pensons pas que le BIBETA 6 aura besoin d'être re-trimé.

Si, au terme d'un usage régulier, la surface des suspentes devient rugueuse et rend le démêlage plus difficile, tu peux y appliquer de la cire à bougie. Fais alors passer plusieurs fois une bougie blanche allumée sur toute sa longueur, jusqu'à lui rendre son aspect brillant et lisse. Les suspentes seront à nouveau faciles à démêler.

Réparations

En principe, il ne faut jamais effectuer de réparation soi-même sur une aile. Les différentes coutures et les suspentes ont été fabriquées avec une précision maximale. C'est pourquoi seul le fabricant ou un centre de service agréé peut remplacer des pièces de même origine ou des caissons entiers. En revanche, le remplacement de suspentes ainsi que la réparation de petites déchirures (jusqu'à 5 cm) ou de petits trous dans le tissu à l'aide de Ripstop autocollant contenu dans le kit de réparation sont autorisés. Dans tous les cas, l'aile doit d'abord être déployée au sol et contrôlée avant le premier vol suivant une réparation ou le remplacement de suspentes.

Élimination

La protection de l'environnement joue un rôle important dans le choix des matériaux et dans la fabrication d'un produit ADVANCE. Nous utilisons exclusivement des matériaux sans danger pour l'environnement et qui sont soumis à un contrôle permanent quant à la qualité et au respect de l'environnement. Lorsque ton aile arrivera en fin de vie dans quelques années, retire toutes les pièces métalliques et élimine les suspentes, la voilure et les élévateurs dans une installation d'incinération des déchets.

Données techniques

BIBETA 6

		38	41
Surface à plat	m ²	38,1	40,8
Surface projetée	m ²	32,3	34,5
Poids conseillé au décollage ¹	kg	100–180	120–225
Poids de l'aile	kg	6,70	6,95
Allongement à plat		5,45	5,45
Allongement projeté		4	4
Envergure à plat	m	14,4	14,9
Envergure projetée	m	11,4	11,8
Homologation		EN/LTF B	EN/LTF B
Nombre de cellules		53	53
Nombre d'élévateurs		3+1	3+1
Corde maximum de l'aile	m	3,25	3,35
Longueur des élévateurs	cm	32	32
Longueur max. des suspentes élévateurs inclus	m	9,0	9,3
Trims	cm	10	10
Autres dispositifs ajustables/ amovibles/variables		1) Vary-Grip 2) Guides ... (voir à droite)	1) Vary-Grip 2) Guides des commandes de frein

¹ Pilote, passager, aile, équipement

Matériaux utilisé

Les matériaux utilisés pour la construction du BIBETA 6 ont été soigneusement sélectionnés afin de garantir à nos ailes une excellente tenue dans le temps. Ils sont longuement testés en conditions réelles d'utilisation.

Bord d'attaque	Skytex 38 Universal 9017 E25
Extrados	Skytex 38 Universal 9017 E25
Intrados	DOMENICO DOKDO 20 DMF (WR)
Profils principaux	Skytex 40 hard finish 9017 E29
Profils secondaires	Skytex 32 Hard 70032 E4D
Fil à coudre	Serafil 60
Suspentes principales	Edelrid/Liros A-8000U-360/230, non gainées, 1.7 mm/1.4 mm, 6843-240, gainées, 2.1 mm
Suspentes de 2è niveau	Edelrid/Liros A-8000U-190/130/090/070/050, non gainées, 1.1 mm/0.9 mm/0.8 mm/0.7 mm/0.5 mm
Commandes de frein	Edelrid/Liros Aramid A-8000U-190/130/090, non gainées, 1.1 mm/0.9 mm/0.8 mm
Suspentes de direction „up“	A-8000U-190, 1,1 mm
Suspentes de direction „low“	A-7850-240 gainées, 1.9 mm
Élévateurs	Polyester 22 mm, 1100 kg, Technora 13 mm, 850 kg
Maillons de liaison suspentes/élévateurs	Maillon Rapide, Inox, 3.5 mm, 750 kg/4 mm, 1000 kg

Homologation

Le BIBETA 6 est homologuée LTF et EN. Les rapports de tests peuvent être téléchargés sur www.advance.ch.

Les classifications d'homologation ne fournissent que des informations restreintes sur le comportement en vol d'une aile dans un air turbulent et thermiquement actif. La classification est réalisée avant tout sur la base de manœuvres de vol extrêmes provoquées en atmosphère calme.

Lors du développement d'une aile ADVANCE, l'accent est mis avant tout sur le comportement en vol ainsi que sur son maniement, et pas exclusivement sur le test d'homologation. Il en résulte ainsi un produit équilibré doté de la célèbre maniabilité ADVANCE. La classification de l'homologation reste néanmoins un élément essentiel du cahier des charges, qui doit être respecté.



