



INSTRUKCJA UŻYTKOWANIA POGO 3 / POGO 3 2R EDYCJA NR 2_07/2019



Gratulacje!

Dziękujemy za wybór upręży Pogo 3. Dołożyliśmy wszelkich starań abyś otrzymał maksymalnie funkcjonalny produkt najwyższej jakości, spełniający wszelkie wymagania bezpieczeństwa. Dokładne zapoznanie się z niniejszą instrukcją pozwoli Ci w pełni wykorzystać możliwości upręży Pogo 3 i czerpać wiele radości z każdego lotu.

Życzymy Ci wielu godzin bezpiecznie i przyjemnie spędzonych w powietrzu.

Spis treści

1. Bezpieczeństwo.....	4
2. Opis.....	4
3. Kokpit	5
4. Frontkontener (tylko wersja 2R).....	6
5. Kokon.....	13
6. Belka speedsystemu.....	15
7. Instalacja spadochronu ratunkowego	16
8. Regulacja taśm upręży	29
9. Kieszenie.....	32
10. Protektor.....	33
11. Połączenie upręży z paralotnią.....	34
12. Połączenie upręży z urządzeniem holującym.....	34
13. Przed lotem.....	35
14. Użycie spadochronu ratunkowego.....	35
15. Lądowanie.....	36
16. Lądowanie w wodzie.....	36
17. Lot w tandemie.....	36
18. Czyszczenie i przechowywanie upręży.....	37
19. Eksploatacja i naprawy.....	38
20. Dane techniczne.....	39



1. Bezpieczeństwo

Paralotniarstwo jest sportem potencjalnie niebezpiecznym. Latając na paralotni akceptujesz ryzyko uszkodzenia ciała, a nawet śmierci. Nieumiejętne i niezgodne z przeznaczeniem korzystanie z uprząży może powiększać to ryzyko. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości dotyczących użytkowania uprząży skontaktuj się ze sprzedawcą lub producentem.



Dudek Paragliders nie ponosi odpowiedzialności za szkody wynikające z uprawiania paralotniarstwa.

2. Opis

Pogo 3 została zaprojektowana dla pilotów latających cross country i startujących w zawodach. Podstawowym celem w tym projekcie było poprawienie ergonomii i zredukowanie wagi. Dzięki zastosowaniu lekkich, karbonowych desek siedziska i podnóżka oraz pozostałych materiałów waży ona zaledwie 4,3. kg w rozmiarze M. Wygodne, wentylowane oparcie i nowe, ergonomiczne siedzisko z profilowaną deską zapewniają maksymalny komfort podczas lotu. Duży zakres regulacji pozwala na dokładne dopasowanie do indywidualnych upodobań każdego pilota. Nowy układ taśm daje dużą stabilność i znacznie zmniejsza niebezpieczeństwo startu bez zapiętych taśm udowych i taśmy piersiowej. Uprząż została wyposażona w certyfikowany protektor gąbkowo-powietrzny o grubości 15 cm osłonięty płytą z poliwęglanu. Zintegrowany kontener na spadochron ratunkowy znajduje się z tyłu, za protektorem. Uchwyt wyzwalający umieszczony jest w łatwo dostępnym miejscu na prawym boku uprząży. W wersji 2R jest do dyspozycji frontkontener na drugi spadochron ratunkowy. Kokon chroni pilota przed chłodem i poprawia właściwości aerodynamiczne. Czteropunktowa regulacja jego długości umożliwia również dowolne ustawienie kąta nachylenia podnóżka. Wraz ze zintegrowanym kokpitem lub frontkonenerem (wersja 2R) jest zapinany jedynie w dwóch punktach. Zarówno kokpit jak i frontkontener posiada dodatkową, odpinaną półkę na przyrządy wyposażoną w łatwo dostępny nóż bezpieczeństwa. System zapinania kokonu "przypomina" o konieczności zapięcia taśmy piersiowej. Pod siedziskiem znajduje się miejsce na pojemnik balastowy. W uprząży zostały użyte łatwe do wymiany, łożyskowane bloczki Duroll dla poprawy pracy speedsystemu. Zastosowanie samopompującego opływu z tyłu uprząży poprawiło właściwości aerodynamiczne i stabilność w locie.

