



G I N

Bolero III 사용자 매뉴얼



Bolero III 로 처음 비행 하기 전에 이 매뉴얼을 꼭 읽어보시기 바랍니다.

감사합니다...

Bolero III 를 구입해 주셔서 감사합니다. 이제 Bolero III 를 비행하시면서 한없이 행복하고 흥미진진한 비행 경험을 하실 수 있을 것입니다. 이 매뉴얼에는 비행을 하고 글라이더를 다루는데 필요한 모든 정보가 담겨 있습니다. 장비에 대한 깊은 지식을 가지고 안전하면서도 모든 실현 가능한 비행을 하실 수 있기를 바랍니다.

만약 이 글라이더를 다른 사람에게 판매하게 되더라도 본 설명서를 꼭 전달하여 주시기 바랍니다.

행복한 비행과 안전한 착륙 하시기를 바랍니다.

GIN Team

안전수칙

진 글라이더의 장비를 구입하기 위해서 여러분은 공인 받은 패러글라이딩 파일럿이어야 하며, 패러글라이딩으로 인한 부상이나, 사망사고를 포함한 모든 위험을 수용하여야 합니다. 진 글라이더의 장비를 잘못 사용하였을 경우 위험은 더욱 증가할 것입니다. 어떤 상황에서도 진 글라이더나 진 글라이더의 장비를 파는 어느 누구도 개인 또는 제 3자의 손해, 손상 등에 대해 책임을 지지 않습니다. 만약 진 글라이더의 장비를 사용하는 데 있어 조금이라도 분명하지 않은 면이 있다면, 해당 지역의 패러글라이딩 지도자나 진 글라이더의 직영 대리점에 연락해 주시기 바랍니다.

목차

감사합니다.....	2
안전수칙.....	2
1. 진 글라이더.....	4
2. Bolero III 소개.....	5
이러한 파일럿들을 위해.....	5
최첨단 디자인.....	5
제조.....	6
3. 비행을 하기 전에.....	7
비행 전 점검.....	7
스피드 시스템.....	7
브레이크 라인 조절.....	8
배낭.....	8
하네스.....	9
공인된 무게 범위.....	9
비행 전 안전 점검.....	10
4. Bolero III 로 비행하기.....	11
이륙을 위한 준비.....	11
이륙.....	11
산줄 매듭과 얽힘.....	12
최소 침하 / 최적의 활공.....	12
가속된 비행.....	12
능동적인 비행.....	13
난기류 속에서.....	13
하강하기.....	15
브레이크 없이 조종하기.....	18
곡예비행.....	18
Bolero III 로 착륙하기.....	18
윈치 토잉 (WINCH TOWING).....	18
동력 비행.....	19
5. 보관, 정비와 수리.....	20
지상 핸들 조작.....	20
자외선 피해.....	20
포장 방법.....	20
운반과 보관.....	21
세척.....	21
검사.....	21
수리.....	21
6. 참고.....	22
테스트와 인증서.....	22
기술 사양.....	23
산줄 도면.....	24
세부 사항.....	25

1. 진 글라이더

진 글라이더는 1998 년 패러글라이더 디자이너이자 경기 파일럿인 송진석과 엔지니어, 테스트 파일럿으로 구성된 팀에 의해 창립되었습니다.

패러글라이더 디자이너 송진석과 진 글라이더의 철학은 간단합니다: 자신 또는 어떤 다른 파일럿이라도 비행하고 싶어하는 글라이더를 설계하는 것입니다. 이 철학은 초급자용 글라이더 Bolero III 에서부터 세계를 제패한 경기용 글라이더인 Boomerang 까지 똑같이 적용됩니다. 어떤 글라이더도 진 글라이더에서 완전히 만족하기 이전에는 판매되지 않습니다.

디자이너 송진석은 1986 년부터 패러글라이더를 설계하고 만들어 왔으며, 국내와 전 세계에 걸쳐있는 진 글라이더의 대리점들은 네트워크로 구성되어 그와 같은 경험을 가진 팀에 의해 지원을 받고 있습니다. 이러한 "Gin Team"은 1998 년부터 지금까지 매 해 패러글라이딩 월드컵 대회에서 우승하였으며, 월드컵 대회, 세계 및 국가별 챔피언십 등 수많은 경기들에서도 계속 우승하였습니다. 이렇게 최고의 전문가들에 의해 만들어지는 고도의 전문성은 여러분들께서 가능한 최고의 제품과 서비스, 그리고 판매 후 서비스를 받을 수 있도록 보장해 줍니다.



2. Bolero III 소개

Bolero III 는 완전히 새로운 개념으로 설계된 중급자용 날개로 패러글라이더 디자이너 송진석과 로버트 그라함(Robert Graham)에 의해 설계되었습니다. 그 두 디자이너들은 오늘날의 파일럿의 요구에 가장 적합한 날개를 만들기 위해 그 동안 쌓아온 수년 간의 모든 경험을 최대한 활용하였습니다. Bolero III 는 높은 안정성과 뛰어난 성능, 정밀하고도 역동적인 조종성을 가지고 있습니다. 이러한 특성은 파일럿들이 비행의 감을 정확하게 느끼으로써 능동적인 비행 스타일을 개발할 수 있도록 도와줍니다. 파일럿이 하늘에서의 무수한 움직임과 분위기를 잘 알게 되었다면, 배우는 과정에서 급속한 발전도 가능합니다. Bolero III 는 여러분들이 안전을 위협 받지 않고 자유로운 비행의 모든 즐거움을 경험할 수 있도록 도와줄 것입니다.

이러한 파일럿들을 위해...

Bolero III 는 이상적인 다목적 글라이더로, 조종하기 쉽고 편안하고 너그러운 반응을 보이는 기체를 원하는 파일럿에게부터, 자주 비행하며 높은 안전성을 가진 고성능의 기체를 원하는 파일럿에게까지 모두 적합합니다.

Bolero III 는 사면 상승 비행과 가까운 활공장에서의 일상적인 비행에서부터 씨멀 비행까지의 모든 종류의 비행을 할 수 있도록 설계되었으며, 크로스 컨트리 비행이나 클럽 경기에도 적합합니다.

최첨단 디자인

송진석과 로버트 그라함은 Bolero III 가 그 성공적이었던 앞선 모델 Bolero Plus 에 비해 광범위한 개선점들을 가지도록 만들어냈습니다. 안전성과 더 너그러운 글라이더 특성을 유지하면서도 고성능, 이륙과 회전의 특성들이 모두 향상되었습니다.

최적의 방법을 찾기 위해 수 많은 견본들이 생산, 테스트, 비교되었습니다. 새로운 플랜폼과 최적화된 브레이크, 그리고 새로운 프로파일은 이 날개에 믿을 수 없을 정도의 안전성과 탁월한 조종성, 그리고 고도의 안정감을 부여합니다.



Bolero III 에는 눈에 띄는 새로운 설계상의 특징이 있습니다. GIN Keel System 은 Keel Pocket 에 중앙 산줄 장치를 부착하여 비행 중 Bolero III 의 방향 조절 기능을 향상 시킨 시스템입니다.

