



GIN

CONDOR

Manuel d'utilisation et d'entretien

Livret de Service

v1.0, 12.10.2016



© Gin Gliders Inc

Gin Gliders travaille continuellement sur l'amélioration et le développement de tous ses modèles. Nous nous réservons le droit de changer, modifier ou altérer le fonctionnement et les spécifications techniques des pièces et équipements à n'importe quel moment. Aucun engagement juridique ne pourra être utilisé sur base des informations et descriptions incluses dans ce manuel d'utilisateur.

Afin de vous informer sur les dernières mises à jour, nous vous recommandons de vous rendre régulièrement sur notre site internet www.gingliders.com

Vous y trouverez des informations sur les modifications, mises à jour et recommandation du **manuel d'utilisation et d'entretien en application sur votre modèle**. La date et le numéro de révision du manuel sont inscrits sur la première page.

Vous devez absolument obtenir un consentement écrit de la firme Gin Gliders Inc pour effectuer tous changements ou duplication de ce **manuel, de façon partielle ou globale, et cela de n'importe quelle façon et dans n'importe quel domaine.**

Aucune réclamation ne découle des descriptions de produits, communs ou des noms commerciaux ou en raison du fait que ce manuel a été mis à la disposition d'autres propriétés intellectuelles.



AVERTISSEMENT

Cette voile doit être utilisée dans les limites **d'utilisations et selon les instructions dans ce manuel**. Vous devez lire ce manuel avant le premier vol!

Préface

Merci d'avoir choisi la CONDOR

La Condor combine les dernières technologies pour votre plaisir, votre sécurité et commodité. Nous sommes certains que cette aile de paramoteur vous procurera de merveilleux moments et vous permettra de progresser tout au long de votre carrière de pilote Paramoteur. Pour vous aider à tirer le meilleur parti de ces fonctionnalités dans un usage quotidien, nous vous conseillons de lire attentivement ce manuel afin que vous puissiez rapidement vous familiariser avec votre aile paramoteur.

Le manuel d'utilisation et d'entretien du propriétaire contient des remarques importantes sur l'entretien. Ceux-ci sont pertinents pour votre sécurité et vous aideront à préserver la valeur de votre aile CONDOR. Le manuel propose également des conseils utiles au pilotage ainsi que des suggestions sur la façon de bien utiliser votre aile paramoteur. Une bonne connaissance de votre équipement vous permettra de pratiquer le paramoteur dans les meilleures conditions de sécurité et de maximiser votre performance et votre plaisir.

En plus de ce manuel d'utilisation et d'entretien, le livret de service comprend également le calendrier d'entretien de votre aile Condor. Il contient des informations importantes sur les notes de services et d'entretien que Gin Gliders Inc recommande.

Si vous avez d'autres questions concernant votre aile Condor, s'il vous plaît contactez votre revendeur ou importateur Gin Gliders. Ils sont toujours heureux de répondre à vos questions, suggestions et remarques que vous pourriez avoir.

Nous vous souhaitons **d'agréables vols en toute sécurité avec votre aile CONDOR.**

GIN Team

Contenu

Préface	4
Merci d'avoir choisi la CONDOR	4
Remarques sur ce manuel d'utilisation et d'entretien	7
Manuel	7
Notice de sécurité	8
Gin Gliders et l'environnement	9
Gin Gliders	10
Présentation de la CONDOR	11
Avant de Voler	12
Inspection de la livraison	12
Réglages des freins	12
Elévateurs et Plan de suspentage	14
Trims	14
Sac de Portage	14
Gamme de poids certifiée	14
Surcharge	15
Voler avec la Condor	16
Préparation pour le décollage	16
Visite Pré Vol	17
Le premier vol	18
Vol avec le moteur	18
Décollage de la Condor	18
La Montée et la prise d'altitude	20
Oscillations dues au moteur	20
Vol de croisière	21
Atterrir avec la Condor	23
Carastéristiques de Vol	24

Le Vol Actif	24
Manœuvres extrêmes	24
Descente – Perdre de l'altitude	29
Piloter sans les freins	30
Règles d'Or	31
Sécurité	33
Notice Sécurité	33
Décharge de responsabilités	33
Pour votre sécurité	34
Mode d'utilisation	35
Entretien et Maintenance	37
Stockage de l'aile	37
Suivi de l'aile parapente	42
Réparations et inspections	45
Identification et modèle	45
Réparations	45
Inspections régulières	45
Inspection	46
Livret d'entretien	48
Détail de l'aile	48
Détail du pilote / titre de propriété	49
Condor – Inspections et récapitulatif de la maintenance	50
Annexes	51
Spécifications techniques	51
Elévateurs	52
Système d'assistance pour le décollage en chariot	53
Trims	53
Diagramme des composants	55
Matériaux	56
Nœud – Suspente de frein	57
Test de Charge	58

Remarques sur ce manuel d'utilisation et d'entretien

Manuel

Ce manuel d'utilisation à été rédigé afin de donner un maximum d'informations aux pilotes et instructeurs pour une utilisation plus sûre de l'aile paramoteur CONDOR. Au-delà des sujets légaux traité dans ce manuel, nous avons ajouté des informations opérationnelles importantes.

Avant de voler le pilote doit impérativement se familiariser avec toutes les caractéristiques et les consignes d'utilisation de son aile CONDOR. Il est impératif de réviser et d'étudier ce manuel d'utilisation au sol.

Le manuel est conforme aux exigences de navigabilité et fait partie de la certification.

Veuillez vous assurer que le manuel d'utilisateur est toujours disponible pour toutes personnes qui utiliseront l'aile CONDOR, c'est à dire toutes personnes qui pourraient vous louer, emprunter ou acheter votre aile paramoteur.

Les illustrations sont conçues de manière générale, et peuvent dans certain details différer de votre équipement paramoteur.

Au début de ce manuel, vous trouverez une table des matières indiquant tous les éléments décrits dans ce manuel de manière chronologique.

Toutes les références à des postes tels que " gauche ", " droite ", " avant" ou " arrière " sont données dans le sens de la marche.



AVERTISSEMENT

Les textes avec ce symbole contiennent des informations de sécurité. Ils vous avertissent de dangers graves, impliquant éventuellement des accidents ou des blessures.



ATTENTION

Les textes avec ce symbole attirent votre attention sur un risque de dommages à votre aile.



REMARQUE

Les textes avec ce symbole contiennent des informations supplémentaires de nature plus générale.

Notice de sécurité

En achetant notre équipement, vous devez être un pilote de paramoteur breveté et vous **acceptez tous les risques inhérents à l'activité paramoteur ou parapente** incluant les dommages corporels ou le décès. Une mauvaise utilisation du matériel GIN Gliders peut augmenter les risques inhérents à ces activités. 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 quelles que soient les circonstances**. L'utilisateur du produit reste en toutes circonstances, responsable de l'utilisation qu'il en fait.

Gin Gliders et l'environnement

La protection de l'environnement, la sécurité et la qualité sont les trois valeurs fondamentales de Gin Gliders et ceux-ci ont des répercussions sur tout ce que nous faisons. Nous espérons aussi que nos clients partagent notre conscience environnementale et nos valeurs.

Vous pouvez facilement jouer un rôle dans la protection de l'environnement en pratiquant notre sport de façon à ne pas causer de dommages à la nature et les lieux dans lesquels nous **volons. Ramassez vos ordures et limitez le bruit afin de respecter l'équilibre biologique sensible** de la nature. Les memes considerations sont necessaries sur les sites de décollages.

Piloter un paramoteur est, bien sûr, un sport de plein air - protéger et préserver les ressources de notre planète.

Recyclage respectueux de l'environnement

Gin Gliders prend en considération l'ensemble du cycle de vie de ses équipements sportifs, la dernière étape qui consiste à recycler d'une manière respectueuse de l'environnement. Les matériaux synthétiques utilisés en parapente doivent être éliminés de façon appropriée. Si vous n'êtes pas en mesure d'organiser l'élimination appropriée, Gin Gliders sera heureux de recycler le parapente pour vous.

Envoyez votre aile avec une note explicative à l'adresse indiquée dans l'annexe.

Gin Gliders

Dream

En créant Gin Gliders en 1998, Gin Seok Song, concepteur et pilote confirmé de compétition, **n'avait qu'un seul rêve en tête**: créer les meilleurs équipements de parapente et paramoteur pour que les pilotes, quelques soient leurs ambitions, volent tout autour du monde.

Touch

Gin a plus de 20 ans d'expériences dans la conception et la fabrication de parapentes et paramoteurs. Il est soutenu par des équipes expérimentées tant dans les ateliers en Corée du Sud, où il est capable de concevoir/fabriquer/tester/modifier les prototypes en quelques heures, que partout dans le monde grâce à un réseau professionnel de distributeurs et revendeurs qui garrantissent le meilleur support produit et un excellent service après vente. Les sites de production dans l'Asie de l'Est assurent la qualité du produit fini mais aussi le bien-être de notre personnel de production. En faisant de l'innovation sa priorité, la « Gin Team » cumule massivement les titres mondiaux et nationaux.

