

PRION

3

NOVA

Manuel
_FR

PRION 3 – Assoiffée d'aventure



Performance Paragliders

Merci pour votre confiance

Merci beaucoup d'avoir choisi une voile NOVA. Nova est synonyme de produits innovants, techniquement sophistiqués, et de qualité élevée. Votre parapente a été développé avec un logiciel de simulation et de conception moderne, il a été contrôlé intensivement pendant et après la production et a subi des procédures de contrôle et de qualité rigoureuses.

Ce manuel contient des informations importantes concernant l'utilisation de votre parapente. Nous vous recommandons de le lire attentivement avant votre premier vol avec l'aile. Pour toute question ou suggestion n'hésitez pas à contacter votre revendeur NOVA. Plus d'information sur votre aile ou les produits NOVA sont disponibles sur www.nova.eu.

Nous vous souhaitons de beaux vols.
Votre équipe de développement.

Philipp Medicus
Concepteur

my



NOVA propose des garanties et des services complets. Pour bénéficier et utiliser ces services, vous devez enregistrer votre aile à notre site Web myNOVA dans les 14 jours suivant l'achat (date de facture).

Table des matières

Merci pour votre confiance	3	Descentes rapides	22
Au sujet de NOVA	5	Fermetures	25
Qualité	6	Décrochage	26
Voler et milieux naturel	7	Parachutage	27
La PRION 3	8	Cravate	27
Introduction	8	Entretien et maintenance	28
Sommaire technique	9	Plier votre aile	29
PRION 3 la technologie	10	Stockage	30
PRION 3 son public	12	Nettoyage	30
Informations générales	12	Réparation	31
Recommandations	12	Recyclage	31
Limites d'utilisation	13	Utilisation de la PRION 3	
À la réception de votre aile	14	avec un moteur	32
Premier vol	14	Réparation Services et garanties	34
Enregistrement	14	myNOVA	34
Accessoires inclus	14	Nos Services	34
Modification	14	Particularités et exceptions	38
Sellettes adaptées	15	Données techniques	41
Poids total en vol	15	Vue d'ensemble élévateur	42
Voler avec la PRION 3	16	Vue d'ensemble Voile	43
Bases	16	Plan de suspentage	44
Élévateurs et suspentes	16	Longueurs des suspentes	45
Poignées ajustables	17		
Codes couleur pour plus de sécurité	18		
Décollage	18		
Vol standard	19		
Vol accéléré	20		
Virage	21		
Atterrissage	22		

NOVA Performance Paragliders



Au sujet de NOVA

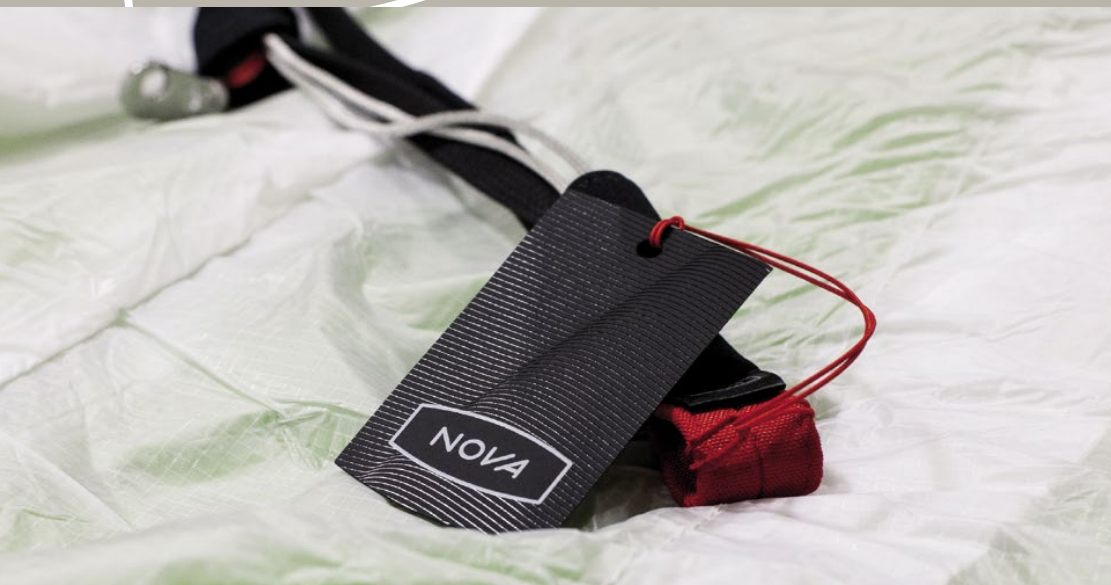
Poussé par l'idée de créer les meilleures ailes, nous avons fondé NOVA en 1989. La société est très vite devenue un important fabricant. Nous avons rapidement consolidé et élargi notre position sur le marché.

Notre siège se trouve Terfens, près d'Innsbruck. Grâce à cette localisation nous sommes à 20 minutes de notre site de vol le Rofan. En raison de sa proximité au lac Achensee, il est idéal pour les tests de voiles. Alternativement, le Zillertal, le Stubaital ou les Alpes du Sud sont également à proximité.

Pour un fabricant de parapente, être proche de la montagne est essentiel. Tout d'abord parce que nous avons besoin de terrains appropriés pour le bon travail de développement. Deuxièmement, nous devons avoir le doigt sur le pouls de l'activité et devons être étroitement liés aux attentes de nos clients. Au Tyrol et dans toute la région le parapente est plus qu'un sport. Cette attitude positive se traduit dans le caractère de nos produits et nous aide à continuer à concevoir toujours de meilleurs parapentes.

NOVA a une équipe de collaborateurs hautement qualifiés. La quasi totalité d'entre eux partagent la même passion du vol que les pilotes qui choisissent de voler avec les ailes NOVA. Cette passion et notre savoir-faire sont les moteurs de notre innovation. Par exemple, cela nous a conduits à être des pionniers dans le domaine de la simulation de flux aérodynamiques qui permettent raisonnablement de prédire avec précision la plupart des caractéristiques d'une nouvelle aile sur un ordinateur.

Le préalable de notre mission est de construire des parapentes à la fois sûrs et performants. La belle harmonie entre sécurité et performance est génératrice de beaucoup de plaisir en vol. Et c'est bien de cela qu'il s'agit !!



Qualité

Lorsque l'on parle de qualité des parapentes l'accent est souvent mis sur les points visibles de l'extérieur : les coutures, le tissu, la symétrie... Pour nous aussi, ce sont tous des indicateurs importants mais chez NOVA nous pensons que le terme qualité englobe bien plus que cela.

Pour nous qualité signifie tout un cycle de processus qui commence par la bonne idée et se termine par un service client complet. Entre les deux se positionnent les phases de développement et de tests, la production en série, les contrôles réguliers, un réseau de distributeurs responsables et des centres de services agréés.

Nous ne voulons pas seulement vous offrir une bonne aile, nous voulons vous donner La bonne aile. Notre plus haute priorité est gagner et conserver la confiance à long terme de nos clients. Nous assimilons la qualité avec la satisfaction de nos clients. Si nous répondons à vos attentes, nous aurons alors un service de qualité.

Voler et milieu naturel

D'une part, voler représente le moyen de vivre l'expérience d'une grande forme de liberté. Mais d'autre part, cela nécessite d'accepter et de respecter des lois et certaines règles éthiques. Merci de montrer du respect aux autres pilotes, de prendre en considération les intérêts et exigences légitimes des propriétaires et usagers des terrains de décollage et atterrissage. De respecter les règles de l'air, d'avoir conscience et de limiter votre impact sur l'environnement. Pour le bien de notre sport et de notre environnement, nous vous demandons d'aborder la pratique du parapente d'une manière respectueuse de l'environnement. Au-delà de comportements évidents comme ne pas jeter ses ordures, il est également important de veiller à ne pas effrayer les animaux comme les rapaces ou les grands mammifères en volant trop près d'eux. Particulièrement en hiver, le stress peut être fatal pour les animaux. Être attentif et respectueux de la quiétude de la faune est notre contribution à la préservation de leur habitat. Dans la même logique un comportement responsable évitera les conflits avec d'autres usagers de l'espace naturel et avec les propriétaires et exploitants des terrains dont les revenus sont étroitement liés à l'équilibre des écosystèmes et de la bonne santé de leur cheptel.



L'acceptation de notre activité dépend de la bonne conduite de chaque pilote. Merci à chacun de nous de véhiculer une image positive de la communauté des parapentistes.



La PRION 3

Introduction

Le plaisir fruit de l'innovation : la PRION 3 offre des fonctionnalités de dernier cri et utilise un assemblage intelligent de matériaux combinés qui permet de réduire notablement le poids de la voûte. Le résultat est une aile amusante et maniable dans laquelle vous pouvez avoir entière confiance. Partez vivre vos aventures avec la PRION 3 !

