

# ROOK 2

TRIPLE WEVEN



TRIPLE SEVEN



MANUEL version 1.1 du 01/01/2016  
*Spéciale dédicace Raphaël Fuentes*

# Introduction

## Bienvenue

Bienvenue chez Triple Seven ! Félicitations pour avoir choisi de voler sous ROOK2. Cette aile sera un formidable pas en avant dans votre carrière de pilote. Nous vous souhaitons de merveilleuses aventures aériennes !

## Mission Triple Seven

Notre but est de produire des articles de haute qualité et des parapentes innovants dans toutes les catégories. Nous nous concentrons sur la conception de parapentes au sommet de l'état de l'art, représentant l'optimum performance/sécurité.

Vos succès nous inspirent : nous avons pour but votre réussite.

# Manuel

Ce document contient les instructions et les informations produites complètes afin de vous familiariser avec les caractéristiques principales de votre nouveau parapente. Vous y trouverez les instructions d'utilisation de l'aile et de sa maintenance. Cependant, son but n'est pas de servir de manuel d'apprentissage du vol et du pilotage. Ceci peut uniquement être réalisé et appris dans les écoles de vol libre, par des moniteurs qualifiés.

Il est important que vous preniez le temps de lire soigneusement ce manuel avant votre premier vol, car une profonde connaissance de votre équipement vous autorise à voler en sécurité et vous permet d'exprimer tout votre potentiel. Si vous vendez ou prêtez votre voile à un autre pilote, veuillez lui remettre ce manuel.

Après lecture de ce manuel, si l'utilisation d'un équipement Triple Seven reste confus à vos yeux, veuillez contacter votre revendeur ou votre moniteur, l'importation Triple Seven ou bien la marque elle-même. Ce manuel est sujet à modifications sans avis préalable. Donc pour avoir les toutes dernières informations concernant votre produit, veuillez utiliser le site [www.777gliders.com](http://www.777gliders.com)

Bienvenue.

## Sommaire

	6.3. Vérification finale	14	9.3. Elévateurs ROOK2	27	
	6.4. Gonflage, tempo, décollage	14	9.4. Suspentage ROOK2	28	
1. ROOK2	3	6.5. Nœuds et clés	14	9.5. Longueurs susp. ROOK2 S	29
II. Introduction	4	6.6. Vol et finesse max	15	9.6. Longueurs susp. ROOK2 MS	30
II.i. Bienvenue	4	6.7. Taux de chute mini	15	9.7. Longueurs susp. ROOK2 ML	31
II.ii. Triple Seven Mission	4	6.8. Vol accéléré	15	9.8. Longueurs susp. ROOK2 L	32
III. Manuel	4	6.9. Pilotage actif	15	9.9. Spécimens homologation	33
4. ROOK2	7	6.10. Voler en turbulence	16	X. Sécurité et responsabilités	39
4.1. Les mots du concepteur	8	6.11. Techniques de descente	18	XI. Garantie	40
4.2. Pour qui ?	9	6.12. Décollage au treuil	19	XII. Enregistrez-vous	41
4.3. Homologation	9	6.13. Voltige	19	XIII. Restez en contact	42
5. Avant de voler	10	6.14. Défaillance des freins	19	XIV. Contact	43
5.1. Eléments, composants	10	6.15. Atterrir	19		
5.2. Préparation	10	7. Maintenance	20		
5.3. Sellette	11	7.1. Conseils génériques	20		
5.4. Réglages d'accélérateur	11	7.2. Instructions de pliage	20		
5.5. Ajustement des freins	11	7.3. Remisage	21		
5.6. Plage de poids	12	7.4. Nettoyage	21		
5.7. Gonflage	12	7.5. Réparations	21		
5.8. Modifications	12	7.6. Entretien et révisions	21		
5.9. Pré-vol	12	VIII. Plier la ROOK2	22		
6. Voler en ROOK2	13	9. Caractéristiques techniques	24		
6.1. Premier vol	13	9.1. Données	26		
6.2. Vérification de l'équipement	13	9.2. Description des matériaux	26		



# ROOK 2

- » Maniabilité proportionnée, apportant un pilotage précis et aisé.
- » Vitesse bras hauts et profil dédiés à une parfaite exploitation des ascendances.
- » Tensions de l'aile équilibrées, combinées aux renforts de bord d'attaque et de bord de fuite pour procurer une totale stabilité et un excellent plané sur toute la large plage de vitesses.
- » Suspentage optimisé en vue de réduire la trainée et de permettre la plus grande finesse.
- » Neutre tangage, facile à piloter.
- » Gonflage, contrôle et décollage aisés.
- » Homologation EN-B, LTF-B

La ROOK2 est l'aile des frères Valic, conçue pour le vol sur site et le vol de distance. La conception est dérivée de la technologie des ailes de compétition, recentrée sur une très forte prise en compte de la facilité et de la sécurité.

