



G I N

Tribe Manuel d'utilisation



Merci de lire ce manuel avant d'effectuer votre premier vol avec la tribe

Merci...

Merci d'avoir choisi la Tribe. Nous sommes certains que ce parapente vous procurera de merveilleux moments et vous permettra de progresser tout au long de votre carrière de pilote de parapente. Ce manuel contient les informations dont vous aurez besoin pour faire voler et prendre soin de votre voile. Une bonne connaissance de votre équipement vous permettra de pratiquer dans les meilleures conditions de sécurité et de maximiser votre performance et votre plaisir.

Merci de transmettre ce manuel, au nouvel utilisateur de votre parapente quand vous le revendrez.

Bons vols,
GIN Team

Information sécurité

En achetant notre équipement, vous devez être un pilote de parapente breveté et vous acceptez tous les risques inhérents à l'activité parapente incluant les dommages corporels ou le décès. Une mauvaise utilisation du matériel Gin Gliders peut augmenter les risques inhérents à cette activité. En aucun cas, Gin Gliders Inc. ou le vendeur de cet équipement ne pourra être mis en cause pour les dommages survenus à la suite d'un accident quelques en soient les circonstances. L'utilisateur de produit reste en toutes circonstances, responsable de l'utilisation qu'il en fait. Si un aspect de l'utilisation ou de l'installation de cet équipement n'est pas clair n'hésitez pas à contacter votre revendeur.

Sommaire

Merci.....	2
Informations sécurité.....	2
Sommaire.....	4
1. Gin Gliders.....	4
2. Présentation de la Tribe.....	5
Pour quels pilotes.....	6
Un design novateur.....	5
Construction.....	6
3. Avant de voler.....	7
Inspection de livraison.....	7
Accélérateur.....	7
Réglages des freins.....	9
Sac de portage.....	9
Votre sellette.....	9
Plage de poids certifiée.....	9
L'indispensable.....	9
4. Voler la Tribe.....	11
Préparation au décollage.....	11
Décollage.....	12
Noeuds et clés.....	12
Taux de chute et finesse.....	12
Vol accéléré.....	12
Pilotage actif.....	13
En turbulence.....	13
Perdre de l'altitude.....	16
Pilotage sans les freins.....	18
Voler sous la pluie.....	18
Acrobatie.....	19
Atterrir avec la Tribe.....	18
Treuillage.....	18
Vol motorisé.....	18
5. Entretien, stockage et réparations.....	21
Au sol.....	21
UV.....	21
Plier votre parapente.....	21
Transport et Stockage.....	21
Nettoyage.....	20
Révisions.....	22
Inspections rapport à la Certification.....	21
Réparations.....	21
Durabilité de votre voile.....	22
6. Références Techniques.....	22
Certification.....	23
Spécifications techniques.....	24
Plan de suspentage.....	24
Description.....	25

1. Gin Gliders

Gin Gliders a été fondé en 1998 par Gin Seok Song, concepteur et pilote de compétition, et par son team de pilotes d'essai et d'ingénieurs.

La philosophie de Gin est simple : concevoir un équipement pour le parapente que lui et tout autre pilote apprécieront en vol. Cet état d'esprit s'applique aussi bien pour une sellette que pour la plus performante des voiles de compétition actuelles : la Boomerang. Aucun produit n'est lancé sur le marché sans la complète satisfaction de Gin lui-même.

Gin a plus de 20 ans d'expérience de conception et de fabrication de parapentes. Il est soutenu par des équipes aussi expérimentées tant dans les ateliers en Corée que partout dans le monde grâce à un réseau professionnel de distributeurs et revendeurs.

Le "GIN team" a gagné plusieurs Coupe du Monde de Parapente depuis 1998, et cumule de manière impressionnante les titres mondiaux et nationaux.

Le haut niveau d'expertise de tous ces professionnels travaillant pour Gin Gliders vous assure le meilleur support produit et le meilleur service après vente.



2. Présentation de laTribe

La Tribe est un nouveau concept de voile performance accessible destinée au vol de Cross. Nos concepteurs, avec toutes leurs années d'expérience de la conception, ont voulu créer une voile répondant exactement aux besoins du pilote actuel. La Tribe offre une performance exceptionnelle associée à un haut niveau de sécurité mais aussi une maniabilité précise et dynamique. Ceci permet au pilote de voler serein tout en développant ses sensations pour acquérir un pilotage actif. Ainsi la progression du pilote est rapide et linéaire ; car il peut comprendre posément la multitude d'informations transmises par l'aile et par la masse d'air. La Tribe vous fera vivre le pur plaisir du vol libre, sans compromis sur votre sécurité.

Pour quels pilotes...

La Tribe est idéale pour le vol de distance et parfaitement adaptée pour les pilotes expérimentés qui volent souvent et veulent une aile très performante avec de bonnes marges de sécurité. La Tribe est conçue pour tous les types de vol, du vol soaring sur dune au vol thermique en montagne... mais optimisée pour aller encore plus loin en vol de distance.

Un Design novateur

Gin Gliders a apporté de nombreuses améliorations à la Tribe par rapport à ses prédécesseurs. Les points d'amélioration portent notamment sur la performance, le gonflage et la maniabilité sans aucun sacrifice sur la sécurité et le confort du pilote. Le gonflage est très progressif et facile, la voile ne dépasse pas le pilote même par vent fort ce qui est très appréciable pour une voile de cette catégorie.

Un allongement de 5.82, l'augmentation du nombre de cellules (62) et une longueur totale de suspentage réduite procurent à la Tribe un très haut niveau de performance.

L'optimisation de la voilure et du profil permettent d'obtenir une aile homogène et sûre pour ce niveau de performance. L'objectif de la Tribe était de créer une aile bénéficiant de toutes les avancées technologiques en terme de performance tout en restant accessible en terme de pilotage, facile à voler (voute arquée, forme en plan moderne, diagonales partielles et système d'accélération „Kick down“)

Les entrées d'air en « W » de la Tribe ont été conçues pour permettre de conserver une pression optimum dans la voile à tous régimes de vitesse.

La Tribe est 100% Skytex en extrados pour une meilleure longévité et en Skytex 9017 ailleurs pour réduire le poids de l'aile.