Plus Parapente..!

La PRION 3 a plein de caractéristiques qui la rendent très sûre mais elle propose aussi beaucoup de performance. Que vous fassiez un plouf, une traversée de vallée ou que vous tentiez un triangle FAI, la Prion 3 est facile à piloter et séduisante par son comportement ludique et ses belles performances. Elle ne pose pas de limites à vos aventures.

Légère et endurante

Moins de poids, même durabilité que la 2: le prion 3 est une aile de poids optimisé qui est aussi solide. La partie extérieure est faite de matériaux robustes mais le poids de la voûte est réduit grâce à l'utilisation de matériaux légers et une conception structurelle innovante à l'intérieur de l'aile. Le résultat est une aile légère à transporter, facile à décoller, mais aussi solide et durable.

Simple et sûr

Comme ses prédécesseurs, la PRION 3 est agréablement simple: peu de suspentes rend le démêlage facile. Le faible allongement de 4,7 amène un degré élevé de sécurité passive. La manipulation aisée et équilibrée accompagne le pilote pendant toutes les phases de vol. Une autre caractéristique de sécurité est la conception des élévateurs soigneusement étudiés et les poignées de frein réglables.



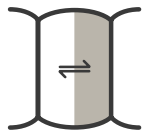
EASY
PACKING

Résumé technique

La PRION 3 (EN A) dispose de 39 caissons. Les cellules externes sont fermées. La PRION 3 est conçue comme une aile parfaitement polyvalente, qui offre un package Complet de simplicité avec un degré élevé de sécurité passive et un haut niveau de performance pour une aile dans cette classe.

Toutes les données techniques sont disponibles page 41.

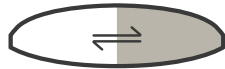
PRION 3 la technologie



SMART
CELLS

Largeurs de cellules optimisées

Les cellules intelligentes sont construites en fonction des contraintes mécaniques auxquelles chacune d'entre elles est soumise. Les parapentes NOVA construits en utilisant SmartCells, ont des largeurs de cellules adaptées à la charge. En gros, les cellules intelligentes. Les ailes munies de SmartCells volent plus calmement, sont plus compactes et glissent mieux.



LOW ASPECT
RATIO

Plus compact

L'allongement d'un parapente n'est pas le seul facteur de sécurité passive, mais joue dans ce domaine un rôle très important. Un allongement élevé favorise les cravates lors de fermetures asymétriques, raccourcit généralement le débattement des freins et rend bien souvent les ailes plus difficiles à piloter. Les outils d'analyses utilisés par Nova permettent de construire des ailes de performance avec des allongements restants faibles ou modérés.



DOUBLE 3D
SHAPING

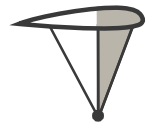
Profil lisse au bord d'attaque

Toute personne qui tente de plier une feuille de papier autour d'un ballon remarquera qu'il y a toujours des plis. Le profil au bord d'attaque d'un parapente pose le même problème - le tissu doit s'adapter à la fois à la courbe du profil et l'effet de ballonnement. Le « Double 3D Shaping » utilise des coutures supplémentaires pour réduire les plis et donc augmenter les performances de l'aile.



Moins c'est mieux

Notre concept trois-lignes avec diminution de la longueur du suspentage nous permet de construire des ailes avec à la fois de très bonnes performances et un haut degré de sécurité passive. La façon dont nous avons conceptualisé le suspentage a permis de fabriquer des ailes résistantes à la fermeture mais surtout qui, en cas de fermeture, limite les effondrements massifs. Cela améliore considérablement le comportement de l'aile en conditions extrêmes.



THREE
LINER

Confort au sol

Tous les parapentes NOVA sont faits pour être facile à utiliser. Pour le pliage, vous pouvez utiliser un sac en accordéon, mais ce n'est pas obligatoire. Notre longue expérience avec les joncs nous a appris que la méthode d'emballage a peu d'influence sur la durabilité de l'aile. Après avoir été pliés les joncs retrouvent vite leur forme originale.



EASY
PACKING

Légers et durables

Les parapentes de la catégorie « poids optimisé » sont plus légers que les parapentes classiques - mais offrent la même solidité et durabilité mécanique. Ces ailes sont plus légères à transporter, facile à décoller et conviennent parfaitement pour le vol-rando. Ces voiles au poids optimisé s'adressent aux pilotes qui apprécient la légèreté sans compromettre la durabilité.



WEIGHT
OPTIMISED

PRION 3 Son Public

La prion 3 est une aile naturellement facile avec des caractéristiques de vol simples et équilibrées, ce qui rend le parapente parfait pour les débutants et les pilotes en progression. La prion 3 est séduisante et en toute simplicité que ce soit pour le tri des suspentes, ses caractéristiques au décollage ou la mise et la tenue en virage.

Grace à ces excellentes performances elle a tout le potentiel pour découvrir le vol de cross-country.

Informations générales :

Comme pour les avions, les parapentes doivent être conformes au droit aérien applicable dans votre pays de pratique, le brevet peut être obligatoire. En outre, il existe des exigences statutaires (pour le droit aérien exemple) qui doivent être respectées.

La PRION 3 est conçue et certifiée pour 1 pilote. Elle ne peut être utilisée comme biplace. Les pilotes doivent être en mesure de prouver qu'ils sont titulaires d'une licence valide et doivent être couvert par l'assurance requise dans leur pays d'origine. Les pilotes doivent être en mesure de juger correctement des conditions météorologiques. Selon la réglementation en vigueur d'un pays, l'utilisation d'un casque et protection dorsale, ainsi que l'emport d'un parachute peut être obligatoire dans tous les cas il sont fortement recommandés.

Le pilote doit être conscient et accepter sa responsabilité concernant les risques inhérents à la pratique de ce sport. Le parapente est un sport d'aventure et peut entraîner des blessures graves et même la mort. En tant que fabricant, nous ne pouvons être tenus responsables de la mauvaise pratique du sport de la part d'un individu.

Nous recommandons aux pilotes inexpérimentés et à tous ceux qui aspirent à un haut niveau de sécurité de suivre une formation complète dans une école accréditée ou avec un instructeur. Beaucoup de nos revendeurs NOVA peuvent offrir ce service.

Recommandations

Nous conseillons aux pilotes de choisir leurs ailes de façon prudente. On ne peut obtenir le plein potentiel d'une aile qui si elle apporte du confort. Une aile trop exigeante pour son pilote ne conduit pas à des performances accrues et peut augmenter les risques d'incidents voire d'accident.

Après l'achat d'une nouvelle aile, nous vous recommandons de réaliser un cours SIV / pilotage. Dans ce cadre, nous vous recommandons de pratiquer les manoeuvres qui simulent les incidents qui peuvent se produire pendant les vols de tous les jours - en particulier les fermetures asymétriques et frontales.

En outre, nous recommandons de voler régulièrement, de pratiquer autant que possible le maniement au sol, ainsi que la formation théorique continue. Nous vous conseillons d'étudier en permanence théorie et pratique du vol. Vous devez connaître dans le détail tout votre équipement de vol. En tant que propriétaire de votre équipement, il est de votre responsabilité de se conformer aux exigences de contrôle et de maintenance. Plus d'informations à ce sujet dans la section »Entretien et maintenance«.

Limites d'utilisation

Les conditions et utilisation décrites à la suite sont en dehors des limites d'utilisation autorisées de l'aile.

- Voler sous les précipitations (pluie, neige, grêle) doit être évité à tout prix. Les précipitations ont une influence négative sur les caractéristiques de vol de votre aile. Entre autres elles influent sur le point de décrochage les changements de comportement et le risque de phase parachutale.
- Les basses températures combinées avec une humidité élevée peuvent conduire à la formation de glace, générant également un impact négatif sur les caractéristiques de vol de l'aile (parachutale / décrochage, raccourcissement du débattement des freins).
- L'utilisation du parapente est autorisée que dans la fourchette de poids recommandée. La fourchette de poids peut être trouvée dans les données techniques.
- Sable, saleté et neige (en particulier dans les grandes quantités) ont un effet très négatif sur le comportement en vol de l'aile. Avant chaque décollage, vérifiez votre aile par une procédure pré-vol correcte et complète.
- Ce parapente n'est pas conçu pour les manoeuvres acrobatiques.

À la réception de votre aile

Premier vol

Avant d'être livrée, toute aile NOVA doit être contrôlée et pilotée par un revendeur NOVA. Le nom du pilote et la date de ce premier vol doit être écrit sur l'étiquette d'information du parapente. Généralement, elle est située dans la cellule centrale.

my

NOVA

Enregistrement

Afin de profiter de la garantie et des services complets NOVA, vous devez enregistrer le parapente sur notre site web: my.nova.eu

Cet enregistrement doit être fait dans les 14 jours suivant l'achat. (date de la facture).

