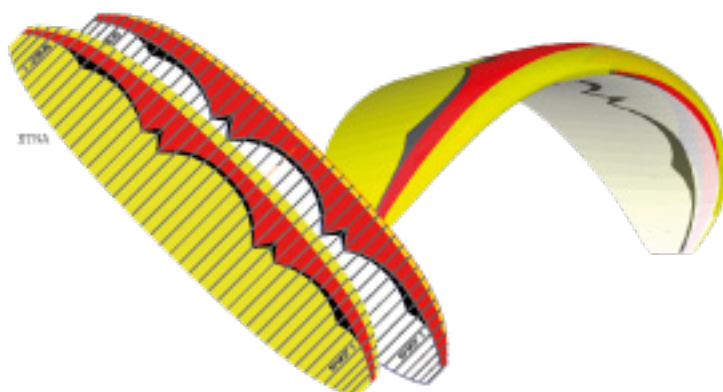


Spirit 3



	xsmall	small	medium	large
NB CELLULES	42	42	42	42
CORDE CENTRALE	2.60	2.71	2.83	2.95
ENVERGURE à PLAT	10.6	11.0	11.5	12.0
SURFACE à PLAT	23.2	25.3	27.6	29.9
ALLONGEMENT AERO	4.82	4.82	4.82	4.82
ENVERGURE PROJETE	9.04	9.45	9.86	10.27
SURFACE PROJETE	20.37	22.26	24.24	26.30
ALLONGEMENT PROJETE	4.01	4.01	4.01	4.01
HAUTEUR TOTALE	7.30	7.64	7.97	8.30
vitesse max bras haut	37 km/h		36 km/h	
vitesse max accéléré	45 km/h		44 km/h	
finesse max	8.3 à 36 km/h		8.27 à 36 km	
POIDS DE L'AILE	4.9	5.2	5.5	5.8
CLASSE E.N.	B	B	B	B
PTV fourchette	55/75	65/85	80/100	95/115
PTV MEDIAN	60	75	90	105



Table des matières

A - Présentation de la SPIRIT 3

- 1 - Les caractéristiques de la voilure
- 2 - Le suspentage
- 3 - Les élévateurs
- 4 - Le Sac de Portage

B - Mise en œuvre

- 1 - Votre sellette
- 2 - Réglage des commandes

C - Le vol

- 1 - Le gonflage
- 2 - L'envol
- 3 - Le vol droit
- 4 - Montage et utilisation de l'accélérateur
- 5 - Mise en virage et exploitation des ascendances
- 6 - L'atterrissage

D - Techniques de descente rapide

- 1 - Série de 360°
- 2 - les oreilles
- 3 - La descente aux B

E - Comportement en condition de vol extrême

- 1 - Les Wing-Overs
- 2 - Fermeture asymétrique
- 3 - Fermeture frontale
- 4 - Parachutage et décrochage
- 5 - Décrochage asymétrique et vrille à plat

F - Entretien et réparation de votre SPIRIT 3

Pour conclure



A - Présentation de la SPIRIT 3

Votre SPIRIT 3 est le fruit de nombreuses années d'expérience de son concepteur Michel Le Blanc d'une multitude d'heures de vol et de tests effectués par nos pilotes d'essais pour optimiser son vol et son comportement en vue de sa certification dans les nouvelles normes européennes, très exigeantes et qui conduisent à une sécurité passive élevée.

Cette aile d'initiation a été voulue avec le maximum de « A » et elle vous permettra tout aussi bien de découvrir les plaisirs du parapente que d'évoluer en toute sécurité vers de nouveaux horizons.

1 - Les caractéristiques de la voilure

Les matériaux utilisés pour la construction d'une aile sont déterminants pour sa longévité et la sécurité. L'équipe de Flying Planet a donc porté une très grande attention au choix de ses fournisseurs de matière première.

La voilure de votre SPIRIT 3 est réalisée en 40 gr/m² avec différentes enductions pour optimiser le vieillissement et les qualités mécaniques par rapport au poids de la voilure.

Les entrées d'air ont été particulièrement étudiées de manière à faciliter le gonflage et à optimiser le comportement de la voile en aérologie turbulente.

Pour limiter sa déformation, le bord d'attaque est renforcé par un rigifoil épousant la forme du profil. Les appuis tissus sur renforts sont soignés par les galons pour limiter les usures mécaniques.

2 - Le suspentage

Le suspentage de la SPIRIT 3 a été particulièrement étudié pour limiter les traînées aérodynamiques mais sans concessions pour les résistances mécaniques. Nous avons donc adapté le diamètre des suspentes en fonction de leur sollicitation : 2.1 à 1.5 mm pour les suspentes basses A, B, C et D (ainsi que la commande de freins), et 1.1 mm pour les suspentes hautes. Le suspentage de la SPIRIT 3 est entièrement réalisé en technora et Dynema Ultimate (âme tressée, gaine en polyester teintée) de chez Cousin. Ce matériau, peu élastique et très résistant aux chocs, nous permet de garantir la stabilité du calage de la SPIRIT 3 dans le temps et ainsi d'éviter les modifications de comportement dues à l'élongation ou au rétrécissement des suspentes.

Par souci de sécurité, toutes nos suspentes sont vérifiées dans nos ateliers après avoir été coupées. Leur longueur correspond aux mesures précises de l'homologation et sont le résultat de plusieurs mois de réglages fins. Dans tous les cas, modifier leur longueur entraînerait l'annulation de l'homologation de votre SPIRIT 3.

Par une sécurité maximum, la couleur des suspentes a été pensée pour permettre un repérage aisé en cas d'incident de fermeture et faciliter une action « instinctive » du pilote.

Les lignes A sont rouges, les lignes B sont jaunes, les lignes c sont bleues, les lignes D sont bleues, les lignes de freins sont rouges, la suspente de stabilo est violette.



Ceci de manière non contractuelle : ces coloris pouvant être modifiés sans préavis.

Les suspentes basses sont reliées aux élévateurs par des maillons triangulaires en acier inoxydable (charge de rupture 1000 Kg) et sont maintenues en place par des caoutchoucs noirs.

