



MANUEL D'UTILISATION - TAU DLS

Manuel du produit

Version 02.03.2026



CONTENU

1. Thank you for flying ADVANCE	1
2. Indications générales de sécurité	1
3. Limites	2
3.1. Exigence vers les pilotes	2
3.2. SIV	2
3.3. Sellettes adaptées	2
3.4. Plages de poids	3
3.5. Voler avec une aile mouillée	3
3.6. Surtension	4
3.7. Décollage au treuil	4
3.8. Vol acrobatique	4
3.9. Vol Tandem	4
3.10. Paramoteur	4
4. Mise en service de l'aile	4
4.1. Livraison	4
4.2. Réglage de base	5
4.3. Speedsystem	5
5. Comportement en vol	6
5.1. Décollage	6
5.2. Vol normal	8
5.3. Virages	8
5.4. Active Pitch Control / B-Handles	8
5.5. Fermetures	10
5.6. Descente rapide	12
5.7. Décrochage aérodynamique	14
5.8. Atterrissage	15
6. Plier & Ranger	16
6.1. Principes de base du pliage	16
6.2. Utiliser un TUBEBAG	16
7. Maintenance	17
7.1. Stockage	17
7.2. Maintenance	18
7.3. Contrôle de parapente	20
7.4. Réparations	21
7.5. Élimination	22



8. Service & Garantie	22
8.1. Centres de service	22
8.2. Support (site web)	22
8.3. Compte en ligne	22
8.4. Garantie	23
9. Données techniques	23
9.1. Données	23
9.2. Matériaux	23
9.3. Homologation	24
10. Appendix	24
10.1. Description	24
10.2. Instructions de montage poignée de frein	26



1. THANK YOU FOR FLYING ADVANCE

Nous te remercions vivement d'avoir choisi un produit ADVANCE de qualité avec une ingénierie suisse.

Manuel d'utilisation

Ce manuel d'utilisation est une partie importante de ton produit. Tu y trouveras les instructions pour la mise en service et l'utilisation dans la pratique ainsi que des indications importantes concernant la sécurité, l'entretien et la maintenance. Nous t'encourageons à lire attentivement ce document avant le premier vol. Les instructions vidéo, si elles existent, peuvent être consultées via des codes QR. Tu trouveras également toutes les informations sur notre site web dans la section "Téléchargement".

Section téléchargement

Enregistrement du produit

Enregistre ton nouveau produit ADVANCE en ligne dans ton compte MyADVANCE au plus tard 10 jours après l'achat pour obtenir une extension de garantie ou pour être informé rapidement par e-mail des mises à jour et des informations relatives à la sécurité de ton produit.

Enregistrer un produit

Notre histoire : l'esprit pionnier et la précision suisse

Permettre à nos idées de voler, voilà ce que nous faisons. Depuis plus de 30 ans, chez ADVANCE nous avons toujours placé les besoins et les souhaits de nos pilotes au premier plan. Avec la précision suisse, nous affinons modèle après modèle : la plus haute qualité et une fiabilité absolue sont prioritaires, tant en l'air que dans nos services. Ainsi, de pionniers nous sommes devenus des perfectionnistes, et un fournisseur global de premier plan dans le monde entier.

Questions et assistance

Tu peux t'adresser à tout moment à ton revendeur ADVANCE ou à notre équipe d'assistance, nous nous ferons un plaisir de t'aider. Écris un e-mail à support@advance.ch

Nous te souhaitons beaucoup d'expériences et de belles heures dans les airs avec ton nouveau produit !

2. INDICATIONS GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ



Pour pratiquer le vol en parapente, il est obligatoire d'avoir bénéficié d'une formation adaptée et de connaissances approfondies en la matière ainsi que des assurances et licences requises. Un pilote doit être en mesure d'évaluer correctement les conditions météorologiques avant le vol. Ses capacités doivent correspondre aux exigences de l'aile choisie. Par ailleurs, lorsqu'il pratique le parapente, le pilote est responsable du respect de la nature et de l'environnement.

- Warning** Le port d'un casque adapté, de chaussures et de vêtements appropriés, ainsi que l'emport d'un parachute de secours, est fortement recommandé. Avant chaque vol, tout l'équipement doit être vérifié pour détecter d'éventuels dommages et s'assurer de son aptitude au vol. De plus, un contrôle de départ complet doit être effectué avant chaque décollage.
- Warning** Chaque pilote porte l'entière responsabilité des risques encourus lors de la pratique du parapente, y compris en cas de blessure ou de décès. Ni le fabricant ni le vendeur d'une aile ne peuvent garantir la sécurité du pilote ni être tenus pour responsables en cas d'accident.
- Warning** Respecte les réglementations locales et conforme-toi à tout moment aux dispositions légales internationales et nationales !

3. LIMITES

3.1. Exigence vers les pilotes

La TAU DLS est une voile deux lignes se situant dans le segment supérieur de la catégorie EN-C, réservée exclusivement aux pilotes très expérimentés, orientés vers la performance, adeptes du vol de distance et de la compétition. Elle requiert plusieurs années d'expérience de vol, une pratique régulière avec au moins 100 heures de vol par an et une expérience approfondie sur au moins une voile de classe sport. La TAU DLS ne convient pas comme première voile de transition vers la classe C.

Les voiles de la classe High-C réagissent généralement de manière dynamique aux turbulences et aux erreurs de pilotage et exigent un style de vol actif, une technique de pilotage précise et des connaissances approfondies en matière de gestion des incidents. Seule une expérience appropriée permet d'exploiter en toute sécurité tout le potentiel de performance de la TAU DLS.

3.2. SIV

La TAU DLS est destinée uniquement aux pilotes expérimentés qui peuvent démontrer une expérience et des compétences supérieures à la moyenne en matière de formation à la sécurité. La TAU DLS n'est en aucun cas adapté à la première expérience d'un pilote en matière de formation à la sécurité. Des suspentes de pliage spéciales ont été utilisées pour la certification de la TAU DLS. Voir la section Suspentes de pliage. Sans ces suspentes de pliage, les fermetures asymétriques et les décrochages sont différents des directrices EN.

3.3. Sellettes adaptées

Les ailes ADVANCE sont compatibles avec toutes les sellettes ADVANCE, pour autant que le manuel du parapente ne mentionne pas explicitement le contraire. En principe, le / la / l' TAU DLS peut être piloté avec n'importe quelle sellette qui N'EST PAS équipée de croisillons rigides.

Lors des tests de certification, des sellettes présentant les caractéristiques suivantes ont été utilisées :

- Poids total en vol moins de 80 kg : distance mousqueton 40 ± 2 cm, hauteur 40 ± 1 cm



- Poids total en vol de 80 à 100 kg : distance mousqueton 44 ± 2 cm, hauteur 42 ± 1 cm
- Poids total en vol plus de 100 kg : distance mousqueton 48 ± 2 cm, hauteur 44 ± 1 cm

Warning

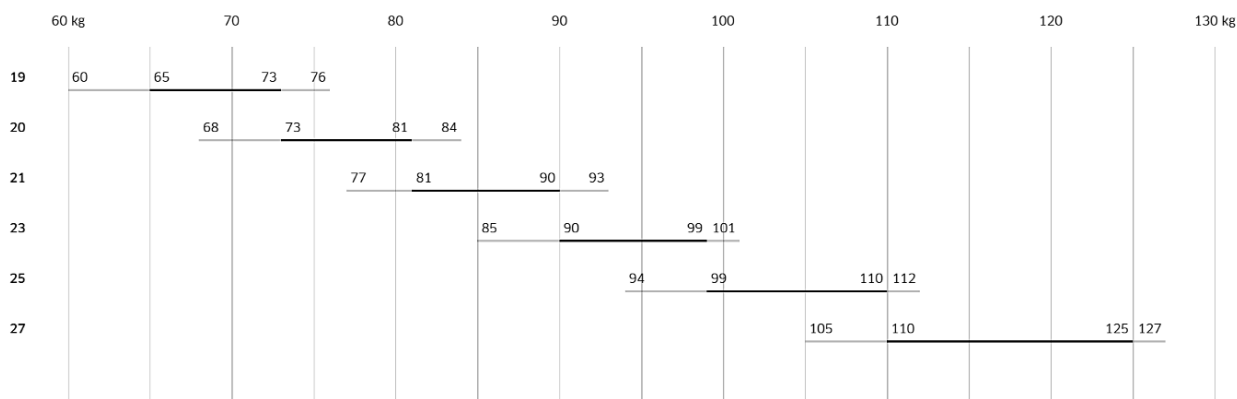
Une sellette et ses réglages (inclinaison du dos, distance entre les mousquetons, speed bag, etc.) peuvent influencer de manière significative le comportement en vol d'une aile.

3.4. Plages de poids

La TAU DLS a été homologuée en six tailles. Tu trouveras les plages de poids des différentes tailles dans le chapitre "Données techniques". Les poids indiqués correspondent au poids total au décollage. Cela comprend ton poids corporel, y compris les vêtements, ainsi que le poids de tout ton équipement (parapente, sellette, parachute de secours, instruments, etc.)