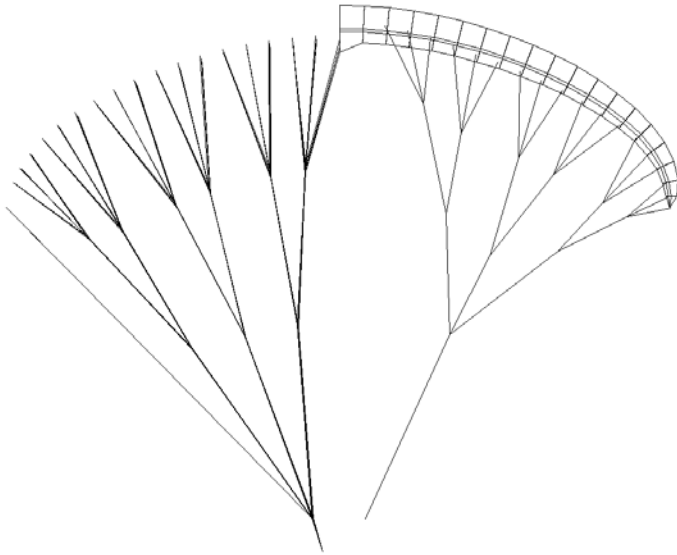


또한 이 새로운 시스템은 무게 이동 시, 더 향상된 효과를 발휘합니다. 씨멀 비행을 더욱 감각적으로 할 수 있게 도와주며, Keel 시스템은 좌우 흔들림 없이 더욱 핸들링을 쉽게 해 줍니다. Pitch 안정성 역시

증가시켜, 파일럿은 전반적으로 비행 중에 더욱 편안함을 느낄 수 있습니다.

새로운 모양의 윙팁은 비행 특성을 개선시켜주며 팁이 끌리는 현상을 줄여줍니다. 이중 보강장치가 날개 앞전에 부착되어, 기체의 이륙 특성과 성능을 향상시켜주며, 캐노피의 수명을 늘려줍니다. 브레이크 라인에는 더욱 정교한 느낌을 줄 수 있는 추가 UPPER LINE 이 추가되었습니다. 최첨단 기술로 만들어진 가벼운 원단을 도입하였고, 산줄 전체 양을 줄이는 새로운 구조를 사용함으로써 글라이더의 무게와 공기 저항을 줄였습니다.

이러한 모든 개선점들로 인하여, Bolero III 를 산다는 것은 그 동급의 글라이더들 가운데 최고를 갖는다는 것을 의미합니다.



제조

모든 진 글라이더의 기체들은 최고의 기술을 사용하는 회사 내 설비에서 생산됩니다. 고도로 숙련된 스텝들이 전체 공정과정에 걸쳐 세심한 주의를 기울입니다. 각 단계 이후마다 엄격한 품질 관리가 이루어지며, 기체에 들어가는 모든 원자재들은 출고 후 추적이 가능합니다. 이러한 모든 제조 과정들로 인해 진 글라이더에서는 파일럿들에게 그들의 기체가 가장 정확한 안전 기준을 준수한 것이라는 보장할 수 있습니다.

3. 비행을 하기 전에

비행 전 점검

Bolero III 는 스피드 시스템, 배낭, 글라이더 주머니, 묶음 끈, 보수 테이프, 그리고 이 매뉴얼과 함께 공급됩니다. 여러분의 기체는 지도자나 판매인으로부터 공급되기 전에 시험 비행을 통한 테스트를 받아야 합니다.

스피드 시스템

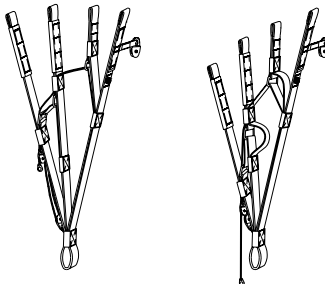
스피드 시스템은 도르레에 의해 발로 조정되는 장치로, 받음각을 적게 만들어 최대 속도를 증가시킵니다. 악셀러레이터를 사용하여 최대 10 km/h 까지 증속됩니다.

악셀러레이터 라인을 하네스에 통과시켜 브루멀 후크로 라이저에 설치된 스피드 시스템 후크에 정확하게 부착해야 합니다. 처음에는 스피드 바 라인의 길이를 지상에서 하네스에 앉아 다리를 쭉 편 상태가 최고 속력점이 되도록 맞추어야 합니다. 이 조정을 하는 동안 라이저를 팽팽하게 잡아줄 보조자가 있으면 도움이 됩니다. 추가적인 정밀 조정은 스피드 시스템을 사용한 첫 비행을 한 후에 지상에서 할 수 있습니다. 만약 이 과정에서 의문나는 점이 있다면 지도자나 판매인과 상의하십시오.



Bolero III 는 스피드 바의 압력을 통해 파일럿에게 더 정확한 피드백을 주는 독자적인 악셀러레이션 시스템을 라이저에 갖추었습니다. “킥 다운 시스템 (Kick-Down System)”은 파일럿들이 날개의 받음각과 활공 성능을 더 잘 인식할 수 있도록 도와줍니다. 50% 이상 스피드 바를 밟으면 압력이 급격히 증가하여 파일럿들에게 비행 중인 자신의 위치를 경고해 주는 기능을 합니다.

Risers	A	B	C	D
length at trim speed	50cm	50cm	50cm	50cm
length at full speed	36cm	39cm	45cm	50cm



브레이크 라인 조절

Bolero III 의 메인 브레이크 라인의 길이는 DHV 의 테스트 비행 시 사용된 길이와 동일합니다. 이러한 라인 길이는 진 글라이더의 테스트 파일럿들에 의해 정밀하게 조정되며, 더 이상 조절될 필요가 없습니다.

일반적인 비행에서는 브레이크를 반 바퀴 감싸 쥐고 핸들을 매듭부분에서 잡고 비행하는 것이 보통입니다. 그러나 어떤 위급한 상황이 발생하였을 때에는 즉시 감싸 쥐고 있는 줄을 완전히 풀어줄 수 있도록 주의를 기울여야 합니다.

만약 여러분이 하네스나 몸, 비행 스타일에 맞게 브레이크를 조절할 필요가 있다면, 매 2cm 의 길이를 조절할 때마다 테스트 비행을 해 볼 것을 강하게 추천합니다. 우리는 브레이크 라인 조절을 위해 아래 그림과 같이 이중 강동그려매기나 시위 선을 묶을 때 사용하는 방법을 추천합니다.



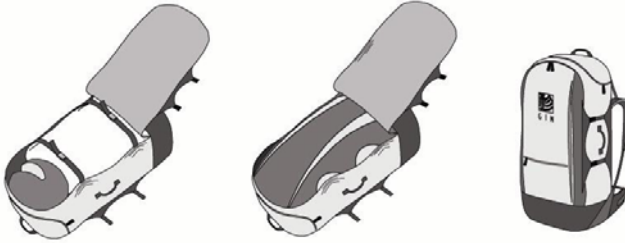
배낭

모든 진 글라이더의 기체는 편안하고 사용하기 쉽게 운반할 수 있도록, 인체공학적으로 설계되었으며 내구성을 가진 찢김 방지 KODURA® 원단으로 만들어진 130L 배낭과 함께 배달됩니다.

