

***GTO*³**

Manuel d'utilisation

v1.0 - 04/2025



G I N

AVERTISSEMENT : lisez ce manuel d'utilisation avant le premier vol !

Comme tout sport extrême, le parapente comporte des risques imprévisibles qui peuvent entraîner des blessures ou la mort. En choisissant de voler, vous assumez l'entière responsabilité de ces risques.

Les instructions et consignes de sécurité contenues dans ce manuel doivent être respectées en toutes circonstances. Le non-respect de ces consignes peut entraîner l'annulation de la certification et/ou la déchéance d'assurance.

Parce qu'il est impossible de prévoir toutes les situations ou conditions qui peuvent survenir en parapente, ce manuel ne fait aucune présentation de l'utilisation sécuritaire de l'aile dans toutes les conditions. Ni Gin Gliders ni le vendeur du matériel GIN ne peuvent garantir ou être tenus responsables de votre sécurité ou de celle de quiconque.

Gin Gliders se réserve le droit de modifier le contenu de ce manuel à tout moment. Nous vous conseillons donc de visiter régulièrement notre site Internet :

www.gingliders.com

où vous trouverez des informations supplémentaires concernant votre parapente et toute modification apportée au manuel. La date et le numéro de version de ce manuel sont indiqués sur la première page.

Merci ...

... pour avoir choisi Gin Gliders. Ce manuel d'utilisation contient des informations importantes pour l'utilisation et l'entretien de votre parapente. Une connaissance approfondie de votre voile et de votre équipement vous aidera à voler en toute sécurité et à tirer le meilleur parti de vos vols.

Le manuel est conforme aux normes de navigabilité EN et fait partie de la certification. Il n'y a pas de procédures de vol et/ou de configurations spéciales autres que celles décrites dans ce manuel.

Votre parapente GIN a été conçue pour répondre à toutes les exigences réglementaires et de sécurité. Ces exigences comprennent également la nécessité de vous familiariser avec ce manuel d'utilisation et les informations et instructions concernant la sécurité, l'équipement et l'entretien avant la première mise en service. Ce mode d'emploi doit être entièrement lu et compris avant le premier vol.

Si vous avez d'autres questions concernant ce mode d'emploi, veuillez vous adresser en premier lieu à votre revendeur GIN ou directement à Gin Gliders.

Nous vous souhaitons des vols passionnants et un atterrissage en toute sécurité.
Votre équipe GIN

Sommaire

Gin Gliders	7
Site internet Gin Gliders	7
Gin Gliders et l'environnement	7
Respect de la nature et de l'environnement	7
Recyclage respectueux de l'environnement	8
Sécurité	9
Conseil sécurité	9
Rappel sécurité	9
Responsabilité, exclusion de garantie et limites d'utilisation	9
Responsabilité et exclusion de garantie	9
Limites d'utilisation	10
Avant le premier vol	10
Sellettes	10
Sellettes cocon	11
Parachute de secours	11
Plage de poids	11
Premier vol	12
Voler avec la GTO 3	13
Préparation au décollage	13
Avertissements et conseils	13
Contrôle du matériel	13
Contrôle pré-vol	13
Contrôle en 5 points	14
Décollage	14
Gonflage dos voile	14
Gonflage face voile	15
Conseils pour le décollage en parapente	15
Vol treuillé	15
Fixation du système de largage du câble remorqué	16
Noeuds et clés	16
Caractéristiques en vol	17
Vol standard	17
Vol accéléré	17
Virage	17
Pilotage actif	18
Pilotage aux B	18
Techniques de descentes rapides	19
Descente en 360°	19
G-chute	20
Descente aux B3	20
Grandes oreilles	20
Parachutales au B	21
Atterrissage	21

Situations dangereuses et vols extrêmes	23
Situations dangereuses	23
SIV	23
Contraintes sur les matériaux	23
Fermeture	24
Fermeture asymétrique	24
Cravates	24
Frontale	25
Types de décrochages	25
Décrochage	25
Décrochage total (décrochage dynamique)	26
Vrille	26
Autres conseils pour les situations dangereuses	27
Cascade	27
Piloter sans les freins	27
Voler sous la pluie	27
Publicité et adhésifs	27
Surcharge	28
Sable et air salin	28
Stockage, entretien, maintenance et réparations	29
Stockage de l'aile	29
Plier votre parapente	29
Sac de portage	30
Stockage et transport de l'aile	30
Entretien	31
Gonflage au sol	31
Tissu	31
Suspentes	32
Construction rigide	32
Nettoyage	33
Maintenance	33
Fiche d'identification	33
Inspections régulières	33
Suspentes	33
Inspection	34
Validité de l'inspection	34
Réparations	35
Ateliers Gin Gliders	35
Petites réparations	35
Qualité et service GIN	35

Caractéristiques de la voile, illustrations et données techniques	36
Catégories de voiles	36
Catégorie de voile	36
Certification EN/LTF	36
Description des caractéristiques de vol	36
Aptitude à la formation	36
Vol motorisé	36
Vol biplace	36
Acrobatie	36
Description des compétences requises des pilotes	37
Groupe cible et expérience de vol recommandée	37
Exigences de vol normales	37
Exigences relatives aux incidents et aux descentes rapides	37
Fabrication et livraison	37
Illustration générale	38
Données techniques	38
Élévateurs et accélérateur	39
Élévateurs	39
Schéma des élévateurs	39
Longueurs des élévateurs	40
Accélérateur	40
Suspenes et frein	41
Système de suspenes	41
Lignes de pliage	41
Réglage des suspenes de frein	41
Réglages d'usine	41
Réglages incorrects	42
Plan de suspentage	43
Matériaux	44
Annexes	45
Détails de la voile	45
Renseignements sur le pilote / titre de propriété	45
Aperçu des contrôles et réparations	46
Notes	46
Adresses	47
Distributeur exclusif France	48
Ateliers de révision/réparation agréés France	48

Gin Gliders

En créant Gin Gliders, le concepteur et pilote de compétition Gin Seok Song avait un rêve simple : fabriquer le meilleur équipement possible, que les pilotes du monde entier aimeraient voler, quelles que soient leurs ambitions.

Chez Gin Gliders, nous réunissons des consultants aérodynamiciens, des pilotes de coupe du monde, des ingénieurs et des instructeurs de parapente, tout cela dans un seul but : créer de meilleurs parapentes.

Nous sommes une entreprise de terrain qui place l'innovation et le développement continu au centre de tout ce que nous faisons.

Dans notre atelier de R&D spécialement conçu au siège social en Corée, nous sommes en mesure de concevoir, fabriquer, tester et modifier des prototypes en quelques heures seulement. Notre équipe internationale de R&D est présente en Corée et dans le monde entier. Ceci garantit que votre équipement ai été testé pour faire face aux conditions de vol les plus difficiles.

Nos propres sites de production en Asie de l'Est assurent la qualité du produit fini ainsi que le bien-être de notre personnel de production. Nos installations sont certifiées de façon indépendante selon la norme AS9100C (norme aérospatiale) et selon la norme ISO 9001:2008.

Nous croyons que le produit doit parler de lui-même. Ce n'est qu'en volant que le pilote peut comprendre l'aile et développer sa confiance en elle. De ce sentiment naissent la sécurité, le confort, la performance et le plaisir. Le sourire à l'atterrissage dit tout !

Site internet Gin Gliders

Gin Gliders a un site Web complet, qui fournit des informations supplémentaires sur la GTO 3, toute mise à jour du manuel et de nombreuses autres questions liées au parapente.

www.gingliders.com

Sur le site de Gin Gliders, vous trouverez une large gamme d'accessoires pour votre parapente et autres produits utiles.

Vous y trouverez également des liens vers d'autres services et sites Internet :

- Revendeurs Gin Gliders
- Facebook, Instagram, Twitter et YouTube

Ces sites Web et leur contenu sont mis à votre disposition. Le contenu des sites Web de Gin Gliders a été mis à votre disposition pour votre usage sur une base «tel quel» et «tel que disponible». Gin Gliders se réserve le droit de modifier les sites Web à tout moment ou d'en bloquer l'accès.

Gin Gliders et l'environnement

La protection de l'environnement, la sécurité et la qualité sont les trois valeurs fondamentales de Gin Gliders et elles ont des implications sur tout ce que nous faisons. Nous croyons également que nos clients partagent notre conscience environnementale.

Respect de la nature et de l'environnement

Vous pouvez facilement jouer un rôle dans la protection de l'environnement en pratiquant notre sport de manière à ce qu'il n'y ait aucun dommage occasionné à la nature et aux zones dans lesquelles

nous volons. Restez sur les sentiers balisés, emportez vos déchets avec vous, évitez de faire du bruit inutile et respectez l'équilibre biologique sensible de la nature. Il faut tenir compte de la nature, même sur le site de décollage !

Le parapente 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 compte l'ensemble du cycle de vie de ses parapentes, dont la dernière étape est le recyclage dans le respect de l'environnement. Les matériaux synthétiques utilisés dans un parapente doivent être éliminés de manière appropriée. Si vous n'êtes pas en mesure d'organiser une élimination appropriée, Gin Gliders se fera un plaisir de recycler le parapente pour vous. Envoyez votre voile avec une courte note à cet effet à l'adresse indiquée en annexe.

Sécurité

Conseil sécurité

Le parapente exige un haut niveau de responsabilité individuelle. La prudence et la conscience du risque sont des exigences de base pour la pratique en sécurité de ce sport, pour la raison même que l'apprentissage est très facile et que pratiquement tout le monde peut le faire. L'insouciance et la surestimation de ses propres capacités peuvent rapidement mener à des situations critiques. Une évaluation fiable des conditions de vol est particulièrement importante. Les parapentes ne sont pas conçus pour voler dans des conditions turbulentes. La plupart des accidents graves avec des parapentes sont causés par des pilotes qui se méprennent sur la météo.

Les parapentes sont soumis à des directives spécifiques pour les équipements de sports aériens dans chaque pays. Ils ne doivent en aucun cas être pilotés sans une certification valide propre à votre pays. Il est de votre responsabilité de connaître et d'observer les règlements de la région où vous volez. L'expérimentation indépendante est strictement interdite. Ce manuel ne remplace pas la nécessité de suivre une formation dans une école de parapente.

Le manuel doit être transmis à tout nouveau propriétaire si votre aile est vendue. Elle fait partie de la certification et appartient au parapente.

Respectez les autres consignes de sécurité spécifiques figurant dans les différentes sections de ce manuel.

Rappel sécurité

Des rappels sécurité sont émis lorsque des défauts mettant en danger la sécurité de l'utilisateur pourraient éventuellement affecter le même modèle ou la même série de production. Ces rappels contiennent des instructions sur la façon dont les voiles ou autres équipements concernées peuvent être inspectés pour déceler d'éventuels défauts et sur les mesures à prendre pour y remédier.

Gin Gliders publie sur son site Internet les rappels sécurité aux produits GIN. Le propriétaire du parapente est responsable de l'exécution des actions requises par le rappel sécurité.

Responsabilité, exclusion de garantie et limites d'utilisation

L'utilisation du parapente se fait sous la responsabilité du pilote !

Le fabricant ne peut être tenu responsable des dommages corporels ou matériels qui pourraient survenir en relation avec les parapentes Gin Gliders.

Les pilotes sont responsables de leur propre sécurité et doivent s'assurer du bon état général de l'aile avant chaque vol. Le pilote ne doit décoller que si le parapente est en état de navigabilité. En outre, les pilotes qui volent en dehors de leur pays doivent respecter les réglementations en vigueur dans chaque pays.

Responsabilité et exclusion de garantie

En termes de garantie et de conditions de garantie, le parapente ne peut pas être piloté dans l'une des situations suivantes :

- modification de quelque nature que ce soit (y compris la conception de l'aile ou des modifications des suspentes de frein au-delà des tolérances admissibles)

- réparations incorrectes de l'aile
- la période d'inspection a expiré ou l'inspection a été effectuée par le pilote lui-même ou par un atelier non agréé
- le pilote dispose d'un équipement incorrect ou inadéquat (parachute de secours, protection, casque, etc.)
- la voile est utilisée pour le treuillage avec un treuil qui n'a pas été inspecté ou par des pilotes et/ou opérateurs de treuil non brevetés
- le pilote n'a pas suffisamment d'expérience ou de formation

Limites d'utilisation

Le parapente ne doit être utilisé que dans les limites d'utilisation. Celles-ci sont dépassées si l'un ou plusieurs des points suivants sont observés :

- le poids total volant au décollage n'est pas dans la plage de poids autorisée
- la voile vole sous la pluie ou la bruine, les nuages, le brouillard et/ou la neige
- la voilure est mouillée
- il y a des conditions météorologiques turbulentes ou des vitesses de vent au décollage supérieures aux 2/3 de la vitesse maximale de vol de l'aile (varie selon la masse totale au décollage)
- température de l'air supérieur à 50°C et des températures extrêmement basses, qui peuvent conduire au givrage en combinaison avec l'humidité
- acrobatie
- des modifications ont été apportées à la voilure, aux suspentes ou aux élévateurs qui n'ont pas été approuvées

Avant le premier vol

Sellettes

La GTO 3 est certifiée pour une utilisation avec toutes les sellettes à système ABS. Dans la pratique, toutes les sellettes modernes sont conçues selon ce principe. D'autres types de sellettes de conception plus anciennes ne doivent pas être utilisées. Vérifiez avec le fabricant de la sellette ou votre instructeur de parapente si vous n'êtes pas certain que votre sellette soit une sellette à système ABS.

L'ajustement de la ventrale contrôle la distance entre les maillons des 2 élévateurs ce qui affecte aussi le comportement en 360° et modifie la maniabilité et la stabilité du parapente. Resserrer la ventrale augmente la stabilité mais aussi le risque de twist après une fermeture. Lorsque la ventrale est très serrée, l'aile a tendance à conserver une stabilité spirale. Desserrer une ventrale permettra au pilote d'accroître la réception d'information de sa voile mais diminue la stabilité.