3 - Les élévateurs

Les élévateurs de la SPIRIT 3 ont été conçus dans un souci de qualité, de simplicité d'utilisation et d'efficacité de l'accélérateur. Les quatre élévateurs sont de longueur identique : 47 cm, permettant un accès aisé aux suspentes pendant le vol. L'élévateur A se différencie facilement grâce au marquage rouge cousu à son extrémité (en référence à la couleur des suspentes A).

La commande de freins est guidée par une poulie fixée sur une sangle ce qui assure un déport de 5 cm de l'élévateur D, autorisant ainsi une plus grande liberté de pilotage sans pour autant exercer d'influence sur les arrières. Les poignées de freins s'accrochent sur les élévateurs D grâce à un bouton pression.

4 - Le Sac de Portage

Votre SPIRIT 3 est livrée avec un grand sac de portage de qualité qui, convenablement réglé, vous permettra de porter sans effort l'ensemble voile/sellette ainsi que les divers accessoires de vol.

B - Mise en œuvre

Tous nos revendeurs se doivent d'effectuer un gonflage et un vol de contrôle avant de vous livrer votre SPIRIT 3. Néanmoins, avant sa première utilisation et malgré votre envie de voler, nous vous conseillons de procéder aux étapes de contrôle suivantes. Sortez votre SPIRIT 3 du sac conteneur et étalez la bien à plat sur le sol en respectant la courbure naturelle du bord d'attaque. Démêlez toutes les suspentes une par une, élévateur par élévateur et vérifiez que chacune d'elles puisse exercer une traction identique lors du décollage.

En cas de problème, vérifiez que les élévateurs n'aient pas tourné sur eux-mêmes (les suspentes extérieures sont maintenues au côté extérieur du maillon triangulaire) et en cas de doute n'hésitez pas à demander conseil à votre revendeur. Contrôlez le bon serrage de tous les maillons : suspentes/élévateurs et élévateurs/sellette.

1 - Votre sellette

La SPIRIT 3 est conçue de manière à pouvoir être utilisée avec tous les types de sellettes ABS homologuées. Cependant pour une utilisation optimale de votre SPIRIT 3 nous vous conseillons d'utiliser une sellette aux points d'ancrage situés à environ 44 cm (maillons compris), permettant une exploitation optimale du domaine de vol. (Réglage ventrale : Cf. Mise en virage et exploitation des ascendances). Si vous décidez de fixer votre accélérateur dès votre premier vol, vérifiez que celui-ci ne soit pas enroulé autour des élévateurs, qu'il coulisse



librement dans les poulies de renvoi et enfin que sa course soit suffisante et ne risque pas d'exercer une traction permanente sur les élévateurs A (Cf. Montage et utilisation de l'accélérateur).

2 - Réglage des commandes

Le réglage d'origine des commandes de freins de La SPIRIT 3 correspond à un réglage de base laissant une course à vide de quelques cm. Notez que le débattement relatif des commandes varie suivant la hauteur des points d'ancrage de votre sellette et en fonction de votre taille.

Adaptez ce réglage à vos besoins et selon vos habitudes de vol.

Cependant, nous vous déconseillons fortement de diminuer leur course au risque de freiner la voile en permanence. Dans tous les cas, vérifiez la symétrie des commandes ainsi que le nœud de chaise qui fixe la poignée à la suspente de frein avant votre premier vol.

Avant d'effectuer votre premier vol, n'oubliez pas de pré-gonfler votre SPIRIT 3.

C - Le vol

Après avoir effectué ces quelques vérifications relevant du bon sens, votre aile est prête à s'élever dans les airs. Le choix de votre aire de décollage conditionne en grande partie sa réussite (axé au vent, déclivité adaptée, absence d'obstacle, ...).

1 - Le gonflage

Pour obtenir un gonflage homogène, positionnez la voile en léger arc de cercle. Démêlez vos suspentes et soyez sûr qu'aucune d'entre elles ne passe en dessous de l'aile ou ne puisse s'accrocher sur le décollage.

Prenez les élévateurs A et les poignées de freins en main de manière à mettre les suspentes A légèrement en tension. Collez vos coudes au corps, vos avant-bras parallèles. Donnez une impulsion douce et continue, sans brusquer la voile. Accompagnez la voile grâce aux élévateurs A sans pour autant les raccourcir. La SPIRIT 3 écope facilement et monte au-dessus du pilote sans point dur. Sur les fortes déclinaisons et par vent fort, une anticipation du pilote s'avérera nécessaire, afin d'éviter un dépassement. Une fois au-dessus du pilote, le contrôle de la voile au sol s'effectue normalement, à l'aide des commandes de freins ainsi que par le positionnement du pilote sous la voile.

2 - L'envol

Une accélération progressive de votre course vous permettra un décollage facile. Lors de cette phase, le contrôle de la trajectoire et une vitesse adaptée au terrain et à l'aérologie sont importants. Ne négligez pas



de donner un dernier coup d'œil à votre aile avant de décoller et en cas d'incertitude n'hésitez pas à interrompre votre course d'élan tout en décrochant la voile à l'aide des freins.

Nous vous rappelons que par vent fort, il est souvent plus aisé de décoller « face à la voile » et la SPIRIT 3 se prête très bien à cette technique. Cependant nous conseillons vivement aux pilotes peu expérimentés ou peu familiarisés avec celle-ci, de s'entraîner au préalable sur une faible pente avant de décoller de leur site préféré (risque de décoller twisté ou encore sans les commandes bien en main).

3 - Le vol droit

Prenez connaissance de votre nouvelle aile dans des conditions aérologiques douces et saines avant d'affronter les thermiques hachés et les fortes brises. Apprenez à connaître le débattement des commandes de freins qui dans tous les cas sont les appendices sensibles de votre aile et sont révélateurs de son comportement. L'effort à la commande de la SPIRIT 3 est progressif et la plage de vitesse obtenue uniquement à l'aide des commandes de freins est déjà grande. La finesse maximale en air calme se trouve avec un léger appui sur l'accélérateur et le meilleur taux de chute s'obtient avec environ 20 cm de freins. Si vous freinez plus, la voile ralentit encore sans pour autant améliorer le taux de chute et l'effort à la commande devient de plus en plus important. Si vous volez dans la plage basse de vitesse, vous vous fatiguerez inutilement et encourez le risque d'un décrochage involontaire (rafale de vent ou thermique puissant).