3. Kokpit

Kokpit służy do umieszczenia na nim przyrządów (wariometr, GPS itp.) zaopatrzonych w rzep lub osłonki z rzepem. Dodatkowa półka jest wyposażona w nóż bezpieczeństwa i można ją łatwo zdemontować wraz z przymocowanymi do niej przyrządami. Pod półką znajduje się kieszeń dostępna w czasie lotu. Kokpit jest zintegrowany z kokonem i nie posiada dodatkowych zapięć.



4. Frontkontener (tylko wersja Pogo3 2R)

Pogo 3 2R posiada frontkontener do zainstalowania drugiego spadochronu ratunkowego.

Jest on wyposażony w krótką v-taśmę do połączenia spadochronu ratunkowego z karabinkami uprząży. Frontkontener podobnie jak kokpit jest zintegrowany z kokonem i posiada dodatkową półkę na przyrządy z nożem bezpieczeństwa.

Do frontkontenera zaleca się stosowanie lekkich spadochronów ratunkowych np: Globe Light 90 , Globe Light 110 produkowanych przez Dudek Paragliders. Możliwe jest również stosowanie spadochronów ratunkowych innych producentów pod warunkiem, że ich gabaryty w stanie złożonym nie przekraczają wymiarów kontenera.

Pojemność kontenera:

Max 5700 cm³

Min 4500 cm³



Po każdej instalacji spadochronu ratunkowego do frontkontenera wykonaj test zgodności.

W tym celu podwiesź uprząż zapakowaną jak do lotu. Usiądź i przyjmij pozycję jak w normalnym locie. Złap za uchwyt wyzwalający frontkontenera i zdecydowanym ruchem pociągnij w bok aż do całkowitego wysunięcia spadochronu ratunkowego. Nie odrzucaj spadochronu ratunkowego żeby nie doszło do wypadnięcia z osłonki.

Jeśli próba wypadła pomyślnie zainstaluj ponownie spadochron ratunkowy we frontkontenerze.



4a. Frontkontener - instalacja spadochronu ratunkowego

Połączyć uchwyt wyzwalający z punktem na środku koperty.



Połączyć v-taśmę z taśmą łącznikową spadochronu zapasowego za pomocą kwadratu zakręcanego C6. V-taśmę unieruchomić przy użyciu o-ringu (fot. po prawej) i dokręcić nakrętkę kluczem.

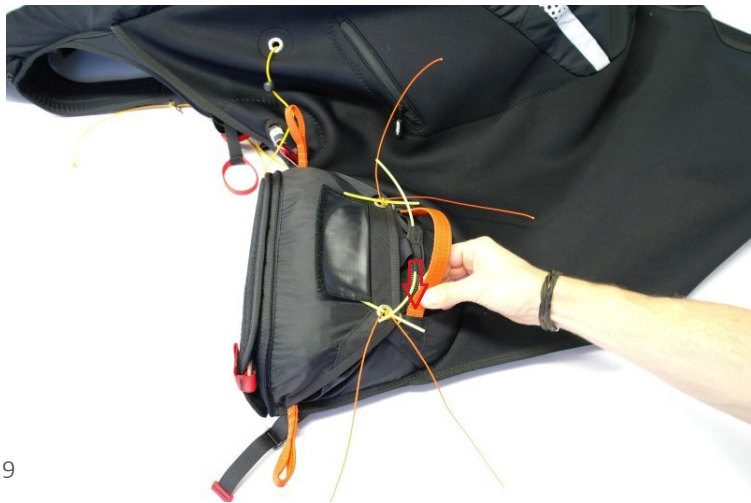
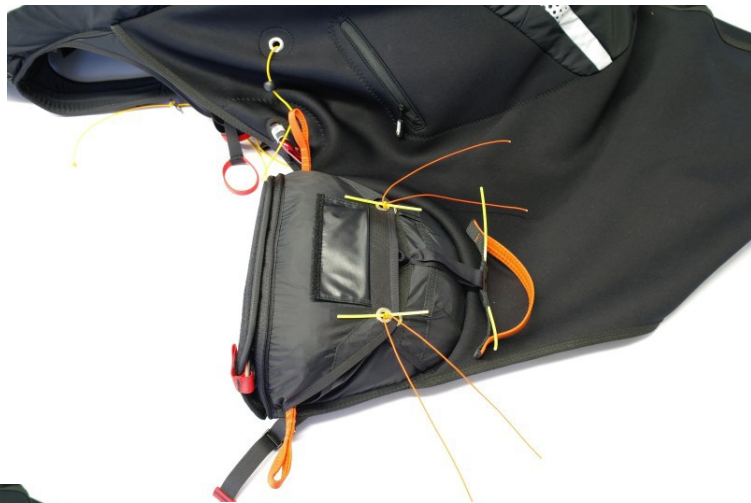