기체를 편안하게 운반하기 위해서는 배낭을 꾸릴 때 주의를 기울여야 합니다. 우선 글라이더를 파일럿 하네스의 안쪽에 놓고, 하네스 위쪽이 배낭 바닥 부분으로 들어가도록 해서 글라이더가 배낭의 등쪽으로 올 수 있게 넣어줍니다. 마지막으로 안쪽과 바깥쪽의 조임끈을 조여주고, 걸을 때도 장비가 고정될 수 있도록 어깨끈과 허리끈을 조절합니다. 악세서리들을 넣을 수 있는 두 개의 주머니를 활용하실 수도 있습니다.

XXL 사이즈 배낭 (200L 용량)은 원하시는 파일럿들을 위해 추가 선택 사항으로 제공됩니다. 모든 경량 장비 (패러글라이더, 경량 룩색, 보조산, 헬멧)를 넣을 수 있는 90리터 부피의 경량 룩색도 추가 선택 사항으로 가능합니다.

초경량 장비들뿐만 아니라, 일반 글라이더를 포함한 일반 경량 장비들도 쉽게 넣을 수 있습니다. 또한 산악 장비들도 넣을 수 있습니다.



하네스

Bolero III는 다양한 가슴 벨트의 형태를 가진 모든 GH 타입 하네스와 함께 사용되도록 인증 받았습니다. 실제로 모든 현대식 하네스는 GH 타입입니다. GX 타입을 한 오래된 하네스에는 인증을 받지 못하였으므로 같이 사용하면 안됩니다. 만약 의문이 있으시면 하네스 제조사나 패러글라이딩 지도자에게 확인하시기 바랍니다.

하네스의 가슴끈을 조절하게 되면 캐러비너 사이의 거리가 조절되고, 글라이더의 조정성과 안정감에도 영향을 줍니다. 가슴끈을 조이는 것은 안전성을 높여주지만 날개가 접힐 때에는 꼬일 위험이 있습니다. 가슴끈을 늘려주는 것은 글라이더로부터 더 많은 피드백을 받을 수 있게 하지만 안정성을 떨어뜨립니다.

진 글라이더에서는 글라이더를 하네스 캐러비너 사이의 거리를 44cm 로 하여 계산과 설계를 하였고, DHV 인증을 위한 테스트 비행에서도 같은 셋팅을 합니다. 하네스의 사이즈와 디자인에 따라 캐러비너 사이의 거리를 42cm에서 50cm로 조절하여 사용할 수 있습니다. Bolero III는 옛 모델의 글라이더들과 달리, 불안정하게 느껴지는 경향이 없기 때문에 가슴끈을 아주 많이 조일 필요가 없습니다.

공인된 무게 범위

Bolero III는 매뉴얼의 뒤에 나와 있는 공인된 무게 인증 범위 내에서 비행해야 합니다. 무게 범위는 파일럿, 글라이더, 하네스와 기타 장비가 다 포함된 비행 시 총 무게로 측정합니다. 당신의 총 무게를 측정하는 가장 쉬운 방법은 모든 장비를 배낭에 담아 들고 저울에 올라가는 것입니다.

비행 전 안전 점검

이 장비로 비행하기 전에 여러분은:

해당 등급의 글라이더로의 비행을 위한 적합한 실습 및 이론 훈련과 경험이 필요합니다.

필요한 보험과 자격증이 있어야 합니다.

극심한 피로 상태나 피로 회복제, 제조약 등을 피하고 바른 정신을 유지해야 합니다.

여러분의 패러글라이딩 수준에 알맞는 환경에서만 비행해야 합니다.

공인된 하네스와 비상 낙하산을 사용하고 적절한 헬멧을 착용해야 합니다.

비행 전 점검을 엄격히 해야 합니다

4. Bollero III 로 비행하기

우선 평평한 지상이나 작은 언덕 위에서 캐노피 올리는 연습을 하는 것이 좋습니다. 새로운 기체로 하는 첫 비행은 안정된 기상과 익숙한 환경 하에서 하십시오.

이륙을 위한 준비

아래의 준비 방법과 비행 전 확인 사항들은 안전 비행을 위한 필수 사항들입니다:

활공장에 도착하면, 주위 환경이 적합한지 확인하십시오: 바람의 속도와 방향, 상공(Air space), 난기류 및 상승기류 주기

글라이더, 하네스, 낙하산 핸들과 핀, 헬멧과 다른 장비들을 점검하십시오.

평평한 땅 위에 장애물이 없고 충분히 넓은 이륙 공간을 선택하십시오.

기체 선형에 따라 글라이더를 펴고 라인과 라이저를 꺼내십시오.

하네스는 자신이 직접 착용하고, 다리 끈 매는 것을 잊지 마십시오. 헬멧을 쓰십시오.

산줄 주변에 꼬임이나 매듭이 없는지 확인 한 후, 라이저를 하네스의 캐러비너에 연결하십시오.

브루멀 후크로 스피드 시스템을 라이저에 연결하십시오.

가볍게 라이저나 산줄을 들어 새로운 매듭이나 엉킴, 방해하는 나뭇가지나 돌들이 없는지 확인하는 최종 산줄 점검을 하십시오. 바람이 없거나 약한 경우에는 다시 한 번 주의를 기울이십시오.

비행 전 점검 사항

보조 낙하산: 고정된 핀과 핸들 안정성

헬멧과 하네스 버클의 잠김

라인에 걸림 없음

캐노피가 제대로 펴졌는지, 바람에 잘 들어가는지 확인

이륙할 공간(Air space) 확인

이륙

성공적으로 이륙을 잘 하기 위해선 평지에서 충분한 지상 연습이 필요합니다.

약한 바람 혹은 무풍에서의 이륙

Bolero III 는 무풍 환경에서도 캐노피가 안정적으로 부풀려집니다. 팔을 구부린 채로 A 라이저를 어깨 높이에서 가볍게 당겨 주십시오. 팔이 부채꼴 모양으로 올라올 수 있도록 하고 글라이더가 펴져 머리 위로 올라올 때까지 기다리십시오. - 이 때 라이저를 당기지 마십시오. 라이저를 세게 당길 필요가 없습니다. 글라이더가 머리 위로 올라오는 것에 맞춰 앞으로 달리면서 위를 쳐다보고, 이륙하기 전 캐노피가 완전히 펴져 있는지 확인 하십시오.

그리고 산줄에 엉킴이 없는지 확인하십시오. 만약 어떤 돌발상황이 발생했을 때 아직 완전히 이륙된 상태가 아니라면, 글라이더를 실속시켜 급히 이륙을 중지하십시오. 급경사면에서의 이륙 중지 시에는 글라이더의 한 쪽을 실속시키면서 언덕의 수평방향으로 달리십시오.