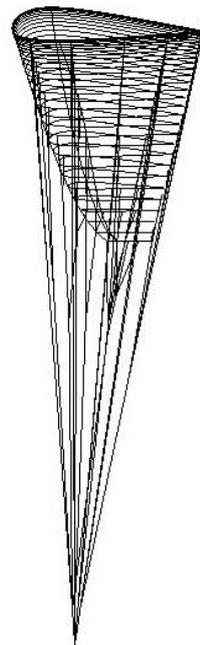
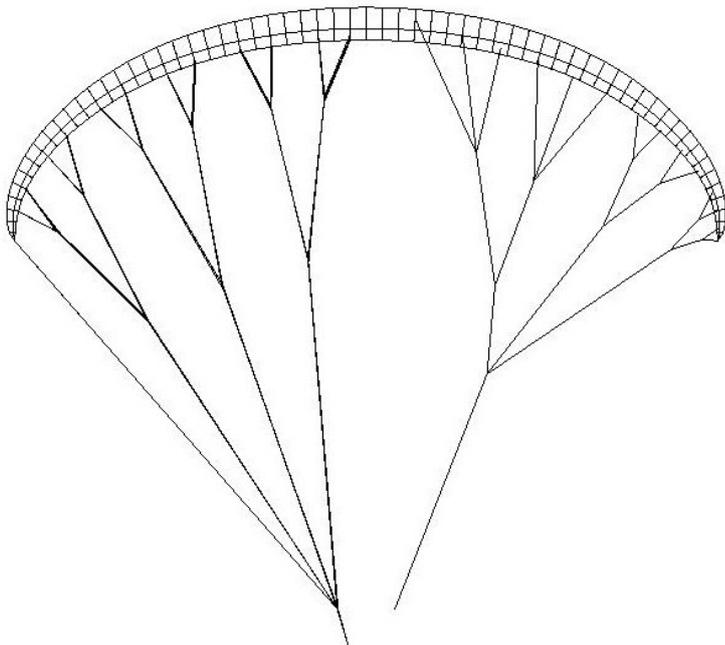
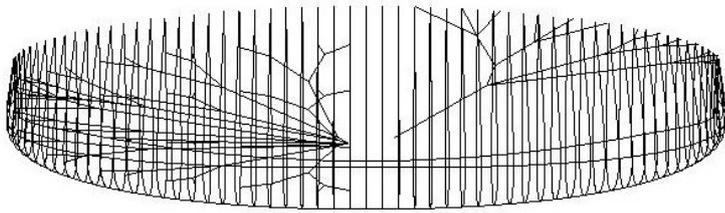
Le cône de suspentage des freins est conçu de manière à obtenir un virage à plat et rapide, avec une pression proportionnelle faible et directe.

Grâce à cette meilleure maniabilité, vous serez plus efficace, la montée en thermique sera plus facile et vous serez capable d'exploiter les moindres ascendances. La poignée de freins est connectée à un émerillon pour éviter à la suspente de freins de twister.

L'utilisation d'une nouvelle technologie pour les renforts de bord d'attaque, utilisant de petites

lattes souples permettant d'éliminer les lourds renforts Mylar, offre un profil plus résistant dans le temps pour une aile plus légère.

Ces innovations et beaucoup d'autres encore vous assurent que vous avez choisi le meilleur parapente de sa catégorie.



Fabrication

Toutes nos voiles sont fabriquées dans les ateliers Gin Gliders en utilisant les techniques et matériaux les plus modernes.

Une attention extrême est portée tout au long du processus de fabrication de nos voiles. Des contrôles de qualités stricts sont effectués après chaque étape, et tous les matériaux utilisés sur chacune des voiles peuvent être retracés. Ces mesures de sécurité garantissent au pilote que la voile avec laquelle il vole répond aux standards de sécurité les plus exigeants.

3. Avant de voler

Inspection de livraison

La Tribe est livrée avec une barre d'accélérateur, un sac de portage, un sous-sac, une sangle Velcro de compression, du tissu ripstop pour réparer les petits accros et ce manuel. Votre instructeur et revendeur doit avoir effectué un gonflage d'inspection et un vol avant de vous livrer la voile.

Accélérateur

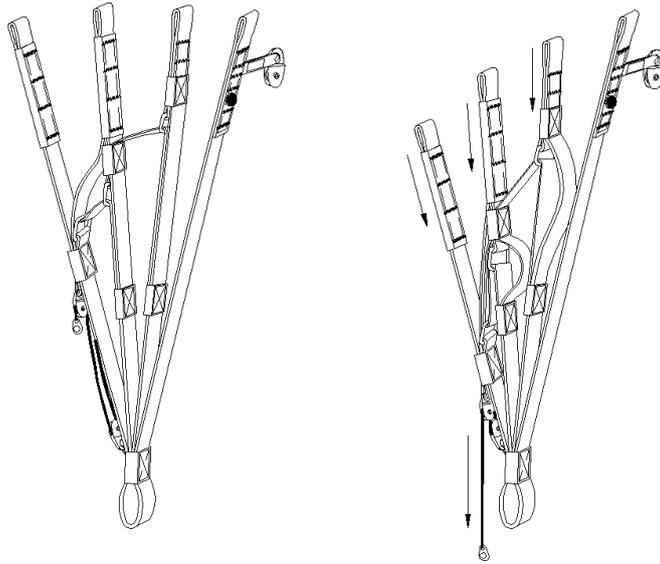
L'accélérateur permet d'augmenter la vitesse en réduisant l'angle d'attaque du profil grâce à un système de poulies situé sur les élévateurs. Ceci s'obtient en poussant avec les jambes sur le barreau d'accélérateur. Le gain de vitesse est d'environ 14-16 km/h en accélérant à fond.

Il est très important que votre système d'accélérateur soit correctement guidé à l'intérieur de votre sellette et attaché aux élévateurs par le système d'attache livré.

La longueur des drisses de la barre d'accélérateur doit être pré-réglée au sol en vous asseyant dans votre sellette, les jambes complètement tendues au point maximum de la course du système d'accélération sur les élévateurs.

Il est utile d'avoir un assistant qui tend les élévateurs pour faire un ajustement précis. Au besoin, un réajustement sera fait après le premier vol d'essai. En cas de doute pour cette procédure n'hésitez à consulter votre instructeur ou revendeur.