Przełożyć linki pomocnicze przez pętelki w wyłogach nr 1 i ułożyć spadochron ratunkowy w kontenerze uchwytem wyzwalającym do góry.



Przełożyć linki pomocnicze przez oczka w wyłogu nr 2 i zabezpieczyć tymczasowymi zatyczkami.

Przełożyć linki pomocnicze przez oczka wyłogu nr 3 i zabezpieczyć tymczasowymi zawleczkami.



Przypiąć uchwyt wyzwalający na rzep, a jego końcówki wsunąć w kieszonki na wyłogu nr 2.

Zastąpić zawlecзки pomocnicze zawleczkami uchwytu. Końcówki zawleczek wsunąć w kieszonki na wyłogu nr 3.



Linki pomocnicze wsunąć pod zawleczkę i delikatnie wyciągnąć.

Zamknąć klapę przykrywającą uchwyt i przypiąć ją na rzep do wyłogu nr 2.



Lewy koniec v-taśmy wpiąć w karabinek.

Prawy koniec v-taśmy wpinać w karabinek po zapięciu taśmy piersiowej i kokonu.



Oba końce v-taśmy muszą być wpięte przed taśmami paralotni. Aby wyjść z uprzęży konieczne jest wypięcie prawego końca v-taśmy. W sytuacji awaryjnej przeciąć v-taśmę przy użyciu noża bezpieczeństwa.



5. Kokon

Kokon poprawia właściwości aerodynamiczne uprzęży i chroni pilota przed chłodem. Wewnątrz niego znajduje się regulowany (odległość od uprzęży / kąt nachylenia) podnózek oraz trójstopniowa belka speedsystemu. Kokon jest na stałe połączony z uprzężą i zintegrowany z kokpitem lub frontkontenerem (wersja 2R). Zapinany jest jedynie w dwóch punktach. Przód kokonu pompuje się samoczynnie po starcie i w razie potrzeby można z niego łatwo usunąć powietrze np. do pakowania. Długość kokonu i kąt pochylenia podnóżka jest regulowana w punktach 1 i 2.



Wyjątkiem jest lewa, górna linka, której długość regulujemy w punkcie 3 po wcześniejszym wyregulowaniu napięcia prawej części kokonu. Prawą część kokonu zapinamy łącząc kulkę 5 i 6 z pętlą taśmy zabezpieczającej 7. Przesuwając kulkę 4 regulujemy napięcie tej części kokonu. Lewą część kokonu zapinamy i regulujemy klamrą 8. Ta część kokonu jest zintegrowana z kokpitem.



Po zmianie rozstawu karabinków może być niezbędna ponowna regulacja napięcia kokonu w punktach 4 i 8 oraz długości lewej, górnej linki kokonu w punkcie 3.



6. Belka speedsystemu

Linki belki speedsystemu przełożyć przez bloczki (pod siedziskiem i na oparciu). Następnie przełożyć ją przez metalowe oczko w kokonie i założyć na nią stoper oraz zapięcie do speedsystemu. Belkę połączyć gumą z podnóżkiem w kokonie. Długość gumy dopasować tak aby belka była łatwo dostępna w czasie lotu. Aby wyregulować długość linek należy podwiesić się w uprzęży używając do tego celu taśm nośnych paralotni. Wyregulować tak aby przy maksymalnym wciśnięciu belki bloczki na taśmach nośnych paralotni stykały się. W razie potrzeby skorygować długość linki po wypróbowaniu działania speedsystemu w locie.



Nie należy regulować długości linki speedsystemu podczas lotu.



- 1 – linka speedsystemu
- 2 – trójsopniowa belka speedsystemu
- 3 – gumy łączące belkę speedsystemu z podnóżkiem

7. Instalacja spadochronu ratunkowego

Połączyć uchwyt wyzwalający z punktem na boku koperty.