Gin dessine, conçoit et règle la voile avec un ajustement d'environ 40-48 cm (selon la taille et le modèle). Les vols d'essai de certification EN/LTF utilise les réglages suivant :

Poids total en vol	< 80 kg	80 to 100 kg	> 100 kg
Largeur	40 ± 2 cm	44 ± 2 cm	48 ± 2 cm

Nous recommandons d'ajuster le réglage de la ventrale en fonction du tableau et, si nécessaire, de l'adapter facilement. En général, l'écart entre maillons ne doit pas être trop serré !

Pour le confort et la sécurité de vol, il est très important que vous voliez avec une sellette adaptée et correctement ajustée. En pratique, il s'avère que peu de pilotes ont une sellette adaptée à leur style de vol et à leur parapente. Si vous avez des questions ou des doutes concernant l'utilisation de votre sellette avec la GTO 3, veuillez contacter un revendeur GIN.



REMARQUE : ne serrez pas trop les sangles de jambes et d'épaules. Si c'est le cas, vous pourriez avoir de la difficulté à vous asseoir dans votre sellette après le décollage.

Sellettes cocon

Le vol actif en sellette cocon est différent en cocon qu'en sellette classique. Pour atteindre le même niveau d'efficacité et de sécurité en vol, vous devez apprendre les techniques appropriées et acquérir une bonne dose d'expérience.

En cas de problème lors d'un vol en cocon, le pilote doit immédiatement se relever en position assise et plier les jambes. En cas de fermeture, le mouvement de lacet du pilote en position semi allongée est augmenté, ce qui a pour conséquence pour un pilote peu expérimenté à ce style de sellette, de créer du sur-pilotage. Les manœuvres de vol extrêmes effectuées en position couchée augmentent le risque de vrille. De plus, les pilotes sous-estiment souvent la réduction de la course aux commandes lors d'une situation de vol extrême.

Il y a un risque accru de twist lors de l'utilisation d'un cocon en fermeture asymétrique importante. En cas de fermeture asymétrique et de basculement latéral du pilote sur l'axe du lacet, le twist autour de l'axe vertical qui en résulte avec une sellette mal positionnée entraîne une réduction de la course des commandes. Cela provoque rapidement un décrochage involontaire du côté ouvert.

Parachute de secours

Il est fortement conseillé de s'équiper d'un parachute de secours. Lorsque vous choisissez un parachute de secours, veillez à rester dans les limites de la plage de poids spécifiée, ni en dessous, ni au dessus. Le parachute de secours doit être monté conformément aux instructions du fabricant.

Plage de poids

Assurez-vous de piloter votre parapente dans la plage de poids certifiée indiquée dans la section «Spécifications techniques». Le poids comprend le poids total en vol au décollage : pilote, y compris ses vêtements, le parapente, la sellette et l'équipement complet.

Les réactions sont très différentes dans la partie haute ou basse de la fourchette de poids. Si vous volez à une charge alaire élevée, le parapente présente un comportement de vol dynamique avec des réactions rapides. Cela peut être un avantage dans des conditions de vent fort, mais il faut un peu plus de compétences de pilotage.

La dynamique est quelque peu réduite dans la partie médiane et inférieure de la fourchette de poids.



Note : vérifiez votre poids total en vol en vous tenant debout sur une balance avec tout votre équipement rangé dans votre sac de portage.

N'oubliez pas que le ballast peut également être utilisé pour ajuster la charge alaire en fonction des conditions.

Premier vol

Votre instructeur, votre revendeur ou un spécialiste doit tester et inspecter le parapente avant votre premier vol. Le vol d'essai doit être enregistré sur l'étiquette d'information du parapente.

N'effectuez vos premiers vols que par temps stable, dans un endroit familier ou sur une pente d'entraînement. Au début, vous devez être doux aux commandes, afin de vous habituer aux réactions du parapente sans stress.

Voler avec la GTO 3

Préparation au décollage

Suivez une routine régulière chaque fois que vous allez voler. C'est très important pour la sécurité. Nous recommandons la procédure suivante :

Avertissements et conseils

Avant de voler, vérifiez les points suivants :

- Êtes-vous en bonne condition physique et mentale ?
- Connaissez-vous et respectez-vous toutes les lois et réglementations en vigueur dans votre région ?
- Êtes-vous dans la fourchette de poids certifiée ?
- Disposez-vous de la couverture d'assurance nécessaire ?
- Connaissez-vous les informations détaillées sur le site, l'espace aérien et les conditions météorologiques prévues pour la journée ?
- Votre équipement et votre choix de site conviennent-ils à votre niveau d'expérience ?
- Avez-vous un casque, des gants, des chaussures et des vêtements appropriés ?
- Avez-vous une pièce d'identité sur vous en cas d'accident ? Ayez une radio et un téléphone portable si possible.
- Savez-vous parfaitement comment piloter votre nouvelle aile en toute sécurité ? Si ce n'est pas le cas, demandez à votre instructeur ou à votre revendeur de vous expliquer ce dont vous n'êtes pas sûr.

Contrôle du matériel

Vérifiez l'état de votre parapente et de votre équipement de vol avant chaque vol :

- Le tissu du parapente est-il exempt de déchirures ou d'autres dommages ?
- Les suspentes sont-elles exemptes de nœuds, d'emmêlements ou d'autres dommages ?
- Les suspentes de frein sont-elles reliées librement et solidement à la poignée ?
- La longueur de la suspente de frein est-elle correctement réglée ?
- Les maillons reliant les suspentes et les élévateurs sont-ils fermés et sécurisés ?
- L'aile est-elle sèche ?
- Les élévateurs et mousquetons sont-ils en bon état ?
- Votre sellette est-elle en bon état ?
- Votre poignée de secours est-elle bien fixée et votre aiguille est-elle bien en place ?

Contrôle pré-vol

Une vérification pré-vol minutieuse est requise pour tout type d'aéronef. Veillez à faire preuve du même niveau de soin à chaque fois que vous effectuez le contrôle.

- Une fois arrivé au décollage, il faut d'abord regarder les conditions : observer la vitesse et la direction du vent, l'espace aérien, les turbulences et les cycles thermiques.
- Vérifiez votre parapente, sellette, poignée de secours et aiguille, casque et autres équipements.
- Choisissez un point de départ large, aussi uniforme que possible et libre d'obstacles.

- Enfilez votre sellette et veillez à bien fermer les cuissardes ! Mettez votre casque.
- Placez votre aile en croissant et démêler les suspentes.
- Raccordez l'élévateur aux mousquetons de la sellette. Assurez-vous que les mousquetons sont fermés et que rien n'est emmêlé.
- Raccordez l'accélérateur de l'élévateur au harnais via les croc-fendus.
- Vérifiez une dernière fois qu'il n'y a pas de nœuds dans les suspentes, que rien n'est emmêlé et que les suspentes ne sont pas prises dans la végétation ou les rochers. Il faut être particulièrement attentif par vents faibles.



AVERTISSEMENT : s'il y a des plis évidents dans l'aile en raison d'un pliage serré ou d'un stockage de longue durée, effectuez quelques exercices de gonflage avant votre premier décollage et lissez un peu le bord de fuite. Ceci permet de s'assurer que le gonflage de l'aile sera correct lors du décollage. Ceci est particulièrement important en cas de basses températures.

Contrôle en 5 points

Le contrôle en 5 points doit être réalisé juste avant le décollage pour vérifier une nouvelle fois les points de sécurité les plus importants. Il doit toujours être effectué dans le même ordre afin que rien ne soit négligé. Les 5 points sont :

1. Tout votre matériel (vêtements, sellette, casque, accessoires...) est-il sécurisé et bien attaché ?
2. L'aile est-elle bien étalée en corolle et les entrées d'air bien ouvertes ?
3. Les suspentes bien démêlées, aucune d'elles est bloquées sous l'aile ?
4. La direction et la vitesse du vent assurent-ils un vol en toute sécurité ?
5. L'espace aérien et la zone de décollage sont-ils bien dégagés ?

Décollage

La clé d'un décollage réussi est de s'exercer à la manipulation au sol sur un terrain plat chaque fois que cela est possible. La GTO 3 possède de bonnes caractéristiques de décollage et de gonflage pour sa catégorie, et aucune technique de décollage particulière n'est requise.

Gonflage des voiles

La GTO 3 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. La GTO 3 se gonfle facilement - il n'est pas nécessaire de tirer ou de pousser les élévateurs de façon agressive. Lorsque le parapente passe au-dessus de votre tête, assurez-vous que la voile est correctement gonflée et qu'il n'y a pas de nœuds ou de clés dans les suspentes, avant de décider de décoller. Si vous voyez une perturbation, ne décollez pas. Annulez immédiatement le décollage en décrochant le parapente. Si la pente est raide, il suffit de tirer complètement sur un frein et de courir parallèlement à la pente.

Gonflage face voile

La GTO 3 convient au gonflage face voile par vent fort. Nous vous suggérons de gonfler partiellement votre voile ce qui permet de démêler le suspentage. Vérifiez que l'espace aérien est clair devant le décollage et tirez doucement les élévateurs A. Quand la voile arrive au dessus de votre tête, ralentissez-la en tirant sur les freins progressivement et en dosant votre action, tournez-vous et décollez. Si le vent est très fort, il est recommandé de faire quelques pas vers l'aile lors du gonflage.

Cette méthode de gonflage permet au pilote de contrôler plus facilement la montée de la voile et est donc recommandée par vent fort.

Conseils pour le décollage en parapente

- Si le parapente monte légèrement décentrée, faites de petites corrections en vous déplaçant vers ce côté.
- Par vent fort, soyez prêt à faire quelques pas vers la voile lorsqu'elle se gonfle et s'élève.
- Décollez la voile en tirant vers le haut en arc de cercle, pas vers vous.
- Pratiquez régulièrement le gonflage au sol pour améliorer votre technique au décollage !
- Le pilote doit s'employer à maintenir l'aile au sol par vent fort (vitesse du vent d'environ 6 m/s), sinon l'aile risque de s'élever involontairement au-dessus du pilote.



Remarque : lors du décollage face voile et de gonflage au sol, veillez à ce que les suspentes de frein ne frottent pas sur l'élévateur. Cela pourrait endommager l'élévateur ou les suspentes de frein.

Vol treuillé

Lors du remorquage, gonflez la voile en vue du départ. Au début du remorquage également, la forme en arc de cercle de la voile permet un remplissage et une montée constante de la voile. Cela réduit considérablement le besoin de corrections et permet donc un démarrage contrôlé et sûr.

Une fois que la voile a été tirée jusqu'à son point le plus haut, le pilote s'élève du sol par la tension du câble de treuil. En aucun cas, l'ordre de départ ne doit être donné avant que l'aile ne soit complètement sous contrôle.



AVERTISSEMENT : la cause la plus fréquente de décrochage au treuil est de lâcher les élévateurs A trop tôt pendant que l'aile monte au décollage. Le pilote doit s'assurer que la voilure est au-dessus de lui avant de donner l'ordre de «départ».

Tout changement de direction à l'aide des freins ne doit pas être effectué avant que l'aile ne soit déjà au-dessus du pilote, car trop de frein peut faire chuter le parapente ou être treuillé dans une position non-recommandée.

Les changements de direction importants doivent être évités pendant la phase de décollage et avant d'atteindre une altitude de sécurité. Après avoir quitté le sol, le pilote sera lentement treuillé avec un angle de montée faible jusqu'à l'altitude de sécurité de 50 m. Pendant cette phase, le pilote doit être prêt à courir et ne doit pas s'asseoir dans la sellette, afin de pouvoir se poser en toute sécurité en cas de défaillance du treuil ou du câble de remorquage. S'assurer que le parapente est piloté avec les freins en position haute afin que l'angle d'attaque ne soit pas augmenté davantage par l'usage des freins.

Lors d'un décollage au treuil, le parapente doit si possible être piloté uniquement par appui sellette. Un pilotage vit et énergique avec les freins peut être utilisé pour aider à corriger la direction, sans trop freiner le parapente et le faire décrocher.

Le treuillage nécessite une formation spéciale et des règles particulières doivent être respectées. Celles-ci sont :

- Le pilote doit avoir suivi la formation appropriée et être titulaire d'une licence.
- Le treuil et le largueur doivent être munis d'un certificat de conformité qui couvre le treuillage des parapentes.
- Le conducteur du treuil doit avoir suivi une formation comprenant le treuillage de parapente.
- La GTO 3 ne doit pas être treuillée avec une tension de câble de treuil supérieure à la tension autorisée.
- Le parapente ne doit en aucun cas être tracté par un véhicule à moteur ou un bateau à moteur si vous n'avez pas l'équipement de remorquage approprié et un opérateur de treuil approprié.

Fixation du système de largage du câble remorqué

Le point d'attache optimal pour le largage du câble de treuil doit être le plus près possible du centre de gravité du système. Sur un parapente, le point d'attache idéal est au niveau du point d'attache de la sellette ou directement sur les élévateurs. Il n'est pas essentiel d'utiliser un adaptateur de treuil approprié, mais il est recommandé car il offre au pilote une plus grande sécurité pendant la phase de treuillage.

Gin Gliders propose un largueur de treuil sûr, léger et facile à utiliser, le «largueur de treuil». Il se fixe au mousqueton principal et enclenche le système d'accélérateur pour améliorer la sécurité au décollage et les performances en montée. Il s'agit d'un élévateur de treuillage en deux parties pour une utilisation avec container secours frontal - avec un déverrouillage à trois anneaux. L'élévateur utilise une aiguille droite qui est préférée pour les gonflages face voile, car les chances d'un dégagement prématuré sont grandement réduites par rapport aux systèmes à aiguilles courbes.



AVERTISSEMENT : lors de l'utilisation de dispositifs de largage rigides, la distance entre le dispositif de largage et la manille doit être suffisamment longue (câble ou sangle) et le dispositif de largage doit être fixé avec un câble de retenue afin qu'il ne se retourne pas (en cas de défaillance du câble de remorquage).

Lors de la fixation du système de largage, veiller à ce que la distance entre les élévateurs ne soit pas réduite.

