

SPEEDMAX

2

NOVA

Manuel

_FR



SPEEDMAX 2 - Pure Powered Performance

NOVA 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**

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	Entretien et réparations	29
Au sujet de NOVA	5	Plier votre aile	29
Qualité	6	Stockage	31
Voler et milieu naturel	7	Nettoyage	31
La SPEEDMAX 2	8	Réparation	31
Introduction	8	Recyclage	31
Résumé technique	9	Service et garantie	32
SPEEDMAX 2 la technologie	10	myNOVA	32
Le groupe cible de la SPEEDMAX 2	12	Nos Services	32
Informations générales	12	Particularités et exceptions	36
Recommandations	12	Données techniques	38
Limites d'utilisation	13	Vue d'ensemble élévateur	39
À la réception de votre aile	14	Vue d'ensemble Voile	40
Premier vol	14	Plan de suspentage	41
Enregistrement	14		
Accessoires inclus	14		
Modification de l'aile	14		
Sellettes adaptées	15		
Fourchette de Poids	15		
Voler avec la SPEEDMAX 2	16		
Décollage	16		
Vol normal	17		
Vol accéléré	18		
Virage	20		
Atterrissage	21		
Descentes rapides	21		
Fermetures	24		
Décrochage	25		
Parachutage	26		
Cravate	27		



Version 1.0 | Janvier 2017
 La version actualisée de ce manuel est disponible sur
 le site : www.nova.eu



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. Etre 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 SPEEDMAX 2

Introduction

Performance impressionnante, grande stabilité, et maniabilité équilibrée : la SPEEDMAX 2 est destinée aux pilotes qui recherchent une aile de paramoteur efficace et amusante à la fois. La voile affiche une vitesse élevée tout en conservant un caractère facile au décollage ainsi que d'un degré de sécurité passive en vol important.

Développement et Recherche

Les performances exceptionnelles, le niveau de sécurité passive et la maniabilité réputée de la série des MENTOR ont été le point de départ de la conception de cette voile de paramoteur. Un profil « Soft-Reflex », un système de trims optimisé pour le vol moteur et une voûte plus plate sont les garants d'un agrément de pilotage accru.

Rester en l'air plus longtemps

La série des MENTOR est synonyme de performances exceptionnelles en vol de distance. La SPEEDMAX 2 bénéficie des mêmes caractéris-

tiques de vol : très peu de poussée suffit à rester en l'air. En relâchant les trims, la voile surprend par sa vitesse max, tout en gardant une excellente stabilité directionnelle.

Facilité en vol

Ses qualités de gonflage rendent la SPEEDMAX 2 extrêmement facile au décollage, même par vent nul. Ajoutez à cela une super manœuvrabilité et une grande capacité d'arrondi, cela en fait une voile facile à maîtriser. Le système d'élevateurs à deux points d'attache démontre notre attachement au confort et à la simplicité.

Résumé technique

La SPEEDMAX 2 est une aile de paramoteur enregistrée auprès de la DGAC dotée de 55 cellules et d'un profil soft-reflex. Trims relâchés le bord de fuite reflex maintient la stabilité de l'aile.

Toutes les données techniques peuvent être consultées page (38)



**SOFT
REFLEX**

Le système de profil Soft-Reflex permet au pilote d'ajuster les caractéristiques aérodynamiques de la voile. Trims relâchés, le bord de fuite reflex procure une grande stabilité à la voile. Trims réduits le reflex au bord de fuite et le profil devient équivalent à celui d'un parapente classique. Cela est intéressant pour le décollage, le comportement en vol et pour la maniabilité de la voile.

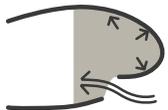
SPEEDMAX 2 la technologie



**SMART
CELLS**

Largeurs de cellules optimisées

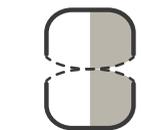
Les cellules intelligentes sont construites en fonction des contraintes mécaniques auxquelles chacune d'entre elles est soumise. Les parapentes NOVA construits en utilisant SmartCells, ont des largeurs de cellules adaptées à la charge. En gros, les cellules intelligentes. Les ailes munies de SmartCells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



**AIR
SCOOP**

Sous pression

NOVA Air Scoop est une prise d'air optimisée qui augmente la pression interne de l'aile. Le principe Air Scoop Nova est comparable aux bouches de pression dynamique sur une voiture de sport. Le débit d'air accru produit une pression plus élevée. En parapente, une pression interne supérieure signifie de meilleures performances grâce à une meilleure stabilité de la structure et une meilleure résistance à l'écrasement.



