MANUEL DE VOL

MODELE : A42td
REVISION : V1.3
DATE : 31/08/2026
LANGUE : FR



AEROTECH
SAS au capital de 1000€ - 489 route de Grasse 06140 Vence - FRANCE
SIRET : 98818614400016 RCS de Grasse // TVA : FR18988186144
Téléphone : +33(0)620899131 - fly.aerotech@gmail.com
www.fly-aerotech.com

- TABLE DES MATIERES -

1	Introduction	[3]
2	Indications générales de sécurité	[3]
3	Limites d'utilisation	[3]
4	Description de la voile	[4]
5	Données techniques	[4/5]
6	Vue d'ensemble du matériel	[6/7]
7	Montage de la voile	[9]
8	Préparation avant décollage	[9/10]
9	Décollage	[10/11]
10	Caractéristiques de vol	[11]
11	Descentes rapides	[12/13]
12	Incidents de vol	[13 - 15]
13	Atterrissage	[15]
14	Pliage et transport	[16]
15	Plan des suspentes et matériaux	[17/18]
16	Entretien et réparations	[19]
17	Inspection périodique	[19/20]
18	Garantie	[21]
19	Responsabilité	[21]
20	Eco responsabilité & Recyclage	[22]
21	Fiche d'entretien	[22]
22	Annexes	[23 - 26]

1 Introduction

Nous vous remercions d'avoir choisi l'AEROTECH A42td. L'A42td est un parapente biplace homologué EN B, développé pour répondre aux exigences d'une utilisation professionnelle intensive tout en restant parfaitement adapté aux pilotes privés. Elle offre un gonflage simple, une excellente prise en charge au décollage et une grande durabilité. Ce manuel présente les conditions d'utilisation, les consignes de sécurité, les règles d'entretien et les modalités de contrôle. Il doit être lu avant le premier vol et conservé avec la voile.

2 Indications générales de sécurité

Le parapente est une activité aérienne comportant des risques. L'utilisation de cette voile nécessite une formation adaptée, les qualifications requises pour le vol biplace, une bonne connaissance de l'aérologie et de la réglementation aérienne. Le pilote est seul responsable de ses décisions, de la sécurité de son passager et du respect des conditions de vol. Avant chaque décollage, vérifiez que les conditions météorologiques, le site, le matériel et l'espace aérien sont adaptés au vol envisagé. Le port d'un casque homologué, d'une sellette adaptée et d'un parachute de secours est fortement recommandé et peut constituer une condition requise par votre assurance.

3 Limites d'utilisation

3.1 - Niveau pilote

L'A42td est destinée aux pilotes titulaires des qualifications requises pour la pratique du vol biplace, conformément à la réglementation en vigueur dans leur pays. Une expérience adaptée aux conditions rencontrées est indispensable.

3.2 - Sellettes

Utilisation avec des sellettes biplace homologuées et des écarteurs compatibles. Les réglages influencent le comportement de la voile.

3.3 - Poids total volant

La voile doit être utilisée dans sa plage de poids total volant (PTV), incluant le pilote équipé, le passager, les sellettes, les écarteurs, le parachute de secours et l'ensemble du matériel embarqué.

3.4 - Voile mouillée

Une voile mouillée augmente le risque de phase parachutale. Éviter le freinage excessif et maintenir une vitesse suffisante.

3.5 - Treuillage

Uniquement avec matériel homologué, opérateur qualifié et pilote formé.

3.5 - Voltige

Interdite.

3.5 - Biplace

Oui

4 Description de la voile

L'AEROTECH A42td est un parapente biplace homologué EN-B développé pour offrir un décollage facile, un comportement homogène en vol, une grande stabilité et une excellente durabilité.
Utilisations :
vol biplace professionnel
vol biplace loisir
exploitation intensive
progression des pilotes biplace



5 Données techniques

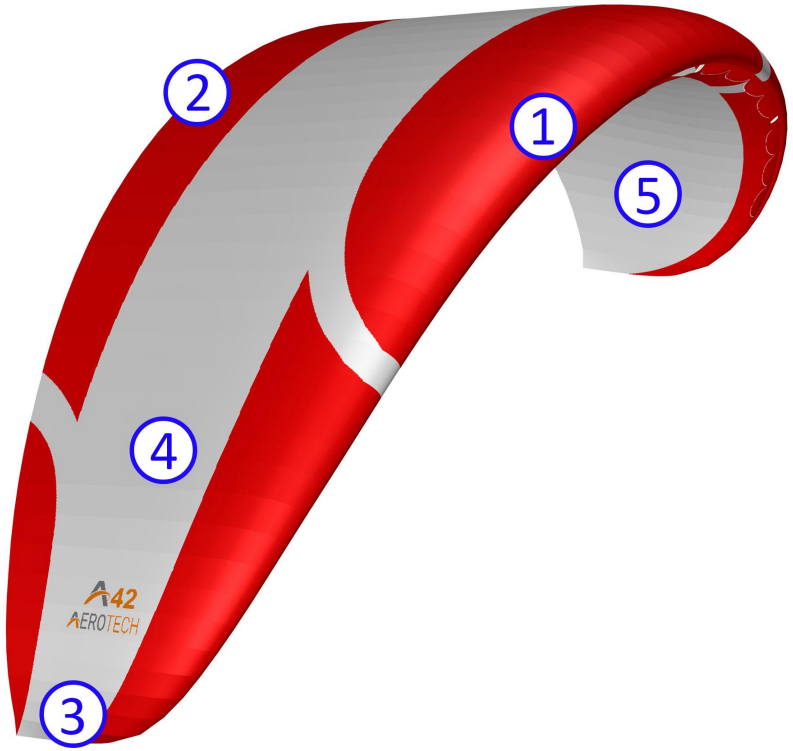
PTV (KG)	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	220
42												