Accessoires

Votre parapente est livré avec un sac de portage, un sac intérieur de compression, un sac à élévateurs, une manche à air, un manuel, un petit kit d'adhésif de réparation, une planche d'autocollants et une barre d'accélérateur.

Modification de l'aile

Lors de la livraison, les spécifications d'un nouveau parapente sont conformes à ceux utilisés au cours du processus de certification. Toute modification par l'utilisateur (par exemple, modification de la longueur de suspentes, modification des élévateurs), rend la voile non conforme à la certification. Nous recommandons de consulter NOVA avant toute modification.

Des précautions doivent être prises lors de la modification de la longueur de la drisse de frein: à l'usine, la drisse de frein est réglée de sorte qu'elle ait de 10 à 20 cm de jeu libre. C'est essentiel pour deux raisons:

Si le système d'accélérateur est utilisé, le débattement de la commande est réduit. Une drisse de frein modifiée pour obtenir un débattement plus court signifierait que l'aile serait freinée automatiquement lorsque l'on accélère. Tout d'abord, cela entraînerait une perte d'efficacité du système d'accélérateur et d'autre part cela peut induire un décrochage.

La marge du débattement de la commande a une influence lors d'incidents de vol extrêmes. La modification de la longueur de la ligne de frein peut influencer négativement la réaction de l'aile.

Sellettes adaptées.

Votre parapente est certifié associé à une sellette classées GH (sans croisillons). Ce groupe contient presque toutes les sellettes actuellement disponibles. La vignette de certification sur votre harnais fournit les informations sur son classement.

Certaines sellettes permettent un déplacement du poids particulièrement efficace, mais en même temps la turbulence est directement retransmise sans amortissement au pilote. D'autres sellettes sont plus amorties et donc plus confortables, mais moins agiles au pilotage. Chaque pilote doit décider pour lui-même ce qui est le plus approprié à ses goûts et à son niveau et son pilotage.

Nous recommandons d'associer la PRION 3 avec le harnais NOVA ALTUS. Les deux produits sont parfaitement adaptés et ce paquet offre des fonctionnalités de sécurité importantes comme les codes couleur coordonnés pour les points d'ancrage.



Fourchette de Poids

Votre parapente est certifié pour une gamme de poids stipulée. Si vous volez en dehors de cette plage, vous êtes en dehors des limites de fonctionnement de l'équipement. Par conséquent, le parapente n'est pas conforme aux caractéristiques de vol déterminées au cours du processus de la certification et que celle-ci n'est plus valide.

Le choix de votre positionnement à l'intérieur de la fourchette est une question de préférence personnelle que vous souhaitez voler à la charge supérieure, inférieure ou au milieu de la fourchette de poids stipulé. L'utilisation en bas de fourchette apporte les avantages comme par exemple, un amortissement élevé, une sensation moins dynamique et un taux de montée meilleur. L'inconvénient est une vitesse moindre, moins d'agilité et la pression de l'aile interne réduite. À l'opposé une charge alaire élevée signifie plus de vitesse, une voûte plus tendue et plus d'agilité, ce qui va par conséquence augmenter le caractère dynamique de l'aile.



Voler avec la PRION 3

Nous vous recommandons d'effectuer le premier vol avec votre nouvelle voile en conditions calmes. Cela vous permettra d'apprendre à découvrir sereinement votre aile. Quelques séances de gonflage et de contrôle en pente école vous aiderons à vous familiariser avec ce nouveau parapente.

Notions de base | Élévateurs et suspentes

Le prion 3 adopte le code couleur recommandé par la *Paraglider Manufacturers Association (PMA)*:

- Les suspentes A sont rouge
- Les B Jaune
- Les C bleue
- Les stabilo vert
- Suspente de frein - orange

Pour faciliter encore l'identification nous avons prolongé ce code sur les élévateurs. L'élévateur A destiné à faire les oreilles est équipé d'une étiquette marquée « Ears » le B est étiqueté « BStall » afin d'éviter toute confusion lors de l'exécution de ces manœuvres.



Poignées ajustables

La prion 3 est équipée de poignées de commandes réglables. La poignée réglable est une poignée de frein innovante, qui peut être ajustée individuellement à la main du pilote, ce qui la rend plus facile à saisir. Elle a été développée en coopération avec Peter Cröniger, responsable de la formation au DHV et pilote à la Lufthansa.

La particularité de la poignée réglable est que la main et la ligne de frein sont presque parfaitement alignées, donnant la possibilité d'un transfert direct de la force comme avec un demi tour de frein. Cela rend plus facile le gonflage, améliore le ressenti de l'aile et, par conséquent, augmente la sécurité du vol.

Conseils d'utilisation :

1. Décidez à l'avance si vous souhaitez utiliser les poignées de frein de manière classique ou, comme nous le recommandons, en utilisant le réglage (voir photo pour la position ouverte).
2. Pour une utilisation des poignées de frein classiques, ouvrir la fermeture Velcro au «R» ou «L» tirer à travers la boucle et réattachez. Pour utiliser la fonction réglable, plier la sangle, tirez la bande velcro à travers la boucle et l'attachez.
3. Ajuster la taille de la poignée dans votre main. Utilisez vos gants de vol et maintenez la poignée de sorte que la boucle à came se trouve à l'intérieur de la paume. Ajuster la taille de la poignée jusqu'à ce que vous ayez un bon réglage tout en vous assurant que vous pouvez facilement libérer votre main dans le cas de situation d'urgence.
4. Cette façon d'utiliser les freins offre l'avantage de distribuer la force de freinage à travers la main de manière plus uniforme, ce qui permet généralement d'éviter l'inconfort les points de pression.



Code couleur pour plus de sécurité

En Aviation le vert représente la droite et le rouge la gauche.

Nous avons utilisé ce schéma de couleurs pour nos parapentes: le point d'accroche droit est vert, sur la gauche, il est rouge. En outre, les élévateurs sont marqués «L» et «R». Cela devrait vous aider dans votre préparation pré-vol et surtout vous aider à éviter des erreurs montage.

Ce schéma de couleurs est décliné sur la sellette NOVA ALTUS, notre sellette polyvalente: l'attache droite est verte, la gauche est rouge. Cela signifie que la combinaison PRION 3 avec l'ALTUS offre un avantage significatif pour la sécurité. Plus d'informations sur ce sujet dans la section « sellettes appropriées ».



Décollage

Le pilote a l'entière responsabilité de vérifier que l'ensemble de son équipement est en ordre de marche; en particulier, l'aile, la sellette et le parachute. Immédiatement avant le décollage, nous recommandons la visite pré-vol suivante, qui devra être réalisée consciencieusement avant chaque décollage. Malheureusement, de nombreux accidents au décollage résultent d'une visite pré-vol omise ou mal faite.

1. **Boucles fermées** : jambes et ventrale connectées jugulaire du casque fermée.
2. **Clipsés- Verrouillés** : Elévateurs non vrillés, système d'accélérateur connecté et libre. Mousquetons verrouillés
3. **Suspentes** : les A dessus toutes les suspentes démêlées et sans nœuds freins libres poulie libres.
4. **Voile** : étalée en arc de cercle bord d'attaque ouvert.
5. **Vent et espace** : direction et force du vent correcte espace aérien libre.

Le PRION 3 se distingue par son comportement au gonflage facile (à la fois durant la phase de montée que pendant la course.) sans tendance à rester en arrière. L'aile monte proprement et directement sans tendance à dépasser. Une bonne technique de décollage ne peut être apprise que par la pratique - il y a dans ce domaine peu de chose à apprendre dans les livres et les descriptions. Alors voici un conseil: utiliser chaque occasion qui se présente pour aller sur une pente école pour par-faire votre technique de décollage. L'idéal est d'avoir un collègue expérimenté ou un instructeur avec vous pour avoir un retour.

Décollage au treuil

Lors du treuillage, la PRION 3 n'affiche aucune particularité. Noter qu'il est important de monter loin du sol à un angle faible. Nous recommandons l'utilisation d'un adaptateur de treuillage. Cet adaptateur est connecté aux principaux mousquetons et les relie avec la ligne de treuil.

Vol Normal.

La PRION 3 a sa meilleure finesse bras haut. En air calme c'est à ce régime qu'elle parcourra la meilleure distance pour l'altitude dont elle dispose. Avec du vent de face ou une masse d'air descendante, la meilleure finesse peut être atteinte en utilisant le système d'accélérateur. Au cours de vols accélérés en air turbulent, une attention particulière devra être accordée à la réaction dynamique de l'aile en cas de fermeture. Dans de fortes turbulences, il est conseillé de tirer doucement les deux freins pour augmenter la stabilité. Les commandes de frein fournissent des informations sur l'état de la masse d'air ambiante in-

dispensable pour un pilotage actif. Gardez toujours une grande marge de hauteur par rapport au sol pour assurer votre sécurité.