Believe

Nous sommes convaincus que le produit doit parler de lui même. Ce **n'est qu'en volant que le pilote** comprendra sa voile Condor et ainsi développera sa confiance en lui même et en sa voile. **C'est avec ce sentiment que la sécurité, le confort, la performance et le plaisir se ressentiront. Il n'y a qu'a voir les sourires des pilotes lorsqu'ils atterrissent!**

Présentation de la CONDOR

La CONDOR est spécialement conçu pour le vol moteur avec des caractéristiques particulières au vol moteur. **Le décollage facile, le confort et la plage de vitesse en l'air, et l'excellente ressource à l'atterrissage en font notre premier choix pour le vol en tandem et trike.**

La Condor se distingue par sa nouvelle technologie EPT (Equalized Pressure Technology), notre nouvelle méthode numérique pour calculer justement les paramètres aérodynamiques pour n'importe quel type de profil donné. Il en résulte que les petites déformations de l'aile en vol sont réduites et que la pression de l'air à l'intérieur de l'aile est plus constante. Bien que certains pilotes associent l'EPT avec des gains de performance, cette technologie a plusieurs autres avantages clés. L'aile gonfle plus facilement, a un meilleur comportement dans la recherche des thermiques qu'elle enroule mieux et elle est plus stable et confortable dans l'air actif. De plus la voile présente une plus large plage de freinage et le point de décrochage est plus élevé. La faible vitesse de décrochage vous apporte un vol plané rapide et une bonne marge de sécurité lors des atterrissages. L'arrondi est positif et facile à sentir.

Dans l'ensemble nous estimons avoir réussi la tâche difficile de proposer notre première aile paramoteur.

Avant de Voler

Inspection de la livraison

Pendant la production, la CONDOR passe par plusieurs contrôles de qualité avant de finalement subir un test de certification de type exact. La conformité au modèle de référence est contrôlée et **certifié avant que l'aile soit livrée au client. Un soin extrême est apporté à tous les stades de la fabrication, des gabarits aux longueurs des suspentes**. Ils montrent un haut niveau de précision et ne devraient pas être modifiés sous aucun prétexte.

Assurez-vous que votre revendeur a vérifié et testé votre aile. Votre voile est délivrée avec les réglages et paramètres originaux qui correspondent à la configuration testée et homologuée. Il est impératif de ne pas modifier votre aile (changer les élévateurs ou les longueurs des suspentes) car cela affectera la certification qui sera alors invalide et toute modification est potentiellement dangereuse.

Réglages des freins

Les pilotes d'essai de Gin, ont soigneusement réglé les longueurs des suspentes de frein et il ne devrait y avoir aucun besoin de les changer. La CONDOR est livrée départ usine avec un réglage des freins qui est conforme à l'échantillon d'essai et qui ne doit pas être modifié. Ce réglage vous permettra de piloter votre aile de manière optimale et reactive.

Les commandes de freins doivent être vérifiées par un expert avant le vol d'essai.

Généralement nous suggérons de voler en enroulant le frein (un tour de suspente de frein **autour de la main**). **Néanmoins, si vous décidez d'ajuster les freins en fonction de votre sellette**, de votre corps ou de votre manière de voler, vous devez faire des ajustements par étapes de 2 cm. Soyez sûr de tester en vol votre aile après chaque ajustement.



REMARQUE

Votre aile peut avoir été livrée avec quelques suspentes enroulées autour des maillons, ceci est une bonne raison pour faire re-trimmer **l'aile par un professionnel**.



AVERTISSEMENT

Toute modification ou réparation non-conforme à ce parapente invalideront la certification et la garantie.



ATTENTION

Si vous raccourcissez les freins, assurez vous **d'avoir assez de mouvement libre des freins** sans que le bord de fuite ne soit freiné (déformé) quand la voile est entièrement accélérée. Il devrait y avoir au moins 10 cm de mouvement libre des freins lorsque la voile est gonflée « sans intervenir »



AVERTISSEMENT

Si vous volez en enroulant les freins autour de la main, assurez vous de les libérer dans une situation **extrême. Ne pas le faire pourrait empêcher la reprise normale de l'aile.**



AVERTISSEMENT

Si les commandes de freins sont trop courtes vous risquez:

- un décrochage inattendu et prématuré.
- **que l'aile ne gonfle pas correctement pendant la phase de décollage, risque de décrochage complet.**
- **que le comportement de l'aile en condition extrême soit dangereux**
- le bord de fuite de l'aile est freiné en vol accéléré ce qui, dans un cas extrême, pourrait provoquer une fermeture frontale.

Voir, les nœuds recommandés à faire pour re attacher les poignés de freins, dans l'annexe.



AVERTISSEMENT

Un noeuds de drisse de frein inadapté ou mal attaché peut se déserrer et causer une perte de contrôle du parapente.

Assurez-vous que seulement la fixation ou noeud de chaise sont utilisés et qu'ils sont attachés correctement.

Elévateurs et Plan de suspentage

Le plan de suspentage et le diagramme des élévateurs sont annexés à la fin de ce manuel **d'utilisation**.

Familiarisez-vous avec le plan des élévateurs et la position de la suspenste "Stabilo".

Trims

L'aile CONDOR est équipée d'élévateurs qui ont des trims en plus d'un système d'accélérateur.

Les Trims ne sont pas certifiées pour voler sans un moteur. Pour le vol libre, les trims doivent être désactivés et bloqués dans les mousquetons.

Sac de Portage

Les ailes Gin sont livrées avec un sac à dos conçu pour transporter confortablement votre équipement.

Si vous avez des besoins particuliers, une large gamme de sac à dos et sellette reversible sont **disponibles en option**. N'hésitez pas à contacter votre revendeur our notre site Internet pour les details.

Gamme de poids certifiée

Assurez vous d'utiliser votre aile dans la plage de poids donnée dans les Spécifications Techniques.

Grâce à la technologie EPT, la CONDOR vole bien à n'importe quelle charge alaire dans cette gamme de poids. Si vous devez choisir entre deux tailles, choisissez votre charge alaire optimale en fonction de vos preferences personnelles et des conditions dans lesquelles vous volez. Si vous préférez le comportement des vols dynamiques avec des reactions rapides, vous devez voler à une **charge alaire élevée, c'est à dire choisir** le modèle plus petit. Cela peut être un avantage dans les forts et serrés thermiques. La dynamique est réduite dans la partie inférieure et moyenne de la fourchette de poids. Le comportement en vol devient plus simple et de nombreux pilotes volent à cette **charge alaire** parcequ'ils trouvent plus facile de centrer en thermique, en particulier lorsque



AVERTISSEMENT

Les trims ne doivent pas être utilisées près du sol ou dans des conditions turbulentes.

L'utilisation des trims réduit l'angle d'attaque qui peut conduire à un comportement agressif avant une fermeture.

les thermiques sont plus faibles et larges. Si ces fonctions vous correspondent, vous devriez alors voler une aile avec une taille plus grande.

Surcharge

La norme EN 926-2 décrit la mesure du poids avec : « **Tous les poids font l'objet d'une tolérance acceptable de ± 2 kg** ». **Par conséquent, une légère surcharge de l'aile est envisageable sous la norme EN.** Cependant voler avec le poids maximal augmente encore le comportement de vol dynamique. **Un vol d'essai est toujours recommandé en cas de doute.**

Voler avec la Condor

Préparation pour le décollage

Avant de décoller, vérifiez les points suivants:

Y a-t-il des déchirures dans la voile?

Les suspentes sont-elles démêlées, bien parallèles, exemptes de clés et de noeuds?

Les poignées de freins sont-elles bien sécurisées aux suspentes de freins?

Les poignées de freins sont-elles bien ajustées?

Les mousquetons et maillons rapides de l'aile sont-ils bien sécurisés.

L'aile est-elle sèche?

Les coutures et les suspentes sont-elles en bon état?

La poignée du parachute de secours n'est-elle pas en position d'insécurité?

Les élévateurs sont-ils bien raccordés à la sellette **(dans le bon sens et sans nœud)**?

Les suspentes sont-elles bien démêlées et libres?

La sellette est-elle bien ajustée pour vous?

Placez l'aile surface supérieure [extrados] vers le sol et étalez-la en corolle de façon à relever légèrement le bord d'attaque.

Démêlez consciencieusement les suspentes, vérifiez bien qu'il n'y en a pas coincées en dessous de l'aile ou ailleurs.



REMARQUE

Une vérification pré-vol minutieuse est nécessaire pour tout type d'aéronef. Assurez-vous que vous exercez le même niveau **d'attention à chaque fois pour effectuer la** vérification.



AVERTISSEMENT

S'il y a des plis évidents dans l'aile parce qu'elle a été compactée ou rangée pendant une longue période, le pilote doit effectuer quelques gonflages avant le premier vol et bien applatir le bord de fuite. Cela garantit que l'écoulement du flux d'air sur le profil est correct pendant le décollage. Ceci est particulièrement important lorsque les températures sont basses.

Visite Pré Vol

Nous vous recommandons de vérifier ses points clé juste avant le décollage:

L'aile est elle bien étalée en corolle et les entrées d'air bien ouvertes?

Les suspentes bien démêlées, **aucune d'elles bloquées sous l'aile?**

Contrôlez votre matériel: les sangles de sécurité, mousquetons de sécurité, parachute de secours.