4 - Montage et utilisation de l'accélérateur

La SPIRIT 3 est livrée en série avec un système d'accélérateur permettant de faire varier son incidence en fonction du régime de vol souhaité. Le mouflage de celui-ci a été particulièrement étudié et influence directement le calage de votre aile. L'utilisation de l'accélérateur vous donne accès à une plage de vitesse plus étendue.

Montage de l'accélérateur : utiliser les crocs fendus livrés sur le palonnier en les connectant sur les cordelettes de commande du «speed system» des élévateurs après être passé par les anneaux prévus à cet effet sur la sellette , le réglage se fait par ajustement de la longueur de la cordelette de manière à pouvoir utiliser confortablement tout la course du palonnier. Ce réglage se fait assis par terre dans la sellette !





Utilisation de l'accélérateur :

Pour transiter face au vent, il est conseillé d'accélérer afin de conserver une finesse optimale. Votre aile se trouve plus piqueuse et est donc plus sensible aux mouvements de l'aérologie. La voile est donc plus sujette aux fermetures et aura une réaction d'autant plus vive que la vitesse est élevée. La SPIRIT 3 est une voile particulièrement solide accélérée et toute la plage de vitesse est réellement exploitable dans toutes les conditions. Cependant, cela ne doit pas vous rendre imprudent : n'utilisez l'accélérateur qu'avec une marge de sécurité par rapport au relief et aux autres aéronefs. Tout comme vos commandes, votre barreau d'accélérateur vous renseignera sur les réactions de votre voile. Soyez à l'écoute, une baisse de tension vous informera d'une éventuelle fermeture et le simple fait de relâcher le barreau d'accélérateur permettra souvent de l'éviter. Dans tous les cas, quand vous utilisez le système d'accélérateur, ne lâchez jamais vos commandes.

5 - Mise en virage et exploitation des ascendances

La SPIRIT 3 répond instantanément à la sollicitation d'une des commandes. Suivant l'inclinaison de virage recherchée, il vous faudra doser l'amplitude appliquée à la commande intérieure ainsi que la vitesse avec laquelle vous engagez votre virage. Pour obtenir un virage homogène, il est important de laisser voler le bout d'aile extérieur, une action sur la commande opposée au virage permet de l'aplatir. En abaissant franchement l'une des commandes, la SPIRIT 3 s'incline nettement et engage un virage serré (Cf. Techniques de descente rapide). Lorsque l'aile est déjà freinée il est recommandé de tourner en relevant la commande extérieure limitant ainsi le risque d'un éventuel départ en négatif. Ce risque est réduit avec la SPIRIT 3 et une mise en négatif de la voile sera stoppée par le simple relâchement de la commande, entraînant une légère abattée.

Le calage des bouts d'aile a été particulièrement étudié afin d'obtenir une coordination naturelle du lacet et du roulis à la commande. Cependant pour jouir pleinement des possibilités de la SPIRIT 3, il est recommandé de combiner l'action des commandes avec le pilotage à la sellette. Le réglage de votre ventrale est alors décisif dans l'effet recherché : le serrage vous permettra d'amortir le roulis alors qu'une ventrale relâchée vous permet un pilotage plus fin.

Important : Le réglage de ventrale ne doit pas excéder 46 cm conformément aux homologations de la SPIRIT 3. En règle générale, virez à plat dans les ascendances larges et cherchez à centrer les petits thermiques



teigneux. Observez l'influence des brises et ovalisez votre virage si nécessaire pour suivre le thermique dans le lit du vent. Un conseil : pour optimiser l'exploitation des ascendances, pensez à la dérive et soyez toujours à l'écoute du vent relatif. Observez et cherchez toujours à visualiser les mouvements de la masse d'air, même quand vous ne volez pas.

6 - L'atterrissage

L'atterrissage avec la SPIRIT 3 s'effectue d'une manière classique, prise de terrain soignée, adaptée à votre nouvelle voile, au terrain et à l'aérogologie, finale face au vent et arrondi.

Nous nous permettons de vous rappeler quelques conseils d'usage :

- Pensez à vous redresser dans votre sellette pendant la phase finale d'approche et tenez vos muscles en alerte pour pallier une erreur d'appréciation.
- Par vent fort, ne freinez l'aile que très légèrement (voire pas du tout) et cherchez à affaler votre aile le plus rapidement possible à l'aide des élévateurs D. Tournez-vous et avancez vers l'aile pour l'aider à tomber.
- Si vous vous apprêtez à poser par erreur vent arrière pensez à déclencher votre ressource plus tôt et plus énergiquement tout en vous préparant à courir.
- Évitez de laisser percuter le bord d'attaque de la voile encore en pression sur le sol, vous risqueriez d'endommager la structure de votre voile. Si une fois posé, l'aile cherche à vous dépasser, saisissez les arrières et courez vers l'avant pour l'affaler.

Un atterrissage en parapente n'est pas le fait du hasard. C'est une étape réfléchie demandant concentration et pilotage actif. Il n'y a pas de place pour la chance, il en va de votre sécurité.

D - Techniques de descente rapide

Les techniques de descente rapide sont des manœuvres d'urgence et leur usage répété risque d'endommager la structure et les coutures de votre aile. Sans en abuser, il nous paraît important que chaque pilote s'entraîne à les maîtriser en air calme, et avec une hauteur/sol suffisante, pour pouvoir les mettre en application en cas de nécessité.

1 - Série de 360°

Les 360° sont une technique très efficace pour perdre de l'altitude rapidement. La SPIRIT 3 s'inscrit volontiers en spirale et reste très conviviale dans cette configuration.

L'amplitude appliquée à la commande intérieure, et donc l'inclinaison de la voile, conditionne votre vitesse de descente verticale. Ne cherchez pas à engager les 360° dès le premier tour, il est préférable d'accélérer ceux



-ci progressivement plutôt que de forcer la voile dès le départ. Le simple relâchement de la commande fait sortir la SPIRIT 3 des 360°. En revanche, la sortie d'une série de 360° engagés doit se faire en douceur, voire sur plusieurs tours, afin de ne pas avoir à gérer une abattée. Du fait de la force centrifuge, les 360° sollicitent beaucoup votre matériel et doivent donc être utilisés avec parcimonie pour une longue vie de votre SPIRIT 3.

Nota : S'il y a du vent, ne négligez pas la dérive qu'implique cette manœuvre.