Vol léger
Vol standard
Vol chargé

	42
PLAGE POIDS TOTAL VOLANT (PTV) (KG)	110-220
POIDS DE LA VOILE	8,0
NOMBRE DE CELLULES	52
SURFACE A PLAT (M2)	41,65
SURFACE PROJETEE (M2)	34,94
ENVERGURE (M)	14.93
ENVERGURE PROJETEE (M)	11,61
ALLONGEMENT A PLAT	5,35
ALLONGEMENT PROJETE	3,86
CORDE (M)	3,47
HOMOLOGATION (EN 926-2)	EN/LTF B
NOMBRE D'ELEVATEURS	4+1
TRIMS (MM)	100
DEBATTEMENT DES COMMANDES AU PTV MAX (CM)	> 65 cm
ECART VENTRAL HOMOLOGATION (CM)	55 cm

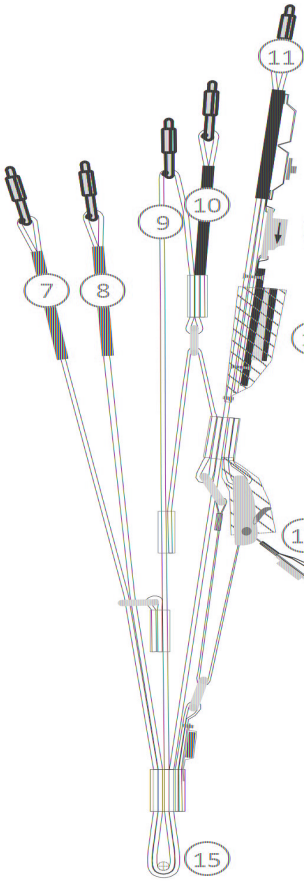
À l'exception du système de trims, cette voile n'est équipée d'aucun dispositif réglable, amovible ou variable.

6 Vue d'ensemble du matériel



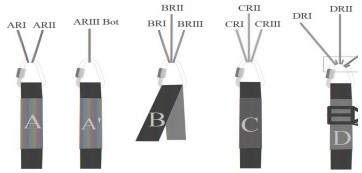
1. Bord d'attaque
2. Bord de fuite
3. Stabilos
4. Extrados
5. Intrados

L'ensemble des pièces détachées et accessoires de votre A42td est disponible à l'achat séparément auprès d'AEROTECH. Conformément à l'article L111-4 du Code de la consommation, AEROTECH s'engage à assurer la disponibilité des pièces détachées indispensables à l'utilisation du produit pendant une durée minimale de 10 ans à compter de la date d'achat.





LINES TO BE ATTACHED :
ARI + ARII = A
ARIII = A'
BRI + BRII + BRIII = B
CRI + CRII + CRIII = C
DRI + DRII + STABI Main = D with ext



CLOSED TRIMME
A = 390 mm
A' = 390 mm
B = 390 mm
C = 390 mm
D = 390 mm

OPEN TRIMMERS
A = 390 mm
A' = 390 mm
B = 413 mm
C = 437 mm
D = 485 mm

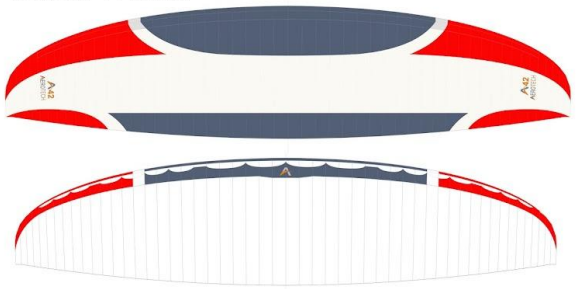
Debattement des trims : 9,5 cm

Debattement de l'accélérateur : Pas d'accélérateur

7 Elévateur A
8 Elevateur A' (oreilles)
9 Elévateur B
10 Elévateur C
11 Elévateur D
12 Clamcleat
13 Attache de frein
14 Poignée de frein
15 Point d'accroche principal
16 Sac de portage
17 Trims
18 Compress bag
19 Pochette d'accessoires

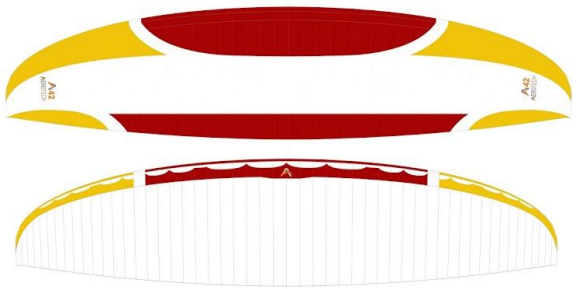
COLORIS 2026

Colour : Racer



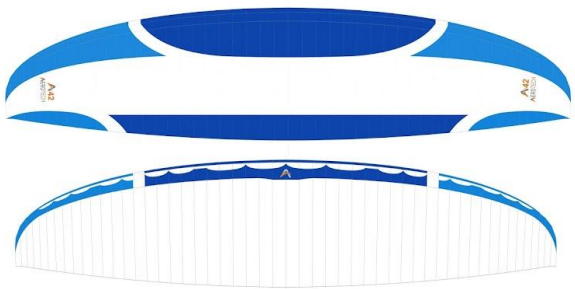
Top : Petrol/ White / Dragon red
Bottom : Petrol/ White / Dragon red

Colour : Burst



Top : Dark Red / White / Gold
Bottom : Dark Red / White / Gold

Colour : Ocean



Top : Deep Blue / White/ Electric blue
Bottom : Deep Blue / White / Electric Blue

7 Montage de la voile

Connexion de la voile

Connectez les élévateurs aux écarteurs homologués à l'aide de mousquetons adaptés. Respectez le sens de montage : les élévateurs A doivent être positionnés à l'avant. Vérifiez que les élévateurs ne sont pas vrillés. Attachez correctement les sellettes pilote et passager aux points d'ancrage prévus à cet effet sur les écarteurs.

Sécurisation

Assurez-vous que les mousquetons sont correctement fermés et verrouillés
Contrôlez l'intégrité des maillons rapides et des connexions

Réglage des sellettes

Utilisez des sellettes conformes aux normes en vigueur (EN / LTF)
Ajustez l'écartement ventral selon votre morphologie, celle de votre passager et le comportement recherché
Vérifiez le bon positionnement et le réglage du parachute de secours

Position des trims

Selon les conditions, utilisez les trims en position complètement fermée ou sur le premier repère d'accélération. Ne décollez jamais avec les trims complètement relâchés.