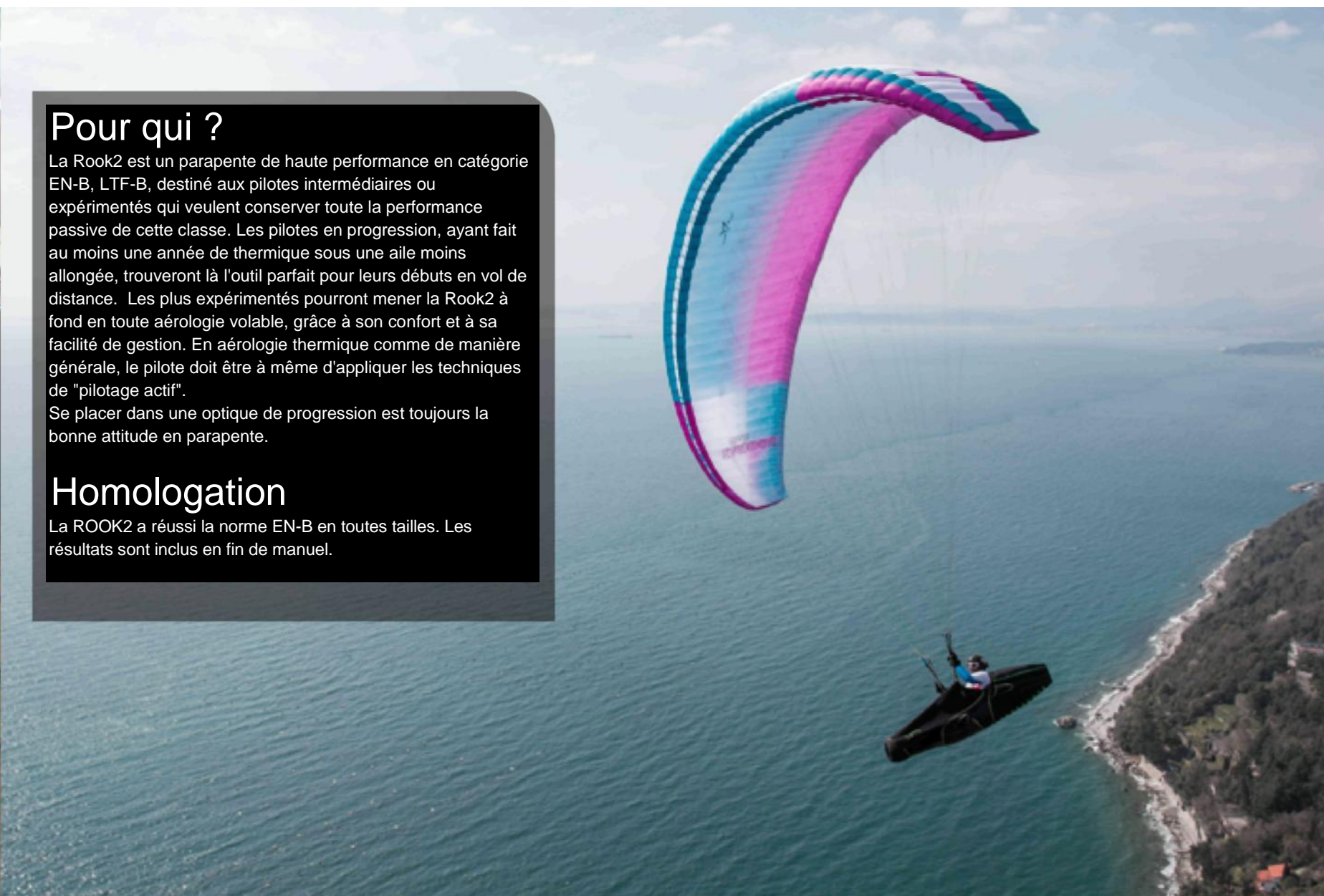


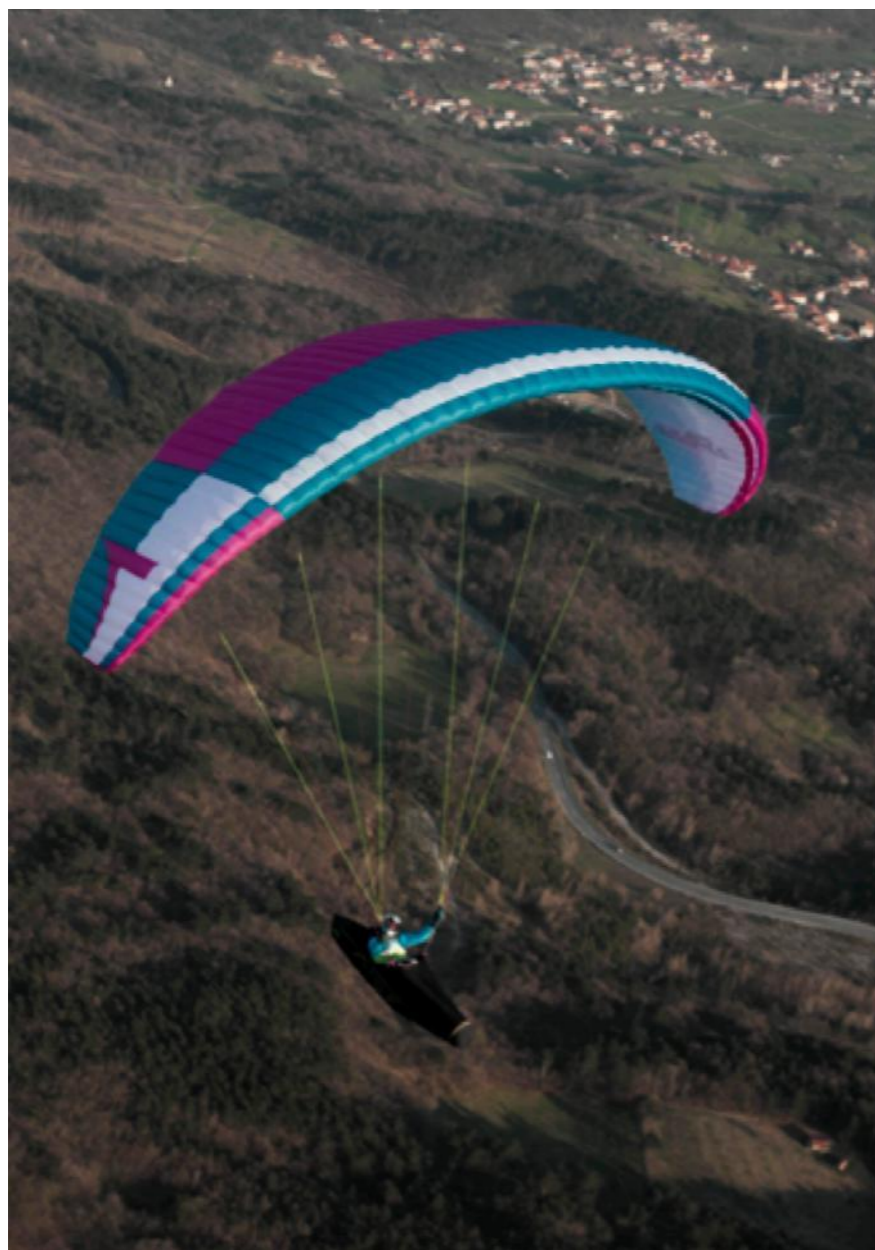


**Le mot du concepteur**  
Nous avons pour but de faire mieux que la première Rook. Et nous avons réussi à faire gagner une forte proportion de performance utilisable par la plupart des pilotes de cette catégorie B. Ce fut un véritable plaisir que de concevoir et régler cette aile, car nous pouvions sentir jour après jour que nous étions en train de créer un parapente formidablement sûr et performant, à confier à la plupart des pilotes.  
Urban Valič

**Pour qui ?**  
La Rook2 est un parapente de haute performance en catégorie EN-B, LTF-B, destiné aux pilotes intermédiaires ou expérimentés qui veulent conserver toute la performance passive de cette classe. Les pilotes en progression, ayant fait au moins une année de thermique sous une aile moins allongée, trouveront là l'outil parfait pour leurs débuts en vol de distance. Les plus expérimentés pourront mener la Rook2 à fond en toute aérologie volable, grâce à son confort et à sa facilité de gestion. En aérologie thermique comme de manière générale, le pilote doit être à même d'appliquer les techniques de "pilotage actif".  
Se placer dans une optique de progression est toujours la bonne attitude en parapente.

**Homologation**  
La ROOK2 a réussi la norme EN-B en toutes tailles. Les résultats sont inclus en fin de manuel.





# Pré-vol

## Composition

La ROOK2 est livrée avec un sac de portage, un sac interne, une sangle de compression, un t-shirt et une clé USB. Vous pourrez vous procurer le très pratique sac de pliage Triple Seven auprès de votre revendeur.

## Préparation

Avant que vous ne vous précipitiez sur le premier décollage, nous vous recommandons de prendre le temps de faire connaissance avec votre équipement en pente-école. Ainsi, vous aurez la tranquillité et la concentration nécessaires à vos vérifications.

L'endroit devrait être dégagé, le vent faible. Ainsi vous pourrez aisément gonfler et vous familiariser avec l'aile. Si vous n'avez pas voulu laisser votre revendeur Triple Seven réaliser le premier vol, ceci est encore plus important.

Commencez par étaler l'aile et rechercher toute anomalie. Faites-en de même pour les élevateurs, maillons et suspentes. N'oubliez pas les freins. Reliez les élevateurs à votre sellette et évitez les twists.

Assurez-vous de la parfaite fermeture des liaisons à la sellette.



## Harnais

La ROOK2 a été homologuée "B" avec une sellette ABS standard. Ce qui permet de la voler avec la plupart des sellettes du marché. Mais rappelez-vous qu'un changement de sellette peut grandement influencer le ressenti de l'aile, en fonction de la réponse au transfert de poids. Assurez-vous auprès du fabricant ou auprès d'un moniteur que votre sellette convient bien à l'aile.

Le réglage de la ventrale affecte la distance entre les bases d'élevateurs, donc la voute et la maniabilité de l'aile, tout autant que votre stabilité dans le harnais. Resserrer accroît votre stabilité, mais aussi le risque de twist sur grosse fermeture. De même, un réglage serré peut entretenir la tendance à rester en spirale. Ouvrir plus vous donne plus d'autorité sur votre aile mais accroît aussi les sensations et les mouvements que vous en recevez. Nous recommandons donc le réglage de l'homologation, ce qui varie selon la taille de l'aile entre 42 et 50 cm. (voir les valeurs dans les rapports d'homologation)

Lors de votre premier vol en Rook2, n'utilisez pas une nouvelle sellette, n'utilisez que du matériel que vous connaissez. Vous n'êtes pas sans savoir qu'on ne doit ajouter qu'une seule nouveauté à la fois, quelle qu'elle soit.



## Réglage de l'accélérateur

L'accélérateur de la ROOK2 permet de gagner au total 14 km/h. D'une vitesse bras hauts de 38 km/h à une vitesse à fond de 52 km/h.

Avant de connecter votre accélérateur aux élevateurs de la Rook2, assurez-vous que le cheminement est libre à l'intérieur du harnais et qu'aucun nœud ou élément extérieur ne vient entraver les cordelettes, pouvant conduire au coincement du système lors de son utilisation.

Il est possible de régler l'accélérateur au sol, de manière à ce que vos jambes entièrement étendues en tirent le complet débattement. Il est important de ne pas régler trop court, ce qui vous mettrait en vol accéléré en permanence. En cas de doute sur la manière de régler votre accélérateur, consultez votre revendeur ou bien un moniteur qualifié.

## Réglage des freins

La longueur des freins a déjà été ajustée en production et est la même que celle utilisée lors de l'homologation. Cette longueur est finement déterminée lors du développement du parapente, si bien qu'il n'y a généralement pas lieu d'y toucher. Nous vous recommandons de commencer à voler avec ce réglage et de ne le modifier que par étapes de 2 cm si vous en ressentez tout de même le besoin. Des freins trop courts contraindront votre bord de fuite lors de l'usage de l'accélérateur ; c'est pourquoi il est nécessaire de conserver la garde initiale. N'oubliez pas que la principale en Dyneema utilisée, est amenée à se rétracter à l'usage et que vous aurez certainement à rallonger vos freins après une saison d'utilisation. Consacrez périodiquement un vol calme à accélérer à fond pour regarder si vos freins lâchés ne tirent pas sur le bord de fuite.

## Plage de poids

Chaque taille de ROOK2 est homologuée pour sa plage de poids. Ce "poids total volant" ou "ptv" comprend absolument tout ce qui part en vol avec vous (et donc le poids de l'aile, vos accessoires, etc.). Tout appareil volant change de comportement lorsque son ptv change. Nous recommandons de toujours rester dans la fourchette de ptv. La seule manière fiable de vraiment connaître votre ptv est de vous peser avec tout votre équipement sans absolument rien omettre (casse-croûte, papiers, clés...). Vous remarquerez que votre ptv réel dépasse souvent votre ptv théorique estimé.

### Moitié basse de fourchette

La ROOK2 reste homogène et maniable en partie basse de fourchette. Mais sa réactivité et sa résistance aux fortes turbulences tendent évidemment à décroître. En contrepartie, vous améliorez votre taux de chute et les réactions sur fermetures sont plus douces. Si vous vous destinez à voler principalement en conditions faibles, préférez la moitié inférieure de fourchette.

