



# NOVA

PRION 5  
取り扱い説明書



## PRION 5 - Fly safe

# NOVA

## ご信頼ありがとうございます

この度はNOVAパラグライダーをお買い上げいただきありがとうございます。NOVAは、革新的で、技術的に成熟した、高品質の製品を意味しています。あなたのパラグライダーは、最新の開発・シミュレーションソフトウェアで設計され、起こりうる不具合を集中的にテストし、製造中および製造後の徹底した品質管理が行われています。

このマニュアルには、パラグライダーの使用に関する重要な情報が記載されています。初めてのフライトの前に、よくお読みになることをお勧めします。ご質問やご提案がありましたら、弊社またはNOVAパートナーがお手伝いさせていただきます。

この製品およびその他の製品の詳細については、[www.nova.eu](http://www.nova.eu) をご覧ください。

素晴らしいフライトと、常に安全な着陸を願っています。あなたのNOVA

開発チーム



フィリップ・メディカス  
リードデザイナー

### マイ NOVA

NOVAは総合的な保証とサービスを提供しています。これらを使用し請求するには、購入日（請求書発行日）から14日以内に、弊社ウェブサイト [myNOVA](http://myNOVA) でパラグライダーを登録する必要があります。

# コンテンツ

- ご信頼ありがとうございます 3
- NOVA**について 5
- 品質 6
- 飛行と自然** 7
- PRION 5** 8
  - はじめに 8
  - テクノロジー 9
  - PRION 5のテクノロジー 10
  - PRION 5ターゲットグループ 12
  - 一般的な情報 12
  - 推薦の言葉 12
  - 運用限界 13
- パラグライダーを受け取るにあたって 14
  - 初飛行 14
  - 登録 14
  - 納品範囲 14
  - グライダー改造 14
  - 適合するハーネス 15
  - 重量範囲 15
- PRION 5 での飛行 16
  - 基本的なライザー 16
  - ライン 16
  - ブレーキトラベルインジケーター(BTI) 16
  - アジャスタブルハンドル 17
  - 安全性を考慮したカラーマーキング 18
  - スタート 18
  - トーイングスタート 19
  - スピードシステムの使用 20
  - 旋回 21
  - ランディング 21

- 降下手段 21
- フロントコラップス 25
- 失速 26
- クラバット 27
- お手入れとメンテナンス 29
  - グライダーのパッキング 29
  - ストレージ 31
  - クリーニング 31
  - 修理 31
  - 廃棄処分 31
- Powered flight 32
- サービス・保証 34
  - マイノバ 34
  - サービス内容 34
  - 詳細・特記事項 38
- テクニカルデータ 40
- 概要ライザー 41
- グライダー概要 42
- ラインプラン 43



## NOVAについて

「より良い翼を作りたい」という想いから、1989年にNOVAを設立。会社はすぐに重要なメーカーに成長しました。市場ポジションを急速に強化拡大しました。

私たちの本社は、インスブルック近郊のテルフェンスにあります。そのため、私たちの地元のフライトエリアであるRofanから20分の距離にあります。アッヘン湖に近いので、グライダーのテストに理想的な場所です。またZillertal、Stubaitalや南アルプスも近くにいます。パラグライダーメーカーとして、山の近くにすることは不可欠です。第一に良い開発作業を行うためには適切な地形が必要です。第二に、私たちは常にお客様の動向を把握し、お客様と密接な関係を築く必要があります。チロールとその周辺地域では、パラグライダーは単なるスポーツではありません。この前向きな姿勢は製品にも反映され、より良いパラグライダーを作り続けるための支えとなっています。NOVAには高い能力を持ったスタッフチームがあり、そのほぼ全員が、NOVAの翼を選ぶパイロットと同じように飛行への情熱を共有しています。この情熱とノウハウが私たちのイノベーションの原動力となっています。例えば、流体シミュレーションの分野では、新しい翼の設計をコンピューター上で合理的に正確に予測することができるパイオニア的存在になることができました。

私たちの使命の原点は、安全で、同時に高い性能を持つパラグライダーを作ることです。性能と安全性、あるいはその両者の適切な比率。この2つを両立させることで、より多くのフライトを楽しむことができます。



## 品質

パラグライダーの品質について議論するとき、縫い目や生地、対称性など、外から見える問題に焦点が当てられることがよくあります。しかしNOVAでは、品質という言葉はそれ以上のものを含んでいると考えています。

品質とは、正しいアイデアに始まり、包括的なカスタマーサービスに終わるプロセスのサイクルを意味します。この間には、責任ある開発とテスト、定期的な検査を伴う連続生産、責任あるディーラーと認定サービスセンターのネットワークがあります。

私たちは、単に良い翼を提供したいのではなく、正しい翼を提供したいと考えています。私たちの最優先事項は、お客様の長期的な信頼を獲得し、それを維持することです。私たちは、品質とおお客様の満足度を同一視しています。お客様のご期待に沿うことができれば、それは質の高いサービスを提供したことになります。

## 飛行と自然

一方では、空を飛ぶということは、自由という形を離れて体験することを意味します。一方で、法律や倫理的な基本ルールに従わなければならないこともあります。他のパイロットに敬意を払うだけでなく、土地所有者の利益（離陸と着陸の両方）、航空法、環境への影響に配慮してください。

私たちのスポーツと環境のために、環境に配慮したパラグライディングを行うようお願いします。ゴミのポイ捨てや、動物に近づきすぎて怖がらせるような飛行は避けてください。特に冬場は、このストレスが野生動物の生命を脅かす可能性があります。

動物のニーズに配慮することは、彼らの生息地の保護に貢献することです。同時に、動物への配慮は、野生動物や家畜の健康な数を収入源とする土地所有者など、他の利益団体との対立を回避することにもつながります。



私たちのスポーツが受け入れられるかどうかは、すべてのパイロットが良い行動をとるかどうかにかかっています。パラグライダー界のイメージアップのために、ぜひ貢献しましょう。



## PRION 5

### はじめに

「プリオン5」は、世界的に好評を得てきた先代モデルの特性「容易なテイクオフ」「自然なハンドリング」に加え、ロールダンピングの改善や新デザインを採用したモデルです。さらに、改良されて使いやすくなったNOVAアジャスタブルハンドルと、ブレークトラベルを正しく測定するためのブレーキラインのカラーグラデーションという2つの革新的な技術を備えています。

### フライトの習得に最適

「プリオン5」の設計は、スクール生やインストラクターと相談しながら進められ、ロールダンピングのさらなる改良につながりました。技術的には、アスペクト比が若干低く、内部構造が複雑になっている点も先代モデルとの違いです。ミニリブは、より高い性能とより少ないコントロールプレッシャーをもたらし、各セルの真ん中にあるナイロン補強ロッド（ミッドセルロッド）は、さらに優れたテイクオフの挙動を実現します。さらに、複数のベクターテープを使用することで、構造強度を高めています。

### ロールダンピング

ロールとは、「グライダーが左右に揺れること」です。パラグライダーの練習課題では、ローリングが行われますが、ロールは自然に減衰する必要があります。ロールダンピングは直線飛行においてグライダーの軌道を水平に保つことに作用します。このおかげでフライトに集中することができるので、ビギナーグライダーにとっては特に重要な要素となります。これにより、着陸アプローチの安全性も向上します。

### 他では味わえない感覚

初フライトの事を鮮明に覚えている方がほとんどです。プリオン5はそのための理想的なパラグライダーであり、トレーニングヒルからパイロットになるまでの長い道りを伴走してくれるのです。Aグライダーで何が可能かを示す素晴らしい例として、2015年にRobert SchallerがPRION 3で200km FAIトライアングルを達成しました。PRION 5はさらなる可能性を秘めています。飛ぶことがほんとうに楽しく感じられるこのグライダーで、「冒険飛行を」を気軽に始めることができます。