Par pilotage actif, nous entendons le contrôle constant et la correction de l'angle d'attaque en air turbulent. Par exemple, si un pilote vole d'une zone d'ascendance à une zone descendante, s'il n'y a pas d'anticipation du pilote, l'angle d'attaque sera diminué et l'aile va plonger vers l'avant. Une légère réduction pression dans les commandes indiquera au pilote le début de ce mouvement de tangage. La réaction correcte est de reprendre et garder un contact constant avec les commandes pour empêcher et contrôler ce mouvement de tangage. Les cascades d'incidents suite à une fermeture seront évitées par un pilotage actif. Certaines des techniques nécessaires peuvent être pratiquées et affinées lors d'exercices au sol, par exemple, en essayant de garder et stabiliser l'aile dessus de votre tête sans la regarder. Cet exercice est également utile pour travailler le contrôle au décollage.

Vol accéléré

Montage de l'accélérateur

La majorité des harnais sont équipés de deux poulies de chaque côté. Certains harnais (légers) ont deux bagues ou boucles simples. Les drisses de la barre d'accélérateur sont tirées de haut en bas à travers les deux poulies / anneaux et montés sur la barre.

Le réglage correct de la longueur est important. Si elle est trop courte, l'aile risque d'être constamment accélérée, ce qui doit être évité à tout prix. Des drisses trop courtes, peuvent faire que le barreau soit inaccessible.

Si les drisses sont trop longues, il n'est pas possible d'accélérer l'aile à sa vitesse maximum. Nous recommandons toutefois de régler les drisses un peu plus longues lors de la première utilisation, de sorte que, le bon débattement puisse être jugé pendant le vol. Le réglage pourra alors être affiné grâce aux crochets Brummel le système à trois trous permet l'ajustement précis de la longueur de la drisse.

Utilisation de l'accélérateur

Avant de décoller, ou lors de la connexion des élévateurs à la sellette, les crochets Brummel de l'accélérateur doivent être connectés à ceux de la sellette. N'oubliez pas d'intégrer le contrôle de cette action à vot-

re pré-vol, c'est important pour votre sécurité. La prison 3 est équipée d'un système d'accélérateur très efficace et bien rodé. Jusqu'à la vitesse maximale, la finesse reste très bonne. En régime de vol accéléré les contrôles du tangage, c'est à dire le pilotage actif ne doit pas être effectuée avec les freins, mais en utilisant le système d'accélérateur. Par conséquent, si l'aile part en avant, le pilote ne devra pas freiner, mais réduire l'accélération (relâcher le barreau).

En vol accéléré, le contrôle de la trajectoire doit être effectué soit par déplacement du poids ou par l'utilisation asymétrique de la barre d'accélérateur (en augmentant l'accélération sur le côté gauche, l'aile va tourner à droite).

Géométrie de l'accélérateur

On utilise l'ensemble du débattement de l'accélérateur. Les élévateurs A vont être rabaisés de approximativement 19 Cm par rapport aux élévateurs C (tailles M & L) et 15.5 Cm (tailles S & XS)

Virage

La mise en virage d'une voile est une combinaison entre une action sur la commande intérieure, la commande extérieure et un transfert de poids dans la sellette. Une des particularités de la PRION 3 est sa maniabilité intuitive. Pour un virage précis une légère action au frein est suffisante.

En thermique en plus de l'impulsion sur la commande intérieure nous recommandons un léger contrôle de l'aile extérieure pour aider à maîtrise l'inclinaison et la vitesse de rotation. D'une autre part vous bénéficiez d'un meilleur retour de sensations de la part de la voile et renforcez la stabilité des bouts d'aile.

Maîtriser les changements de cap rapides et conduire sagement des courbes serrées doivent être une compétence que tout pilote doit acquérir.

Notez que si votre parapente n'est plus dirigeable en utilisant les commandes (dans le cas où elles seraient emmêlées par exemple) vous pouvez diriger votre voile grâce aux élévateurs C. en combinant une traction sur les élévateurs C et un transfert de poids dans la sellette on obtient une maniabilité tout à fait acceptable. Cette technique permet également d'atterrir de façon sécuritaire. Il faut cependant veiller à ne pas trop donner d'amplitude aux mouvements sur les C pour éviter le décrochage de l'aile.



Atterrissage

Notez : un décrochage (provoqué trop tôt) peut entraîner un atterrissage violent et être la cause de sérieux accidents. Les commandes doivent être franchement descendues juste avant de toucher le sol (0.50 mètres).

L'atterrissage avec la PRION 3 est très facile. En conditions turbulentes, il est conseillé de faire son approche avec un petit peu de frein pour stabiliser la voile et mieux sentir les mouvements de la masse d'air. Immédiatement, juste avant le contact avec le sol les commandes doivent être descendues franchement jusqu'au point de décrochage.

Techniques de descente rapide

Pour perdre rapidement de la hauteur nous conseillons trois manœuvres possibles.

Nous vous les présentons par niveau de difficulté à être réalisées.

1.) Les grandes Oreilles

Pour utiliser les grandes oreilles vous devez abaisser simultanément les deux suspentes A extérieures montées sur un élévateur séparé noté ears. Les poignées de frein sans tour supplémentaire restent dans vos mains.

Tant que les suspentes restent sous tensions les bouts d'ailes restent repliés. Cela a pour conséquence d'augmenter le taux de chute. Si un couple à cette action l'utilisation de l'accélérateur on augmente le taux de chute et la vitesse tout en corrigeant l'augmentation de l'angle d'attaque généré par l'augmentation de la traînée causée par les oreilles. Pour libérer les oreilles il suffit de lâcher les suspentes A. Si les oreilles

ne se réouvrent pas automatiquement, le pilote peut avec un coup de freins sec et rapide aider la réouverture.

2.) les B.

Le décrochage aux B est initialisé par une traction symétrique sur les élévateurs B (environ 15 cm) Il est recommandé pour une meilleure préhension de saisir les élévateurs B en haut au niveau des maillons.

Immédiatement après avoir descendu les élévateurs la voile perd sa vitesse horizontale et après une légère oscillation elle s'installe dans une phase stable de parachutage.

Lorsque vous effectuez cette manœuvre nous vous conseillons de regarder votre voile tout gardant toujours un œil au sol pour contrôler votre hauteur et pouvoir anticiper la sortie de la phase de parachutage à temps. Pour sortir il suffit de relâcher symétriquement les deux élévateurs B. Si vous les relâchez trop lentement il est possible que la voile se mette en phase parachutale. (voir section de la phase parachutale). Vous devez garder en mains, sans tour, vos commandes durant toute la manœuvre. Lors de la sortie les commandes doivent être parfaitement libres pour permettre à la voile de reprendre normalement son vol et retrouver sa vitesse.

3.) Descente en 360

La descente en 360 est la manœuvre la plus exigeante techniquement et doit être apprise avec beaucoup de hauteur lors d'un stage de pilotage ou de SIV.

Cette manœuvre a 2 phases :

D'abord, le pilote transfère son poids à l'intérieur du virage puis utilise le frein intérieur pour induire un virage de plus en plus serré (ne pas tirer brutalement sur le frein, mais progressivement et en continu). Avec l'augmentation de l'accélération, il y a un moment où la force centrifuge augmente rapidement et le bord d'attaque de la voile commence à s'orienter vers le sol jusqu'à ce que (lors d'une mise en 360 engagés effectuée avec succès) le bord d'attaque soit presque parallèle au sol. A ce point, l'aile atteint un taux de 20 mètres par seconde ou plus. L'accélération peut être de plus de trois G (> 3g). Le pilote doit être conscient de ces contraintes. Avant d'apprendre à engager de telles spirales, le pilote doit maîtriser les sorties de virages serrés. Ces sorties sont effectuées en utilisant le frein extérieur, tandis que

Le frein interne reste dans la même position. Le frein externe est tiré jusqu'à ce que le mouvement de rotation ralentisse. Pour parvenir à une sortie en douceur sans plonger en avant, le frein externe doit être libéré dès que l'aile commence à revenir à plat, c'est à dire dès que l'aile n'est plus face au sol. La réelle phase de piqué en spirale - comme indiqué ci-dessus - ne se produit qu'après phase de transition décrite, c'est à dire de la plongée de l'aile face sol. En ce moment, le pilote est poussé vers l'extérieur dans son harnais. Le pilote doit relâcher la pression pour éviter que l'aile se verrouille dans la spirale. Ensuite le taux de chute peut être modifié en utilisant le frein intérieur et extérieur. Si le poids du pilote reste à l'extérieur, libérer le frein interne est suffisant pour ralentir de façon continue le mouvement de rotation de l'aile. Quitter la spirale est ensuite effectuée comme décrit plus haut. Si le poids du pilote est fortement décalé vers le centre du virage, l'aile peut se bloquer dans la spirale, indépendamment du fait que les freins aient été libérés. Dans ce cas le freinage à l'extérieur ou de freinage symétrique peut aider, ainsi que le transfert du poids vers l'extérieur. En conclusion: il est essentiel de pratiquer en douceur et par étapes progressives cette manoeuvre. La sortie doit être contrôlée.