### Moitié haute de fourchette

Volée en haut de fourchette, la ROOK2 voit s'accroître sa réactivité et sa résistance à la turbulence. Il y a une légère augmentation de vitesse et une amélioration des performances en finesse, particulièrement en air agité contre le vent. Il y aura plus d'énergie à gérer lors des fermetures et des remises en vol équilibré.. Si vous voulez bien exploiter les conditions fortes ou voler dans du vent puissant, vous devriez vous placer en partie haute de fourchette.

## Gonflage

Un peu de gonflage et de travail au sol sera toujours bienvenu. Cela vous permet de rentrer en phase avec votre équipement et de prendre le temps de regarder que tout est parfaitement en ordre.

Lors de l'écopage, utilisez uniquement les avants centraux (A1). Ne tirez pas simplement avec vos mains, mais accompagnez la mise en mouvement de l'aile avec la sellette. Utilisez les techniques appropriées à la force et l'orientation du vent, ainsi qu'à la pente. En cas de vent nul, un bon centrage et une impulsion franche au moment de l'écopage vous permettront de réussir un parfait décollage.

## Modifications du matériel

Toute modification sur le parapente, en particulier le suspentage ou les élévateurs, vous met hors homologation. Il en est de même si vous volez fourchette de poids.

## Pré-requis

Ne devraient voler en Rook2 que les pilotes ayant acquis les compétences théoriques et pratiques nécessaires à cette catégorie de parapentes. Il est nécessaire d'être en mesure de maîtriser l'ensemble de l'équipement et de savoir juger des conditions pour ne voler qu'en conditions adaptées à ses capacités.



# Voler en ROOK2

## Premier vol

Après vous être familiarisé au sol avec votre nouvelle voile, vous voici prêt pour son premier grand vol. Nous vous recommandons fortement d'utiliser un site connu à fort dénivelé et d'opérer ce premier vol en conditions calmes.

## Prévol

Ainsi que vous l'avez appris, avant chaque décollage il vous faudra faire votre pré-vol. Son déroulement dépendra de votre équipement et de vos habitudes. Il vous faut une méthode fiable et régulière, et ne jamais l'interrompre en cours de route. Si cela devait arriver, recommencez la procédure au début. .

1. Dès l'arrivée, assurez-vous que les conditions sont volables pour vous.
2. Profitez de l'étalement de votre voile au sol pour en inspecter l'état ainsi que celui des suspentes.
3. Une fois vos élévateurs connectés, faites glisser le suspentage dans vos mains, ce qui vous permettra de mieux détecter d'éventuels nœuds, brindilles ou encore dommages aux suspentes. .

## Prévol finale

1. Bouclez votre sellette en commençant par les cuissardes. Assurez-vous que toutes les sangles sont fermées et portez toujours un casque.
2. Vérifiez vos élévateurs (pas de twist) et vos mousquetons (bien fermés). L'accélérateur n'est-il pas réglé trop court ?
3. Vérifiez que les avants sont bien devant, qu'il n'y a pas de clé et qu'aucune partie de la voile n'est passée à travers une ou plusieurs suspentes.
4. Coup d'œil à la voile. Votre parapente est-il bien étalé selon une arche régulière ?
5. Le vent est-il bien orienté ? Sa force et sa régularité sont-elles appropriées à mon niveau pour ce lieu ? Le décollage est-il dégagé devant moi ? L'espace aérien est-il libre ?

## Gonflage, contrôle, décollage

La ROOK2 étant facile au décollage, aucun conseil particulier n'est nécessaire que ce soit dos à la voile ou face à la voile. Attachez vous à bien différencier la procédure de décollage en trois étapes.

1. Gonflage et élévation de l'aile
2. Temporisation et contrôle visuel
3. Accélération et décollage

Améliorez sans cesse vos diverses techniques de décollage pour utiliser la bonne méthode au moment opportun et réduire le stress lors de cette phase du vol.

14

A partir de 20 km/h, le vent est considéré "fort" et on sera d'autant plus prudent en vol. Si vous décollez par vent fort, nous recommandons un gonflage face à la voile, en gardant en permanence les bonnes commandes dans les bonnes mains. Gonflez en douceur et venez sous l'aile sans lui résister, de manière à diminuer sa puissance. Une fois la voile au-dessus de la tête, pratiquez les corrections en douceur mais avec fermeté et décollez aussitôt.

## Nœuds et clés

Si malgré toutes vos précautions vous vous retrouvez en vol avec un nœud ou une clé dans les suspentes, gardez un cap qui vous éloigne du relief et des autres pilotes avant d'essayer d'appliquer toute action corrective. Pilotez par report du poids ou/et léger contre au frein et dirigez vous par les actions les plus légères possibles tout en vous maintenant dans un espace libre.

Ne mettez pas trop de frein et ne volez pas trop lentement ; vous devez pouvoir prévenir un départ en vrille ou en décrochage. Hors relief et trafic, repérez les suspentes concernées et essayez d'agir doucement dessus. Si la situation ne s'améliore pas, vous pouvez tenter une intervention plus brutale.

Notez qu'il arrive souvent que les tentatives de résolution fassent empirer la situation avec un nœud de plus en plus serré. Si vous estimez cependant pouvoir garder l'aile sous contrôle, dirigez vous au plus vite vers une zone de perte



d'altitude et allez vous poser au plus vite en sécurité.

## Meilleure finesse

Sans aucun frein et sans utiliser l'accélérateur, la voile vole "bras hauts" à sa meilleure finesse théorique en air calme. Cependant, la polaire de la Rook2 étant extraordinairement plate, la finesse ne se dégrade pas en première partie d'accélérateur et c'est à ce régime qu'on trouvera les meilleures performances, d'autant plus que la masse d'air sera agitée et ventée.

## Taux de chute mini

Avec environ 20 cm de frein symétriques, vous ralentissez l'aile à sa vitesse de taux de chute minimum. Vous obtiendrez cependant généralement de meilleurs résultats en montée, surtout en thermique, en laissant voler la Rook2 à des vitesses supérieures, avec l'énergie qui lui est naturelle pour la situation donnée. Mais vous expérimenterez d'excellentes réactions et capacités à monter aussi bien près du taux de chute mini que bras hauts.

## Vol accéléré

Vous en viendrez rapidement à utiliser l'accélérateur qui vous procurera de meilleures performances lorsque vous volez contre le vent ou dans des zones descendantes. La ROOK2 a été conçue pour être très stable sur toute sa plage de vitesse, mais demande à être volée activement. Vous savez que tout parapente devient plus sensible à la turbulence en vol accéléré



et que le risque de fermeture est accru. En fait, c'est surtout que les réactions sur fermeture accélérée sont bien plus dynamiques que bras hauts, du fait du supplément d'énergie à gérer.

Nous vous conseillons d'éviter l'usage de l'accélérateur près du sol et de rester très prudent en conditions turbulentes. Un accélérateur à barreau souple vous permet d'accélérer d'un seul pied. Un barreau rigide vous permet une accélération asymétrique si souhaité et peut donner un moyen de se diriger en transition. Préférez cependant le transfert de poids à la sellette. L'appui plus ou moins prononcé sur l'accélérateur permettra aussi de gérer le tangage. N'utilisez pas les freins lorsque vous accélérez. Accélérez progressivement mais relâchez immédiatement si vous ressentez une perte de tension ou en cas de fermeture. Sur fermeture accéléré, la première action à tenir est de relâcher l'accélérateur. Et conservez toujours une marge d'altitude accrue lorsque vous volez accéléré.

## "Pilotage actif"

Pour voler en parapente en aérologie agitée, il est indispensable d'apprendre toutes les techniques du pilotage actif. En un mot, il s'agit de corriger en permanence les mouvements imposés à la voile par l'aérologie, de manière à la garder en ligne de vol et à anticiper la survenue de fermetures.

Le but étant de garder le contrôle approprié du régime de vol et de la trajectoire de l'ensemble aile/pilote. D'une manière générale, on cherchera plutôt à amortir les mouvements et à garder l'aile à la verticale du pilote, au-dessus de sa tête.



### Quelques exemples :

A l'entrée d'un thermique fort, comme par inertie le pilote va passer en avant de son aile, il faudra relâcher au maximum les freins pour permettre à la voile de le rattraper au mieux. Si la voile plonge en avant, le pilote freinera en vue de contrôler l'abattée, puis relâchera les freins pour revenir à une vitesse de vol normale.

Toute perte de tension asymétrique, dans la voile ou dans les freins, devra être compensée par l'action de freinage nécessaire et par un contre sellette. Puis revenez à la position d'équilibre (corps et commande) initiale.

D'une manière générale, en aérologie turbulente pilotez en gardant la même tension dans vos commandes mais ne conservez pas de position de freins figées.

Veillez à tout le temps rétablir votre vitesse. Le travail au sol vous permet de vous entraîner à cela. Des exercices variés au sol vous permettront une progression rapide en vol en aérologie turbulente. Plus loin, vous tirerez profit de stages SIV, qui vous donneront entre autres, la meilleure compréhension possible de votre plage de vitesses, du débattement de vos commandes et des réactions de votre voile.