Seamless Weight Ranges

Les Seamless Weight Ranges de la TAU DLS permettent une continuité d'une taille à l'autre, de sorte que chaque pilote se trouve dans la plage de poids idéale. Ainsi, la TAU DLS fournit le rapport optimal entre vitesse de vol et taux de montée dans toutes les conditions de vol.

**3.5. Voler avec une aile mouillée**

En volant avec une aile mouillée, on court le risque d'un décrochage parachutal. Souvent, le décrochage parachutal est la conséquence d'une combinaison de plusieurs facteurs. D'une part, le poids d'une aile mouillée augmente. En raison du poids supérieur, l'angle d'incidence est plus grand, ce qui par principe conduit l'aile aux limites du décrochage parachutal. D'autre part, les gouttes d'eau sur l'aile ont un impact négatif sur la zone limite laminaire dans le secteur du bord d'attaque. Ainsi, le coefficient de portance maximum atteignable diminue sensiblement. Si, ajouté à cela, on pilote l'aile mouillée à la limite de poids inférieure, ceci entraîne en plus une légère augmentation de l'angle d'incidence ainsi qu'une vitesse de vol plus faible en raison d'une charge alaire réduite.

Afin de prévenir le danger de décrochage parachutal avec une aile mouillée, l'aile devrait être freinée le moins possible et il ne



faut en aucun cas faire les oreilles dans cette situation. Une autre mesure préventive consiste à accélérer légèrement (entre 25 et 40 %). Toutes ces mesures entraînent un angle d'incidence plus faible. Plus d'infos sous "Décrochage parachutal"

3.6. Surtension

Avec chaque produit il existe toujours un risque de surtension non prévue en vol, par exemple à cause des conditions de vol ou d'une turbulence. Dans des cas très rares cela peut entraîner un dommage du produit. Ce qui est particulièrement frustrant dans cette circonstance, c'est que généralement ni le fabricant ni le pilote ne peuvent en être tenus pour responsables. Les produits light ont tendance à être plus susceptibles de dommage en cas de surtension.

Info

En cas d'avarie, contacte ton revendeur, il te mettra en contact avec nous. Notre objectif est de t'aider à trouver la solution la plus adaptée à tes besoins. Cette solution est individuelle et s'appuie sur l'analyse de chaque cas particulier.

3.7. Décollage au treuil

La TAU DLS est adaptée au décollage au treuil. Au moment du départ, veille à ce que l'aile soit disposée au sol, par vent nul, en arrondi très prononcé ou en accent circonflexe, afin qu'elle se remplisse progressivement et d'abord par le centre.

Le décollage au treuil n'est autorisé que si :

- Le pilote bénéficie d'une formation au décollage au treuil (Allemagne seul/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.

3.8. Vol acrobatique

Lors du développement de la TAU DLS, l'accent a été mis essentiellement sur bonnes caractéristiques pour le vol de distance et la compétition.

À condition que le pilote ait un savoir-faire suffisant et qu'elles soient exécutées correctement, en particulier dans le domaine étendu de la plage de poids, la TAU DLS permet d'effectuer des manœuvres telles que les wing-overs, l'inversion et la spirale. L'aile a, comme d'habitude, été testée à une charge de 8 G, mais elle n'est pas particulièrement renforcée.

Il faut savoir que de telles manœuvres représentent une charge plus importante pour le matériel et peuvent considérablement réduire la longévité de l'aile. Un contrôle régulier de ton aile est donc indispensable. Il est également essentiel de respecter la législation de chaque pays.

3.9. Vol Tandem

La TAU DLS n'est pas homologuée pour le vol tandem.

3.10. Paramoteur

La TAU DLS n'est pas homologuée pour le vol motorisé.

4. MISE EN SERVICE DE L'AILE

4.1. 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. Cet article confirme que tout défaut de ce produit qui pourrait être attribué à un vice de fabrication est couvert par la garantie ADVANCE. Enregistre ton nouveau produit ADVANCE dans ton compte MyADVANCE au plus tard 10 jours après l'achat afin de bénéficier de la garantie étendue ADVANCE. Plus d'infos sous "Garantie".

4.1.1. Contenu de la livraison

Chaque TAU DLS est livrée avec un TUBEBAG, un kit de réparation, un mini-windsock et le livret « Getting started ».



4.2. Réglage de base

A la livraison, le calage d'origine de la TAU DLS 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 par son propriétaire, comme par exemple la modification de la longueur des suspentes ou la fixation d'autres élévateurs ou maillons d'attache, entraîne la perte du certificat d'homologation de l'aile.

Warning Ne modifie pas le parapente - il perdrait son homologation.

Réglage des commandes de frein

Nous avons réglé la longueur des commandes pour un maniement optimal, tel qu'il est fixé par nos pilotes de test. La garde des commandes te garantit d'avoir un bord de fuite non freiné pendant le décollage, ainsi qu'en vol accéléré à fond et en utilisant les poignées des B.

Warning Les suspentes de frein peuvent se raccourcir après un certain temps.

Info Nous recommandons d'attacher les commandes de frein avec un nœud de chaise.

4.3. Speedsystem



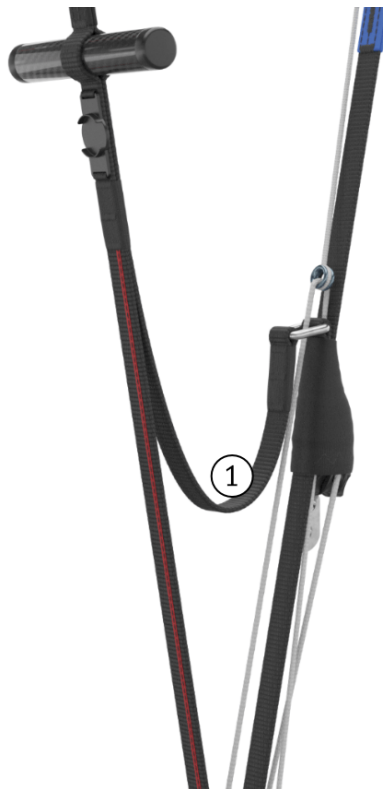
Règle la longueur de tes cordes d'accélérateur de façon à pouvoir utiliser la course entière.

Warning

L'accélérateur est idéalement réglé lorsque tu peux utiliser toute l'amplitude d'accélération de l'aile. Veille absolument à ce que l'accélérateur ne soit pas réglé trop court afin que ton aile ne soit pas déjà accélérée en vol normal!

Speed limiter

La TAU DLS est équipée d'un limiteur de vitesse (1) obligatoire pour les compétitions, qui limite la course maximale possible de l'accélérateur.



5. COMPORTEMENT EN VOL

Nous te conseillons d'effectuer les premiers vols avec ta nouvelle aile dans des conditions calmes. Quelques exercices de gonflage sur un terrain dégagé renforceront ta confiance à l'égard du maniement de la TAU DLS.

5.1. Décollage

Le comportement au décollage de la TAU DLS est très homogène et simple, qu'on gonfle face ou dos à l'aile. Cependant, selon la situation du décollage, une intervention active peut être nécessaire. L'aile se gonfle rapidement et monte uniformément sans à-coup.

Le décollage de la TAU DLS se fait en utilisant les élevateurs A. La voilure se gonfle par le milieu de manière régulière et monte de façon exceptionnellement droite et avec peu d'effort.

Comme la TAU DLS monte très facilement, il est très important d'adapter ton impulsion aux conditions extérieures et au site de



décollage. Donc :

- Par vent fort et/ou quand la pente est abrupte, la TAU DLS ne nécessite que peu ou presque pas d'impulsion.
- Par vent nul et/ou quand la pente est douce, il faut une impulsion adaptée.

5.1.1. Accrocher les élévateurs

Les élévateurs de ton parapente sont équipés du système "Easy Connect", compatible avec les sellettes ADVANCE, qui t'aide à les accrocher. Des deux côtés au dos, les élévateurs disposent d'une marque de couleur (une suspente cousue) : dans la direction de vol, le rouge indique la gauche et le bleu la droite. Tant que la suspente de couleur cousue sur l'élévateur se trouve face à toi et s'étend librement vers le haut, tu es assuré que l'élévateur n'est pas torsadé de 180°.

Ainsi, le « Easy Connect System » t'aide aussi à attacher les élévateurs quand tu es face à l'aile. Cela peut être particulièrement utile lors d'un gonflage face à l'aile par vent fort.



Manuel video: <https://www.youtube.com/embed/rQcNyx2FHTU>

5.1.2. Préparation décollage

Effectue les vérifications suivantes avant chaque décollage :

1. Sellette et casque fermés, parachute de secours OK ?
2. Suspentes démêlées ?
3. Voilure ouverte ?
4. Vitesse et direction du vent contrôlées ?
5. Espace aérien et champ de vision libres ?

Hint

Positionne ton aile correctement avant de décoller. Pour cela, tire sur les commandes de frein lorsque tu démêles les suspentes, afin que ces dernières soient toutes également tendues. L'aile est alors idéalement courbée.

