

An aerial photograph of three paragliders in flight over a mountain valley. The background features snow-capped mountains, a forested valley, and a small town. The paragliders are positioned in a descending line from top to bottom. The top glider has a blue and orange canopy, the middle one has a yellow and pink canopy, and the bottom one has a green and yellow canopy. Each canopy has the word "NOVA" printed on it. The word "NOVA" is also overlaid in large white letters in the center of the image.

NOVA

PRION 6  
Manuel  
\_FR



PRION 6 – Escape the ordinary

# NOVA

## 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](http://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](http://myNOVA) dans les 14 jours suivant l'achat (date de facture).

# Table des matières

<b>Merci pour votre confiance</b>	3	Fermetures	25
<b>Au sujet de NOVA</b>	5	Décrochage	26
<b>Qualité</b>	6	Parachutage	27
<b>Voler et milieu naturel</b>	7	Cravate	28
<b>La PRION 6</b>	8	<b>Entretien et réparations</b>	29
Introduction	8	Pliage de la voile	29
Résumé technique	9	Stockage	31
La technologie	10	Nettoyage	31
Groupe cible de pilotes	12	Réparation	31
Informations générales	12	Recyclage	31
Recommandations	12	<b>Utilisation de la PRION 6</b>	
Limites d'utilisation	13	<b>Avec un moteur</b>	32
<b>À la réception de votre aile</b>	14	<b>Service et garantie</b>	34
Premier vol	14	myNOVA	34
Enregistrement	14	Nos services	34
Accessoires inclus	14	Particularités et exceptions	38
Modification de l'aile	14	<b>Données techniques</b>	40
Sellettes adaptées	15	<b>Matériaux</b>	40
Fourchette de poids	15	<b>Aperçu élévateur</b>	41
<b>Voler avec la PRION 6</b>	16	<b>Aperçu de l'aile</b>	42
Élévateurs et suspentes	17	<b>Plan de suspentage</b>	43
Code couleur pour plus de sécurité	17		
Décollage	18		
Vol normal	19		
Vol accéléré	20		
Virage	21		
Atterrissage	21		
Techniques de descente rapide	22		

Version 1.0 | Février 2024  
 La version actualisée de ce manuel est disponible sur  
 le site : [www.nova.eu](http://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.

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 effaroucher 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 6

### Introduction

Dans l'univers exaltant du parapente, la PRION 6 se présente comme votre première compagne de confiance. Dotée d'un design innovant, elle allie une maniabilité intuitive, de hautes performances et une sécurité passive exceptionnelle. Avec la PRION 6, ouvrez la porte à des aventures hors du commun, où chaque vol devient une escapade envoûtante vers l'horizon.

### Une fascination dès le premier instant

Animés par une passion dévorante pour la conception d'ailes, nous cherchons à insuffler cette même passion dans chaque vol. La PRION 6, fruit de notre expertise et de notre dévouement, a été méticuleusement redessinée grâce à notre logiciel exclusif, garantissant une résistance aux fermetures inégalée et des performances remarquables. Comme ses prédécesseurs, la PRION 6 offre une maniabilité sans pareille et une sécurité passive élevée. Sa prise en main simple et directe promet un envol empreint de plaisir et de légèreté.

### Un design sophistiqué

Les avantages de la PRION 6 reposent sur sa conception technique minutieuse : les Mini-Ribs offrent une performance accrue et réduisent la pression sur les freins, tandis que les Mid Cell Links stabilisent le bord d'attaque en vol. La bande de renfort et les nervures diagonales renforcent

la stabilité de la forme. Les joncs au bord d'attaque, en boucles continues dans leur logement, assurent une stabilité accrue de l'ouverture des caissons en vol accéléré. Avec plus de cellules et un allongement supérieur, la PRION 6 promet des performances optimales, offrant ainsi des conditions idéales pour vos premiers vols thermiques.

### Un vol sans souci

La simplicité de prise en main de la PRION 6 se manifeste à toutes les étapes du vol : la prévol devient un jeu d'enfant grâce aux élévateurs colorés et aux suspentes gainées. Au décollage, la voilure se déploie en douceur et sans dévier de sa trajectoire. En vol, la PRION 6 se distingue par sa stabilité en roulis et en tangage, sa maniabilité fluide et ses performances remarquables. Du décollage à l'atterrissage, sa gestion aisée vous assure une journée de vol relaxante, où rien ne vient entraver votre plaisir.