Les leviers de trims sont ils en position verticales et les poignées de freins dans les mains?

La direction et la vitesse du vent assurent ils un vol en toute sécurité?

L'espace aérien et la piste de décollage sont ils bien dégagés?

Le casque et la sellette sont ils bien ajustés et attachés?

Le moteur a t il assez chauffé et delivre t-il **le maximum d'énergie?**

Les mouquettons sont ils bien sécurisés et fermés?

Les réglages des Trim sont ils corrects et symétriques?

L'hélice est elle sécurisée, rien ne peut aller dans l'hélice?

Tout votre matériel (vêtement, sellette, casque, accessoires...) est il sécurisé et bien attaché?

Êtes-vous en bonnes conditions physique et psychologiques pour effectuer ce vol en paramoteur?

La visibilité elle est ok?

Le premier vol

Effectuez votre premier vol dans un environnement connu avec une météo stable.

Au début, il sera préférable de piloter calmement et prudemment afin de s'accoutumer aux **réactions de l'aile sans stress.**

Vous devriez faire votre premier vol avec les Trims en position Neutre. Lorsque vous volez la Condor dans cette configuration, elle agit alors comme un parapente classique. Appliquez une pression de freinage normale et essayez de trouver le point où la pression devient plus lourde. Le point se trouve à environ 25% du mouvement total des freins.

Lorsque vous êtes habitués à votre Condor, essayez de voler avec des réglages de Trim plus rapide ou plus lent. Profitez des vitesses additionnelles et de la sécurité de la Condor.

Vol avec le moteur

Pensez à toujours à réaliser un contrôle prévol de votre aile, de votre trike et de votre moteur avant chaque vol. Pour le vol motorisé, il vous faut connaître la poussée et le couple de votre **moteur. Gin Gliders ne peut être tenu pour responsable d'une mauvaise combinaison aile-moteur.** Si vous avez un doute contactez-nous pour plus de renseignements.

Décollage de la Condor

C'est pourquoi il faut toujours évaluer les conditions avec attention, car en vol paramoteur, **il est essentiel que le décollage et la première prise d'altitude se fassent avec un vent de face.** Portez une attention particulière aux arbres, lignes à haute tension ou autres obstacles, y compris **à la survenue toujours possible d'autres aéronefs.**

Préparation de l'aile

Étalez le parapente derrière le moteur, toutes suspentes tendues et dirigées vers le centre du paramoteur. Les élévateurs doivent être étalés sur le sol. Réglez vos trims pour le décollage. En conditions fortes un réglage plus rapide peut être conseillé. **Assurez-vous de chauffer l'engin en** restant face au vent. Arrêtez le moteur avant de clipper les élévateurs. Accrochez vos élévateurs



AVERTISSEMENT

Mise en garde risque d'accident!

Ne surestimez pas votre pilotage!



ATTENTION

Assurez-vous que la boucle du trim accroche bien les sangles et reste bien bloquée dans cette position lorsque vous tirez la sangle dans le sens opposé.

Re-vérifiez la longueur des freins, comme mentionné précédemment, faites vous aider par un instructeur paramoteur ou un pilote expérimenté. Choisissez un jour avec un vent **soutenu d'environ 15-20 km/h** et vérifiez la longueur de la suspente de frein avec le **moteur à l'arrière.**

et procédez au décollage (voir section Décollage).

A partir de maintenant vous devez gonfler le parapente face au vent. Durant le décollage quand vous sentez de la résistance, mettez les gaz. La meilleure option est de ne pas utiliser les freins, **et de laisser la voile s'élever comme si elle était étalée**. Si elle dévie de sa course, tirée **simplement sur l'élévateur opposé en gardant la bonne direction de départ**.

Lors du gonflage, si l'aile part de travers d'un côté, recentrez la haut dessus du chariot en utilisant le frein opposé tout en conduisant le chariot en dessous du centre de l'aile. Si cette correction ne suffit pas à recentrer l'aile, abandonnez le décollage. Abandonner le décollage est plus sûr que de risquer de décoller en virage et de devoir atterrir juste après. Les probabilités de renverser le chariot sont très limitées car le trike a son centre de gravité très bas et un écartement très large entre les 2 roues arrière.

Si l'aile est trop loin derrière de vous ou trop sur le côté, coupez le moteur et recommencez votre décollage. Au fur et à mesure que l'aile écope et monte elle réduit sa traînée et se stabilise d'elle-même au-dessus de votre tête. Profitez-en pour jeter un coup d'oeil et vérifiez que l'aile est bien gonflée. Si vous ressentez la pression dans les freins, en les tirant légèrement vers le bas, vous pourrez décoller plus vite en générant un peu plus de portance.



REMARQUE

* Avant de mettre plein gaz, vérifiez que la **cage n'attrape pas de suspentes. Toute opération avec les freins (pour freiner ou tourner) doit être souple.**

* **N'essayez pas de décoller avant d'avoir votre aile sur la tête, cela pourrait provoquer de dangereuses oscillations.**

* Plus le réglage des trims est rapide, plus vous aurez besoin de freiner pour décoller.

La Montée et la prise d'altitude

Une fois le décollage réussi, continuez face au vent, en utilisant les freins pour corriger le degré de montée. **N'essayez pas de monter trop abruptement. En vol motorisé, l'aile se comporte d'avantage comme un avion que comme un parapente, et il est bon de le voir de cette façon. S'il n'y a pas d'obstacles, il est nettement plus sûr (et plus impressionnant pour les spectateurs également) de voler à niveau pendant un moment après le décollage et prendre de la vitesse avant de prendre de la hauteur par une brève impulsion sur les freins.**

Une raison supplémentaire de ne pas monter trop vite est liée au risque d'une défaillance du moteur à basse altitude. Bien que la Condor ne reste pas en arrière lors d'une montée abrupte comme d'autres parapentes conventionnels, un décrochage est plus probable à basse vitesse. De plus, vous devez toujours garder la possibilité d'atterrir en cas de problème du moteur, donc il est préférable de ne pas prendre des risques superflus et de voler avec une marge sécurisante de vitesse.

Selon les caractéristiques de votre moteur, une fois en l'air vous pouvez être confronté à un effet de couple. Cela risque de provoquer un virage, donc soyez prêt à contrer cet effet avec un freinage approprié ou la sangle anti-couple. Si une telle situation se présente pendant la montée en configuration "lente" des trims et une puissance maximum, attention au risque de décrochage. La sécurité des opérations et la gestion de votre moteur sont liées à vos connaissances et votre équipement.

Oscillations dues au moteur

Certaines configurations de poids, diamètre de l'hélice et puissance du moteur peuvent être la cause de sérieuses oscillations, au cours desquelles le pilote est soulevé d'un côté par l'effet de couple, balancé vers le bas à cause de son poids, puis soulevé à nouveau et ainsi de suite. Pour contrer cet effet voilà ce qu'il faut faire:

- * changer le réglage de la manette des gaz et/ou

* si il y en a une, ajuster la sangle anti-couple pour contrer l'effet et/ou

* ajuster les trims pour l'amortir.

La meilleure méthode consiste à boucler la sangle anti-couple ou changer l'action du poids. Ces oscillations se produisent en général à pleine puissance. Plus la puissance et le diamètre de l'hélice sont importants, plus les balancements seront grands. En outre les réactions souvent trop tardives ou inappropriées du pilote compliquent encore le problème au lieu de le résoudre (les pilotes inexpérimentés surtout réagissent fréquemment de façon exagérée, ce qui aboutit à des oscillations dites "provoquées par le pilote). Dans tous les cas la meilleure façon de gérer cette question est de relâcher la manette des gaz et de relâcher les freins.

Vol de croisière

Une fois que vous avez gagné une altitude satisfaisante après le décollage, vous pouvez **tourner dans la bonne direction, ouvrir complètement les trims s'ils sont en configuration "lente"** et relâcher les freins. Si les conditions sont fortes cela peut paraître osé, et il vous appartiendra de procéder à un pilotage actif.

Pour chaque paramoteur vous devez faire un réglage de la longueur de vos freins pour éviter que ceux-ci **ne viennent percuter l'hélice lorsque vous les relâchez** en vol.

Si vous avez un vario - ou un altimètre, observez-le. En vol en palier, il est très facile de **monter sans l'avoir voulu**. Les instruments sont là pour vous aider à optimiser votre vitesse et vos économies de carburant. Bien entendu, chaque vol va dépendre de la configuration de votre pilotage mais, grâce à sa capacité à voler en sécurité sans un pilotage constant, la Condor vous laissera tout le confort pour tout ajuster correctement. Une bonne connaissance des conditions météo (notamment le vent aux différentes altitudes) et une bonne utilisation des thermiques ou **d'autres types d'ascendance pour prendre de l'altitude vous aidera beaucoup à réduire votre consommation de carburant et à agrandir le champ de vol**. Le moteur est là pour vous aider à **trouver des situations avantageuses, mais c'est à vous de savoir l'utiliser**.

Utiliser les Trims

Des trims entièrement ouverts augmentent la vitesse de l'aile, mais rendent le profil plus sensible à la turbulence. Avec un réglage de trims plus lent, l'effort aux commandes diminue, et le taux de chute également, ainsi l'exploitation des thermiques devient aisée. Adaptez votre pilotage en fonction des positions de trims.