Warning

Avant chaque vol, vérifie que la poignée de secours est dans la position prévue et que les câbles de la poignée de secours sont bien en place.

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

Même par vent faible, l'TAU DLS ne nécessite qu'une impulsion légère au décollage. 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.

Info

Au moment du départ, veille à ce que l'aile soit disposée au sol, par vent nul, en arrondi très prononcé ou en accent circonflexe.

5.1.4. Décollage par vent fort (gonflage face à l'aile)



Il est particulièrement recommandé d'effectuer un gonflage face à l'aile par vent assez fort. Lors de la phase de gonflage, il faut suffisamment avancer vers l'aile. En cas de vent très fort, une commande de frein peut être nécessaire pour arrêter la calotte au-dessus de ta tête. Le retournement et le décollage avec la TAU DLS sont simples.

Hint

Jouer avec le parapente sur un terrain plat par vent modéré permet de développer ses sensations sous l'aile. Tu apprends ainsi à connaître exactement les caractéristiques de la TAU DLS et peux expérimenter le décollage, le décrochage, l'abattée et les fermetures en toute sécurité au sol. La règle d'or de l'équipe d'essai ADVANCE, c'est : une heure de maniement au sol équivaut à dix grands vols. Attention : le maniement au sol contribue aussi à l'usure de l'aile.

5.2. Vol normal

Dans des conditions aérologiques calmes, on obtient la meilleure finesse lorsque les commandes de l'TAU DLS sont totalement relâchées. En freinant légèrement, on obtient le taux de chute minimum. Par vent de face ou vent arrière, on peut améliorer la finesse de l'aile en utilisant le système d'accélération de manière adéquate.

Malgré la grande stabilité de l'aile, nous conseillons un style de vol actif lorsque les conditions sont turbulentes. On peut ainsi presque toujours éviter les fermetures. Il faut veiller à ne pas voler moins vite que la vitesse minimum de l'aile et éviter les réactions excessives sur les commandes.

5.3. Virages

Le débattement utile des commandes de la TAU DLS est court et précis. Dès qu'on a dépassé la garde, l'aile réagit de manière très directe et progressive aux actions croissantes sur les freins. Déplacer le poids de son corps permet de bien accompagner le pilotage. En agissant sur les commandes, on peut à tout moment augmenter, stabiliser ou réduire l'inclinaison.

La TAU DLS entre en thermique avec allant. Comme le tangage est faible et ne nécessite que très peu de correction, son taux d'ascension et donc ses performances sont nettement améliorés. Lors de vols thermiques, choisis l'inclinaison souhaitée et le rayon correspondant et essaie de faire tourner l'aile dans cette position de façon uniforme. La commande à l'extérieur du virage permet de stabiliser l'extrémité de l'aile et, en particulier, de contrôler la vitesse de rotation autour de l'axe vertical. Lorsqu'on freine plus la plume extérieure, l'aile ralentit et perd ses bonnes propriétés de pilotage.

Warning

Afin de conserver la bonne manœuvrabilité de ta TAU DLS en thermique, veille à toujours voler avec suffisamment de vitesse. Relâche donc suffisamment le frein extérieur.

Info

Si une commande de frein casse, la TAU DLS peut encore être pilotée en utilisant les poignées sur les élévateurs des B (B-Handles).

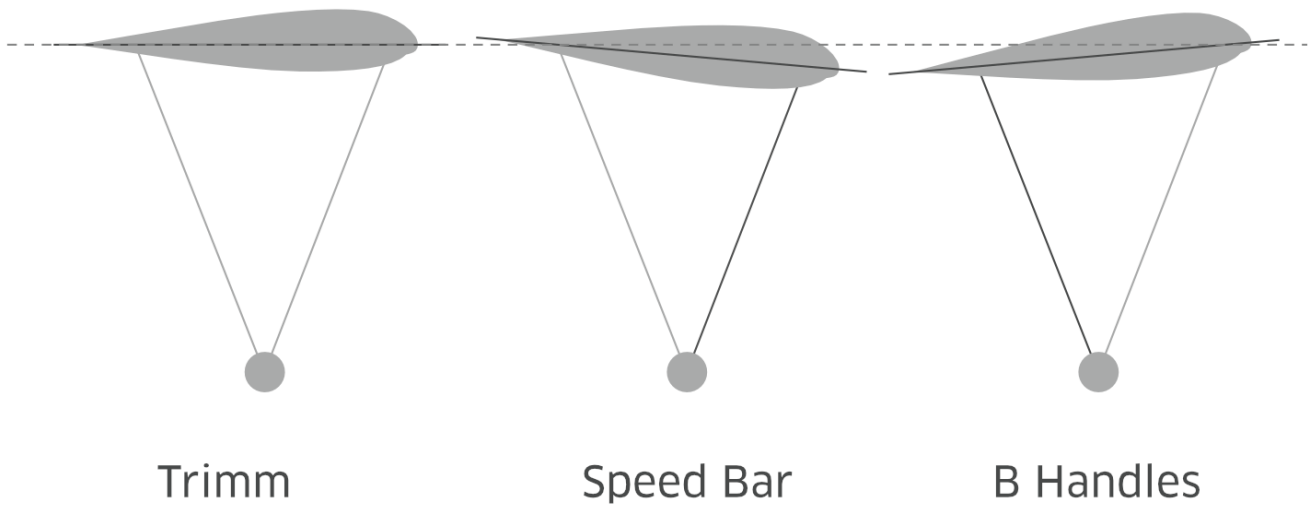
5.4. Active Pitch Control / B-Handles

Exploiter la perf en vol

Une gestion active de l'angle d'incidence améliore de façon massive ta performance en plané et ta vitesse moyenne. Bien que l'TAU DLS soit très stable en tangage, tu n'en dois pas moins la piloter de façon active, que ce soit en vol accéléré ou non. La méthode la plus efficace pour ce faire est le contrôle par les poignées des B.

Warning

En air très turbulent, relâche l'accélérateur et les poignées des B et reviens à un contrôle conventionnel actif aux freins.



Utiliser les poignées des B

Les poignées des B (1) te permettent d'effectuer des changements de direction et des corrections du tangage en vol accéléré et non accéléré. Lors de la saisie des poignées des B, fais attention à ce que les freins ne soient pas enroulés autour de tes mains et effectue les mouvements de commande de manière dosée.

Warning Ne tire pas trop brusquement sur les poignées B, tu risques de décrocher.

Warning Ne freine pas l'TAU DLS à pleine accélération par les freins. (risque de fermeture).

Info Pour un pilotage efficace et intuitif des poignées B, il faut beaucoup d'entraînement et d'expérience dans la pratique.

□



□

5.5. Fermetures

5.5.1. Fermeture asymétrique

Avec un style de vol actif, les fermetures peuvent être presque entièrement évitées en conditions de vol normales. L'aile donne un feedback très précis et permet donc d'anticiper les fermetures et de réagir immédiatement. Si tu n'anticipes pas une fermeture, l'aile se ferme sans surprise et latéralement depuis l'extérieur vers le centre. Si l'aile subit néanmoins une fermeture asymétrique à vitesse normale, elle réagit, lors d'une fermeture de plus de 50 %, en tournant légèrement, ce qui se laisse facilement contrer 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, l'aile réagit de manière plus impulsive à cause des forces plus importantes quand la vitesse est plus élevée. En vol totalement accéléré, après une fermeture latérale, elle vire de manière plus dynamique et nécessite une réaction rapide de ta part. Si, après une fermeture, la réouverture de l'aile est temporisée, tu peux la faciliter en tirant rapidement et à fond le frein du côté de la fermeture. Ensuite, il faut que tu relâches tout de suite et complètement les freins et que tu laisses l'aile reprendre de la vitesse. En revanche, tu ne dois donner que des impulsions mesurées du côté encore ouvert, afin d'éviter un décrochage de l'aile. Ce côté génère encore suffisamment de portance pour permettre à l'aile de se stabiliser.