2 - les oreilles

Les oreilles, sur la SPIRIT 3, se font à l'aide de la suspente basse A la plus extérieure isolée sur une branche séparée. Elles doivent être maintenues pour éviter une réouverture partielle. Avec les oreilles, la vitesse horizontale n'augmente que de façon insignifiante. Cependant, vous pouvez aisément coupler l'utilisation de l'accélérateur et des oreilles pour accélérer votre descente. Suivant la traction que vous exercez, la taille des oreilles et la dégradation du taux de chute seront plus ou moins importantes. Le pilotage de la voile, avec les oreilles fermées, s'effectue à la sellette (sa maniabilité sera fonction du réglage de votre ventrale). En engageant de petits virages cadencés ou de larges 360°, vous augmenterez encore plus votre taux de chute. Pour sortir du régime de vol aux oreilles, lâchez les suspentes A. Les oreilles se rouvrent généralement d'elles-mêmes mais vous pouvez accélérer ce processus en freinant amplement. Nota : Ne lâchez jamais vos commandes avant d'entamer cette manœuvre et pour plus de commodité et de sécurité, passez-les en dragonne. Ne pas engager de forts 360° avec de grandes oreilles car dans cette configuration pratiquement toute la charge est répartie sur les suspentes centrales A et B.

3 - La descente aux B

Saisissez les élévateurs B au niveau des maillons et exercez une traction progressive. La SPIRIT 3 reste très conviviale dans cette configuration. Après un léger recul, l'aile vient se stabiliser à la verticale du pilote. Plus vous tirez les élévateurs, plus la surface diminue et plus le taux de chute augmente. Cette manœuvre exige d'être effectuée de manière symétrique. Dans le cas contraire, la SPIRIT 3 se met à tourner très doucement autour d'un axe vertical passant par le pilote. Vous pouvez contrer ce mouvement en exerçant une traction supérieure sur l'élévateur B opposé ou en modifiant vos appuis-sellette.

Pour sortir des B, il vous suffit de relâcher les élévateurs progressivement puis franchement dans les 5 derniers cm, la SPIRIT 3 reprend sa vitesse et vole normalement sans faire d'abattée. Elle n'a aucune tendance à rester en phase parachutale en sortie de B, mais si cela vous arrive, il suffit de pousser vers l'avant les élévateurs A. Cette technique de descente rapide sollicite beaucoup les suspentes B, les points d'ancrage et la structure de votre aile, réservez-la aux cas d'urgence. Nota : Ne lâchez jamais vos commandes avant d'entamer cette manœuvre et pour plus de commodité et de sécurité, passez-les en dragonne.



E - Comportement en condition de vol extrême

La SPIRIT 3 est une voile très stable pour sa catégorie et reste très saine même en aérologie musclée. Cependant, comme tout pilote de parapente, vous pouvez être amené à réagir face à une situation de vol extrême suite à un fort cisaillement ou à une erreur de pilotage. Il est alors important de conserver son sang-froid et de ne pas aggraver la situation par des réactions désordonnées ou exagérées. Vous pouvez vous familiariser et vous entraîner à réagir à de telles situations dans le cadre d'un stage S.I.V. (Simulation d'Incidents de Vol) ou stage de pilotage. Ces stages sont encadrés par des professionnels et se déroulent dans des conditions de sécurité optimales : au dessus de l'eau avec parachute de secours, gilet de sauvetage, bateau, encadrement radio, ...

Cependant, nous vous rappelons que la pratique régulière de certaines manœuvres extrêmes sollicitent fortement la structure de votre aile et altèrent sa durée de vie.

1 - Les Wing-Overs

Les wing-overs, inversion de virages cadencés, sont très faciles à obtenir. Plus les inversions et l'inclinaison sont fortes, plus la voile doit être contrôlée pour éviter une éventuelle fermeture. Nota : une inclinaison de plus de 60° en roulis et de plus de 30° en tangage entre dans la catégorie des vols acrobatiques. Comme tout parapente, la SPIRIT 3 n'est pas homologuée pour ce type de vol.

2 - Fermeture asymétrique

Le parapente est un aéronef à structure souple. Les cisaillements aérologiques peuvent occasionner une fermeture partielle de la voile et leur gestion fait partie intégrante du vol en parapente. Une fermeture de la SPIRIT 3, même de 50 %, n'engendre pas d'auto-rotation et au plus 90° de changement d'axe. Près du relief ou d'autres pilotes, il peut s'avérer nécessaire de conserver sa trajectoire par une action sur la commande opposée et/ou par un contre à la sellette. Dans le cas où l'aile ne s'ouvrirait pas rapidement d'elle-même, abaissez la commande d'un mouvement ample du côté fermé. En cas de grosse fermeture, répétez ce geste ample (les petites secousses saccadées sont absolument inefficaces).

Le meilleur moyen de prévenir une fermeture reste bien évidemment un pilotage actif en aérologie turbulente, contrôle des mouvements de l'aile sur les trois axes : tangage / roulis / lacet.

3 - Fermeture frontale



Une fermeture frontale de la voile peut survenir en cas de cisaillement vertical violent, en sortie de thermique puissant ou aux hautes vitesses. Après une légère perte d'altitude, la voile s'ouvrira d'elle-même rapidement. Il est également possible d'accélérer la réouverture par une légère action symétrique sur les freins.

4 - Parachutage et décrochage

La SPIRIT 3 n'a pas de phase parachutale stabilisée et cherche toujours à reprendre son vol. Si l'aile restait dans cette configuration, il suffirait de pousser les élevateurs A ou l'accélérateur pour reprendre le vol. Nous vous déconseillons d'engager un virage qui risquerait de provoquer un départ en vrille. Si vous freinez trop votre voile, celle-ci risque de décrocher (commandes au niveau des hanches).

Dans un premier temps, la voile bascule doucement vers l'arrière, puis très franchement.

Il n'y a pas de phase transitoire et en quelques secondes la voile sort de son domaine de vol.

La sortie d'un décrochage peut avoir de graves conséquences (forte abattée et fermeture conséquente). Il est nécessaire d'agir sereinement : stabilisez le décrochage avant toute autre action, remontez doucement les freins jusqu'à mi-hauteur (temps de réponse environ 1 seconde) et préparez vous à contrer l'abattée.

Le décrochage sur les voiles actuelles peut avoir de graves conséquences.