Si vous utilisez un système de parachute de secours frontal, il est important de vous assurer avant le premier treuillage qu'il peut être déployé sans aucune obstruction. Si ce n'est pas le cas, utilisez uniquement un système de largage à sangle.

Noeuds et clés

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 risquer une phase parachutale ou un départ en décrochage. Si la clé ou le nœud est trop serré pour

disparaître en pompant, dirigez-vous immédiatement vers l'atterrissage et posez -ous avec précaution.

Caractéristiques en vol

Vol standard

La «vitesse bras hauts» (les freins sont complètement relâchés) est la meilleure vitesse de vol dans de l'air calme. Les lignes de frein sont utilisées pour ajuster la vitesse en fonction de la situation de vol afin d'assurer une performance et une sécurité optimales.

La vitesse minimale avec la meilleure performance sur la GTO 3 est obtenue par un léger freinage. Dans une position de vol normal (les genoux sont parallèles au sol et le corps légèrement incliné), vos mains doivent tenir les freins à un niveau entre vos yeux et vos épaules. Utilisez cette vitesse pour le vol thermique et dynamique.

La vitesse de décrochage est approchée en amenant vos mains vers vos hanches. Notez le bruit du vent diminue et une augmentation significative de la pression des frein.



AVERTISSEMENT: Voler trop lentement proche de la vitesse de décrochage augmente le risque de décrochage asymétrique ou décrochage involontaire. Cette plage de vitesse doit donc être évitée et utilisée uniquement lors de l'atterrissage ou lors de l'étape finale de l'arrondie.

Vol accéléré

Une fois que vous vous êtes habitué à piloter la GTO 3, vous pouvez vous entraîner à utiliser l'accélérateur, ce qui permet une meilleure vitesse vent de face et une meilleure pénétration dans les vents forts. Lors de vos premiers vols, familiarisez-vous avec la plage de vitesse de votre parapente, les positions et pressions au frein correspondantes.

En vol accéléré, le parapente réagit beaucoup plus vite en cas de fermeture. De plus, la voile réagit plus radicalement lorsqu'une fermeture se produit en vol accéléré qu'en vol à vitesse standard.

Poussez l'accélérateur progressivement avec vos pieds. Évitez de voler accéléré près du sol ou du relief, et soyez prudent lorsque vous utilisez l'accélérateur en turbulence. Si vous rencontrez un décrochage lors de l'utilisation de l'accélérateur, relâchez complètement et immédiatement le barreau d'accélérateur avant de prendre toute autre action corrective.



AVERTISSEMENT : le freinage symétrique avec les freins avec les vol accéléré créer un profil instable et il y a un risque de décrochage dynamique ou d'autres manœuvres de vol extrêmes. Par conséquent, évitez de freiner lorsque vous utilisez l'accélérateur.

Virage

La GTO 3 est plus performant dans les virages lorsqu'il est piloté avec une vitesse et un appui sellette suffisants. Entrez en virage avec une bonne vitesse et un bon appui sellette, avant de tirer le frein.

Une fois installé dans le virage, réglez votre vitesse et votre rayon de virage avec appui et commande de freins. Trop de freinage augmente le taux de chute.

Faites vos premiers virages graduels et progressifs. N'oubliez pas non plus que votre sellette et son réglage ont une influence sur le comportement en virage de l'aile. La GTO 3 a une tendance au

négatif extrêmement faible, elle peut enrouler dans un espace restreint en tirant avec précaution sur la poignée de frein intérieure.

Si le frein à l'intérieur du virage est plus tiré, l'inclinaison augmente et le parapente effectue un virage rapide avec une inclinaison de plus en plus forte, qui finit par devenir une spirale engagée (plus d'informations à ce sujet sont disponibles dans la section «descente en 360°»).

Pilotage actif

Pratiquez le pilotage actif pour éliminer les fermetures dans toutes les conditions.

Maintenez la tension sur les freins à peu près égale sur chacun de vos bras. Cela vous permet de rester détendu et de sentir la pression interne de l'aile à travers les freins. Si vous sentez une perte de pression dans un ou les deux côtés de l'aile, reprenez rapidement la pression sur le(s) frein(s) approprié(s). Relâchez rapidement le frein dès que la pression normale est rétablie.

Si vous manquez le timing et décrochez, assurez-vous d'abord de lever les mains et de relâcher les freins avant d'envisager toute autre mesure corrective.

La GTO 3 a une excellente stabilité en tangage. Néanmoins, en turbulence ou pendant les manœuvres, l'aile peut se mettre en tangage. Si le parapente shoote devant vous, freinez pour le ralentir. Si l'aile passe derrière vous, relâchez les freins pour lui permettre d'accélérer. L'objectif est de réduire l'effet de balancier en ajustant la vitesse de votre parapente de façon à ce que le parapente et le pilote se déplacent à la même vitesse.

Les mêmes principes généraux s'appliquent également en vol accéléré.

Résumé : «pilotage actif»

- Le pilote est assis droit dans sa sellette, sa vue va dans la direction du vol.
- Il réagit constamment à l'augmentation et à la diminution de la pression au frein dans le but de maintenir une pression constante sur les poignées de frein.
- Plus le parapente shoote devant vous, plus la puissance de freinage requise est importante, mais pour une durée plus courte.
- Lorsque la pression de freinage diminue, freiner fermement ; lorsque la pression de freinage augmente, relâcher les freins.



AVERTISSEMENT : ne relâchez jamais les freins lorsque le parapente est derrière vous mais accélère vers l'avant.

Pilotage aux B

Avec l'accélérateur, les élévateurs B peuvent être tirés vers l'arrière vers le pilote pour gérer directement l'angle d'attaque de l'aile. Tirer vers l'arrière remonte le nez du profile, ce qui augmente l'angle d'attaque et réduit la compression des suspentes dans la voilure sur l'axe de la corde. Cela rend l'aile plus résistante aux fermetures. Le mouvement de contrôle est subtil et fluide - seuls de petits mouvements sont nécessaires. Il est important de sentir l'amplitude de mouvement nécessaires sur les élévateurs B pour ramener le plus rapidement le parapente à sa vitesse normale.

L'action sur les élévateurs B peut être utilisée pour piloter l'aile de façon fluide à travers la turbulence en contrôlant le tangage. L'objectif est de contrôler le tangage de façon à ce que l'aile reste au-dessus de vous. La commande aux B peut également être utilisée pour le pilotage. Il est conseillé de s'entraîner en transition en appliquant une légère tension sur les élévateurs B (en les tirant vers l'arrière d'environ 5 cm) pour que vous puissiez vous familiariser avec les réactions de l'aile.

Ces réactions vous avertissent quand la turbulence arrive, mais vous permettent aussi de sentir le côté portant de l'aile - quand la tension sur les élévateurs B augmente d'un côté, tirez en arrière de ce côté pour tourner légèrement dans cette direction.

Suivre les courants porteurs en utilisant les élévateurs B, peut faire une énorme différence sur les performances de vol et donne au pilote de la GTO 3 un sentiment très satisfaisant d'être connecté aux mouvements de l'air. Un pilote en parfaite harmonie avec la GTO 3 peut utiliser les B pour suivre les courants porteurs qui mènent aux noyaux des thermiques.



AVERTISSEMENT : le pilotage aux B ne doit pas être utilisée en cas de forte turbulence.

Dans ce cas, relâchez l'accélérateur et pilotez activement la voile avec les freins.

Utilisez de petites sollicitations pour réduire le risque.

Techniques de descentes rapides

De nombreuses situations de vol nécessitent une descente très rapide pour éviter une situation dangereuse, par exemple le courant ascendant fort d'un cumulus, un front froid qui approche ou un front orageux.

Les méthodes de descente rapide doivent toutes être pratiquées d'abord dans des conditions calmes et à une altitude suffisante pour que le pilote puisse les utiliser efficacement lors de conditions extrêmes. Les techniques de descente rapide sont divisées en manœuvres différentes qui augmentent le taux de chute d'une manière sûre et contrôlable.

Les grandes oreilles et les descentes en 360° sont généralement les méthodes de descente les plus courantes. Les grandes oreilles peuvent atteindre une vitesse de descente modérée avec l'avantage de conserver un minimum de finesse et de manœuvrabilité.

Les descentes en 360° atteignent des taux de chute plus élevés, mais la force centrifuge peut être importante et la manœuvre est plus exigeante sur le plan technique. La descente aux B3 permet d'atteindre - comme les grandes oreilles - un taux de chute modéré avec l'avantage du plané et de la manœuvrabilité. Essayez toujours d'éviter d'utiliser ces techniques de descente. Vérifiez bien les conditions avant le décollage et surveillez attentivement l'évolution de la journée.

Toutes ces options fatigueront également votre voile et doivent être évitées si vous voulez la préserver. Nous vous recommandons de pratiquer les techniques de descente rapide sous la supervision d'un professionnel lors d'un stage de formation à la sécurité.

Descente en 360°

La descente en 360° est la méthode la plus efficace mais aussi la plus exigeante pour effectuer une descente rapide, et peut permettre d'atteindre des vitesses de descente allant jusqu'à 20 m/s. Elle convient aux endroits dégagés avec peu de vent.

La GTO 3 satisfait aux exigences EN de la descente en 360° et n'a pas tendance à rester dans une spirale engagée dans des conditions normales. Les vols d'essai de certification sont effectués avec une distance de maillons à maillons définie (voir chapitre «Sellette»). Des écarts par rapport à ce réglage, des sellettes non homologuées ou des spirales trop engagées peuvent modifier considérablement la manœuvre ; une action du pilote peut s'avérer nécessaire. Dans ce cas, sortez de la spirale en basculant le poids vers l'extérieur et en appliquant progressivement du frein extérieur.

Avant d'entrer dans un 360°, assurez-vous d'avoir une hauteur suffisante pour revenir en vol normal. Pour entrer dans un 360°, basculez côté intérieur et tirez progressivement le frein intérieur jusqu'à ce

que l'aile entre dans la spirale. Au fur et à mesure que le parapente accélère dans la spirale, centrez votre poids et contrôlez votre taux de chute à l'aide de l'appui sellette et du frein extérieur.

Pour sortir de la spirale, vérifiez que votre poids est centré (ou légèrement vers l'extérieur) et relâchez progressivement le frein intérieur. Lorsque votre aile commence à sortir de la spirale, vous pouvez aussi choisir de réduire le moment du pendule en tirant brièvement le frein intérieur.



AVERTISSEMENT : en 360°, des vitesses de virage très élevées peuvent être atteintes avec une augmentation de l'accélération due à la gravité (jusqu'à plus de 6G), soyez donc prudent lorsque vous essayez cette manœuvre. Prenez note de ce qui suit :

- Les forces centrifuge élevées ressenties dans les 360° engagés ou prolongées peuvent entraîner une désorientation ou même une perte de conscience.
- Gardez toujours une garde au sol de 150 à 200 m. La manœuvre doit être interrompue à cette hauteur au-dessus du sol.
- N'essayez pas d'engager des 360° avec les grandes oreilles. Cela exerce des tensions excessives sur le parapente et peut entraîner une défaillance structurelle.
- De fréquent 360° engagés peuvent provoquer un vieillissement prématuré de votre aile.
- Les 360° avec des taux de chute supérieurs à 10 m/s ne sont pas recommandés.

Vous devez immédiatement déployer votre parachute de secours si vous perdez le contrôle de votre voile et du taux de chute, et si vous vous retrouvez dans une spirale engagée. Les forces centrifuges élevées dans la spirale peuvent rapidement conduire à une perte de conscience qui empêche le déploiement ultérieur de votre parachute de secours.

G-chute

Le dispositif de sécurité "G-chute" est un petit parachute de traînée de type "Anti-G" qui réduit les forces centrifuge qui peuvent se produire pendant la descente en piqué en spirale. Cela permet au pilote d'atteindre un taux de descente plus élevé avec moins de virages et permet des descentes en spirale plus sûres en réduisant les forces centrifuge dans un plongeon en spirale.

Le G-chute est simple et facile à utiliser et est généralement relié à un mousqueton sur le harnais. Il est déployé avant la spirale et le pilote le récupère une fois la manœuvre terminée et le range dans la sellette.

La sellette Genie Race, spécialement développé pour le cross-country et les vols de compétition, possède une poche supplémentaire et une sangle de connexion pour l'utilisation du G-chute.

Descente aux B3

Pour augmenter votre taux de chute, appliquez d'abord une petite accélération (environ 25 %), puis tirez les suspentes B3 (extérieures) simultanément, fermement et progressivement. Pour sortir de la manœuvre, relâchez les bouts simultanément et progressivement, puis relâchez l'accélérateur.

Grandes oreilles

Les grandes oreilles sont la méthode la plus simple pour une descente rapide et ont un taux de chute de 3-5 m/s. L'avantage des grandes oreilles est que le parapente continue à voler droit, ce qui signifie qu'une zone dangereuse peut être évitée. Il est même possible d'atterrir avec les grandes oreilles, par exemple pour un poser au sommet pour compenser l'ascendance.

La charge de l'aile augmente avec la réduction de la surface de l'aile, la voile devient plus stable contre les fermetures en turbulence. Néanmoins, la résistance à l'air augmente également, et elle vole plus lentement et plus près de la limite de décrochage. Pour contrer ce phénomène et augmenter l'efficacité de la descente, l'accélérateur est généralement utilisé en combinaison avec les grandes oreilles.

Commencez la manœuvre des «grandes oreilles» en tirant les deux suspentes A extérieures vers le bas. Ceci devrait permettre de rabattre une partie suffisamment importante de l'extrémité de l'aile pour que le pilote n'ait pas à contrecarrer la tendance à la réouverture. Si la surface repliée est trop petite (oreilles qui battent, forces de maintien élevées), ouvrez à nouveau les oreilles, puis tirez vers le bas et maintenez les suspentes A un peu plus fermement.