Połączyć v-taśmę z taśmą łącznikową spadochronu zapasowego za pomocą kwadratu zakręcanego C6. V-taśmę unieruchomić przy użyciu o-ring'u (fot. po prawej) i dokręcić nakrętkę kluczem.



Jeśli zajdzie taka potrzeba umieścić w kontenerze wkładkę redukującą jego pojemność.



Wsunąć spadochron ratunkowy do kontenera.



Przez pętelki przełożyć linki pomocnicze.

Przełożyć linkę pomocniczą przez oczko pokrywy kontenera (to znajdujące się bliżej uchwytu wyzwalającego) i delikatnie przesunąć suwak zamka do góry.



Zamknąć prawą część kontenera przesuwając suwak zamka w dół.

Przełożyć linkę pomocniczą przez oczko w listwie osłaniającej zamek.



Przełożyć zawleczkę uchwytu (krótszą) przez pętelkę.

Przypiąć uchwyt wyzwalający na rzep.



Delikatnie usunąć linkę pomocniczą

Przełożyć linkę pomocniczą przez lewe oczko pokrywy kontenera i delikatnie przesunąć suwak zamka do góry.



Zamknąć lewą część kontenera przesuwając suwak zamka w dół.

Przełożyć linkę pomocniczą przez oczko na taśmie.



Przełożyć zawleczkę uchwyty (dłuższą) przez pętelkę.

Końcówkę zawlecзки wsunąć w otwór w rzepie.



Delikatnie usunąć linkę pomocniczą.

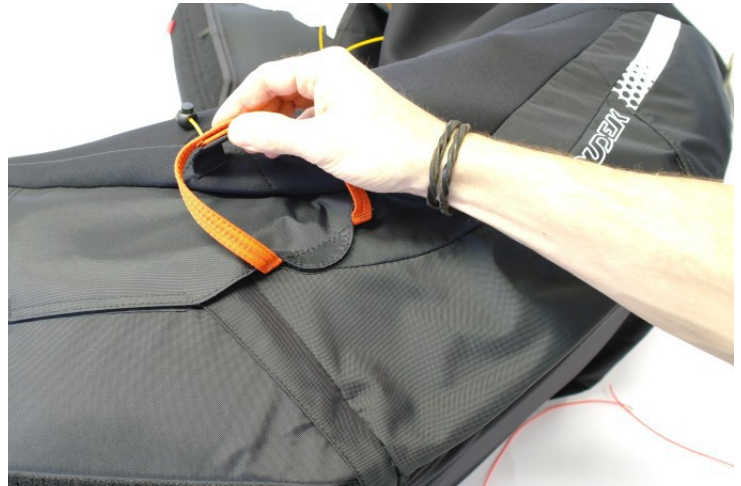


Zamknąć tunel v-taśmy o ile wcześniej został on otwarty.



Zamknąć pokrywę zawleczek i przypiąć górną część uchwytu (magnes).





Przypiąć część samopompującą do dolnej części kontenera.



Aby uniknąć przypadkowego wypadnięcia systemu hamującego z kontenera sprawdzać stan jego zapięcia przed każdym lotem!

Spadochron ratunkowy należy wietrzyć i przekładać zgodnie z jego instrukcją użytkowania. Do uprząży Pogo 3 zalecane jest stosowanie lekkich spadochronów ratunkowych: Globe Light 90 , Globe Light 110 lub Globe Light 135 produkowanych przez Dudek Paragliders. Możliwe jest również stosowanie spadochronów ratunkowych innych producentów pod warunkiem, że ich gabaryty w stanie złożonym nie przekraczają wymiarów kontenera.

