

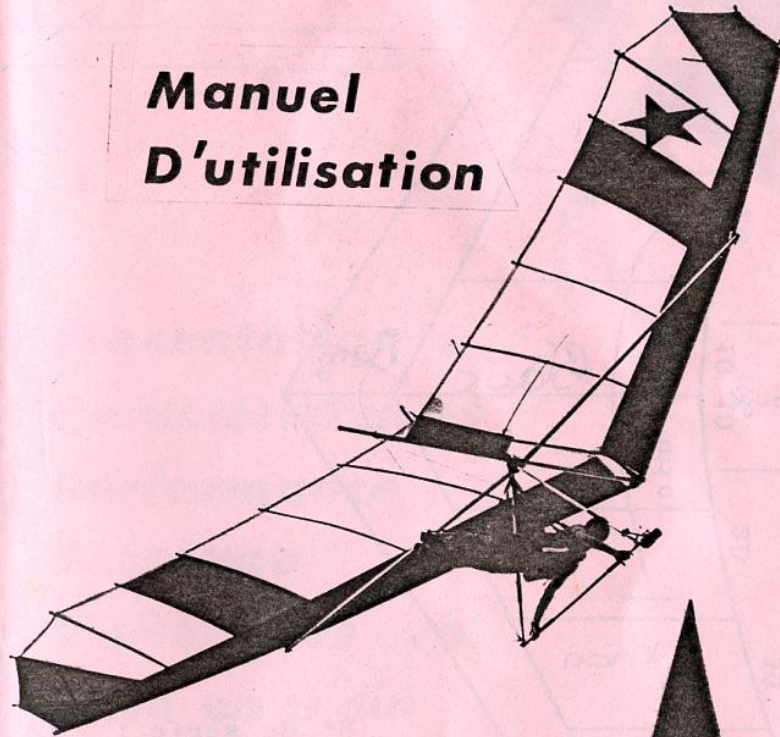
Votre représentant

**AQUILON**

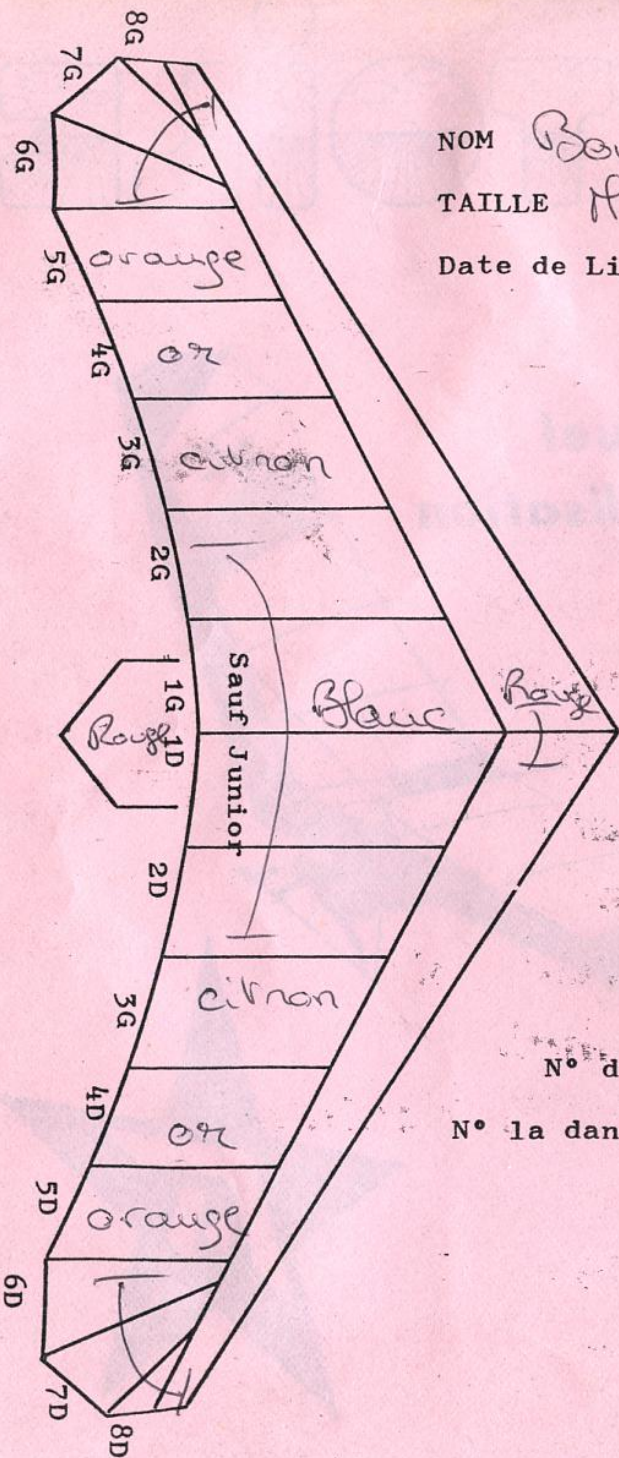
66, rue du Buisset. 69600 Oullins. Tél. (7) 850.31.91