Les suspentes de frein sont relâchées et le pilote utilise l'appui sellette pour diriger le parapente. Vous pouvez maintenant descendre en toute sécurité sur la partie centrale stable de l'aile. Les freins ne doivent pas être raccourcis pendant la manœuvre, en enroulant par exemple la suspente de frein. N'utilisez pas les freins à moins que vous ayez l'intention de faire des grandes oreilles. Avec les grandes oreilles, vous pouvez augmenter votre taux de chute et votre vitesse horizontale en poussant l'accélérateur. Appliquez toujours l'accélérateur après être entré dans les grandes oreilles, jamais avant.

Pour sortir des grandes oreilles, relâchez les deux suspentes A en même temps. Appliquez les freins progressivement un côté à la fois pour aider à regonfler. Attention à ne pas freiner trop profondément des deux côtés en même temps car cela pourrait provoquer un décrochage.



AVERTISSEMENT : la technique des grandes oreilles entraîne une charge plus élevée pour les suspentes qui sont encore porteuses. Par conséquent, n'effectuez pas de manœuvres extrêmes avec de grandes oreilles.

Cette manœuvre doit être évitée à basse température. Les pilotes doivent être conscients que cela augmente la tendance au décrochage.

De plus, les suspentes fines en aramide peuvent endommager le tissu lorsque les oreilles bougent fréquemment.

Parachutales au B

Cette manœuvre n'est pas possible avec la Leopard. Pour une descente rapide, utilisez une spirale engagée ou une descentes aux B3 comme décrit ci-dessus.

Atterrissage

Atterrissez sur un grand terrain libre d'obstacles. Volez à la vitesse de trim pour votre approche finale droite face au vent. À environ un mètre au-dessus du sol, tirez les deux freins à un bon rythme sur la moitié de la distance de contrôle (30 à 40 centimètres), ce qui permet à l'aile de passer dans un plané court, presque parallèle au sol (trajectoire de vol en palier). Immédiatement avant de toucher le sol, les deux freins sont alors complètement tirés.

Plus les vents contraires sont faibles, plus le freinage final pour l'atterrissage doit être énergique et profond. En cas de vents contraires plus forts, le freinage final ne doit pas être trop brutal. En cas de vent très fort, les freins ne sont pas complètement tirés vers le bas pour éviter que la voile ne monte rapidement vers le haut et vers l'arrière. Au lieu de cela, tournez-vous face à votre aile dès que vos pieds touchent le sol sans tirer sur les freins.

Décrochez la voile aussi rapidement que possible avec les élévateurs arrière. Soyez prêt à courir vers votre aile.

N'effectuez jamais de spirales ou de virages serrés près du sol. Cela pourrait provoquer un pendule dangereux pour le pilote.

Avant d'atterrir, vous devez sortir de la planchette de la sellette et prendre une position verticale.

N'atterrissez jamais sans vous lever au préalable ; les atterrissages sur le derrière sont dangereux et peuvent entraîner des blessures même si vous utilisez une bonne protection dorsale.



NOTE : la GTO 3 a une bonne vitesse de base, une bonne glisse et une excellente rétention d'énergie. Accordez-vous suffisamment d'espace et réduisez graduellement la vitesse avant de flarer.



AVERTISSEMENT : bien que la GTO 3 soit remarquablement maniable même dans la moitié inférieure de la plage de frein, ne soyez pas tenté d'effectuer une approche excessivement lente. De fortes rafales et/ou une forte rafale de vent peuvent faire perdre soudainement de l'altitude, ou même la faire décrocher.

Ne jamais laisser le bord d'attaque s'écraser au sol, vous risqueriez d'endommager les coutures et/ou la structure interne.

Les séances de gonflage au sol (surtout sur des surfaces rugueuses) accélère le processus de vieillissement de votre aile.

Situations dangereuses et vols extrêmes

Situations dangereuses

Une erreur du pilote, des conditions de vent extrêmes ou des turbulences qui passent inaperçues aux yeux du pilote, peuvent mettre l'aile dans une position de vol inhabituelle, exigeant une réaction et des compétences particulières de la part du pilote. La meilleure façon d'apprendre à réagir calmement et correctement dans une situation grave est de suivre une formation en sécurité, où vous apprendrez à gérer des situations extrêmes sous la direction d'un professionnel.

L'entraînement au sol est une autre méthode sûre et efficace pour vous familiariser avec les réactions de votre aile. Le décollage peut être pratiqué, de même que les petites manœuvres de vol, comme le décrochage, la fermeture asymétrique, le décrochage avant, etc.

Tout pilote qui vole dans des conditions turbulentes ou qui commet une erreur de pilotage risque de se retrouver dans une situation extrême. Toutes les figures et attitudes de vol extrêmes décrites ici sont dangereuses si elles sont effectuées avec des connaissances insuffisantes, sans l'altitude de sécurité appropriée ou sans formation.

Respectez toujours les limites recommandées. Évitez les acrobaties aériennes et les tensions extrêmes telles que les 360° et les grandes oreilles.

Dans des conditions turbulentes, gardez toujours une distance suffisante par rapport aux parois rocheuses et autres obstacles. Il faut du temps et une altitude suffisante pour sortir de situations hors du domaine de vol.



AVERTISSEMENT : déployez votre parachute de secours si les manœuvres correctives décrites dans les sections suivantes ne vous permettent pas de contrôler votre aile ou si l'altitude est insuffisante.

SIV

La GTO 3 est optimisée pour le cross et le parapente de compétition et est destinée uniquement aux pilotes expérimentés qui peuvent démontrer une expérience et des compétences supérieures à la moyenne en matière de formation à la sécurité. La GTO 3 n'est en aucun cas adapté à la première expérience d'un pilote en matière de formation à la sécurité.

Des suspentes de pliage spéciales ont été utilisées pour la certification de la GTO 3 (voir la section "suspentes de pliage"). Sans ces suspentes de pliage, les suspentes asymétriques et les décrochages avant sont différents des suspentes directrices EN.

Contraintes sur les matériaux

Lors d'une formation à la sécurité, évitez de soumettre les matériaux de votre parapente à des contraintes excessives. Il peut se produire des situations de vol non contrôlées qui se situent en dehors des limites du constructeur de parapente. Cela peut entraîner un vieillissement prématuré, voire une défaillance structurelle.

L'étirement des suspentes et/ou des matériaux du parachute lors de simulation d'incidents de vol peut entraîner une détérioration générale des caractéristiques de vol.

Les dommages résultant d'une formation à la sécurité ne sont pas couverts par la garantie.



AVERTISSEMENT : veillez à effectuer correctement les fermetures simulées. En particulier, les fermetures asymétriques à pleine vitesse effectuées incorrectement peuvent entraîner une réaction à la fermeture imprévisible et une réouverture violente. Ce comportement peut nécessiter des compétences considérables de la part du pilote pour gérer la situation en toute sécurité.

Fermeture

Fermeture asymétrique

Les fermetures asymétriques sont causées par le centre de poussée qui se déplace vers le bord de fuite de l'aile. Un angle d'attaque négatif fait qu'une partie de la voilure s'affaisse et se replie sous l'aile, et l'aile peut plonger vers le bas, entrer en rotation.

Utiliser un pilotage actif pour éliminer les fermetures dans des conditions de vol normales.

Néanmoins, si vous subissez une fermeture, stabilisez votre poids dans votre sellette et ne vous laissez pas tomber sur le côté fermé. Contrôlez votre cap avec un appui sellette et un petit peu de frein extérieur. La réouverture devrait se faire spontanément.

Si la réouverture ne se produit pas spontanément, freiner du côté fermé en douceur et pomper progressivement. Veillez à ne pas appliquer trop de frein trop lentement, car cela pourrait entraîner un décrochage. Rappelez-vous qu'une aile partiellement fermée a une surface réduite et donc une vitesse de décrochage plus élevée.

Si vous subissez une fermeture en vol accéléré, relâchez immédiatement l'accélérateur. Appliquer ensuite la procédure normale pour les fermetures asymétriques non accélérées.



AVERTISSEMENT : après une grosse fermeture, une réaction instinctive à la bascule du corps est d'essayer de se tenir à quelque chose. Le pilote peut alors tirer les freins par inadvertance, ce qui empêche la réouverture correcte de l'aile. Toujours s'assurer d'avoir relâché complètement les freins (y compris les tours de main) après chaque incident. Laissez voler la voile.

Cravates

Une cravate se produit lorsqu'un bout d'aile se coince entre les suspentes, suite à une mauvaise préparation au décollage par exemple. Sur la GTO 3, il est peu probable qu'une cravate se produise. Si vous avez une cravate, contrôlez d'abord votre direction. Pour ce faire, utilisez l'appui sellette et suffisamment de contre au frein pour arrêter le virage, mais pas trop pour risquer de décrocher le côté opposé.

Une cravate peut généralement être réouverte en tirant brièvement et rapidement sur la suspente de frein du côté cravaté.



AVERTISSEMENT : un contre-pilotage trop fort du côté gonflé de l'aile peut entraîner un décrochage et d'autres incidents de vol non contrôlés (cascade d'événements).

Soyez toujours attentifs aux autres aéronefs et au relief lorsque vous faites face à un problème sur votre aile. N'hésitez pas à lancer votre parachute de secours si la rotation dans une cravate augmente de façon incontrôlable, surtout si vous êtes à basse altitude.

Frontale

Un angle d'attaque négatif peut également provoquer la fermeture partielle ou totale du bord d'attaque de l'aile.

Les fermetures symétriques (frontales) se rouvrent normalement sans intervention du pilote. Après une abattée, le parapente reprendra de la vitesse. Aidez ce processus si nécessaire en tirant symétriquement les freins. Veillez à ne pas freiner trop longtemps car cela pourrait faire décrocher l'aile.

Dans le cas de frontale extrême sur toute la longueur de l'aile, l'extrémité de l'aile peut avancer ce qui donne à la voile une forme en U. Encore une fois, la récupération se fait par un léger freinage symétrique des deux côtés. Veillez à ce que les deux extrémités de l'aile reprennent leur vol normal de façon uniforme.



AVERTISSEMENT : si vous obtenez une fermeture en vol accéléré, relâchez immédiatement l'accélérateur. Appliquer ensuite la procédure normale pour les fermetures asymétriques non accélérées.

Types de décrochages

Quand un parapente vole, une couche limite laminaire et turbulente se crée. Des configurations de vol extrêmement dangereuses peuvent se produire si la couche limite laminaire est interrompue, la quasi-totalité de l'écoulement d'air le long de l'extrados étant interrompu. Cela se produit en particulier lorsque l'angle d'attaque est trop grand.



AVERTISSEMENT : le décrochage et la vrille sont des manœuvres qui peuvent être fatales si la sortie n'est pas correcte. Ces manœuvres doivent donc être évitées. Cependant, il est important d'apprendre à reconnaître les indices quand un parapente est sur le point de décrocher afin que vous puissiez prendre des mesures immédiates pour l'éviter.

Il y a trois types de décrochage différents en parapente.

Décrochage

Les parapentes peuvent décrocher pour diverses raisons : suspentes de frein trop courtes (pas de garde), matériaux de l'aile usagés ou endommagés, ce qui augmente le niveau de perméabilité, modifie la longueur initiale des suspentes et modifie les caractéristiques du profil en raison de l'humidité (par exemple, vol sous la pluie). Les parapentes ont une tendance particulière au décrochage si la charge de l'aile est trop faible. Un profil mal calé, dû à de mauvaise longueur de suspentes usagées, peut aussi avoir une plus grande tendance au décrochage.

En cas de décrochage, le flux d'air frontal diminue et l'aile se met dans une configuration de vol stable sans avancer. Le parapente s'enfonce presque verticalement à 4-5m/s et il y a nettement moins de vent relatif en vol.

La GTO 3 n'a pas tendance à entrer en phase de décrochage. Si cela devait néanmoins se produire, assurez-vous que vos freins sont complètement relâchés, le parapente rouvrira alors normalement tout seul et immédiatement. Si l'aile ne rouvre toujours pas, mettez vos mains sur les élévateurs A et poussez vers l'avant.

Si vous avez un accélérateur, vous pouvez aussi l'utiliser pour accélérer, afin que le parapente se mette en position de vol normal suite à la phase de décrochage. Après l'atterrissage, la voile et la longueur des suspentes doivent être vérifiés.

Vous pouvez reconnaître un décrochage en voyant le parapente se ramollir et le bruit de l'air autour de vos oreilles diminuer. Le parapente peut également se rétrécir dans le sens de l'envergure. Voler en forte turbulence ou sortir d'une fermeture avec trop de freins peut provoquer cette situation. Un parapente humide a aussi une plus grande tendance au décrochage ; évitez de voler sous la pluie. Si vous passez sous la pluie, ne faites jamais de grandes oreilles ! Accélérer jusqu'à ce que vous soyez sûr que l'aile est sèche.



AVERTISSEMENT : ne jamais tirer sur les freins et ne conserver aucun tour de frein, en cas de décrochage.

Décrochage total (décrochage dynamique)

Le décrochage complet se produit lorsque l'aile se dégonfle partiellement et perd sa forme voûtée. Il se déclenche lorsque l'angle d'attaque maximal possible est dépassé. La cause la plus fréquente est le fait de descendre au-dessous de la vitesse minimale ou de voler près de la vitesse minimale combinée aux effets de la turbulence.

En décrochage complet, le parapente ne vole plus, recule et se dégonfle. Si les freins sont maintenus enfoncés, la voilure revient au-dessus du pilote. Le résultat est une descente presque verticale avec un taux de chute d'environ 8 m/s.

Ne faites pas de tours de freins pendant un décrochage complet. Gardez vos mains près du corps et sous le plateau d'assise de la sellette pendant le décrochage. Si la voile est en décrochage complet stable, elle se déplacera vers l'avant et vers l'arrière. Pour sortir du décrochage complet, relâchez lentement les freins, en vous assurant que cela se fait symétriquement. Ensuite les freins sont complètement relâchés lorsque le parapente est regonflé et devant le pilote. Ceci évite que la voile ne shoote trop vers l'avant.