## Voler en turbulence

En turbulences fortes, vous pourrez expérimenter quelques fermetures. La ROOK2 est conçue et testée pour se rétablir seule dans quasiment toutes les situations, par un simple relâchement progressif des freins pour laisser l'aile voler. Réservez un SIV pour vous y entraîner.

### Surpilotage et cascades

De nombreux accidents sont dus à surpilotage dégénéralant en cascade d'incidents. Le surpilotage est souvent plus problématique par sa durée que par son intensité. Chaque action sur la voile devrait être suivie d'un rétablissement de la vitesse de vol normale dont le parapente a besoin. Retenez que bien souvent, le surpilotage peut être bien pire que l'absence de pilotage... !..

### Fermetures asymétriques

De fortes turbulences peuvent entraîner des fermetures asymétriques. Avant leur survenue, on ressentira une perte de tension dans le frein concerné ainsi qu'à la sellette. Ces sensations seront utilisées pour empêcher les fermetures. Si la fermeture se produit malgré tout, la Rook2 regonflera facilement même sans action du pilote, mais la voile initiera un virage du côté fermé.

Dans la gestion de la fermeture, priorité sera à garder un cap hors relief, au moyen préférentiel d'un contre sellette et d'un contre au frein sur le côté restant ouvert. Attention à ne pas trop freiner le côté ouvert (risque de décrochage accru). Ce simple maintien du cap provoquera l'essentiel du regonflement mais vous pouvez l'accélérer ou le finaliser par une action profonde et rapide sur le frein concerné ; ne maintenez pas votre main basse. Soyez prêt à retenir une éventuelle abattée si la voile plonge en reprise de vitesse. Mais revenez toujours au plus vite à une position symétrique bras hauts. Soyez conscient que tout sera bien plus radical en cas d'asymétriques durant le vol accéléré, les effets de l'inertie du pilote étant encore augmentés.



### Frontales

Très souvent, les fermetures frontales rouvrent d'elles-mêmes sans intervention du pilote. La reprise de vitesse se traduira par une abattée. On peut accélérer la réouverture de certaines frontales par un appui symétrique sur les freins, suivi d'une remontée immédiate des commandes. Soyez prêt à contrôler l'abattée de reprise de vitesse qui suivra.

### Cravates

Une telle situation est très improbable avec la ROOK2, mais pourrait cependant arriver après une énorme fermeture suivie par une cascade d'incidents qui amèneraient un stabilo à se coincer dans le suspentage. En ce cas, la première chose à faire est de tenter de respecter un cap au moyen du contre sellette ainsi qu'à la commande. Puis empoignez la suspente principale de stabilo et tirez-là au maximum vers le bas jusqu'à ce qu'elle se retende et relâchez-là d'un coup. La cravate doit ainsi se défaire. Familiarisez-vous au sol avec le repérage et le maniement de cette suspente de stabilo.

Autres procédures applicables (à pratiquer en SIV) :

Tirer la suspente de stabilo

Décrocher ; beaucoup de hauteur est nécessaire...

Provoquer une fermeture du côté cravaté et relâcher

Si votre cravate provoque une rotation et que vous êtes bas ou si vous êtes cravaté avec des twists, jetez immédiatement votre secours car la situation ne va faire que dégénérer.



### Vrille à plat

Voler beaucoup trop lentement en aérologie très turbulente peut vous faire entrer en vrille à plat. En pareil cas, relevez simplement les mains en douceur pour laisser l'aile réaccélérer. Puis soyez prêt à contrôler l'abattée qui marquera la reprise du vol normal.

### Décrochage

Vous ne vous retrouverez pas en décrochage sans l'avoir cherché. En air calme il vous sera nécessaire de tirer ET maintenir sur plusieurs secondes 100% des freins. La voile entre alors en décrochage. Un relâché des freins au mauvais moment peut donner une abattée telle qu'il existe un danger de chute du pilote dans sa voile. La manœuvre peut être tellement violente et complexe qu'elle n'entre pas dans le cadre d'un manuel. Il est indispensable de l'apprendre et pratiquer en SIV, sous supervision d'un instructeur qualifié.

### Parachutale

Une absence de vitesse horizontale et une vitesse verticale élevée, sous une voile ouverte, signent généralement la parachutale. La ROOK2 vous met très loin de cette situation qui elle aussi peut se produire en volant trop lentement en turbulence. Un parapente en très mauvais état, un suspentage décalé ou encore une forte porosité du tissu peut augmenter la tendance à la parachutale. Vous pourrez constater en SIV qu'il est très difficile de maintenir la Rook2 en parachutale : un peu trop de frein et vous décrochez, pas assez de frein et la voile réaccélère pour revenir en vol normal. Si vous désirez vous y entraîner, il vous faut en premier lieu totalement maîtriser le décrochage.

## Techniques de descente rapide

Pouvoir descendre rapidement devrait être un pré-requis pour tout pilote désirant évoluer en thermique. Plusieurs de ces techniques vous seront enseignées en école de parapente. Pour les plus avancées, il vous faudra suivre des SIV sous supervision d'instructeurs qualifiés.

### Oreilles

La méthode vous donne accès à des taux de chute majorés tout en maintenant votre vitesse de vol. Avec les commandes en main mais pas en dragonne, les pieds posés sur le barreau d'accélérateur, tirez symétriquement les A externes (élevateurs A2) pour fermer les deux côtés de l'aile. Votre vitesse de descente augmente. Nous préconisons d'utiliser alors l'accélérateur pour maintenir votre vitesse horizontale et augmenter encore votre vitesse verticale. Veillez à ne pas appliquer de frein, dirigez-vous par transfert de poids. N'engagez l'accélérateur qu'après avoir fait les oreilles. Pour revenir en vol normal, lâchez d'abord les élevateurs puis l'accélérateur à la suite. Appliquez du frein si la voile ne finit pas seule de se rouvrir. Les oreilles devaient être rouvertes à partir du moment où on arrive à 100 m/sol.

### Faire les B

Tirer les B occasionne un décrochage avec maintien de la forme du bord d'attaque. La vitesse verticale accélère jusqu'à 8 m/s et la vitesse horizontale s'annule. Empoignez les élevateurs B au niveau des maillons et tirez-les d'environ 20 cm. Pour sortir, relâchez-les rapidement en même temps. La ROOK2 abat alors faiblement et sans tendance à rester en parachutale.

### 360 engagés

Des trois manœuvres, c'est la plus exigeante et ne devrait être essayée qu'avec beaucoup de hauteur. La pratiquer en SIV vous assure d'en minimiser les risques.

Commencez votre virage par un franc appui sellette accompagné d'une action progressive à la commande du même côté. En laissant l'aile accélérer sur deux tours, vous vous retrouvez en 360 engagés pendant lesquels vous pouvez contrôler votre vitesse de descente et votre roulis au moyen de vos freins. N'oubliez pas le contrôle au frein externe.

Suivant la situation, la vitesse atteinte ou le résultat désiré, il est possible de sortir de la manœuvre de plusieurs manières. En maintenant l'appui sellette interne, en se mettant neutre sellette, en contrant à l'extérieur, ceci combiné avec un relâché du frein interne, un contre à la commande ou encore un freinage symétrique profond. Et bien que la Rook2 ait tendance à revenir seule en vol droit à plat dès l'arrêt des actions de pilotage, les sorties de 360 engagés devraient être apprises lors de stages SIV. Ne soyez pas surpris par le fort durcissement des commandes durant cette figure.

### Précautions :

Le risque est très important d'une perte de conscience lors de 360 centrifugés. Ne dépassez jamais les 16-18m/s.

Si vous entrez en neutralité spirale, il sera nécessaire d'appliquer fortement du frein externe pour en sortir.

Ne pratiquez pas près du sol : vous pourriez être surpris par la forte accélération, la rapide perte d'altitude, désorienté, et ne pas réussir à sortir à temps.



## Décollage au treuil

La ROOK2 est facile à décoller au treuil, aucun artifice technique n'est nécessaire. Un treuilleur qualifié sera à même de vous préparer et de vous faire suivre les procédures appropriées. Nous ne recommandons pas l'usage d'un quelconque accessoire qui accélère l'aile durant la treuillée, tel qu'il en existe. Suivez simplement les consignes de votre treuilleur .

## Voltige

La ROOK2 n'est pas conçue ni dimensionnée pour la voltige et ne devrait en conséquence pas être utilisée dans ce cadre. De plus, les contraintes extrêmes exercées sur le matériel en voltige réduisent considérablement la durée de vie de votre parapente.

## Freins inopérants

Si pour une raison ou une autre vous ne pouvez pas utiliser vos freins, dirigez votre aile vers un atterrissage par transfert de poids à la sellette. Vous pouvez aussi agir sur les arrières pour piloter la voile. Attention à ne pas surpiloter en utilisant les C. L'usage des C en vol augmente la facilité à entrer en vrille ou à décrocher. Soyez particulièrement prudent à basse altitude et au moment de poser. Nous recommandons de piloter prioritairement et le plus possible par transfert de poids.