### テクノロジー

「PRION 5」は、33セルでアスペクト比4.42（設計値）という低アスペクト比の3ライナーです。全サイズ、全荷重域でEN/LTF Aの認証を取得しています。

すべてのテクニカルデータはP10に掲載されています。



MID CELL RODS

各セルの中心部に巧みに配置されたナイロンロッドの効果で、よいインフレーションが可能となりました。

PRIONシリーズでは「PRION 5」で初めての採用です。

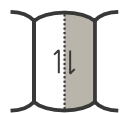
## PRION 5のテクノロジー



BRAKE TRAVEL  
INDICATOR  
(BTI)

### ブレーキトラベルインジケーター(BTI)

ブレーキラインの色が緑から黄色、赤へと変化することで、パイロットは初めて視覚的な操作でブレーキトラベルを正確に把握することができますようになりました。過剰なブレーキによる不意のストールを防ぐことができます。緑と黄色の部分はステアリングに、赤の部分は着陸時のブレーキに使われます。



MID CELL RODS

### ミッドセルロッド

各セルの中心部に巧みに配置されたナイロン製の補強材が、より優れたインフレーションを実現しています。PRIONシリーズでは、「PRION 5」で初めて採用されました。

### よりコンパクトに

グライダーのアスペクト比はパッシブセーフティの唯一の要素ではありませんが、それでも非常に重要な要素です。高いアスペクト比は、非対称のコラップ後のクラバットの可能性が高くなり、一般的にブレーキトラベルを短くし、通常グライダーをより飛行しにくくさせます。Novaの分析ツールによると、アスペクト比が中程度でも十分なパフォーマンスウィングを構築することができます。

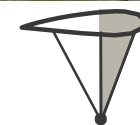


LOW ASPECT  
RATIO



### 少ないことの優位性

完全な3ライナー構造による少ないライン数で、非常に優れた性能と高いパッシブセーフティを持つグライダーを作ることができるのです。このラインコンセプトにより、私たちは潰れに強いパラグライダーを作ることができます。もしグライダーが潰れたとしても、それほど広い範囲にはいたらないので、厳しいコンディションでの挙動が大きく改善されました。



THREE  
LINER

### 地上での快適性

NOVAのパラグライダーは全て簡単に使えるように作られています。パッキングにはコンセルティーナバッグを使用することをおすすめしますが、必須ではありません。ロッドを使用してきた豊富な経験から、パッキング方法はグライダーの耐久性にほとんど影響を与えないことが分かっています。曲がったロッドはすぐに元の形状に戻ります。



PACKING

### 軽量かつ長持ち

重量を最適化されたカテゴリーに属するパラグライダーは、従来のパラグライダーよりも軽量ですが、構造的な安定性は変わりありませんし、耐久性も十分です。これらのグライダーは持ち運びが軽く、テイクオフが容易なため、ハイク&フライにも適しています。ウエイトオプティマイズは、耐久性に妥協することなく軽量化を求めるパイロットを対象にしています。



WEIGHT  
OPTIMISED

## PRION 5ターゲットグループ

プリオン5 (EN/LTF A - 初心者用) は、フライトスクールでもパラグライダーコース終了後でも、飛ぶ喜びを与えてくれる、テイクオフとランディングが容易でニュートラルなパラグライダーです。パッシブセーフティと直感的な操作性を両立させ、モダンなデザインにより、ゆったりとしたソアリングにも、初めてのクロスカントリーフライトにも適しています。2010年以來、安定性と俊敏性をバランスよく兼ね備えたプリオンシリーズは、ビギナーに最適なモデルであることが証明されています。

### 一般的な情報

航空機であるパラグライダーは、適用される航空法に準拠する必要があります。国によっては、指導が義務付けられている場合があります。さらに、遵守しなければならない法的要件（例えば、航空法）もあります。PRION 5 は1人のパイロットを乗せるために設計され、認証されています。

タンデム機として使用することはできません。

パラグライダーパイロットは、有効なライセンスを持っていることを証明することができ、出身国で義務づけられている保険に加入していなければなりません。パイロットは気象条件を正しく判断する能力が必要です。国によって異なりますが、ヘルメットやバックプロテクターの着用、パラシュートの携行は必須であり、強く推奨されるものです。

パイロットは、このスポーツに参加する際に内在するリスクに対する責任を受け入れなければなりません。パラグライダーはアドベンチャースポーツであり、重大な怪我や死につながる可能性があります。

未経験者や安全志向の高い方は、認定されたスクールやインストラクターのもとでパラグライディングを行うことをお勧めします。多くのNOVAパートナーはこのサービスを提供することができます。

### 推薦の言葉

私たちは、パイロットがパラグライダーを選ぶ際に守りを固めるようアドバイスしています。高すぎるよりは、1クラス低いほうがいい。安心できる人だけが、グライダーの性能をフルに発揮できるのです。逆に、グライダーで無理をすることは、飛行性能の向上にはつながらないし、危険もはらんでいます。



新しいグライダーを購入したら安全講習を受けることをお勧めします。この訓練では、実際に起こりうる操作、特にサイドコラップスやフロントコラップスについて飛行させる必要があります。定期的にフライトシグランドハンドリングと理論的なトレーニングを受けることが望ましいです。飛行技術や機材の特徴を継続的に研究することをお勧めします。

さらに、グライダーの所有者として、検査規定を遵守する義務があります。詳しくは、「お手入れとメンテナンス」の章をご覧ください。

### 運用限界

以下は、運用限界を超えた飛行条件・状況です。

- ・ 雨、雪、あられの中での飛行は絶対に避けなければなりません。降雨は飛行特性に悪影響を及ぼします。中でも、ストールや失速の挙動が変化します。
- ・ 低温と高湿度が組み合わさると着氷し、飛行特性に悪影響を及ぼします。（失速、コントロールトラベルの短縮）。
- ・ パラグライダーは、当社が定めた重量範囲内でのみ操作することができます。この重量範囲は、テクニカルデータで確認することができます。
- ・ 砂、土、雪は、特に大量に降った場合、パラグライダーの飛行挙動に強い悪影響を及ぼします。パラグライダーは、毎回テイクオフ前に異物がないか確認し、正しく飛行してください。
- ・ このパラグライダーはエアロバティック用に設計されたものではありません。

## パラグライダーを受け取るにあたって

### 初飛行

すべてのNOVAパラグライダーは、お客様に販売する前に、NOVA販売店にて飛行および点検を行う必要があります。このプレフライトチェックは、日付とパイロットの名前とともに、パラグライダーのステッカーに記入されなければなりません。ステッカーはセンターセル（プロファイルリブ、内側）に配置されています。

### 登録

#### my NOVA

この登録は、購入日（請求書発行日）から14日以内に行う必要があります。

NOVA Protectなどのサービスや保証を受けるには、弊社ウェブサイト：[my.nova.eu](http://my.nova.eu)でパラグライダーを登録する必要があります。

プリオン5には、バックサック（リュックサック）、スピードバー、インナーバックサック、ライザーバッグ、ウィンドソック、取扱説明書、粘着式リペアセイル、ステッカーが付属しています。

### グライダー改造

新しいパラグライダーを納品する際、その仕様は認証プロセスで使用されたものに準拠しています。ユーザーによる改造（ラインの長さの変更、ライザーの改造など）は、そのグライダーが認証に適合していないことを意味します。改造をする前にNOVAに相談することをお勧めします。ブレークラインの長さを変更する際には注意が必要です。工場出荷時には、ブレークラインに10～15cmの遊びがあるように設定されています。