8 Préparation avant décollage

Choix de la zone

Zone dégagée, sans obstacle ni turbulence
Orientation adaptée au vent
Espace suffisant pour la phase de gonflage

Disposition de la voile

Dépliez la voile en corolle ou en arc
Positionnez-la correctement face au vent
Placez-vous dans l'axe de décollage

Organisation du suspentage

Démêlez l'ensemble des suspentes
Vérifiez l'absence de :
nœuds
vrilles
suspentes coincées

Identification des commandes

Repérez clairement les élévateurs (A, B, C,D)
Vérifiez la liberté des commandes de frein

Réglage des freins

Les freins sont réglés d'origine pour un usage standard

Ajustement possible si nécessaire
Modification à effectuer avec précaution (nœud adapté recommandé)
Conservez une garde suffisante pour éviter toute tension permanente du bord de fuite
En position accélérée, le bord de fuite doit rester libre

9 Décollage

Principe

Le décollage consiste à mettre la voile en pression, contrôler sa montée, puis générer la vitesse nécessaire à l'envol. Sur l'A42td, cette phase est facilitée par un gonflage progressif et une montée homogène de la voile, permettant une prise en charge accessible et sécurisante, notamment pour les pilotes en phase d'apprentissage.

Gonflage

L'application d'une traction progressive et symétrique sur les élévateurs permet de mettre la voile en pression de manière régulière. Il est essentiel d'accompagner la montée de l'aile sans à-coups, en conservant un déplacement fluide et aligné avec l'axe de décollage. Une traction trop rapide ou asymétrique peut entraîner un déséquilibre de la voile ou une montée désordonnée.

Le pilote doit rester attentif au comportement de l'aile dès les premières phases de gonflage afin d'anticiper toute correction éventuelle.

Contrôle au-dessus de la tête

Une fois la voile stabilisée au-dessus du pilote, il est indispensable de vérifier sa symétrie et sa bonne mise en forme. Toute tendance à dévier ou à fermer doit être corrigée immédiatement par des actions adaptées et mesurées.
Cette phase est déterminante : un bon contrôle de la voile conditionne directement la qualité du décollage. Le pilote doit s'assurer que la voile est parfaitement stabilisée avant d'engager la phase suivante.

Phase d'accélération

Lorsque la voile est correctement positionnée, le pilote et son passager engagent une course franche et régulière afin de générer la vitesse nécessaire à l'envol. Il est important de ne pas s'asseoir prématurément et de laisser la voile porter progressivement.

Une accélération insuffisante ou interrompue peut compromettre le décollage, en particulier sur terrain peu pentu ou en conditions faibles.

Techniques de décollage

Le décollage peut être réalisé dos voile ou face voile, selon les conditions aérologiques et le niveau du pilote. Le décollage dos voile est généralement privilégié en conditions calmes pour sa simplicité de mise en œuvre. Le décollage face voile offre un meilleur contrôle visuel de l'aile en conditions plus actives, mais nécessite une phase de retournement avant la course d'envol.

Sécurité

Le décollage ne doit être engagé que lorsque la voile est correctement contrôlée et que la trajectoire est dégagée. Il est essentiel de s'assurer que les conditions aérologiques sont adaptées à son niveau et à son expérience. Une décision prudente avant le décollage est un facteur déterminant de sécurité.

10 Caractéristiques de vol

Comportement général

L'A42td a été conçue pour offrir un comportement sain, stable et tolérant, adapté à une utilisation en école et en progression. Elle présente une bonne cohésion de voile, avec un amortissement efficace en tangage et en roulis, permettant au pilote de conserver un bon contrôle même en conditions légèrement turbulentes.

Pilotage aux freins

L'utilisation des freins permet de moduler la trajectoire et la vitesse de la voile. En configuration bras hauts, l'aile offre ses meilleures performances et une vitesse de vol optimale. Une action progressive aux commandes permet d'adapter le pilotage sans dégrader le comportement général de la voile.
Un freinage excessif peut entraîner une augmentation du taux de chute et, dans des cas extrêmes, conduire à un décrochage. Il est donc recommandé d'adopter un pilotage souple et mesuré.

Virage

Le virage s'effectue par une combinaison de regard, de transfert de poids dans la sellette et d'une action progressive sur le frein intérieur. L'A42td présente un comportement homogène en virage, avec une mise en inclinaison progressive et un bon retour à plat.
Le pilote veillera à conserver une coordination fluide afin d'éviter tout déséquilibre ou perte d'efficacité.

Vol accéléré - utilisation des trims

L'utilisation de trims permet d'augmenter la vitesse de la voile tout en modifiant son incidence. En vol accéléré, la voile devient plus sensible aux perturbations aérologiques. Il convient donc d'adopter un pilotage plus attentif et d'éviter les actions importantes aux freins.
Il est recommandé de repositionner les trims en position fermés en cas de turbulence ou de perte de contrôle afin de retrouver un régime de vol plus stable.

Pilotage aux arrières

Le pilotage aux élévateurs arrière permet principalement de contrôler la trajectoire sans utiliser les freins, notamment en cas de rupture d'une drisse de frein ou de blocage d'une commande. Contrairement à une aile solo, le pilotage actif aux élévateurs arrière n'apporte pas de gain significatif en performances sur une voile biplace.

11 Descentes rapides

Généralités

Les techniques de descente rapide permettent d'augmenter le taux de chute afin de perdre de l'altitude rapidement. Ces manœuvres doivent être utilisées de manière réfléchie, en tenant compte des conditions aérologiques et de votre niveau de pratique. Une bonne anticipation et une analyse préalable des conditions permettent d'éviter d'avoir recours à ces techniques dans des situations inadaptées. Sur l'A42td, ces manœuvres restent accessibles et progressives, mais nécessitent néanmoins rigueur et coordination dans leur exécution.