## Atterrissage

La ROOK2 est tout aussi facile à poser qu'à décoller. En conditions turbulentes, il sera bienvenu d'appliquer 15% de frein, qui vous permettront d'amortir les mouvements de l'aile et de mieux la sentir afin d'adopter le pilotage actif qui convient. Sortez suffisamment haut de votre sellette pour être prêt à utiliser vos jambes pour aller chercher le sol. Si vous volez depuis longtemps ou si vous avez froid, pensez à dégourdir vos jambes durant votre approche. Avant de vous lancer en vol de distance, vous devez être capable de vous poser dans de tout petits endroits inconnus. Apprenez à observer les signes qui vous renseignent sur le vent au sol, tout comme peut le faire votre dérive durant les virages. En conditions fortes, veillez à entrer plus haut au-dessus de votre terrain et dans le cas de brise ou de vent forts, ne vous focalisez pas forcément sur un terrain que vous avez du mal à atteindre en luttant contre le vent, mais regardez plutôt s'il n'y aurait pas d'autres options en partant vent de dos.

En aérologie active, de nombreux pièges peuvent vous surprendre dans les derniers mètres, gradient, rafales, brusques variations de direction du vent, venturis... restez-donc particulièrement concentré. et n'oubliez jamais qu'un vol n'est vraiment terminé que lorsque votre voile est affalée et sécurisée au sol, pilote déconnecté du parapente !

# Maintenance

## Conseils généraux

Un bon entretien de votre aile lui assurera la plus longue durée de vie tout en lui conservant ses performances :

Repliez votre voile dès le posé et ne la laissez pas inutilement "cuire" au soleil. Les UV dégradent le matériau du tissu et des suspentes. De la condensation se produit sous une aile étalée au sol et imprègne le tissu.

Pliez votre voile de la manière recommandée.

Si votre parapente est humide lorsque vous le pliez, aérez-le en intérieur pour le faire sécher. Ne pas sécher en plein soleil.

Eviter les chocs, tels que ceux que peut recevoir un bord d'attaque tombant au sol.

Ne traînez jamais votre aile au sol. Soyez particulièrement prudent en vous déplaçant avec votre aile en boule sur l'épaule ; le bord d'attaque risque facilement de racler des surfaces abrasives.

Ne marchez jamais sur le tissu ou les suspentes. Prévenez les spectateurs qui s'approchent.

L'eau salée endommage les suspentes et le tissu. Rincez abondamment à l'eau et faites sécher à l'ombre.

Ne pliez pas fortement vos suspentes, ne les pincez pas.

Evitez de gonfler votre aile dans du vent fort sans avoir démêlé les suspentes.

Evitez les environnements trop froids, trop chauds ou trop humides et surtout n'exposez pas le matériel aux substances ou émanations chimiques.

## Instructions de pliage

Un bon pliage prolongera la durée de vie de votre parapente et préservera ses performances. Nous vous recommandons le pliage accordéon en alignant les profils et en empilant les renforts de bord d'attaque l'un sur l'autre. La voile sera ensuite pliée en trois parties. Le pliage classique par demi-voiles est aussi possible. Dans tous les cas, le mieux est de la comprimer le moins possible. Et veillez à ne pas enfermer de sauterelles lors du pliage car elles rongent le tissu pour sortir ; et les cadavres d'insectes morts en décomposition produisent des substances acides qui attaquent le tissu.

## Stockage

Conservez votre parapente rangé dans un endroit sec à température modérée. Ne pas entreposer humide, mouillé, plein de boue, de sable ou de sel ou avec des objets métalliques à l'intérieur. Préservez des émanations chimiques.

## Nettoyage

En cas de nécessité, utiliser uniquement de l'eau douce claire et un tissu doux. Que ce soit pour la voile ou pour le suspentage. Il est important de vider régulièrement l'intérieur des caissons pour en retirer le sable ou les pierres qui, accumulées, attaquent le tissu par abrasion et détériorent sa porosité ainsi que sa résistance.

## Réparations

Pour les petites déchirures, moins de 5 cm, qui ne sont pas situées à des endroits critiques de la structure, vous pouvez utiliser du ripstop autocollant. Tout dommage plus important devra être confié à un atelier qualifié. Le changement d'une ou plusieurs suspentes devra prendre en compte la symétrie et sera de même confié à un atelier agréé. Toujours procéder à un gonflage avant tout décollage, afin de s'assurer que tout a été fait correctement. Les réparations importantes seront de préférence confiées à l'usine Triple Seven ou au SAV officiel de votre territoire. En cas de doute, contactez-nous.

## Révisions et contrôles

Afin de garantir sa navigabilité, la Rook2 doit régulièrement être entretenue et contrôlée pour la maintenir dans le cadre des résultats de son homologation EN. Il vous est recommandé de procéder au moins à une vérification de calage après 100 heures ou une année d'utilisation, selon ce qui intervient en premier. Puis de faire une révision complète à 150 heures ou 24 mois. Ce contrôle devra inclure la surveillance du suspentage, le calage, la vérification des élévateurs et la surveillance du tissu avec une prise de porosité complète. Un atelier qualifié devra définir l'intervalle pour la révision suivante, en fonction de l'état de votre parapente. Soyez conscient que l'état de votre parapente peut varier considérablement en fonction de son environnement et de son utilisation, son vieillissement n'étant pas forcément graduel ni homogène. L'air humide et salé, le sable, la pratique de la voltige entre autres exemples, peuvent considérablement affecter le vieillissement de votre matériel.

# Pliage

# ROOK2

1. Pliez en accordéon



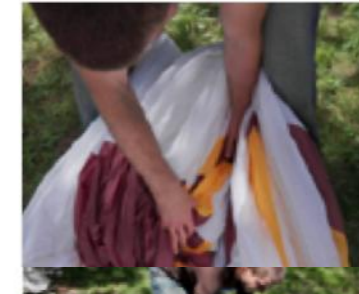
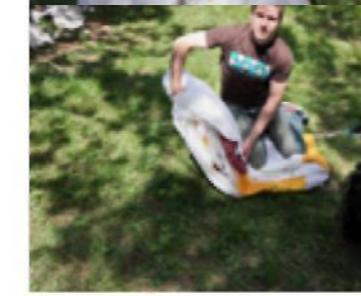
2. Alignez les profils



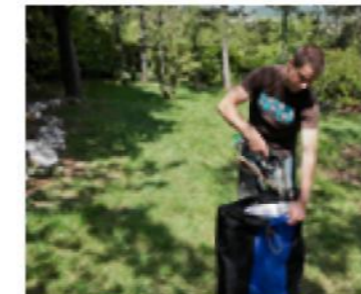
3. Repliez le bord d'attaque à l'intérieur en direction du bord de fuite et alignez les cloisons