**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**

Bord de fuite reflex pour plus de stabilité.

Le système de profil Soft-Reflex permet au pilote d'ajuster les caractéristiques aérodynamiques de la voile. Trims relâchés, le bord de fuite reflex procure une grande stabilité à la voile. Trims réduit le reflex au bord de fuite et le profil devient équivalent à celui d'un parapente classique. Cela est intéressant pour le décollage, le comportement en vol et pour la maniabilité de la voile.



**SOFT
REFLEX**

Le groupe cible de la SPEEDMAX 2

La SPEEDMAX 2 est une aile de paramoteur de haute performance qui n'est pas destinée aux pilotes non expérimentés. Entre les mains d'un pilote expérimenté elle impressionnera par ses qualités de mania-bilité de confort et de précision au pilotage.

Si vous avez des questions sur le choix de ce modèle votre revendeur NOVA se fera un plaisir de vous conseiller.

Informations générales

En tant qu'aéronef un parapente doit être en conformité avec le droit aérien. La réglementation et les obligations afférentes peuvent être différentes selon votre pays d'appartenance. Il existe des obligations légales liées au droit aérien qui doivent être respectées.

La SPEEDMAX est conçue et enregistrée pour un seul pilote, elle ne peut être utilisée pour l'emport de passager (tandem).

Le pilote doit être en mesure de prouver qu'il est titulaire de la licence nécessaire à sa pratique et couvert par une assurance en adéquation avec la réglementation du pays.

Le pilote doit être en capacité d'analyser les conditions météorologiques et aérologiques.

Suivant les réglementations du pays le port d'un casque, d'une protection dorsale et l'emport d'un parachute de secours peuvent être obligatoires. Ils sont, quoi qu'il en soit, fortement recommandés.

Le pilote doit être conscient et accepter la responsabilité des risques inhérents à la pratique du paramoteur. C'est une activité aérienne d'aventure qui peut entraîner des blessures voire la mort. En tant que fabricant, nous ne pouvons être tenus pour responsable d'une participation ou d'une pratique inappropriée à ce sport.

Nous recommandons aux pilotes peu expérimentés et à tous ceux qui souhaitent accroître leur niveau de sécurité de faire appel aux services d'écoles de pilotage accréditées et d'instructeurs professionnels. Beaucoup des partenaires 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.

Enregistrement

Afin de bénéficier de la garantie et des services complets, par exemple la garantie NOVA Protect, vous devez enregistrer votre parapente sur notre site Web: my.nova.eu

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

Accessoires inclus

Votre voile sera livré avec un sac de portage un sac interne de compression, une housse à élévateurs, une manche à air, un manuel et un kite de réparation.

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 de 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'il est de 10 à 15 centimètres 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 à 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

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.

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. A l'opposé une charge alaire élevée signifie plus de vitesse, une voûte plus tendue et plus d'agilité, ce qui va par conséquent augmenter le caractère la dynamique de l'aile.



Voler avec la SPEEDMAX 2

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.

En paramoteur, les caractéristiques de votre voile au décollage en vol et à l'atterrissage sont influencées par l'utilisation du moteur et la compatibilité du groupe moteur et de la voile.

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. **Réglage des trims** : symétriques et fermés ou légèrement lâchés.

4. **Suspentes** : les A dessus toutes les suspentes démêlées et sans nœuds freins libres poulie libres.
5. **Voile** : étalée en arc de cercle bord d'attaque ouvert.
6. **Moteur** : le moteur à pleine puissance doit être préalablement préchauffé.
7. **Hélice** : dégagée de toute suspente et d'obstacle
8. **Vent et espace** : direction et force du vent correcte espace aérien libre.

La SPEEDMAX 2 se distingue par un comportement au gonflage très facile sans point dur, tant face voile que dos voile. Nous conseillons au décollage de trimer à fond ou de très légèrement lâcher les trims. La voile monte proprement et régulièrement sans tendance au dépassement permettant des décollages à faible vitesse.

La maîtrise des décollages ne peut être que le résultat d'un bon apprentissage et d'une pratique régulière, les théories livresques sont vraiment insuffisantes. Chaque fois que c'est possible une séance de travail au sol en pente école sera la meilleure approche pour perfectionner vos décollages. Idéalement faites-vous assister par un camarade expérimenté ou un moniteur pour bénéficier d'un feed-back et de conseils.

Après le décollage il est conseillé de voler face au vent et gagner de l'altitude en gardant un faible angle d'attaque. En cas de panne moteur à faible hauteur un atterrissage en sécurité doit toujours pouvoir être envisagé.