L'ÉTOILE

**Manuel  
D'utilisation**

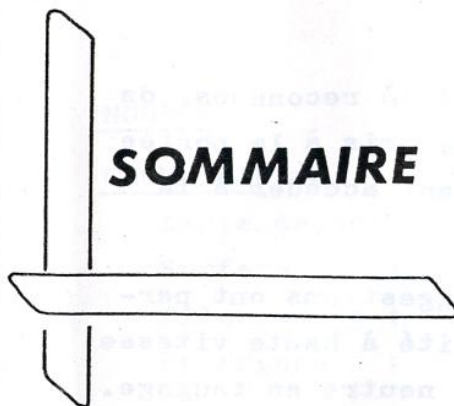






NOM Bouffou  
 TAILLE Médium 7  
 Date de Livraison 02

N° de série : 57  
 N° la dans série :



# SOMMAIRE



- Présentation**
- Caractéristiques**
- Performance**
- Montage**
- Visite près - vol**
- Prise en main**
- Conseils d'utilisation**
- Réglage**
- Démontage**
- Utilisation**



## Présentation

Réunissant les qualités, déjà reconnues, de L'★ 80, le modèle 81 s'est mis à la portée de tous les pilotes désirant accéder à la haute performance.

Toutes vos remarques et suggestions ont permis d'améliorer la stabilité à haute vitesse et le dosage du rappel au neutre en tangage. Une meilleure voile, des cordes de rappel en câble inox, complètent une finition reconnue comme exceptionnelle sur le marché :

- liseret de bord de fuite, rapporté
- tissu Polyant de haute résistance
- tubes et câbles certifiés aviation
- manchon antidérapant sur le trapèze  
( caractéristique des ★ )
- revêtement anti-corrosion rilsan  
sur les pièces métalliques
- voile largement renforcée.

L'★ a de ce fait, une excellente résistance au temps, ce qui accroît sa fiabilité.

## Caractéristiques

<u>MODELE</u>	:	15	17	19	21
<u>GEOMETRIE</u>					
Angle de nez:		115°	115°	115°	117°
Surface	:	15,80	17,75	19,20	22,50
Allongement	:	5,10	5,10	5,00	5,20
Envergure	:	9,00	9,55	9,90	10,85
<u>MONTAGE</u>					
		parapluie articulé, coulissant sur la quille			
Lg replié	:	5,35	5,65	5,85	6,30
sur option	:	3,70	3,90	4,00	4,40
<u>VOILE</u>	:	polyant 170 ou windmaster 180			
<u>LATTES</u>	:	souples à flexibilité évoluée			
<u>POIDS</u>					
Pilote	:	50/70	65/85	+85	120/1
Aile	:	24	25	26	32
<u>OPTIONS</u>					
		choix des couleurs, pliable, renforts et accessoires moteur et tracté			
<u>FABRICATION</u>	:	structure aluminium certifiée aéronautique norme AIR 9050			
<u>BOULONNERIE</u>	:	traitée 8.8. Zinguée Bichromat			
<u>CABLES</u>	:	Hte résistance, inox 18/12			

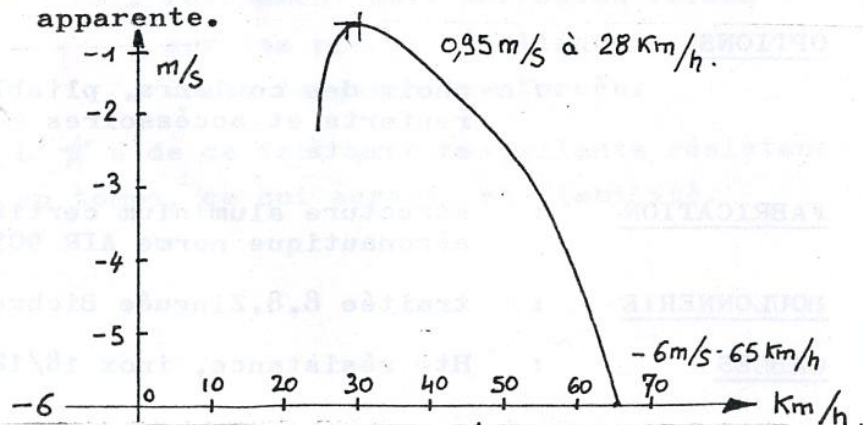


## Performances

Le taux de chute correspond, malgré la maniabilité de l'aile, à celui des ailes de la 3ème génération à transversale intégrée. Ceci s'explique très bien par un travail de conception et de voilerie, donnant à L'★ le plus faible rapport d'effilement de sa catégorie.