Elévateur	A	B	C	D
Longueur au neutre (XS, S, M, ML, L)	50cm	50cm	50cm	50cm
Longueur à fonds d'accélérateur (XS, S, M, ML, L)	32cm	35.5cm	43cm	50cm

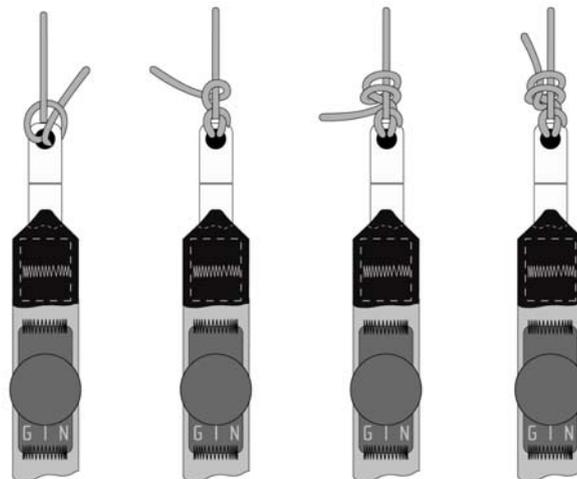


Réglages des freins

La longueur des drisses de freins de la Tribe correspond à la longueur des tests en vol EN/LTF. Leurs réglages ont été effectués par nos pilotes d'essais et ne doivent pas être modifiés.

Dans des conditions de vol en soaring, il est fréquent de voler avec un tour de frein en tenant les poignées au niveau du nœud. Cependant prenez soin de relâcher ce tour de frein dans toutes les situations extrêmes.

Si vous devez changer vos poignées de freins pour les ajuster à votre sellette, votre corps ou votre façon de voler, nous vous recommandons fortement de tester l'aile après chaque réglage de 2 cm. Il devrait y avoir au minimum 10 cm de course libre des freins lorsque vous volez bras hauts. Ceci prévient un freinage de l'aile lorsque l'accélérateur est engagé à fond. Nous recommandons de faire un double nœud ou un nœud de bouline pour attacher la poignée de frein à la suspente principale de freinage, comme indiqué sur le schéma ci-dessous :



Sac de portage

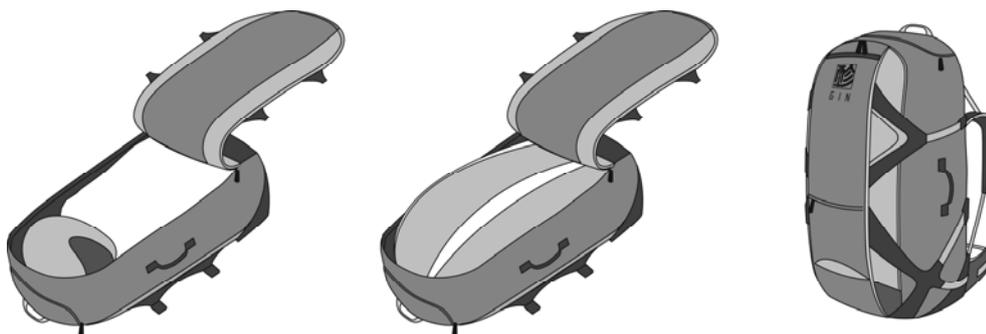
Tous les parapentes Gin Gliders sont livrés avec un sac de 130 litres en KODURA® extra résistant et baby ripstop, spécialement conçu pour garder votre équipement stable sur votre dos avec une position de portage ergonomique, confortable et en même temps facile d'utilisation.

Il y a des sangles de compression internes et externes. Un nouveau système en croix de compression à 4 points fait d'Hypalon, appelé « X Load Transfer », permet un réglage précis et une compression optimum de la charge sur le système de portage. Les sangles externes positionnées sous le sac ont été conçues pour les petits pilotes. Bien réglées, elles repositionnent le sac correctement ce qui l'empêche de se balancer et de taper vos hanches ou vos membres inférieurs quand vous marchez. Il y a aussi deux petites poches sur l'avant du sac et un accès désormais possible par le haut...

Le sac doit être correctement chargé pour vous assurer un maximum de confort. Placez d'abord la voile dans la sellette, puis mettez le haut de la sellette dans le bas du sac avec la voile positionnée sur la partie dorsale (voir illustration)

Un sac XXL d'une capacité de 200 litres est disponible en option.

Un sac light de 900g et 90 litres est aussi disponible en option.



Votre sellette

La Tribe a été testée avec une sellette à ventrale réglable mais sans croisillons. Les anciens modèles de sellettes à croisillons ne conviennent pas à la Tribe et ne doivent pas être utilisés. Consultez le constructeur de votre sellette ou votre revendeur si vous avez le moindre doute

Gin dessine, conçoit et règle la voile avec un ajustement de 46 cm. Nous vous recommandons d'adopter un écartement de 42 à 46 cm entre le centre des 2 maillons ceci dépendant de la taille de la voile, de la sellette, mais aussi des caractéristiques de celle-ci. Il n'y a pas besoin de voler ventrale très serrée avec la Tribe, car il n'y a aucune tendance à se sentir instable comme avec des parapentes de plus anciennes générations. Il n'est pas non plus efficace de voler avec une ventrale desserrée, la voile perdra en performance, en stabilité et en cas d'incidents.

Plage de poids

La Tribe doit être utilisée dans la plage de poids pour laquelle elle est certifiée (Cf. caractéristiques techniques à la fin de ce manuel). La plage de poids est définie suivant le Poids Total Volant (PTV), c'est à dire le poids du pilote, de sa voile, de sa sellette, du parachute de secours et de tous les accessoires. La méthode la plus facile pour mesurer votre PTV est de vous mettre debout sur une

balance prêt à voler avec tout votre équipement sur votre dos dans son sac. Dans la plupart des cas, la différence entre votre poids nu et votre poids total volant sera d'environ 20 kg.

Indispensable

Pour voler avec cet équipement, vous devez :

Avoir reçu un enseignement théorique et pratique approprié au vol en Parapente. Vous devez avoir l'entraînement, les connaissances et l'expérience nécessaires à l'utilisation de cette catégorie de parapente.

Avoir les assurances et licences nécessaires à la pratique de ce sport.

Etre dans un état de santé physique et mental normal, ne pas être sous effet de l'alcool ou autres drogues

Voler seulement dans des conditions aérologiques adaptées à la pratique du parapente (et à votre niveau et expérience de vol).

Porter un casque, utiliser un parachute de secours homologué.

Avoir fait une visite prévol complète de l'équipement.

Utiliser un décollage et un site de vol sans risques.

4. Voler avec la Tribe

Dans un premier temps avant de voler, nous vous recommandons de vous entraîner à gonfler votre voile en pente école ou sur un terrain plat. Faites vos premiers vols avec votre Tribe en conditions calmes et sur un site familier.