- ・スピードシステムが作動している場合、ブレーキラインのあそびは少なくなります。ブレーキラインの長さを短くするような改造をすると、加速したときに自動的に翼がブレーキにかかることとなります。第一に、これはスピードシステムの有効性を低下させ、第二に、翼の潰れを誘発する可能性があります。
- ・ブレーキの長さ調整は、異常飛行の誘発に影響を及ぼします。ブレーキラインの長さを変更した場合、グライダーの反応に影響を与える可能性があります。

### 適合するハーネス

あなたのパラグライダーは、GH（クロスブレイシング無し）に分類されるハーネスとの併用が認証されています。このグループには、現在入手可能なほぼ全てのハーネスが含まれています。ハーネスに貼られている認証ステッカーには、その分類に関する情報が記載されています。ハーネスによっては、特に効果的な体重移動が可能ですが、同時に乱気流が直接パイロットにフィードバックされます。また、よりダンピングが効いていて快適なハーネスもありますが、その分、機敏性が損なわれます。どのセットアップが自分に適しているかは、パイロット自身が判断する必要があります。

NOVAグライダーはNOVAハーネスを使用して設計、テストされています。そのため、NOVAグライダーとハーネスを組み合わせ合わせたフライトをお勧めします。

EN-926では、以下の2つのハーネス寸法を規定することを要求しています。

- 1.) 2つの主要な吊り点の互いの水平距離、または主要なカラビナの互いの水平距離を、その下側で測定したものです。
- 2.) シートボードからメインサスペンションの垂直距離、またはシートボードとメインカラビナの下端との垂直距離。

### ハーネス寸法

総飛行重量	< 80kg未満	80～100kg	> 100kg以上
垂直方向の距離	(40±2) cm	(44±2) cm	(48±2) cm
水平距離	(40±1) cm	(42±1) cm	(44±1) cm

### 重量範囲

あなたのパラグライダーは、規定された重量範囲内で認証されています。この範囲外でグライダーを飛ばした場合、機器の動作限界から外れることとなります。したがって、パラグライダーは認証プロセスで決定された飛行特性に適合していません - これはあなたの認証が無効であることを意味します。

規定重量の上限、下限、中間のどれで飛行したいかは、個人の好みの問題です。低い翼面荷重は、例えば、高いダンピング、少ない動的感触、優れた上昇率などの利点をもたらします。一方、デメリットは、スピード、敏捷性の低下、翼内圧の減少です。一方、高い翼面荷重は、スピードが増し、キャノピーの張りが増し、機敏になり、結果としてダイナミクスが増すこととなります。

ハーネスの選択は、グライダーの飛行挙動に大きな影響を与えます。



私たちは、このような声明を出したくはないのです。「グライダーは重量制限の上限で飛ばなければならない」というようなことはしたくないのです。どのサイズが最も適しているかは個人の好みと飛行目的の問題です。フラットランドではあまり荷重のかからない翼が好まれますが、アルプスでは荷重のかかる翼が有利に働くことがあります。







## 安全性を高めるカラーマーキング

右が緑、左が赤で、ライザーの誤ったフックインを防ぐことができます。

民間航空会社では、緑が右、赤が左を表す色です。右のライザーは緑色、左のライザーは赤色で、パラグライダーにもこの方式が採用されています。また、ライザーには「L」または「R」のラベルが縫い付けられています。これは離陸の準備に役立ち、特にリバーステイクオフの際の誤った装着を避けることができます。

## スタート

### 一般

パイロットは、離陸する前にすべての機材が正常に作動することを確認する必要があります。（グライダー、ハーネス、レスキューシステム他）

スタート直前には、以下のようなスタートチェックを入念に行うことをお勧めします。

離陸時の事故の多くは、残念ながら離陸時の確認が不十分であったことが原因です。

- 1. 装着方法：**ハーネスのレッグストラップとチェストストラップを閉じ、ヘルメットのあご紐を閉じる。
- 2. 吊り下げ：**ライザーがカラビナでねじれていない、アクセルが正しくフックされている、カラビナが閉じている。
- 3. ライン：**Aラインは上部に、すべてのラインは整理され、ブレークラインはブレークプーリーを正常に通っている。
- 4. キャノピー：**扇型になり、エアインテイクが開いている。
- 5. 風と空域：**風はテイクオフに適しており、空域はクリアである。

「プリオン5」の特徴は、フロント・リバースのいずれの発進時にも途中で止まることなく、非常に簡単にインフレートできることです。グライダーはオーバーシュートする傾向もなく、非常に安定して頭上まで上がります。

テイクオフ技術に関しては、テクニックブックを読んだりしても身につくことはありません。実際にトレーニングヒルでの練習が不可欠です。上達のヒントは、経験豊富なインストラクターからフィードバックを受けながら繰り返し練習することです。

一般的にライズアップの動作は非常に簡単です。グライダーの許容範囲が広くテイクオフに特別なスキルは必要ありません。

## トーイングテイクオフ

トーイングに関してプリオン5は癖がありません。ただし緩い角度で地面から離れることが重要です。

トーイングアダプターの使用をお勧めします。このアダプターは、メインカラビナに接続しトー・リリースと連動させます。

## 通常飛行

プリオン5が最も滑空性能を発揮するのは、トリムスピード、つまりブレークを完全に解放したときです。穏やかな空気中では、翼は同じ高さから最も長い距離を移動することができます。

向かい風や沈下帯では、スピードシステムを使うことで最大の滑空性能を得ることができます。

乱気流の中で加速飛行をする場合、翼潰れに対応する必要があります。

このような場合は対地高度を十分に保つことが望ましいです。

強い乱気流では、両ブレークを軽く引いて安定性を高めるとよいでしょう。ブレークプレッシャーから気流の変化を感じ取れるはずですが、このことはアクティブな飛行に必要なものです。アクティブ操作とは、乱気流中で常にアタック角をコントロールし、修正することを意味します。例えば、パイロットが上昇領域から沈下領域へ飛行するときパイロットが何も操作しなければ、迎角は小さくなり、翼は前方にピッチします。ブレークプレッシャーの低下は、パイロットにこのピッチ運動の開始を知らせます。正しい反応は、ブレークを引き翼の前方ピッチを防ぐことです。

必要なテクニックのいくつかは、グランドハンドリングで練習することができます。例えば、翼を見上げることなく頭上安定を持続することで、必要なテクニックを練習することができます。この練習は、ピッチコントロールを身に着ける為に最適の練習で、フロントテイクオフを成功させるためにも有効です。

## アクセレーション

### スピードシステムの装着

一般的なハーネスには、片側に2つのプーリーが付いています。軽量のハーネスには、2つのリングやループを備えているものもあります。スピードバー用のロープは、両方のプーリー／リングを通して上から下へ引っ張り、スピードバーに装着されます。



パイロットがアクティブ操作することで、翼の潰れを初期に防ぐことができます。

ロープを適切な長さに調節することが重要です。短すぎると、グライダーが常に加速してしまう危険があり、これは何としても避けなければなりません。コードが短すぎると、スピードバーを踏み出せなくなる危険性があります。ロープが長すぎると、グライダーを最大速度まで加速させることができません。最初にスピードシステムを取り付ける際には、飛行中にロープの遊びを判断できるように、ロープを少し長めに設定することをお勧めします。ロープの微調整は3つの穴を持つアクセラターフックで簡単行えます。

## スピードシステムの使用

テイクオフする前、またはライザーをハーネスに接続する前に、スピードシステムのアクセラターフックをハーネスのフックに取り付ける必要があります。安全のため、必ずフライト前のルーティンでスピードシステムの接続を行ってください。