Au décollage il peut être avantageux de relâcher légèrement les trims (environ 2cm) pour permettre un gonflage plus rapide.

Le taux de chute et la pression aux freins sont réduits quand les trims sont totalement tirés (position la plus lente), cette vitesse peut être utilisée en soaring ou pour exploiter les ascensions. Cependant si vous volez près du bas de la fourchette de poids il n'est pas conseillé de voler en position lente.

Pour une meilleure pénétration dans le vent de face ou de travers et une meilleure finesse en air descendant, vous devez voler plus vite que la vitesse normale en relâchant les trims. Jusqu'à la moitié ou au tiers de la course des afficheurs, la finesse et la stabilité ne seront pas dégradées de manière significative et votre performance s'en trouvera améliorée. Le Condor est stable à pleine vitesse, cependant nous conseillons de ne pas voler à pleine vitesse proche du relief ou en air turbulent.

Pour effectuer l'approche d'atterrissage il est conseillé de remettre les afficheurs en position standard.

Virages

Les virages peuvent être bien plus serrés et efficaces avec une opération de freinage différentielle. Une légère tension sur le frein externe (avec une tension plus importante sur le frein interne) diminuera la perte de portance durant le virage. Les virages peuvent être grandement améliorés par l'utilisation additionnelle du moteur, de l'accélérateur etc... Quand, avec de l'expérience vous maîtriserez ces techniques, vous serez à même d'exécuter des virages



REMARQUE

Souvenez-vous que les trims devront être vérifiées avant chaque vol!



REMARQUE

*** Si c'est possible, prenez connaissance du terrain d'atterrissage avant votre décollage**

* Vérifiez la direction du vent avant de commencer votre approche.

* Atterrir sans moteur requiert moins d'espace

* En cas de doute, faites plusieurs essais d'approche jusqu'à vous sentir en pleine confiance.

complètement coordonnés et efficaces, qui s'apparenteront aux manoeuvres effectuées avec des avions.

Attérir avec la Condor

En vol paramoteur il y a deux manières d'atterrir: avec ou sans le moteur.

* Atterrissage sans moteur

A une altitude de 50 mètres, éteignez le moteur et commencez à descendre comme en parapente traditionnel. Ceci réduit les chances d'abîmer l'hélice à l'atterrissage, mais d'un autre côté il n'y a qu'une tentative possible - ce doit donc être correctement effectué! Avec ou sans le moteur la Condor réagit mieux aux turbulences avec les trims ouverts. Par conséquent, si les conditions sont fortes, il vaut mieux faire une approche avec une vitesse plus grande, prévoir beaucoup d'espace et limiter cette vitesse avant de toucher le sol (comme en deltaplane). La Condor restituant très bien l'énergie, une longue approche finale est nécessaire pour emmagasiner de l'énergie pour la ressource.

Si vous tentez des atterrissages de précision ou un posé sans vent du tout, il est recommandé d'utiliser les trims à moitié ou complètement fermés (sustentation max.). Vos performances en taux de chute seront meilleures. Ce choix est d'autant plus crucial lors d'une grande charge alaire.

* Atterrissage au moteur

Faites une approche à plat avec le moteur au ralenti, puis stabilisez et perdez de la vitesse avant l'approche finale. Tout de suite après avoir touché le sol éteignez le moteur. Le principal avantage de cette procédure est bien sûr la possibilité de recommencer l'approche en cas de mauvais jugement. Cependant, si vous oubliez d'éteindre le moteur avant que l'aile ne s'affale, il y a un risque considérable d'abîmer votre hélice, en attrapant des suspentes, ou même de vous blesser en tombant avec votre engin en marche.

Caractéristiques de Vol

Taux de Chute Minimum / Meilleure finesse

Le taux de chute minimum se trouve en tirant approximativement de 30 cm les freins. La meilleure finesse théorique en air calme est lorsque que les mains sont en position « Sans Intervenir ».

Vol accéléré

Une fois que vous êtes habitué à voler avec votre Condor, vous pouvez utiliser le trims ce qui vous permettra **d'améliorer** votre finesse face au vent. Soyez prêt à contrôler le roulis. Gardez une légère pression sur les freins afin de sentir la voile.

Lorsque qu'une fermeture survient alors que vous volez accéléré, vous devez impérativement fermer votre trims. 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.

Le Vol Actif

La Condor a une haute pression interne, une très bonne résistance à la fermeture et un très haut niveau de sécurité passive. Il est toute fois recommandé avec ce type de voile 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 à tendance partir derrière vous, relevez les mains. Si la voile part devant vous, ralentissez-la avec les freins. Si vous sentez une perte de pression sur un côté de la voile, appuyez doucement sur le frein opposé ou contre à la sellette. Dans tous les cas, faites attention de toujours garder une vitesse/air suffisante et évitez le sur-pilotage.

Manœuvres extrêmes

Il est essentiel de savoir qu'il est préférable de suivre une formation spécifique avant

d'effectuer des manoeuvres acrobatiques. Nous conseillons vivement l'avis d'un professionnel avant d'effectuer ces manoeuvres ou d'évoluer dans des conditions fortes. Veillez aussi à voler avec un parachute de secours.

Au décollage

TOUJOURS vous assurer que votre aile possède suffisamment de vitesse avant d'ouvrir les gaz ou de tirer sur les freins pour chaque décollage. Si malgré ces recommandations, vous parvenez à décoller sans vitesse suffisante, **N'UTILISEZ PAS le moteur et ne tirer pas sur les freins.**

Remontez légèrement les commandes de freins pour que l'aile accélère et si ce n'est pas le cas, atterrissez ! Prenez aussi en considération la présence du gradient de vent lors des phases de décollage.

Clés et nœuds

Si vous décollez avec une clé, éloignez 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 noeud est trop serré pour disparaître en pompant, dirigez vous immédiatement vers l'atterrissage et posez vous en toute sécurité.

En turbulence

Une fermeture peut arriver en forte turbulence. La Condor 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. Par contre, si votre voile part violemment devant vous, freinez la immédiatement.

Fermeture asymétrique

Dans le cas d'une très grosse turbulence et d'une fermeture asymétrique (fermeture d'un seul côté), la Condor réouvrira immédiatement et facilement sans grande intervention du pilote, mais



ATTENTION

Le décrochage est un phénomène commun à tous les aéronefs qui tentent de décoller avec trop de puissance et une vitesse insuffisante.

L'axe de poussée d'un paramoteur se situant très en dessous de l'aile, l'augmentation de la poussée du moteur amplifie encore ce phénomène.

l'aile tournera du côté fermé. Cela peut être dangereux si le pilote se trouve près du relief, près du sol, ou près d'autres pilotes. Maintenez votre cap en contrant à la sellette, en chargeant le côté ouvert (mettant votre poids du côté ouvert). Cette manoeuvre peut être complétée par une légère action sur le frein du côté ouvert. Cela devrait être suffisant pour permettre la réouverture de l'aile. **Cependant, si la réouverture ne s'opère pas bien, pompez du côté fermé en agissant fermement et brièvement sur le frein. 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.**

Fermeture Frontale (fermeture symétrique)

Lors d'une fermeture frontale, la Condor retrouvera rapidement son vol normal sans action du pilote. La voile retrouvera sa vitesse/air avec une petite abattée. Si vous contretez aux commandes, faites attention aux basses vitesses.

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 Condor** mais 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 toutes les voiles Gin et sur la Condor, 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.**



ATTENTION

Si vous avez une fermeture en vol accéléré, relâchez immédiatement la barre **d'accélérateur. Puis appliquez** la procédure normale pour une fermeture asymétrique non accéléré.



AVERTISSEMENT

Ne pas hésitez à tirer le parachute de secours si la cravate entraîne une forte rotation incontrôlable.



REMARQUE

Toujours restez à l'écart d'un autre aéronef, du relief ou du sol lorsque vous gérez un problème avec votre paramoteur.



ATTENTION

Ne jamais utilisez les freins, ou enroulez les freins autour de vos mains, durant un décrochage.

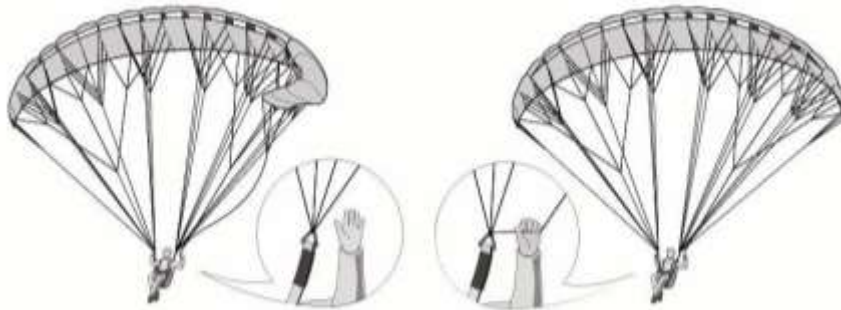


Fig. 1: Grabbing the stabilizer/winglet main line

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.

Virille 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.

Décrochage – Décrochage dynamique

C'est une manoeuvre extrême que vous ne devriez jamais être obligé de provoquer. Elle sort du domaine de vol de la voile.