Les oreilles

La technique des grandes oreilles consiste à replier les extrémités de l'aile afin d'augmenter le taux de chute tout en conservant une vitesse horizontale élevée. Pour cela, saisissez les suspentes dédiées aux oreilles et tirez-les symétriquement jusqu'à obtenir le repli des bouts d'aile. La voile reste stable, avec une augmentation du taux de chute et une diminution de la finesse. Vous pouvez utiliser les bloqueurs Clamcleat prévus à cet effet afin d'éviter de maintenir les suspentes en tension. Une fois les suspentes bloquées, reprenez un pilotage aux freins. En cas de fortes turbulences, nous recommandons de libérer les suspentes des bloqueurs .

Pour la sortie, relâchez progressivement les élévateurs. Dans la majorité des cas, les bouts d'aile se réouvrent spontanément. Si nécessaire, un léger pompage symétrique peut être appliqué. Il est important de maintenir une action progressive et de ne pas relâcher brutalement.

Décrochage aux B

Bien que cette manœuvre soit réalisable avec l'A42td, nous n'en recommandons pas l'utilisation. Elle est physiquement exigeante et n'apporte pas d'avantage significatif dans le cadre d'une utilisation normale en vol biplace. Si son exécution s'avère nécessaire, il est fortement recommandé de l'avoir préalablement apprise et maîtrisée sous une aile solo avant de l'effectuer en vol biplace.

360 engagés

Les virages à 360° engagés permettent d'obtenir des taux de chute élevés en mettant la voile en spirale descendante. Pour initier la manœuvre, engagez un virage progressif en combinant une action à la sellette et au frein du côté intérieur. La vitesse de rotation et le taux de chute augmentent progressivement.

Cette manœuvre génère des forces importantes et nécessite une bonne maîtrise. Sur l'A42td, la mise en spirale reste progressive, mais il convient de rester attentif à l'augmentation des charges et à la gestion de la trajectoire. Le contrôle de la spirale s'effectue en modulant l'action aux freins et à la sellette.

Pour sortir de la spirale, transférez progressivement votre poids du côté opposé et relâchez progressivement le frein intérieur. Il est important d' accompagner la sortie de manière progressive afin d'éviter une ressource excessive. La voile doit retrouver un vol stabilisé avant toute autre action.

Important
Soyez attentif aux effets physiologiques liés à la spirale engagée (accélération, perte de repères).
Adaptez toujours l'intensité de la manœuvre à votre niveau.

Recommandations

Il est fortement déconseillé d'enchaîner différentes techniques de descente rapide sans maîtrise préalable. En particulier, l'enchaînement des grandes oreilles avec des virages engagés ou des spirales peut entraîner des comportements imprévisibles. De manière générale, privilégiez des actions progressives, coordonnées et adaptées à la situation. Une bonne anticipation reste le meilleur moyen d'éviter le recours à ces techniques.

12 Incidents de vol

Généralités

Grâce à sa conception, l'A42TD est une aile particulièrement tolérante et rassurante. Elle pardonne efficacement les petites erreurs de pilotage et conserve un comportement sain dans la plupart des situations de vol. Comme toute voile de parapente, elle peut néanmoins être affectée par des conditions aérologiques fortes ou des actions de pilotage inadaptées. Un pilotage calme, progressif et anticipé permet, dans la grande majorité des cas, de retrouver rapidement une situation de vol normale.

Fermetures

En conditions turbulentes, une fermeture partielle peut survenir, généralement de faible amplitude et asymétrique.

La première action consiste à conserver son cap. Vous pouvez vous aider d'un déplacement du poids dans la sellette afin de limiter la rotation, tout en accompagnant la voile avec une action modérée aux commandes. Il est important d'éviter toute action brusque ou excessive, notamment aux freins, qui pourrait aggraver la situation ou entraîner un décrochage partiel.

Dans la majorité des cas, la voile rouvre spontanément. Si la réouverture tarde, un pompage léger et progressif du côté fermé peut être appliqué, sans dépasser des amplitudes importantes. Lors de fermetures frontales, la voile retrouve généralement son profil sans intervention particulière ; il convient simplement de maintenir une trajectoire stable et d'éviter toute sur-action.

Une fermeture, même de faible importance, peut entraîner une rotation si elle n'est pas correctement gérée. Il est donc essentiel de privilégier un pilotage coordonné, associant sellette et commandes, afin de maintenir une trajectoire cohérente. Une attention particulière doit être portée au réglage des freins : des commandes trop courtes peuvent induire une tension permanente du bord de fuite et augmenter significativement le risque de décrochage.

Cravates

Dans certaines situations, une partie de la voile peut se coincer dans les suspentes, formant ce que l'on appelle une cravate. Ce phénomène peut entraîner une rotation plus ou moins prononcée et dégrader les performances de vol. La priorité reste le contrôle du cap et de la rotation à l'aide de la sellette.

Une action progressive de pompage du côté concerné permet généralement de libérer la voile. Si la rotation s'accentue et devient difficile à maîtriser, il convient de transférer son poids du côté opposé afin de stabiliser la trajectoire. Si malgré ces actions la situation ne peut être contrôlée, l'utilisation du parachute de secours doit être envisagée sans délai.

Décrochage

Le décrochage résulte d'une action excessive et prolongée sur les commandes de frein, entraînant une perte de portance. La voile recule puis peut basculer derrière le pilote avant de reprendre son vol lorsque les commandes sont progressivement relâchées. Cette manœuvre ne doit être réalisée qu'au cours d'un stage de pilotage (SIV) encadré. En cas de décrochage involontaire, relâchez progressivement et symétriquement les commandes afin de permettre à la voile de reprendre de la vitesse et de retrouver un vol normal.

Conditions humides

Une vigilance accrue est recommandée en conditions humides ou sous la pluie, où le comportement de la voile peut être altéré et le risque de décrochage augmenté. Dans ces situations, il est conseillé d'adopter un pilotage particulièrement doux, d'éviter les actions importantes aux freins et de privilégier un retour au sol dans les meilleures conditions de sécurité.

13 Atterrissage

Préparation

L'atterrissage doit être anticipé suffisamment tôt afin de permettre une approche stable et sécurisée. Il est recommandé de conserver une marge d'altitude suffisante pour organiser sa prise de terrain et adapter sa trajectoire en fonction des conditions aérologiques. En dessous d'une trentaine de mètres, il est préférable d'éviter les virages serrés, qui peuvent générer des incidents, notamment en conditions turbulentes ou en gradient de vent.