プリオン5には、非常に効果的でスムーズなスピードシステムが搭載されています。最高速度に達するまで、滑空性能は非常に高いままです。アクセルを踏んでのピッチ修正、つまりアクティブフライトは、ブレークではなくスピードシステムを使って行う必要があります。したがって、翼が前方にピッチした場合、パイロットはブレーキをかけずに速度を調整する必要があります。

アクセラレーションフライトでは、ステアリングはウェイトシフトで行うか左右非対称のスピードバーを使うかで行います（左側の踏む量を大きくすることで、右側へステアリングできます）。

## スピードシステムの数値データ

全速度域を使用した場合、AライザーはCライザーに比べて12cm短くなります。Bライザーは7.5cm短くなります。



注意：アクセラレーション飛行中のブレーキ使用は、性能に悪影響を与えただけではありません。翼が潰れる可能性が高くなります

## 旋回

翼の旋回は、内ブレーク、外ブレーク、体重移動の組み合わせで行われます。重要なのは、それぞれの要素を正しく配分することです。プリオン5の特徴のひとつは、その繊細なハンドリングにあります。正確なターンをするためには、少なめのブレーク操作で十分です。サーマルフライトでは、内ブレークに加え、外側も軽くブレークをかけることをお勧めします。そうすることで、バンクと旋回速度をコントロールすることができます。また、翼からのフィードバックをより良く得ることができます。さらに、このことで翼端の安定性を高めます。タイトでコントロールされたターンとスムーズな旋回は練習が必要ですが、すべてのパイロットがマスターしているスキルです。

注意：もしパラグライダーがブレークラインを使って操縦できなくなった場合は（例えば、ラインが絡まった場合）Cライザーで操縦します。Cライザーを通してのステアリング能力は限られていますが、体重移動と組み合わせることで、まだそれなりの旋回修正が可能です。このテクニックを使えば、安全に着陸することができます。しかし、Cライザーは、失速するほど強く引かないでください。

## ランディング

プリオン5の着陸は、とても簡単です。乱気流のコンディションでは、安定性を高め、翼の動きの感覚をつかむために、少しブレーキを引きながらアプローチすることをお勧めします。タッチダウンの直前に、必要であれば失速するほどブレーキを深く引く必要があります。

## 降下手段

素早く高度を下げるには、3つの方法をお勧めします。需要の高い順に並べてみました。

### 1) ビッグイヤー

ビッグイヤーは、両方の外側のAライン（別のライザーに取り付けられている - スプリットAライザー）を同時に引き下げます。ブレークハンドル（ラップなし）は手に持ったままにしておきます。



注意：注意：ブレーキングのタイミングが早すぎる場合、フルストールとなり、重大な事故につながる可能性があります。そのためブレーキングは地面に着く直前（<0.5m）で完全に引く必要があります。



ライザーを引き下げている間は翼端が折れたままになり、沈下速度が速くなります。スピードバーを併用することで、さらに沈下率が高くなり飛行速度も上がります。ビッグイヤーを行うと抗力増加に伴い迎え角も大きくなることに注意が必要です。潰れの大きさを大きくし、沈下率を増やすときは（A3ラインをさらに引く場合）、スピードバーを使用し、迎え角が極端に大きくならないようにする必要があります。リカバリーはAラインを完全に離し、通常の飛行姿勢に戻すようにします。ビッグイヤーが自動的に開かない場合は、パイロットはブレーキを素早く強く引くことによって、イヤーを開くことができます。

## 2) Bラインストール

**Bラインストール**は、両方のBライザーを左右対称に引くことで発生します（約15cm）引く。握ったライザーが滑ってしまわないように、間違いない操作のために、ライザーの上部を掴むことをお勧めします。つまり、ラピッドリングのところでは、

ライザーを引いた直後、翼は前進速度を失い、短い振り子運動で後方へ移行します。そして翼は、短い振動で頭上へ戻り、安定したパラシュート降下で失速します。Bラインストールをするときは、キャノピーを目視しながらの操作をお勧めします。同時に対地高度にも目配せし正しいタイミングで脱出できるようにキャノピーを観察してください。

BラインストールはBライザーを通常の飛行位置に素早く戻すと同時に解除されます。もし、ゆっくり放してしまうとパラシュート降下の失速に陥る可能性が高いです。（parachutal stallの項参照）

ブレーキは操作の間中、ずっと手の中にあるべきです。

ブレーキを握ったままで、短く持つためのラップは行わないでください。

Bラインストールから回復するときは、翼が完全にトリムスピードまで加速できるように。ブレーキが完全にフリーになっていることが重要です。

ビッグイヤーが非常に大きい場合（A3パートの「ドラッグ」により）、アタックアングルが決定的に大きくなるのを防ぐためにスピードバーを使用する必要があります。

## 3) スパイラルダイブ

スパイラルダイブは最も難しい降下手段で、できればSIVコースの間に高所で習得する必要があります。

この技法には2つの段階があります。

– まず、パイロットは体重を移動させながら旋回し、次にインナーブレーキを使って旋回を強くします（注意：ブレーキを引きすぎないよう、滑らかに連続的に引くこと）。加速が進むと、Gフォースが急速に増加し、機首が地面を向き始め、（スパイラルダイブが成功すると）機首が地面とほぼ平行になります。– この時、翼は毎秒20メートル以上の沈下速度に達します。このときの加速度は、重力3G以上となることがあります。パイロットはこのような過大な力を意識していなければなりません。

スパイラルを学ぶ前に、パイロットは急旋回からコントロールされた状態で脱出する練習をする必要があります。外側のブレーキを使い、内側のブレーキはそのままの状態です。外側のブレーキは、回転運動が遅くなるまで引きます。前方にピッチングすることなくスムーズに脱出するためには、翼が水平になり始めると同時に、つまり翼が水平でなくなると同時に、外側のブレーキをより多くリリースする必要があります。

実際のスパイラルダイブは、上記のような流れで、すなわち翼の加速段階の後にはのみ発生します。この時、パイロットはハーネスの中で外側に押し付けられはじめます。パイロットは、翼がスパイラルにロックしないように、ブレーキプレッシャーを緩める必要があります。その後、内側ブレーキと外側ブレーキを使って沈下速度を調整しスパイラルを継続します。

パイロットの体重が外側に残っている場合は、インナーブレーキを解除することでグライダーの旋回運動を継続的に減速させることができます。スパイラルからの脱出は上記のように行います。

パイロットが強く旋回内側に体重移動した場合、ブレーキが解除されているかどうかにかかわらず、グライダーはスパイラルにロックされることがあります。この場合、外側への体重移動と同時に、左右対称のブレーキングや外側のブレーキングが有効な場合があります。

結論：このマヌーバーは少しずつ段階的に練習することが重要です。離脱時のコントロールも重要となってきます。

このような身体的な負荷は、Gフォース・トレーナーでシミュレーションすることができます。私たちは、すべてのパイロットにこのようなGフォース・トレーニングを推奨しています。

## 重要な安全情報

- パイロットがスパイラルや旋回の動きを抑えたい場合、最初の動作は内側のブレークを解除するのではなく、外側のブレークを引くことをお勧めします。
- パイロットは、旋回と加速（Gフォース）の身体的負荷に注意する必要があります。
- パイロットが旋回の内側に体重移動すると、翼がスパイラルにロックされることがあります。
- 降下速度が速いので、パイロットは常に対地速度を確認し、タイミングよくスパイラルから脱出しなければなりません。

## Cラインストール

Cラインストールは難しい降下手段の一つです。Cライザーを左右対称に引くことで翼は前方への勢いを失い失速し始めます。この操作は資格を持ったインストラクターと一緒に練習してください。