만약 글라이더가 한 쪽으로 기울진 상태에서 회복이 가능한 상황이라면, 힘에 대항하려고 하기 보다는 기울어진 쪽을 향해 달려나가십시오.

여러분이 글라이더 가까이 서서 산줄이 느슨한 채로 달려 출발하는 순간 이륙은 필요하지 않습니다.

강풍이륙

강한 바람에서는 전방 이륙보다는 후방이륙 방법을 추천합니다. 브레이크를 잡고 돌 때, 라이저의 한 쪽을 머리 위로 통과하게 하여 돌아 글라이더를 마주 봅니다. 기체에 부분적으로 바람을 채워 "벽"처럼 반쯤 세운 상태에서 산줄들을 주의 깊게 확인하시기 바랍니다. 상공(Air space)에 장애물이 없는지 확인하고 A 라이저로 글라이더를 가볍게 당기십시오. 글라이더가 머리 위로 올라오면, 브레이크를 가볍게 당겨 확인하고 돌아서 이륙하십시오. 더 강한 바람에서는 글라이더가 펴지고 올라올 때 몇 걸음 글라이더 쪽으로 다가갈 수 있도록 준비하십시오.

산줄 매듭과 얽힘

만약 산줄이 얽혀있거나 매듭이 있는 채로 이륙을 한다면, 반대편 브레이크를 잡고 무게 중심을 이동하여 매듭이 있는 쪽의 브레이크를 여러 번 당겨 주십시오. 실속이나 스프링을 피하기 위해 너무 저속으로 비행하지 않도록 주의하십시오. 만약 그 매듭이나 얽힘이 너무 짙 조여 있어 펴핑으로도 풀 수 없는 상태라면, 즉시 착륙장으로 날아가 안전하게 착륙하십시오.

최소 침하 / 최적의 활공

최소 침하 속력은 브레이크를 대략 20cm 정도 당기면 생깁니다. 이론적인 최대 활공 속도는 무풍 환경에서 브레이크가 전혀 적용되지 않는 상태에서 만들어집니다.

가속 비행

Bolero III 를 타고 비행하는데 익숙해지면, 스피드 시스템을 사용하여, 맞바람이 불 때 향상된 활공을 하거나 강한 바람 속에서 더 나은 전진력을 가질 수 있게 됩니다. 가속 비행을 할 때 글라이더는 덜 안정적인 상태에 놓이게 되고 날개가 접힐 위험도 더욱 높아집니다. 또한 가속 비행 과정에서 날개가 접힐 경우 글라이더는 보통의 상태에서 비행할 때보다 더욱 과격하게 반응합니다.

발로 스피드 바를 점진적으로 밀어서 스피드 시스템을 작동시키십시오. 몸의 무게 중심을 이동시켜 롤을 조정하거나 스피드 바의 양을 조절하여 피치각을 조정할 수 있도록 준비하십시오. 캐노피의 움직임을 느낄 수 있도록 브레이크에 매우 약한 압력을 유지하십시오.

지상 근처에서나 와류 속에서는 가속 비행에 매우 유의 하십시오. 만약 가속 장치를 사용하는 동안 기체가 접히게 되면, 어떤 수정 조치를 취하기 전에 즉시 스피드 바에서 발을 떼십시오.

능동적인 비행

Bolero III 는 매우 높은 내부 압력으로 쉽게 접히지 않으며, 매우 안전합니다.

그러나 항상 능동적인 자세로 비행하기를 추천합니다. 이는 극한 상황을 제외한 모든 상황에서 접힘 현상을 피할 수 있도록 도와줄 것입니다.

능동적인 비행의 핵심은 글라이더를 항상 머리 위에 유지하는 것입니다. 만약 글라이더가 뒤로 넘어가면, 브레이크를 놓아 주십시오. 만약 글라이더가 앞으로 쏟아질 때에는 그 현상이 제어될 때까지 브레이크를 당겨 주십시오.

만약 당신이 캐노피의 한쪽 힘이 빠지는 것을 느낀다면, 다시 그 압력이 돌아오는 것을 느낄 때까지 부드럽게 살아있는 캐노피 쪽의 브레이크를 당기고 반대 쪽으로 체중을 이동시켜 주십시오. 모든 경우에 있어 적당한 비행 속도를 유지하고, 과조작을 피하십시오.

난기류 속에서

강한 난기류 속에서는 캐노피가 접힐 수 있습니다. Bolero III 는 거의 대부분의 상황에서 파일럿의 조작 없이도 회복이 되므로, 의문이 날 때면 언제든지 브레이크를 놓고 글라이더가 날아갈 수 있도록 놓아두십시오. 단, 글라이더가 급격하게 앞으로 쏟아질 때는 브레이크를 당겨 그 현상을 멈추게 하십시오. 글라이더가 더 신속히 회복 할 수 있도록 하기 위해서는 아래의 지도 사항을 따라 줄 것을 추천합니다.

한쪽 날개 접힘

강한 난기류 지역에서 한쪽 날개가 접히는 상황에서도 Bolero III 는 파일럿의 특별한 조치 없이도 신속하고 쉽게 다시 퍼지지만, 글라이더는 접힌 날개 쪽으로 약하게 회전하게 됩니다. 이 때 지상 가까이나 다른 글라이더 가까이에서는 위험할 수도 있습니다. 접힌 반대 쪽으로 체중을 이동하여 진행 방향을 유지하십시오. 이 때 접힌 날개의 반대쪽 브레이크에 약한 힘을 주면 좀 더 효과적으로 진행 방향을 유지할 수 있습니다. 보통의 경우는 이것으로 충분합니다. 그러나 만약 접힘 현상이 회복되기 어렵게 되었다면, 큰 동작으로 부드럽게 브레이크를 여러 번 당겨주기 바랍니다. 글라이더가 다시 퍼졌을 때는 비행 속도를 다시 찾을 수 있도록 브레이크를 풀어 주어야 합니다.

만약 글라이더가 크게 접힌 경우에는 - 특히 완전 가속 비행 중 - 반드시 아래 사항들을 따라 주십시오.

글라이더가 크게 접힌 경우에는 중량과, 파일럿과 캐노피의 관성의 차이로 인해 파일럿은 진행 방향을 유지하려 하고 캐노피는 처음에 파일럿의 뒤로 젖혀지게 됩니다. 이 때 어떠한 조치를 취하기 이전에, 반드시 진자 운동으로 인해 다시 캐노피가 머리 위로 위치할 때까지 기다려야 합니다. 그런 다음 브레이크로 조심스럽게 견제를 해 주십시오. 만약 파일럿이 너무 빨리 반응하거나 반대 브레이크를 너무 많이 주게 되면, 접힌 캐노피 쪽이 완전 실속에 빠지는 위험이 생길 수 있고, 그로 인해서 통제 불가능한 상황이 연속적으로 발생하게 됩니다.