Approche finale

Lors de la phase finale, le pilote et son passager adoptent une position redressée dans la sellette. Le pilote prépare l'atterrissage en gardant une vitesse suffisante. Les commandes doivent être utilisées avec progressivité afin de conserver un bon contrôle de la voile sans dégrader son profil.

Une attention particulière doit être portée aux conditions de vent, notamment en cas de gradient, pouvant entraîner une perte de vitesse à l' approche du sol.

Arrondi et posé

L'arrondi consiste à transformer progressivement la vitesse horizontale en portance afin de réduire la vitesse verticale. Cette action doit être réalisée de manière progressive et symétrique. Un freinage trop tardif ou insuffisant entraînera un posé rapide, tandis qu'un freinage trop précoce ou trop important peut provoquer une ressource suivie d'un décrochage. Sur l'A42td, la plage d'utilisation des freins est tolérante, mais il convient néanmoins d'adopter un geste mesuré et précis.

Gestion après contact

Après le contact avec le sol, il est recommandé de continuer à accompagner la voile afin d'éviter qu'elle ne repasse devant le pilote. En conditions calmes, la voile se dégonfle naturellement. En présence de vent, il est conseillé de se retourner face à la voile dès que possible et de freiner symétriquement afin de l'affaisser au sol. Si nécessaire, le pilote peut accompagner la voile jusqu'à son immobilisation complète.

Recommandations

Il est fortement recommandé d'atterrir face au vent afin d'optimiser la phase de décélération et de réduire la vitesse sol. Une bonne anticipation, un pilotage progressif et une lecture attentive des conditions permettent de réaliser des atterrissages précis et sécurisés.

14 Pliage et transport

Pliage

Après chaque vol, il est recommandé de plier la voile avec soin afin de préserver l'intégrité du tissu et de la structure interne. Le pliage doit être réalisé sans compression excessive, en évitant les plis marqués répétés toujours au même endroit. Une attention particulière doit être portée à la propreté de la voile : la présence de sable, poussières ou débris peut accélérer l'usure des matériaux.

Il est impératif de ne jamais plier ou stocker une voile humide. En cas d' exposition à l'humidité ou à la pluie, la voile doit être complètement séchée dans un endroit tempéré et ventilé avant d'être rangée.

Transport

Lors du transport, la voile doit être placée dans son sac de manière à être protégée des agressions extérieures. Il convient d'éviter tout contact avec des substances chimiques, des hydrocarbures ou des surfaces abrasives susceptibles d'endommager le tissu et les suspentes.

Il est également recommandé de ne pas exposer la voile à des températures extrêmes, notamment lors de stationnements prolongés dans un véhicule en plein soleil. Un transport soigné contribue directement à la longévité et au maintien des performances de l'aile.

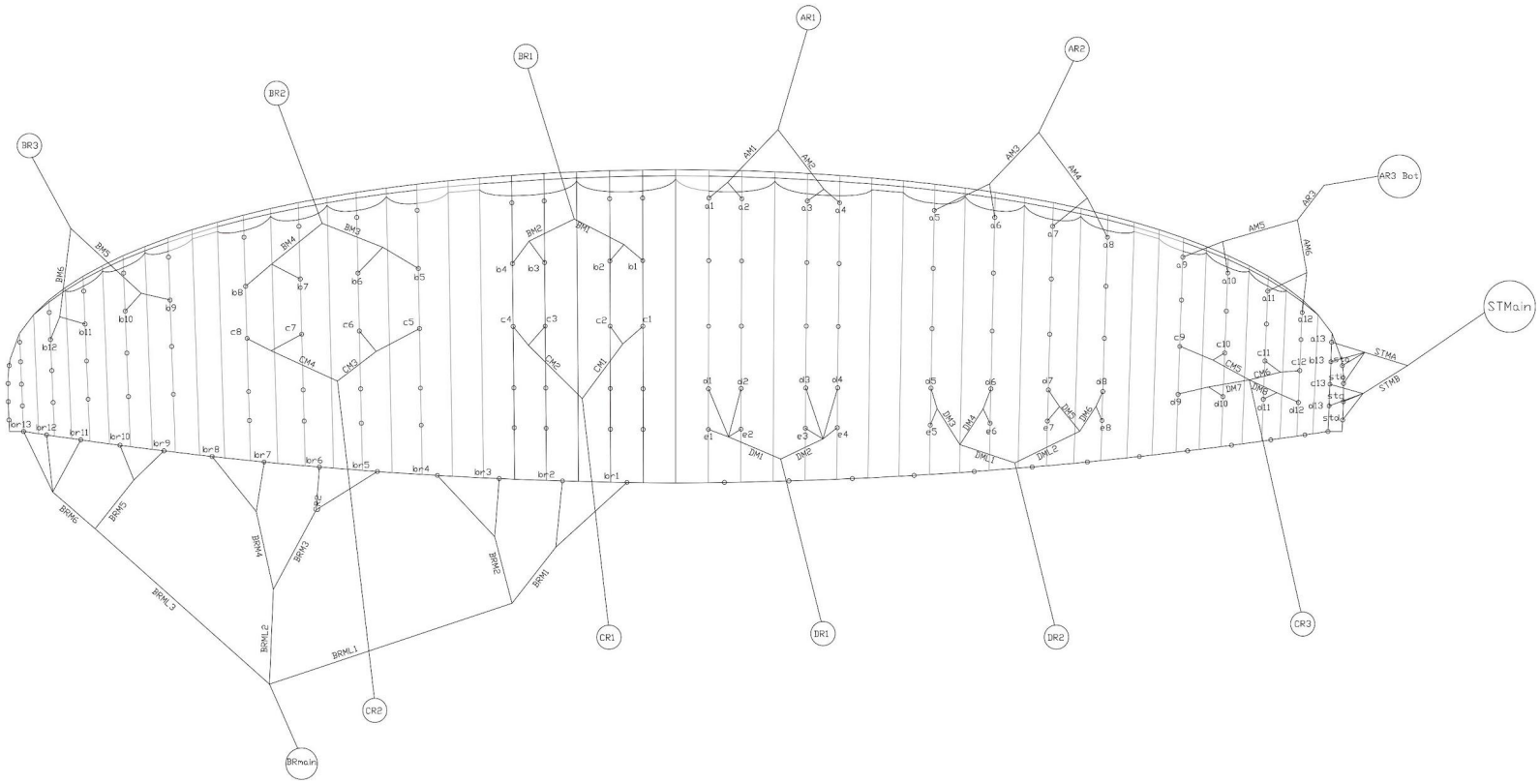
Recommandations

Un pliage régulier et un transport adapté permettent de préserver durablement les qualités de votre A42td. Une attention particulière portée à ces opérations simples constitue un élément essentiel de l'entretien global de la voile.