Les lattes souples évolutives, permettent à la cambrure du profil, de se rapprocher très près du bord d'attaque donnant un taux de chute  $\approx 0,95$  m/s à 28 km/h.

A vitesse plus élevée, le profil a la possibilité de s'aplatir, abaissant son maître couple et sa traînée, autorisant ainsi des vitesses maxi de 65 km, exceptionnelles pour une aile simple, à transversale apparente.



Courbe relevée sous une ★ médium, chargée à 78 kg. Noter les bonnes performances à vitesse moyenne.

# Montage



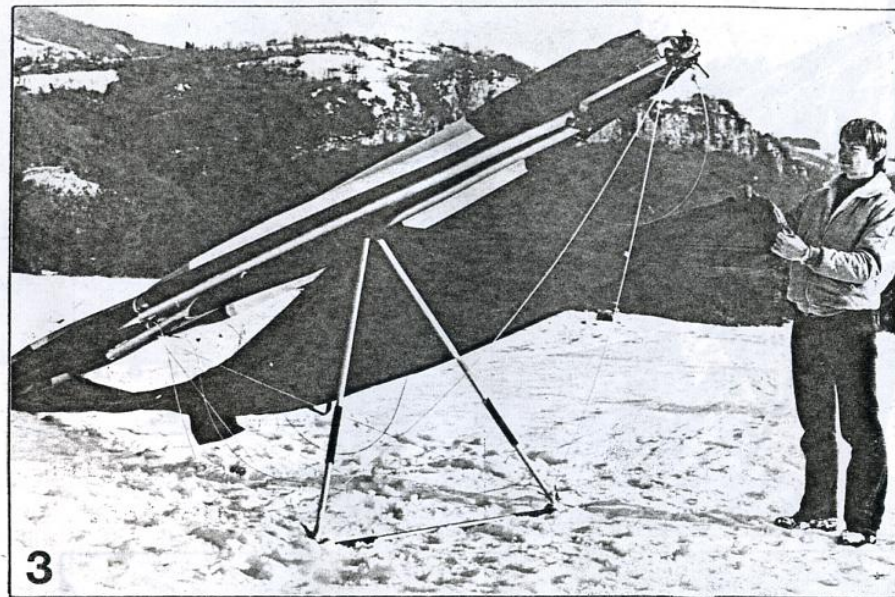
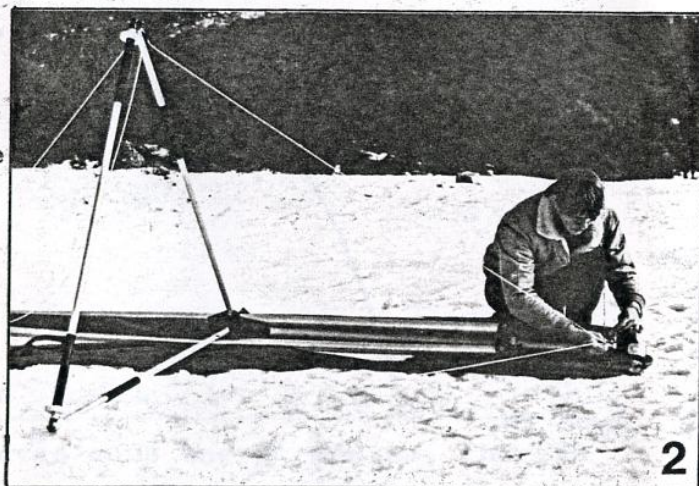