Préparation au décollage

Toujours suivre la même méthode de préparation et de prévol est important pour voler en sécurité. Nous vous recommandons la méthode suivante :

En arrivant sur le site de vol, observez les conditions: vitesse et direction du vent, l'affluence, les zones turbulentes et les cycles de thermiques.

Inspectez votre parapente, sellette, la poignée et l'aiguille de votre parachute de secours, votre casque et tout autre équipement.

Choisissez une zone de décollage suffisamment large et sans obstacle.

Etalez votre voile en respectant la forme en plan de votre voile, démêlez les suspentes et les élévateurs.

Attachez vous à votre sellette sans oublier vos sangles de cuisses ! Mettez votre casque.

Connectez vos élévateurs aux maillons de votre sellette, vous assurant qu'il n'y a pas de « tour de sac » ou de suspentes emmêlées.

Connectez votre accélérateur.

Faites une dernière inspection en mettant vos suspentes légèrement sous tension, pour être sûr qu'il n'y a pas de nœuds ou que vos suspentes ne sont pas accrochées au sol par une racine ou qu'aucun intrus ne reste emmêlé à vos suspentes. Vérifiez tout particulièrement en cas de vent nul ou très léger.

Check list de prévol :

Parachute de secours: la goupille et la poignée en place

Tous les maillons sont en bon état et correctement fermés.

Les boucles de sellettes et de casque fermées.

Les suspentes démêlées.

Le parapente ouvert et dans le sens du vent.

L'espace aérien libre

Décollage

La clé du succès des bonnes techniques de décollage est dans la pratique au sol dès que vous le pouvez.

Décollage par vent nul ou très faible

La Tribe gonfle très facilement par vent nul. Gonflez simplement le parapente avec les élévateurs A (poignées de freins dans les mains bien entendu), en gardant vos bras fléchis et vos mains à hauteur de vos épaules. Vos bras durant la montée de la voile doivent décrire un arc de cercle. Il n'est pas nécessaire de tirer fort sur vos élévateurs. Regardez votre voile pour vérifier que votre parapente est correctement gonflé et qu'il n'y a pas de nœuds ou cravates avant de décoller. Quand la voile arrive au dessus de votre tête courez énergiquement. Si quelque chose ne va pas, arrêtez le décollage si vous n'êtes pas encore en l'air, en décrochant la voile. Sur un décollage pentu, décrochez un côté de la voile ; et courez parallèlement à la pente.

Si le parapente monte de travers, et que la situation est récupérable, déplacez vous vers le côté le plus bas plutôt que d'essayer de contrer du côté opposé.

Une légère pression sur les freins et quelques pas énergiques favorisent toujours un bon décollage, comme pour tout parapente.

Démarrer le gonflage les pieds dans le bord de fuite en tirant fortement avec de l'élan pour claquer la voile n'est pas conseillé.

Décollage par vent fort

La technique de décollage face à la voile est recommandée. En tenant les freins, tournez face à la voile en passant en les élévateurs d'un côté par dessus votre tête. Nous vous suggérons de « construire un mur » en gonflant partiellement votre voile ce qui permet d'éclaircir le suspentage. Vérifiez que l'espace aérien est clair devant le décollage et tirer doucement les élévateurs A. Quand la voile arrive au dessus de votre tête, ralentissez en tirant sur les freins progressivement et en dosant votre action, tournez vous et décollez. Par vent fort avancez de quelques pas vers la voile pendant sa montée.

Clés et noeuds

Si vous décollez avec une clé, écartez vous du relief et du trafic avant d'entreprendre toute action corrective. Contrez à la sellette et à la commande opposée tout en pompant au frein du côté de la clé. Attention, dosez vos actions aux freins afin d'éviter de vous mettre en sous vitesse et donc de ne pas risquer une phase parachutale ou un départ en négatif. Si la clé ou le nœud est trop serré pour disparaître en pompant, dirigez vous immédiatement vers l'atterrissage et posez vous avec précaution.

Taux de chute minimum et finesse max

Le taux de chute minimum se trouve en tirant d'environ 20 cm sur les freins. La finesse maximum théorique est obtenue en volant bras hauts.

Vol accéléré

Une fois accoutumé au vol avec la Tribe, vous pouvez vous entraîner à utiliser le système d'accélération, qui vous permet d'améliorer la glisse de votre voile face au vent, et une meilleure pénétration dans l'air par vent fort.

Appuyez sur le barreau d'accélérateur progressivement avec vos pieds. Contrez le roulis à la sellette, gérez le tangage et la pénétration dans l'air avec votre accélérateur. Gardez une pression sur les freins minimum pour bien sentir votre voile.

Évitez de voler accéléré près du sol, et n'utilisez pas plus de 50% du débattement de l'accélérateur en turbulence.

Pour éviter ou remédier à une fermeture pendant l'utilisation de l'accélérateur relâchez la barre d'accélérateur avant toute autre action corrective.

Le vol actif

La Tribe a une haute pression interne, une très bonne résistance à la fermeture et un très haut niveau de sécurité passive. Il est toutefois déjà recommandé avec ce type de voile facile de pratiquer un pilotage actif qui vous aidera et entraînera à éviter des fermetures dans les grosses turbulences. La clé du pilotage actif est de garder votre voile au dessus de votre tête.

Si la voile a tendance partir derrière vous relevez les mains. Si la voile part devant vous ralentissez-la aux freins. Si vous sentez une perte de pression sur un côté de la voile, appuyez doucement sur le frein opposé ou contrez à la sellette. Dans tous les cas, faites attention de toujours garder une vitesse/air suffisante et évitez le surpilotage.

En turbulence

Une fermeture peut arriver en forte turbulence. La Tribe reprendra son vol normal dans presque toutes les configurations de vol, donc si vous avez un doute, relevez les mains et laissez le parapente voler. Il est toutefois recommandé de pratiquer le pilotage actif expliqué ci-dessous, pour permettre à votre parapente de reprendre le vol plus rapidement.

Fermeture asymétrique

En cas de forte turbulence, en cas de fermeture asymétrique, la Tribe réouvrira rapidement et facilement d'elle même sans action du pilote mais évidemment la course de la voile sera un peu altérée. Cela implique de ne pas se trouver près du sol, du relief ou d'autres aéronefs. Pour garder complètement son cap vous pourrez appliquer une force mesurée sur la commande opposée à la fermeture. Si vous "pompez" sur la commande du côté fermé, la voile réouvrira plus rapidement. Mesurez vos gestes, attention aux départs en négatif et n'oubliez pas de laisser la voile reprendre de la vitesse après qu'elle ait réouvert.