가속 비행 중 크게 접히게 되면 즉시 스피드 바에서 발을 떼십시오. 체중 이동으로 균형을 유지하도록 하고 살아있는 캐노피 쪽의 브레이크를 살짝 잡아줍니다. 충분한 공간적 여유가 있다면 글라이더가 회전을 하도록 놓아 두십시오. 이것이 스펀이나 실속을 피하고, 글라이더가 최대한 빠르게 회복할 수 있게 도와주는 최선의 방법입니다.

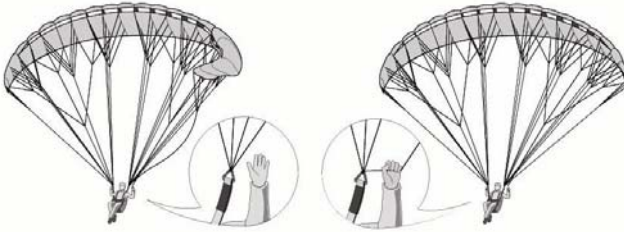
앞전 접힘

앞전 접힘은 파일럿의 조작 없이도 대부분 즉시 회복될 것입니다. 이 때 글라이더가 약간 앞으로 숙여지면서 기체 속도가 회복됩니다. 만약 브레이크를 당겨야 할 상황이라면 과조작을 하거나, 글라이더가 아직 뒤쪽으로 치우쳐 있는 상태에서 브레이크를 너무 빨리 당기지 않도록 조심하십시오. 스톨의 위험이 있습니다.

날개 꼬임 / 글라이더 날개 끝(익단)이 산줄 속에 엉켜 있을 때

날개 꼬임 현상은 심각한 접힘 현상 후에 날개 끝이 글라이더 산줄 속에 끼어 발생할 수도 있습니다. Bolero III 에서는 이 현상이 거의 일어나지 않지만 캐노피에 공기가 크게 빠져나간 후에 혹은 연속적인 접힘 현상 후에 발생할 가능성이 있습니다. 그럼에도 불구하고 파일럿들은 대처 방안을 알고 있어야 합니다. 우선 접힌 반대쪽의 브레이크로 견제를 하면서 무게 중심을 이동하고 엉킨 쪽의 브레이크를 여러 번 당겨주십시오.

모든 진 글라이더의 기체에는 B 라이저로 가는 독립적인 스테빌라이저 메인 라인이 있습니다. 이 라인이 보통 날개 꼬임 현상이 일어날 경우 느슨해지는데, 그 줄을 팽팽하게 당겨 엉켜 들어간 날개 끝이 빠져 나올 때까지 완전히 아래로 당겨주십시오.



수평 스피ن

일반적인 열기구 상승 비행 시, Bolero III는 수평 스피ن에 들어가기 어렵도록 설계되어 있습니다. 그럼에도 불구하고 이 상황이 일어나면, 단지 즉시 브레이크를 풀어준 다음 글라이더가 피칭 운동을 동반하여 전방으로 속도를 얻을 수 있을 때까지 기다리십시오. 이때 글라이더가 앞으로 너무 많이 쏟아지지 않게끔 브레이크로 조절하십시오.

긴급 상황

낙하산을 펴게 되는 많은 경우는 파일럿의 과조작의 결과 때문입니다. 과도한 조작은 조작을 하지 않을 때보다 더 상황을 악화시킬 수 있다는 것을 명심하십시오.

하강하기

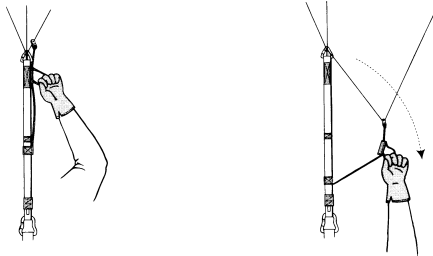
예를 들어 폭풍의 상황 같이 매우 강하고 커다란 상승 기류가 발생할 경우가 있습니다. 이러한 상황에서는 지상 위가 가장 안전합니다. 그럼에도 불구하고, 만약 이런 기상에 잡혀 신속히 하강해야 하는 상황이라면, 몇 가지 하강하는 방법이 있습니다. 가장 좋은 방법은 물론, 침하 지역을 찾는 것입니다. 침하 지역을 찾지 못했을 때는, 아래의 기술들 가운데 하나를 시도해 보십시오. 가장 약한 것부터 가장 어려운 순서대로 배열되어 있습니다. 이러한 기술들의 대부분은 글라이더에 과도한 스트레스를 주게 되므로 만약 글라이더를 오래 사용하기 바란다면 자주 시도하지 마십시오. 세이프티 클리닉을 통해 인증된 감독 하에서만 이러한 기술들을 연습할 것을 추천합니다.

귀절기

귀절기는 약간의 전방 속력을 유지하면서 고도를 부드럽게 감소시키는 안전한 방법입니다. 양쪽의 바깥쪽 A라인을 사용하여, 한번에 귀절기를 합니다. Bolero III에는 이 방법에 쓰일 "귀절기 시스템"이 장착되어 있습니다.

꺾전의 바람 소리가 커져서 대기 속도가 빨라졌다고 느낄 수 있으나, 귀절기를 한 상태에서는 대기 속도가 증가하지 않습니다. 사실상 5km/h 정도 감소합니다.

침하율이 높아지는 상황에서도 전방 속력을 충분히 유지하기 위해 귀접기와 함께 스피드바를 이용할 수 있습니다.



귀접기를 한 상태에서는 무게 중심 이동만으로도 글라이더를 조정할 수 있습니다.

산줄을 풀어주면 Bolero III 의 귀는 스스로 회복될 것입니다. 적어도 지상 100m 에서는 귀접기를 풀어주십시오. 만약 귀접기 풀기가 가능하지 않다면 착륙 접근 시 귀접기를 풀지 말고 착륙 동작을 할 때까지 귀접기를 유지하십시오. 귀접기 상태에서는 낮은 대기 속도와 높은 익면 하중으로 지상 가까이에서 경도풍이 크게 작용하지 않기 때문에 빨리 착륙할 수 있는 안전한 방법입니다.

스파이럴 다이브(나선형 하강)

스파이럴은 매우 극한 조작법입니다. Bolero III 의 특성을 느끼기 위해서 처음에는 조심해서 낮은 침하율로 스파이럴을 연습하십시오. 무게 중심을 이동하고 한 쪽으로 천천히 브레이크를 당기십시오. 두 번의 회전까지 가속시키게 되면 스파이럴 다이브에 들어갈 것입니다. 한 번 스파이럴에 들어가게 되면, 파일럿의 몸의 위치가 자동으로 회전의 반대방향으로 움직일 것입니다. 체중 이동과 안쪽 브레이크의 양을 사용하여 하강율과 뱅크각을 조절할 수 있게 됩니다. 빠른 스파이럴에서는 바깥쪽 웅팁이 무너지는 현상을 막기 위해 약간의 바깥쪽 브레이크를 적용할 필요가 있을 수도 있습니다.

경고! 탈진한 파일럿이나 스파이럴에 익숙하지 않은 파일럿은 깊은 나선 강하에 빠져 정신을 잃을 수도 있습니다! 모든 종류의 항공기들처럼 반대 조작을 하여 나선 강하에서 회복시킬 것을 충고합니다.