5 - Décrochage asymétrique et vrille à plat

Le décrochage asymétrique survient dans la majorité des cas lorsque, en virage installé, le pilote dépasse l'amplitude maximale du débattement de la commande intérieure au virage.

Un décrochage asymétrique n'est pas irréversible, il suffit de relâcher le côté trop freiné pour que la voile retrouve son régime de vol. Suivant l'importance du décrochage, le relâchement peut entraîner une abattée oblique qui doit être contrôlée avec les deux commandes pour éviter une fermeture.

Le décrochage asymétrique et la vrille à plat permettent aux pilotes d'essais de pousser les voiles à leurs limites et sont des manœuvres de vol dangereuses qui ne doivent pas être exécutées par des pilotes non expérimentés.

Nota : La cravate.

La cravate peut survenir sur tout type de parapente en condition de vol extrême. Si les suspentes devaient s'emmêler et coincer une partie de votre aile, il est nécessaire d'agir de la manière suivante : conserver votre cap, observer la situation et essayer de dégager les suspentes coincées (notamment en tirant sur la sus-



pente de stabilo, suspente B la plus extérieure, de diamètre plus petit). Pomper du côté fermé n'est pas forcément une bonne solution et peut dans certains cas de figure aggraver la situation.

Nota : Pilotage d'urgence.

En cas de défaillance des commandes (rupture, nœud dans la commande, ...), la SPIRIT 3 reste pilotable aux arrières. Il est impératif de garder son sang-froid et d'éviter les mouvements trop brusques car en tirant directement sur les élévateurs D le risque de provoquer un décrochage asymétrique est plus grand. Il convient dans ce cas de choisir une aire d'atterrissage sans obstacle et de soigner tout particulièrement son approche. Il est tout à fait possible d'arrondir aux arrières.

F- Entretien et réparation de votre SPIRIT 3

Conçue avec des matériaux de très grande qualité, votre SPIRIT 3, comme tout engin volant, a tout de même besoin d'être entretenue avec soin. Nous nous permettons de vous rappeler que chaque pilote est responsable du bon entretien de son matériel de vol. Afin de profiter pendant plusieurs années des qualités de vol de votre SPIRIT 3, suivez ces quelques conseils :

- Stockage : Si vous deviez vous passer de voler pendant plusieurs mois, veillez à entreposer votre aile dans un endroit sec et abrité de la lumière.
- Nettoyage : Si vous envisagez de nettoyer votre aile, utilisez simplement une éponge et de l'eau. Ne jamais utiliser de produits chimiques ou de détergeant, ils altèrent la structure du tissu.
- Réparations : Les petites déchirures du tissu (10 cm max.) peuvent être réparées à l'aide de tissu autocollant (arrondir les angles des pièces autocollantes et encollez si possible sur les deux faces du tissu déchiré). Les déchirures conséquentes et/ou le long des coutures doivent impérativement être réparées par une entreprise agréée (demandez conseil à votre revendeur).
- Ne ranger votre aile que si celle-ci est parfaitement sèche. L'humidité résiduelle endommage fortement la trame des tissus de parapente et en particulier leur aspect et leur tenue.
- Évitez de plier votre aile toujours de la même façon, de manière à répartir l'usure liée au pliage.
- Limitez au maximum l'exposition inutile de votre aile aux UV lorsque vous ne volez pas (décollage et atterrissage) car ceux-ci dégradent les textiles synthétiques en altérant leur solidité et leur étanchéité. Faites particulièrement attention en altitude (UV peu filtrés) et lors de vol hivernaux (très forte réverbération).
- Évitez de faire traîner votre aile sur les aires de décollage et d'atterrissage. Nettoyez avec une éponge humide les éventuelles traces de boue, d'insectes ..., qui altèrent les qualités du tissu dans le temps.
- Si votre aile entre en contact avec de l'eau salée, rincez la soigneusement et faites la sécher.
- Ne marchez pas sur les suspentes, surtout si elles reposent sur un sol dur.
- Après un atterrissage dans les arbres, vérifiez soigneusement chaque suspente. Les suspentes endommagées doivent impérativement être remplacées. Un plan de suspentage se trouve en annexe (sinon il peut être demandé au revendeur ou à l'importateur).



Attention : une suspente de frein emmêlée dans les suspentes principales peut les endommager par cisaillement.

Faites réviser votre SPIRIT 3 tous les ans OU toutes les 100 heures de vol par l'importateur, le revendeur ou par une entreprise agréée.

Contrôlez régulièrement l'état de la voilure et des suspentes de votre aile.

Pour conclure

La SPIRIT 3 est à la pointe de la technologie en parapente. Elle vous accompagnera pendant plusieurs années si vous l'entretenez et prenez soin de respecter les exigences du vol libre. Notre sport est merveilleux mais n'est cependant pas dénué de danger. Votre sécurité dépend essentiellement de vous-même. Nous vous incitons à voler prudemment, équipé d'une sellette, d'un parachute de secours et d'un casque homologués.

A un de ces jours, dans le ciel.

Votre équipe FLYING PLANET



Avis important

Ce parapente correspond aux nouvelles normes européennes au moment de sa livraison. Toute modification faite par l'utilisateur entraînerait la déchéance de l'agrément.