Pendant le décrochage, gardez vos mains près de votre corps et si nécessaire les bloquer sous la planche de la sellette. Dans le décrochage stable, la voile oscillera vers l'avant et l'arrière.

Avant de relacher le décrochage, levez légèrement et uniformément vos mains pour remplir la **voile d'air**. **Si c'est possible, laissez les freins haut lorsque la voile est devant vous afin d'éviter** une montée excessive. La Condor ralentira la montée par elle même, mais vous pouvez contrer au frein la montée pour votre confort et relâchez les freins pour reprendre de la vitesse. Attention à **ne pas décrocher encore après la montée d'amortissement**. **Ne jamais tenter un décrochage puis** changer votre avis et relâcher les freins, la voile fera alors un bond radical.

Descente – Perdre de l'altitude

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. Elles vous **sont présentées de la moins extrême à la plus extrême manœuvre.**

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.

Grandes Oreilles

Faire les grandes oreilles est une bonne méthode qui permet de perdre modérément de **l'altitude tout en conservant une vitesse correcte.** Repérez la suspente extérieure de chaque élévateur A. Saisissez-la **le plus haut possible et tirez d'abord un côté puis l'autre. Mais malgré le bruit du vent qui s'amplifie, votre vitesse-sol n'augmente pas. Vous pouvez utiliser l'accélérateur** en faisant les oreilles pour obtenir un taux chute plus important tout en maintenant une bonne vitesse/air. Pilotez votre voile à la sellette pendant cette procédure.

En relâchant les suspentes, les oreilles de la Condor disparaîtront et la voile reviendra à la normale. **Relâchez les oreilles à au moins 100m du sol. Si ce n'est pas possible, gardez les oreilles jusqu'à l'arrondi pour l'atterrissage plutôt que de les relâcher durant l'approche. C'est une méthode plus sûre car il y a un possible gradient de vent près du sol et la faible vitesse de l'air/forte charge alaire élevée par les oreilles.**

Descente en Spirale

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 Condor. 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**



AVERTISSEMENT

Ne pas faire les grandes oreilles près du sol.



AVERTISSEMENT

Un pilote peu habitué aux 360° engagés et/ou déshydraté peut rapidement perdre conscience dans ce type de manœuvre!



ATTENTION

Les taux de chute en spirale au dessus de 10 m/s ne sont pas recommandés

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.

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°**. Pour sortir d'une telle manoeuvre, vous devez avoir réparti votre poids de manière neutre dans votre sellette ou, même mieux, charger le côté opposé au virage. Si vous relevez la commande de frein du côté intérieur du virage, la voile stoppera normalement **d'elle même la rotation**.

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. La Condor 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 Condor **n'a pas** tendance à rester en parachutale en sortie de B. Nous vous recommandons toute fois de les relâcher symétriquement et franchement.

Piloter sans les freins

Si un frein, quelle qu'en soit la raison, n'est pas opérationnel, vous pouvez diriger la Condor 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.

Règles d'Or

- * Ne placez jamais votre moteur sous le vent de votre voile, pour éviter les ennuis dus à un éventuel coup de vent.
- * **Vérifiez, revérifiez et vérifiez encore qu'il n'y a aucune fuite de combustible.**
- * **Avez-vous suffisamment d'essence ? Il vaut toujours mieux en avoir trop que trop peu !**
- * **Vérifiez que rien n'est pendu à la sellette, qui pourrait entrer en contact avec l'hélice** pendant le vol.
- * Si vous trouvez une quelconque anomalie, réglez le problème TOUT DE SUITE !
- * Mettez le casque et bouclez-le systématiquement avant de vous glisser dans la sellette.
- * Faites toutes vos vérifications pré-vol avant chaque décollage.
- * **Après l'atterrissage, contrôlez votre voile de manière à ce qu'elle reste dans la direction du vol, car en tournant vous prenez toujours le risque de mettre les suspentes en contact avec l'hélice.**
- * Ne cherchez pas les ennuis - ne volez pas au-dessus des points d'eau, entre les arbres ou les lignes haute tension ou tout autre endroit où une panne de moteur vous mettrait dans l'embarras.
- * Ne négligez pas les turbulences créées par les autres ailes ou même la votre, surtout quand vous volez bas.
- * **Il n'est pas raisonnable de lâcher les freins en-dessous de 100 mètres, car un éventuel disfonctionnement de votre paramoteur peut nécessiter une réaction immédiate de pilotage.**
- * **De façon générale ne faites jamais confiance à votre moteur, il peut s'arrêter à tout moment. Agissez toujours comme s'il allait justement vous lâcher.**
- * A moins que ce ne soit absolument nécessaire (par ex. pour éviter une collision), ne faites pas de virages serrés dans le sens opposé à la direction du vent. En montée surtout vous pourriez facilement faire une fermeture.

* Ne volez pas à basse altitude avec un vent arrière, cela réduit considérablement vos options.

*** N'attendez pas que votre problème s'aggrave; tout changement de bruit ou une vibration peut indiquer la présence d'un problème, peut être sérieux, atterrissez et vérifiez.**

Soyez sûr de votre navigation.

*** Souvenez vous que personne ne raffole du bruit de votre moteur. N'effrayez pas les animaux.**

Sécurité

Notice Sécurité

Les notices de sécurité sont délivrées lorsque les des défauts surviennent lors de l'utilisation d'une aile, ce qui pourrait également affecter d'autres ailes du même modèle. Les notices contiennent des instructions sur la façon dont les ailes incriminées peuvent être inspectées pour des possibles défauts et les étapes nécessaires pour y remédier.

Gin Gliders publie sur son site les notices de sécurité techniques et les consignes de navigabilité qui sont émises à l'égard des produits Gin Gliders.

Les consignes de sécurité sont délivrées par les organismes de certification et également publiées sur les sites Web pertinents. Vous devez donc consulter régulièrement les notices de sécurité des organismes de certification et de vous tenir à jour de toutes nouvelles consignes de sécurité qui couvrent tous les produits relatifs au parapente.

Décharge de responsabilités

L'utilisation des cette aile se fait uniquement selon vos propres risques et sous votre entière responsabilité. Nous déclinons toutes responsabilités et nous ne garantissons pas le matériel si le moindre changement ou réparation à été effectué par une autre société que Gin Gliders y compris le remplacement des suspentes de freins. Nous ne garantissons pas le matériel si les inspections **périodiques ne sont pas effectuées selon ce manuel (inspection annuelle et révision de l'aile tous les 2 ans)**. Le pilote est seul responsable pour sa sécurité et celle de ses passagers. Avant chaque **vol, le pilote doit vérifier l'état et la condition pour le vol de l'aile et ne doit pas décoller si celle ci n'est pas en en parfait état. Le pilote doit également s'assurer que la météo est bonne et que aucune dégradation n'est prévue pendant la période du vol, ceci afin de garantir un vol en toute sécurité.**



AVERTISSEMENT

Les consignes de sécurité et les instructions contenues dans ce manuel doivent être respectées en toutes circonstances. Ne pas le faire rend invalide la certification et / ou peut entraîner une perte de couverture d'assurance, et conduire à des blessures graves ou même la mort.



AVERTISSEMENT

En tant que propriétaire d'une aile Condor, vous êtes responsable de l'exécution des actions applicables par les notices de sécurité.

L'utilisation de l'aile ne peut se faire que si le pilote est en possession d'une licence de pilote valide sur le territoire du vol ou sous la supervision d'un instructeur qualifié. En cas d'accidents et litiges, le fabricant et le revendeur ne pourront pas être pris à défaut ni poursuivis en justice.

L'utilisation du matériel se fait entièrement sous la responsabilité de l'opérateur.

La garantie du matériel n'est pas applicable si l'une des situations intervient:

La période d'inspection est dépassée et vous avez effectué une inspection vous même ou l'inspection à été effectuée par un contrôleur non habilité.

La masse au décollage n'est pas dans les limites prescrite par le constructeur.

L'aile est utilisée pour voler lorsqu'il pleut, dans les nuages, dans le brouillard et sous la neige.

Les conditions de vols sont turbulentes et la vitesse du vent excède 20KM/H.

L'aile est utilisée pour effectuer des manoeuvres acrobatiques ou extrêmes à des angles dépassant les 60°C.

Le pilote est inexpérimenté ou n'a pas assez d'entraînement pour voler avec cette machine.

Toutes modifications sur l'aile, les suspentes ou le système d'accrochage non approuvées

Utilisation de l'aile en chute libre, ce n'est pas un parachute.

L'aile est utilisée avec un treuil. Utilisation de mauvais équipement influençant négativement le vol (casque, parachute, etc.)

Pour votre securite

L'utilisation des parapentes est sujette à plusieurs réglementations. Ils ne peuvent pas être utilisés en vol sans certifications valides. Toutes utilisations sans apprentissages et formations est extrêmement dangereuses.

Ce manuel ne remplace pas le suivi d'un cursus de formation dans une école d'ULM agréée.

L'utilisation de cette aile se fera selon vos propres risques. Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables en cas de dégâts ou blessures causées à autrui par l'utilisation de l'aile

Condor.