## 翼の潰れ

### サイドコラップス

強い乱気流に遭遇したとき、パラグライダーの片側が潰れることがあります。これは、乱気流によりその面の迎え角が減少し、揚力が発生しなくなり、ラインテンションが抜け、翼が潰れるために起こります。

スパンの50%以上に影響を与えるような大きな潰れでは、翼は明らかに反応し、潰れた側の抗力が増加するため、グライダーは旋回し始めます。同時に、翼の荷重を支える面積が減少するため、つまり、翼のその面が加速するため、翼は前方へピッチします。

パイロットは、翼の潰れていない側を制動することで、この旋回と前方ピッチを防ぐことができます。特に地上付近では、潰れていない側を制動することが重要です。この操作は、できればSIVコースの間に、高所で翼を潰す練習をしておく必要があります。



オープンサイドにブレーキをかけすぎるとグライダーがスピンのことがあります - スピンの項を参照。



## フロントコラップス

フロントコラップスは、乱気流の影響でもあります。サイドコラップスとは異なり、フロントコラップスでは前縁全体が下方に折れ曲がります。私たちのパラグライダーはすべて、フロントコラップスおよびサイドコラップスの後、自動的に開きます（認証規格に規定されている通り）。フロントコラップス後リーディングエッジからの再インフレーションを早めるために、両方のブレークを非常に短く引くことをお勧めします。その後、両方のブレークを完全に解放することが重要です。

## 失速


### スピン

パイロットがグライダーの片側にブレーキをかけ過ぎると、スピンの発生します。通常のターンでは、回転軸は翼から離れたところにあります。翼がスピンするとき、回転軸は翼の幅の中に移動します。オーバーブレーキングした側の翼は後ろにスライドします。

パイロットの正しい反応は、すぐに両方のブレーキを解除することです。時には、キャノピーが前方にピッチングするのを止める必要があります。

### フルストール

両方のブレーキを左右対称に引きすぎると、フルストールになります。これは、パイロットが慣性で前進している時、翼が前進する勢いを失うことを意味します。パイロットの目から見ると、翼が後ろに落ちて行くように感じられます。このとき、翼が前方に急降下し、パイロットの下まで行ってしまうことのないように、ブレーキを完全に解放しないことが重要です。

 完全失速は複雑な操縦で、その正しい実行方法の説明はこのマニュアルの範囲外です。この操縦を学びたい人は、SIVコースに参加してください。

- 61 cm or the PRION 5 XXS
- 63 cm or the PRION 5 XS
- 67 cm or the PRION 5 S
- 71 cm or the PRION 5 M
- 75 cm or the PRION 5 L

これらの数値は目安であり、EN926によりマニュアルでの指定が義務付けられています。しかし、特に乱気流中では、失速は上記よりもずっと早く、あるいはずっと遅く発生することがあります。そのため、これらの数値は非常に限られた意味しか持ちません。

## パラシュート/ディープストール

パラシュートストールまたはディープストールとは、前方に勢いがなく、沈下速度が大きい状態で飛行していることを指します。私たちのパラグライダーは、ブレーキを開放することで、グライダーの形が保たれ、パイロットがグライダーの操作限界内で飛行している場合は、パラシュートスハールから自動的に回復します。

もし、生地の透過率が悪かったり、ラインが縮んだりして耐空性を失っている場合は、ディープストールの危険性が高まります。キャノピーが濡れていたり凍っている場合もディープストールの危険性が高まります。

危険な状況（例えば予期せぬ雨）が発生した場合、高いアタック角を持つ操作は絶対におこなわないようにしてください。これにはビッグイヤー（スピードバー無し）、Bラインストール、深すぎるブレーキが含まれます。もし、フライトコンディションが許せば、スピードバーを少し使用することが望ましいです。

ディープストールの場合、スピードバーを使用すること。そうすれば、グライダーは通常の飛行に戻るはずですが、そうでない場合は、Aライザーを前方に押し出すことをお勧めします。

また、ブレーキを左右対称に素早く引くことでキャノピーを後方にピッチさせ、深いストールから回復させることも可能です。その後、前方にピッチングすることで通常のフライトに戻ります。


地面に近いところでパラシュート失速した場合、翼がこの異常状態から回復するのに十分な高さがあるかどうかを判断することが重要です。この場合、パラシュートストール中の（ハード）ランディングは、翼が前方または後方にピッチングしている状態でランディングするよりも望ましいです。

## クラバット

翼の一部が通常、潰れや失速の後にラインに巻き込まれ、もはや自力で開くことができなくなった場合、これをクラバット呼びます。どのパラグライダーでもこの飛行状態が発生する可能性を否定できません。

クラバットした場合、以下のようなリアクションを推奨しています。

1. **カウンターブレーキ**：サイドコラップスのときと同じように、翼はクラバット側の方向に旋回しようとして、もしパイロットが反対側（開いている側）のブレーキを使用しなかった場合、翼の旋回はすぐにロックされたスパイラルダイブになり、リカバリーに大きな力を必要とするか、場合によっては脱出が不可能になることがあります。この旋回初期にを防ぐことが重要です。

 注意：ディープの状態ではブレーキを長くかけると、グライダーは完全失速してしまいます

2. **ブレーキでポンピングして開く**：絡まっている側のブレーキを勢いよく引くと、クラバットが外れることがあります。弱々しくブレーキを引いても、うまくいくことはほとんどありません。
3. **スタビライザーラインで引っ張る**。ブレーキラインを引いてもダメな場合は、スタビライザーラインを引くとうまくいく場合があります。スタビライザーはBライザーの一番外側のラインで、色は緑です。
4. **クラバットした側を潰してみる**：Aライザーを下げてクラバットした翼を潰すと、クラバットが外れる場合があります。
5. **フルストール**：フルストールをマスターすれば、クラバットを解決する効果的な方法を手に入れることができます。
6. **レスキュー**：グライダーのコントロールを失ったとき、あるいはこれ以上回復を試みても高度が足りないと確信したときは、迷わずレスキューパ

ラシュートを投げてください。可能であれば、レスキューが完全に開くまでカウンターブレーキでパラグライダーを安定させる必要があります。

飛行中にパラシュートのグリップに手をかける練習をするなど、パラシュートを投げるときに心構えをする習慣をつけましょう。これは、最悪の事態が発生した場合の備えとして有効です。多くのクラブやスクールでは、ジップラインの上で予備のパラシュートを投げる練習をする機会を提供しています。最も効果的なのは、やはりSIV/パイロット訓練で実際にパラシュートを投げる練習です。



多くのパイロットはパラシュートを投げるのをためらってしまったり、完全に使いこなせなかったりします。レスキューパラシュートを活用することは、制御不能な翼の下にいるよりも望ましいことです。

## お手入れとメンテナンス

注意深く取り扱えば、パラグライダーは集中的に使用しても、技術的に完璧な状態を何年も維持することができます。私たちは次のことをお勧めします。

- ・ 離着陸時に直射日光の当たる場所に長時間放置するなど、翼を不必要に紫外線にさらさないようにしてください。
- ・ グライダーを折りたたむときは、リーディングエッジのロッドを曲げないようにすることが望ましいです。
- ・ 梱包時にグライダーが濡れていた場合、あるいは湿っていただけだったとしても、できるだけ早く完全に乾燥させる必要があります。湿ったままグライダーを保管すると、永久的な損傷につながる可能性があります。
- ・ 着陸時やグランドハンドリング時には、リーディングエッジを地面に強く打ち付けないようにしましょう。破損につながる可能性があります。
- ・ ラインは、土や鋭い岩から保護する必要があります。石ころの多い場所では、決してラインを踏まないでください。
- ・ 長期間使用すると、湿気や汚れによってラインが縮み、グライダーのトリムが狂ってしまうことがあります。
- ・ 塩水（汗を含む）や砂は、ラインやセイルクロスを傷めます。その結果、耐久性や強度に悪影響を及ぼします。
- ・ 特にリーディングエッジのロッドを引きずらないようにしましょう。