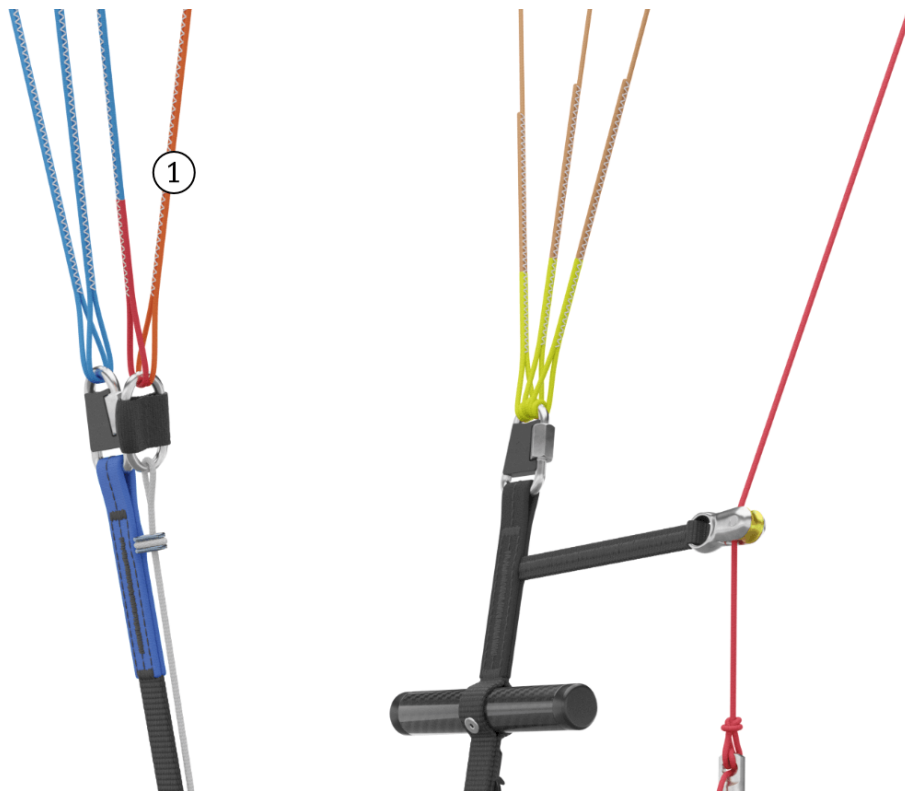
Des wing-overs mal maîtrisés peuvent occasionner un enroulement des plumes de l'aile et provoquer une cravate, ce qui peut induire une forte rotation, l'aile se mettant à tourner à cause d'une trop grande traînée. Il faut alors empêcher une prise de vitesse en virage trop importante par une action mesurée sur le frein opposé, puis défaire la cravate à l'aide de la suspente orange du stabilo (1). On peut également accélérer l'ouverture en « pompant » sur les commandes. Pour ce faire, on tire à 75 % puis on relâche immédiatement la commande concernée en deux secondes maximum.

Warning

Les voiles à 2 lignes ne sont pas conçues pour provoquer des fermetures manuelles sans lignes de pliage.

Warning

Si tu veux simuler une fermeture accélérée lors d'un stage SIV, commence par des fermetures en vol normal puis peu accéléré.



5.5.2. Fermeture symétrique (fermeture frontale)



Suite à la fermeture spontanée ou provoquée du bord d'attaque via les élévateurs A, il y a décrochage aérodynamique au niveau du profil, et l'aile bascule vers l'arrière. Avec un temps de retard, l'effet pendulaire ramène le pilote. Sans agir sur les commandes, attends que l'aile soit à nouveau au-dessus de toi et qu'elle reprenne d'elle-même de la vitesse. Suite à d'importantes fermetures, il est possible qu'au moment de la réouverture, les extrémités de l'aile ne soient pas encore entièrement ouvertes. La réouverture ne doit être provoquée que par des actions modérées sur les commandes, sans quoi on court le risque d'un décrochage aérodynamique complet.

Warning

Quand tu provoques ou simules une fermeture frontale, il est absolument impératif que tu te saisisse de TOUS les élévateurs A et que tu les tires tous ensemble.

Warning

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 se rouvre pas automatiquement. Aide la réouverture par une courte impulsion, en tirant les freins à 75 % pendant une seconde avant de les relâcher immédiatement puis de contrôler l'abattée aux freins.

5.6. Descente rapide

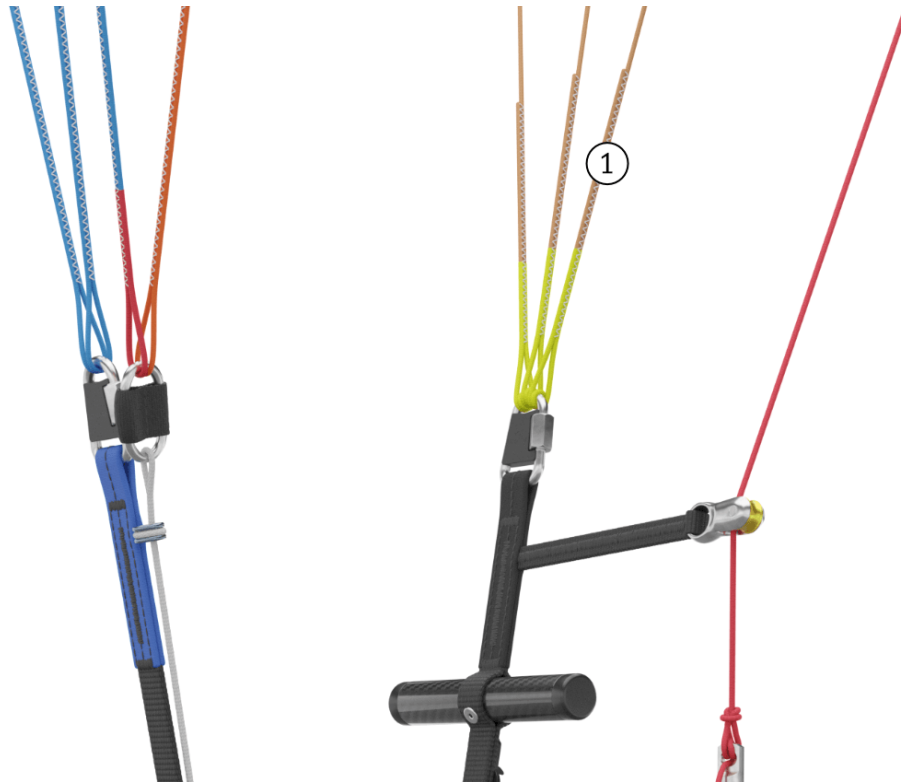
Pour effectuer une descente rapide efficace et selon la situation, l'équipe des pilotes d'essai ADVANCE te conseille de faire soit les oreilles, soit une spirale engagée.

Hint

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.

5.6.1. Fermetures symétriques des bouts d'aile (oreilles)

Pour une descente rapide et efficace, nous recommandons la méthode B3. Pour initier la manoeuvre, saisis la suspente B3 extérieure (1) des deux élévateurs le plus haut possible. Tire-les vers le bas simultanément, rapidement et fermement ! Les extrémités des ailes se "replient" ainsi vers l'arrière et restent dans cette position. En actionnant l'accélérateur, on peut également augmenter le taux de chute. Selon la situation, le pilote peut diriger son aile à l'aide du poids du corps. Pour les ouvrir à nouveau, il suffit de relâcher la suspente B3 (1). Tu peux accélérer l'ouverture des oreilles en tirant légèrement sur les freins (pomper). Ouvre ainsi une oreille après l'autre.□



Info Nous recommandons la méthode B3.

Warning N'effectue pas de spirale engagée ou de changement de direction brusque lorsque tu as fait les oreilles. L'augmentation de la charge sur un nombre restreint de suspentes peut endommager le matériel.

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

Hint Si tu veux perdre rapidement de l'altitude tout en sortant d'une zone dangereuse, nous te conseillons la méthode suivante : faire les oreilles et agir sur l'aile à l'aide de l'accélérateur et en fonction des conditions.

5.6.2. Spirale engagée

Pour un confort de vol optimal lors de cette manœuvre, nous te conseillons une position assise neutre sans déplacement actif de poids et un réglage de la sangle ventrale avec une distance d'environ 45 cm entre les maillons. Cela correspond environ à la largeur des épaules.

Engage la spirale en agissant progressivement sur une commande. 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 de l'aile s'effectue en deux phases principales : elle commence par tourner à plat avant de réduire le rayon du virage et d'accentuer son inclinaison. Dans la deuxième phase, elle plonge dans la spirale, c'est-à-dire qu'elle bascule sur le nez en prenant de la vitesse. Afin d'éviter une spirale engagée neutre, il faut, pendant la manœuvre et à partir d'une position neutre dans la sellette, céder à la force centrifuge.



Pour sortir de la spirale, tu dois relâcher progressivement la commande de frein intérieure au virage. Le poids du corps est également légèrement déplacé vers l'extérieur du virage. Lorsque la spirale provoque une perte d'altitude importante et une grande vitesse de rotation, il est indispensable de relâcher progressivement 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 !

- Warning** La TAU DLS achève la spirale engagée de manière autonome seulement si la position assise est neutre. En cas de spirale avec un taux de chute très important, soit plus de 14 m/s, il faut absolument sortir de la spirale en agissant activement sur le frein extérieur et en déplaçant le poids du corps vers l'extérieur du virage.
- Warning** Lorsque tu déplaces activement le poids de ton corps à l'intérieur du virage, la vitesse augmente. Cela peut entraîner ou accélérer une rotation stable. Dans ce cas, il faut sortir de la spirale en freinant activement du côté opposé tout en déplaçant le poids du corps vers l'extérieur.
- Warning** La TAU DLS est certifiée pour les sellettes de type GH (sans croisillons rigides). Les sellettes de type GX (avec croisillons actifs) ou celles qui ont un point d'attache très bas peuvent modifier radicalement le comportement de l'aile en spirale.
- Warning** N'effectue pas de spirale engagée ou de changement de direction brusque lorsque tu as fait les oreilles. L'augmentation de la charge sur un nombre restreint de suspentes peut endommager le matériel.
- Warning** En sortant d'une spirale engagée, il se peut que le pilote traverse les turbulences qu'il a lui-même générées. Vole activement afin d'éviter une éventuelle fermeture.