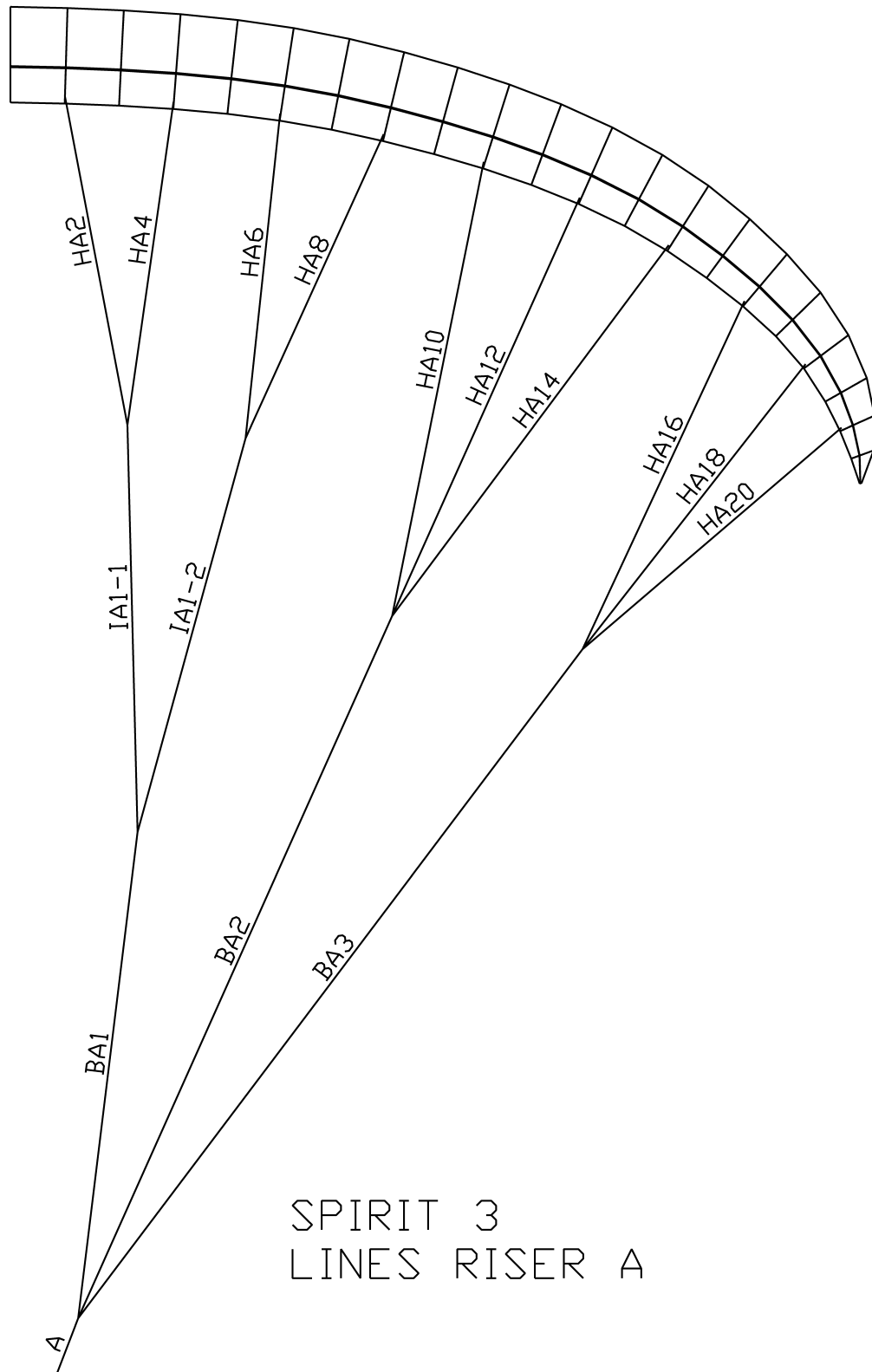
L'utilisation de ce matériel s'effectue aux risques et périls de l'utilisateur. Toute responsabilité du fabricant / concepteur ou du distributeur est exclue.

Chaque pilote est responsable du bon état de vol de son parapente. Les capacités du pilote sont censées être en accord avec les exigences de ce parapente

Dans les pages suivantes vous trouverez les schéma des lignes des suspentages.

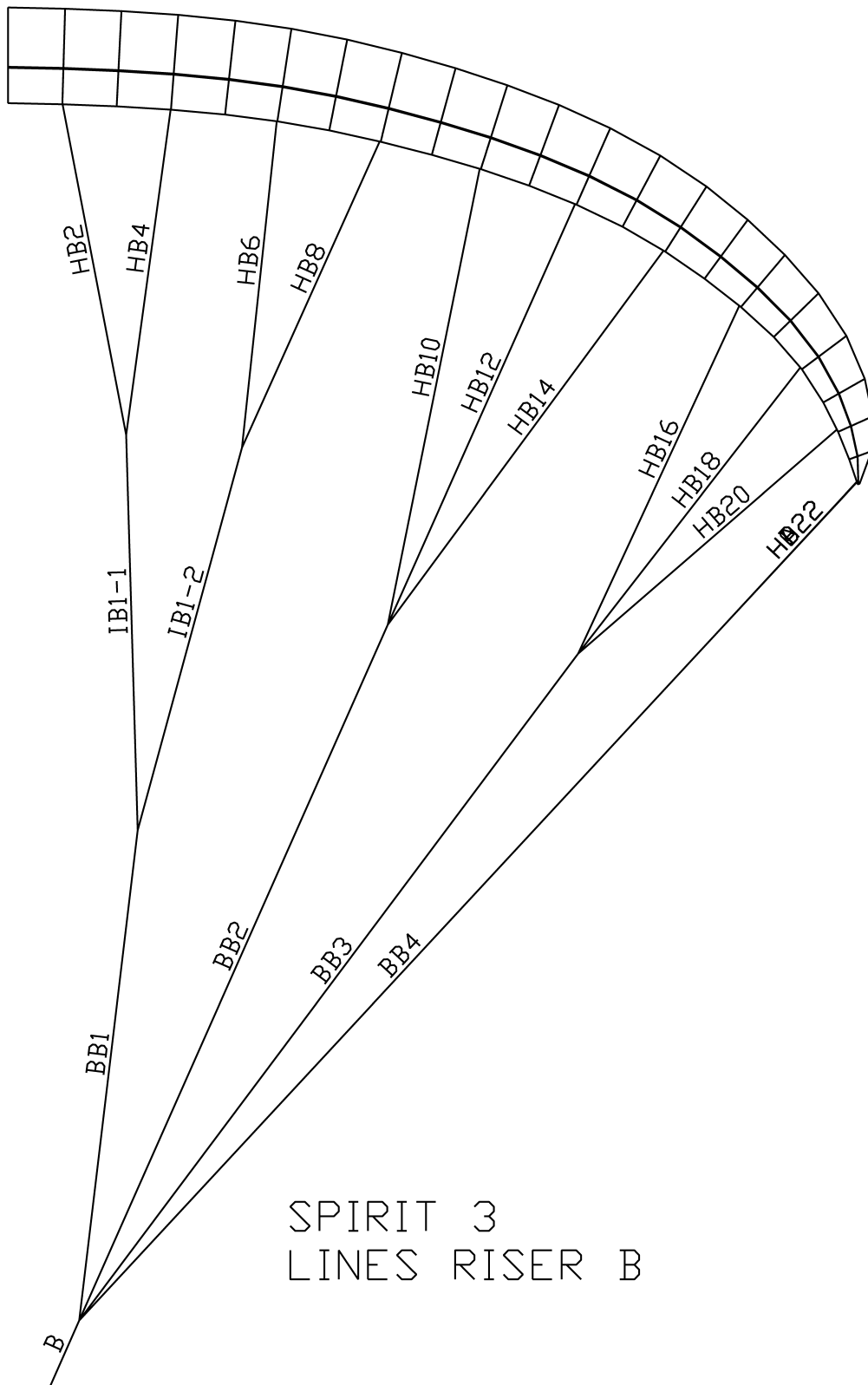
Les tableaux de suspentes sont téléchargeables sur le site internet.