Informations de sécurité importantes:

Le pilote doit être conscient des exigences physiques de la rotation (vertiges) et l'accélération (G-forces).

Si le pilote reste en appui à l'intérieur de la rotation, l'aile peut se bloquer dans la spirale.

De par la vitesse de descente rapide le pilote doit toujours être vigilant à sa hauteur pour sortir de la spirale en temps utile (2,5 secondes = 50 mètres)

En conclusion: il est essentiel de pratiquer en douceur et par étapes cette manoeuvre. La sortie doit être contrôlée. Informations de sécurité importantes:

Si le pilote souhaite réduire la spirale ou le mouvement de rotation, il est recommandé que la première action soit de tirer le frein à l'extérieur, plutôt que de libérer le frein intérieur;

Descente au C

Cette manoeuvre est parfois décrite comme une technique de descente. Elle est initiée en tirant symétriquement les C-élévateurs. L'aile perd son élan et commence à descendre. Cette manoeuvre est en principe possible, mais ne doit être pratiquée que sous le contrôle d'un instructeur qualifié, en milieu sécurisé.

Fermetures

Fermetures asymétriques

Quand vous évoluez dans de fortes turbulences un coté du parapente peut venir à se fermer. Cela arrive quand la turbulence génère une diminution de l'angle d'attaque sur une partie de l'aile ce qui a pour conséquence une perte de portance d'une partie de la voûte et sa fermeture.

Ce type de fermeture n'affecte normalement qu'une petite partie de la voile qui dans son ensemble ne réagira pas de manière significative. Pour ce qui est des plus grosses fermetures celles qui affectent 50% ou plus de la surface de l'aile, la voile va clairement réagir.

En raison de l'augmentation de la traînée du côté fermé, la voile va commencer à se tourner vers ce côté. Simultanément en raison de la diminution de surface devant supporter la charge alaire l'aile va s'incliner vers l'avant pour accélérer. Le pilote peut maîtriser cette mise en rotation et cette abattée pour une action du frein du côté non affaissé de l'aile. Le freinage du côté non affaissé est essentiel, en particulier près du sol. L'entraînement à cette manoeuvre doit être pratiqué avec des fermetures volontaires avec suffisamment de hauteur, de préférence lors d'un cours de pilotage SIV.

Fermetures Frontales

Les fermetures frontales sont aussi une conséquence de la turbulence. Contrairement à une fermeture asymétrique, au cours d'une fermeture frontale ensemble le bord d'attaque se replie vers le bas.

Tous nos parapentes ouvrent automatiquement après une fermeture frontale, ou asymétrique (comme stipulé dans les normes de certification). Après une fermeture frontale ou asymétrique, pour accélérer la remise en forme l'ensemble du bord d'attaque, nous recommandons une très courte traction des deux commandes. Il est important de libérer ensuite les deux freins complètement.

Pendant les fermetures frontales induites par les élévateurs A, il est difficile de fermer les bouts d'aile. Les galeries A périphériques sont reliées aux élévateurs B ou aux lignes de stabilo (voir le plan de suspente, à la page 44). Lorsque l'on veut faire une frontale en tirant sur les élévateurs A, il est possible que seul le centre de l'aile se ferme tandis que les bouts d'ailes restent ouverts et se déplacent l'un vers l'autre. Dans un cas extrême ceci pourrait conduire à une cravate. Si l'événement se produit (les extrémités des ailes se déplaçant vers l'autre), cela peut être facilement compensé par une rapide, traction symétrique des freins. Comme mentionné ci-dessus, il est très important de libérer immédiatement les freins à nouveau.

Ce comportement en fermetures frontale est uniquement lors des frontales volontaires en tirant sur les A. pour éviter cela il suffit lors de la manoeuvre de tirer simultanément les élévateurs dans un double mouvement vers le bas et vers l'intérieur afin d'amener en bloc le centre et les bouts d'aile.

Décrochage

Vrille

Si les freins sont symétriquement tirés trop loin, cela se traduira par un décrochage. Cela signifie que l'aile perd sa vitesse horizontale, tandis que le pilote continue de se déplacer vers l'avant. Du point de vue du pilote, il ressent la sensation que l'aile tombe à la renverse. A ce moment, il est essentiel que les freins ne soient pas entièrement libérés car il y a un risque potentiel de très forte abattée pouvant amener l'aile jusque sous le pilote.

La longueur du débattement des commandes avant le point de décrochage dépend de la taille de l'aile :

Approximativement 60 cm pour la Prion 3 XS, 66 cm pour la Prion 3 S, 70 cm pour la prion 3 M et 73 cm pour la prion 3 L.

Ces chiffres donnent une indication approximative. Leur inclusion dans ce manuel est exigée par la norme EN 926. En air turbulent, un décrochage peut se produire sensiblement plus tôt ou plus tard que ce que les chiffres indiquent. Par conséquent, ces chiffres n'ont qu'une importance limitée.

Parachutage

La phase parachutale est définie comme un vol sans avancée horizontale accompagné d'un fort taux de chute. Tous nos parapentes sortent automatiquement de ce régime de vol dès que les freins sont relâchés. L'aile est dans son état de navigabilité.

Si l'aile est poreuse ou que la longueur des suspentes a été modifiée nous sortons de l'état de navigabilité de la voile et le risque de décrochage est accru. Une aile mouillée ou glacée présente également un risque accru de décrochage. Dans le cas de l'apparition subite d'une situation dangereuse (par exemple grosse averse inattendue) toute manoeuvre aux grands angles doit être proscrite. Cela inclue les grandes oreilles sans accélérateur les décrochages aux B ainsi que le vol lent très freiné. Si les conditions de vol le permettent il est conseillé d'utiliser un peu d'accélérateur. Dans le cas d'un décrochage stabilisé, l'accélérateur doit être utilisé. L'aile doit alors retourner au vol normal. Si ce ne est pas le cas, nous vous recommandons de pousser les élévateurs A en avant. Une alternative pour sortir d'un parachutage stabilisé est d'avoir une action symétrique avec les freins pour créer une petite bascule arrière qui génèrera une abattée et permettra à la voile de retrouver un régime de vol normal de vol normal. Au cours d'une descente en parachutage il est important d'analyser s'il y a assez de hauteur pour absorber la perte d'altitude que demande cette manoeuvre. Si ce n'est pas le cas il vaut mieux choisir un atterrissage dur en parachutage que de risquer d'impacter en phase d'abattée.

Cravate

Si une partie de la voile se retrouve prise et coincée dans les suspentes sans pouvoir s'en détacher seule on appelle cela une cravate. Ce type de situation ne peut être écarté sur aucun modèle.

En cas de cravate nous recommandons.

1. **Freiner le côté opposé** : comme lors d'une fermeture asymétrique la voile aura tendance à tourner du côté cravaté. Si le pilote ne contre pas avec la commande opposée la voile peut entrer en rotation rapide et rester bloquée en spirale dans certain cas il peut être très difficile d'en sortir. Il est essentiel de prévenir ce départ en rotation.

2. **Défaire la cravate en pompant avec la commande.** Une rapide action sur le frein du coté cravaté peu défaire la cravate une action timide fonctionne rarement.
3. **Tirer sur la suspente de stabilo.** Si l'action au frein ne suffit pas, tirer sur la suspente de stabilo peut fonctionner. La suspente du stabilo est montée sur l'élévateur B et est de couleur vert.
4. **Fermer le côté cravaté :** Fermer volontairement le coté cravaté en tirant sur l'élévateur peut être efficace.
5. **Décrochage :** Le pilote qui maîtrise le décrochage a une méthode efficace pour sortir d'une cravate.
6. **Parachute :** dans les cas où vous avez perdu le contrôle et que vous n'êtes pas sûrs d'avoir suffisamment de hauteur pour tenter une autre manoeuvre lancez sans attendre votre parachute de secours. Si possible stabilisez la voile avec le frein opposé à la cravate tant que le parachute n'est pas complètement ouvert.



Beaucoup de pilotes hésitent trop longtemps pour jeter leur parachute ou ne parviennent pas à utiliser correctement. Utiliser le parachute de secours est préférable que d'être sous une aile incontrôlable.

Prenez l'habitude de répéter mentalement le geste de jeter votre parachute, par exemple en mettant votre main sur la poignée de parachute pendant le vol. C'est une préparation utile si le pire devait arriver. Beaucoup de clubs ou écoles offrent l'occasion de s'exercer à lancer votre parachute de secours sur une tyrolienne. La pratique la plus efficace est de toute évidence de jeter le parachute lors d'une formation SIV / pilotage.