Un spécialiste doit avoir testé le parapente avant son utilisation, cela doit être signalé et **signé sur le label cousu sur l'aile.**

Ne jamais voler si votre aile est mouillée ou **lorsqu'il y a de la pluie ou des chutes de neige. Ceci pourrait provoquer un décrochage de l'aile.**

Ne jamais altérer la construction de votre Condor sinon les certifications seront refusées et considérées inapplicables à votre matériel.

Faites vos premiers vols sous la supervision de votre instructeur et dans un environnement de vol bien connu.

Ne voler que si la force, la direction du vent et les conditions météorologiques vous le permettent en garantissant un vol en toute sécurité.

Mode d'utilisation

La Condor **peut être utilisée uniquement pour ce dont elle a été développée, ne pas l'utiliser** comme parachute.

Treillage

La Condor est adaptée pour le treillage en utilisant les procédures standard de treillage. Vous êtes responsable de veiller à ce que vos opérations de treillage soient sûres et en conformité avec les procédures applicables. Assurez vous que vous avez un entraînement suffisant et adapté pour le treillage, que vous avez les attaches correcte à la sellette et que le mécanisme de treillage fonctionne. Utilisez toujours un système de treillage approuvé et un opérateur qualifié.

Acrobaties

Les manoeuvres acrobatiques sont interdites. La Condor **n'est pas conçue pour pratiquer l'acrobatie (Acro). En pratiquant cette activité, vous assumez volontairement le risque d'accident ou de mort. Les manoeuvres acrobatiques comportent un risque d'aptitudes de vol imprévisibles,**

ce qui pourrait provoquer des dégâts et un risque structurel à la voile. Les acrobaties peuvent aussi accélérer le vieillissement prématuré des matériaux de votre voile et dans le pire des cas une rupture structurelle.

Entretien et Maintenance

Stockage de l'aile

Plier le parapente

Il est très important de bien emballer le parapente avec soin afin d'assurer la pérennité des **principaux renforts de bord d'attaques**. **Repliez la Condor**, comme indiqué dans les schémas ci-dessous. Les renforts de bord d'attaque (de Mylar et rigide-System) sur le bord avant sont placés les uns au dessus des autres pour éviter de les plier ou de les déformer. Cette méthode de pliage **assure que le bord d'attaque est traité avec soin, ce qui augmentera la durée de vie de l'aile, les performances et le comportement au gonflage**.

Si les renforts ont été pliés ou contraints, ils se déforment plus facilement pendant le vol, la création d'un flux d'air modifié qui peut conduire à une perte de performance et des changements dans le comportement de vol.

Les renforts de bord d'attaque exercent également un rôle important sur l'écopage (gonflage). Par conséquent, moins ils ont été pliés et plus facilement le parapente gonfle.

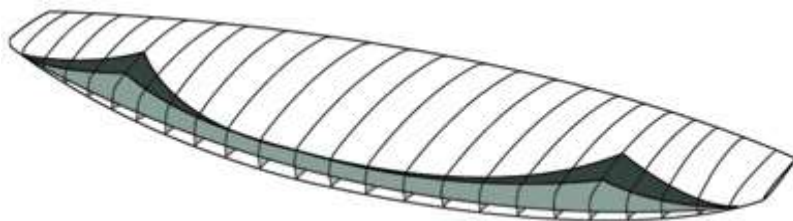


Fig 2a: Etaler le parapente complètement sur une surface lisse et propre.



ATTENTION

Ne traînez pas le parapente à travers des surfaces rugueuses comme le gravier ou l'asphalte. Cela peut endommager les coutures et le revêtement de surface.



Fig 2b: Ensuite, toutes les nervures d'un côté sont placées en accordéon côte à côte, de sorte que les bords d'attaques ne soient pas pliés.

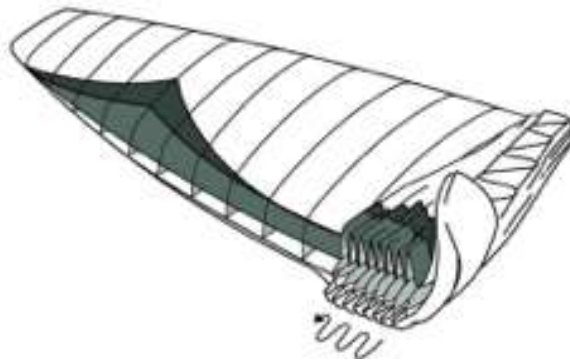
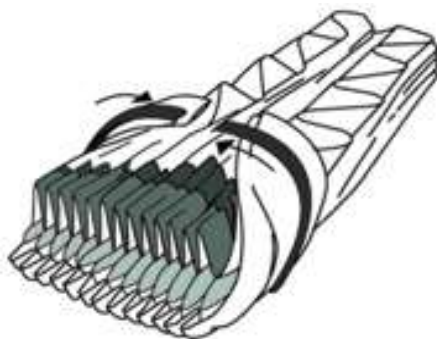


Fig 2c: Maintenant placer le sac de protection interne prévu en dessous de la section de voile qui a été pliée de telle sorte que les nervures soient toutes allongées sur la longueur du sac de protection. Ensuite, continuer comme dans la deuxième étape, en plaçant les bords d'attaques secondaires en accordéon côte à côte, ranger le long des primaires.



REMARQUE

Assurez-vous que les grands renforts de bord d'attaques restent à plat et ne sont pas pliés ou tordues en fermant le Velcro trop serré.

Fig 2d: L'aile est maintenant repliée sur sa longueur, et les bords d'attaque sont côte à côte sans avoir été plié. Fermer les bandes velcros à proximité des bords d'attaques, de tel sorte qu'elles ne glissent pas.

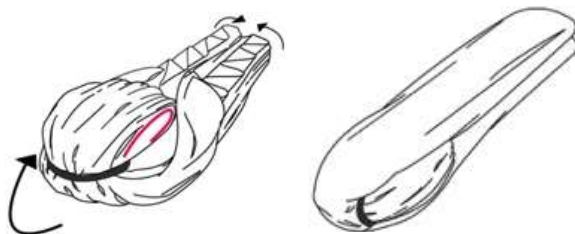


Fig 2e: Replier l'aile sur sa longueur, avec le premier pli sous les renforts du bord d'attaque. Prêter un soin particulier à ne pas tordre les renforts rigides! Ensuite, fermer la tirette en s'assurant qu'aucune des suspentes ou morceau de tissus ne soient pris dans la fermeture.

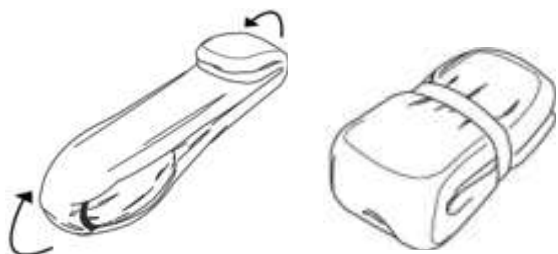


Fig 2f: Pliez l'aile. Ensuite, placez la sangle de compression autour de l'aile et fixer la en tirant doucement. Assurez-vous que l'aile ne soit pas pliée trop serrée ou trop comprimée.

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

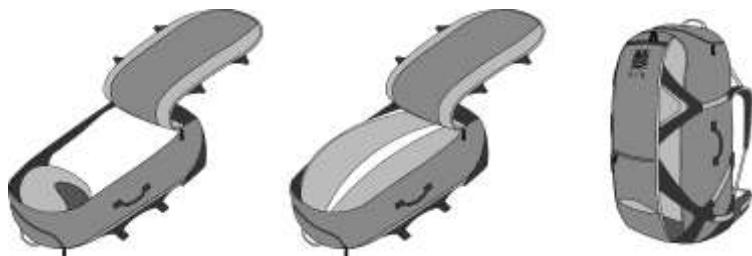


Fig. 3: L'emballage dans le sac à dos

Rangement et transport

Même si votre parapente était complètement sec quand il a été emballé après le dernier vol de la saison, pour le stockage à long terme, vous devriez si possible le sortir de son sac de rangement et l'étaler un peu dans un endroit propre et sec, loin de la lumière directe. Si vous n'avez pas l'espace pour le faire, alors ouvrez le sac de rangement et détendez le lacet de **fermeture du sac afin de laisser l'humidité sortir du sac. L'exposition à une température inférieure à -10° et +50 et dans une humidité relative comprise entre 50 et 75% peuvent rendre votre aile inutilisable. La garantie ne sera pas valide si l'équipement n'est pas entreposé dans les bonnes conditions.**

Assurez-vous aussi que le parapente n'est pas stocké dans un endroit où les animaux tels que souris ou chats peuvent l'utiliser comme endroit pour dormir.

Ne pas stocker le parapente à proximité de produits **chimiques. L'essence par exemple, amène** la matière à se désintégrer et peut causer des dommages considérables à votre parapente. Lorsque votre équipement est dans le coffre de la voiture, gardez-le aussi loin que possible de **tout bidons d'essence ou d'huile.**

La Condor ne doit pas être exposée à une chaleur extrême (par exemple dans le coffre de la **voiture pendant l'été**). **La chaleur peut forcer l'humidité présente à passer au travers du tissu, ce** qui endommage le revêtement. Les températures élevées accélèrent le processus d'hydrolyse, en particulier lorsqu'il est combiné avec l'humidité, ce qui endommage les fibres et le revêtement. Ne rangez pas votre parapente près de radiateurs ou d'autres sources de chaleur. Transportez et rangez toujours votre Condor dans le sac de pliage rapide ou le petit sac en nylon fourni avec votre aile.