### グライダーのパッキング

シンプルに NOVAパラグライダーはコンセルティーナバッグに収納することができますが、必須ではありません（コンセルティーナバッグがグライダーの寿命を延ばすということは分かっていません）。急ぐ場合は、インナーバッグに詰め込むことができます（ただし、このような方法で長期保管することは避けてください！）。



#### EASY PACKING

パラグライダーは、私たちにとって自由を意味します。そして、自由であるためには、素材に対してシンプルに向き合う必要があります。



私たちは、従来のパッキング方法を採用しています。ラインを上にして平らにし、中央に向かって折りたたみます。エアークラウドが一直線になるようにし、それを基準にします。そして、グライダーを丸めるのではなく、折りたたむようにすると、グライダーバッグに入れて運ぶときに快適です。グライダーを折りたたむ際には、リーディングエッジのロッドが曲がっていないことを確認してください。このシンプルで快適なパッキング方法は、ロッドを控えめに使用することで可能となりました。ロッドはプロファイルノーズにのみ使用されています。スタッフバッグは、上部のクローザーを巻くことで簡単に圧縮することができます。クローザーはハンドルにもなります。

## ストレージ

パラグライダーは直射日光の当たらない、乾燥した場所に保管するのが一番です。グライダーを高温の場所（例えば、夏場の車内など）に永久に保管することは避けてください。長期間保管する場合、グライダーをきつく梱包してはいけません。インナーバッグの中でよりゆるく梱包しておくことが望ましいです。

## クリーニング

キャンピーのお手入れには、水と柔らかい布またはスポンジ（洗剤は使わないでください！）をお使いください。

キャンピーの内側についた砂や土、小石を取り除く。砂は研磨作用があり、これが翼の老化を早めるのです。後縁の汚れを除去するために、翼端にマジックテープを取り付けています。これを開いて不要な埃や塵を振り払います。

## 修理

修理は、メーカーまたは正規のサービスセンターでのみ行ってください。認定サービスセンターのリストは、弊社のウェブサイト [nova.eu/en/try-buy/](http://nova.eu/en/try-buy/) でご覧になれます。

例外として、ラインの交換、小さな裂け目（縫う必要のない5センチまでのもの）、セール生地のは、NOVAオリジナルのリペアテープ（グライダーに付属）で修理することが可能です。

補修用テープや交換用ラインなどのスペアパーツが必要な場合は、正規のサービスセンターまたはNOVA輸入代理店にお問い合わせください。

## 廃棄処分

パラグライダーの製造に使用された合成素材は、責任を持って廃棄処分してください。グライダーを廃棄される場合は、処分するエリアの自治体の指示に従ってください。





## Powered flight

### 基本事項

あなたのパラグライダーはパラモーターに使用することができます。初回フライトの前に、当社ウェブサイトにて現在の登録状況をご確認ください。これは [www.nova.eu/en/gliders/](http://www.nova.eu/en/gliders/) で確認することができます。あなたのパラグライダーを選択し、製品ページでダウンロードをクリックし、モーターページのドキュメントを開いてください。これには、DGAC登録に規定されているモーター駆動の動作条件、例えば、推奨重量範囲などが記載されています。

ダウンロードセクションにモータータブがない場合、これはDGACがあなたのパラグライダーをモーター付きフライト用に（まだ）登録していないことを意味します。

フランスのDGAC登録があなたの国で認められているかどうか確認してください。また、あなたのパラモーターとグライダーに互換性があるか、または既知の特殊性があるかどうかを確認してください。パラモーターメーカーまたは販売店にお問い合わせください。パラモーターでフライトするためには、追加のトレーニングが必要です。

### パラモーターでテイクオフ

長く平らな場所か、やや下り傾斜のフィールドを選びます。グライダーを膨らませ、頭の上にくるまで待ちます。体がまっすぐになっていることを確認し、グライダーが頭上に来たら、スロットルを静かに踏み込みます。

### モーターによる飛行

モーターライズドフライトは、ヒルフライングとは根本的に異なる。エンジンのトルクはグライダーの飛行特性に大きな影響を与えます。パイロットの慣性モーメントが大きくなると、極端な飛行挙動に悪影響を及ぼす可能性があります。

### ピッチを制御する

急激な急加速はグライダーをピッチバックさせることがあります。加速は敏感に、減速は穏やかに行ってください。グライダーが前方にピッチングする場合は、コントロールされたブレーキ入力が必要です。

### 安全に関するアドバイス

加速する前に、グライダーはパイロットの頭上にあり、安定して飛んでいる必要があります。乱気流中では、スピードシステムやトリマーを使用する際には注意が必要です。エンジンが停止してしまう事を常に考慮し緊急着陸のオプションがあることを確認してください。

### オプションのトリマー付きライザー

パラモーター認定を取得しているパラグライダーには、トリマーを取り付けたライザーをオプションで提供しています。これにより、スピードシステムを使用することなく、グライダーを加速させることができます。トリマーを閉じた状態では、EN/LTF認証ライザーに準じたトリミングが可能です。



## サービス・保証<sup>1</sup>

### my NOVA

ご購入後、14日以内に弊社のデータベース: [my.nova.eu](http://my.nova.eu) で翼をご登録ください。

当社の延長保証をご利用になるには、登録が必要です。保証書と保証条件の詳細については、こちらをご覧ください。

[www.nova.eu/en/quarantee-conditions/](http://www.nova.eu/en/quarantee-conditions/)

#### 当社 サービス

##### あなたのグライダーを最適化します

パラグライダーのラインは、使用するうちに縮んだり伸びたりします。一般的に、AラインとBラインは伸びますが、Cラインは縮みます。その結果、グライダーは遅く飛び、ハンドリングは機敏でなくなります。すべてのラインはこのような影響を受けます

パラグライダーのインストラクターであり数学者でもあるラルフ・アンツ氏の協力により、NOVAトリムチューニング (NTT)<sup>2</sup> が開発され、お客様のフライトの楽しさと安全性を確保します。15~20時間後には、この伸縮は基本的に完了します。グライダーを弊社または正規代理店へお送りください。私たちはすべてのラインを測定し、特別なソフトウェアを使ってトリミングを分析し、あなたのグライダーを最適な飛行状態に戻してくれます。このサービスをご利用いただくと、以下のような利点があります。

3年間フルサービス不要: NTT以降、お客様の翼に必要なのは (マニュアルに記載されている稼働時間を超えない場合に限り)、購入日から3年後に再度確認することです。

<sup>1</sup>保証およびサービス提供には制限があり、条件付きで、すべての国で同じように提供されるわけではありません。詳細な情報はこちらをご覧ください:

[www.nova.eu/en/quarantee-conditions/](http://www.nova.eu/en/quarantee-conditions/)

<sup>2</sup>保証書は一部の国でのみ購入金額に含まれ、含まれる場合は購入国でのみ引き換えることができます。



##### 完全な保護機能を搭載

**NOVA Protect**はあなたのパラグライダーを完全に保護します: myNOVAでグライダーを登録してから1年間、事故による破損を1度だけカバーします (注意: VAT込み63.50ユーロ/+送料・梱包料3がかかります)。破れの修理、ラインやパネルの交換を行います。グライダーが修復不可能なほど損傷している場合、新しいNOVAパラグライダーを購入する際に現在の価格を差し引かせていただきます。つまり、最悪の事態が起こったとしても、新しいグライダーを購入する際の不安を軽減することができる、ユニークなサービスなのです。すべてのNOVAグライダーは**NOVA**プロテクトでカバーされています。