Entretien et réparations

Grace à une utilisation correcte et un entretien soigneux votre parapente pourra être utilisé de manière intensive de nombreuses années. Pour garantir un bon vieillissement les recommandations suivantes doivent être suivies.

- Le parapente ne doit pas être exposé inutilement au soleil par exemple en le laissant étalé trop longtemps au décollage ou à l'atterrissage.
- Lors du pliage les joncs polyamides du bord d'attaque ne doivent pas être pliés trop serrés.

- Si la voile est mouillée ou simplement humide lors du pliage elle devra très rapidement être séchée. Un stockage humide peut entraîner de graves dommages.
- À l'atterrissage ou lors de manipulations au sol il faut éviter que le bord d'attaque frappe le sol au risque de causer d'importants dommages.
- Les suspentes doivent être protégées de la poussière et de tout élément abrasif. Sur un sol dur ou pierreux ne jamais monter sur la voile.
- L'humidité en liaison avec un état de saleté peut provoquer un retrait de la gaine donc une Rétrécissement de la longueur de la suspente.
- L'eau salée, la sueur, le sable sont des facteurs négatifs sur la durabilité de votre aile.

Plier votre aile

La simplicité est notre devise. Toutes nos ailes peuvent être pliées en utilisant un sac en accordéon, mais il n'est pas du tout obligatoire. En principe, toutes nos ailes peuvent tout simplement être bourrées dans un sac à dos. Lorsque l'aile est repliée, il est recommandé de ne pas plier les joncs inutilement. Cela est particulièrement vrai si l'aile doit être stockée pendant de longues périodes. En outre, nous recommandons une manipulation minutieuse de votre aile.

Nous conseillons de plier votre parapente de manière classique; aligner les cellules au bord d'attaque puis le reste de la voile cellule par cellule ensuite plier la voile en accordéon plutôt que de la rouler. Cela améliorera le confort au portage. Veillez à éviter de plier les joncs du bord d'attaque. Cette méthode simple de pliage est rendue possible grâce au choix des matériaux utilisés.

Stockage

Il est recommandé de stocker son parapente dans un endroit sec à l'abri du soleil direct. Stocker sa voile à la chaleur (par exemple dans un coffre de voiture l'été) est à proscrire. L'aile ne doit pas être stockée trop serrée il est de la plier sans trop la compacter dans son sac intérieur.



EASY
PACKING



EASY
PACKING

Nettoyage

Pour nettoyer la voile, utiliser uniquement de l'eau et un chiffon / éponge douce (pas de détergents!).

Enlever le sable, la saleté ou les petites pierres de l'intérieur de l'aile. Le sable est abrasif, ce qui accélère le vieillissement de l'aile. Pour nettoyer l'intérieur du bord de fuite, nous avons installé un velcro sur les deux extrémités de bout d'aile. Ouvrez-le pour vider la poussière et les saletés.

Réparation

Les réparations doivent être effectuées par le fabricant ou dans un centre de service autorisé. Une liste des centres de service autorisés peut être consultée sur notre site Web à:

nova.eu/fr/try-buy/

Exceptions : Le remplacement de suspente, la réparation de petites déchirures (jusqu'à 5 centimètres, qui ne nécessitent pas de couture) ou des trous dans le tissu de voile qui peuvent être bouchés avec du ruban adhésif de réparation NOVA (fourni avec la voile).

Des pièces de rechange, comme les suspentes ou les adhésifs de réparation sont disponibles dans les centres de service autorisés ou directement chez NOVA.

Recyclage

Les matériaux synthétiques utilisés dans la construction d'un parapente doivent être éliminés de façon responsable. Lorsque vous souhaitez vous débarrasser de votre voile, s'il vous plaît retournez la à NOVA ou à votre partenaire NOVA local, où elle sera démantelée et éliminée de façon appropriée.



Utilisation de la PRION 3 avec un moteur

Notions de base

Votre parapente peut être utilisé pour le paramoteur. Avant votre vol initial, vérifiez l'état actuel de la certification sur notre site. Vous trouverez cela à www.nova.eu/fr/parapente/

Sélectionnez votre parapente, sur la page du produit cliquez sur Téléchargements et ouvrez le document sur la page moteur. Cette liste énumère les conditions d'exploitation au moteur, par exemple la gamme de poids recommandée, comme le stipule la certification DGAC.

Si vous ne trouvez aucun onglet moteur dans la section de téléchargement, cela signifie que la DGAC n'a pas (encore) certifié votre parapente pour le vol motorisé.

Vérifiez que la certification DGAC française est reconnue dans votre pays. Assurez-vous que votre aile et votre groupe propulseur sont compatibles entre eux sans contre-indication particulière. N'hésitez pas à contacter votre fabricant ou le revendeur du moteur. Une formation supplémentaire est nécessaire et obligatoire suivant la réglementation de votre pays pour voler en paramoteur.

Décoller avec un moteur

Choisissez un champ suffisamment long, plat ou légèrement en pente. Gonfler l'aile et attendre qu'elle soit parfaitement au-dessus de votre tête. Assurez-vous d'avoir une position verticale du corps et une fois l'aile est au-dessus de vous, engagez doucement la manette des gaz.

Vol motorisé

Le vol motorisé est fondamentalement différent du vol libre. Le couple du moteur a une influence marquée sur les caractéristiques de vol de l'aile. L'inertie accrue du pilote peut entraîner des conséquences négatives dans le comportement de vol extrême.

Contrôle de l'assiette

Une brusque accélération trop rapide peut être une cause de décrochage. S'il vous plaît accélérez progressivement et décélérez doucement. Vous devez utiliser vos commandes pour contrôler les mouvements de tangage et notamment les abattées.

Conseils de sécurité

Avant toute accélération, l'aile doit être au-dessus de la tête du pilote, être stable et voler droit. En conditions turbulentes la plus grande précaution devra être prise pour l'utilisation de l'accélérateur ou des trims.

Ne jamais perdre de vue que le moteur peut tomber en panne - assurez-vous que vous avez une option d'atterrissage d'urgence

En option élévateurs avec trims

Nous vous proposons en option des élévateurs équipés de trims pour nos parapentes qui ont la certification de paramoteur. Cela permet à l'aile d'être accélérée sans qu'il soit nécessaire d'utiliser l'accélérateur. Quand les trims sont tirés, la géométrie est conforme aux élévateurs certifiés EN / LTF (non accéléré).



Service et garantie¹

my 

Après l'achat, vous devez enregistrer votre aile dans les 14 jours dans notre base de données: my.nova.eu ↗

L'inscription est obligatoire si vous souhaitez profiter de nos garanties et extension de garanties. Plus d'informations sur notre garantie et les termes et conditions en se connectant au lien: www.nova.eu/fr/termes-et-conditions-de-garantie/

Nos services

Optimisation de votre aile. Nova Trim Tuning

Concernant les suspentes, en raison de l'utilisation de matériaux qui peuvent s'allonger ou se rétracter, on observe en règle générale que les suspentes A et B s'allongent tandis que les C rétrécissent durant les premières heures d'utilisation. Cela a des conséquences sur la vitesse de l'aile qui ralentie et sur le comportement qui devient moins agile. Toutes les suspentes sont affectées par ce phénomène indépendamment des matériaux ou du fabricant. Afin de garantir toujours le même confort de pilotage et le même niveau de sécurité nous avons développé avec Ralf Antz, moniteur de parapente et mathématicien le NTT (Nova Trim Tuning)². C'est au bout de 15 à 20 heures de vol que nous observons l'étirement complet du suspentage. Nous vous conseillons d'envoyer à ce moment là votre voile dans un centre partenaire NOVA autorisé.

Nous allons alors mesurer toutes vos suspentes analyser le calage à l'aide d'un logiciel spécial puis régler votre aile de façon optimale. D'autre part vous bénéficiez suite à ce contrôle d'une période de tranquillité de trois ans à partir de la date d'achat avant de devoir faire un nouveau contrôle. (sous réserve de non dépassement du nombre d'heures de vol spécifié dans le manuel)

¹ Les conditions de garantie et de service sont limitées et peuvent varier suivant les pays. Des informations détaillées sont disponibles dans [nos conditions de garanties](#).

² Ce service est inclus dans le prix d'achat dans certains pays. Contactez votre revendeur pour plus d'informations.



Assurance casse

NOVA Protect est un ensemble de protections très complètes pour votre parapente. Durant un an après l'achat et l'enregistrement de votre aile avec myNOVA, votre aile est assurée contre les dommages accidentels. Nous allons réparer des déchirures, remplacer les suspentes ou panneaux endommagés (franchise 50€ +TVA)³. Si votre aile est irrémédiablement endommagée, nous déduisons la valeur calculée de l'aile à la date du sinistre lors de l'achat d'un nouveau parapente NOVA. Cela signifie que nous offrons un service exceptionnel qui vous assure que - si le pire devait arriver - l'anxiété d'endommager votre aile neuve est réduite.