5.6.3. Décrochage aux B

Le décrochage aux B ne peut pas être piloté en raison de sa construction (2 lignes) ! Pour une descente rapide, utilisez une descente aux B3 ou une spirale engagée comme décrit ci-dessus.

5.7. Décrochage aérodynamique

5.7.1. Décrochage aérodynamique unilatéral (vrille)

Lorsque tu recentres des virages serrés, la TAU DLS t'indique nettement un risque de décrochage par une pression sur les commandes qui augmente nettement. Si l'aile devait tout de même décrocher, tu ressens ensuite un relâchement marqué de la pression aux commandes sur le côté intérieur du virage. Dans cette situation, la commande doit être immédiatement et complètement relâchée afin que la TAU DLS puisse repasser en vol normal de manière autonome.

Si tu décroches totalement ton aile, elle passe en vrille ou rotation négative. TAU DLS réagit alors de manière dynamique, mais reste encore tout à fait gérable même pour un pilote peu expérimenté. Selon la configuration de ton aile au moment où elle reprend de la vitesse, il se peut néanmoins qu'elle réagisse brusquement (abattée avec un grand risque de fermeture). Au moment de l'abattée, l'aile peut être stabilisée en agissant sciemment sur les commandes de frein. Elle reprend alors sa configuration de vol normal sans autre fermeture.

- Hint** D'une manière générale, en configuration de vol incontrôlée et plus particulièrement en cas de décrochage asymétrique, tu dois immédiatement relâcher les deux commandes de frein.

5.7.2. Décrochage



La TAU DLS convertit très tôt les impulsions sur les commandes mais dispose néanmoins d'une très grande amplitude, avec une pression très importante au niveau du point de décrochage. Cela signifie que le pilote dispose d'une marge de sécurité importante.

L'amorce d'un décrochage est effectuée en tirant symétriquement et progressivement les deux commandes. La vitesse de l'aile diminue, le vent et les bruits du vent s'atténuent.

Lorsque la vitesse minimale est atteinte, l'aile passe d'abord brièvement en phase parachutale. En continuant à agir sur les commandes, on obtient finalement le décrochage complet et l'aile bascule vers l'arrière. Même si la TAU DLS a une grande tendance à continuer d'elle-même à voler, elle peut néanmoins être maintenue sans problème en décrochage complet. Pour effectuer un décrochage complet, il est conseillé d'enrouler les commandes de freins sur un demi tour.

Pour sortir du décrochage, l'aile doit être pré-remplie. Pour cela, il faut d'abord relâcher les freins lentement et de manière symétrique, avant de les relâcher complètement après cette phase de pré-remplissage. La TAU DLS repart alors relativement doucement et sans abattée excessive.

Hint

D'une manière générale, en cas de configuration de vol incontrôlée, tu dois relever totalement les deux commandes et contrôler précisément une éventuelle abattée.

5.7.3. Phase parachutale

On n'a pas pu constater de phase parachutale stable, que ce soit en agissant sur les commandes de freins ou en sortant lentement d'un décrochage aux B.

En cas de pluie ou quand la voilure est mouillée, la TAU DLS est, comme toutes les ailes, plus sujette au parachutage. Si ton aile mouillée entre en phase parachutale, tu dois en sortir en agissant uniquement sur l'accélérateur. Voir aussi le chapitre « Voler avec une aile mouillée ».

5.8. Atterrissage

Effectue toujours une volte d'atterrissage propre avec une finale bien marquée. Ne commence à freiner progressivement l'aile qu'à la fin de l'approche finale afin d'obtenir une trajectoire plus plate, avant d'enfoncer complètement les commandes et d'annuler totalement la vitesse de l'aile.

Warning

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

Warning

Lorsque tu freines pour te poser, tu réduis la vitesse de l'aile et augmente son taux de chute. En revanche, elle est alors beaucoup moins manœuvrable.

Warning

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.

Info

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.

Info

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.



6. PLIER & RANGER

6.1. Principes de base du pliage

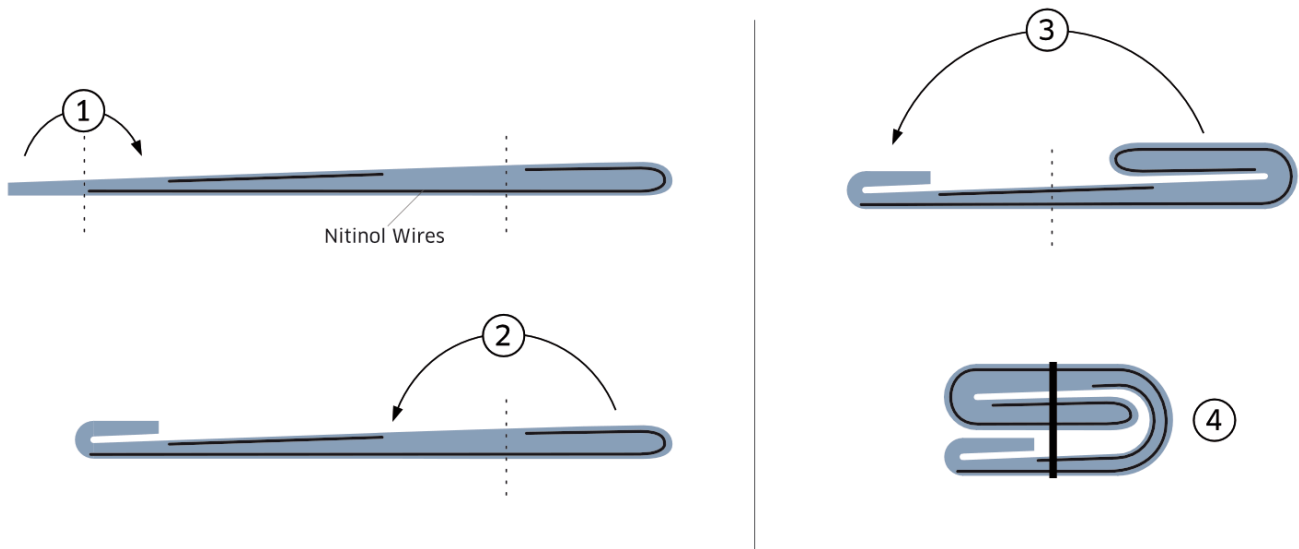
Un pliage et un rangement soigneux sont déterminants pour assurer une longue durée de vie à ton TAU DLS et pour garantir que les renforts structurels restent longtemps dans le meilleur état possible.

- Warning** Lors du pliage, la voile ne doit pas être traînée inutilement sur le sol ou soumise à d'autres contraintes mécaniques.
- Warning** Les nez du profil avec les tiges en nylon ou nitinol doivent toujours être posés les uns sur les autres et, si possible, ne pas être déformés lors du pliage.
- Info** Pour se repérer lors du pliage, le centre des ailes ADVANCE est également marqué d'une étiquette-logo sur le bord de fuite.

Pour optimiser la vitesse de pliage, la manipulation et le rangement soigneux de ta voile, nous te conseillons de suivre généralement les conseils ci-dessous.

6.2. Utiliser un TUBEBAG

La TAU DLS est livrée avec un TUBEBAG en standard. Le rangement dans un TUBEBAG est simple, protège le matériel et réduit les contraintes mécaniques sur le bord d'attaque. Tu évites ainsi de frotter inutilement le tissu sur le sol. Le stockage de l'aile dans le TUBEBAG, qui permet de conserver sa forme, contribue également à sa longévité.



Info

Le parapente doit être plié selon le guide de pliage indiqué. La vidéo ci-jointe montre la technique de base pour plier le parapente à l'aide du TUBEBAG. Avec la TAU DLS, cependant, le pliage final doit être effectué selon le guide indiqué.

Hint

A la maison, ouvre la bande de compression et stocke ta voile dans le TUBEBAG déplié.



Videoanleitung TUBEBAG: <https://www.youtube.com/embed/fuQAvfX450?si=sSPRTdv5S6929k8W>

7. MAINTENANCE

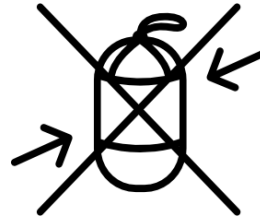
7.1. Stockage



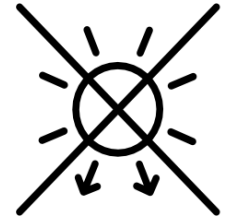
NE JAMAIS
RANGER MOUILLÉ



AÉRER OU
STOCKER OUVERT



NE PAS STOCKER
COMPRIMÉ



NE JAMAIS
LAISSER ÉTALÉ
AU SOLEIL

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.

Hint Garde toujours ton aile non comprimée dans un endroit sec à l'abri de la lumière.

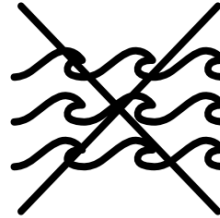
Hint Faire sécher complètement l'aile mouillée ou humide à l'intérieur, à température ambiante, ou à l'extérieur, à l'ombre.