### Résumé technique

La PRION 6 est une trois lignes avec 35 cellules et un allongement à plat de 4,90. La PRION 6 est homologuée EN/LTF A dans toutes les tailles pour toutes les fourchettes de poids.

Toutes les données techniques sont disponibles page 40.



**ROD  
LOOPS**

Sortez des sentiers battus. Au lieu de diviser les joncs intégrés et de fixer les deux parties incurvées par des coutures, les joncs forment simplement une boucle. Cela permet d'économiser des coutures, d'optimiser le principe des « Air Scoop » et ne présente aucun inconvénient en termes de poids et de volume d'emballage.

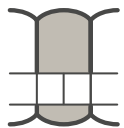
## La technologie



ROD  
LOOPS

### Sortez des sentiers battus

Au lieu de diviser les joncs intégrés et de fixer les deux parties incurvées par des coutures, les joncs forment simplement une boucle. Cela permet d'économiser des coutures, d'optimiser le principe des « Air Scoop » et ne présente aucun inconvénient en termes de poids et de volume d'emballage.



MID CELL  
LINKS

### Homogénéité à haute vitesse

En utilisant de fines sangles sur le bord d'attaque, les surfaces supérieures et inférieures sont reliées au milieu de chaque cellule. Cela favorise la solidité du bord d'attaque en vol, ce qui est particulièrement bénéfique pour les performances à grande vitesse.



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.



### Plan de suspentage simplifié

La PRION 6 a un suspentage épuré avec seulement deux niveaux de suspentes : suspentes basses, suspentes supérieures et c'est tout. Cela simplifie considérablement le démêlage.



SIMPLIFIED  
LINE SET

### 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

### 3D-Shaping ou façonnage de forme

Le 3D-shaping est une couture sur l'extrados qui réduit la quantité de plis provoqués par la courbure sur deux axes. Deux axes, car le tissu doit épouser la forme du profil et le bombé qui détermine également un rayon que le tissu doit suivre.



3D-SHAPING

## Groupe cible de pilotes

La PRION 6 (EN/LTF A – adaptée à l'enseignement) est un parapente docile et extrêmement sûr avec des caractéristiques de décollage et d'atterrissage faciles. Elle est idéale pour les pilotes en fin de formation qui recherchent une aile sûre et performante pour leurs premiers vols thermiques, sur leur site local ou en voyage. Grâce aux plages de poids qui se recoupent, il existe une taille adaptée à chacun.

## 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 CODEX 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 couverts 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.

### Enregistrement

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

### Accessoires

Votre parapente est livré avec un sac intérieur de compression, un sac à élévateurs, une manche à air, un manuel d'utilisation, une manche à air (taille moyenne) et un kit de réparation assorti aux couleurs de la voile.

### 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 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.

Les parapentes NOVA ont été conçus et testés avec des sellettes NOVA. De ce fait, nous vous recommandons de voler sous nos ailes en combinaison avec nos sellettes.

### Mesures de la sellette

Poids total	< 80 kg	80-100 kg	> 100 kg
Distance verticale	(40±2) cm	(44±2) cm	(48±2) cm
Distance horizontale	(40±1) cm	(42±1) cm	(44±1) cm

### Fourchette depoids

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.

La norme EN 926 exige la spécification des deux dimensions suivantes pour les sellettes :

- 1.) La distance horizontale entre les deux points d'attache principaux ou la distance horizontale entre le bas des maillons.
- 2.) La distance verticale entre le point d'attache principal et le plateau de l'assise, ou la distance entre le plateau de l'assise et le bas du maillon.

### MY NOVA

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







## Voler avec la PRION 6

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.



### Élévateurs et suspentes

Le PRION 6 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.

### 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.



Vert à droite, rouge à gauche. Ce code couleur vous aide à ne pas faire d'erreur lors de l'installation de la voile sur la sellette.