8

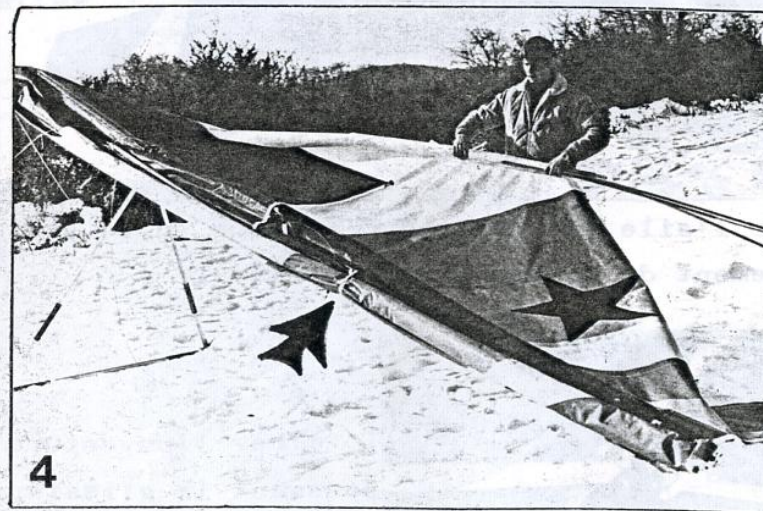


- 1** Poser l'aile au sol.  
Ouvrir la fermeture à  
glissière.  
Retirer les sangles de  
pliage indiquées.

- 2**  
Monter le trapèze  
et les cables  
inférieurs avant



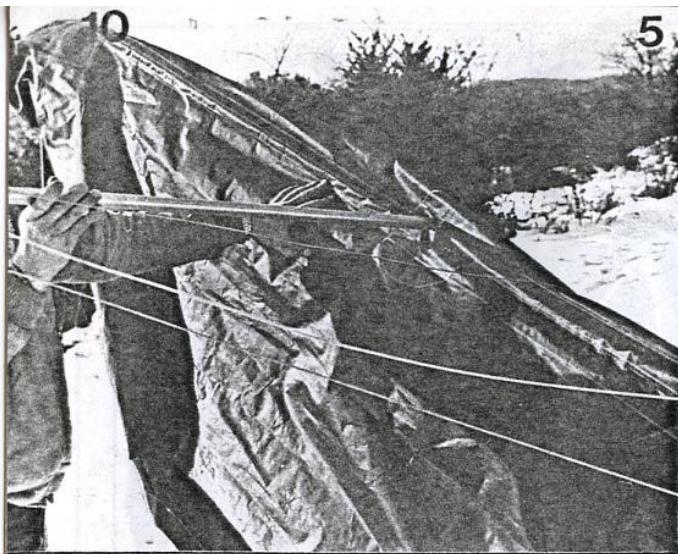
- 3** Mettre l'aile sur son trapèze  
Ecarter les deux bords d'attaque pour libérer  
les coussins de protection. Retirer la housse.



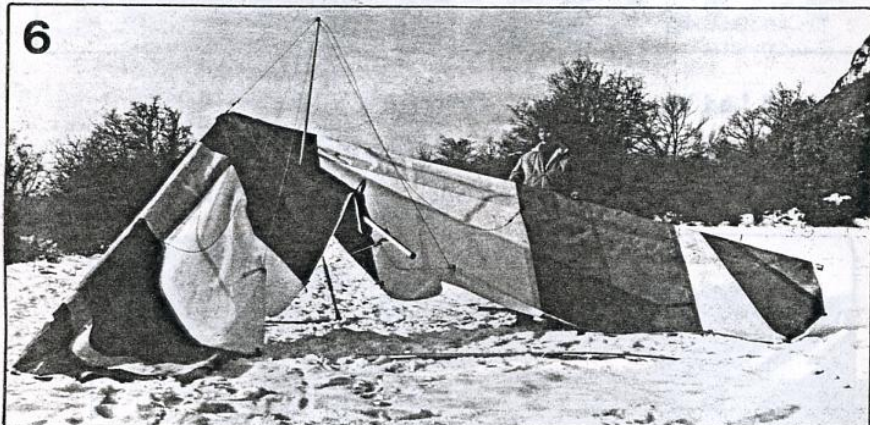
- 4** Dérouler les demi-voiles en enlevant les deux  
dernières sangles de pliage.