Image d'illustration

15 Plan des suspentes et matériaux

Plan de suspentage :



Liste des matériaux

Tissus	Fabricant	Référence
Extrados	**Porcher Sports**	9017 E25
Intrados bord d'attaque	**Porcher Sports**	9017 E25
Intrados - partie arrière	**MJ Tex**	32gr Soft
Cloisons suspentées	**Porcher Sports**	9017 E29
Cloisons non suspentées	**MJ Tex**	32gr Hard
Diagonales et bandes	**Porcher Sports**	9017 E29
Renforts de nez	**Porcher Sports**	Dacron

Suspentes	Fabricant	Référence
Principales - hautes	**Liros**	PPSL 160/120 / DSL 70
Principales - intermédiaires	**Liros**	PPSL 200/160/120
Principales - basses	**Edelrid**	7343-420/280/230
Principales - stabilo	**Edelrid**	7343-140
Freins - hautes	**Liros**	DSL 70
Freins - intermediaires	**Liros**	PPSL 160/120
Freins - basses	**Edelrid**	7850X-240

Liaison suspentes / Elévateurs
Maillons à vis Joo-tech

16 Entretien et réparations

Nettoyage

Le nettoyage de l'A42td doit être réalisé avec précaution afin de préserver l'intégrité de l'enduction du tissu. Toute action de frottement excessive est susceptible d'altérer les performances et la durabilité des matériaux. En cas de salissure, il est recommandé d' utiliser uniquement un chiffon doux légèrement humide, en procédant par petites zones et sans exercer de pression importante. L'utilisation de détergents, de solvants ou le passage en machine est strictement déconseillée, ces pratiques pouvant endommager irréversiblement le tissu.

Réparations

Les réparations importantes ou situées à proximité des coutures doivent être confiées à un atelier spécialisé ou à un professionnel agréé. Une intervention inadaptée peut compromettre la sécurité et les caractéristiques de vol de la voile. Il est donc essentiel de privilégier des réparations conformes aux standards du constructeur.

Réparations mineures

Dans le cas d'une déchirure légère, localisée au milieu d'un panneau et éloignée des zones sollicitées, une réparation simple peut être envisagée à l'aide de tissu auto-adhésif adapté. Le patch doit être découpé avec des bords arrondis et dimensionné de manière à dépasser largement la zone endommagée. Il est recommandé d'appliquer des pièces de taille équivalente de part et d'autre du tissu afin d'assurer une bonne tenue dans le temps.

Remplacement des suspentes

Toute suspente endommagée doit être remplacée sans délai. Le remplacement doit être effectué avec une suspente de caractéristiques strictement identiques, notamment en termes de matériau, de diamètre et de longueur, afin de garantir le maintien du calage d' origine. Une vérification de la symétrie par comparaison avec la suspente opposée est indispensable. Après toute intervention, un gonflage de contrôle doit être réalisé afin de vérifier le bon comportement de l'aile avant reprise du vol.

Recommandations

Un entretien régulier et des réparations adaptées permettent de préserver les performances et la sécurité de votre A42td sur le long terme. En cas de doute, il est toujours préférable de faire appel à un professionnel qualifié.

17 Inspection périodique

Périodicité

Afin de garantir le maintien des performances et du niveau de sécurité de l'A42td, une inspection périodique est indispensable. La première inspection doit être réalisée après 24 mois d'utilisation ou 150 heures de vol, selon la première échéance atteinte. Les inspections suivantes sont indiquées dans le tableau ci-dessous. Si votre aile présente un comportement inhabituel ou a subi un incident, n'attendez pas la prochaine échéance pour la faire contrôler.

Contenu de l'inspection

L'inspection périodique permet d'évaluer l'état général de la voile et de ses composants, notamment le tissu, les élévateurs, le calage et les suspentes. Elle doit être réalisée conformément aux recommandations de la PMA (Paraglider Manufacturers Association), en application du document "PMA Standard for Periodical Inspection of Paragliders", ainsi que du document "PMA Standard – Material Changes in Paragliders (V 2025_12_1 – 2025-12-16)".

Lors des deux premières inspections périodiques, il n'est pas nécessaire de tester la résistance des suspentes de l'étage intermédiaire et haut. Celles-ci étant en Dyneema, l'expérience montre que leur contrôle en rupture, sur cette période d'utilisation, n'apporte pas d'information pertinente sur l'état du matériau. En conséquence, seule la résistance des suspentes de l'étage bas est testée lors de ces deux premières inspections.

Les suspentes de l'étage bas doivent être testées en rupture à chaque inspection.
Les suspentes de l'étage intermédiaire et haut doivent être intégrées au contrôle en rupture à partir de la troisième inspection périodique, soit environ six ans après la mise en service ou 450 heures de vol. À partir de cette échéance, le contrôle en rupture doit porter sur l'ensemble du suspentage, incluant les étages bas, intermédiaire et hauts, afin de suivre l'évolution globale du vieillissement des matériaux.

Toute modification du comportement de votre aile, ou tout événement inhabituel susceptible de l'avoir affectée (choc, fermeture importante, immersion, etc.), doit entraîner la réalisation d'un contrôle géométrique par un professionnel qualifié sans attendre l'échéance de la révision périodique.