Pendant ce temps, la voile accélère dynamiquement vers l'avant et prend de la vitesse. Ne freinez pas trop tôt (sinon elle risque de décrocher à nouveau), et veillez à éviter une frontale en temporisant par une action légère sur les freins.



AVERTISSEMENT : si la voile est partie en arrière pendant le décrochage complet, les freins doivent être tendus, sinon la voile risque de shooter fort et, dans un cas extrême, de se retrouver sous le pilote. Maintenez les freins enfoncés jusqu'à ce que la voile soit à nouveau au-dessus de vous.

Vrille

La vrille est une manœuvre de vol stable, dans laquelle un côté de la voilure décroche, tandis que l'autre côté continue à voler vers l'avant. Le parapente tourne autour du côté décroché de l'aile.

En vol thermique normal, vous n'êtes pas très loin des limites d'une vrille. Si une vrille se produit, relâchez simplement les freins et attendez que le parapente reparte en avant, contrôlez avec les freins si il abat trop loin. Ne relâchez jamais la vrille si le parapente est loin derrière vous, essayez toujours de la relâcher lorsque le parapente est au-dessus ou devant vous !

Selon la dynamique du mouvement de rotation, la voilure peut plonger vers l'avant d'un côté et fermer asymétriquement. Dans le cas d'une vrille plus longue, le pilote ne peut relâcher les freins qu'au moment où l'aile est dans son mouvement de rotation au-dessus ou devant le pilote.

Si la rotation ne s'arrête pas, vérifiez si vous avez relâché complètement les freins, y compris les tours de frein !

Autres conseils pour les situations dangereuses

Cascade

De nombreux déploiements de parachute de secours sont le résultat d'une cascade d'incidents dus au sur-pilotage de la part du pilote. Veuillez noter que le sur-pilotage est souvent pire que l'absence totale d'action.

Piloter sans les freins

Si, pour une raison quelconque, les suspentes de frein ne fonctionnent pas, par exemple si le nœud de la poignée de frein s'est défait ou si une suspente de frein est défectueuse, la GTO 3 peut également être dirigé et posé à l'aide des élévateurs arrière.

Dans ce cas, le décrochage est plus rapide et le pilote doit compenser le changement de comportement en vol en tirant avec précaution sur les élévateurs.

Voler sous la pluie

Nous vous conseillons fortement de ne pas voler sous la pluie avec n'importe quel parapente, y compris la GTO 3, car si vous volez sous la pluie, sachez que vous risquez davantage d'entrer en phase de décrochage. Il est important d'utiliser l'accélérateur après avoir traversé la pluie jusqu'à ce que vous soyez sûr que le parapente vole normalement, et qu'il soit de préférence sec, de sorte qu'il n'y ait plus de risque de décrochage.

Voler par temps extrêmement humide ou sous la pluie est en dehors des limites d'utilisation de l'aile. Si vous ne pouvez pas éviter de voler sous la pluie, veuillez observer ce qui suit :

- il est conseillé de voler accéléré pendant et après la pluie (min. 30% ou plus)
- ne pas utiliser les freins ou aussi peu que possible
- éviter les virages serrés, surtout en approche finale. Si les conditions le permettent, vous devriez également voler légèrement accéléré dans cette phase
- évitez les grands angles d'attaque et le décrochage prématuré possible près du sol (ne relâchez l'accélérateur que lentement)

Publicité et adhésifs

Toujours s'assurer avant de coller de la publicité sur le parapente que l'adhésif prévu ne modifiera pas le comportement en vol de l'aile. En cas de doute, nous vous recommandons de ne pas fixer l'adhésif. La fixation d'adhésifs de grande taille, lourds ou faits d'un matériau inadapté peut entraîner la révocation de la certification.

Surcharge

La structure de l'aile est soumise à de fortes contraintes, en particulier lors de manœuvres de vol extrêmes, de descentes rapides (descente en 360°) ou de figures de voltige. Elles accélèrent considérablement le processus de vieillissement de la structure et doivent donc être évités.

La GTO 3 doit être inspectée plus tôt que d'habitude si elle a été soumise à des contraintes plus importantes que la normale.

Sable et air salin

Dans de nombreux cas, le sable et l'air salin font vieillir les suspentes et le tissu beaucoup plus rapidement. Si vous volez souvent près de la mer, l'aile doit être inspectée plus souvent que d'habitude.

Stockage, entretien, maintenance et réparations

Stockage de l'aile

Plier votre parapente

La GTO 3 peut être pliée avec toutes les méthodes habituelles. Pour assurer une longue durée de vie aux renforts des profils, il est très important de bien plier le parapente. Il est donc recommandé de plier la GTO 3 comme indiqué dans les illustrations suivantes.

Les renforts de bord d'attaque (système Mylar et Rigifoil) sont placés l'un sur l'autre 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 augmente la durée de vie, les performances et le comportement au décollage de l'aile.

Si les renforts ont été pliés ou déformés, ils se tordent plus facilement pendant le vol, modifiant ainsi le flux d'air ce qui peut entraîner une perte de performance et des changements dans le comportement en vol. Les renforts de bord d'attaque remplissent également une fonction importante au décollage. Par conséquent, moins ils ont été pliés, mieux l'aile se gonflera et décollera facilement.

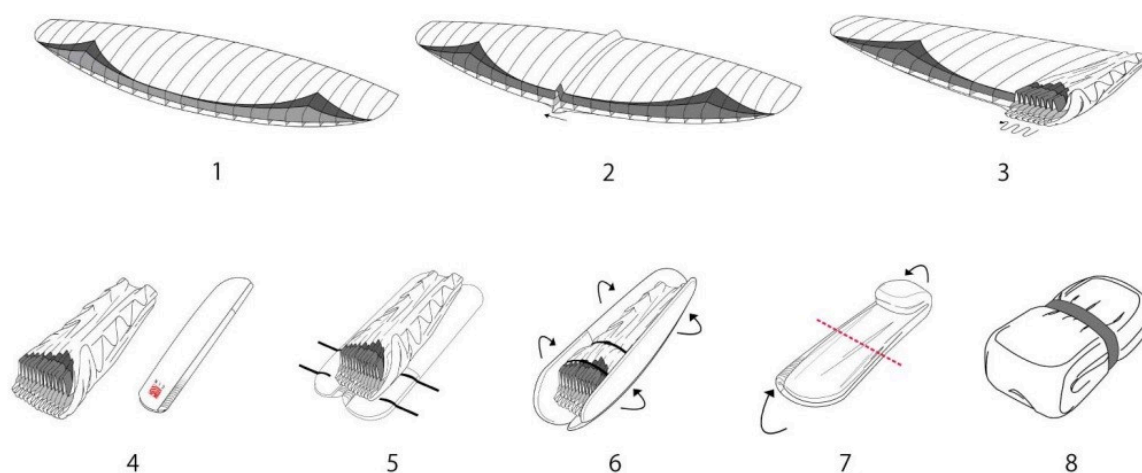


Illustration : plier la GTO 3

1. Etalez complètement le parapente sur une surface lisse. Ne traînez pas le parapente sur des surfaces rugueuses telles que du gravier ou de l'asphalte. Cela pourrait endommager les coutures et le revêtement de surface.
2. Commencez par le centre pour empiler les profils de chaque côté de l'aile les uns contre les autres.
3. Procédez ainsi jusqu'au bout de l'aile. Toutes les nervures d'un côté sont placées les unes sur les autres, de sorte que les bords d'attaque ne soient pas pliés.
4. Continuez ensuite comme dans la deuxième étape, en plaçant les bords d'attaque de l'autre côté les uns sur les autres jusqu'à ce que vous atteigniez l'extrémité de l'aile. Placez le sac concertina sous le parapente ainsi plié, de sorte que les tous les renforts soient rangés la longueur du sac concertina.

5. Le parapente est maintenant replié sur toute sa longueur, et les bords d'attaque sont superposés sans avoir été pliés. Fixez les sangles près des bords d'attaque, de façon à ce qu'elles ne glissent pas, et les sangles au milieu et à l'extrémité de l'aile.
6. Remontez la fermeture éclair en vous assurant qu'aucune des suspente ni du tissu n'est coincé dans la fermeture éclair.
7. Repliez le parapente sur toute sa longueur, le premier pli étant situé sous les renforts du bord d'attaque. Faites particulièrement attention à ne pas plier les renforts rigides !
8. Repliez le parapente. Placez ensuite la sangle de compression autour du parapente et fixez-la en tirant doucement. Assurez-vous que le parapente n'est plié que de façon lâche et qu'il n'est pas plié ou comprimé de façon excessive.

Sac de portage

Gin Gliders offre une grande variété de sacs de portage. Vous pouvez choisir entre des versions légères à dominante marche vol ou des versions classiques réputées pour être indestructible. Ces sacs sont disponibles dans différentes taille afin de coller au mieux à votre équipement. Pour plus de détails veuillez vous rendre sur notre site internet www.gingliders.com

Le choix du type et de la taille du sac à dos dépendent du modèle et de la taille du parapente. Il y a donc différentes façons de plier le parapente, en fonction des préférences personnelles, de la sellette et de l'équipement. La méthode suivante est recommandée afin de minimiser la flexion de votre GTO 3 : enroulez votre aile, emballée dans le sac Concertina, en forme de " U " autour de votre sellette (y compris le casque et les vêtements) et mettez le tout dans le sac à dos.

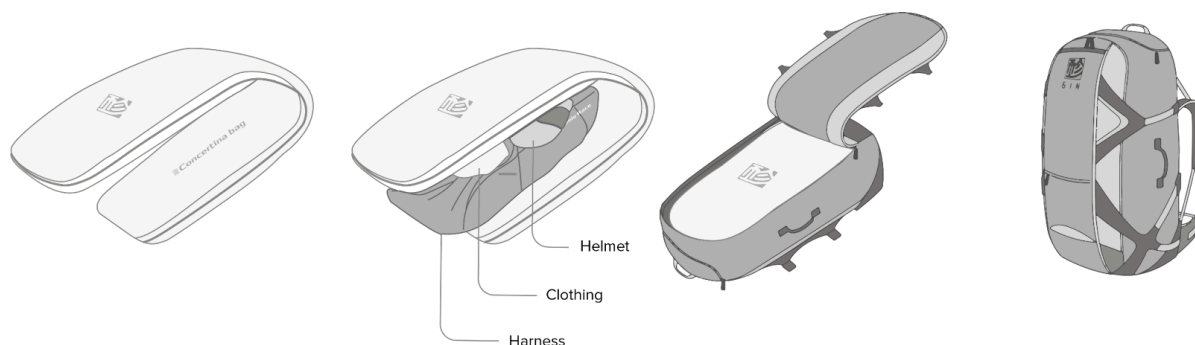


Illustration : préparer son sac de portage

Une variante de la méthode ci-dessus consiste à placer les premiers 50 % (longueur) du sac Concertina à l'intérieur du sac à dos, puis à placer la sellette par-dessus. Pliez l'autre moitié du parapente autour de la sellette, fermez le sac à dos par le bas et ajoutez l'équipement supplémentaire, comme le casque et les vêtements, dans la partie supérieure du sac à dos, entre les deux couches du parapente.

Plus le sac est serré, plus il est confortable à porter. Gin Gliders propose une grande variété de tailles et de modèles de sacs à dos. Ils sont disponibles en option pour les pilotes qui le souhaitent.

Stockage et transport de l'aile

Même si votre parapente était complètement sec quand il a été rangé après le dernier vol de la saison, pour un stockage à long terme, vous devriez si possible le sortir du sac à dos et étaler un peu

la voile dans un endroit propre et sec à l'abri de la lumière directe. Si vous n'avez pas assez d'espace pour le faire, ouvrez le sac à dos, le sac interne et la sangle de compression autant que possible et évitez toute compression. Il doit être conservé à une température comprise entre 10° et 25° C et dans une humidité relative comprise entre 50 et 75%. Assurez-vous également que le parapente n'est pas stocké dans un endroit où des animaux tels que des souris ou des chats pourraient l'utiliser comme endroit pour dormir.

Ne rangez pas le parapente à proximité de produits chimiques. L'essence, par exemple, provoque la décomposition des matériaux 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 des bidons d'essence ou des réservoirs d'huile de rechange.

La GTO 3 ne doit pas être exposée à une chaleur extrême (par exemple dans le coffre de la voiture en été). La chaleur peut faire passer l'humidité présente à travers le tissu, endommageant ainsi l'enduction. Les températures élevées accélèrent le processus d'hydrolyse, en particulier lorsqu'elles sont combinées à l'humidité, qui endommage les fibres et l'enduction. Ne rangez pas votre parapente à proximité de radiateurs ou d'autres sources de chaleur. Transportez toujours votre parapente dans le sac concertina et utilisez le sac de portage fourni pour le reste de l'équipement.

Entretien

Les matériaux utilisés dans la GTO 3 ont été soigneusement sélectionnés pour une durabilité et des performances maximales. Néanmoins, en suivant les directives ci-dessous, votre parapente restera en bon état pour voler, et vous lui garantirez une longue durée de vie en toute sécurité. Une usure excessive est causée par une manipulation et un pliage au sol sans précaution, une exposition inutile aux rayons UV, aux produits chimiques, à la chaleur et à l'humidité.

Gonflage au sol

Il faut éviter ce qui suit :

- Ne pas gonfler la voile ou décoller sur des surfaces abrasives.
- Pour déplacer le parapente à un autre endroit, ne le faites pas glisser sur le sol. Ramassez-le et portez-le.
- Chocs violents sur la surface supérieure (par ex. lorsque la voilure s'écrase sur le bord d'attaque au sol lors de séance de gonflage). Cela sollicite les coutures et peut même provoquer l'explosion de cellules.
- Ne gonflez pas l'aile de façon répétée en la laissant s'écraser au sol. Avancez vers l'aile lorsqu'elle descend pour réduire sa puissance.
- Traîner l'aile sur le sol.
- Marcher sur les suspentes ou la voilure. L'âme en Kevlar à l'intérieur de la gaine peut supporter beaucoup de force de traction sans s'étirer, mais elle est sensible à la flexion avec un petit rayon.
- Ouvrir son aile par vent fort sans démêler les suspentes.
- Ne vous asseyez pas sur votre sac de portage lorsque votre parapente est à l'intérieur.