Service

ADVANCE Service Center

ADVANCE exploite deux Service Centres qui effectuent des contrôles complets et des réparations en tous genres. Les ateliers, situés en Suisse et en France, sont des établissements de maintenance officiels et disposent d'une expérience de longue date et d'un solide savoir-faire spécifique aux produits. Le réseau de service mondial d'ADVANCE comprend d'autres centres autorisés qui fournissent les mêmes prestations. Tous ces ateliers utilisent exclusivement des matériaux ADVANCE originaux. Tu trouveras toutes les informations concernant les contrôles annuels et les réparations, de même que les adresses correspondantes, sur www.advance.ch.

Site Internet d'ADVANCE

Sur www.advance.ch, tu trouveras des informations complètes sur ADVANCE et ses produits ainsi que des adresses qui te seront utiles si tu as des questions.

Tu y as notamment la possibilité:

- de remplir la carte de garantie en ligne jusqu'à 10 jours après l'achat afin de bénéficier pleinement de la garantie ADVANCE;
- de t'informer sur de nouveaux éléments concernant la sécurité de nos produits;

- de télécharger un formulaire de demande pour le contrôle chez ADVANCE sous forme de PDF afin de pouvoir envoyer ton aile;
- de trouver une réponse à une question sous FAQ (foire aux questions);
- de t'abonner à la Newsletter ADVANCE afin d'être régulièrement informé par courriel des nouveautés et des produits.

Il vaut la peine de visiter régulièrement le site Internet d'ADVANCE, car l'offre de prestations y est enrichie en permanence.

Garantie

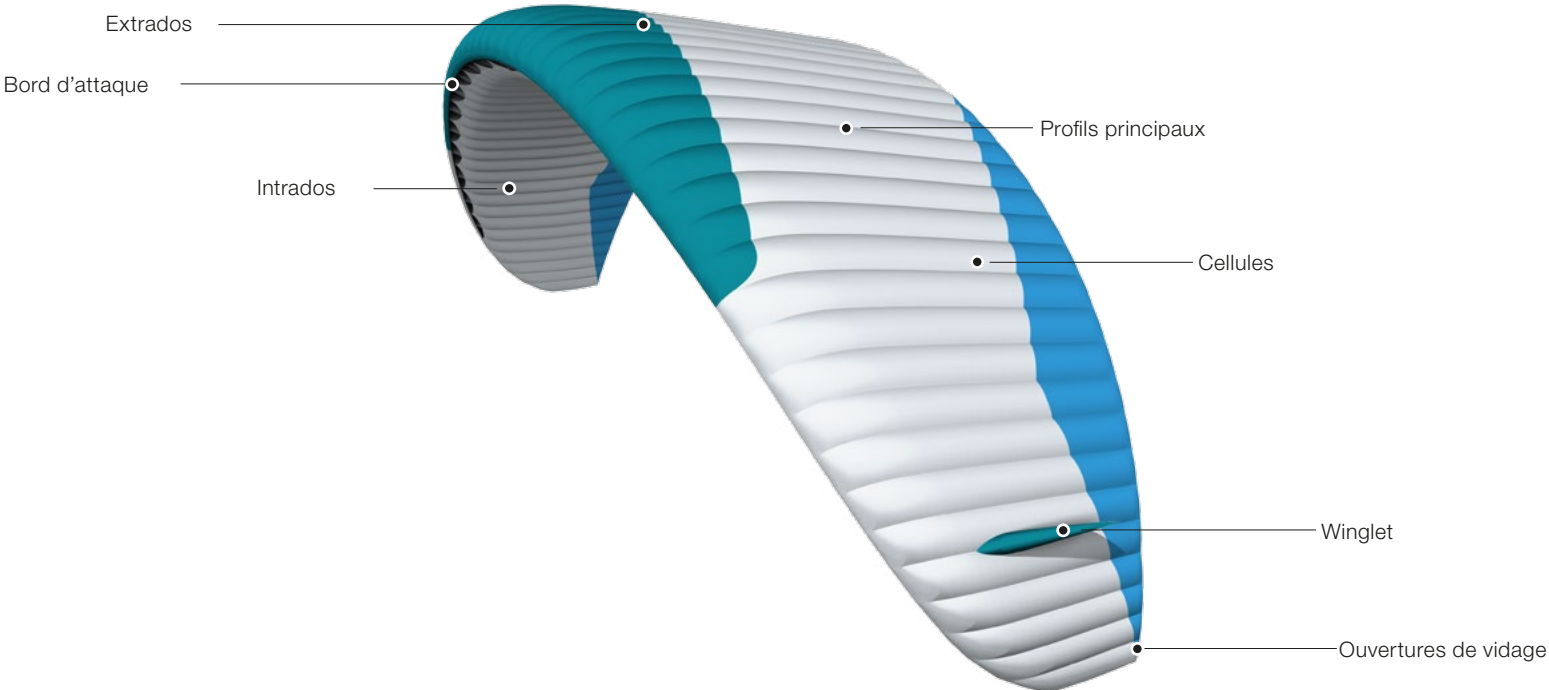
Afin que tu puisses profiter pleinement de la garantie ADVANCE, nous te prions de bien vouloir compléter le formulaire correspondant sur Internet, sous la rubrique «Garantie».