9

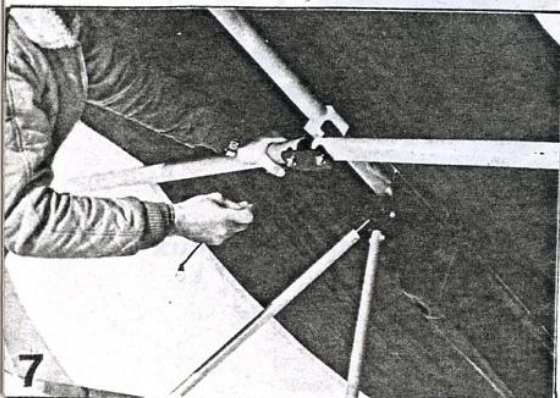




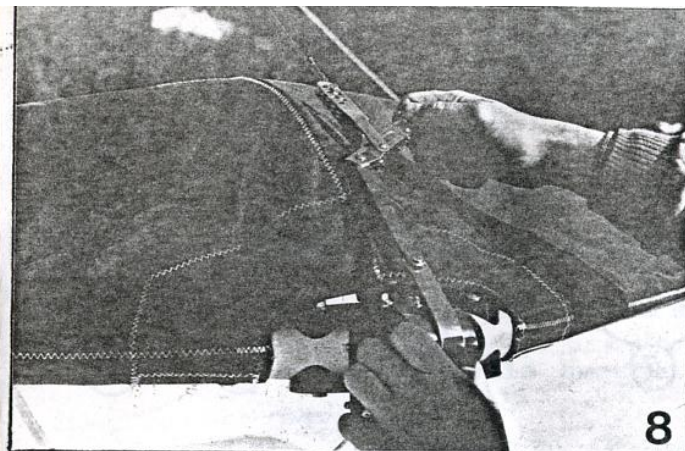
**5**  
Positionner le mât horizontalement sur son embase, puis le monter à la verticale.



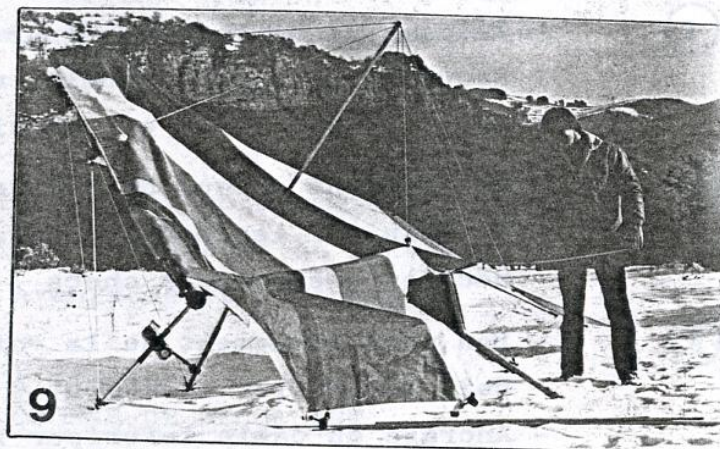
**6**  
Ouvrir l'aile par un bord d'attaque en le soulevant légèrement du côté que l'on déplace.



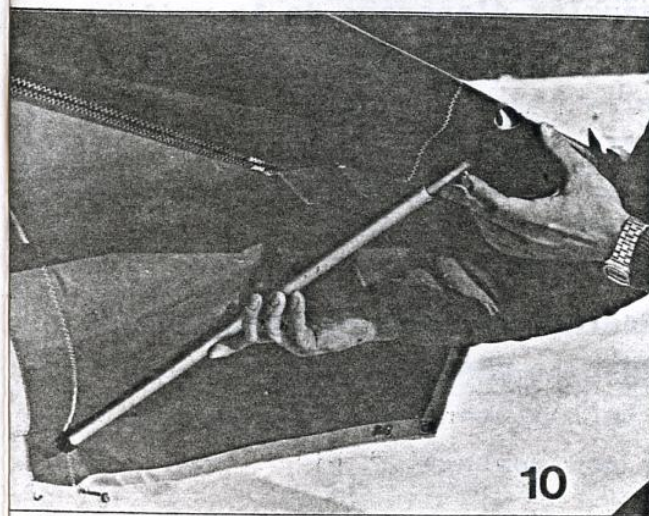
**7**  
Terminer l'ouverture en poussant la glissière de parapluie, puis verrouiller en position avec la broche à bille.



**8**  
Etarquer le câble supérieur, puis vérifier la position de la latte de nez.



**9**  
Finir le montage par les lattes

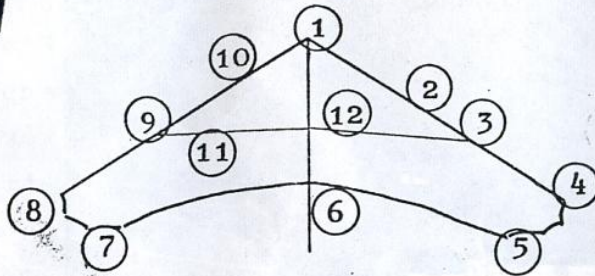


**10**  
et les tips.



# 12 Visite

## prés - vol



### VERIFIER

- ① - Tendeur de hauban supérieur étarqué  
- Sécurité de broche à bille en place  
- Latte de nez libre en position
- ② - En tournant autour de l'aile, glisser la main sur les bords d'attaque, pour y déceler d'éventuels chocs
- ③ - Bon positionnement de la voile qui doit se gonfler librement  
- Ancrage du câble inférieur latéral
- ④ - Etat des sangles d'ancrage de la voile  
- Liberté de la bille de la baguette de calage
- ⑤ - Bouchons de lattes
- ⑥ - Sangles de dérive  
- Ancrage des cables  
- Symétrie de la voile sur la structure, comme repère, le mât doit se situer au centre de la lumière effectuée dans la voile pour son passage