Suivi de l'aile parapente

Tissu

Gin Gliders utilise un tissu polyamide spécialement développé pour la Condor qui a un revêtement de haute qualité pour une meilleure résistance aux UV, solidité de la couleur et perméabilité à l'air. Ce tissu est soumis à des tests en laboratoire très rigoureux et a été testé pendant plusieurs mois dans des conditions extrêmes et une utilisation intensive en vol.

Un bon suivi et beaucoup de soins **est essentiel afin de veiller à ce que le tissu et l'aile gardent leur durabilité et conservent leurs qualités. L'aile doit donc être protégée de la lumière (rayon UV).** Ne déballiez votre aile que juste avant le vol et l'emballer tout de suite après l'atterrissage. Les tissus de parapente modernes ont une meilleure protection contre le soleil, mais les rayons UV en particulier sont encore un des facteurs décisifs dans la façon dont les tissus vieillissent. Les couleurs se fanent en premier et ensuite le revêtement et les fibres vont commencer à se dégrader.

Lorsque la Condor **est fabriquée, le côté du tissu avec l'enduction est placé à l'intérieur. Ce qui** offre une relativement bonne protection contre les dommages au revêtement qui est d'une importance capitale pour les caractéristiques du tissu. Lorsque vous choisissez un endroit pour décoller, essayez de trouver un endroit qui est lisse et exempt de pierres et objets pointus.

Ne marchez pas sur l'aile. Cela affaiblit le tissu, surtout si elle est sur une surface dure ou pierreuse. Faites attention au comportement des spectateurs sur le site de décollage, en particulier les enfants : n'hésitez pas à attirer leur attention sur la nature sensible du tissu.

Lorsque vous repliez votre aile, assurez-vous qu'il n'y a pas d'insectes piégés à l'intérieur. De nombreux insectes produisent des acides quand ils se décomposent, ce qui peut provoquer des trous dans le tissu. Éloigner les animaux quand vous faites repliez votre matériel.

Si l'aile est mouillée ou humide, elle doit être séchée dès que possible dans une pièce bien aérée (mais en dehors du soleil). Cela peut prendre plusieurs jours avant que l'aile soit complètement sèche parce que les fibres absorbent l'eau. De la moisissure peut se former si le

parapente est stocké humide et les fibres risquent de pourrir, surtout quand il fait chaud. Cela peut rendre le parapente impropre à voler dans un court laps de temps.

Une aile flambant neuve est souvent comprimée lors de la livraison. C'est uniquement pour la livraison initiale et l'aile ne doit pas être comprimée d'une telle façon. Ne compressez pas votre aile après usage et même si elle est très confortable, ne jamais s'asseoir sur le sac à dos avec l'aile à l'intérieur.

Si de l'eau salée rentre en contact avec l'aile, celle-ci doit être rincée immédiatement à l'eau douce (se référer à la section "Nettoyage").

Suspentes

Le Condor dispose de différentes suspentes de haute qualité fabriquées avec précision. Elles ont été sélectionnées en fonction de la charge et de la zone d'utilisation. Vous devez également protéger les suspentes de lumière UV, parce que comme pour le tissu, la lumière UV va affaiblir les suspentes.

Les Dyneema, qui sont utilisés pour les freins, sont très sensibles à la température et peuvent être endommagés de façon permanente à des températures supérieures à 75 ° C. Par conséquent, votre aile ne doit jamais être stockée dans une voiture chaude surtout pendant l'été.

Veillez à ne pas endommager la gaine des suspentes en frottant par terre.

Ne pas marcher sur les suspentes lorsque l'aile est étalée et de surveiller les spectateurs qui peuvent aller, par inadvertance, sur les suspentes.

Lorsque vous ranger votre aile, faites attention de ne pas faire de plis inutiles dans les suspentes, utilisez uniquement le noeud de chaise décrite pour les suspentes de freins.

Des joncs en nylon sont utilisés dans le Condor (construction rigide), qui crée la forme du bord d'attaque et la stabilité de l'aile.

Pour veiller à ce que les tiges en nylon gardent leur forme, il est important que vous pliez l'aile comme décrit dans la section "Pliage du parapente".



ATTENTION

Les agents chimiques, nettoyeur haute pression et nettoyeur à vapeur détruisent la couche d'enduction sur l'aile s'ils sont utilisés. Ils peuvent endommager le revêtement de tissu et l'affaiblir. L'aile devient poreuse et perd de la force de freinage.

Nettoyage

N'utilisez qu'une éponge douce et de l'eau claire pour nettoyer votre aile. Utilisez une solution de savon doux pour les taches tenaces, puis rincez soigneusement et minutieusement. Laissez l'aile à sécher dans un endroit qui est bien aéré et à l'ombre.

Réparations et inspections

Identification et modèle

Les ailes Gin Gliders ont une étiquette d'identification obligatoire pour toutes les ailes de parapentes, située sous le stabilo ou la nervure centrale. Les informations de navigabilité y sont reprises. Il est important de communiquer le nom, le type et le N° de série afin de bien identifier l'aile lorsque vous commandez des pièces détachées ou des accessoires.

Réparations

Les centres de réparation Gin Gliders

Les réparations sur l'aile ne pourront être exécutées que par des agents agréés par Gin Gliders.

Le personnel agréé Gin Gliders a été formé, et utilise les pièces d'origine pour assurer que la qualité reste intacte.

Petites déchirures

Vous pouvez réparer les petites déchirures (pas les endroits avec coutures) vous même en utilisant le matériel recommandé par le fabricant à condition que les réparations ne se situent pas dans une zone de forte pression et qu'elles ne dépassent pas 3 cm.

Inspections régulières

Les pièces et les matériaux suivants doivent être inspectés régulièrement:

Suspentes

Maillons

Tissu

Cordes

Vérifier et mesurer la longueur des suspentes fait partie de l'inspection régulière. Les suspentes doivent être mesurée sous tension de 5 kg afin d'obtenir des mesures comparables.



ATTENTION

Une suspente endommagée peut entraîner une perte de contrôle de l'aile. Toujours remplacer les suspentes endommagées. Si vous **devez remplacer des pièces de l'aile, utilisez uniquement les pièces d'origine** vendue par un organisme autorisé par le constructeur.



AVERTISSEMENT

En cas de raccourcissement des suspentes par des noeuds, ils peuvent considérablement affaiblir les suspentes et provoquer la rupture en cas de forte charge. Seul les noeuds de chaise et noeuds plats sont autorisés pour relier les poignées de frein aux suspentes de freins.

Assurez-vous que votre aile soit contrôlée par le fabricant tous les 2 ans.

Les suspentes vieillissent et perdent de leur résistance même si l'aile est utilisée rarement ou pas du tout. Cela peut affecter la sécurité et le fonctionnement de l'aile. Les signes se manifestent pas des bosses dans le profil et des changements de comportement en vol. Alors les suspentes devront être remplacées immédiatement. N'utilisez que des suspentes agréées et inspectées par Gin Gliders.

Inspection

General

Le non respect des inspections périodiques recommandées par le fabricant, entraînera **l'annulation de la garantie et de la certification. Un carnet d'entretien à jour vous permettra de mieux tracer la maintenance périodique.**

Periode d'inspection

La Condor doit être inspectée selon les critères suivants:

Les ailes utilisées dans un cadre commercial ou en école doivent être inspectée tous les **12 mois à partir de la date d'achat (contrôle similaire au bi-annuel).**

A) Les ailes utilisées à des fins personnelles et privée, non commerciale doivent impérativement subir au minimum une inspection périodique tous les 24 mois à partir de la date d'achat.

B) L'aile doit impérativement subir une inspection périodique toute les 150 heures d'utilisation si ce nombre est atteint avant les périodes A et B décrite ci dessus. (y compris le temps d'utilisation au sol).

C) Lors de l'inspection annuelle, l'inspecteur pourra décider d'envoyer l'aile en révision même si la période de 24 mois n'est pas encore écoulée.

Le temps de l'utilisation au sol lorsque vous faites des gonflages, doit être compter double dans votre calcul des heures car l'aile souffre énormément plus qu'en vol normal.

Période de validité de l'inspection

Il est très important que votre aile soit entretenue à des intervalles réguliers pendant toute sa durée de vie. Pour que Gin Gliders valide la garantie du matériel:

Toutes les inspections et réparation devront impérativement être effectuées par Gin Gliders, ou un autre agent agréé par Gin Gliders.

Livret d'entretien

En plus de ce mode d'emploi, ce livret de service comprend le calendrier d'entretien pour votre aile Condor. Nous vous recommandons de conserver le Carnet d'entretien.