En cas de très grosse fermeture – en particulier lorsque vous volez accéléré à fond – vous devez respecter ce qui suit :

Lorsqu'une grosse fermeture arrive, en raison de la différence de poids et d'inertie de la voile et du pilote, le pilote continuera de se déplacer en avant et l'aile tombera derrière lui. Vous devez attendre que l'effet pendule arrière vous ramène sous l'aile avant de réagir sur les commandes de freins pour ouvrir votre parapente. Si vous réagissez trop tôt ou que vous freinez trop fort, vous risquez de fermer votre aile complètement et le scénario suivant peut devenir incontrôlable. Lorsque qu'une fermeture survient alors que vous volez accéléré, vous devez impérativement

relâcher votre accélérateur. Restez au centre de votre sellette et utilisez les freins de manière douce pour réouvrir la voile. Laissez la voile tourner, si vous avez assez de place et d'altitude. C'est la meilleure manière d'éviter une vrille ou une phase parachutale et de récupérer une phase de vol normale le plus rapidement possible.

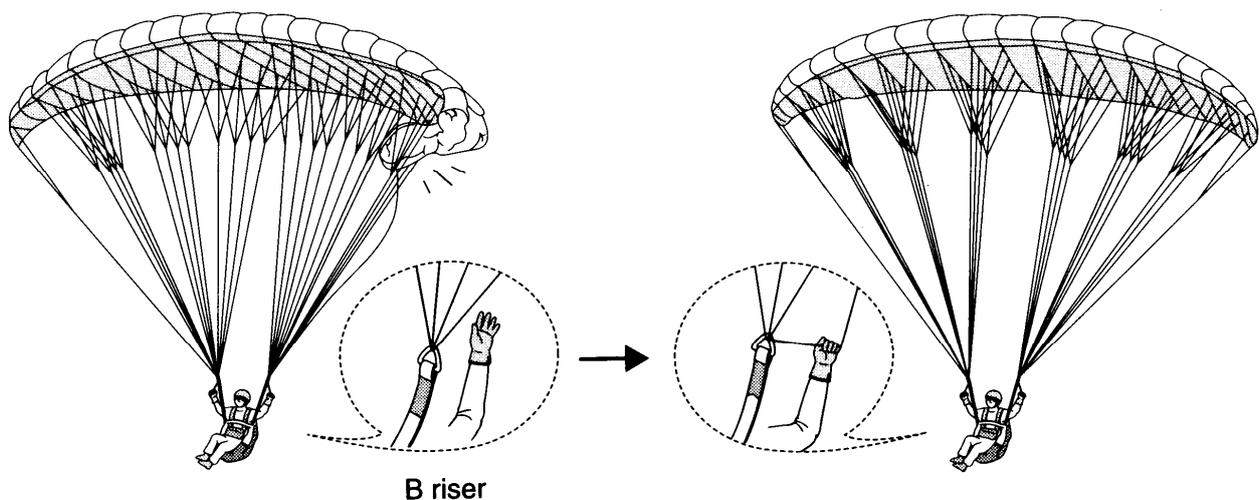
Fermeture frontale

Lors d'une fermeture frontale, la Tribe retrouvera rapidement son vol normal sans action du pilote. La voile retrouvera sa vitesse/air avec une petite abattée. Si vous contrez aux commandes, faites attention de ne pas surpiloter ou de freiner trop tôt quand la voile est toujours derrière vous.

Cravate

Une cravate peut arriver suite à une grosse fermeture : le bout d'aile se trouve pris dans les suspentes et celles-ci l'entourent. Cela est très improbable avec la Tribe mais cela peut arriver après une grosse fermeture ou suite à une cascade d'incidents. Dans tous les cas, le pilote doit tout de même être capable de gérer cette situation.

Contrez à la sellette ou doucement à la commande du côté opposé. Gardez une bonne vitesse pour éviter la phase parachutale ou un départ en négatif. Sur Tribe, il y a une suspente basse indépendante pour le stabilo qui est reliée à l'élévateur B. C'est souvent cette suspente qui est en cause lors d'une cravate. Tirez dessus jusqu'à ce qu'elle soit tendue et en principe la cravate disparaît.



Vrille à plat

En vol normal, vous serez très loin de vous trouver dans une telle situation. Toutefois si cela arrivait, relevez immédiatement les mains (donc les freins) et laissez la faire son abattée et votre voile reprendra son domaine de vol normal; gardez une légère pression si la voile devait abattre trop loin.

Cascade d'événements

Beaucoup d'accidents sont le résultat de surpilotage lors d'incidents de vol, c'est à dire de corrections de pilotage qui sont trop appuyées ou à l'inverse de l'action adéquate. Une mauvaise réaction à un incident peut souvent s'avérer pire que de laisser la voile revenir seule en vol normal. Le manque d'expérience est souvent la cause de ce genre d'erreur.

Descentes rapides

Il peut vous arriver de devoir descendre rapidement. Généralement parce que les conditions aérologiques deviennent mauvaises. Avant tout, apprenez à anticiper l'évolution des conditions pour décider d'aller vous poser avant de ne devoir utiliser les techniques ci-dessous. Nous vous conseillons d'apprendre ces techniques dans une école professionnelle. Sachez que si ces techniques de descente rapide sont effectuées trop fréquemment, elles peuvent avoir des incidences sur le vieillissement de votre voile.

ATTENTION : les voiles modernes de haute performance à grands allongements , peuvent dans certaines conditions aérologiques, entrer dans une phase parachutale à la réouverture. Si c'est le cas poussez sur les élévateurs A pour reprendre un vol normal.
Pour éviter ces phases parachutales, utilisez toujours l'accélérateur aux grandes oreilles.

Descente aux 360°

La descente en 360° doit être considérée comme une manœuvre extrême. Entraînez vous à descendre en 360° de manière progressive. Pratiquez la descente en 360° avec précaution et de façon peu engagée pour sentir le comportement de la Tribe. Penchez vous dans la sellette et combinez la force et l'action sur le frein de manière graduelle. Laissez la voile s'engager dans la spirale pendant un ou deux tours. Une fois que vous vous trouvez dans la phase de rotation, votre corps se déplacera automatiquement sur le côté opposé au virage. Vous pouvez contrôler votre taux chute en actionnant plus ou moins la commande de frein.