Dans le cadre de la garantie ADVANCE, nous nous engageons à remédier à d'éventuelles défaillances de nos produits dues à un défaut de fabrication. Afin de pouvoir faire valoir la garantie, il faut informer ADVANCE du défaut dans les plus brefs délais et envoyer le produit défectueux pour vérification. Ensuite, nous décidons de la manière de remédier à un éventuel défaut de fabrication (réparation, remplacement de pièces ou du produit). Cette garantie est valable trois ans à partir de la date d'achat du produit. La durée de garantie et des intervalles de service débute à partir de la date du premier

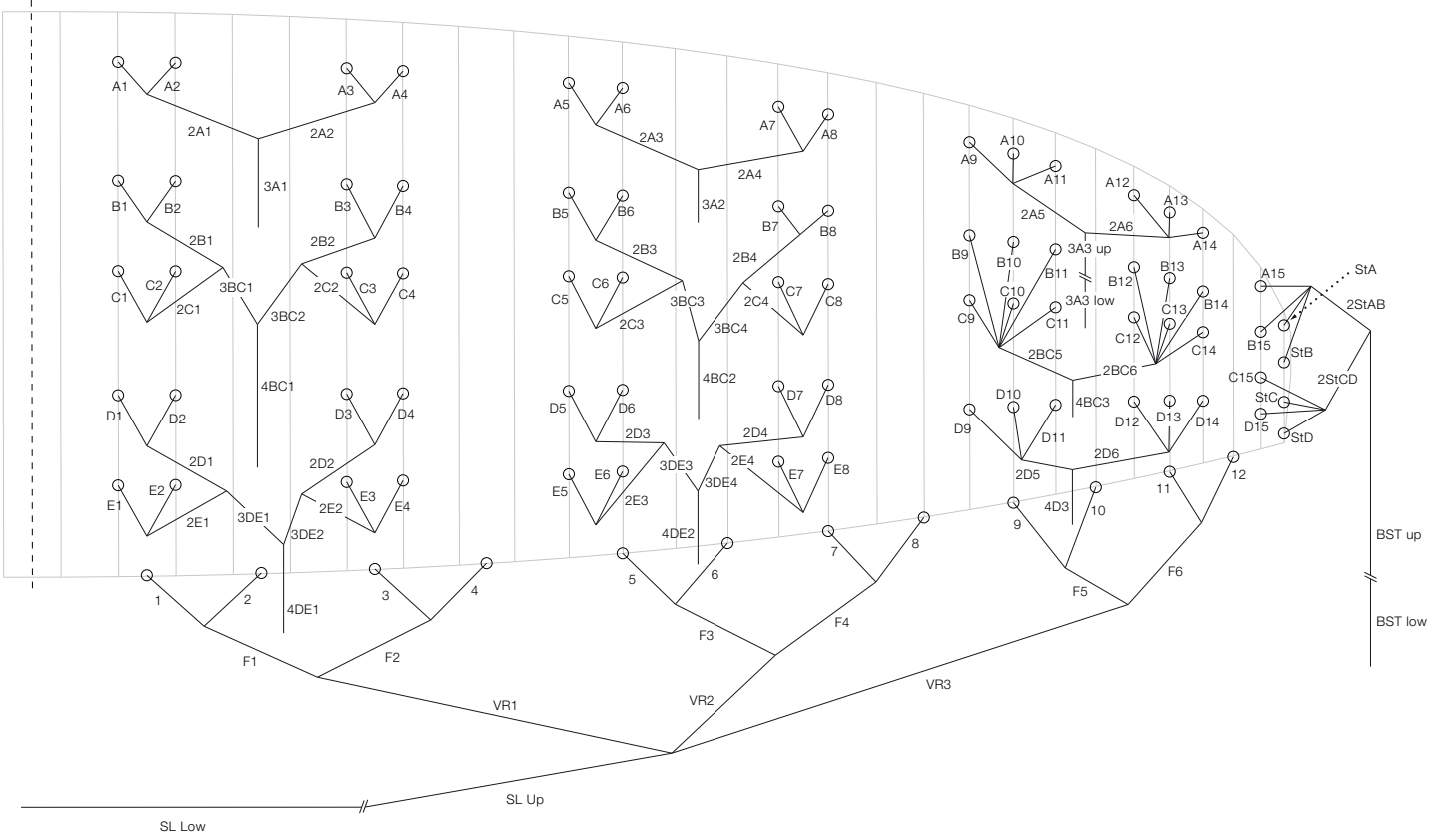
vol, qui doit être inscrit sur la plaquette constructeur. Si aucune date n'y est inscrite, on prend en compte la date à laquelle l'entreprise ADVANCE a livré l'aile au revendeur ADVANCE.