글라이더가 스파이럴을 끝내게 하기 위해서는 하네스 안의 파일럿의 위치가 또한 중립적이어만 하며, 스파이럴 동안에는 회전의 반대쪽에 있는 것이 좋습니다. 만약 안쪽 브레이크를 풀어주면 날개는 보통 스스로 스파이럴을 멈춥니다.

Bolero III 는 스파이럴에 들어갈 경향이 없지만, 그럼에도 불구하고, 파일럿은 스파이럴을 끝내는 방법을 알고 있어야 합니다. 회전의 바깥쪽으로 체중을 적극적으로 이동시키고, 몸이 똑바른 방향으로 움직이고 날개의 감속이 느껴질 때까지 바깥쪽 브레이크

당기십시오. 그리고 나서 바깥쪽 브레이크를 풀고, 글라이더가 한 번이나 두 번 더 회전을 하면서 감속될 수 있도록 하십시오. DHV 테스트에서는 스파이럴에서 자동적이고 즉각적으로 빠져 나오는 것을 14m/sec의 침하율까지 테스트하고 있습니다.

B 실속 (B-STALL)

중력 하중으로 인한 몸의 긴장 없이 고도를 빨리 낮추기 위해서는 B-실속을 사용하십시오. 손을 뺀 B-라이저의 삼각비너 바로 아래쪽을 잡고 세게 당겨주십시오. 처음에는 아주 무거운 압과 함께 쉽게 당겨지지 않지만 한 번 익형을 깨뜨리고 나면 가벼워짐을 느끼게 될 것입니다. 한 번 당긴 이후에는 즉시 놓지 마십시오. B 라이저를 풀어주기 전에 글라이더가 안정된 B 실속에 들어가야 하기 때문입니다.

Bolero III 는 B-실속으로부터 회복할 때, 깊은 실속에 빠지기 보다는 완만하게 하강을 하는 성향이 있습니다.

완전 실속 (역동적인 실속 - FULL STALL)

이것은 아주 극단적인 조작법이기 때문에 일부러 시행할 필요가 전혀 없습니다. 완전 실속에 들어가기 전에 브레이크 핸들을 절대로 말아 쥐지 마십시오. 실속에 있는 동안 손을 몸 가까이 두고, 필요하다면 하네스의 바닥판 (Seat)에 양 손을 고정시켜 두십시오.

안정적인 완전 실속에서는 캐노피가 앞뒤로 진자 운동을 할 것입니다. 실속에서 빠져 나오기 전에 브레이크를 살짝 풀어 글라이더에 공기를 균등하게 채워주십시오. 만약 가능하다면 글라이더의 급격한 운동을 막기 위해 글라이더가 앞에 있을 때 브레이크를 풀어주십시오.

Bolero III 는 스스로 진자 운동 현상을 늦출 것이지만, 필요하다면 글라이더가 앞으로 쏟아질 때 신속히 브레이크로 견제를 한 다음, 다시 대기 속도를 얻기 위해 브레이크를 풀어주십시오. 흔들림이 안정되는 동안 다시 실속에 빠뜨리지 않도록 주의 하십시오. 기체가 엄청나게 앞으로 쏟아져 버릴 수 있으므로, 실속하자마자 마음을 바꿔 브레이크를 놓는 일은 절대로 없어야 합니다.

깊은 실속 (낙하산 강하, 안정된 실속 - DEEP STALL)

Bolero III 는 깊은 실속에 들어가거나 유지하려는 성향이 전혀 없습니다. 그럼에도 불구하고 이런 상황이 벌어진다면, 전방속도를 얻기 위해 손을 A 라이저에 놓고 앞으로 밀어주십시오. 최근의 모든 하네스에는 엑셀레이터가 장착되어 있으므로 손을 사용하지 않고도 스피드 바를 발로 밀어 회복 조작을 할 수 있습니다. 만약 그렇다면 스피드 바를 밀어 주십시오. 깊은 실속에서 회복할 때는 절대로 브레이크 조종을 하지 마십시오. 깊은 실속에 들어갔을 때는 브레이크를 만지지 마십시오. 날개가 완전 실속될 위험이 있습니다. 지면과 매우 가까이 있다면 절대로 깊은 실속에서 빠져 나오기 위한 시도를 하지 마십시오.

깊은 실속에서의 침하율은 보통 보조 낙하산의 침하율 이하이므로, 지면 가까이에서 깊은 실속에 빠졌을 때는 글라이더를 완전 접거나 실속시킬 위험이 있는 시도는 하지 마십시오. 하네스 안에 똑바로 앉아서 착륙의 충격에 대비하는 것이 더 낫습니다. 깊은 실속에서는 지면에 닿기 전에는 날개 조작을 하지 마십시오.

글라이더가 둔해지고 공기의 흐름이 귀 주위에서 줄어든다면 깊은 실속을 알아차릴 수 있습니다. 이러한 상황은 와류 속에서 비행하거나 점침 현상에서 회복시키기 위해 브레이크를 너무 많이 작동할 때 발생합니다. 젖은 글라이더 또한 깊은 실속에 빠질 가능성이 높습니다. 만약 비를 만난다면 스피드 바를 이용하여 조금 가속시키고, 이때는 절대 귀접기를 시도하지 마십시오. 심한 토잉으로 산줄이 늘어났거나 캐노피 원단의 공기투과도가 안 줄을 경우 깊은 실속에 빠질 경향이 높아집니다.

브레이크 없이 조종하기

만약 어떤 이유로 브레이크가 작동하지 않는다면, D-라이저로 Bolero III 를 조종할 수 있습니다. 하네스에서 체중을 이동하여 조종해 보십시오. 스피ンを 발생시키지 않기 위해, 라이저를 너무 많이 당겨 조종하지 말고, 체중 이동을 하여 조종할 수 있도록 주의하십시오.

곡예 비행

Bolero III 는 곡예비행을 위해 설계되지 않았으며 대부분의 나라에서는 곡예비행 자체가 금지되어 있습니다. 곡예비행 자체의 위험을 제외하고도 어떤 종류의 극도의 조종법들은 글라이더에 불필요한 스트레스를 주고 글라이더의 수명을 매우 단축시킵니다.

Bolero III 로 착륙하기

장애물이 없는 넓은 착륙장을 골라 착륙장의 풍속, 풍향을 주의 깊게 확인하십시오. Bolero III 는 낮은 최저 비행 속도로 어떤 상황에서도 부드러운 착륙을 할 수 있습니다. 착륙을 위한 접근 시 충분한 속도로 접근하십시오. 그리고, 마지막 회전을 너무 늦거나 너무 깊지 않게 하십시오.

착륙하기 전에 설 자세를 준비하기 위해 다리를 하네스 안에서 앞으로 뻗어 주십시오. 앉은 자세로는 절대로 착륙하지 마십시오. 등 보호대를 가졌다고 하더라도 그것은 단지 수동적인 안전 시스템이기 때문에 매우 위험합니다. 착륙 이전에 일어서서 두 발로 착륙하는 것이 능동적인 안전 시스템이며 훨씬 더 효과적입니다.