4. Repliez en 3 parties

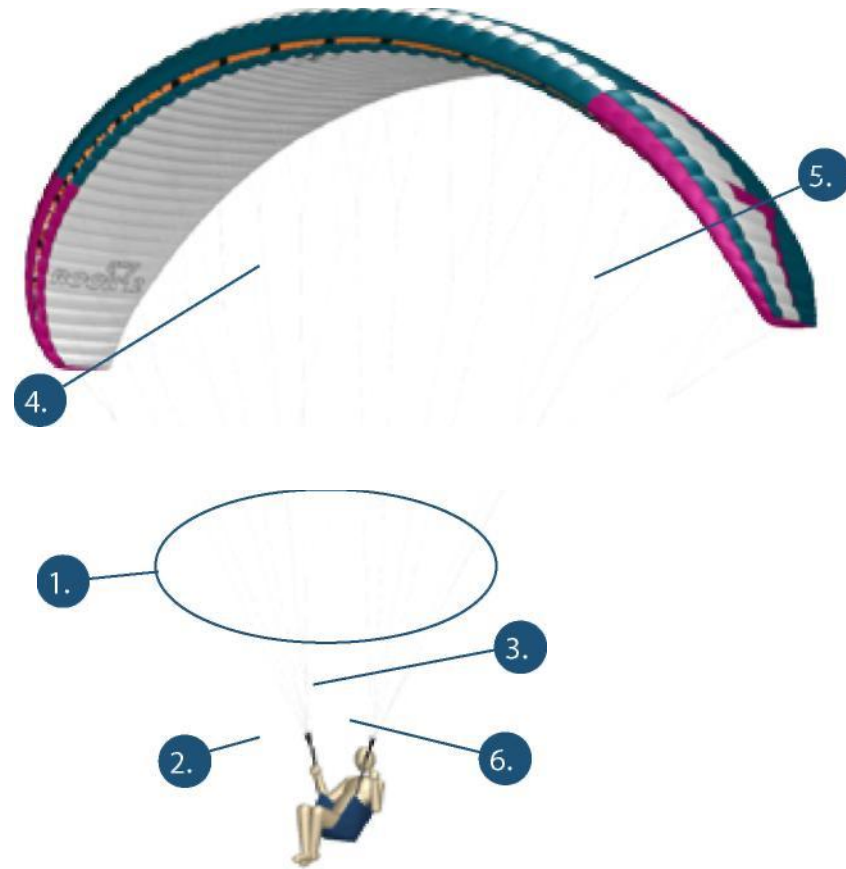


5. Terminé.

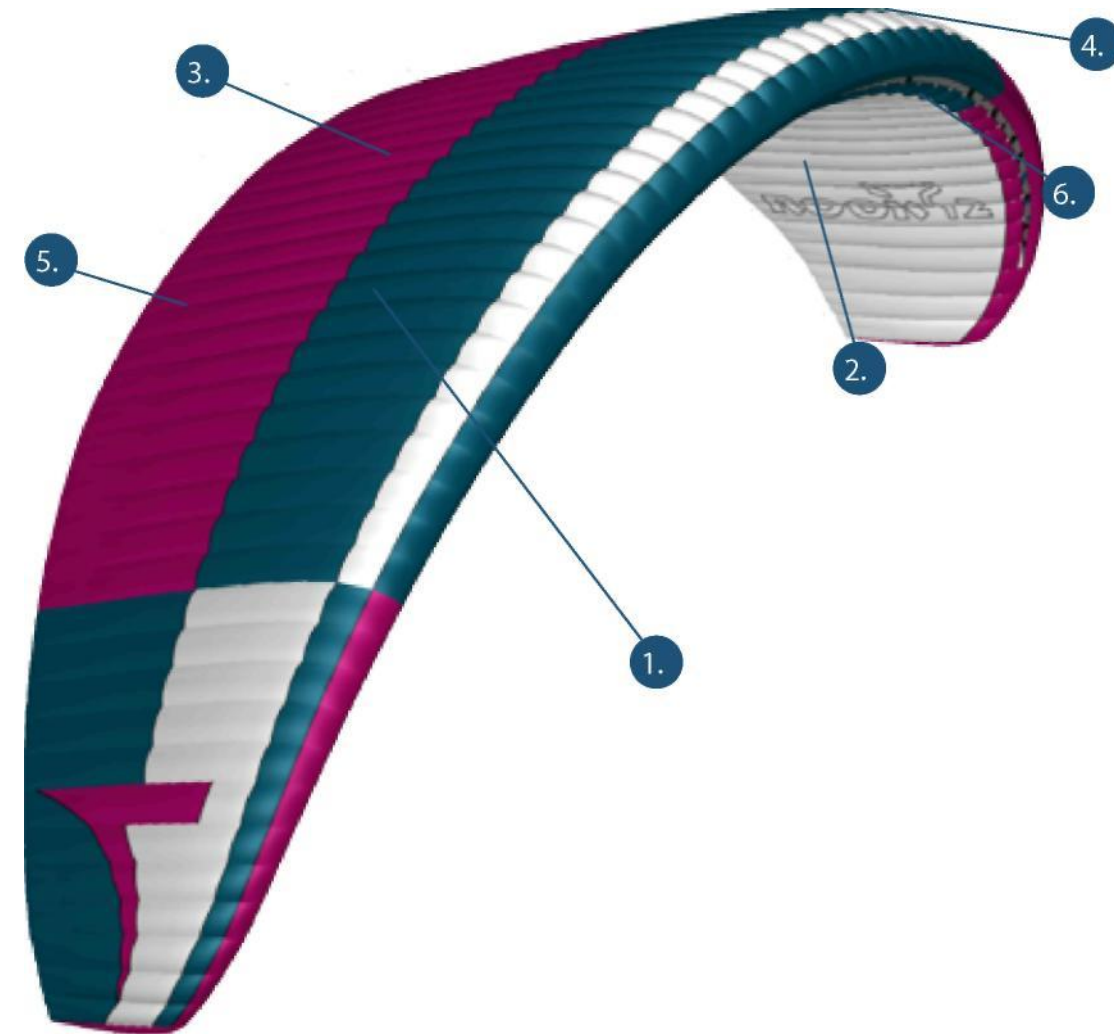


# Caractéristiques

24



1. Suspentage
2. Elévateurs
3. Principales
4. Intermédiaires
5. Hautes
6. Freins



1. Voile
2. Intrados
3. Extrados
4. Bord d'attaque
5. Bord de fuite
6. Ouvertures



## Données techniques

Taille			ROOK2 S	ROOK2 MS	ROOK2 ML	ROOK2 L
CELLULES	NOMBRE		57	57	57	57
A PLAT	SURFACE	m <sup>2</sup>	23.7	26	28.3	30.6
	ENVERGURE	m	11.6	12.0	12.6	13.1
	ALLONGEMENT		5.6	5.6	5.6	5.6
PROJETE	SURFACE	m <sup>2</sup>	20	21.9	23.8	25.8
	ENVERGURE		9.1	9.4	9.9	10.3
	ALLONGEMENT		4.1	4.1	4.1	4.1
POIDS TOTAL VOLANT	MINIMUM	kg	65	80	95	110
	MAXIMUM	kg	85	100	115	130
POIDS DE L'AILE		kg	5.2	5.6	6.1	6.6
CERTIFICATION		ENLTF	B	B	B	

## Matériaux

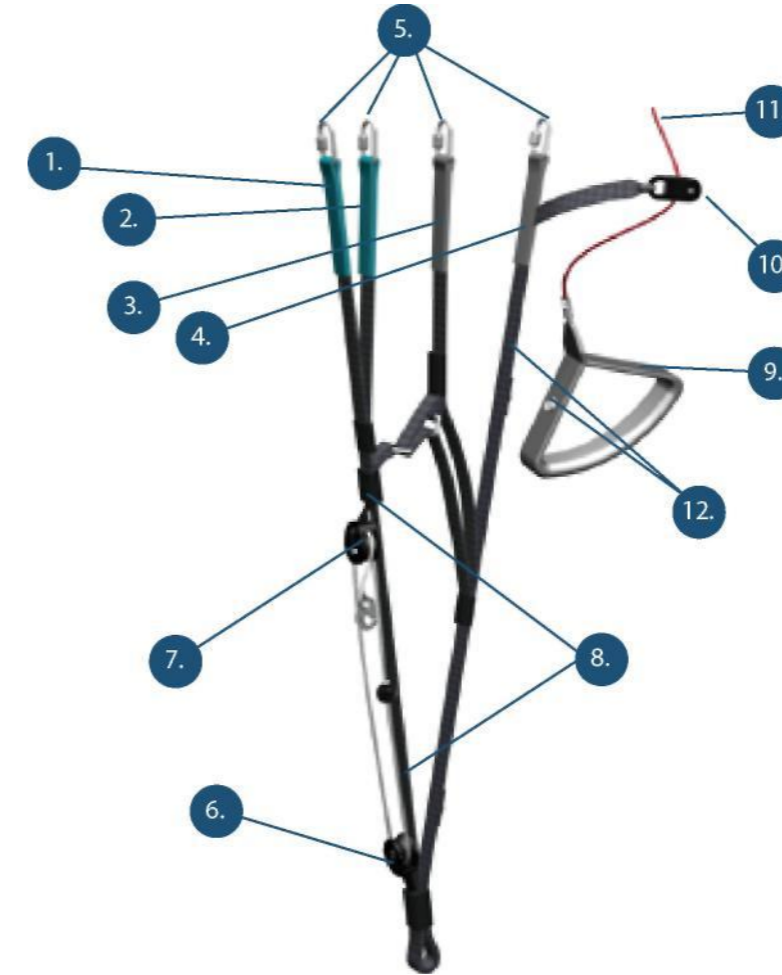
VOILE	DESIGNATION
Extrados	Dominico N30 DMF
Intrados	Dominico N20 DMF
Profs	Dominico N30 DMF
Renforts	Nylon 2.4mm 2.7mm 2.5mm

SUSPENTES	DESIGNATION
Hautes	Edelrid A-8000-U-070-000
Hautes	Edelrid A-8000-U-090-000
Hautes	Edelrid A-8000-U-050-000
Intermédiaires 1	Edelrid A-8000-U-090-000
Intermédiaires 1	Edelrid A-8000-U-070-000
Intermédiaires 1	Elderid A-8000-U-050-000
Intermédiaires 1	Liros PPSL 191
Intermédiaires 2	Elderid A-8000-U-090-000
Principales	Liros PPSL 191
Basse stabilo	A-8000-U-070-000

Freins hautes	Liros DC-40
Freins intermédiaires 1	Elderid A-8000-U-050-000
Freins intermédiaires 2	Edelrid A-8000-U-070-000
Freins principale	Liros PPSL 160 connected A8000-U-120