Tissu

Il est essentiel d'apporter un soin particulier à votre voile pour s'assurer que le tissu conserve toute ses qualités. Le parapente doit donc être protégé des rayons UV inutiles. Ne déballez votre

parapente juste avant le vol et remballiez-la immédiatement après l'atterrissage. Les tissus de parapente modernes offrent une meilleure protection contre le soleil, mais les rayons UV en particulier, sont toujours un des facteurs décisifs dans le vieillissement du tissu. Les couleurs s'estomperont d'abord, puis le revêtement et les fibres commenceront à vieillir.

Lors du choix d'un lieu de décollage, essayez de trouver un endroit qui soit lisse et exempt de pierres et d'objets pointus. Ne marchez pas sur le parapente. Cela affaiblit le tissu, surtout s'il est sur une surface rugueuse ou pierreuse. Soyez attentif au comportement des spectateurs sur le site de décollage, en particulier des enfants : n'hésitez pas à attirer leur attention sur la fragilité du tissu.

Lorsque vous rangez votre parapente, assurez-vous qu'il n'y a pas d'insectes piégés à l'intérieur. De nombreux insectes produisent des acides lorsqu'ils se décomposent, ce qui peut causer des trous dans le tissu. Les sauterelles font des trous en mordant le tissu et excrètent également un liquide foncé qui tache. Tenir les animaux à l'écart lors du pliage. Les insectes ne sont attirés par aucune couleur particulière, contrairement à ce que l'on croit généralement.

Si le parapente est mouillé ou humide, il doit être séché dès que possible dans une pièce bien ventilée (mais à l'abri du soleil). Cela peut prendre plusieurs jours avant que la voile ne soit complètement sèche car les fibres absorbent l'eau. Des moisissures peuvent se former si le parapente est stockée humide et les fibres peuvent pourrir, en particulier lorsqu'il fait chaud. Cela peut rendre le parapente impropre au vol en peu de temps.

Une aile neuve sera souvent comprimée à la livraison. Ceci est uniquement utile pour la livraison initiale et l'aile ne doit pas être comprimée de cette façon. Ne pas trop serrer votre parapente après utilisation et, même s'il est très confortable, ne vous asseyez jamais sur le sac à dos avec le parapente à l'intérieur.

Si de l'eau salée s'infiltre dans l'aile, rincez-la immédiatement à l'eau douce (voir la section «Nettoyage»).

Suspentes

La GTO 3 dispose de différents types suspentes fabriquées avec précision et haute qualité qui ont été sélectionnées en fonction de la charge et de la zone d'utilisation. Vous devez également protéger les suspentes de la lumière UV inutile car, comme pour le tissu, la lumière UV en particulier va affaiblir les suspentes.

Les suspentes Dyneema, par exemple, sont très sensibles à la température et peuvent être endommagées de façon permanente à des températures supérieures à 75° C. Par conséquent, votre aile ne doit jamais être stockée dans une voiture chaude, surtout en été.

Veillez à ce qu'il n'y ait pas d'abrasion des gaines des suspentes causée par frottement, en particulier lors de gonflage au sol avec les élévateurs croisés.

Ne marchez pas sur les suspentes après que le parapente ait été déployé et méfiez-vous des spectateurs ou des skieurs qui pourraient les traverser par inadvertance.

Lorsque vous rangez le parapente, veillez à ne pas plier inutilement les suspentes.

Construction rigide

Différentes formes de joncs sont utilisées dans le GTO 3 (construction rigide), qui aident à maintenir la forme du bord d'attaque et la stabilité de la voile. Pour s'assurer que les joncs gardent leur forme, il est important que vous pliez le parapente comme décrit dans la section «Pliage du parapente».

Les joncs du GTO 3 peuvent tous être remplacés dans leurs goussets. Si vous remarquez qu'un jonc a été endommagé ou déformé à cause d'une mauvaise utilisation, il peut être remplacé par un atelier agréé Gin Gliders.

Nettoyage

Si vous devez nettoyer votre voile, n'utilisez que de l'eau douce tiède et une éponge douce. Utilisez une solution avec peu de savon pour les tâches tenaces, puis rincez-la soigneusement et abondamment. Laissez sécher l'aile dans un endroit bien aéré et à l'ombre.

N'utilisez en aucun cas des produits chimiques, des brosses, des chiffons rugueux, des nettoyeurs haute pression ou des appareils à vapeur pour nettoyer l'aile, car ils peuvent endommager l'enduction du tissu et l'affaiblir. Le tissu devient poreux et perd sa résistance à la rupture.

Ne mettez en aucun cas le parapente dans la machine à laver. Même si vous n'utilisez pas de lessive en poudre, le parapente risque d'être fortement endommagé par l'action mécanique de la machine. Ne placez pas la voile dans une piscine - le chlore endommager le tissu. Si vous n'avez pas d'autre choix que de rincer l'aile, par exemple après un atterrissage en mer, rincez-la doucement à l'intérieur et à l'extérieur avec de l'eau douce. Des rinçages fréquents accélèrent le processus de vieillissement.

Maintenance

Fiche d'identification

Les parapentes GIN ont une fiche d'identification, placée sur le caisson central de la voile, obligatoire pour tous les parapentes. Les informations requises sont définies par les normes de navigabilité.

Vous pourrez y retrouver la désignation du type de parapente, dont vous aurez besoin si vous contactez votre revendeur Gin Gliders pour toute question ou commande de pièces de rechange ou d'accessoires, ou pour assurer une identification précise.

Inspections régulières

Les pièces et matériaux suivants doivent être inspectés régulièrement pour vérifier qu'ils ne sont pas endommagés, abrasés et en bon état de fonctionnement, par exemple après l'atterrissage :

- Elévateurs et maillons
- Suspentes
- Tissu

Suspentes

Mesurer la longueur des suspentes fait partie de l'inspection régulière du parapente. Les suspentes ont une influence considérable sur le comportement en vol. Une longueur de suspentage et une symétrie correcte sont également importantes pour la performance et la maniabilité. Gin Gliders recommande donc une inspection toutes les 50 à 100 heures ou une fois par an.

Les conditions environnementales telles que les températures élevées ou l'humidité peuvent affecter la longueur des suspentes. Vérifiez régulièrement leur longueur, en particulier si vous remarquez un changement dans le décollage ou le comportement en vol. La longueur des suspentes doit être vérifiée si vous avez atterri dans l'eau ou si elles ont été mouillées. Les suspentes vieillissent et perdent de leur résistance même si le parapente n'est pas utilisé fréquemment ou pas du tout. Cela peut affecter la sécurité et le fonctionnement de votre parapente.

Les signes d'usure sont de légères bosses ou des changements dans les caractéristiques de vol. Les suspentes doivent alors être remplacées immédiatement. N'utilisez que des suspentes inspectées et approuvées, qui peuvent être obtenues dans les ateliers agréés Gin Gliders.



AVERTISSEMENT : une suspente endommagée peut entraîner une perte de contrôle de l'aile. Remplacez toujours les suspentes endommagées. Si vous devez remplacer des pièces endommagées ou usées, n'utilisez que des pièces d'origine ou des pièces approuvées par le fabricant.

N'utilisez en aucun cas des nœuds pour raccourcir les suspentes. Tout nœud affaiblira considérablement la suspente et peut provoquer sa rupture en vol.

Inspection

Les périodes de contrôle et les instructions s'appliquent sans restriction à toutes les fins dans le secteur privé ou professionnel ainsi que dans la formation. Le non-respect des délais de contrôle entraîne l'annulation de la certification et de la garantie.

Un carnet de vol dûment rempli avec les détails de tous les vols et des séances de gonflage vous aidera à vous conformer à ces périodes.

Les périodes d'inspection suivantes s'appliquent à la GTO 3 :

- 24ème mois après le premier vol ou après 100 heures (y compris gonflage au sol), selon la première éventualité
- les inspections ultérieures doivent être effectuées tous les 24 mois ou toutes les 100 heures (y compris gonflage au sol), selon la première de ces éventualités

Le temps d'utilisation au sol doit être au moins doublé lors du calcul du nombre total d'heures d'utilisation en raison de l'usure accrue de l'aile.

Si vous utilisez dans des conditions difficiles (sable, poussière, pierres etc.), nous vous recommandons un contrôle annuel.

Un contrôle des trims doit être effectué au cours des 12 premiers mois ou après 50 heures par un atelier de contrôle GIN autorisé.

Nous recommandons de remplacer le jeu de suspentage au moins toutes les 150 heures.

Des inspections supplémentaires devraient être effectuées à la suite d'un accident ou d'un atterrissage violent sur le bord d'attaque, ou si vous remarquez une détérioration de la performance ou du comportement.

L'état de tous les composants et matériaux doit être vérifié avec la plus grande précision lors des révisions conformément aux instructions de contrôle conseillées par GIN. Ces résultats, ainsi qu'une évaluation globale de l'état, font partie du journal de contrôle.

Les ateliers de contrôle et de réparation agréés par Gin Gliders sont en possession des instructions et des fichiers de contrôle Gin Gliders, qui contiennent toutes les procédures nécessaires, l'équipement et des informations techniques sur la GTO 3, telles que les longueurs de suspente, les matériaux et d'autres directives de traitement.

Validité de l'inspection

Il est très important que votre parapente soit entretenu aux intervalles requis tout au long de sa vie. Afin de bénéficier de la garantie Gin Gliders :

- Vous devez faire inspecter votre parapente par un agent d'inspection agréé par Gin Gliders.

- La documentation et le résultat de l'inspection doivent être clairement identifiables (date et lieu / nom de l'inspecteur) et être inscrits près de l'autocollant d'information/certification de la voile.

Les pilotes peuvent effectuer les inspections eux-mêmes ou désigner une tierce partie pour le faire (par exemple un revendeur), à condition que toutes les exigences soient remplies. Cependant, si cela est fait, la responsabilité et la garantie de Gin Gliders seront annulées.

GIN et le laboratoire d'essai mandaté recommandent que l'inspection soit effectuée par le fabricant/importateur ou par un agent d'inspection autorisé.

Réparations

Ateliers Gin Gliders

Toutes les réparations et l'entretien doivent être effectués dans un atelier agréé Gin Gliders. (voir la liste en fin de manuel). Les ateliers agréés Gin Gliders disposent d'un personnel formé, de pièces d'origine Gin Gliders et du savoir-faire nécessaire, ce qui garantit une qualité optimale.

Les réparations majeures de la GTO 3, comme le remplacement des panneaux, ne doivent être effectuées que par le distributeur ou le fabricant.

Petites réparations

De très petits trous dans la voile peuvent être réparés avec le ruban adhésif fourni avec votre voile. Les suspentes endommagées doivent être remplacées par votre atelier agréé GIN. Avant d'installer une suspente de remplacement, vérifiez sa longueur par rapport à celle de son homologue de l'autre côté de l'aile. Lorsqu'une suspente a été remplacée, gonflez toujours le parapente sur une surface plane pour vous assurer que tout est en ordre avant de voler.



AVERTISSEMENT : n'essayez pas d'effectuer des réparations à moins d'avoir les connaissances, l'expérience, les matériaux et les outils nécessaires pour effectuer le travail correctement.

Qualité et service GIN

Nous sommes fiers de la qualité de nos produits et nous nous engageons à remédier à tous les problèmes qui affectent la sécurité ou le fonctionnement de vos équipements et qui sont attribuables à des défauts de fabrication. Votre revendeur GIN est votre premier point de contact en cas de problème avec votre équipement. Si vous ne parvenez pas à contacter votre revendeur GIN, contactez le distributeur national Gin Gliders directement via notre site Web.

Caractéristiques de la voile, illustrations et données techniques

Catégories de voiles

Le comportement en vol et la réaction aux perturbations sont faiblement corrélés avec les résultats des tests EN/LTF. La complexité du système de parapente fait qu'il n'est pas possible de donner plus qu'une description partielle du comportement en vol de l'aile et de ses réactions aux turbulences. Même une petite modification des paramètres individuels peut entraîner une modification marquée du comportement en vol, qui diffère de la description donnée.



AVERTISSEMENT : les descriptions des caractéristiques de vol contenues dans ce manuel sont toutes basées sur les expériences des vols d'essai, qui ont été effectués dans des conditions normalisées. La classification n'est qu'une description des réactions à ces essais standard.

Catégorie de voile

La GTO 3 a été développée et testée pour être utilisée uniquement comme parapente pour le décollage à pied et au treuil. Toute utilisation autre que celle prévue est interdite.

Certification EN/LTF

La GTO 3 a reçu la classification EN-C dans la classification finale de l'organisme de certification.

Description des caractéristiques de vol

Les voiles à sécurité passive modérée et avec des réactions potentiellement dynamiques aux turbulences et aux erreurs de pilotage. Le retour au vol normal peut nécessiter une intervention précise du pilote.

Aptitude à la formation

La GTO 3 n'est pas adaptée à une utilisation comme aile école ou de progression.

Vol motorisé

La GTO 3 n'est pas destiné au paramoteur. Les ailes GIN adaptées au vol moteur se trouvent dans la section «Paramoteur» de notre site web (www.gingliders.com).

Vol biplace

La GTO 3 n'est pas destiné au parapente biplace.

Acrobatie

Votre GTO 3 n'a pas été développée ou testée pour l'acrobatie.

Les réglementations juridiques diffèrent grandement d'un pays à l'autre. Les lois ou directives nationales respectives doivent être suivies en toutes circonstances.

Lors de l'exécution d'acrobaties, il existe un risque d'attitudes de vol imprévisibles, ce qui pourrait entraîner des dégâts matériels et une défaillance structurelle.

Description des compétences requises des pilotes

Groupe cible et expérience de vol recommandée

Conçu pour le pilote familiarisé avec les techniques de sortie de décrochage, qui vole "activement" et régulièrement, et qui comprend les implications du pilotage d'un parapente avec une sécurité passive réduite.