원치 토잉 (WINCH TOWING)

Bolero III 는 원치 토잉을 위한 적합한 자격증을 가진 파일럿에 의해 행해지는 원치 토잉에 적합하여 그에 대한 인증도 받았습니다.

Bolero III 는 원치 토잉시 실속이나 낙하산 하강의 경향이 없습니다. 보통의 원치 토잉 이륙 상황에서 글라이더의 조종줄을 사용하여 균형을 잡을 수 있는 충분한 여유가 있습니다. 원치 토잉을 위해서는 인증받은 적합한 장비를 사용해야 합니다. 토잉에 관한 기술과 해당하는 모든 안전사항을 숙지하십시오.

동력 비행

패러글라이더 공인 인증서는 동력 비행에 대한 사항들은 포함하고 있지 않습니다. 그러나 Bolero III 의 매우 쉬운 이륙 특성과 높은 성능, 안정성과 뛰어난 조종성으로 인해 동력 비행은 가능합니다. 항상 공인된 엔진, 하네스, 글라이더들을 사용하십시오. 동력 비행에 대한 의문 사항이 있으면 항상 협회에 문의하시기 바랍니다. 어떤 글라이더/파라모터의 결함이 독일에서 사용되고 인증 받았는지 알기 위해서는 독일 초경량협회 (German Ultralight Association -DULV)의 웹사이트 www.dulv.de 를 찾아보십시오.

5. 보관, 정비와 수리

Bolero III 에 쓰이는 원자재들은 최대한의 내구성을 위해 매우 주의 깊게 선택되었습니다. 그렇지만 아래의 지시 사항을 따라 글라이더를 보관하면, 내공성을 유지하며 더 오랜 기간 지속적으로 안전하게 비행할 수 있습니다. 과도한 손상은 항상 부주의한 지상 핸들 조작과 포장, 불필요한 자외선, 화학 물질, 열, 습기에의 노출에 의해 발생합니다.

지상 핸들 조작

아래의 것들은 하지 말아야 합니다:

상부 표면의 과격한 충격 (지상 핸들 조작 도중 앞전 부분이 먼저 땅에 떨어지는 경우)

땅에 글라이더를 끄는 경우

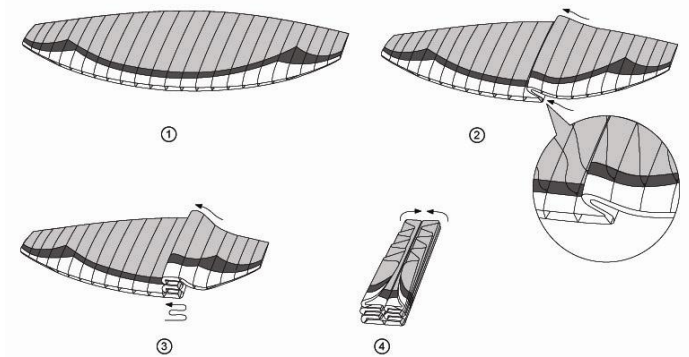
산줄이나 캐노피를 밟는 것. 산줄 외피 속에 있는 캐블라는 늘어나지 않으면서 매우 강한 장력을 가지고 있지만, 작은 반경의 구부러짐에는 매우 민감합니다.

자외선 피해

글라이더를 햇빛에 필요 이상 노출시키지 마십시오. 태양 자외선은 글라이더의 원단을 크게 손상시킵니다.

포장 방법

아래의 그림과 같은 아코디언식 접기를 권장합니다. 이 포장 방법은 약간 시간이 오래 걸리고 보조자도 필요하지만 프로파일의 보강판을 견고하게 보관할 수 있는 방법입니다.



글라이더를 접는 것은 원단을 약하게 만들므로 글라이더를 되도록 느슨하게 포장하십시오.

운반과 보관

습기는 원단과 산줄, 보강 프로파일을 노화시키는 글라이더의 가장 큰 적입니다. Bolero III는 건조하고 시원한 곳에서 보관해야 합니다. 글라이더 안에 습기가 있는 물건, 모래나 소금기, 다른 물질들을 넣은 채로 포장하지 마십시오. 건조한 장소에 보관하기 전에 항상 글라이더가 자연 건조되도록 하십시오. 글라이더에 남아있는 습기가 항상 증발할 수 있도록 배낭의 지퍼를 열어두십시오. 그리고 글라이더를 개솔린이나 페인트 또는 다른 용제 근처에 보관하거나 운반하지 마십시오.

세척

날개를 세척할 때에는 부드러운 천과 미지근한 물을 사용하십시오. 마모제나 세제는 절대 사용하지 마십시오. 바닷물에 빠뜨린 경우에 세척이 불가피하다면, 담수를 사용하십시오.

검사

Bolero III는 1년에 한 번이나 매 비행 100 시간 중 빠른 시간마다 진 글라이더의 대리점을 통해 정기적으로 검사를 받아야 합니다.

DHV 인증서의 유효기간을 연장하기 위해선 처음에는 30 개월 후에, 그 다음부터는 매 24 개월 마다 전체적인 검사를 받아야 합니다.

진 글라이더의 홈페이지 www.gingliders.com 에서 다운로드 받을 수 있는 검사 유지 사항들이 준수되어야 합니다.

완전한 검사는 비행 시 여러분을 안심시키고 글라이더의 수명을 연장시켜줍니다. 앞전에 충격이 가는 과격한 착륙이나 추락, 혹은 기체의 비 정상적인 반응이 있었을 때 따르는 추가적인 검사는 공인된 검사자에 의해 행해져야 합니다. 그리고 스스로도 항상 비행 전에 산줄, 날개, 캐러비너 등에 손상이 없는지 확인해야 합니다.

수리

글라이더와 함께 제공되는 보수 테이프로 기체에 생긴 아주 작은 구멍들을 수리할 수 있습니다. 손상된 산줄은 진 글라이더의 대리점에서 교체해야 합니다. 산줄을 교체한 후 길이가 제대로 맞는지 확인하기 위해, 반대쪽 같은 위치의 산줄과 비교하여 확인하십시오. 산줄을 교체한 후에는 항상 비행 전에 글라이더를 지상에서 바람을 채운 후 모든 산줄이 제대로 정돈되어 있는지 확인하십시오.

패널 교체와 같은 큰 수리는 판매점이나 제조자에 의해 행해져야 합니다.

6. 참고

테스트와 인증서

진 글라이더의 Bolero III 는 DHV 1(GH)을 통과하였고 EN-926 규격의 인증을 받았습니다. Bolero III 는 또한 비행 중 최대 무게의 8G 를 초과하는 하중 시험과 충격 시험을 통과하였습니다.