7.2. Maintenance

7.2.1. Nettoyage



NE PAS
NETTOYER AVEC
DES SOLVANTS



ÉVITER L'EAU
DE MER

Chaque frottement ou traînage accélère le vieillissement de ton parapente. Le textile en nylon enduit de PU possède une propriété anti-salissures.

En cas de salissures importantes (boue, taches d'herbe, de graisse, de résine, de bouse de vache, traces de moisissure, ou autres), nettoie le tissu exclusivement avec un chiffon doux et humide. Laisse ensuite bien sécher ton parapente avant de le ranger.

En cas de résidus de colle, utilise de préférence du talc pour bébé.

Hint Nettoyer l'aile uniquement avec de l'eau douce, en aucun cas à l'aide de solvants.

Hint Rincer abondamment à l'eau douce une aile qui est entrée en contact avec de l'eau salée.



7.2.2. Inspection visuelle

Comme tout aéronef volant, chaque aile doit être régulièrement inspectée par son pilote afin que tout dommage à la voilure, aux points d'ancrage, aux suspentes, aux élévateurs, etc. puisse être rapidement détecté et réparé. Voir le chapitre Réparations. Particulièrement après un atterrissage dans un arbre, ou lorsque l'aile a été traînée au sol, il est impératif de l'inspecter visuellement et en détail pour vérifier qu'elle n'a pas été endommagée, avant de voler à nouveau.

7.2.3. Suspentes de frein

Vrilles et torsions

Chaque fois qu'un pilote enroule une suspente principale de frein (tour de main), celle-ci est vrillée. Les émerillons métalliques insérés entre la poignée et la suspente de frein peuvent réduire cette torsion dans une certaine mesure, mais seulement partiellement, et le vol avec des tours de main favorise un vrillage permanent des suspentes de frein. Certaines ailes légères ADVANCE ne sont pas équipées d'émerillons métalliques. Vérifie régulièrement que tes suspentes de frein ne sont pas vrillées et dévrille-les de manière à ce qu'elles se tendent naturellement lorsqu'elles sont déchargées.

Warning

Dans des cas extrêmes, une suspente de frein avec plusieurs tours peut se raccourcir de plusieurs centimètres en vol, ce qui affecte le comportement de décrochage de l'aile.

Hint

Notre équipe de développement te recommande de dévriller activement tes suspentes de frein régulièrement en vol.

Dommages

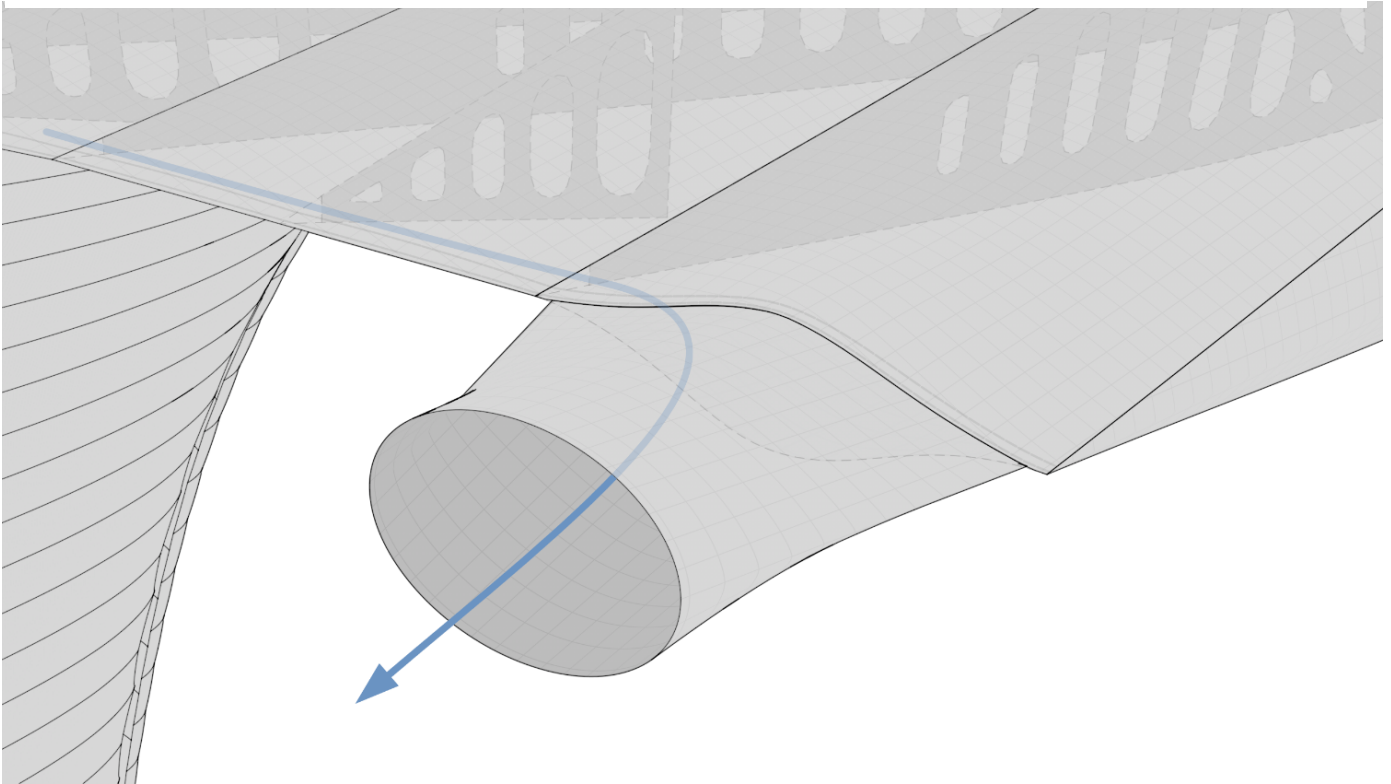
Une suspente de frein endommagée, qui se manifeste par une abrasion ou une ouverture de la gaine, doit être remplacée immédiatement, en même temps que son homologue de l'autre côté. Les suspentes de frein de tous les produits ADVANCE sont standardisées et peuvent être commandées comme pièces de rechange. Les instructions pour la fixation des suspentes de frein se trouvent dans l'annexe sous la rubrique "nœuds de chaise".

Hint

Si une suspente de frein présente des dommages répétés au même endroit, il convient de vérifier si la poulie ou l'anneau à de guidage ne présente pas d'aspérités.

7.2.4. Enlever de la saleté

La TAU DLS dispose désormais d'un canal d'évacuation continu de la saleté qui traverse toutes les cellules au niveau du bord de fuite. Les corps étrangers qui s'y accumulent - poussière, sable ou encore neige fondue - peuvent être évacués si nécessaire. Il suffit alors d'ouvrir un velcro au niveau du stabilo et de sortir le dispositif d'évacuation. La saleté peut être extraite de manière active au sol ou de manière passive au cours du vol. Une fois le nettoyage effectué, le dispositif d'évacuation peut être rangé.



7.2.5. Zones d'usure

Guides de l'accélérateur sur les élévateurs

Si l'aile est fréquemment pilotée en accélérant, les suspentes de l'accélérateur des élévateurs peuvent présenter des signes d'usure au niveau de leurs poulies - effilochage ou frottement. Dans ce cas, les suspentes doivent être remplacées par un revendeur spécialisé. Cette intervention peut également être effectuée lors d'un contrôle périodique.

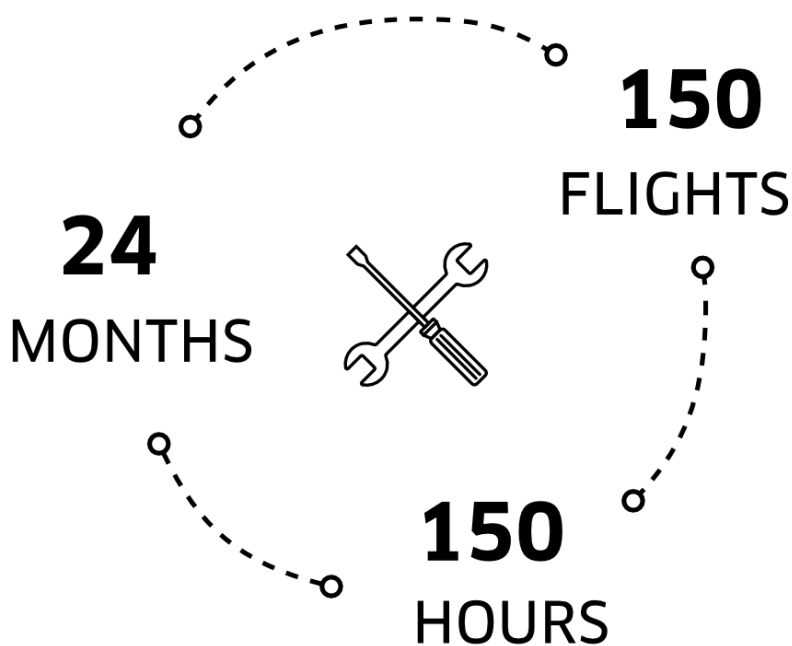
Bloquage des maillons rapides des élévateurs (triangles en plastique)

Des clips en plastique de remplacement pour les maillons de liaison des suspentes aux élévateurs peuvent être commandés en tant que pièces de rechange et facilement installés par l'utilisateur.