唯一の条件は、myNovaでの1回限りの製品登録です。

<sup>3</sup>飛行中の事故により発生した損害を補償するサービスです。その他の状況での損害、人身事故、盗難、その他の損失はこの保険の対象外です。



##### 3年縛りのないオファー

2年が経過し、2年点検をすることを想像してください。そして、NOVAのグライダーでフライトしてください。**NOVA**トリムチューニングを施したグライダーは、次回の点検までの期間を2年から3年に延長します (購入日から) -ただし、このマニュアルに記載されている点検が必要となるまでの運転時間数を超えないことが条件です。次回点検までの期間を延長することで、フライトの楽しさに集中することができます。NOVAでは、お客様の素晴らしいフライトを願っています。





4 YEARS

#### 4年間の完全保証

さらに安心のために、私たちはあなたのパラグライダーをさらに3年間保証します。この保証はマテリアルだけでなく、縫製なども保証します。NOVAトリムチューニングとNOVAフルサービスが、NOVAの正規パートナーによって行われた場合、マテリアル保証が適用され、保証期間が4年間に延長されます。

もし、修理が不可能な場合に、新しいNOVAパラグライダーをご購入の際は、その時点での価格を差し引かせていただきます。



NOVA

#### 単なる検査ではない

チェックに関しては、私たちは非常にこだわっています。だからこそ、単なるチェックではなく、NOVAフルサービスと呼んでいるのです。空気透過率、ラインの長さ、正しいトリミングなど、パラグライダーの細部に至るまでチェックします。自社開発のソフトウェア、品質保証データベース（NOVA QAD）を使えば、グライダーを整備する人が過去のチェックを見ることができます。お客様もグライダーの整備履歴を確認することができます。

- これは明らかにパスワードで保護されています。

NOVAトリムチューニングの時と同じように、グライダーの整備をする人がすべてのラインを測定し、そのデータを自動的に診断ソフトウェアに送ります。測定値をもとに、ソフトウェアはセイルのトリムを計算し、トリム修正の可能性を提案します。これらはグライダーの整備をする人が評価し、カラビナのループに通して実施します。測定とチェックのデータはすべて一元管理されており、いつでもこのデータをダウンロードして分析することができます。これにより、ラインがどのように、どのような分布で、どの程度、トリムから外れるかを判断することができます。このデータをもとに、私たちは結論を導き出し未来のグライダーのために、ラインに関するノウハウを向上させるのです。

私たちは常に次のようなことに関心を寄せています。

技術的かつ革新的な企業として、さらなる進化と安全性で実現しました。



#### いつでも、なんでも使える

私たちにとって、パラグライダーは数キロのプラスチック以上の存在です。私たちは、パラグライダーにデジタルライフを吹き込みます。myNOVAでの登録が製造日証明書となり、品質保証データベースに生涯のサービスデータが蓄積されるのです。このような長期的な運用は、実用的であると同時に、継続的な品質保証に不可欠なものであるためです。

例えば、**NOVA**フルサービスのログやトリムチューニングのデータ、あるいはオーナーの変更など、重要なデータにはユーザーアカウントによって無制限にアクセスすることができます。

2つ目は、このデータを収集することで、素材やラインの耐久性をより深く知ることができることです。これにより、問題が発生した場合、お客様に迅速にお知らせすることができます。また、どの素材が日々のパラグライディングに最も適しているかという判断にも役立っていますし、助けにもなっています。より良いパラグライダーを作り続けるための一助となっています。

NOVAが認定したサービスセンターも、このデータベースにアクセスすることができます。サービス担当者は、グライダーを開く前にそのグライダーに関する情報を得ることができます。このように、品質保証データベースは知識の伝達を向上させ、お客様の利益にもつながるのです。



DATABASE

サービスや保証の条件はすべて利用規約と連動しています。サービスの詳細については [www.nova.eu/en/guarantee-conditions/](http://www.nova.eu/en/guarantee-conditions/) をご覧ください。

## 具体的な手順と点検時期



商業目的で使用されるグライダー（スクールグライダー、タンデム機）は、毎年点検を受ける必要があります。

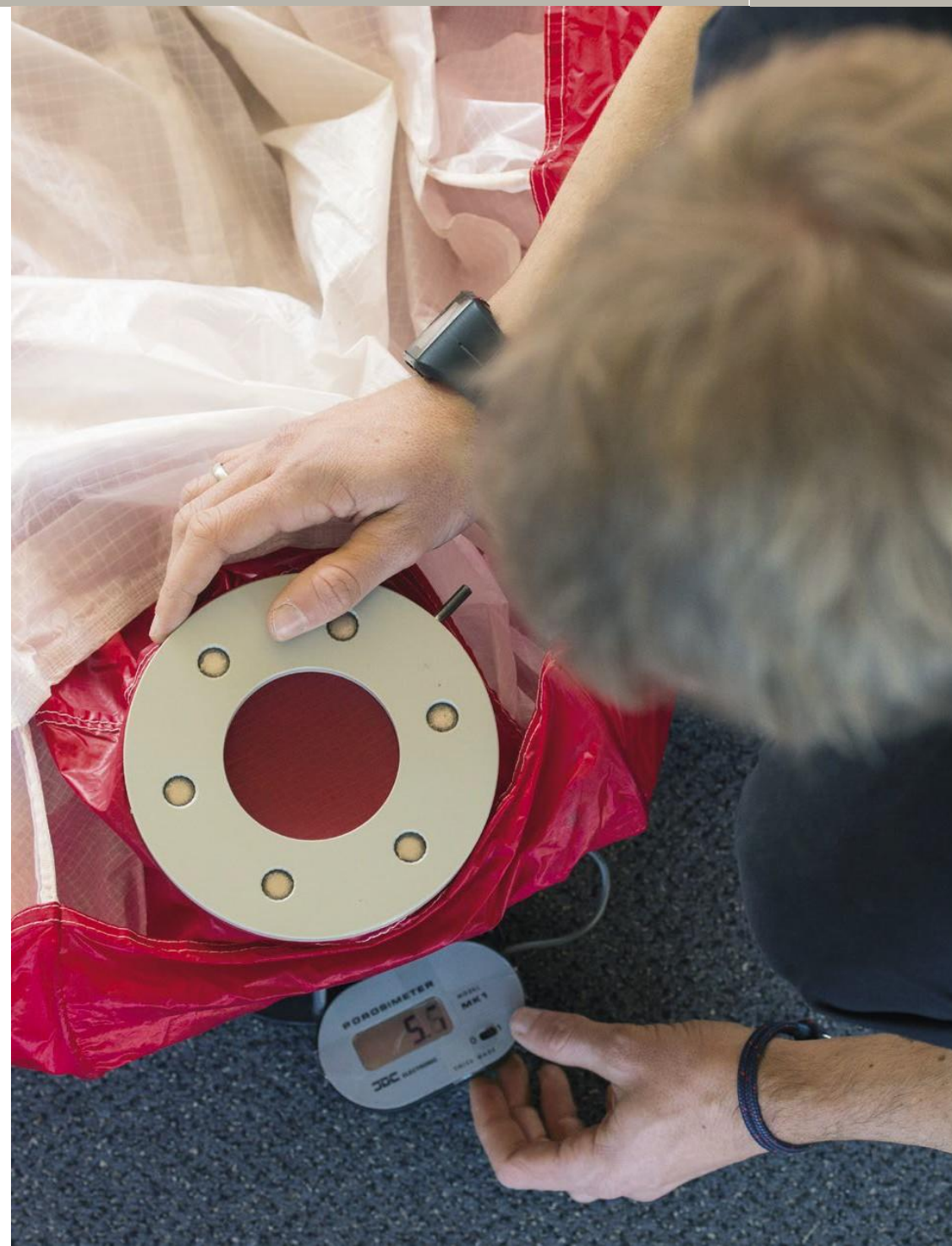
点検間隔は2年です。ただし、チェッカーがボーダーラインの状態により検査間隔を1年に設定した場合や、1年目の期日までにNTTを実施した場合は除きます。この場合、初回点検の期限は購入日から3年後のみとなります。