- ⑦ - Identique aux n° 5
- ⑧ ⑨ ⑩ - Identiques aux n° 4,3,2
- ⑪ - Les deux 1/2 transversales
- ⑫ - Sécurité de la broche à bille du parapluie  
- Etat de la sangle d'accrochage  
- Cables partant du trapèze, bien ordonnancés

Le tour de l'aile est accompagné d'un coup d'oeil critique sur l'état de la voile ( accros éventuels et coutures )

### AVANT VOTRE COURSE DE DECOLLAGE

Vérifier l'ordonnancement de vos sangles de harnais

Soulever votre aile le plus haut possible pour s'assurer d'être accroché

( c'est élémentaire mais pas évident ! )

TOUTE ANOMALIE NEGLIGEE PEUT AVOIR LES CONSEQUENCES

" QUI N'ARRIVENT QU'AUX AUTRES "



La position d'équilibre de L'★, au repos, est étudiée pour coïncider avec l'incidence de décollage. Aucun effort n'est donc nécessaire pour maintenir l'aile en position de départ.

L'★, en raison de sa faible charge alaire, "porte" dès le premier pas. Aucune difficulté dans le décollage.

En vol, un pilote non habitué à une aile sensible peut être enclin à imposer à l'appareil une série de patits lacets, vite stabilisés, même par un débutant. Le premier vol vous permettra déjà d'apprécier cette maniabilité.

La facilité d'évolution, évoquée par les utilisateurs, réside dans l'absence d'inertie dans le changement de direction. Les seuls efforts à fournir sont donc faibles et brefs, donnant la possibilité de voler de longues heures sans fatigue excessive.

La faible vitesse de décollage permet, de la même manière, des atterrissages de précision.

L'★ est aisé à poser. Une légère prise de vitesse avant l'arrondi final est toujours conseillée pour un maximum de sécurité.

## Conseils d'utilisation

### TRANSPORT

- Eviter le ballant sur le toit de la voiture. Une échelle ou une barre arrière, sont deux procédés efficaces.

### STOCKER

- Il faut, si possible, garder l'aile à l'abri des intempéries à l'ombre de préférence.

### VERIFICATION

- Changer tous les pièces douteuses.

### PRECAUTIONS

- En bord de mer, ne jamais monter votre appareil dans le sable, ni le démonter.
- Tout contact avec l'eau de mer nécessite un rinçage à l'eau douce.
- Un démontage complet de l'aile, par une personne qualifiée, est utile :
  - tous les ans, en utilisation hebdomadaire
  - après tout contact brutal avec votre planète !



## Réglages

Votre aile vous est livrée, réglée. Outre les ridoirs de tension de cables, qui doivent restés souples, la voile est ancrée à la dérive et en bout de bord d'attaque, par des sangles.

La précision de fabrication des voiles, autorise la symétrie des réglages en bout d'aile. Toute nécessité d'un réglage dissymétrique implique la dépose des deux bords d'attaque, pour en vérifier leur rectitude. L'un deux faussé, expliquerait la variation de ces réglages.

La modification de centrage, s'effectue en déplacent la patte inox fixée au-dessus de la quille.

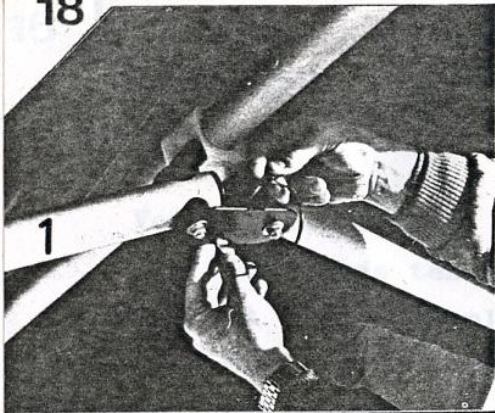
Toute modification ou vérification de réglage, doit impérativement être vérifiée par une personne qualifiée.