Détail de l'aile

Dimensions:	Couleur:	Numéro de série:
Vol d'essai (date): _____		
Identité et signature: _____		

Détail du pilote / titre de propriété

1. Propriétaire	
Nom:	
Adresse:	
Tel:	
Email:	
2. Propriétaire	
Nom:	
Adresse:	
Tel:	
Email:	

Condor – Inspections et récapitulatif de la maintenance

Date	Travaux effectués	Etat général à la réception	Fait par	Cachet et signature

Annexes

Spécifications techniques

Taille	37	41
Surface [m ²]	37.0	41.15
Envergure [m]	14.07	14.84
Allongement	5.35	5.35
Surface [m ²]	31.26	34.77
Envergure [m]	11.08	11.69
Allongement	3.9	3.9
Nombre de cellules	49	49
Poids de la voile [kg]	7.25	7.9
Poids en vol Paramoteur[kg]	110-304	130-405
Certification (PARAMOTEUR)	DGAC	DGAC

Elévateurs

Les 20mm de largeur des élévateurs spécialement développés pour la Condor sont regroupés en quatre élévateurs qui permettent une variété d'utilisation de la Condor. Chaque élévateur est recouvert d'une sangle bleue, ce qui rend leur identification aisée.

L'élévateur a un trim qui autorise le pilote a augmenté sa vitesse de croisière en vol motorisé et de contré l'effet de couple.

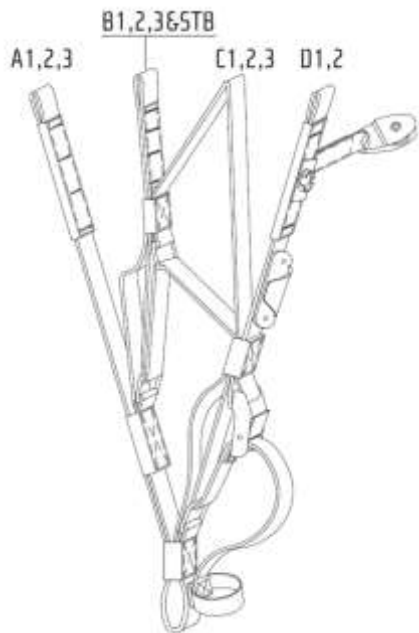


Fig. 4: Elevateurs Condor

Système d'assistance pour le décollage en chariot

Les élévateurs sont équipés d'un point d'attache spécial pour le système de décollage en chariot. Ce système raccourcit les élévateurs A pour aider la première phase de gonflage (quand la voile est toujours derrière le chariot/pilote). Pendant le gonflage son effet diminue graduellement et disparaît entièrement quand la voile est directement au-dessus.

La longueur du système peut être ajustée en fonction des conditions ou de vos goûts. Si la voile gonfle trop vite, le système doit être rallongé pour réduire la vitesse, tandis que si la voile monte trop lentement le système doit être raccourci. **Il n'est pas nécessaire de tenir les élévateurs A pendant le décollage avec le système d'assistance. Le système fait part de la construction du chariot aussi veuillez consulter le manuel du chariot pour plus d'informations.**

Trims

Le Trim permet au pilote d'augmenter la vitesse de croisière en vol motorisé et contrer l'effet de couple moteur (torque). **N'utilisez les trims qu'en vol motorisé. Nous vous recommandons toujours d'avoir les trims fermés lors du décollage et de l'atterrissage. Ne pas utiliser les trims pour augmenter votre vitesse en air turbulent ou près du sol car cela augmente le risque de fermeture. Ne freinez pas la voile symétriquement en vol accéléré. Tirer les deux freins fermement peut déformer le profil et dans un cas extrême provoquer une fermeture frontale.**



Fig. 6: Vue globale des élévateurs avec le Trim attaché entre le mousqueton et la poulie de frein

Plan de suspage

Utilisez ce plan pour commander des suspentes de remplacement:

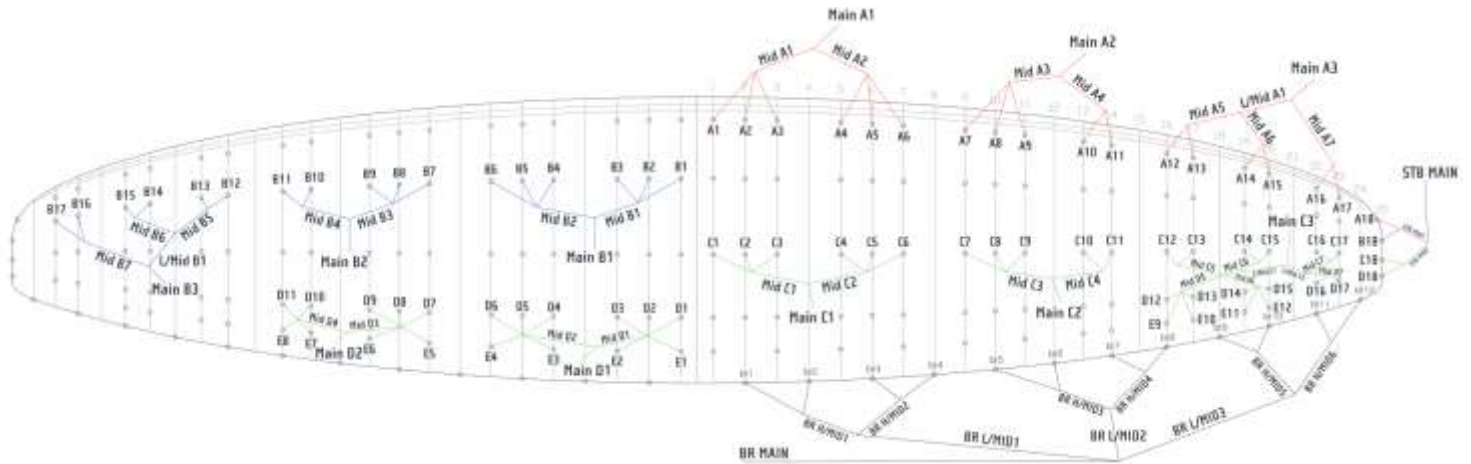
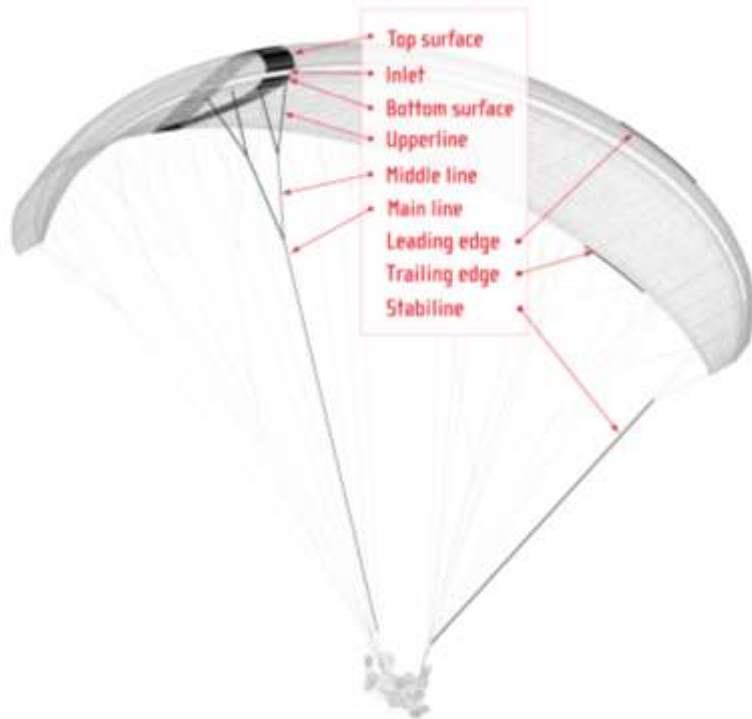


Diagramme des composants



Top view



Front view



Side view

Matériaux

Canopy fabric	
Upper surface	Dominico 30 DMF (WR) 42g/m ²
Lower surface	Dominico N20 DMF (WR) 35g/m ²
Ribs (diagonal, loaded, band)	Porcher Skytex 9017 E29A
Ribs (unloaded, half-ribs)	Dominico N30 DFM 32g/m ²
Lines	
Upper	Edelrid 7950 (Sleeved Dyneema)
Middle/Main	Edelrid 7343 (Sleeved Aramid)
Riser	
	Güth & Wolf M20030 20mm
Maillons	
	Stainless steel Ø 3.85m
Thread	
	Amann & Söhne - Mill Faden150D/3 Polyester bonded

Nœud – Suspente de frein

La longueur des drisses de freins de la Condor correspond à la longueur des tests en vol. Leur réglage ont été effectués par nos pilotes d'essais et ne doivent pas être modifiés. 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 chaise pour attacher la poignée de frein à la suspente principale de freinage, comme indiqué sur le schéma ci-dessous :



Fig. 7: Nœuds

Important: Dans le cas d'une rupture de la suspente de frein, ou d'une commande de frein qui se dénoue, l'aile peut être pilotée à l'aide des elevator arrières. Entraînez-vous à ce maniement.

Test de Charge

Certification DGAC

Condor #37



Condor #41





GIN Gliders Inc.
231B-32, Baegok-daero,
Mokyeon-myeon, Cheoin-Gu,
Yongin-city, Gyeonggi-Do,
449-851 Korea



GIN

www.gingliders.com

Dream. Touch. Believe.