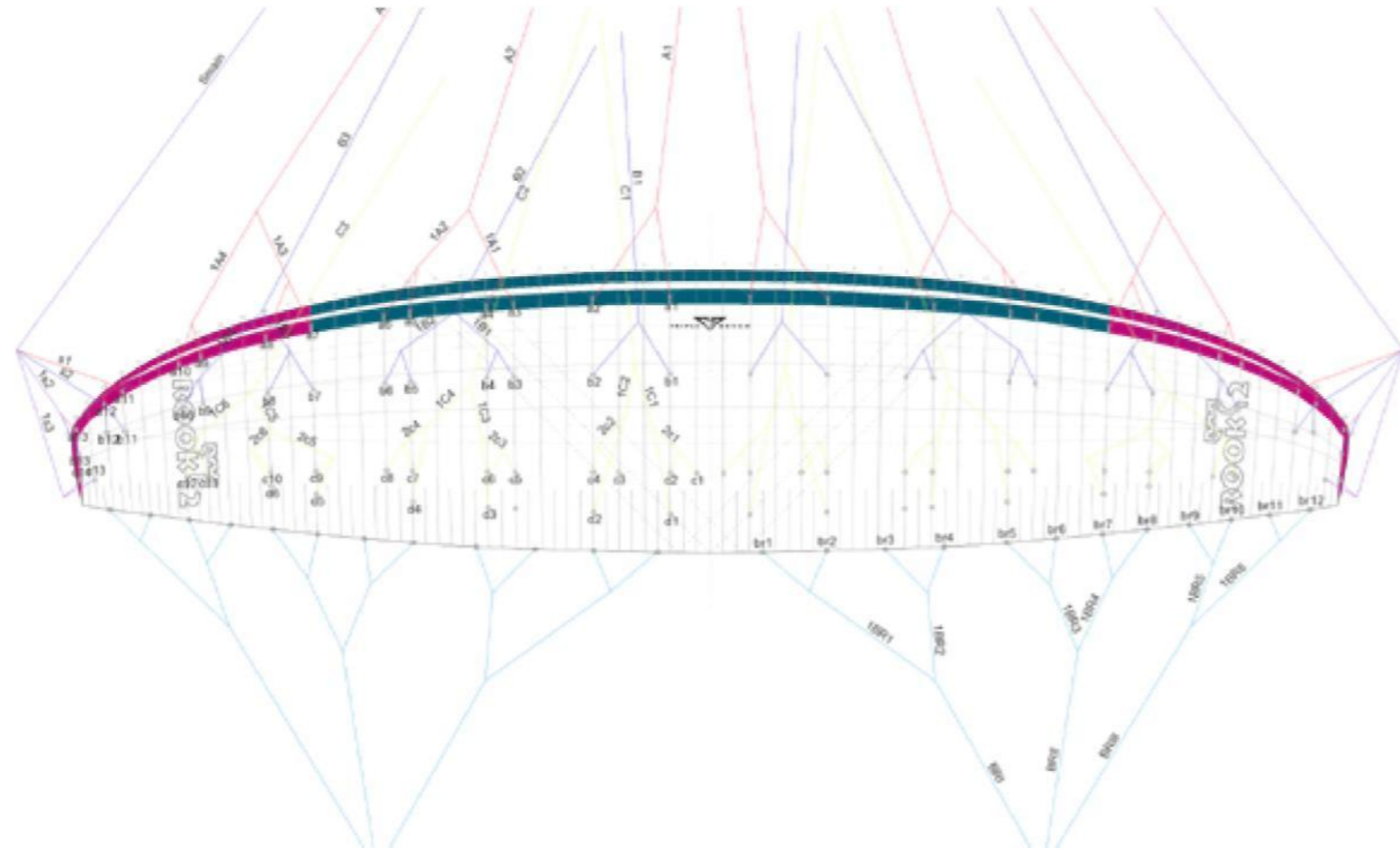
ELEVATEURS	DESIGNATION
Matériau	Liros 13 mm black nylon webbing
Poulies	4x Harken PA18

## Elévateurs Rook2



1. Elévateur A1
2. Elévateur A2 (oreilles))
3. Elévateur B
4. Elévateur C (arrière)
5. Maillons
6. Accroche principale
7. Accroche d'accélérateur
8. Poulies (200mm)
9. Poignée de frein
10. Poulie de frein
11. Principale de frein
12. Pression de frein
13. La ROOK2 n'a ni trims ni tout autre accessoire amovible ou réglable.

# Suspentage ROOK2



# Longueurs suspentes ROOK2 ML

Lines Length (mm)										LINE CHECK			
<b>First gallery</b>										a1	7351	c1	7514
<b>Lines A</b>	<b>mm</b>	<b>Lines B</b>	<b>mm</b>	<b>Lines C</b>	<b>mm</b>	<b>Lines D</b>	<b>mm</b>	<b>BR lines</b>	<b>mm</b>	a2	7327	c2	7427
a1	1799	b1	1559	c1	430	d1	815	br1	958	a3	7341	c3	7378
a2	1775	b2	1532	c2	343	d2	825	br2	637	a4	7292	c4	7396
a3	462	b3	459	c3	339	d3	703	br3	819	a5	7274	c5	7399
a4	413	b4	410	c4	357	d4	657	br4	734	a6	7292	c6	7334
a5	410	b5	419	c5	412	d5	428	br5	764	a7	7215	c7	7298
a6	428	b6	435	c6	347	d6	268	br6	605	a8	7138	c8	7325
a7	802	b7	809	c7	352			br7	573	a9	7042	c9	7223
a8	725	b8	731	c8	378			br8	570	a10	7038	c10	7122
a9	399	b9	412	c9	369			br9	588	a11	6792	c11	7036
a10	395	b10	414	c10	234			br10	519	a12	6720	c12	7042
a11	328	b11	305	c11	359			br11	538	a13	6557	c13	6713
a12	257	b12	242	c12	365			br12	567	b1	7296	c14	6664
a13	626	b13	635	c13	277			b2	7268	d1	7545		
				c14	239			b3	7274	d2	7503		
								b4	7225	d3	7427		
								b5	7203	d4	7380		
								b6	7218	d5	7283		
<b>Second gallery</b>										b7	7146	d6	7157
<b>Lines A</b>	<b>mm</b>	<b>Lines B</b>	<b>mm</b>	<b>Lines C</b>	<b>mm</b>	<b>Lines C</b>	<b>mm</b>	<b>BR lines</b>	<b>mm</b>	b8	7068	br1	7929
A1	4982	b1	5167	2c1	356	1C1	794	1BR1	1294	b9	6986	br2	7612
1A1	1697	1B1	1683	2c2	365	1C2	741	1BR2	896	b10	6988	br3	7379
1A2	1682	1B2	1651	2c3	266	1C3	1252	1BR3	924	b11	6741	br4	7292
1A3	1385	1B3	1326	2c4	227	1C4	1251	1BR4	878	b12	6678	br5	7184
1A4	1615	1B4	1564	2c5	448	1C5	1201	1BR5	722	b13	6565	br6	7023
1s1	1199	s2	1171	2c6	482			1BR6	659	br7	6950		
1s2	666			1c6	1469					br8	6945		
				1s3	1159					br9	6846		
<b>Main Lines</b>										br10	6776		
<b>Lines A</b>	<b>mm</b>	<b>Lines B</b>	<b>mm</b>	<b>Lines C</b>	<b>mm</b>			<b>BR lines</b>	<b>mm</b>	br11	6737		
A2	4614	B2	4565	C1	5387			BRI	2605	br12	6763		
A3	4462	B2	4443	C2	4922			BRII	2435				
Smain	4697			C3	4658			BRIII	2490				
								Brmain1	1543				
								br main	1494				



# Longueurs suspentes ROOK2 MS

Lines Length (mm)										LINE CHECK			
<b>First gallery</b>										a1	6490	c1	6650
<b>Lines A</b>	<b>mm</b>	<b>Lines B</b>	<b>mm</b>	<b>Lines C</b>	<b>mm</b>	<b>Lines D</b>	<b>mm</b>	<b>BR lines</b>	<b>mm</b>	a2	6465	c2	6571
a1	1505	b1	1496	c1	413	d1	786	br1	936	a3	6470	c3	6523
a2	1480	b2	1468	c2	329	d2	795	br2	626	a4	6423	c4	6540
a3	443	b3	440	c3	325	d3	678	br3	781	a5	6405	c5	6541
a4	396	b4	393	c4	342	d4	634	br4	746	a6	6422	c6	6478
a5	394	b5	402	c5	395	d5	415	br5	688	a7	6349	c7	6443
a6	411	b6	417	c6	333	d6	261	br6	578	a8	6275	c8	6468
a7	743	b7	749	c7	338			br7	551	a9	6184	c9	6372
a8	669	b8	674	c8	363			br8	605	a10	6181	c10	6275
a9	356	b9	368	c9	354			br9	566	a11	5932	c11	6191
a10	353	b10	371	c10	224			br10	486	a12	5863	c12	6199
a11	315	b11	293	c11	318			br11	516	a13	5709	c13	5861
a12	246	b12	233	c12	325			br12	546	b1	6443	c14	5824
a13	594	b13	610	c13	266			b2	6414	d1	6683		
				c14	229			b3	6418	d2	6642		
								b4	6371	d3	6566		
								b5	6348	d4	6518		
								b6	6363	d5	6431		
<b>Second gallery</b>										b7	6294	d6	6310
<b>Lines A</b>	<b>mm</b>	<b>Lines B</b>	<b>mm</b>	<b>Lines C</b>	<b>mm</b>	<b>Lines C</b>	<b>mm</b>	<b>BR lines</b>	<b>mm</b>	b8	6219	br1	7572
A1	4984	b1	4937	2c1	342	1C1	761	1BR1	1232	b9	6141	br2	7270
1A1	1629	1B1	1615	2c2	350	1C2	710	1BR2	857	b10	6152	br3	7050
1A2	1613	1B2	1582	2c3	256	1C3	1202	1BR3	884	b11	5894	br4	7001
1A3	1328	1B3	1272	2c4	217	1C4	1200	1BR4	839	b12	5832	br5	6844
1A4	1548	1B4	1500	2c5	403	1C5	1152	1BR5	709	b13	5832	br6	6716
1s1	1140	s2	1123	2c6	435			1BR6	631	br7	6662		
1s2	639			1c6	1413					br8	6716		
				1s3	1119					br9	6607		
<b>Main Lines</b>										br10	6539		
<b>Lines A</b>	<b>mm</b>	<b>Lines B</b>	<b>mm</b>	<b>Lines C</b>	<b>mm</b>			<b>BR lines</b>	<b>mm</b>	br11	6475		
A2	4398	B2	4357	C1	5153			BRI	2479	br12	6509		
A3	4278	B2	4266	C2	4702			BRII	2239				
Smain	4480			C3	4477			BRIII	2399				
								Brmain1	1405				
								br main	1488				