Et la meilleure chose: NOVA Protect est gratuit * à l'achat de tout parapente neuf NOVA.

³ Ce service couvre les dommages subis à la suite d'un accident pendant le vol. Les dommages dans d'autres circonstances, les blessures corporelles, le vol ou perte sont exclus de cette garantie.



Trois années sans souci offertes

Imaginez deux ans ont passé et vous devriez faire votre contrôle des 2 ans. Avec une voile nova, si votre aile a eu le NOVA Trim Tuning, nous prolongeons la période jusqu'au prochain contrôle de deux à trois ans (à partir de la date d'achat) - à condition que vous ne dépassiez pas le nombre d'heures préconisé entre deux contrôles, comme indiqué dans le manuel.

L'extension de l'intervalle avant le prochain entretien permet de vous concentrer sur ce que vous aimez: le vol. NOVA vous souhaite de beaux et grands vols!





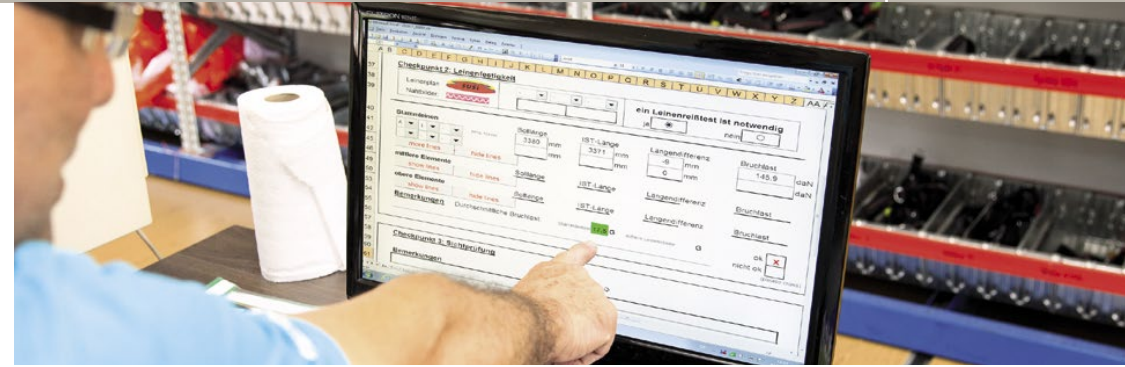
Garantie complète de quatre ans

Pour une tranquillité d'esprit, nous garantissons contractuellement votre parapente pour trois ans *. Cette garantie couvre le matériel ainsi que la fabrication. Si le NOVA Trim Tuning et un service complet NOVA ont été effectués par un partenaire agréé NOVA, une garantie de 4 ans sur les matériaux entre en vigueur. Si nous sommes incapables de réparer le problème, nous déduisons la valeur résiduelle de la voile lors de l'achat d'un nouveau parapente NOVA.



Plus qu'un contrôle

Quand il s'agit de contrôles nous sommes très méticuleux - c'est pourquoi nous n'appelons pas ça un check, mais un service complet NOVA. Nous vérifions tous les détails du parapente: porosité, longueurs des suspentes, bon calage, etc. Avec notre logiciel développé en interne, la base de données Assurance Qualité (NOVA QAD), permet à la personne qui assure l'entretien de l'aile de voir toutes les précédentes interventions dans le détail. Vous aussi, vous pouvez afficher l'historique des services de votre aile - ce qui est évidemment protégé par mot de passe. Comme au cours du NOVA Trim Tuning, la personne qui assure l'entretien de l'aile mesure l'ensemble des suspentes et alimente automatiquement les données dans le logiciel de diagnostic. En utilisant les mesures, les logiciels calculent le réglage des voiles et suggère d'éventuelles corrections de finition. Celles-ci sont évaluées par le contrôleur et sont ensuite mises en oeuvre par des systèmes des boucles au niveau des maillons. Toutes les mesures et toutes les données sont centralisées et peuvent être téléchargées et analysées à tout moment en utilisant la base de données d'assurance qualité. Cela nous permet de déterminer comment, et dans quelle mesure les suspentes sortent le cas échéant des normes de calage. Grâce à ces données, nous pouvons tirer des conclusions et d'améliorer notre savoir faire sur le suspentage pour les futures ailes. En tant que société innovante et technique et nous sommes toujours préoccupés par la poursuite du développement et de la sécurité.



Tout est disponible à tout moment

Pour nous, un parapente est plus de quelques kilogrammes de nylon. Nous lui insufflons une »vie digitale«...L'inscription à My NOVA est son certificat de naissance; et les données de service pour l'ensemble de sa durée de vie sont collectées dans notre base de données Assurance Qualité. Pour les deux raisons suivantes notre système longue durée n'est pas seulement pratique, il est également essentiel pour l'assurance continue de la qualité. Tout d'abord, grâce à un compte d'utilisateur nos clients ont un accès illimité à toutes leurs données importantes - par exemple, le journal des services NOVA complet, les données Trim Tuning ou même un changement de propriétaire. Deuxièmement, nous gagnons une compréhension plus profonde dans la durabilité du matériau et des suspentes à travers la collecte de ces données. Cela nous aide à informer nos clients rapidement en cas de problèmes. En outre, il nous a aidé et aide tous les jours à décider quels matériaux sont les plus appropriés pour nos parapentes et nous accompagne pour continuer à produire de meilleurs parapentes. Les centres de services agréés NOVA ont également accès à la base de données. La personne responsable du service peut obtenir des informations sur l'aile avant même de l'ouvrir. La base de données Assurance Qualité améliore donc le transfert de connaissances dans l'intérêt de nos clients.



Tous ces services et conditions de garantie sont soumis à conditions. En savoir plus sur nos services, vous pouvez trouver en ligne à l'adresse: www.nova.eu/fr/termes-et-conditions-de-garantie/



Matériel utilisé professionnellement doit être contrôlé tous les ans (ailes école, tandems)

Particularités et exceptions

l'Intervalle de contrôle est de deux ans, sauf si le vérificateur spécifie un an en raison de la condition douteuse de l'aile.

Nous vous recommandons également les contrôles annuels si la voile est utilisée dans des zones où elle est exposée à beaucoup de contraintes: dans des zones très rocheuses, air marin salé, si l'aile a été en contact avec de l'eau salée. Toute personne qui vole régulièrement en voltige doit soumettre sa voile à un contrôle annuel. Dans ce cas, il y a une responsabilité encore plus grande du pilote qui se doit de faire vérifier régulièrement l'aile.

Un contrôle NTT doit être effectué à 100 heures d'utilisation si celles-ci sont réalisées avant l'échéance de la première année.

Le **Full Service NOVA** doit être confirmé par un cachet officiel. Le non-respect invalide la certification de l'aile. Vous pouvez trouver les partenaires de service autorisés sur notre site:

www.nova.eu/fr/try-buy/



PRION 3 - La voile polyvalente



Données techniques

TAILE		XS	S	M	L
Nb de cellules	m	39	39	39	39
Envergure projetée	m	7,98	8,49	8,98	9,45
Surface projetée	m ²	19,24	21,81	24,38	27,98
Allongement projeté		3,3	3,3	3,3	3,3
Envergure à plat	m	10,25	10,91	11,54	12,14
Surface à plat	m ²	22,54	25,54	28,55	31,61
Allongement à plat		4,66	4,66	4,66	4,66
Diamètre d. suspentes	mm	1 / 1,4 / 1,85			
Hauteur du Cône	m	6,12	6,52	6,89	7,25
Longueur totale d. susp.	m	213	226	240	252
Profondeur du profil max	m	2,73	2,91	3,08	3,24
Profondeur du profil mini	m	0,76	0,81	0,85	0,90
Poids	kg	4,7	5,0	5,4	5,7
PTV*	kg	55 - 85	75 - 100	90 - 110	100 - 130
Certification (EN/LTF)		A	A	A	A