Exigences de vol normales

Le comportement exigeant des parapentes de cette catégorie en matière de vol et de contrôle (longueurs de frein réduites, dynamique élevée, faible amortissement sur tous les axes) nécessite une formation aux techniques de contrôle et au vol actif, ainsi que les connaissances et les compétences nécessaires pour anticiper et prévenir les fermetures pendant l'approche et à l'atterrissage.

Exigences relatives aux incidents et aux descentes rapides

Le comportement de l'aile après les fermetures peut imposer une vitesse de réaction rapide et adéquate.

De plus, le comportement en vol lors de manœuvres telles qu'une descente en 360° ou une parachutale aux B peut être un peu plus exigeante que la moyenne de voiles de cette catégorie. Vous devez donc avoir une connaissance approfondie de ces manœuvres.

Si votre niveau de pilotage vous semble insuffisant, assurez-vous de suivre une formation professionnelle pour vous mettre au niveau de cette catégorie de voile ou de descendre de catégorie.

Fabrication et livraison

Tous les parapentes GIN sont fabriquées dans les installations de l'entreprise en utilisant les techniques les plus modernes. Un personnel hautement qualifié apporte le plus grand soin tout au long du processus de fabrication. Un contrôle qualité rigoureux est effectué après chaque étape, et tous les matériaux constitutifs de chaque aile peuvent être tracés. Ces mesures garantissent que les pilotes volent avec l'assurance que leur aile répond aux normes de sécurité les plus strictes.

Votre parapente vous sera livré avec les réglages d'origine qui correspondent à la configuration testée. N'apportez aucune modification, comme le changement des élévateurs ou la modification de la longueur des suspentes. Cela invaliderait la certification et serait potentiellement dangereux.

Illustration générale

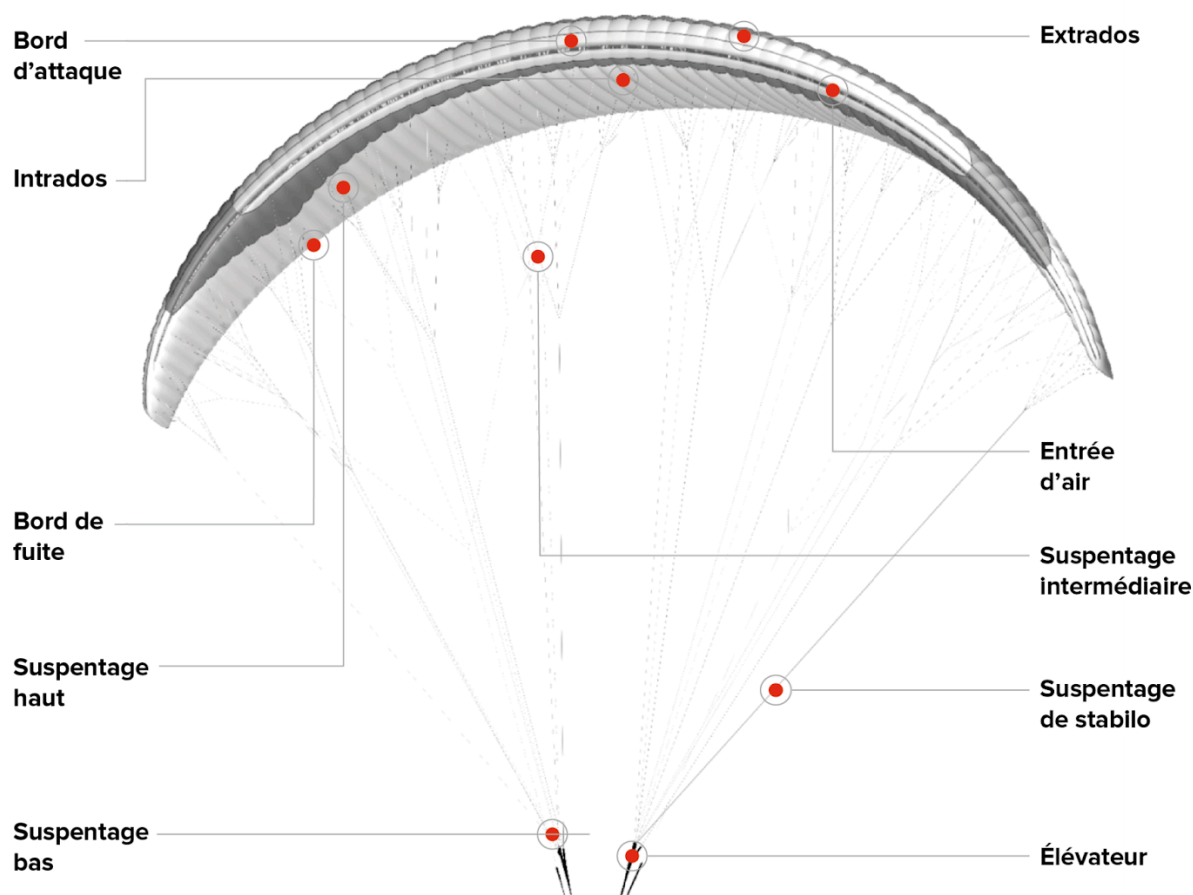


Illustration: dessin technique générique

Données techniques

Taille	XXS	XS	S	M	L	XL
Surface (à plat) [m ²]	19.75	21.20	22.77	24.39	26.10	27.90
Surface (projetée) [m ²]	16.49	17.84	19.21	20.38	21.62	23.16
Envergure (à plat) [m]	11.24	11.70	12.13	12.50	12.87	13.32
Envergure (projetée) [m]	9.04	9.40	9.75	10.05	10.35	10.71
Allongement (à plat)	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50
Allongement (projetée)	4.95	4.95	4.95	4.95	4.95	4.95
Cellules	71	71	71	71	71	71
Poids de la voile [kg]*	3.86	4.10	4.30	4.46	4.70	4.96
Poids total volant conseillé [kg]	60-75	70-85	80-95	90-105	100-115	110-130
Max. frein à poids max. [cm]	54	56	58	61	63	65
EN/LTF	C	C	C	C	C	C

Élévateurs et accélérateur

Élévateurs

L'élévateur spécialement développé pour la GTO 3 permet au pilote d'ajuster la vitesse de la GTO 3.

L'anneau anti friction qui guide la ligne de frein principale est relié par une gârcette à un nœud sur l'élévateur B. L'anneau peut être facilement remplacée en cas de dommage.

Pour la GTO 3, le pilote peut choisir entre un élévateur standard en Kevlar de 12 mm ou un très léger version 5 mm Dyneema.

Schéma des élévateurs

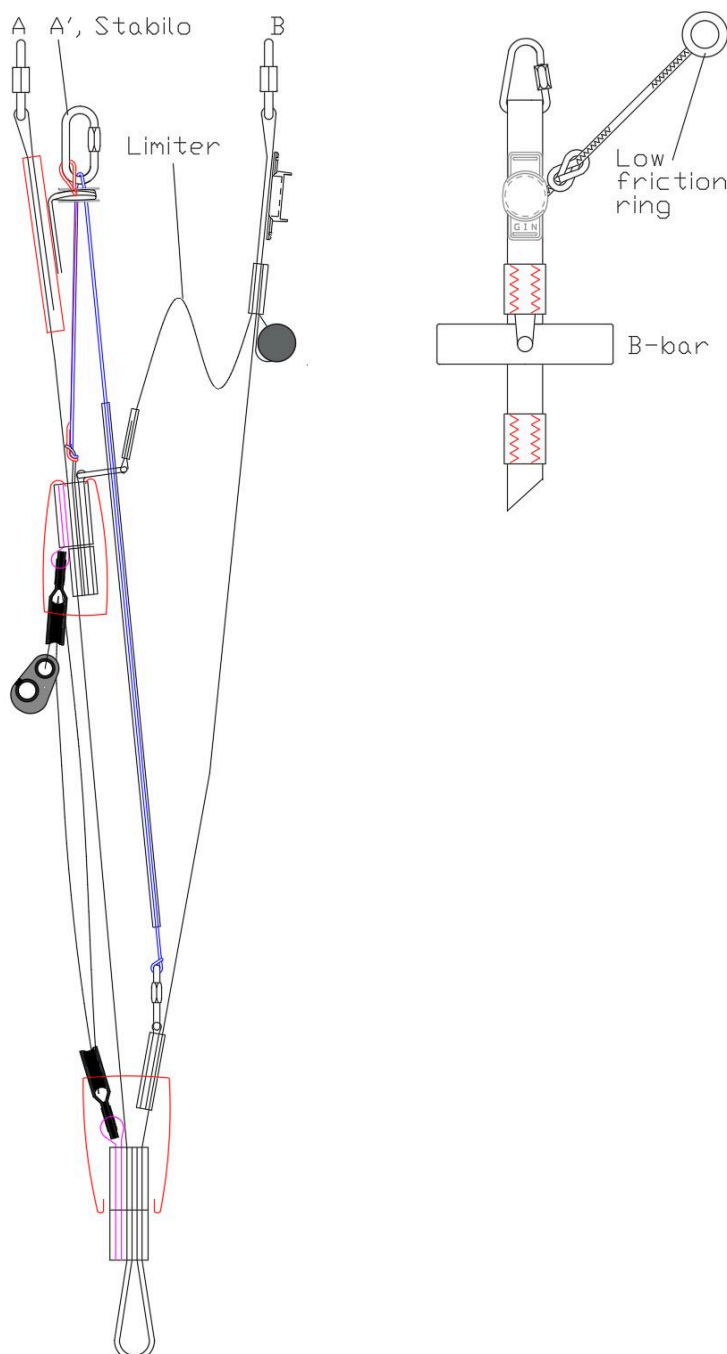


Illustration : élévateurs GTO 3

Longueurs des élévateurs

Longueur d'élévateur [mm] *		A	A'	B
Vitesse neutre	S - L	520	490	520
Vitesse max	S - L	350	405	520
Vitesse neutre	XS	520	490	520
Vitesse max	XS	360	410	520

* maillons inclus

Accélérateur

La GTO 3 a déjà une vitesse bras hauts élevée, mais celle-ci peut être considérablement augmentée en utilisant l'accélérateur. Il est particulièrement utile par fort vent de face, pour traverser une vallée ou pour quitter rapidement une zone dangereuse.

L'accélérateur raccourcit progressivement les élévateurs vers l'avant, ce qui diminue l'angle d'attaque initial de la voile et augmente la vitesse de l'aile.

L'accélérateur doit être correctement monté et réglé pour assurer son bon fonctionnement en vol. Avant le premier vol, la longueur doit être ajustée en fonction du pilote et la connexion de l'accélérateur doit être vérifiée.

L'accélérateur et l'élévateur sont reliés par des crochets Brummel spéciaux. Ajustez la longueur à l'accélérateur de façon à ce que vos jambes soient complètement tendues lorsque vous effectuez un vol accéléré maximum (Limiteur A-B sous tension sur l'élévateur), sinon vous pourriez ressentir des symptômes de fatigue lors de longs vols. Vous devriez toujours être dans une position de vol confortable, même lorsque l'accélérateur est utilisé à son plein débattement.

Vous ne pourrez pas utiliser tout le potentiel de votre parapente si l'accélérateur est trop long. Fixez la barre d'accélérateur à la sellette avant le décollage pour éviter de trébucher lorsque vous vous préparez à décoller ou vous décollez.

En vertu de certaines règles de concurrence, les élévateurs doivent comporter un limiteur entre l'élévateur principal A et l'élévateur B, pour empêcher toute accélération au-delà de la vitesse maximale certifiée de la voile. De nombreux pilotes de haut niveau trouvent que la configuration optimale du système d'accélération consiste à régler le système de manière à ce que les limiteurs soient juste serrés lorsque les jambes sont confortablement tendues à fond (genoux bloqués) sur la barre supérieure de l'accélérateur (si plusieurs étapes sont utilisées). Cela maximise le confort et garantit que le système d'accélérateur est appliqué de manière symétrique. Cela permet également au pilote de garder l'aile complètement accélérée tout en utilisant les élévateurs B pour diriger l'aile et contrôler le tangage dans les turbulences.



AVERTISSEMENT : ne pas régler l'accélérateur trop court. L'aile ne doit en aucun cas être pré-accélérée par un réglage trop court. Les incidents (comme les fermetures) des conséquences plus radicales en vol accéléré. Il est généralement fortement recommandé de ne pas utiliser l'accélérateur dans les zones turbulentes et lorsque vous volez près du sol, en raison du risque accru de fermeture.

Suspentes et frein

Système de suspentes

La GTO 3 possède des niveaux de suspentes A et B, qui se connectent trois ou quatre fois du bas (élevateur) vers le haut (voile) et qui sont divisés en suspentes «Basses», «Intermédiaire», «Inter-hautes» et «Hautes». Les différents niveaux de suspentes sont reliés les uns aux autres à l'aide d'un noeud plat.

Dans le cas des suspentes de frein, les différents niveaux sont regroupés à l'extrémité de la suspente de frein principale. Celle-ci passe par l'anneau de frein (ou la poulie) fixé à l'élevateur et est nouée au niveau de la boucle de la poignée de frein. Il y a une marque sur la suspente de frein principale qui permet de positionner correctement la poignée.

Les suspentes principales sont toutes connectées aux maillons. Elles sont maintenues par des anneaux élastiques spéciaux (ou des clips en plastique) et fixées pour éviter qu'elles ne glissent et pour s'assurer qu'elles sont dans la bonne position.



Note : certaines voiles GIN sont livrées d'origine avec des tours de suspentes supplémentaires sur les maillons rapides de l'élevateur. Ceux-ci peuvent être utilisés par des ateliers professionnels de contrôle pour réajuster le parapente lors d'un contrôle de calage.

Lignes de pliage

La GTO 3a été certifiée avec l'utilisation de lignes de pliage. Sans ces lignes de pliage, les effondrements asymétriques et symétriques (repli et frontal) ne se comportent pas ou ne se rétablissent pas selon les tests EN.