## 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. **Clipsées - Verrouillés** : Elévateurs non vrillés, système d'accélérateur connecté et libre. Mousquetons verrouillés.
3. **Suspentes** : Les A sont dessus, toutes les suspentes sont démêlées, la drisse de frein passe proprement dans l'anneau.
4. **Voile** : Étalée en arc de cercle bord d'attaque ouvert.
5. **Vent et espace** : Direction et force du vent correcte espace aérien libre.

La PRION 6 se caractérise par sa facilité au gonflage (aussi bien lors d'un décollage face que dos voile). Lors d'un décollage dos voile, généralement par vent nul ou vent arrière, il est conseillé d'étaler le parapente en arc de cercle. Pour que le milieu de l'aile se gonfle en premier et empêche les bouts d'aile de monter plus vite que le centre.

### Décollage au treuil

Lors du treuillage, la PRION 6 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 6 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 indispensable 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. Il convient alors de freiner légèrement afin de limiter l'abattée. 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

### 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 montées 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 votre pré-vol, c'est important pour votre sécurité. La PRION 6 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

Si l'amplitude maximum de l'accélérateur est utilisée : l'élévateur A sera plus courts de 12 cm par rapport à l'élévateur C. l'élévateur B sera lui raccourci de 7.0 cm.

## 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 6 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 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

L'atterrissage avec la PRION 6 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.



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 (0.5 mètres).



## Techniques de descente rapide

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

### 1.) Les grandes Oreilles

Pour utiliser les oreilles vous devez abaisser simultanément les deux élévateur A 2 (celui qui n'a qu'une suspente allant au bout extérieur de l'aile).

Les poignées de frein, sans tour supplémentaire, restent dans vos mains. Tant que les suspentes restent sous tension, les bouts d'aile restent repliés avec pour conséquence d'augmenter le taux de chute. Avec les grandes oreilles, quand la A3 est tirée à fond, il est nécessaire d'utiliser l'accélérateur pour corriger l'incidence qui devient limite.

Tant que les suspentes restent sous tensions les bouts d'ailes restent repliés. Cela a pour conséquence d'augmenter le taux de chute. Si on 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 générée 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.) B-Stall

Le décrochage aux B est initialisé par une traction symétrique sur les élévateur B (environ 15cm) Il est recommandé pour une meilleure préhen-

sion 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 15cm 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.

#### 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.

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 PRION 6.



## 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.

Lors d'une fermeture frontale accélérée, vous devez tirer prudemment l'élévateur A par un mouvement vers l'extérieur. Dans le cas contraire la fermeture peut être plus violente et importante que stipulé dans la norme EN et LTF avec les réactions dynamiques associées.

### 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.

### Décrochage

#### Vrille

Si le pilote frein 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 dérobe 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 :

Approximativement 61 cm pour la PRION 6 XXS, 63 cm pour la PRION 6 XS, 67 cm pour la PRION 6 S, 71 cm pour la PRION 6 M, 75 cm pour la PRION 6 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 inclut 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 générera 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. Cette suspente est la plus extérieure sur l'élévateur B. Pour faciliter l'identification, les premiers 30cm sont gainés de 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 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.
- Ne laissez pas votre aile traîner contre le sol particulièrement le bord d'attaque et ses renforts.

### Pliage de la voile

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/](http://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 6 avec un moteur

### Notions de base

Votre parapente peut être utilisé pour le paramoteur. Avant votre vol initial, vérifiez l'état actuel de l'enregistrement auprès de la DGAC sur notre site. Vous trouverez cela à [www.nova.eu/fr/parapente/](http://www.nova.eu/fr/parapente/)

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

Vérifiez que l'enregistrement de la 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.



## Service et garantie<sup>1</sup>

### MY NOVA

Après l'achat, vous devez enregistrer votre aile dans les 14 jours dans notre base de données : [my.nova.eu](https://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/](https://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)<sup>2</sup>. 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).

<sup>1</sup> 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](#).

<sup>2</sup> 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.