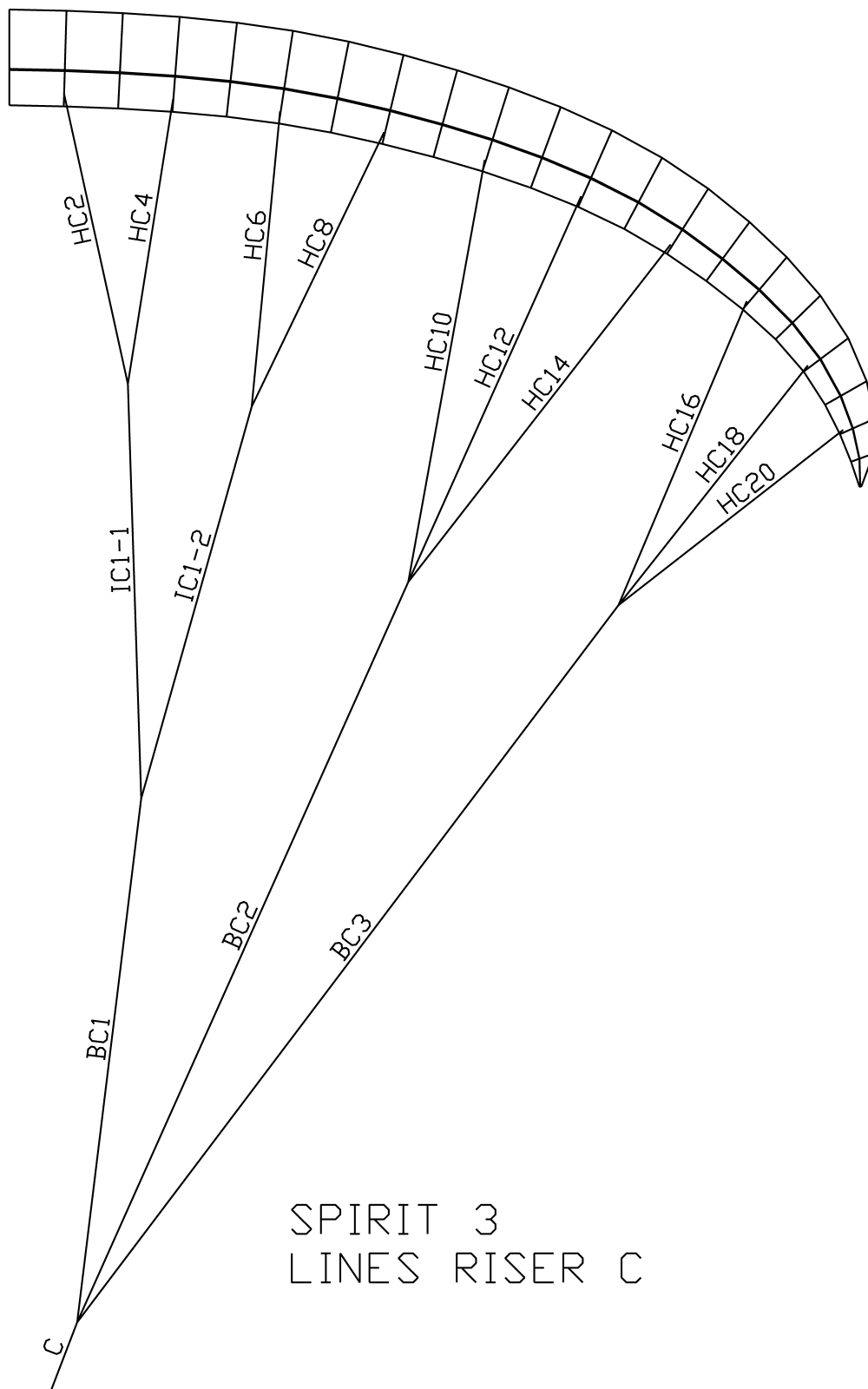
SPIRIT 3
LINES RISER A





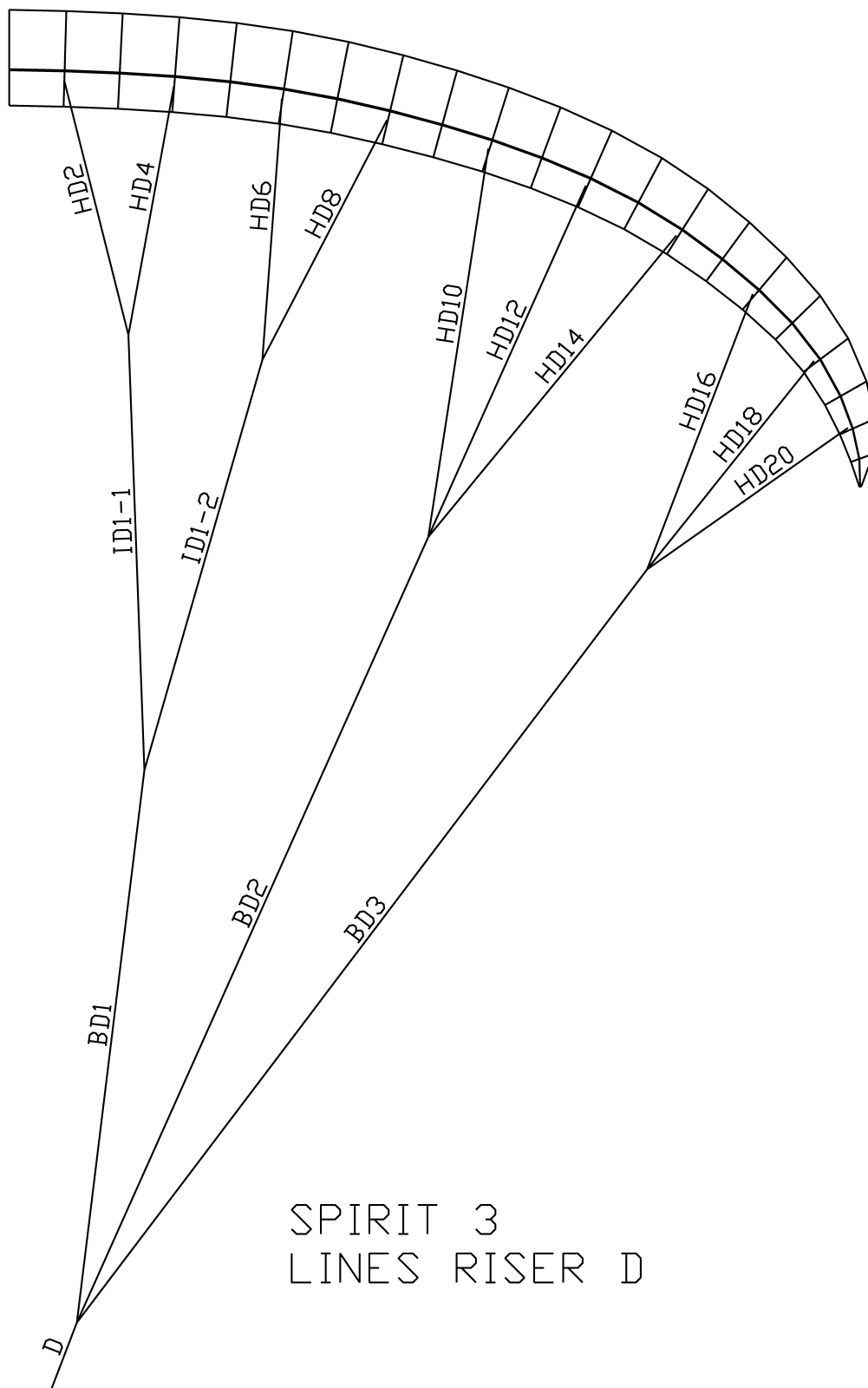
SPIRIT 3