ATTENTION : un pilote peu habitué aux 360° engagés et/ou déshydraté peut rapidement perdre conscience dans ce type de manœuvre! Pratiquez cette technique de descente rapide prudemment et descendez avec un taux de chute raisonnable pour garder la maîtrise de votre voile. Rappelez vous que tout aéronef demande à être contrôlé en sortie de 360°. Il est donc indispensable d'apprendre à gérer et de gérer la sortie des 360°..

Parachutale au "B"

Pour perdre de l'altitude rapidement, sans subir l'influence de la force centrifuge, utilisez la technique des « B ». Saisissez les élévateurs "B" au niveau des maillons, faites pivoter vos mains et tirez fortement vers le bas. Il y a un point dur au départ, puis ça devient plus facile.

Une fois tirés, ne les relâchez pas immédiatement, attendez que la voile se stabilise. La Tribe n'a pas tendance à rester en parachutale en sortie de B. Nous vous recommandons toutefois de les relâcher symétriquement et franchement.

Phase parachutale (stable)

Cette situation de vol sort du domaine de vol de la Tribe. Elle n'a pas tendance à entrer ni à rester en phase parachutale sans action spécifique du pilote. Si cela arrivait, poussez les élévateurs "A" vers l'avant pour retrouver une vitesse normale de vol ou utilisez l'accélérateur si vous pouvez l'attraper facilement et rapidement. Sur certaines sellettes modernes vous pouvez atteindre le système d'accélérateur sans utiliser les mains. Si c'est le cas, poussez sur la barre d'accélérateur. N'essayez pas de diriger une phase parachutale.

Vous saurez que vous êtes en phase parachutale quand vous sentirez que votre voile est "molle" et aussi parce que vous sentirez moins le vent relatif sur le visage... Une phase parachutale est généralement liée soit à des conditions aérologique turbulentes soit à un excès de freinage. Une voile mouillée est davantage sujette au parachutage. Si vous traversez un rideau de pluie, accélérez légèrement et ne faites jamais les oreilles dans une telle situation.

Piloter sans les freins

Si un frein, quelle qu'en soit la raison, n'est pas opérationnel, vous pouvez diriger la Tribe doucement avec les élévateurs « D ». Vous pouvez aider cette action pour diriger votre voile en vous penchant dans la sellette. Attention de ne pas agir trop fortement sur les « D » pour éviter de partir en négatif: votre voile a toujours besoin de vitesse pour voler correctement.

Voler sous la pluie

Il est fortement déconseillé de voler sous la pluie. Les voiles de haute performance deviennent très sensibles à entrer en phase parachutale. Si en vol, vous voyez un rideau de pluie, il est fortement conseillé d'aller poser et de ne pas le traverser, même si c'est une pluie fine.

Si toutefois vous volez sous la pluie avec la Tribe et que vous entrez dans une phase parachutale qui se déclenche généralement en rencontrant une ascendance, n'actionnez pas vos commandes de freins, n'essayez pas de diriger votre aile aux commandes, poussez sur les élévateurs « A » ; si ce n'est pas suffisant poussez l'accélérateur et maintenez le.

Acrobatie

La Tribe n'est pas conçue pour faire de l'acrobatie et dans la plupart des pays, l'acrobatie est interdite. En plus des risques inhérents aux manœuvres extrêmes, l'acrobatie crée des contraintes supplémentaires qui diminuent la durée de vie de votre parapente.

Atterrir avec la Tribe

Choisissez un terrain d'atterrissage libre de tout obstacle et évaluez avec attention la force et la direction du vent. La vitesse minimum très basse sur la Tribe vous permettra de faire un atterrissage en douceur quelles que soient les conditions. Il est conseillé d'approcher de l'atterrissage avec suffisamment de vitesse pour réaliser une meilleure ressource. Ne faites pas votre dernier virage trop bas ou trop engagé.

Avant d'atterrir, redressez vous dans votre sellette. Ne vous posez JAMAIS en position assis. C'est très dangereux pour votre dos même si vous disposez d'une excellente protection dorsale (qui n'est qu'un système de sécurité passive). Passer en position debout est un système de sécurité actif et donc bien plus efficace.

Le vol treuillé

La Tribe convient parfaitement à la pratique du treuil. La Tribe, durant cette procédure de décollage particulière, n'a pas de tendance parachutale ou à décrocher. Il y a suffisamment de marge de pilotage pour remettre la voile dans l'axe ou contrer durant la montée. Utilisez du matériel approprié avec les précautions et systèmes de sécurité spécifiques à cette pratique, et surtout avec une équipe de treuillage expérimentée et diplômée.

Le vol motorisé

La certification parapente n'inclut pas la pratique du paramoteur. Toute fois la Tribe convient parfaitement à la pratique du paramoteur du fait de son gonflage et décollage facile, sa maniabilité, sa douceur à la commande et son incroyable stabilité. Utilisez toujours des paramoteurs convenant

à la Tribe, pour cela consultez votre revendeur GIN spécialisé Paramoteur.

5. Entretien, Maintenance et réparation

Les matériaux utilisés pour la fabrication de la Tribe ont été sélectionnés avec attention pour un vieillissement optimum. Toutefois les précautions suivantes assureront à votre parapente un meilleur état et une plus longue période de fonctionnement. Une usure prématurée est souvent due à un manque de précaution lors de l'utilisation au sol, lors du pliage ou du stockage, à une exposition aux produits chimiques, à l'humidité ou la chaleur.

Au sol

La Tribe doit éviter :

- Les chocs violents (par exemple si le bord d'attaque heurte le sol en pleine vitesse).
- D'être traînée sur le sol.
- De marcher sur les lignes, sur les suspentes ou sur la voilure.
- D'ouvrir votre voile sans la démêler auparavant dans le vent fort.

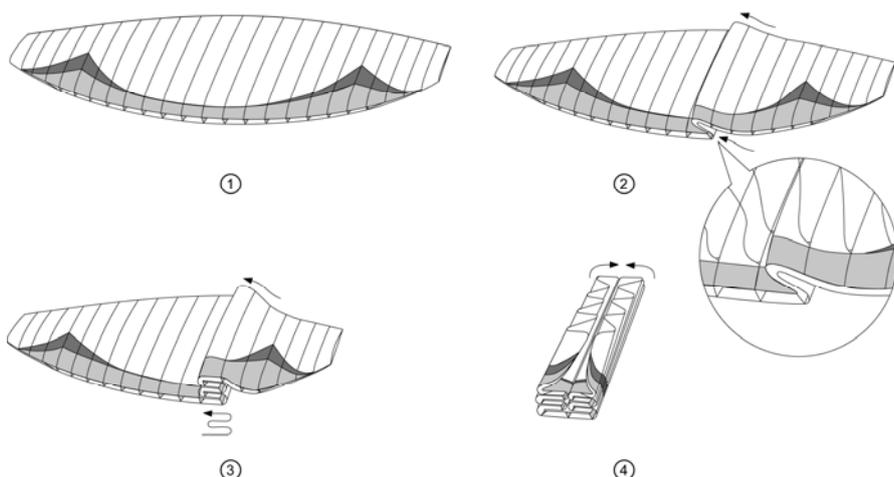
Votre voile doit être pliée et emballée aussi lâche que possible, ne la compressez pas.