#### Trois années sans souci offertes

Imaginez deux ans ont passé et vous ne devriez pas 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 **NOVA Full Service** 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 myNOVA 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/](http://www.nova.eu/fr/termes-et-conditions-de-garantie/)

## Procédures spécifiques et intervalles des contrôles



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

L'intervalle entre les contrôles est de deux ans. Sauf si le contrôleur fixe l'intervalle à un an en raison d'un état limite. Si le NTT a été effectué à la date prévue la première année le prochain contrôle est à effectuer trois ans après la date d'achat.

Si l'aile a atteint 100 heures d'utilisation ou 200 vols avant les dates limites mentionnées ci-dessus, elle doit alors être vérifiée.

L'inspection doit être effectuée par un centre de service agréé NOVA. Ce sont les seules entreprises où toutes les inspections et les corrections de calage répondent à nos normes de qualité NOVA. Vous pouvez trouver les partenaires de service agréés sur notre site web : [www.nova.eu/fr/try-buy/](http://www.nova.eu/fr/try-buy/)

Au cours du NTT et du NFS, le logiciel calcule l'assiette de l'aile et suggère d'éventuelles corrections. Celles-ci sont évaluées par la personne chargée de l'entretien du parapente, puis les corrections sont effectuées par des boucles aux maillons. La longueur de chaque suspente n'est pas fixées à une valeur cible absolue mais par rapport à longueur de l'ensemble des suspentes. Pour cette raison, aucune tolérance absolue ne peut être spécifiée dans le manuel.

Les tolérances pour les réglages d'assiette et les conditions et instructions détaillées pour le contrôle sont définies dans la fiche descriptive de contrôle et le logiciel d'analyse.

Le contrôle complet NOVA est validé par un cachet officiel. Le non-respect de l'intervalle d'inspection invalide la navigabilité du parapente.

Nous recommandons également que les ailes qui volent dans des zones où les matériaux peuvent être sollicités (par exemple les zones rocheuses, les zones côtières avec de l'air salé ou si l'aile a été immergée dans de l'eau salée), soient contrôlés annuellement. Toute personne qui pratique régulièrement la voltige doit soumettre son aile à une vérification annuelle. Dans ce cas, le pilote a une responsabilité encore plus grande et doit vérifier régulièrement si l'aile n'a pas subi de dommages.



## Données techniques

PRION 6		XXS	XS	S	M	L
Nb de cellules				35		
Envergure projetée	m	8,3	8,8	9,2	9,6	10,0
Surface projetée	m <sup>2</sup>	18,8	21,0	23,0	25,1	27,1
Allongement projeté				3,69		
Envergure à plat	m	10,3	10,9	11,5	12,0	12,4
Surface à plat	m <sup>2</sup>	21,8	24,4	26,7	29,1	31,4
Allongement à plat				4,9		
Distance pilote-voile	m	6,2	6,6	6,9	7,2	7,5
Corde maxi	m	2,7	2,8	2,9	3,1	3,2
Poids	kg	4,6	4,9	5,2	5,5	5,8
P.T.V. homologué*	kg	55 - 85	70 - 95	80 - 105	90 - 115	100 - 130
P.T.V. motorisé**	kg	55 - 105	70 - 115	80 - 125	90 - 135	100 - 150
Longueur des élévateurs (ABC) Position standard	mm	500	500	550	550	550
Certification (EN/LTF)		A	A	A	A	A