LINES RISER B





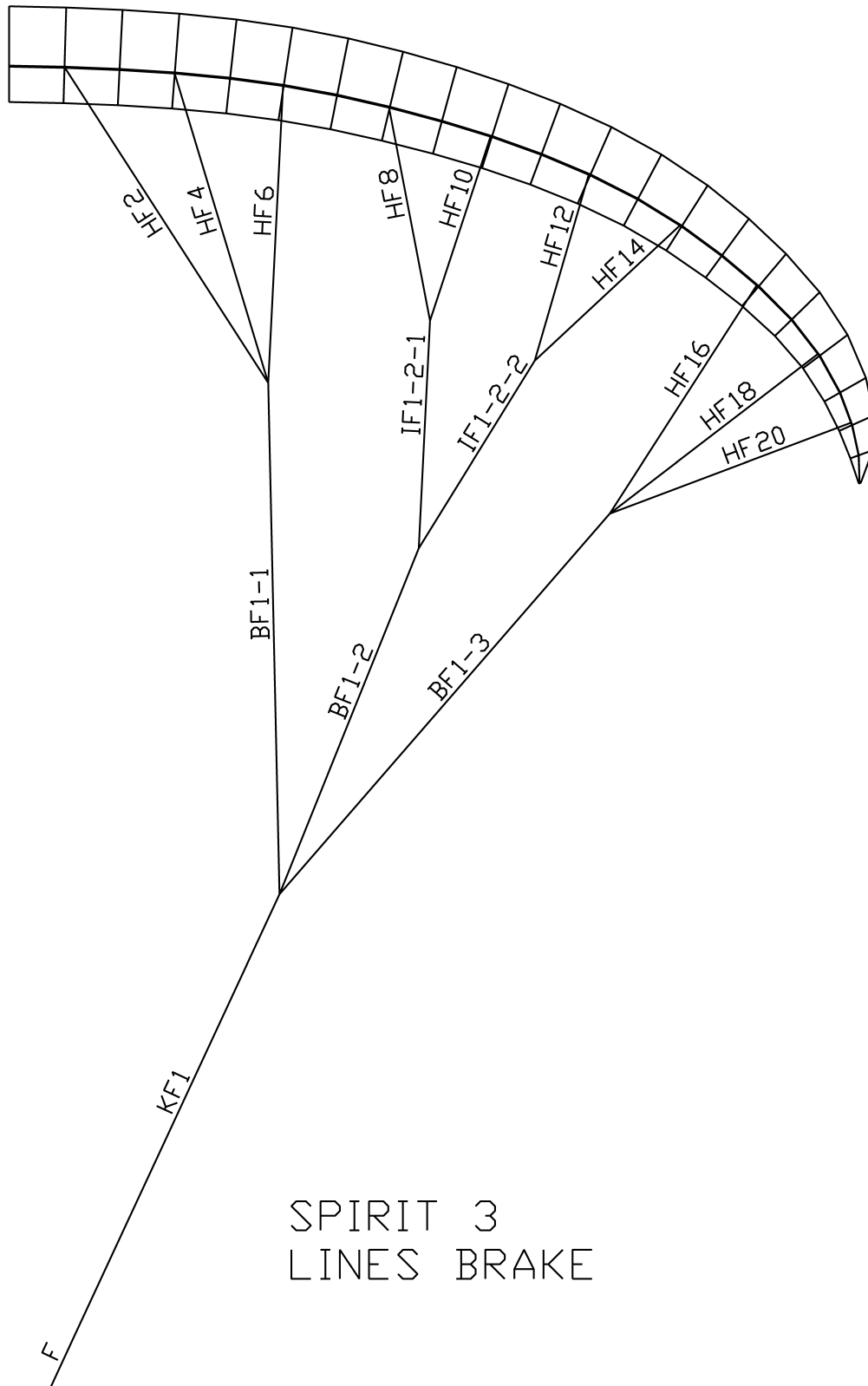
SPIRIT 3
LINES RISER C





SPIRIT 3
LINES RISER D





SPIRIT 3
LINES BRAKE