Pojemność kontenera:

Max 6250 cm³
Min 5200 cm³

Po użyciu wkładki redukującej pojemność:

Max 5400 cm³
Min 4500 cm³



Po każdej instalacji spadochronu ratunkowego do kontenera wykonaj test zgodności. W tym celu podwieś uprząż zapakowaną jak do lotu. Usiądź i przyjmij pozycję jak w normalnym locie. Złap za uchwyt wyzwalający kontenera i zdecydowanym ruchem pociągnij w bok aż do całkowitego wysunięcia spadochronu ratunkowego z kontenera. Nie odrzucaj spadochronu ratunkowego żeby nie doszło do wypadnięcia z osłonki. Jeśli próba wypadła pomyślnie zainstaluj ponownie spadochron ratunkowy w kontenerze. Jeśli spadochron ratunkowy nie uwalnia się z kontenera prawidłowo przyczyną może być:

- zbyt duży spadochron ratunkowy w stosunku do wymiarów kontenera (po przełożeniu spadochron zazwyczaj ma większe gabaryty od fabrycznie nowego)
- ciągniesz za uchwyt wyzwalający niezbyt energicznie lub w niewłaściwym kierunku tzn. w przód, tył lub do góry



Pozostawienie suwaków w górnym położeniu (jak na zdjęciach po prawej) uniemożliwi otwarcie kontenera i użycie spadochronu ratunkowego ! Przed lotem upewnij się czy kontener jest prawidłowo zamknięty.



8. Regulacja taśm uprzęży



Przed przystąpieniem do regulacji uprzęży zainstalować spadochron ratunkowy i zapakować tylną kieszeń jak do normalnego lotu. Należy zwrócić uwagę na zachowanie symetryczności tzn. lewa i prawa strona musi być wyregulowana jednakowo. Pierwszy, próbny lot wykonać w spokojnych warunkach i po nim skorygować ustawienia w razie potrzeby. Nie należy regulować uprzęży podczas lotu.



- 1 – Taśmy barkowe
- 2 – Taśmy boczne
- 3 – Taśmy udowe



- 4 – Taśma piersiowa
- 5 – Linki kąta siedziska
- 6 – Linki części lędźwiowej

8.1 Taśmy barkowe

Regulacja taśm barkowych (1) ma na celu dostosowanie uprzęży do wzrostu pilota. Ich długość należy wyregulować tak aby przylegały do barków z niewielkim luzem. Zbyt krótkie będą utrudniały wsiadanie do uprzęży i mogą krępować ruchy podczas lotu. Spinka taśm barkowych zapobiega zsuwaniu się ich z barków podczas startu. Zapięcie spinki wyposażone jest w gwizdek alarmowy. Można go użyć np. w celu wezwania pomocy.

8.2 Taśmy boczne

Służą do zmiany kąta między siedziskiem, a oparciem. Wstępną regulację należy wykonać przed pierwszym lotem siadając w podwieszanej uprzęży. W celu poprawy komfortu oparcia Pogo 3 posiada dodatkową regulację w części lędźwiowej (6). Aby zwiększyć podparcie części lędźwiowej skrócić linkę regulacyjną przesuwając czerwoną kulkę w górę aż do uzyskania oczekiwanego efektu. Po pierwszym locie skorygować ustawienia w razie potrzeby. Należy pamiętać, że wraz ze zwiększeniem odchylenia oparcia do tyłu rośnie ryzyko zakręcenia w taśmach w niebezpiecznych stanach lotu.

8.3 Taśmy udowe

Zabezpieczają pilota przed wypadnięciem z uprzęży. Należy je wyregulować tak aby nie utrudniały wsiadania do uprzęży po starcie. Zbyt krótkie mogą uwierać i utrudniać rozbieg. Za długie uniemożliwią wsiadanie do uprzęży bez pomocy rąk. W Pogo 3 taśmy udowe (3) są połączone z taśmą piersiową co znacznie zmniejsza ryzyko startu z niezapiętymi taśmami udowymi. W układzie taśm zastosowanym w Pogo 3 taśmy udowe pełnią również funkcję stabilizującą uprzęż poprzecznie. Skrócenie ich spowoduje ograniczenie bocznych wychyleń uprzęży.

8.4 Taśma piersiowa

Taśma piersiowa reguluje rozstaw karabinków. Zwiększenie rozstawu zmniejsza stabilność uprząży co ułatwia sterowanie ciałem i zwiększa ilość informacji przekazywanych przez skrzydło. Mniejszy rozstaw karabinków stabilizuje uprząż i zmniejsza skuteczność sterowania ciałem. Zbyt mały rozstaw karabinków może utrudniać wyprowadzanie paralotni z niebezpiecznych stanów lotu i uniemożliwić wyprowadzenie ze spirali. Jeśli producent paralotni nie podaje inaczej zalecany rozstaw karabinków wynosi 42-48 cm. W turbulentnym powietrzu można zaciągnąć taśmę piersiową dla zwiększenia stabilności uprząży jednak zwiększa się wówczas ryzyko zakręcenia w taśmach w niebezpiecznych stanach lotu.