## Pliage



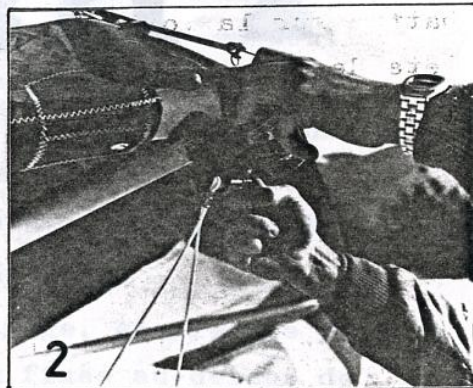


18

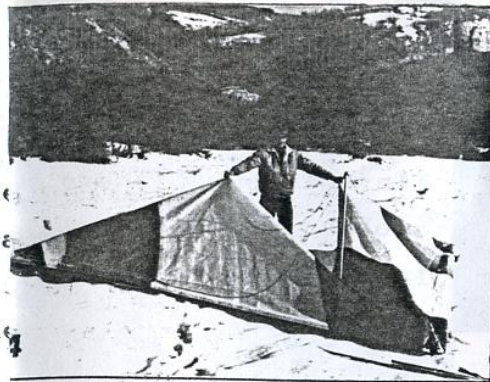
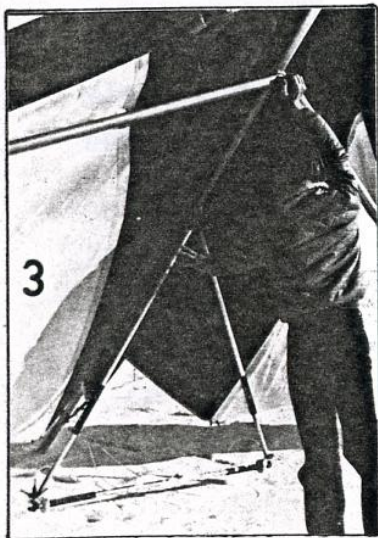


Retirer tips et lattes en deux paquets distincts. Déverrouiller la glissière de parapluie; l'aile se repliera automatiquement. Laisser la broche à bille sur la flasque inférieure du parapluie.

Abaisser le nez de l'appareil. Détendre le hauban supérieur longitudinal. Retirer la broche à bille de nez puis la remettre en place pour ne pas la perdre.



Basculer l'aile, trapèze plié vers l'arrière.



Déboîter le mât et le rabattre sur la voile. (tête de mât, vers l'avant de l'aile.)

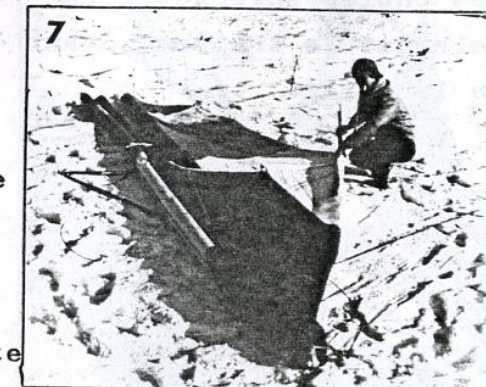


Positionner les lattes sur la voile repliée. Rouler la voile en exerçant une légère traction vers l'arrière. Laisser toujours dépasser quelques lattes pour éviter les plis sur le bord de fuite.

19  
Replier complètement la structure en soulevant la voile au niveau des cables de rappel, pour éviter le frottement au sol des bords d'attaques.

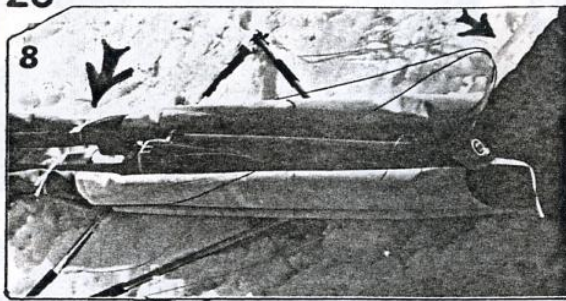


Rabattre la latte de nez.

