

MANUEL UTILISATION

AILES GHOST & GOLF



1 Rue de la Petite Fin – 21121 FONTAINES LES DIJON – FRANCE

☎ (33) 03 80 56 66 47 - Fax (33) 03 80 55 42 01

E.mail : lamouette@lamouette.com

Web : <http://www.lamouette.com>

PERFORMANCES DES AILES LA MOUETTE				
	GHOST 12	GHOST 14	GHOST 16	GOLF 19
ALLONGEMENT	7.50	7.70	7.20	6.07
SURFACE EN M ²	12.90	14.50	15.60	18.50
ENVERGURE EN M	9.87	10.60	10.60	10.60
ANGLE DE NEZ EN DEGRE	130°	130°	130°	130°
POIDS EN KG	42	44	43	43
LONGUEUR MINI PLIEE EN M	4.60	4.60	4.60	4.60
VITESSE MAXI EN KM/H	145	135	115	90
VITESSE DE DECROCHAGE	48	45	42	40
EN KM/H (à charge nominale)				
AVANTAGES	Biplace Rapide et maniable Champion de France	Biplace Finesse élevée Faible Consommation Champion du Monde	Biplace Décollage court Très souple et très maniable	Biplace Simple surface à 80% Ecole Remorquage

I. MONTAGE NORMAL A PLAT

- 1) Ouvrir la housse, retirer les protections.
- 2) Ouvrir le trapèze, enclencher la broche à billes de la barre de contrôle.
- 3) Retourner l'aile à plat sur le trapèze.
- 4) Ecarter les bords d'attaque.
- 5) Attacher le mât au câble longitudinal supérieur avec le petit mousqueton.
- 6) Enfiler les lattes cintrées dans leurs fourreaux respectifs, les longueurs décroissant depuis le centre.
- 7) Étarquer la transversale à l'arrière de la quille, bloquer avec une broche à billes.
- 8) Passer au nez de l'appareil, le soulever d'une main, ramasser le câble longitudinal inférieur de l'autre. Monter l'aile en équilibre sur le trapèze, étarquer le nez, verrouiller avec une broche à billes.
- 9) Positionner le capot du nez : le velcro inférieur doit passer entre la quille et l'étrier de nez.
- 10) Poser l'aile sur le nez et enfiler les lattes d'intrados, côté ficelle en arrière. Les lattes doivent s'enfoncer complètement dans les fourreaux. Seules les ficelles doivent sortir.
- 11) Dégrafer les baguettes de calage de vrillage de leur velcro et les enfiler dans leur logement.

II. MONTAGE SUR LE TRAPEZE

EN CAS DE TERRAIN SALE OU RUGUEUX

- 1) Ouvrir la housse, retirer les protections.
- 2) Ouvrir le trapèze, enclencher la broche à billes de la barre de contrôle.
- 3) Lever le trapèze perpendiculaire à la quille et enclencher l'étrappeur de nez dans l'étrier. Ne pas verrouiller avec la broche à billes au risque d'avoir du mal à tendre l'étrappeur de transversale dans la phase 10.
- 4) Poser l'aile sur le trapèze.
- 5) Ecarter les bords d'attaque.
- 6) Attacher le mât au câble longitudinal supérieur avec le petit mousqueton.
- 7) Enfiler les lattes cintrées dans leurs fourreaux respectifs, les longueurs décroissant depuis le centre.
- 8) Etrapper la transversale à l'arrière de la quille, bloquer avec la broche à billes.
- 9) Passer au nez de l'appareil, verrouiller le nez.
- 10) Reprendre I) au n° 9

III. CHECK LIST

- 1) Vérifier les sécurités des trois broches à billes :
 - a) trapèze
 - b) transversale
 - c) nez
- 2) Vérifier que les baguettes de calage sont bien encastrées.
- 3) Vérifier que toutes les cordelettes de lattes sont positionnées.
- 4) Vérifier que les cosses cœur sont bien en place.
- 5) Vérifier que les câbles anti-piqués ne sont pas passés sous une latte.

6) Vérifier que les nicopress des anti-piqués ne sont pas coincés dans les œillets.

IV. DEMONTAGE

Le démontage suit la séquence inverse du montage.

Il faut toutefois se méfier de quelques petits pièges :

- ne pas ôter ni la latte de nez, ni les deux lattes d'extrados placées à 20 cm à droite et à gauche de la quille. Elles ne doivent être retirées qu'en cas d'expédition dans un container trop serré ou pour une vérification après accident ;
- lors du repliage des bords d'attaque, il ne faut jamais forcer. Il faut prêter particulièrement attention à ce que l'étrappeur de transversale ne s'accroche pas dans la toile ou dans la dérive .
- plier le mât avant de rouler la voile ;
- au pliage de la voile, les renforts d'extrémité de voile et de câbles anti-piqués sont en mylar, il faut donc absolument éviter de les plier ;
- le roulage de la voile doit être fait avec précaution et le moins de plis possible.

V. MONTAGE SI L'AILE EST PLIEE EN 4. 50 M

1) Ouvrir la housse.