\*) Incl. pilote, matériel et aile

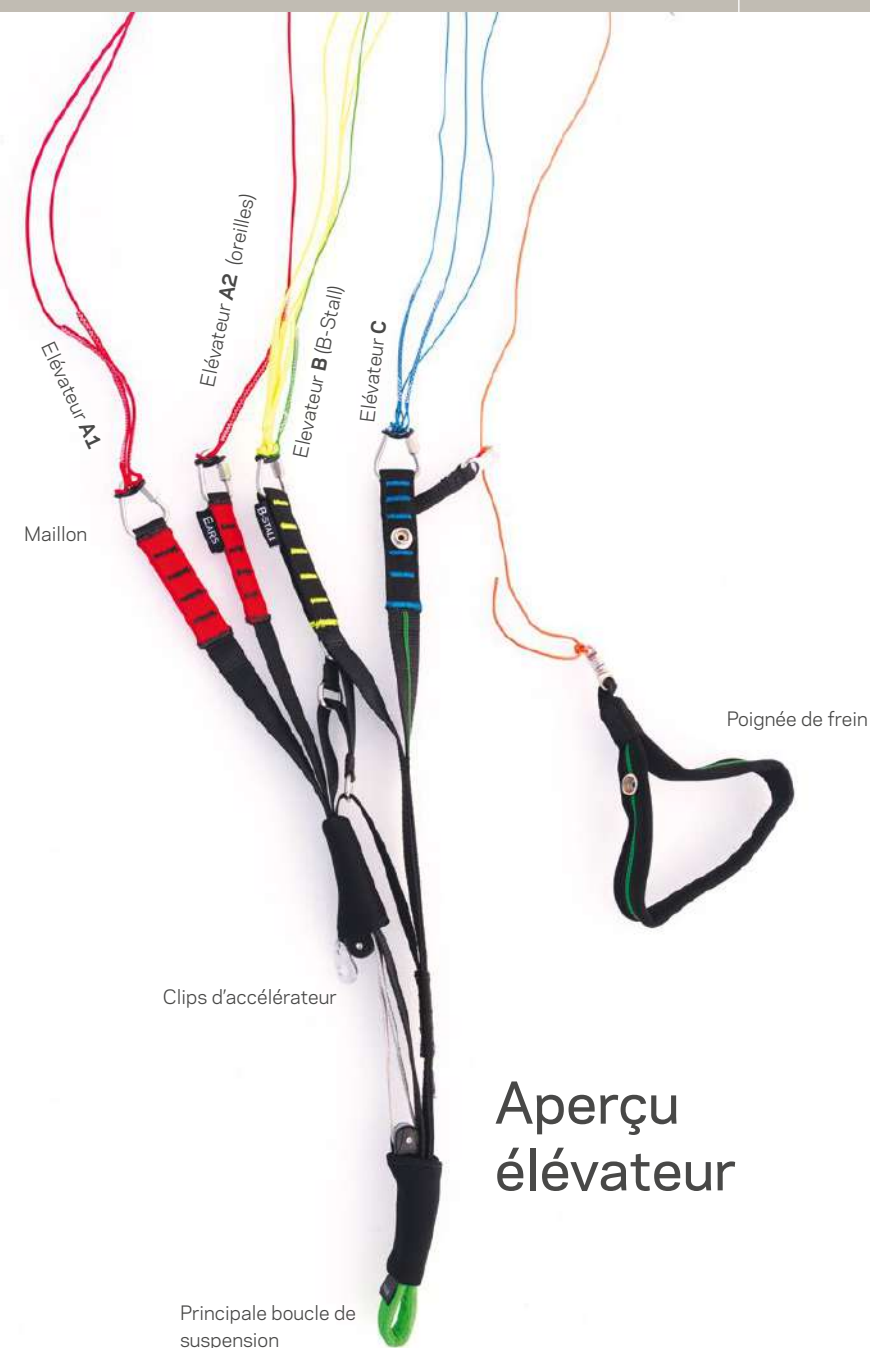
\*\*) Incl. pilote, moteur matériel et aile

Sujet à modification sans communication préalable

Vous trouverez toutes les tailles et données techniques actuelles sur notre site web [www.nova.eu](http://www.nova.eu)

## Matériaux

Bord d'attaque :	Dominico 30D, 41 g/m <sup>2</sup>
Extrados :	Skytex 38 Universal 38 g/m <sup>2</sup> & Skytex 40 Eazyfly 40 g/m <sup>2</sup> ou MJ40 MF 41 g/m <sup>2</sup>
Intrados :	Skytex 40 Eazyfly 40 g/m <sup>2</sup> ou MJ40 MF 41 g/m <sup>2</sup>
Profils	Porcher Skytex 40 Hard, 40 g/m <sup>2</sup>
Suspentes basses :	Edelrid Helix 7343: 340, 230, 140, Liros TSL 140 (Stabilo)
Suspentes hautes :	Edelrid Helix 7343: 140, 90, Liros DSL 70 (Stabilo)
Freins :	Edelrid Tarax 7850: 240, Liros DSL 70
Élévateurs :	Polyester 20 mm