Stan zapięcia taśmy piersiowej należy bezwzględnie sprawdzać przed każdym lotem aby zapobiec wypadnięciu z uprząży po starcie.

Niezapięcie taśm udowych (piersiowej) jest bardzo niebezpieczne i jest częstą przyczyną wypadków ze skutkiem śmiertelnym !

8.5 Linki siedziska

Zmiana długości tych linek zmienia kąt nachylenia siedziska. Można je regulować wg własnych upodobań pamiętając o zachowaniu symetrii. Aby wyregulować kąt siedziska należy najpierw je poluzować, zająć wygodną pozycję w uprząży opierając nogi na podnóżku, a następnie zlikwidować zbędny luz na linkach przesuwając kulkę w stronę karabinków.



Regulując taśmy barkowe, boczne, udowe oraz linki kąta siedziska i części lędźwiowej trzeba pamiętać o zachowaniu symetrii. Lewa i prawa strona musi być wyregulowana identycznie.

9. Kieszenie

Pogo 3 posiada bardzo dużą kieszeń tylną (o pojemności ok 23 l) i dwie mniejsze kieszenie boczne po obu stronach kokonu. Do tylnej kieszeni z powodzeniem mieści się duży plecak, Camelbak i nie tylko. W górnej części, po obu stronach znajdują się dwa przepusty do wężyka od Camelbak lub anteny radia. Dodatkowa kieszeń znajduje się pod pulpitem kokpitu. Kieszenie boczne i kieszeń w kokpicie są łatwo dostępne podczas lotu.

Pod siedziskiem w przedniej części znajduje się kieszeń na niewielki balast (ok. 3,5l). Można ją również wykorzystać do innego celu.



10. Protektor

Pogo 3 jest wyposażona w protektor gąbkowo-powietrzny o grubości 15 cm. Z zewnątrz jest on osłonięty płytą z poliwęglanu co chroni go przed przebiciem i rozkłada siłę uderzenia na większą powierzchnię przy upadku na nierówne podłoże. Sposób mocowania protektora przedstawiają zdjęcia poniżej.



Protektor nie wymaga specjalnej uwagi o ile nie doszło do „twardego” lądowania czy lądowania w wodzie. Postępowanie w takich przypadkach jest opisane w punktach: 18 „Czyszczenie i przechowywanie uprząży” i 19 „Eksplatacja i naprawy”



11. Połączenie uprzęży z paralołnią

Uprząż Pogo 3 jest wyposażona w aluminiowe karabinki Dudek 20 kN. Za ich pomocą należy połączyć uprząż z taśmami nośnymi paralołni. Przed lotem połączyć również linki belki speedsystemu ze speedsystemem na taśmach nośnych paralołni. Zaleca się wymianę karabinków na nowe po 300 godzinach lotu.



Przed startem sprawdzić czy zamki karabinków są zamknięte i zabezpieczone przed przypadkowym otwarciem.

12. Połączenie uprzęży z urządzeniem holującym

Do połączenia uprzęży z urządzeniem holującym należy użyć wyczezu do holowania. Pogo 3 nie posiada dodatkowych punktów do mocowania wyczezu do holowania w związku z tym należy zamontować go do karabinków łączących uprząż z paralołnią lub do taśm nośnych paralołni.



Jeśli wyczezu jest wpinany w karabinki należy zwrócić uwagę aby były one zamontowane w uprzęży zamkiem do tyłu tak aby wyczezu opierał się o gładką część karabinka.

Zdecydowanie lepszym sposobem montażu wyczezu jest wpięcie go bezpośrednio w taśmy nośne paralołni za pośrednictwem dwóch kwadratów C5.