Au niveau de la voilure, les lignes de pliage sont fixées à des boucles supplémentaires à l'extrémité arrière de l'entrée d'air. À l'extrémité inférieure, l'élevateur des lignes de pliage est attaché au mousqueton principal de la sellette.

Les lignes de pliage sont disponibles en option et doivent être ajoutées à l'aile avant de provoquer une fermeture. Les lignes de pliage seront livrées avec un manuel d'instruction et un manuel supplémentaire expliquant comment les installer correctement. Veuillez contacter votre revendeur Gin Gliders si vous avez des questions concernant l'utilisation des lignes de pliage.

Réglage des suspentes de frein

Réglages d'usine

Les suspentes de frein de la GTO 3 sont réglées à la longueur qui a été utilisée pour les vols d'essai de certification EN. Ces longueurs de suspentes ont été réglées avec précision par les pilotes d'essai de GIN, et il ne devrait pas être nécessaire de les ajuster.

La longueur des suspentes de frein est réglée de façon à ce qu'il y ait du mou dans ces suspentes lorsque l'aile est en vol accéléré. Par conséquent, les freins sont assez lâches à la vitesse bras hauts, et pour réduire cette garde en vol, il est courant de voler avec un tour de main et de tenir les poignées par le noeud. Cependant, il faut prendre soin de libérer la suspente dans toutes les situations extrêmes.

Si vous avez besoin d'ajuster votre sellette, la position de votre corps et votre style de vol, nous vous recommandons fortement de tester votre parapente après chaque 2 cm d'ajustement. Il doit y avoir un minimum de 10 cm de débattement de frein libre lorsque l'aile est pilotée bras hauts. Cela permet d'éviter que les freins ne soient tendus involontairement lorsque l'accélérateur est

complètement poussé. Pour la fixation de la poignée de frein, nous recommandons un noeud de chaise, comme indiqué sur le schéma.

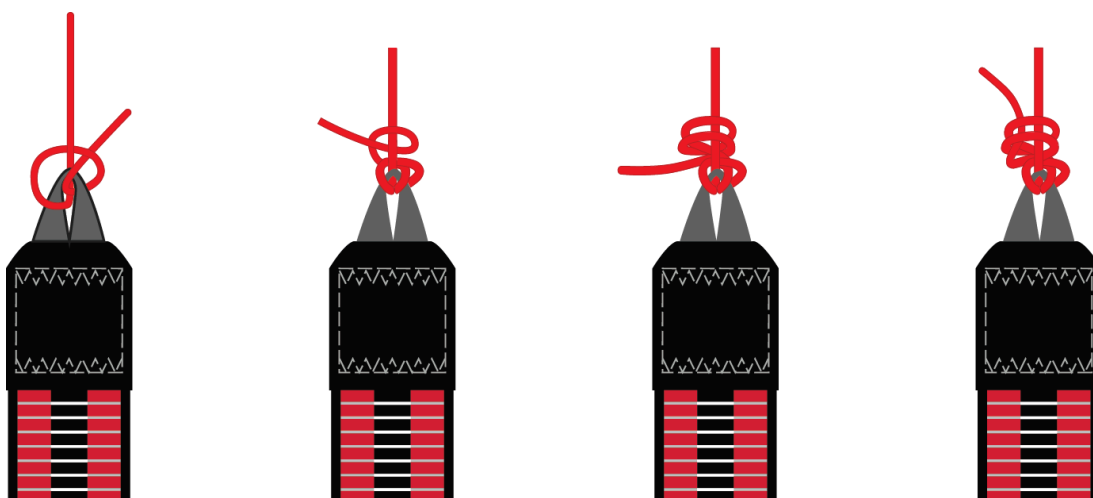


Illustration : noeud de chaise



AVERTISSEMENT : les nœuds desserrés, inadaptés ou mal attachés peuvent provoquer le desserrage de la suspenste principale de frein et entraîner une perte de contrôle de l'aile.

Réglages incorrects

Si les suspentes de frein sont trop longues, le parapente réagit lentement et est difficile à poser. Les suspentes de frein peuvent être ajustées en vol en les faisant un tour de main, ce qui améliore les caractéristiques de vol. Après l'atterrissage, ajustez la longueur des suspentes de frein à la bonne longueur. Les modifications de la suspenste de frein doivent toujours être effectuées par petits pas de 2 à 3 cm maximum et doivent être testées sur une pente d'entraînement. Les freins gauche et droit doivent être réglés symétriquement.

Si les freins sont raccourcis, il faut veiller à ce que le parapente ne soit pas ralenti en vol standard et en vol accéléré. Des problèmes de sécurité peuvent survenir et les performances et le comportement au décollage peuvent se détériorer si les suspentes de frein sont trop raccourcies.

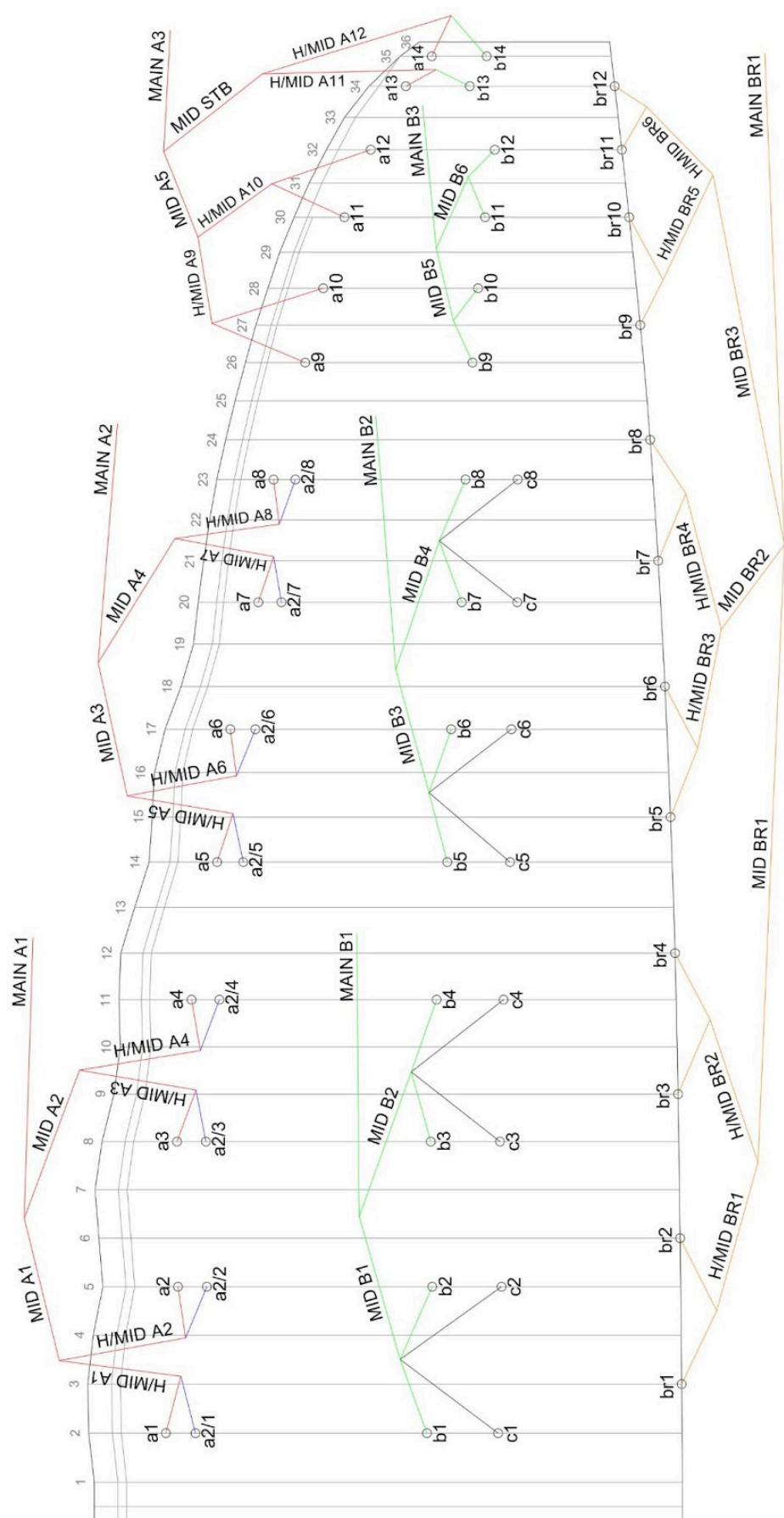
Si les suspentes de frein sont trop courtes, les risques suivants peuvent survenir :

- il pourrait y avoir un décrochage plus rapide
- le parapente ne décolle pas bien et il y a un risque de décrochage
- le parapente présente un comportement dangereux en vol extrême
- le bord de fuite du parapente est freiné en vol accéléré ce qui, dans un cas extrême, peut provoquer une fermeture frontale



AVERTISSEMENT : les conditions environnementales peuvent également entraîner un raccourcissement des suspentes de frein. Il est donc recommandé de vérifier régulièrement la longueur de la drisse de frein, en particulier en cas de modification du comportement au décollage ou en vol.

Plan de suspentage



Matériaux

Tissu de la voile

Extrados bord d'attaque	Dominico 30DMF (WR)
Extrados bord de fuite	Myungjin R/S 29MF
Intrados bord d'attaque	Myungjin R/S 29MF
Intrados bord de fuite	Myungjin R/S 29MF
Cloisons	Porcher Skytex 27, 32, 40 hard

Suspentes

Hautes	Edelrid 8001-050 070 090 9200-035
Intermédiaires	Edelrid 80001-050 070 090 130 190 Edelrid 9200-035
Basses	Edelrid 80001-070 190 340
Frein	GIN TGL 220

Élévateurs

Cousin 12 mm Aramid & Polyester
Liros 5 mm Dyneema

Maillons liaisons suspentes/élévateurs

Stainless steel 3.2 mm

Fil de couture voilerie

Amann & Söhne - Mill Faden 150D/3
Polyester bonded

Annexes

Détails de la voile

Taille :	Couleur :	Numéro de série :
Test en vol (date) : 		
Nom et signature : 		

Renseignements sur le pilote / titre de propriété

1. Propriétaire	
Nom :	
Adresse :	
Téléphone :	
Email:	
2. Propriétaire	
Nom :	
Adresse :	
Téléphone :	
Email:	
3. Propriétaire	
Nom :	
Adresse :	
Téléphone :	
Email:	

Aperçu des contrôles et réparations

[illegible]

Notes

[illegible]

Adresses

Gin Gliders Inc.

285-1 GalDam-Ri, Mohyun-Myun
Yongin City, Kyunggi-Do
449-851 Korea
Fon: +82-31-333-1241
Fax: +82-31-334-6788
www.gingliders.com
twitter.com/GIN
facebook.com/gingliders

DHV

Am Hoffeld 4
Postfach 88
83701 Gmund am Tegernsee
Germany
Fon: +49 (0) 8022 9675 - 0
Fax: +49 (0) 8022 9675 - 99
Email: dhv@dhv.de
www.dhv.de

Air Turquoise SA

Route du Pré-au-Comte 8
1844 Villeneuve
Switzerland
Fon: +41 219 65 65 65
Fax: +41 219 65 65 68
www.para-test.com

DGAC

Bâtiment 1602
9 rue de Champagne
91200 Athis-Mons
FRANCE
www.ecologique-solidaire.gouv.fr/ulm-introduction

DULV

Mühlweg 9
71577 Großerlach-Morbach
Germany
Fon: +49 (0) 7192 93014 - 0
Email: info@dulv.de
www.dulv.de

FAI - Fédération Aéronautique Internationale

Maison du Sport International
Av. de Rhodanie 54
1007 Lausanne
Switzerland
Fon: +41 21 345 1070
Fax: +41 21 345 1077
www.fai.org

Aerotest-FFVL

1 Place du Général Goiran
06100 Nice
France
Fon: +33 647 219 431
<https://labo.ffvl.fr>

Distributeur exclusif France**GIN France**

NEO SAS
ZA des Vernays
74210 Doussard
France
Tel : +33 450 60 69 90
www.gingliders.fr

Ateliers de révision/réparation agréés France**CERTIKA**

Tel : 04 58 10 01 59
Mail : infoweb@certika.org
Site : www.certika.org
Adresse : 655 route de la vallée du bouchet 74450
Le Brand-Bornand

Poupet Vol Libre

Contact : Eric Chauvin
Tel : 03 84 73 04 56 / 06 38 82 86 98
Mail : info.ecole@poupetvol libre.com
Site : www.poupetvol libre.com
Adresse : 9 rue du Poupet
39110 Saint Thiébaud

Plaine Altitude

Contact : Hervé Gabet
Tel : 02 31 69 39 31
Mail : plaine-altitude@wanadoo.fr /
info@plaine-altitude.com
Site : www.altitude-revision.fr/web/suspentes.php
Adresse : Route des Crêtes
14220 St Omer

Ripair

Tel : 04 50 64 41 02
Mail : info@ripair.com
Site : www.ripair.com
Adresse :
ZA de Perroix / 150, Chemin de Pré Monteux
74290 Talloires

Wingshop

Tel : 04 76 78 68 43
Mail : info@wingshop.fr
Site : www.wingshop.fr
Adresse : 3 route des trois village
38660 Saint Hilaire

Envol de Provence

Tel : 04 94 90 86 13 / 06 07 28 93 41
Mail : info@envolprovence.com
Site : www.envol-parapente-provence.com
Adresse : 239 chemin de Saint Clair
83870 SIGNES

Parapente-Controle.com

Contact : Eric Michel
Tel : 06 87 27 91 10
Mail : michel-eric@wanadoo.fr
Site : www.parapente-controle.com
Adresse : Maison de l'Air
05130 Tallard Aérodrome

Joël David

Tel: 0692606160
Mail : joel.michele@orange.fr
Adresse : Montée des Colimaçons
103 C rue G Pompidou
97436 Saint Leu - LA REUNION

www.gingliders.com