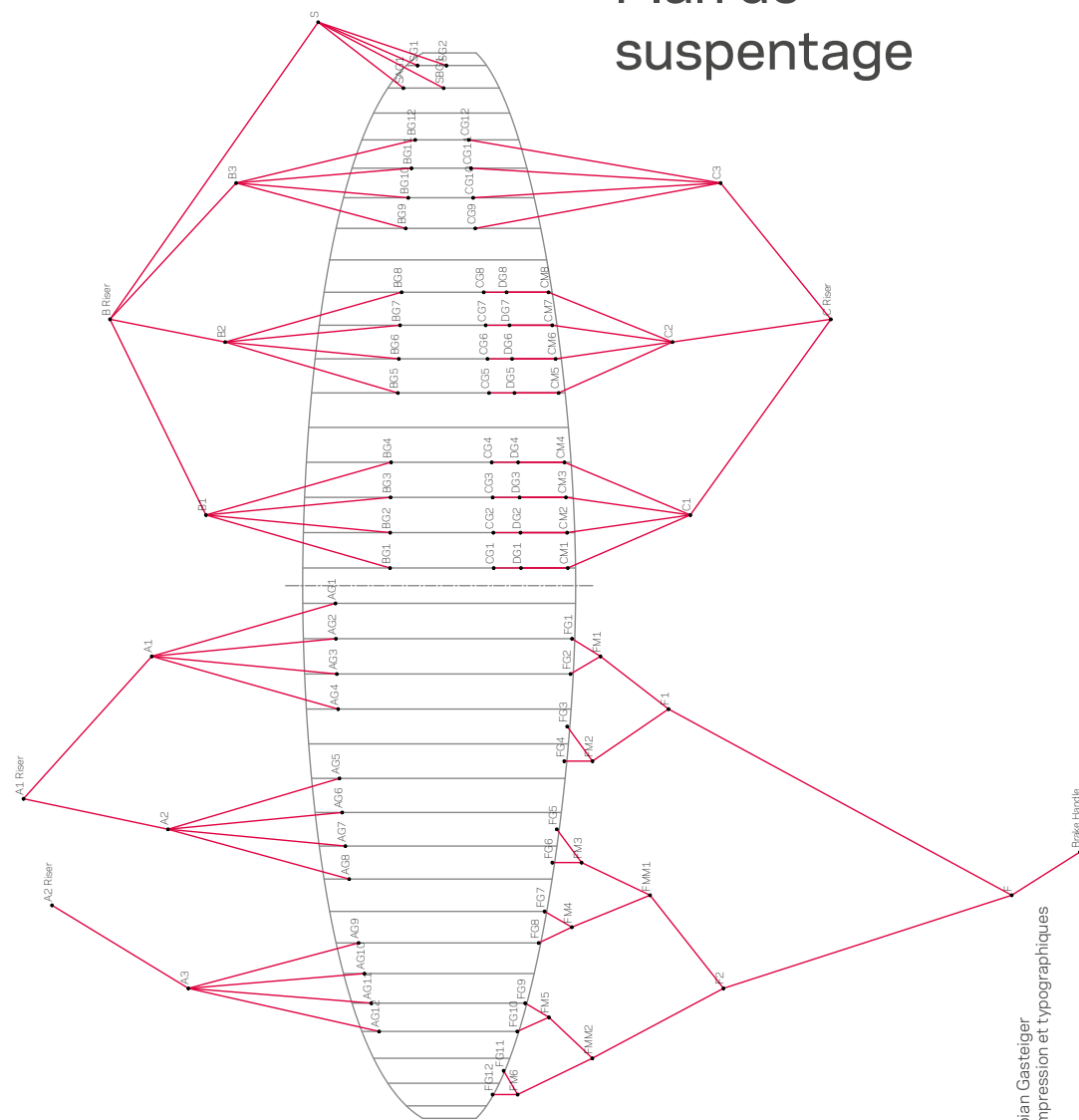
## Aperçu élévateur

# Aperçu de l'aile



- 1 Suspentes principales
- 2 Suspentes hautes
- 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.

# NOVA

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](mailto:info@nova.eu), [www.nova.eu](http://www.nova.eu)