기술사양

Size		XS	S	M	L	XL
Flat	Area	24.73m ²	26.35m ²	28.6m ²	30.93m ²	33.35m ²
	Span	10.88m	11.23m	11.7m	12.16m	12.63m
	A.R.	4.79	4.79	4.79	4.79	4.79
Projected	Area	21.54m ²	22.95m ²	24.91m ²	26.94m ²	29.05m ²
	Span	8.9m	9.19m	9.57m	9.95m	10.34m
	A.R.	3.68	3.68	3.68	3.68	3.68
Chord	Root	2.79m	2.88m	3.00m	3.12m	3.24m
	Tip	0.84m	0.86m	0.90m	0.94m	0.97m
Height		6.98m	7.21m	7.51m	7.81m	8.11m
The number of Cells		38	38	38	38	38
Weght		5.3kg	5.6g	6.0kg	6.4kg	6.8kg
Flight weight		55~75kg	70~90kg	85~105kg	100~120kg	115~140kg
DHV		1	1	1	1	1
EN-926		Certified	Certified	Certified	Certified	Certified

세부 사항

FABRIC OF CANOPY

SUPPLIER	NAME	PORCHER NCV Industries		
	ADDRESS	L'Isle d'Abeau, Parc de Chesnes, 75, rue du Ruisseau 38070 SAINT QUENTIN FALLAVIER Cedex / France		
TYPE OF FINISH		SIDE COATED(POLYURETHANE)		
TYPE OF YARN		PA 6.6 HIGH TENACITY – 33 dtex		
PLACE USED		RIBS	UPPER / LOWER	UPPER FRONT
FABRIC CODE		9017 E29A	9017 E38A	9017 E77A
PATTERN		Rip Stop	Rip Stop	Rip Stop
Coated fabric's weight (g/sqm)		40+/-2	40+/-2	40+/-2
Tear Strength	WARP (DaN)	1.5 min	1.5 min	1.5 min
	WEFT (DaN)	1.5 min	1.5 min	1.5 min
Elongation on bias 3 lbs (%)		1 max	8 max	6.5 max
Elongation on bias 5 lbs (%)		2 max	17 max	2 max
Elongation on bias 10 lbs (%)		10 max	28 max	15 max
Breaking Strength	WARP (DaN/5cm)	38 min	38 min	38 min
	WEFT (DaN/5cm)	33min	33min	33min
AIR Permeability p=2000Pa (I/SQMXMN)		100(max)	40max	40max

SUSPENSION LINES

MATERIAL		ARAMID(TECHNORA)			
SUPPLIER	NAME	TEIJIN LIMITED, JAPAN			
	ADDRESS	1- 1, UCHISAIWAI-CHO 2-CHOME, CHIYODA-KU, TOKYO 100, JAPAN			
PLACE USED		TOP LINES	MID LINES	BOTTOM LINES	BOTTOM LINES
NAME		GIN Teijin 1.1	GIN Teijin 1.3	GIN Teijin 1.6	GIN Teijin 1.8
DIAMETER(mm)		1.1	1.3	1.6	1.8
YARN COUNT		1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
NUMBER OF CORE		4	5	9	11
BREAKING STRENGTH (MIN)		80kg	130kg	180kg	220kg

REINFORCEMENT

FABRIC CODE		P260 1.0 UVM			
SUPPLIER	NAME	DIMENSION-POLYANT GmbH			
	ADDRESS	Speefeld 7 - D-47906 Kempen – GERMANY			
MATERIAL		POLYESTER SCRIM			
STYLE		P260			
FINISH		1.0 UVM			
WEIGHT (g/m2)		283			
CONSTRUCTION		150P * 150P FILM 150P * 150P			

RISER

MATERIAL		POLYESTER TAPE
SUPPLIER	NAME	Güth & Wolf GmbH
	ADDRESS	Herzebrockerstr. 1-3 D-33330 Gütersloh GERMANY
WEIGHT (GR/M)		34
BREAKING STRENGTH		1,100DAN
WIDTH (mm)		20mm

MAILLONS

MATERIAL		STAINLESS STEEL
SUPPLIER	NAME	SUBO TECH CO.
	ADDRESS	981-1 CHAGOK-RI PALTAN-GU, Hwasung-City, Kyung Ki-Do, Korea
WEIGHT (GR)		12
BREAKING STRENGTH		1,000kg
DIAMETER (mm)		4.3

BRIDLE (ATTACHMENT LINES)

MATERIAL		NYLON
SUPPLIER	NAME	KOLON INDUSTRIAL CO.
	ADDRESS	45 MU KYO DONG JUNG – GU, SEOUL, KOREA
WEIGHT (GR/M)		7.2
BREAKING STRENGTH (kg)		110KG
WIDTH (mm)		13

THREAD

MATERIAL		HIGH TENACITY POLYESTER YARN	
SUPPLIER	NAME	AMANN & SÖEHNE GMBH & CO.	
	ADDRESS	INDUSTRIESTRASSE 1, D-74391 ERLIGHEIM, GERMANY	
DENIER		150D/3	225D/3
BREAKING STRENGTH (EN2062)		2.9kg	3.2kg
MAXIMUM ELONGATION (EN 2062)		16%	16%

"패러글라이더를 설계하는 것은 도전과 발견의 개인적인 여행이며, 완성을 추구해가는 과정입니다"

- 송진석, 디자이너

진 글라이더에서는 이 매뉴얼에 나와 있는 내용이 정확하다는 것을 증명하기 위해 모든 노력을 했으나, 오직 참고용으로만 제작하였습니다. 이 매뉴얼은 "비행 방법에 대한 설명서"로는 사용될 수 없습니다. 이 사용자 매뉴얼은 사전 예고 없이 바뀔 수 있습니다. Zulu 와 진 글라이더의 다른 제품에 대한 최신 정보는 www.gingliders.com 에서 확인하실 수 있습니다.

경고:

패러글라이딩은 매우 위험한 활동이며 가끔은 심각한 부상이나 사망사고로 이어질 수도 있습니다.

디자이너, 제조자, 직영 대리점, 도매업자 그리고 소매업자는 사용자가 이 장비를 사용하는데 있어 그 안전을 보장해 줄 수 없으며, 사용에 따르는 그 어떠한 부상이나 죽음에 대한 책임이 없습니다.

이 패러글라이딩 장비는 반드시 공인된 파일럿이나, 자격 있는 공인된 교관의 감독 하에 있는 파일럿에 의해 사용되어야 합니다.

사용자가 사용 전이나 사용 중에 모든 안전 수칙들을 익히고 설계된 그 목적을 위해서만 사용하기 위해서는 패러글라이딩 장비의 올바르게 정확한 사용에 대해 이해하고 있음을 확인하고 스스로 모든 책임을 져야 합니다. 패러글라이더는 신중하고 지속적인 관리가 필요합니다.

과용, 노화, 태양 빛에 노출, 흙, 먼지, 기름, 물, 바람, 스트레스, 그 외 다양한 요인들에 의해 자재의 질, 그리고 글라이더의 성능과 안전을 저하시킬 수 있으며 이에 따라 부상이나 죽음의 위험이 증가하게 됩니다.

이 장비로 비행을 하기 전에 반드시 사용자 매뉴얼을 숙지하시기 바랍니다. 비행 시에는 항상 헬멧과 보호복을 착용하시기 바랍니다.