7.3. Contrôle de parapente

Tu dois faire contrôler ta TAU DLS tous les mois - ou plus tôt si tu as plus de vols ou plus de heures de vols - auprès d'un centre de contrôle ADVANCE agréé.

Lors d'un contrôle périodique, on vérifie avec le plus grand soin l'état de tous les matériaux selon des directives sévères. On évalue également l'état général de l'aile qui est consigné dans un procès-verbal de test. Si ces recommandations ne sont pas respectées, la garantie ADVANCE étendue pour des produits enregistrés ne s'applique pas.



7.3.1. Tours de suspentes

La TAU DLS est livrées d'origine avec des tours de suspentes supplémentaires sur les maillons rapides de l'élève-B. Ceux-ci peuvent être utilisés par des ateliers professionnels de contrôle pour réajuster le parapente lors d'un contrôle de calage.

7.4. Réparations

Réparations en général

Un parapente est une surface de portance de construction complexe. Les coutures et les suspentes ont été fabriquées avec une grande précision. En règle générale par conséquent, une personne non autorisée ne devrait jamais réaliser de réparations de parapente. Seuls le fabricant ou une entreprise de service après-vente autorisée doivent procéder au remplacement des pièces par des pièces identiques, ou remonter des cellules entières.

Les petites réparations sont à considérer comme des exceptions à ce principe général. Il peut s'agir par exemple de réparer des petites déchirures ou des petits trous avec du tissu auto-adhésif Ripstop, ou de remplacer des suspentes. Dans chacun de ces cas de réparation ou de changement de suspente, le parapente doit être étendu bien à plat sur le sol avant le vol suivant, pour être contrôlé visuellement.

Ton parapente est livré avec un kit de réparation comprenant du tissu Ripstop auto-adhésif. Pour les autres pièces de rechange comme les suspentes, les mousquetons, les attaches souples ou les élévateurs, tu peux t'adresser à ton revendeur ADVANCE, à un service après-vente (Service Center agréé) ADVANCE ou directement auprès d'ADVANCE. Tu trouveras toutes les adresses utiles sur le site www.advance.swiss.

Réparation de la calotte

Pour les déchirures de moins de 3 cm de long, et les très petits trous qui n'affectent pas une couture, tu peux réparer avec du tissu auto-adhésif Ripstop fourni avec ton kit de réparation. Assure-toi bien que la pièce de tissu est découpée en forme de rond ou d'ovale, et est assez grande pour recouvrir largement l'endroit endommagé. La pièce symétrique de Ripstop adhésif



que tu places à l'intérieur de l'endroit réparé doit être d'une taille différente.

Réparations des suspentes

Toute suspente endommagée doit être changée : ce principe ne souffre aucune exception. La solution la plus simple est de t'adresser à un service après-vente agréé (ADVANCE Service Center) ou à ton revendeur ADVANCE. Tu peux également commander la suspente spécifique à remplacer directement auprès d'ADVANCE ou de ton revendeur ADVANCE et procéder toi-même au remplacement. Tu trouveras toutes les adresses sur notre site : www.advance.swiss. Dans la rubrique « Service » du site www.advance.swiss se trouvent toutes les informations détaillées te permettant d'identifier précisément la suspente, de façon à te permettre de la commander, puis de la fixer correctement sur ton aile.

Que faire si le bord d'attaque est endommagé ?

Si, contre toute attente, un leading edge wire se casse ou si la couture d'un tel wire se déchire, l'aile doit être amenée à un centre de service ADVANCE. Le Wire y sera alors remplacé de manière professionnelle. Pour garantir une longue durée de vie à ton aile, il est également important de ne pas la laisser tomber sur le bord d'attaque lors de l'atterrissage, ou de ne le faire que rarement. L'augmentation de la pression pourrait, comme pour tous les parapentes, déchirer les parois des cellules. De plus, le tissu souffre de l'abrasion accrue.

7.5. 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 tu estimes que ton équipement est arrivé en fin de vie, retire toutes les pièces métalliques (recyclage) et élimine les matériaux restants dans les installations prévues.

8. SERVICE & GARANTIE

8.1. Centres de service

ADVANCE exploite deux centres de service propres 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 les 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.swiss.

8.2. Support (site web)

Sur www.advance.swiss, tu trouveras des informations détaillées sur ADVANCE et nos produits, ainsi que les informations de contact où tu peux t'adresser en cas de questions.

Tu as également la possibilité d'enregistrer ton produit en ligne jusqu'à 10 jours après l'achat afin de bénéficier pleinement de la garantie ADVANCE. Tu peux également :

- Te tenir au courant des nouvelles informations relatives à la sécurité des produits ADVANCE.
- Télécharger un formulaire de demande de contrôle auprès d'ADVANCE en format PDF, afin de pouvoir envoyer ton produit.
- Trouver une réponse à une question brûlante dans la rubrique FAQ (Foire aux questions).
- T'abonner à la newsletter d'ADVANCE afin d'être informé régulièrement par e-mail des nouveautés et des produits.

8.3. Compte en ligne



Crée un compte MyADVANCE sur www.advance.swiss/garantie et enregistre ton produit directement en ligne après l'achat.

Sur ton compte MyADVANCE tu trouveras tous les documents relatifs à ton produit au format PDF, comme le manuel, d'autres informations, des mises-à-jour de sécurité et bien plus encore. Tu pourras également y voir des pièces de rechange pour ton produit et y poser directement des questions à notre équipe support.

8.4. Garantie

Dans le cadre de la garantie ADVANCE nous sommes contraints de corriger tout défaut éventuel de nos produits qui serait imputable à des défauts de fabrication. Pour qu'un recours à la garantie soit valide, tu dois informer ADVANCE immédiatement après la découverte d'un défaut et nous envoyer le produit défectueux pour qu'il soit contrôlé. C'est ensuite au fabricant de décider comment remédier à tout défaut de fabrication (réparation, remplacement de pièce ou échange du produit). En principe l'exigence légale de garantie de ton pays est valable. Si tu enregistres ton nouveau produit dans les 10 jours suivant la date d'achat en ligne, tu bénéficieras d'une prolongation de garantie de 12 mois.

La durée de la garantie et les intervalles entre les contrôles commencent à la date du premier vol qui figure sur l'affichette de certificat du type de produit. Si aucune date n'y figure, c'est la date de l'envoi du produit au revendeur par ADVANCE qui s'applique. Autrement, la garantie ADVANCE ne couvre aucune autre réclamation. En particulier, aucune garantie n'est accordée pour un dommage résultant d'une utilisation négligente ou incorrecte du produit (par ex. maintenance insuffisante ou stockage inadéquat, surcharge, exposition à des températures extrêmes, etc.). La même disposition s'applique pour des dommages résultant d'un accident ou d'une usure normale.

9. DONNÉES TECHNIQUES

9.1. Données

TAU DLS		19	20	21	23	25	27
Surface à plat	m2	19.10	20.10	21.50	22.80	24.30	26.55
Surface projetée	m2	16.30	17.15	18.35	19.46	20.74	22.66
Poids de décollage	kg	60-76	68-84	77-93	85-101	94-112	105-127
Plage de poids idéale	kg	65-73	73-81	81-90	90-99	99-110	110-125
Poids de l'aile	kg	4.00	4.20	4.40	4.60	5.00	5.40
Envergure	m	11.15	11.43	11.83	12.18	12.57	13.14
Envergure projetée	m	8.97	9.20	9.52	9.80	10.12	10.58
Allongement		6.5	6.5	6.5	6.5	6.5	6.5
Allongement projeté		4.94	4.94	4.94	4.94	4.94	4.94
Corde maximum	m	2.18	2.23	2.31	2.38	2.45	2.56
Cellules		73	73	73	73	73	73
Homologation		EN/LTF C	EN/LTF C	EN/LTF C	EN/LTF C	EN/LTF C	EN/LTF C

9.2. Matériaux

Les matériaux utilisés pour la construction de la TAU DLS 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
Extrados	Skytex 32 universal
Intrados	DOKDO-10DSF-HD25
Filet	Skytex 32 universal
Profils suspendés	Skytex 32 hard finish, Skytex 27 hard finish
Profils non suspendés	Skytex 27 hard finish
Diagonales	Skytex 40 hard finish, Skytex 32 hard finish, Skytex 27 hard finish
Bandeau de tension	Skytex 40 hard finish
Suspentes principales	A-8001-470, 340, 230, 190, 135, 130, 050
Gallerie	A-8001-280, -190, -130, -090, -070, -050, -040, -035
Stabilo	PPSLS 125
Freins	A-8001-190, -050, -040, -035
Commandes	A-8001-190, A-7850-240
Elevateurs	PES/Technora 12mm
Maillons	MR Delta 3.5mm / S12

9.3. Homologation

9.3.1. Catégorie

La TAU DLS est homologuée EN/LTF C. Les rapports de tests peuvent être téléchargés sur www.advance.swiss.