13. Przed lotem

Przed każdym lotem konieczna jest dokładna kontrola uprzęży. Dla własnego bezpieczeństwa należy sprawdzić czy:

- uprzęż nie posiada żadnych widocznych uszkodzeń
- kontener na spadochron jest prawidłowo zamknięty i zabezpieczony zawleczkami
- uchwyt wyzwalający spadochron ratunkowego jest prawidłowo zamocowany i uformowany (w transporcie uchwyt często zostaje zdeformowany i dlatego należy przywrócić mu taki kształt aby był łatwy do chwycenia)
- taśmy udowe i piersiowa są napięte
- taśmy barkowe i boczne nie są rozregulowane
- wszystkie kieszenie są zamknięte, a suwaki schowane
- karabinki łączące uprzęż z parolotnią są zamknięte, zabezpieczone i nie są uszkodzone
- belka speedsystemu jest podpięta do parolotni.

14. Użycie spadochronu ratunkowego

Spadochronu ratunkowego należy użyć w ostateczności tzn. wówczas gdy parolotni nie można w żaden inny sposób wyprowadzić z niebezpiecznego stanu lotu. Użycie spadochronu ratunkowego gdy parolotnia jest w rotacji jest ryzykowne. Jeśli wysokość na to pozwala trzeba próbować zmniejszyć lub całkowicie zlikwidować rotację.

Aby użyć spadochronu ratunkowego złap za uchwyt wyzwalający i szybkim, zdecydowanym ruchem oderwij go od uprzęży odrzucając go wraz ze spadochronem jak najdalej od siebie na zewnątrz rotacji (jeśli występuje). Po otwarciu spadochronu "zgaś" skrzydło ściągnąwszy tylne rzędy linek. Do lądowania przyjmij pozycję jak do lądowania spadochronowego tzn. nogi złączone i lekko ugięte w kolanach.

15. Lądowanie

Przed lądowaniem wysuń nogi z kokonu i przyjmij odpowiednią pozycję. Lądowanie w pozycji siedzącej jest niedopuszczalne i bardzo niebezpieczne mimo zastosowania protektora. Ryzyko uszkodzenia kręgosłupa jest bardzo duże. Ląduj zawsze na nogach z dobiegiem w razie potrzeby. Protektor nie służy do lądowania i nie został zaprojektowany do tego celu.

16. Lądowanie w wodzie

Lądowanie w wodzie może być bardzo niebezpieczne i grozi utonięciem. Jeśli jest nieuniknione odepnij klamry udowe i piersiową kilka metrów nad wodą. Wsuń się z uprząży tuż przed zetknięciem z wodą aby nie zaplątać się w linki lub inne elementy paralotni. Uprząż nie tonie więc możesz do niej podплыnąć i użyć jako koła ratunkowego.



Lądowanie w wodzie w uprząży jest skrajnie niebezpieczne. Protektor nie tonie i zawsze będzie unosił się na powierzchni doprowadzając do zanurzenia głowy co znacznie utrudni lub wręcz uniemożliwi oddychanie. Ryzyko zaplątania się w linki i utonięcia jest bardzo duże.

17. Lot w tandemie

Uprząż Pogo 3 nie została zaprojektowana do lotów w tandemie i nie nadaje się do tego celu.

18. Czyszczenie i przechowywanie uprzęży

Dobierając materiały do produkcji uprzęży zwracaliśmy szczególną uwagę na ich jakość i trwałość. Utrzymanie uprzęży w dobrym stanie i czystości zapewni zadowolenie z użytkowania przez długi czas. Do czyszczenia używać wilgotnej gąbki i ewentualnie mydła. Nie używać rozpuszczalników. Zabrudzenia z błota przed czyszczeniem na mokro usunąć szczotką.

Jeśli uprząż zostanie zamoczona (np w wyniku lądowania w wodzie) wysuszyć ją w przewiewnym miejscu z dala od promieni słonecznych.

Zamoczony protektor tylny wymontować z uprzęży i suszyć rozpinając suwak pokrowca. Jeśli to nie będzie wystarczające wyjąć pianki protektora i suszyć osobno.

Zamoczony spadochron ratunkowy zawsze wymontować z uprzęży, wysuszyć i zlecić przełożenie osobie posiadającej odpowiednie uprawnienia.

Uprząż z protektorem można przechowywać w plecaku, a najlepiej rozpakowaną w dobrze wentylowanym miejscu wolnym od promieni słonecznych. Zalecamy wypakowanie uprzęży z plecaka jeśli nie będzie używana przez dłuższy czas. Niestety zmiana koloru niektórych elementów uprzęży w trakcie jej użytkowania jest nieunikniona dlatego nie wystawiaj jej na działanie słońca jeśli nie jest to konieczne.