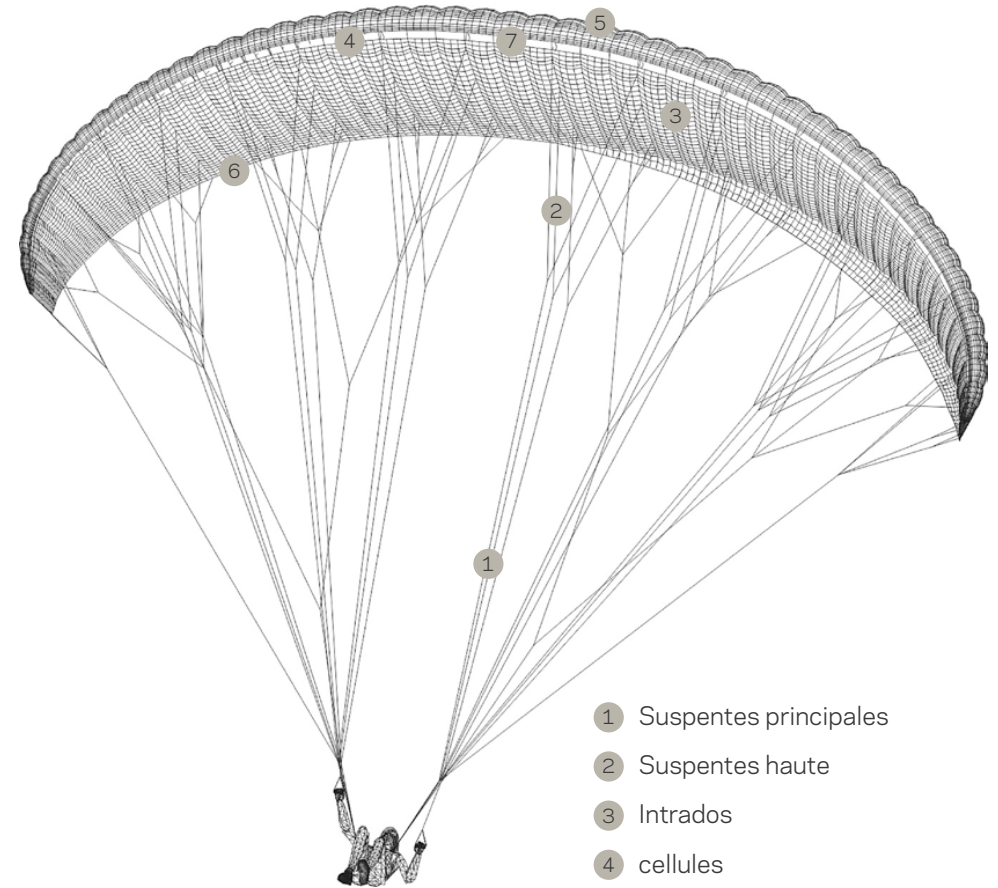
*) Incl. pilote, matériel et aile

Sujet à modification sans communication préalable



Aperçu élévateur

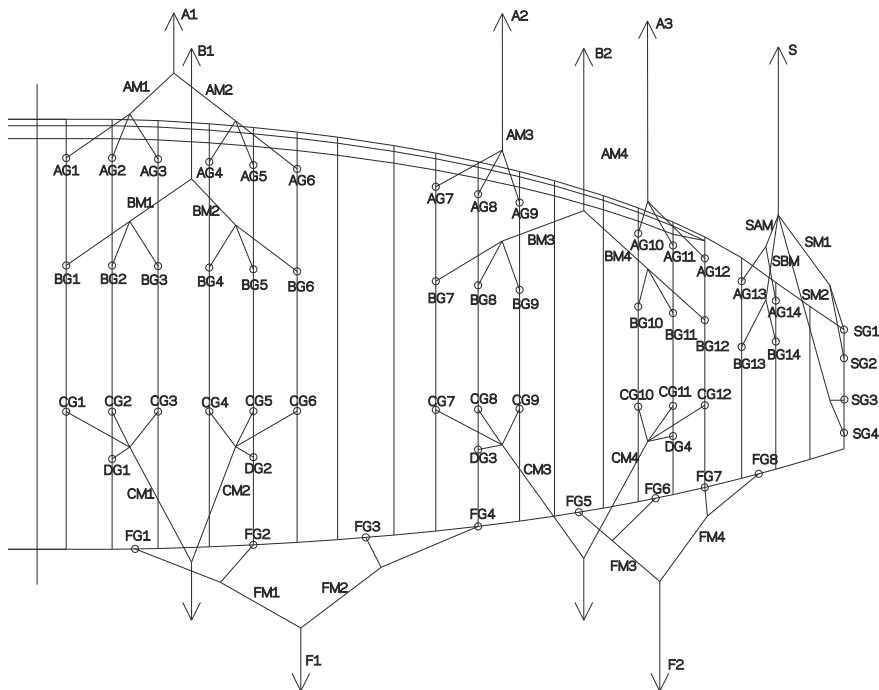
Aperçu de l'aile



- 1 Suspentes principales
- 2 Suspentes haute
- 3 Intrados
- 4 cellules
- 5 Extrados
- 6 bord de fuite
- 7 Cartouche



Plan de suspentage



Empreinte
 Photographie: Adi Geisegger, Manuel Fasser, Philipp Medicus
 Modifications , erreurs d'impression et typographiques réservées.

Longueurs des suspentes

	XS	S	M	L
A1	296,9	316,3	334,2	352,4
A2	516,7	549,1	580,8	612,9
A3	527,2	561,2	594,0	627,2
AM1	223,9	238,1	251,6	264,5
AM2	222,8	237,4	251,1	264,4
AG01	91,9	97,7	103,2	108,5
AG02	85,4	90,9	96,1	101,2
AG03	86,7	92,5	97,9	103,1
AG04	88,2	93,7	99	104
AG05	84,2	89,6	94,7	99,6
AG06	87,7	93,5	98,9	104,2
AG07	88,1	93,7	99	104,1
AG08	84,8	90,3	95,4	100,4
AG09	89	94,8	100,4	105,7
AG10	73,7	78,4	82,9	87,2
AG11	69,4	73,9	78,1	82,2
AG12	68,2	72,7	76,9	81
AG13	39,1	41,6	43,9	46,2
AG14	23	24,5	26	27,3
B1	289,3	308,3	325,5	343,4
B2	303,5	324,5	343,6	363,3
BM1	223,7	237,9	251,3	264,2
BM2	223	237,5	251,3	264,6
BM3	209,1	222,4	235	247,1
BM4	227,3	242,2	256,4	270
BG01	91,9	97,7	103,2	108,4
BG02	85,4	90,9	96,1	101,1
BG03	86,8	92,5	97,9	103,1
BG04	88	93,5	98,7	103,7
BG05	84,2	89,6	94,7	99,6
BG06	87,8	93,6	99	104,3
BG07	87,7	93,2	98,5	103,5
BG08	82,9	88,3	93,3	98,2
BG09	85,7	91,4	96,7	101,8
BG10	67,7	72	76,1	80
BG11	65,8	70	74,1	78

Longueurs des suspentes

	XS	S	M	L
BG12	65,5	69,8	73,9	77,9
BG13	37,9	40,3	42,6	44,8
BG14	23,7	25,2	26,7	28,1
C1	300,9	320,5	339,1	357,1
C2	309,2	332,2	352,3	371,8
CM1	223,8	238	251,4	264,3
CM2	222,8	237,3	251,1	264,4
CM3	211,1	224,5	237,3	249,5
CM4	223,6	238,4	252,3	265,7
CG01	90,5	96,2	101,6	106,8
CG02	83,8	89,2	94,3	99,3
CG03	85,2	90,8	96,2	101,3
CG04	86,3	91,7	96,9	101,8
CG05	82,6	87,9	93	97,8
CG06	86,7	92,4	97,7	102,9
CG07	87,1	92,6	97,8	102,8
CG08	81,6	86,9	91,9	96,6
CG09	83,8	89,3	94,5	99,5
CG10	68,7	73,1	77,2	81,2
CG12	60,7	64,7	68,5	72,2
DG01	91,2	99,3	105	110,5
DG02	91,7	97,6	103,2	108,5
DG03	87,4	94,6	100,1	105,3
S	431,3	460,8	488,8	515,8
SM1	62,7	66,9	70,9	74,7
SM2	92,1	98,2	103,9	109,4
SAM	106,4	113,2	119,7	125,9
SBM	104,6	111,4	117,7	123,8
SG1	42,6	45,4	48	50,5
SG2	46,1	49,1	51,9	54,6
SG3	28,3	30,1	31,8	33,5
SG4	38	40,4	42,7	45,0
FF	137	148	152,2	162
F1	224,4	239,2	253,2	266,8
F2	319,9	341,9	362,7	382,8
FM1	187,1	198,9	210,1	220,8

Longueurs des suspentes

	XS	S	M	L
FM2	172,7	184,2	195	205,5
FM3	76,2	81	85,6	90
FM4	72,7	77,6	82,2	86,7
FG01	118	128,3	134,3	140,4
FG02	93,1	101,1	107,2	112,5
FG03	97,8	106,5	111,7	117,2
FG04	94,5	102,5	107,8	113,8
FG05	91,6	98,7	104,9	110,1
FG06	81,5	89,4	93,8	97,9
FG07	72	78,2	82	85,1
FG08	64,8	72	73,5	76,1

Les mesures de toutes les longueurs de suspentes peuvent être trouvées dans la version en ligne du manuel, qui est disponible sur notre site Web.



PRION 3 - Soif d'aventure



Chaque parapente NOVA est livré avec un pack complet de services et garanties.
Quand vous achetez une aile vous recevez plus que le simple produit.



NOVA Vertriebsges.m.b.H.

Auweg 14, A-6123 Terfens, T: +43(0)5224-66026

info@nova.eu, www.nova.eu