Le couple dû à la rotation de l'hélice peut générer un virage dans le sens opposé à la rotation. Le cap doit alors être maintenu en freinant légèrement avec la commande opposée.

Décollage au treuil

La SPEEDMAX 2 n'est pas certifiée pour le treuil.

Vol Normal

La SPEEDMAX 2 a son meilleur angle de plané quand les trims sont tirés et les commandes de freins complètement libres.

Voler en air calme et en palier sera le régime le plus économique en énergie.

Globalement, le comportement au décollage est très simple. L'aile pardonne les erreurs. Aucune compétences particulières sont nécessaires pour gonfler l'aile.

Face au vent ou dans une masse d'air descendante vous pouvez utiliser l'accélérateur ou lâcher les trims pour obtenir une meilleure finesse sol.

En cas de fortes turbulences il est conseillé de freiner légèrement et symétriquement avec les trims complètement tirés. Grâce au contact des commandes, vous ressentez les mouvements de la masse d'air ce qui est indispensable pour un pilotage actif.

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 le regarder. Cet exercice est également utile pour travailler le contrôle au décollage.



Vol accéléré

Les Combi-Riser NOVA

La SPEEDMAX 2 est équipée de nos « Combi-Riser ». La voile peut être accélérée grâce aux trims ou à l'accélérateur.

Trims ouverts

Sur la SPEEDMAX 2 la vitesse maximum avec la meilleure stabilité est obtenue en utilisant les trims. Grâce au reflex du profil la voile est extrêmement résistante à la fermeture. Cependant si une fermeture se produit le réaction peut être dynamique.

Quand les trims sont lâchés ou que l'accélérateur est utilisé, la pression dans les commandes s'accroît. La stabilité de l'aile n'est que faiblement affectée.

Important : Ne jamais ouvrir les trims quand vous utilisez l'accélérateur ! (Quand vous utilisez l'accélérateur les trims doivent être fermés). Si les trims sont lâchés vous NE DEVEZ PAS utiliser l'accélérateur.



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 votre pré-vol, c'est important pour votre sécurité. La SPEEDMAX 2 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

A fond d'accélérateur les élévateurs A seront 14.5 cm plus court que les élévateurs C

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 SPEEDMAX 2 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 maîtriser 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 égale-

ment 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

L'atterrissage avec la SPEEDMAX 2 est très simple.

Le moteur doit être coupé à trente mètres sol pour éviter en cas d'atterrissage brutal que le pilote accélère involontairement.

Le moteur qui tourne durant la phase d'atterrissage peut permettre au pilote une remise de gaz et de retrouver de la hauteur mais en cas d'incident les conséquences pourraient être potentiellement dangereuses et coûteuses.

En conditions turbulentes il est conseillé de garder une légère pression sur vos commandes afin d'augmenter la stabilité de l'aile et d'être plus réactif dans le contrôle de votre parapente.

Dès que vous avez touché le sol les freins doivent être franchement tirés à fond, au-delà du point de décrochage. La position idéale des trims lors de l'atterrissage est fermée ou légèrement lâchée.



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).

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.) Oreilles

Pour faire les oreilles prendre les suspentes A extérieures (fixées sur un élévateur dédié) les tirer vers le bas simultanément de façon symétrique. Les poignées de freins (sans tour de main !) doivent rester en mains. Tant que les suspentes restent tirées vers le bas les extrémités de la voile restent fermées ce qui augmentant le taux de chute.

L'accélérateur ou les trims peuvent être utilisés avec les oreilles cela augmente la vitesse et le taux de chute et compense l'augmentation de l'angle d'attaque causé par la trainée dû aux 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.) B-Stall

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.

Si les élévateurs sont tirés plus de 15 cm la voile va progressivement se mettre en rotation autour de son axe vertical .

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. (Voire section sur 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 manœuvre. 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 manœuvre. 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

Nous ne recommandons pas ce type de manœuvre avec la SPEEDMAX 2.

Fermetures

Fermetures asymétriques

Quand vous évoluez dans de fortes turbulences un côté 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, le 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 suspentage, à la page 41). 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 le pilote freine trop un côté de l'aile il peut entraîner une vrille. Dans un virage classique le bout d'aile extérieur de virage accélère. Dans une vrille le côté intérieur se dérobo et part en arrière. La réaction de pilote doit être alors de relâcher immédiatement les deux freins et éventuellement d'anticiper le contrôle du mouvement de tangage induit.

Décrochage

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 :

Le débattement de frein utilisable avant décrochage dépend de la taille de l'aile.