# Longueurs suspendes ROOK2 S

Lines Length (mm)										LINE CHECK			
<b>First gallery</b>										a1	6197	c1	6363
<b>Lines A</b>	<b>mm</b>	<b>Lines B</b>	<b>mm</b>	<b>Lines C</b>	<b>mm</b>	<b>Lines D</b>	<b>mm</b>	<b>BR lines</b>	<b>mm</b>	a2	6173	c2	6282
a1	1239	b1	1429	c1	394	d1	746	br1	894	a3	6171	c3	6237
a2	1216	b2	1401	c2	314	d2	755	br2	596	a4	6126	c4	6253
a3	424	b3	420	c3	311	d3	643	br3	764	a5	6107	c5	6253
a4	378	b4	375	c4	327	d4	602	br4	709	a6	6123	c6	6193
a5	376	b5	385	c5	377	d5	392	br5	652	a7	6060	c7	6158
a6	392	b6	398	c6	317	d6	246	br6	552	a8	5989	c8	6182
a7	726	b7	733	c7	323			br7	492	a9	5899	c9	6075
a8	654	b8	660	c8	346			br8	538	a10	5895	c10	5981
a9	354	b9	366	c9	338			br9	540	a11	5669	c11	5912
a10	350	b10	368	c10	214			br10	474	a12	5603	c12	5918
a11	301	b11	280	c11	318			br11	507	a13	5455	c13	5580
a12	235	b12	222	c12	324			br12	521	b1	6142	c14	5544
a13	569	b13	579	c13	254					b2	6114	d1	6391
				c14	218					b3	6117	d2	6350
										b4	6072	d3	6277
										b5	6049	d4	6233
										b6	6063	d5	6129
<b>Second gallery</b>										b7	5995	d6	6129
<b>Lines A</b>	<b>mm</b>	<b>Lines B</b>	<b>mm</b>	<b>Lines C</b>	<b>mm</b>	<b>Lines C</b>	<b>mm</b>	<b>BR lines</b>	<b>mm</b>	b8	5922	br1	7256
A1	4973	b1	4728	2c1	327	1C1	727	1BR1	1176	b9	5846	br2	6958
1A1	1555	1B1	1543	2c2	334	1C2	678	1BR2	818	b10	5848	br3	6768
1A2	1539	1B2	1510	2c3	244	1C3	1148	1BR3	846	b11	5622	br4	6713
1A3	1268	1B3	1215	2c4	207	1C4	1145	1BR4	800	b12	5564	br5	6551
1A4	1479	1B4	1432	2c5	402	1C5	1100	1BR5	678	b13	5461	br6	6451
1s1	1093	s2	1072	2c6	432			1BR6	602			br7	6345
1s2	611			1c6	1351							br8	6391
				1s3	1061							br9	6280
<b>Main Lines</b>													
<b>Lines A</b>	<b>mm</b>	<b>Lines B</b>	<b>mm</b>	<b>Lines C</b>	<b>mm</b>			<b>BR lines</b>	<b>mm</b>			br10	6214
A2	4210	B2	4172	C1	4946			BR1	2367			br11	6171
A3	4085	B2	4065	C2	4514			BR11	2234			br12	6200
Smain	4288			C3	4265			BR111	2243				
								Brmain1	1291				
								br main	1483				



# Homologation specimens



Class: **B**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG\_0916.2015**

Date of issue (DMY): **16.06.2015**

Manufacturer: **777 jadralna padala d.o.o.**

Model: **Rook 2 MS**

Serial number: **R02-MS-A-0011-27015**

## Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	100	Range of speed system (km/h)	18
Minimum weight in flight (kg)	80	Speed range with glides (km/h)	28
Slider weight (kg)	5.6	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	15
Projected area (m <sup>2</sup> )	21.9		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whenever happens first)	
Harness type	ABS	every 12 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Supair	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Altiplume L	Person or company inspected the glider for testing: <b>Valic brothers</b>	
Harness to risers distance (cm)	44		
Distance between risers (cm)	44		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	A	A	B	B	A	A	A	A	A	A	A	A	0





# Sécurité et responsabilité

Voler en parapente est une activité dangereuse à risque élevé dont le pilote assume la sécurité. Par l'achat de cet équipement, vous assumez être un pilote qualifié et vous acceptez tous les risques associés à votre pratique, ce qui comprend les possibilités de se blesser gravement ou de se tuer. Une mauvaise utilisation ou une utilisation erronée de cet équipement augmente ces risques de façon considérable.

Les concepteurs, fabricants, importateurs ou revendeurs ne peuvent et ne doivent garantir votre propre sécurité lorsque vous utilisez ce matériel, pas plus qu'il ne peuvent endosser de responsabilité en cas de dommage, blessure ou décès résultant de son usage. Ce matériel ne doit être utilisé que par des pilotes compétents et qualifiés, ou par des pilotes sous supervision de moniteurs officiellement qualifiés. Cet équipement ne doit pas être utilisé sans formation adéquate.

Il vous appartient à vous seul en tant que pilote compétent et instruit de prendre l'entière responsabilité de l'usage de ce parapente, de vous assurer de la bonne compréhension de son usage correct ainsi que de son entretien et de faire en sorte de l'utiliser uniquement pour l'usage pour lequel il a été conçu, et de prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires à cet usage.

## Garantie

La ROOK2 est garantie 24 mois ou 200 heures, contre tout défaut matériel qui ne résulte pas d'une usure normale, d'un accident ou d'un usage inapproprié.



**Guarantee**

Triple Seven WARRANTY:  
All Triple Seven products are fully warranted for 24 months, against material defects that are not the result of normal wear or accidental damage.

TRIPLE SEVEN

ROOK 2 39

# Enregistrement info

Nous vous invitons chaleureusement à enregistrer tout produit Triple Seven à l'adresse ci-dessous, qu'il soit neuf ou même acheté d'occasion. Vous obtiendrez ainsi tout le suivi qui pourrait lui être utile pendant sa durée d'utilisation. L'enregistrement permet de vous retrouver rapidement dans notre base de données en cas de besoin.

<http://www.777gliders.com/tripleseven/support>

# Restez en contact

En tant que nouveau pilote Triple Seven, nous vous encourageons à ne pas hésiter à nous contacter pour toute problématique technique ou à propos de votre équipement. C'est aussi avec plaisir que nous recevrons vos photos, vidéos ou messages. Pensez à nous raconter vos aventures aériennes avec votre nouvelle Rook2. Et rejoignez-nous sur Facebook pour partager la passion du vol.

Profitez-en bien !

# Les 5 meilleures astuces pour le cross

1. Maîtrisez vos matériels et techniques. Le plus important étant de monter, exercez-vous y en conditions faibles et ne craignez pas de poser. Suivez des stages SIV et cross et apprenez à voler en sécurité sur toute la plage de vitesse de votre parapente.

2. Lorsque vous tournez dans un thermique faible, explorez-le à la recherche d'un meilleur taux de montée. Lorsque vous entrez dans de forts noyaux, serrez les !

3. Apprenez les théories et pratiquez-les ! Essayez d'imaginer les thermiques, de déterminer leur source et leur dérive en vol. Regardez autour de vous, cherchez les indices, regardez, regardez ! Croyez en votre chance et en vos options et exploitez-les à fond.

4. Préparez votre vol chez vous en laissant votre imagination se déployer. De cette manière vous aurez un but dès le décollage et vous ne vous retrouverez pas désespéré au plafond à ne savoir quoi faire.

5. Volez en groupe et amusez-vous avec vos amis. Partagez les moments forts, posez toutes les questions et ne perdez jamais de vue l'une des premières règles de l'air : ayez toujours une option alternative ou un plan B.

"Primoz Susa"

# Top 5 XC tips

1. Master your equipment and techniques. Climbing is the most important! Practice it, especially in weak conditions and don't be afraid to bomb out. Attend safety and XC courses and learn to fly your glider safely along its full speed range.

2. When circling in a weak thermal, cruise and explore it for better lift. When you hit strong cores, tighten up!

3. Know the theory and try it out! Imagine thermals and when you find them, look down and think... Where is it coming from? What was the trigger? Look around, Look around, Look around! Use every sign of luck and don't hesitate to take it.

4. Plan your XC at home and let your imagination free. In this way, you will have a mission on the take-off and you will not be taken by surprise at cloud base, not knowing what to do next.

5. Fly together with friends and have fun! Share exciting experiences, ask questions and don't forget the first rule of aviation - always have an alternative option or plan B.

"Primoz Susa"

TRIPLE SEVEN