Périodicité des révisions et suspentes à tester	Test destructif des suspentes	
	Etage bas	Etage haut
2 ans ou 150h après la mise en service	✔	
4 ans ou 300h après la mise en service	✔	
6 ans ou 450h après la mise en service	✔	✔
Tous les an ou toutes les 100h suivantes	✔	✔

Valeurs de reforme des suspentes (daN)	**7343-420**	**PPSL 200**	**PPSL 120**
42	**174**	**130**	**78**

NB : Ce manuel ne présente que les valeurs de réforme constructeur des suspentes centrales. Si vous avez besoin des valeurs de réforme de l'ensemble des suspentes, merci de contacter Aerotech.

18 Garantie

AEROTECH apporte le plus grand soin à la conception et à la production de ses produits. AEROTECH garantit ses voiles de parapente 3 ans (à partir de la date d'achat) contre toute malfaçon ou défaut de conception qui se présenterait dans le cadre d'une utilisation normale du produit.
Toute utilisation abusive ou incorrecte, toute exposition hors de proportion à des facteurs agressifs (tels que : température trop élevée, rayonnement solaire intense, humidité importante) qui conduiraient à un ou plusieurs dommages entraîneront la nullité de la présente garantie.
Toute modification d'un produit Aerotech entraîne automatiquement l' annulation de sa garantie.

19 Responsabilité

L'utilisation d'un parapente implique l'acceptation des risques inhérents au vol libre. Le respect des consignes décrites dans ce manuel est indispensable pour garantir un niveau de sécurité optimal. Le pilote est seul responsable de ses décisions, du respect de la réglementation en vigueur, de l'état de son matériel, du choix des conditions de vol ainsi que de la sécurité de son passager. Toute utilisation non conforme, toute modification du produit ou tout montage différent de celui préconisé par le constructeur engage la seule responsabilité de l'utilisateur et peut entraîner une dégradation du comportement en vol. L'A42td est exclusivement conçue pour la pratique du parapente biplace en vol libre.

Toute autre utilisation, notamment le parachutisme, le BASE jump ou toute activité en dehors du domaine d'utilisation prévu, est strictement interdite et exclut toute responsabilité du fabricant. Il est recommandé de suivre une formation adaptée, de disposer des qualifications requises pour le vol biplace et d'utiliser un équipement conforme comprenant notamment une sellette adaptée, un parachute de secours et un casque homologué.
AEROTECH ne pourra être tenue responsable des dommages ou accidents résultant d'une utilisation inappropriée, d'un entretien insuffisant, d'une modification non autorisée ou du non-respect des recommandations figurant dans ce manuel.

20 Eco responsabilité & Recyclage

Éco-responsabilité

Le parapente est une activité de pleine nature. En utilisant votre A42td, vous évoluez dans un environnement que vous contribuez directement à préserver. Il est essentiel d'adopter un comportement respectueux : veillez à ne laisser aucun déchet sur les sites de décollage et d'atterrissage, à limiter votre impact sonore et à respecter la faune et la flore locales.

Une pratique responsable contribue à la préservation des sites de vol et à la pérennité de l'activité. Le respect des lieux et des autres usagers est une condition essentielle pour garantir un accès durable aux espaces naturels.

Recyclage

Les matériaux utilisés dans la conception de votre A42td ont été sélectionnés pour leur performance et leur durabilité. En fin de vie, votre voile ne doit pas être jetée avec les déchets ménagers. Certaines parties peuvent être triées et valorisées selon les filières existantes.

Si vous souhaitez recycler votre aile, nous vous invitons à contacter AEROTECH. Nous serons en mesure de vous proposer une solution adaptée ou de vous orienter vers une filière de traitement appropriée.

21 Fiche d'entretien

☐ Entretien	N° :
☐ Revente	
Date	
Coordonnées de l'acheteur / de l'atelier	

☐ Entretien	N° :
☐ Revente	
Date	
Coordonnées de l'acheteur / de l'atelier	

☐ Entretien	N° :
☐ Revente	
Date	
Coordonnées de l'acheteur / de l'atelier	

☐ Entretien	N° :
☐ Revente	
Date	
Coordonnées de l'acheteur / de l'atelier	

22 Annexes

Toutes les dimensions indiquées dans ce manuel utilisateur ont été vérifiées par un laboratoire d'essais accrédité – Air Turquoise.

A42td — OK

Linest rev	8
31/08/2026	

LINES OVERALL CHECKSHEET
MEASURED FROM BOTTOM OF RISERS TO GLIDER BOTTOM SURFACE UNDER 5 KG LOAD WITH RISERS
Tolerance is +/-15 mm from these values (+/- 10 mm for lines and +/- 5 mm for risers)

		A			B			C			D			E			BRAKE		
		Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff
Center	1	9101	*9095*	-6	9010	*9019*	9	9034	*9030*	-4	9124	*9115*	-9	9226	*9217*	-9	9989	*9982*	-7
	2	9026	*9023*	-3	8936	*8943*	7	8962	*8962*	0	9046	*9038*	-8	9158	*9152*	-6	9592	*9588*	-4
	3	9003	*8999*	-4	8917	*8926*	9	8934	*8930*	-4	9023	*9015*	-8	9135	*9130*	-5	9322	*9319*	-3
	4	9051	*9048*	-3	8965	*8972*	7	8984	*8980*	-4	9078	*9072*	-6	9175	*9167*	-8	9088	*9084*	-4
	5	8996	*8996*	0	8919	*8926*	7	8929	*8924*	-5	9035	*9029*	-6	9110	*9101*	-9	8934	*8931*	-3
	6	8851	*8852*	1	8783	*8790*	7	8796	*8795*	-1	8909	*8904*	-5	8989	*8981*	-9	8726	*8723*	-3
	7	8784	*8785*	1	8725	*8733*	8	8745	*8742*	-3	8864	*8856*	-8	8941	*8938*	-3	8642	*8637*	-6
	8	8824	*8823*	-2	8770	*8776*	6	8793	*8789*	-4	8920	*8915*	-5	8986	*8985*	-1	8673	*8668*	-5
	9	8576	*8577*	1	8563	*8554*	-9	8604	*8603*	-2	8676	*8676*	-1				8595	*8590*	-5
	10	8403	*8407*	4	8409	*8404*	-5	8448	*8447*	-1	8531	*8531*	0				8540	*8537*	-3
	11	8298	*8294*	-4	8314	*8309*	-5	8340	*8335*	-5	8419	*8418*	-1				8486	*8487*	1
	12	8271	*8267*	-4	8281	*8274*	-8	8283	*8274*	-9	8361	*8354*	-7				8459	*8460*	1
																	8445	*8443*	-2
Stabi	13	7994	*7989*	-5	7955	*7954*	-1	8003	*8001*	-2	8058	*8054*	-4						
Tip	14	7904	*7901*	-3	7949	*7943*	-6	7955	*7952*	-3	8064	*8056*	-8						