- 61cm pour la SPEEDMAX 2 S ▪ 63cm pour la SPEEDMAX 2 M
- 67cm pour la SPEEDMAX 2 L ▪ 70cm pour la SPEEDMAX 2 XL

Ces données sont des indications approximatives. En air turbulent le décrochage peut survenir plus tôt ou plus tard que ce que ce tableau affiche si bien que ce tableau est d'une précision 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.

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 le voile.
- L'humidité en liaison avec un état de saleté peut provoquer un retrait de la gaine donc un 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 serré il est de la plier sans trop la compacter dans son sac intérieur.

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.

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 Le coût du NTT est inclus dans le prix d'achat de l'aile seulement dans certains pays. Si il est inclus le NTT peut être exécuté sans coût supplémentaire seulement dans le pays d'achat de l'aile.



Assurance casse

NOVA Protect vous propose une protection complète*. Votre aile est couverte pour tout dommage dû à un accident durant une année à partir de la date d'achat, après l'avoir enregistré sur le site NOVA à My NOVA (* notez une franchise de 50 euros + TVA est appliquée)³.

Si votre aile est irrémédiablement endommagée, nous déduirons 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'angoisse 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!





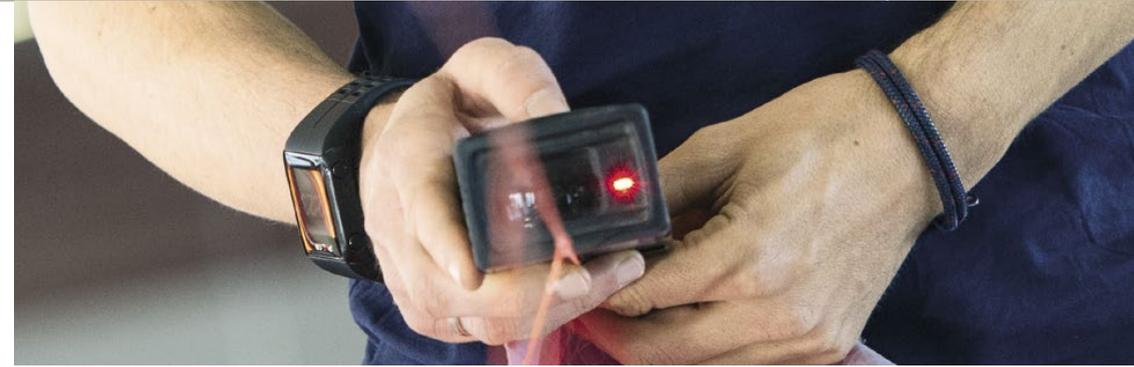
Garantie complète de quatre ans

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/

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.



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

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.

Indépendamment des délais indiqués ci-dessus, le parapente doit être inspecté au plus tard à 400 vols ou 100 heures de vol, selon la première éventualité.