UV

Evitez de laisser votre parapente exposé au soleil inutilement. Les rayons ultraviolets endommagent son tissu très technique.

Plier votre parapente

Nous vous recommandons fortement de plier votre parapente "façon accordéon" (voir illustration). Ce type de pliage nécessitera un peu plus de temps au début tant que vous n'y serez pas habitué, mais conserve mieux la rigidité des renforts du profil. Votre voile vieillira moins rapidement: ses performances, sa vitesse, son gonflage... ne s'en porteront que mieux



Transport et Stockage

L'humidité est le pire ennemi de votre parapente, accélérant de façon irréversible le vieillissement du tissu, des suspentes et des renforts. La Tribe doit donc rester sèche. Ne rangez pas votre

parapente pour une longue période avec du sable, du sel, de la boue ou autres matières pouvant entrer et moisir dans les caissons. Laissez le toujours sécher naturellement avant de le stocker dans un endroit sec. Laissez le sac et le sous-sac ouverts dès que vous le pouvez pour laisser les résidus d'humidité s'évaporer. Ne le transportez ou stockez pas à proximité d'agents chimiques tel que l'essence, les huiles ou autres solvants.

Ne le laissez pas dans des endroits surchauffés tel que le coffre d'une voiture en plein soleil.

Nettoyage

Nettoyez la uniquement à l'eau claire sans utiliser d'agents abrasifs ou de détergents. Ne nettoyez votre voile qu'en cas de réelle nécessité comme en cas de contact avec de l'eau salée.

Révisions

Gin Gliders recommande que la Tribe soit complètement révisée après 100 heures de vol ou chaque année par un atelier agréé Gin Gliders.

Une inspection complète doit être réalisée une première fois toutes les 200 heures de vol et ensuite tous les 24 mois pour garantir la certification EN/LTF. Cela s'applique non seulement au tissu mais aussi aux suspentes.

Cela vous tranquillisera et augmentera la durée de vie de votre aile. Des révisions supplémentaires doivent être faites en cas de doute, de comportement en vol douteux, de perte de performance, ou d'incidents violents sur le bord d'attaque par exemple.

Vous devez néanmoins vérifier avant chaque vol si vos suspentes et la voilure ne sont pas abîmées, si tous les maillons sont en bon état et correctement fermés.

Réparations

Les petits trous dans la voile peuvent être réparés par du tissu adhésif fournis avec votre voile. Les suspentes endommagées doivent être remplacées par votre distributeur ou revendeur officiel GIN. Un gonflage devra obligatoirement être effectué après toute intervention.

Les réparations majeures de voilure comme les remplacements de panneaux ou de cloisons doivent être effectués par l'atelier de réparation agréé GIN Gliders.

Inspection pour Certification

Comme souligné ci-dessus, la Tribe nécessite des inspections régulières. Sans ces inspections, la certification EN/LTF ne sera plus valide.

Merci de contrôler avec un atelier de réparation agréé GIN, les heures de vol et les contrôles réguliers

Durabilité de la voile

Quand cette voile de parapente ne peut plus être utilisée, qu'elle arrive en fin de vie, merci de vous assurer qu'elle soit gérée de la façon la plus durable possible. Renseignez vous pour cela auprès des réglementations de votre pays.

6. Caractéristiques techniques

Certification

Le parapente GIN Gliders TRIBE a passé et réussit les tests EN standard C et LTF C. La Tribe a également passé et réussit les tests en charge et en choc avec une charge 8G au poids total volant.



Class: C
 In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0318.2010**
 Date of issue (DMY): **28. 06. 2010**
 Manufacturer: **Gin Gliders Inc.**
 Model: **Tribe M**
 Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	100	Range of speed system (cm)	14
Minimum weight in flight (kg)	80	Speed range using brakes (km/h)	15
Gliders weight (kg)	6	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	4	Total speed range with accessories (km/h)	27
Projected area (m2)	22.31		
Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 12 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Sup'Air	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Altiplume M	Person or company having presented the glider for testing: None	
Harness to risers distance (cm)	49		
Distance between risers (cm)	46		

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	B	A	A	A	A	C	A	A	A	A	A	B	B	A	A	0

Gleitschirm / Paraglider Tribe M

Prüf-Nr. / Test reference-No: **GS_0318.2010** Certification Date / Prüfungsdatum: **28-06-2010**

Angewandte Prüfrichtlinien/normen: **Lufttüchtigkeitsanforderungen für GS** Klasse / Class: **C**

Testregulations/ Standards Applied:

Hersteller / Manufacturer: **Gin Gliders Inc.** Anzahl Sitze / Number of Seats: **1**

Musterprüfbescheinigung Erteilt An: **Gin Gliders Inc.** Fluggewicht / Weight in flight (kg): **80-100**

Serial- Nr: Gerätegewicht / Weight of Glider (kg): **6**

Serial- No: Projizierte Fläche / Projected Area (m2): **22.31**

Conformity Checked By: Monat / Jahr: Anzahl Tragegurte / Number of Risers: **4**

Stückerprüft Durch: Month / Year: Beschleuniger / Accelerator: **ja/yes**

Regelmässige Nachprüfung Nach: every 12 months or every 100 flying hours Trimmer / Trimmer: **nein/no**

Periodic Inspection After:

Conformity tests according to 2. DV LuftGerPV §1, Nr. 7 c standards carried out by: LBA anerkannte Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel
 Angewandte Prüfrichtlinien / Normen durch:

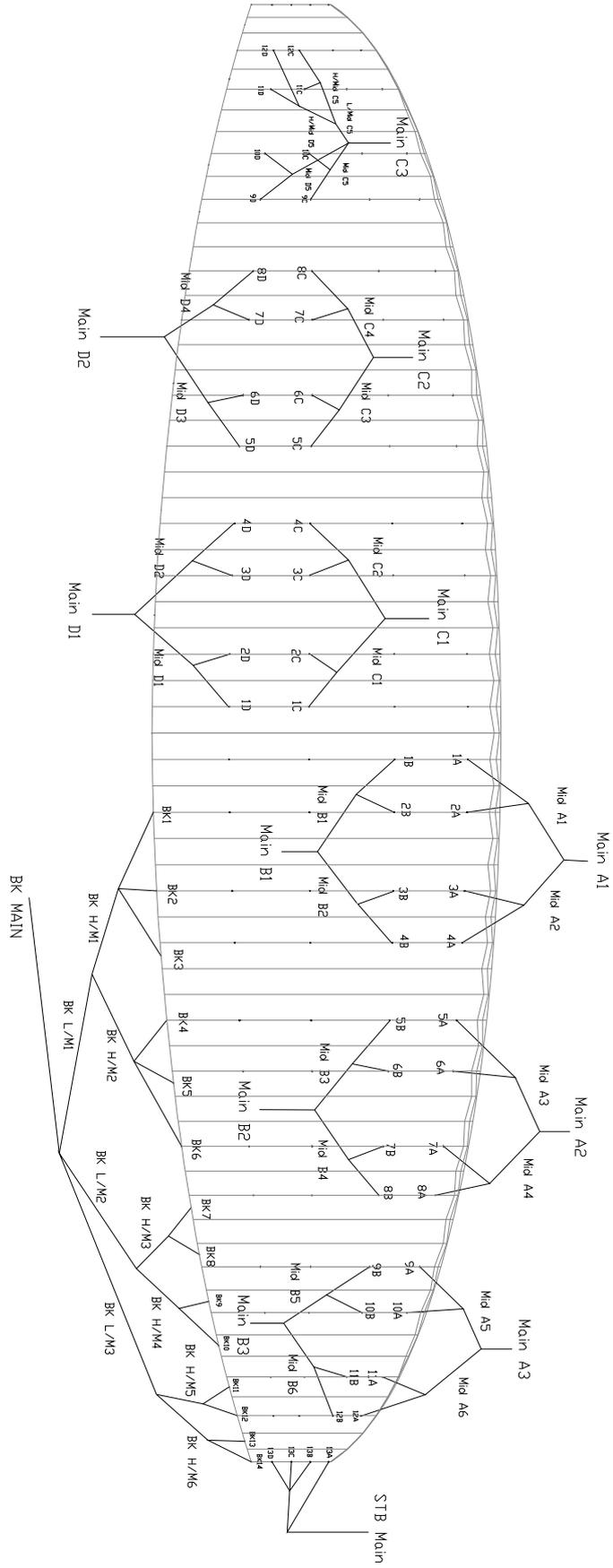
Air Turquoise SA
 Rte du Pré-au-Compte 8 | CH-1844 Villeneuve
 tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30

Vor Gebrauch Betriebsanleitung lesen / Read instructions before use

Données techniques

Taille		XS	S	M	ML	L
A Plat	Surface	23 m ²	24.5 m ²	26 m ²	27 m ²	29 m ²
	Envergure	11.56m	11.94m	12.30m	12.53m	12.99m
	Allongement	5.82	5.82	5.82	5.82	5.82
Projetée	Surface	19.73 m ²	21.00 m ²	22.31 m ²	23.16 m ²	24.90 m ²
	Envergure	9.12 m	9.42 m	9.7 m	9.89 m	10.25 m
	Allongement	4.22	4.22	4.22	4.22	4.22
Nombre de cellules		62	62	62	62	62
Poids de la voils (kg)		5.4kg	5.7kg	6.0kg	6.2kg	6.5kg
Poids certifié en vol (kg)		60-75kg	70-85kg	80-100kg	90-110kg	105-130kg
CERTIFICATION		EN-C / LTF-C				

Plan de suspentage



Description

Tissu	Extrados	Skytex 40
	Intrados	Skytex 40
	Profil	Skytex 40
	Diagonal	Skytex 40
	Renforcement	SR-Scrim X15
	Sangle	Nylon 12mm
Suspentes	Liros DC60, DSL 70, PPSL120, 160, 200, 275/ TGL 180, 220	
Elévateurs	Cousin Kevlar 12mm	
Maillons	Peguet Stainless steel 3.0Ø	
Fil	HT Polyester Yarn 150D/3, 225D/3	

"Concevoir des parapentes est un challenge personnel fait de découvertes, d'une recherche perpétuelle de la perfection. Prenez du plaisir à voler avec des ailes que nous avons eu du plaisir à créer."

- Gin Seok Song

Un effort important a été fait pour vous communiquer dans ce manuel de vol des informations importantes et utiles, mais rappelez vous que ce n'est pas un livre d'apprentissage du vol, et qu'une formation dans une école agréée professionnelle est indispensable à la pratique du parapente. Ce manuel de vol peut être modifié à tout moment sans information préalable. Merci de consulter www.gingliders.com pour les dernières informations concernant la Tribe et les produits Gin Gliders.

Attention:

Tous les parapentes doivent être gonflés au sol avant leur premier vol. Le premier vol doit être effectué par le revendeur officiel GIN Gliders avant d'être remis au pilote.

Le parapente est une activité extrêmement dangereuse qui peut parfois conduire à des accidents graves ou à la mort.

Les designer, fabricants, distributeurs, grossistes, et détaillants ne peuvent pas garantir votre sécurité quant à l'utilisation de ce matériel. Ils n'accepteront pas la responsabilité en cas de dommages, blessures ou mort, suite à l'utilisation de cet équipement.

Cet équipement de parapente doit uniquement être utilisé par des pilotes brevetés ou par des pilotes supervisés par un moniteur de parapente compétent et qualifié.

Vous devez personnellement vous assurer que vous avez compris correctement les règles de sécurité de ce parapente, de l'utiliser uniquement pour ce quoi il a été fait, et de prendre toutes les mesures de sécurité avant et pendant son utilisation.

Le parapente requiert une attention permanente.

Avec le temps, l'âge, les rayons solaires, la saleté, la poussière, la graisse, l'eau, le vent, la tension et d'autres impacts dégraderont les matériaux, la performance et la sécurité de votre voile, augmentant ainsi les risques d'accidents et de mort.

Lisez attentivement ce manuel et assurez vous de l'avoir bien compris.

N'oubliez pas de toujours porter un casque et des habits adaptés lorsque vous volez.