- 2) Retirer les velcros de pliage.
- 3) Etendre la partie arrière de la voile.
- 4) Choisir le tube marqué D et enfiler le côté sans bouchon dans la voile droite (les côtés droit et gauche sont définis par le pilote en position de vol).
- 5) L'enfiler dans la partie avant jusqu'à ce que le clips butte. Appuyer sur le clips à travers la voile. Continuer d'enfiler le tube jusqu'à ce qu'il arrive en butée.
- 6) Enfiler la baguette de calage dans son encoche.
- 7) Faire tourner le tube jusqu'à ce qu'il se cale dans sa position grâce au clips.
- 8) Encastrer la baguette de calage.
- 9) Prendre appui avec le pied sur la baguette de calage et tirer la voile par la sangle d'extrémité pour passer par dessus l'embout.
- 10) Même opération pour le côté gauche marqué G.
- 11) Suivre les instructions du montage normal paragraphes 1 ou 2.

REGLAGE DU POINT D'ACCROCHAGE

Les voilures GHOST 12 ; 16 et GOLF possèdent un point d'accrochage variable.

Le cube en plastique noir coulisse longitudinalement sur la quille, il est immobilisé par une broche à billes lorsqu'il est en position avant.

VI. REGLAGE

1) Tension de transversale

Effets principaux :

- Tendre la transversale diminue la maniabilité et augmente les performances ;

Effets secondaires :

- Tendre la transversale au niveau de l'étréqueur arrière tend aussi les câbles longitudinaux. Il convient donc d'ajuster les câbles longitudinaux inférieurs, soit sous le nez soit sous l'étrier arrière de la quille ;
- Tendre la transversale retend les anti-piqués ;
- En vol plus la transversale est tendue, plus le vrillage de la voile diminue. Dans le cas d'une forte tension avec le calage d'origine des floatings à 18° la voile vient toucher les floatings, la maniabilité diminue considérablement et les performances n'augmentent plus.

2) Tension de bord d'attaque

- Tendre les bords d'attaque augmente les performances et diminue la maniabilité,
- Il est possible de les tendre en rajoutant des bagues aux extrémités entre le tube et la cale conique
- Une tension dissymétrique des bords d'attaque peut engendrer ou corriger une tendance de l'aile à tourner d'un côté.

3) Rotation des extrémités de bord d'attaque

- Il est possible de vriller les extrémités de bord d'attaque en positif ou négatif en vissant la toile au bord d'attaque avec une vis parker à travers l'œillet de la voile.
- Ce réglage ne doit servir qu'à corriger une dissymétrie de l'aile.
 - Si l'aile tire à droite :
 - Soit diminuer le vrillage à droite en tournant l'extrémité de la voile dans le sens inverse des aiguilles d'une montre lorsqu'on la regarde de l'extrémité vers le nez.
 - Soit augmenter le vrillage à gauche en tournant l'extrémité de la voile dans le sens des aiguilles d'une montre lorsque l'on regarde de l'extrémité vers le nez.

4) Tension des lattes

Plus les lattes sont tendues :

- moins l'aile est maniable,
- plus belle est la voile en extradados,
- meilleures sont les performances,
- les réactions en turbulence sont plus sèches.

Une tension dissymétrique des lattes peut entraîner un virage à droite ou à gauche.

ENTRETIEN IMPERATIF DE VOTRE AILE

Comme toute construction mécanique votre aile s'use et les pièces sont soumises à la fatigue, au transport, au montage et démontage, sous la charge en vol, au roulage au sol, aux vibrations, à la corrosion et à l'exposition aux ultra violets.

Pour des raisons évidentes de sécurité il convient d'entretenir et de changer certaines pièces avant qu'elles ne soient à la limite de la rupture. Nous conseillons l'entretien suivant, cette liste n'étant que suggestive et ne pouvant engager en aucun cas la responsabilité de LA MOUETTE.

CALENDRIER D'ENTRETIEN

TOUS LES ANS :

- Changer les cordelettes de tension de lattes.
- Changer les joints de caoutchouc de bas de trapèze protégeant les cables entre eux.
- Révision générale avec démontage de la voile et vérification complète de la structure. Toutes les pièces corrodées, tordues ou bosselées doivent être changées.

Vérifier particulièrement :

STRUCTURE :

- La rectitude des tubes.
- L'Etat des câbles. Aucun brin ne doit dépasser du câble. Les cosses cœur doivent être en bon état et pas trop marquées par les pattes à trou.

VOILE :

- Le bord de fuite du centre jusqu'à la dernière latte après les antipiqués. Aucune amorce de déchirure ou de coupure ne doit être présente.
- La sangle de bout d'aile tendant la voile sur la structure doit être en parfait état. Si l'aile reste en permanence ouverte au soleil particulièrement en altitude, sur la neige ou sous des climats à fort ensoleillement, vérifier dès la première année l'état de vieillissement de la voile grâce aux échantillons test cousus sur l'extrados.

La voile doit être changée :

- Lorsque la résistance de la voile a diminué de moitié
- Lorsque la résistance du fil a diminué de moitié.

TOUTES LES 200 HEURES DE VOL OU TOUS LES 3 ANS SI LES 200 HEURES N'ONT PAS ETE ATTEINTES :

- Changer tous les câbles
- Changer toutes les vis.
- Révision générale à LA MOUETTE ou chez le réparateur agréé.

RAPPEL !!

Nos ailes delta pas plus que nos rigides ne sont conçus pour subir les contraintes physiques qu'imposent à leurs structures ainsi qu'aux éléments qui leurs sont associés – harnais, sangles, parachutes – les évolutions Acrobatiques.