RISERS LENGHTS WITHOUT MAILLONS
MEASURED WITH 5 KG LOAD
Tolerance is +/-5 mm from these values

	Speed System OFF			Speed System ON		
	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff
A	420	418	-2	420	418	-2
A'	420	418	-2	420	418	-2
B	420	418	-2	443	439	-4
C	420	423	3	467	466	-1
D	420	424	4	515	512	-3

Speed system range : 95 mm

RISERS LENGHTS WITH MAILLONS
MEASURED WITH 5 KG LOAD
Tolerance is +/-5 mm from these values

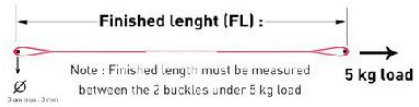
	Speed System OFF			Speed System ON		
	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff
A	390	388	-2	390	388	-2
A'	390	388	-2	390	388	-2
B	390	388	-2	413	409	-4
C	390	393	3	437	436	-1
D	390	394	4	485	482	-3

Speed system range : 95 mm

A42td	
Linest rev	8
31/08/2026	

Lines individual lenghts (given in mm with 5 kg tension, buckle to buckle)

A LINES		B LINES		C LINES		D LINES		E LINES		BRAKE LINES	
NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght
a1	629	b1	629	c1	626	d1	836	e1	938	br1	2006
a2	554	b2	555	c2	554	d2	758	e2	870	br2	1609
a3	558	b3	558	c3	554	d3	757	e3	869	br3	1626
a4	606	b4	606	c4	604	d4	812	e4	909	br4	1392
a5	1411	b5	1403	c5	1402	d5	707	e5	782	br5	1461
a6	1266	b6	1267	c6	1269	d6	683	e6	763	br6	1253
a7	1262	b7	1263	c7	1264	d7	644	e7	721	br7	1218
a8	1302	b8	1308	c8	1312	d8	612	e8	678	br8	1249
a9	996	b9	980	c9	984	d9	980			br9	1125
a10	823	b10	826	c10	828	d10	835			br10	1070
a11	821	b11	822	c11	821	d11	831	STABILO LINES		br11	797
a12	794	b12	789	c12	764	d12	773	NAME	F lenght	br12	755
a13	566	b13	527	c13	512	d13	567	STMain	6374	br13	724
AM1	1638	BM1	1635	CM1	1645	DM1	1428	STMA	660	BRM1	1802
AM2	1611	BM2	1613	CM2	1617	DM2	1406	STMB	723	BRM2	1515
AM3	1318	BM3	1315	CM3	1314	DM3	815	sta	476	BRM3	1315
AM4	1255	BM4	1261	CM4	1268	DM4	713	stb	521	BRM4	1266
AM5	868	BM5	870	CM5	885	DM5	747	stc	464	BRM5	1075
AM6	765	BM6	779	CM6	784	DM6	835	std	573	BRM6	1287
AR1	6443	BR1	6355	CR1	6368	DM7	961			BRML1	2585
AR2	5876	BR2	5810	CR2	5818	DM8	853			BRML2	2562
AR3	5845	BR3	6320	CR3	6338	DML1	1193			BRML3	2799
AR3 Bot	489					DML2	1153			BRmain	3599
						DR1	6481				
						DR2	5941				



Edelrid

	7343-420
	7343-280
	7343-230
	7343-190
	7343-140
	7850X-240

Liros

	PPSL 350
	PPSL 200
	PPSL 160
	PPSL 120
	DSL 70



AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes

paragliding by air turquoise

AEROTECH

Classification: **B**

In accordance with standards: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785	PG_2727.2026
Date of issue (DMY):	05.08.2026
Manufacturer:	AEROTECH SAS
Model:	A42td 42
Serial number:	ATC-A42TD-42-P2-2512

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight [kg]	**220**
Minimum weight in flight [kg]	**110**
Glider's weight [kg]	**8.1**
Number of risers	**4+1**
Projected area [m²]	**34.94**

Harness used for testing (max weight)

Harness type	**ABS**
Harness brand	**Supair s.a.s.**
Harness model	**Walibi 3**
Harness to risers distance [cm]	**41**
Distance between risers [cm]	**55**

Accessories

Range of speed system [cm]	**n/a**
Speed range using brakes [km/h]	**14**
Total speed range with accessories [km/h]	**16**
Range of trimmers [cm]	**9.4**

Inspections (whichever happens first)
after 24 months of use or 150 flight hours

Person or company having presented the glider for testing: **None**

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

The validation of this test report is given by the signature of the test manager on inspection certificate 91.20 // Rev 08 | 02.02.2025 // ISO | 91.21 // Page 1 of 1

MANUEL DE VOL

MODELE : A1
REVISION : V1.0
DATE : 20/03/2026
LANGUE : FR



Volez prudemment, faites-vous plaisir avec votre A1 ! - Fly safely, enjoy your A1! - 安全飞行, 尽情享受您的 A1 ！ - सुरक्षित उड़ान भरें, अपने A1 का आनंद लें! - Vuela con prudencia, disfruta de tu A1. - حلّق بحذر واستمتع بجناحك A1! - সাবধানে উড়ুন, আপনার A1 উপভোগ করুন! - Voe com segurança, aproveite o seu A1! - Летайте безопасно и наслаждайтесь своим A1! - اپنے A1 کو احتیاط سے پرواز کریں، لطف اٹھائیں!