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/



Données techniques

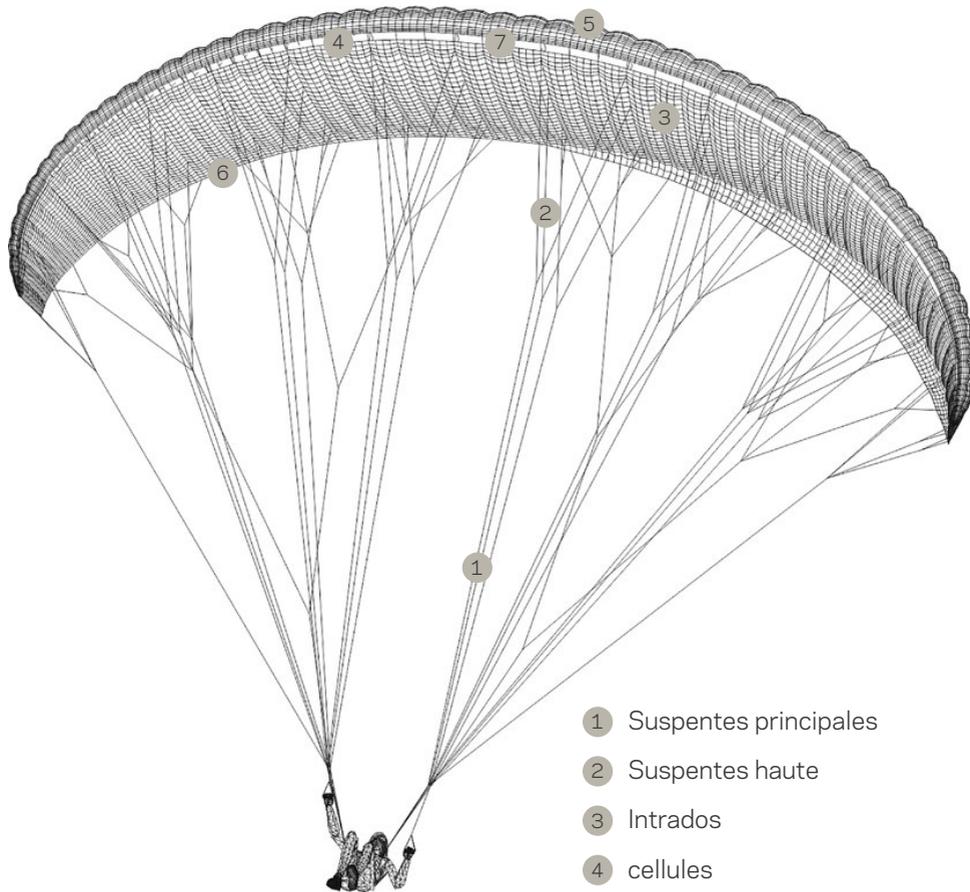
TAILLE		S	M	L	XL
Nb de cellules	m	55	55	55	55
Envergure projetée	m	9,08	9,51	9,91	10,32
Surface projetée	m ²	20,53	22,54	24,48	26,51
Allongement projeté		4,01	4,01	4,01	4,01
Envergure à plat	m	11,36	11,89	12,41	12,90
Surface à plat	m ²	23,78	26,09	28,39	30,68
Allongement à plat		5,43	5,43	5,43	5,43
Diamètre d. suspentes	mm	0,8 / 1,0 / 1,3 / 2,1			
Hauteur du Cône	m	6,56	6,88	7,18	7,46
Longueur totale d. susp	m	228	239	250	260
Profondeur du profil max	m	2,59	2,71	2,83	2,94
Profondeur du profil mini	m	0,63	0,66	0,69	0,72
Poids	kg	5,4	5,7	6,1	6,4
P.T.V.*	kg	70-120	80-135	90-150	100-170
Identification		DGAC	DGAC	DGAC	DGAC

*) Incl. pilote, moteur materiel et aile
Sujet à modification sans communication préalable

Aperçu élévateur

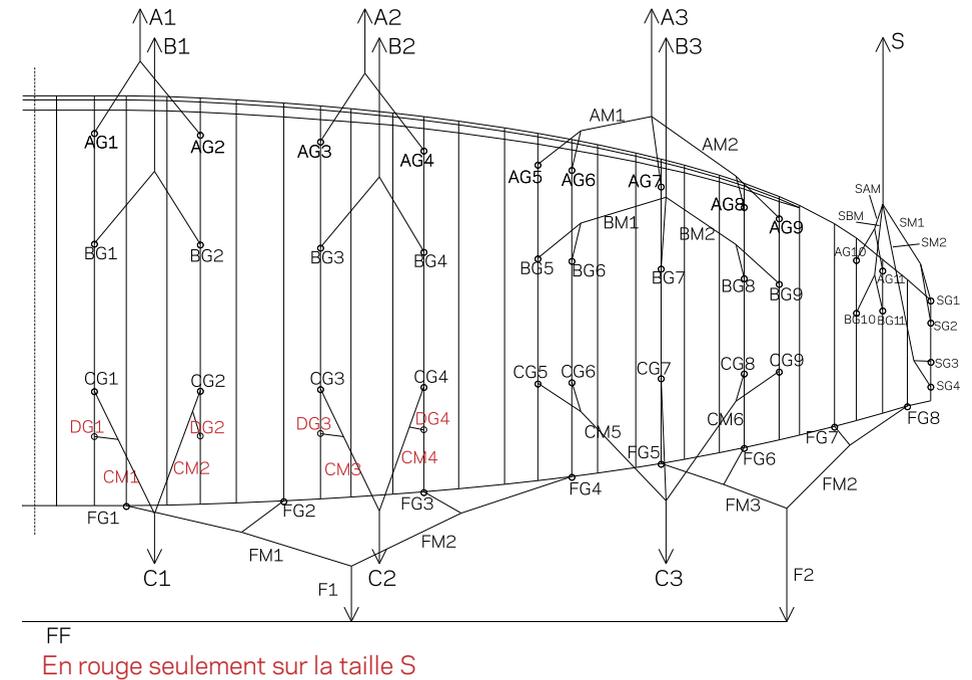


Aperçu de l'aile



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

Plan de suspentage



Les mesures de toutes tailles des suspentes peuvent être trouvées dans la version en ligne du manuel, qui est disponible à partir de notre site Web.



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