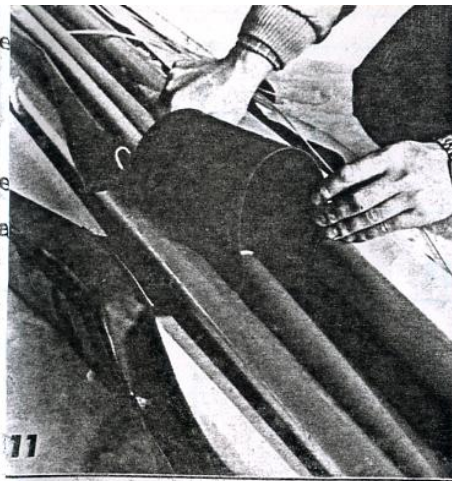




20

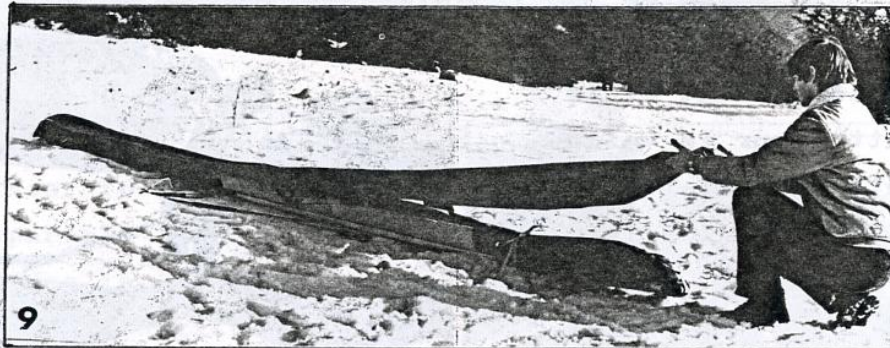


Attacher les deux-demi-voiles séparément. Placer une attache sur l'avant pour plaquer les cables supérieurs et la latte de nez sur la structure.



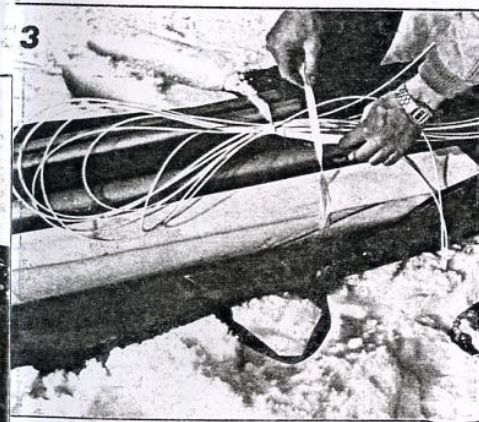
21

Positionner le coussin de protection des transversales. L'étrier de trapèze se situe au dessus des demies-transversales.



Positionner la housse et retourner l'ensemble sur le dos.

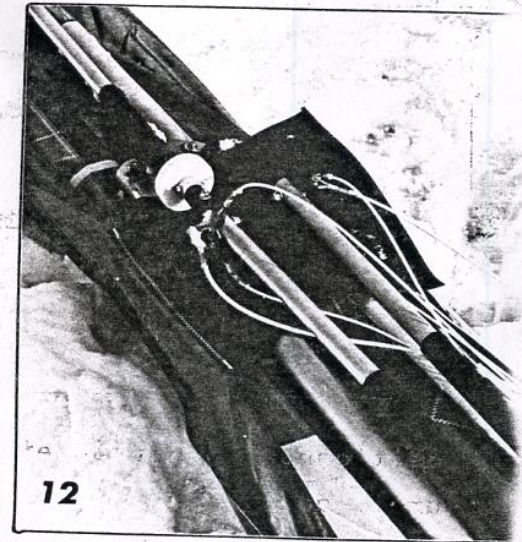
Plier le trapèze, barre de contrôle vers le haut. Vérifier le bon ordonnement des cables inférieurs en relevant le trapèze, avant de le plier.



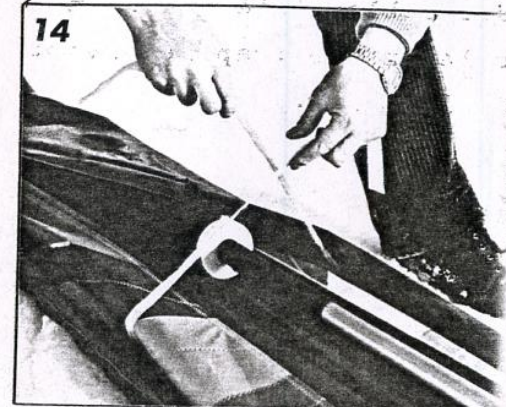
Positionner le coussin arrière entre le trapèze et le reste de l'aile.

Placer une attache au niveau des poignées de la housse pour maintenir le mât et les cables inférieurs.

Attacher la dernière attache en bout de barre de contrôle pour rigidifier l'ensemble. Fermer complètement la housse.



Placer une attache au niveau des poignées de la housse pour maintenir le mât et les cables inférieurs.





**Vérification - Réparation**

<b>date</b>	<b>Opération</b>