Przed spakowaniem uprzęży do plecaka wyjąć elementy usztywniające z wlotów powietrza do części samopompującej oraz górnej części tylnej kieszeni. Rozpiąć kokpit i schować półkę na przyrządy do środka kokpitu.





19. Eksploatacja i naprawy

Regularna kontrola stanu technicznego uprzęży pozwoli na jej bezpieczne użytkowanie przez długi czas. Po "twardym lądowaniu" zawsze sprawdzać stan protektora tylnego ponieważ szwy lub zamek mogły ulec rozerwaniu. Uszkodzony protektor będzie nieskuteczny. Jeśli pokrowiec protektora został rozdarty lub rozpruty należy go odesłać do producenta w celu naprawy lub wymienić na nowy.

Po każdym użyciu spadochronu ratunkowego dokładnie sprawdzić uprząż zwracając szczególną uwagę na taśmy.

Aluminiowe karabinki łączące uprząż z paralołnią wymieniać co 5 lat lub 300 godzi lotu. Zarysowane lub uszkodzone karabinki nie nadają się do użycia i trzeba je wymienić na nowe.

Użytkowanie uszkodzonej uprzęży jest niedopuszczalne. W razie jakichkolwiek wątpliwości co do stanu technicznego uprzęży najlepiej skontaktować się z producentem lub odesłać ją do serwisu w celu przeprowadzenia przeglądu.



Uprząż Pogo 3 posiada dopuszczenie do lotu na okres 10 lat od daty produkcji.

Protektor AF-15/2018 zastosowany w uprzęży Pogo 3 i Pogo 3 2R posiada dopuszczenie do użytkowania na okres 10 lat od daty produkcji.

W trosce o środowisko

Paralotniarstwo jest sportem uprawianym na wolnym powietrzu. Wierzmy, że nasi klienci dzielą naszą świadomość ekologiczną. Praktykując ten sport możesz łatwo odegrać pozytywną rolę w kwestii ochrony środowiska przestrzegając kilku prostych zasad.

Upewnij się, że nie uszkadzasz przyrody w miejscach, w których możemy latać. Trzymaj się wyznaczonych szlaków, powstrzymaj się od powodowania nadmiernego hałasu, nie zostawiaj śmieci i szanuj delikatną równowagę natury.

Recykling zużytego sprzętu

Uprząż wykonana jest z materiałów syntetycznych, które po zużyciu wymagają odpowiedniej utylizacji w zgodzie z ekologią. Jeżeli nie jesteś w stanie odpowiednio jej zutylizować DUDEK Paragliders zrobi to za Ciebie. Wyślij swoją uprzęż na podany na końcu podręcznika adres dodając do niego krótką notatkę.

20. Dane techniczne

Rozmiar	Wysokość podwieszenia (cm)	Szerokość * siedziska (cm)	Głębokość siedziska (cm)	Wysokość oparcia (cm)	Max. waga pilota (kg)	Waga uprzęży ** (kg)
S	43	24 / 31	43	60	100	4,40
M	44	26 / 33	45	63	100	4,49
L	45	27 / 34	47	66	100	4,60
XL	46	27 / 35	50	69	100	4,78

* Szerokość deski siedziska przód / tył, ** Waga wraz z protektorem, karabinkami, belką speedsystemu.

Zestaw zawiera:

- 1 Uprząż ze zintegrowanym kokonem
- 1 Karbonową deskę siedziska i deskę podnóżka
- 1 Kokpit (zintegrowany z kokonem)
- 1 Uchwyt wyzwalający do kontenera
- 1 V-taśmę (dwuczęściową)
- 2 Karabinki Dudek 20 kN



Ponieważ produkty firmy Dudek Paragliders są nieustannie modyfikowane te przedstawione na zdjęciach mogą nieznacznie różnić się od obecnie produkowanych. Dudek Paragliders zastrzega sobie możliwość wprowadzania zmian mających na celu podniesienie jakości i funkcjonalności wyrobów.





DUDEK PARAGLIDERS S.J. UL. CENTRALNA 2U 86-031 OSIELSKO
TEL.: +48 52 324 17 40 FAX.: +48 52 381 33 58 INFO@DUDEK.EU WWW.DUDEK.EU