上記の期限までに、グライダーの稼働時間が100時間または離陸回数が200回のいずれかに達している場合、そのグライダーをチェックする必要があります。検査は、NOVA の認定サービスパートナーによって行われる必要があります。これらの会社は、すべての検査とトリム修正を当社の品質基準に適合させる唯一の会社です。認定サービス・パートナーは、弊社ウェブサイト [www.nova.eu/en/try-buy/](http://www.nova.eu/en/try-buy/) でご確認いただけます。

NTTとNFSの間、ソフトウェアは翼のトリムを計算し、可能なトリム補正を提案します。これらはグライダーを整備する人によって評価され、ラピッドリングでのループを通して実行されます。ラインの長さは絶対的な目標値ではなく、他のラインの長さとの比較で設定されます。このため、マニュアルでは絶対的な公差を指定することはできません。

NOVAフルサービスは、正式なスタンプで確認します  
検査間隔を守らない場合点検の間隔を守らなかった場合、パラグライダーの耐空性は無効になります。

また、生地にストレスがかかるような場所（岩場、海岸、塩害地域など）で飛行されるグライダーは、（例：塩分を含んだ空気の沿岸部、塩水に浸かった場合など）は毎年点検することをお勧めします。定期的にアクロバット飛行をする人は、グライダーの年次点検を受ける必要があります。この場合、パイロットの責任はさらに重くなります。パイロットはグライダーにダメージがないか定期的にチェックする責任があります。



## テクニカルデータ

### PRION 5

サイズ		XXS	XS	S	M	L
セル数		33	33	33	33	33
投影スパン	m	7,85	8,34	8,75	9,18	9,71
投影面積	m <sup>2</sup>	18,50	20,90	23,00	25,30	28,30
投影アスペクト比		3,33	3,33	3,33	3,33	3,33
平面スパン	m	9,81	10,43	10,94	11,47	12,13
平面面積	m <sup>2</sup>	21,69	24,51	26,97	29,67	33,19
平面アスペクト比		4,42	4,42	4,42	4,42	4,42
ライン径	mm	0,7 / 0,8 / 1,0 / 1,2 / 1,3				
ライン高	m	6,37	6,77	7,11	7,45	7,88
コード長	m	2,68	2,85	2,99	3,14	3,32
機体重量	kg	3,90	4,30	4,70	5,10	5,50
搭載重量	kg	55 - 75	65 - 85	75 - 100	90 - 115	105 - 140
パワードフライト	kg	55 - 100	65 - 110	75 - 125	90 - 140	105 - 160
ライザー長	cm	500	500	550	550	550
認証EN/LTF		A	A	A	A	A



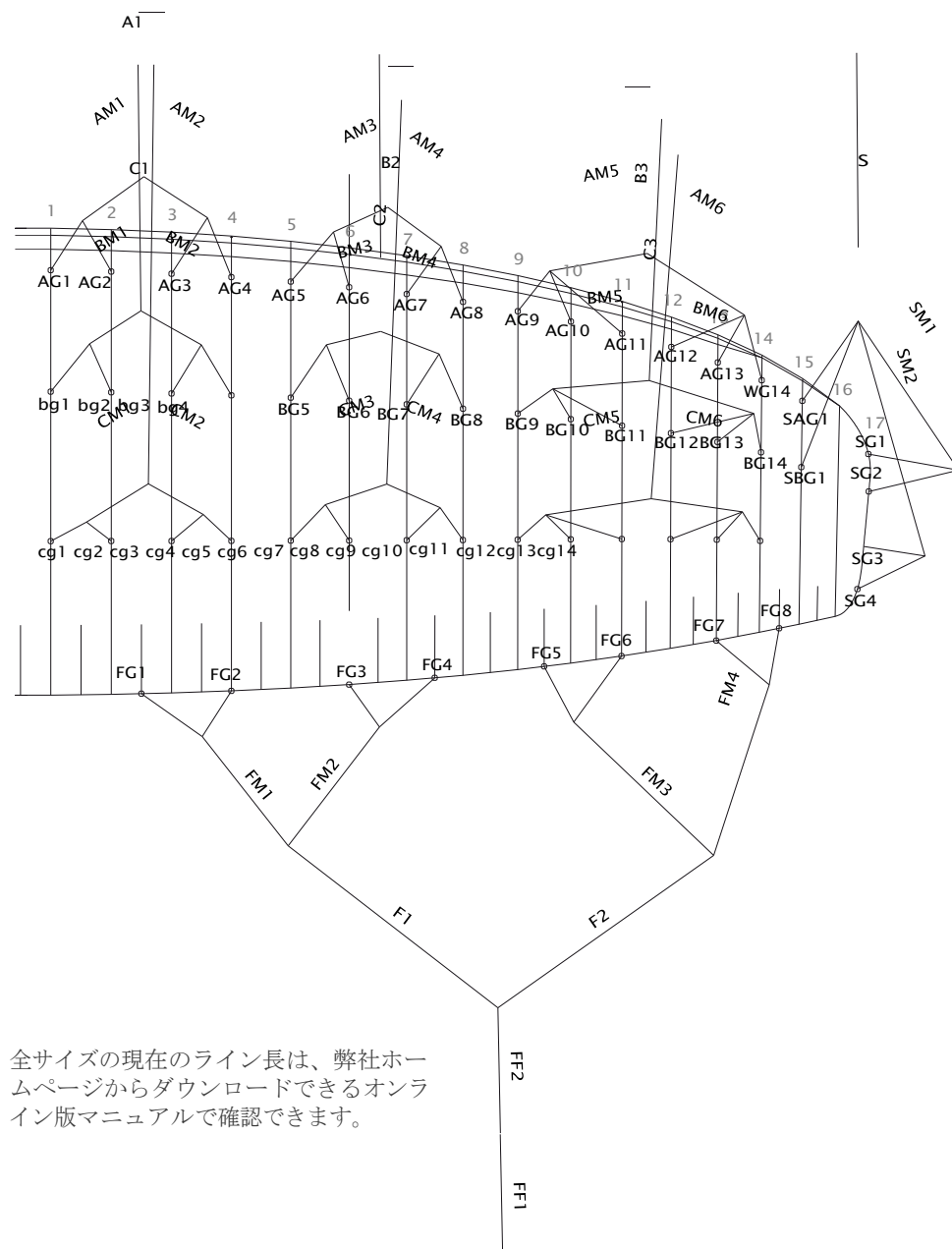
## ライザーの概要

# グライダー概要



- ① メインライン
- ② ギャラリールーム
- ③ ボトムセイル
- ④ エアインテイク
- ⑤ トップセイル
- ⑥ トレイリングエッジ
- ⑦ 諸元表ステッカー

# ラインプラン



全サイズの現在のライン長は、弊社ホームページからダウンロードできるオンライン版マニュアルで確認できます。

# NOVA

すべてのNOVAパラグライダーには、包括的なサービスおよび保証パッケージが付属しています。  
傘を買うということは、製品だけでなく、それ以上のものを買うということです。

すべてのNOVAパラグライダーには、追加サービスと保証の大きなパッケージが付属しています。  
ウィングを購入すると、製品以外のものも手に入ります。



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)