Aucune autre prétention ne découle de la garantie ADVANCE. En particulier, aucune prestation de garantie n'est accordée pour des dommages découlant d'une utilisation négligente ou inappropriée du produit (p. ex. maintenance insuffisante, stockage inadéquat, surcharge, exposition à des températures extrêmes, etc.). La même chose s'applique pour les dommages résultant d'un accident ou d'une usure normale.

Description

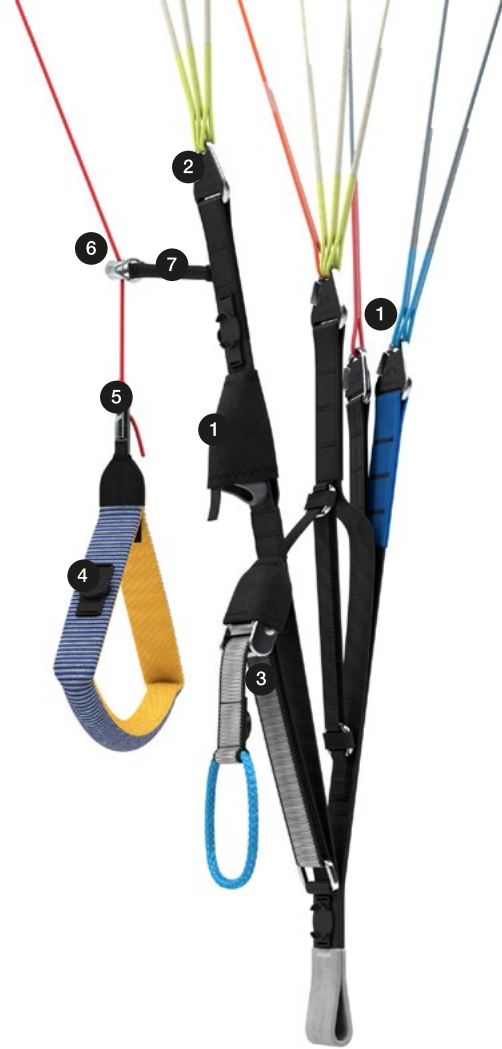


Plan de suspentage **ADVANCE** BIBETA⁶ 38 / 41



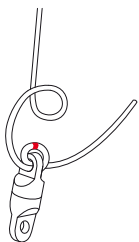
Élévateurs

1. Grandes oreilles avec taquet-coinceur "Vary-Grip-System"
2. Maillons rapides et clips
3. Trim avec boucle à griffe
4. Fixations magnétiques
5. Émérillon
6. Anneau de frein
7. Guide de commande de frein, réglable en hauteur



Noeud de chaise

Step 1



Step 2



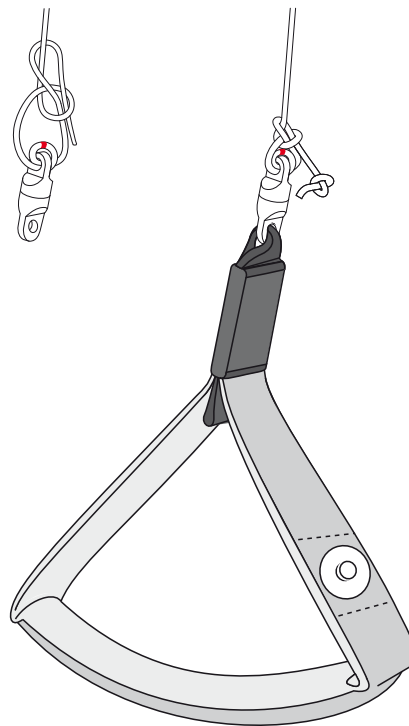
Step 3



Step 4



Step 5





ADVANCE

advance thun ag
uttigengstrasse 87
ch 3600 thun

fon +41 33 225 70 10
fax +41 33 225 70 11

www.advance.ch
info@advance.ch