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.

9.3.2. Lignes de pliage

La TAU DLS a été certifiée avec l'utilisation de lignes de pliage. Sans ces lignes de pliage, les fermetures et les décrochages ne se comportent pas ou ne se rétablissent pas selon les tests EN.

Au niveau de la voilure, les lignes de pliage sont fixées à des boucles supplémentaires à l'extrémité arrière de l'entrée d'air. À l'extrémité inférieure, l'élevateur des lignes de pliage est attaché au

mousqueton principal de la sellette.

Les lignes de pliage sont disponibles en option et doivent être ajoutées à l'aile avant de provoquer une fermeture. Les lignes de pliage seront livrées avec un manuel d'instruction et un manuel supplémentaire expliquant comment les installer correctement. Veuillez contacter votre revendeur ADVANCE si vous avez des questions concernant l'utilisation des lignes de pliage.

9.3.3. Engins volants légers

La TAU DLS appartient à la catégorie des « engins volants légers » avec une masse à vide de moins de 120 kg.

10. APPENDIX

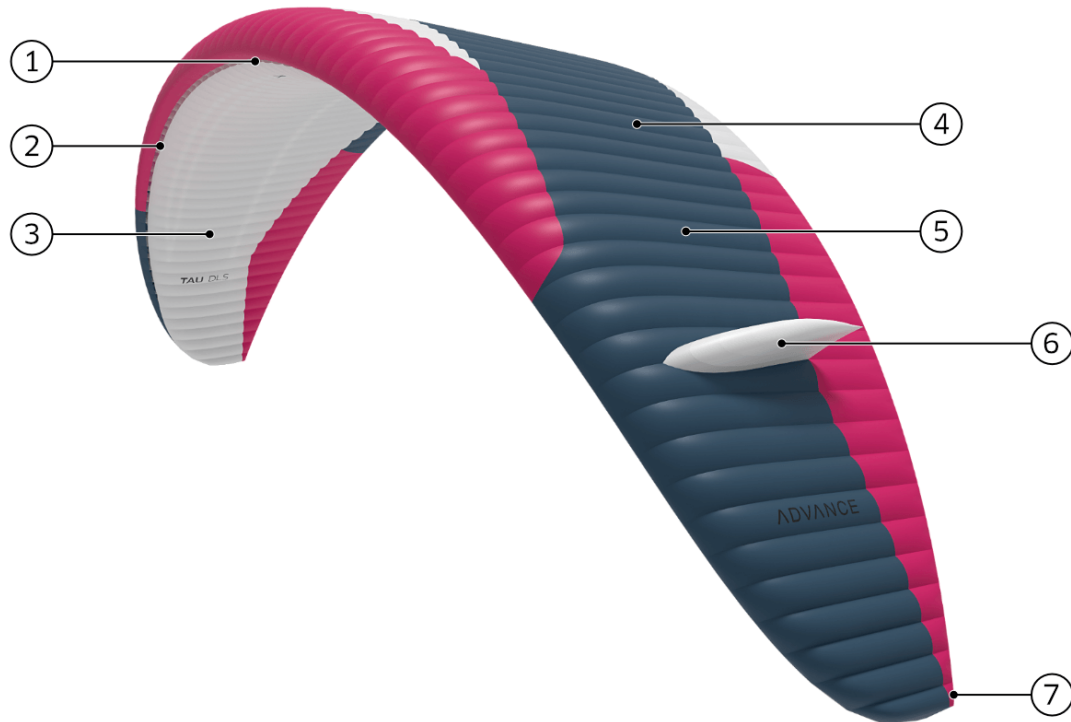
10.1. Description

10.1.1. Aile

24 / 27

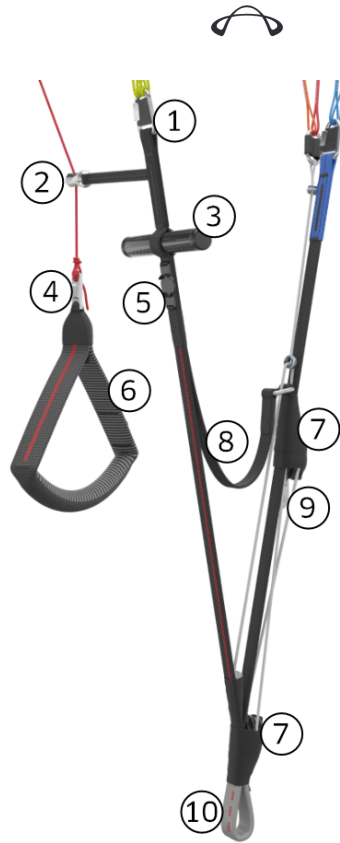


1. Plaque signalétique
2. Ouvertures du bord d'attack
3. Intrados
4. Extrados
5. Cellules
6. Winglet
7. Ouvertures de vidage



10.1.2. Élévateurs

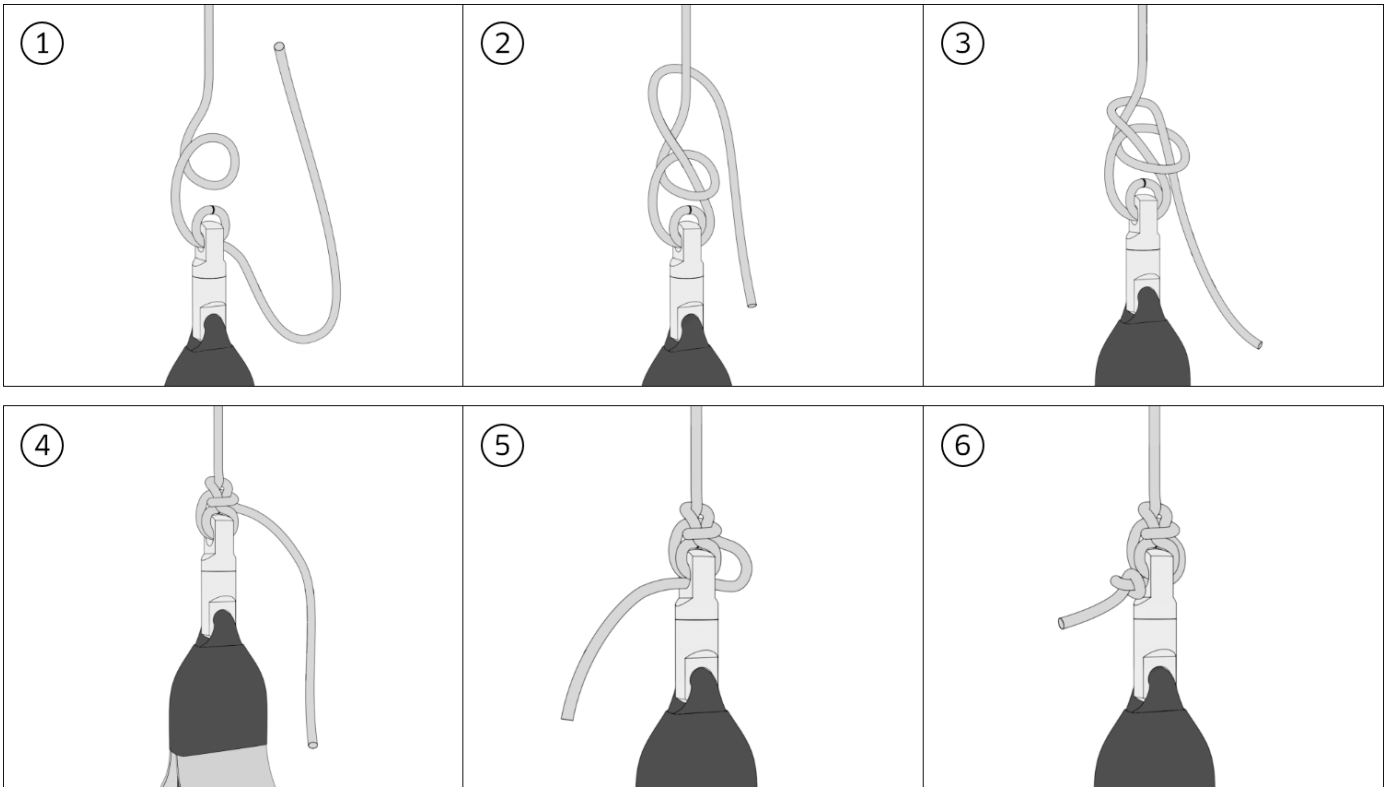
1. Maillon et clip
2. Poulie de frein
3. B-Handle
4. Emerillon
5. Fixation magnétique
6. Poignée de frein avec fixation magnétique
7. Poulie de renvoi accélérateur
8. Speed limiter
9. Crocs fendus
10. Easy-Connect-System



10.1.3. Plan du suspentage

Plan de suspentage TAU DLS

10.2. Instructions de montage poignée de frein



Manuel video Palstek: <https://www.youtube.com/embed/GTCOW2CivOk>