

フライトマニュアル

Sky paragliders(スカイパラグライダー)
Brontes2 (ブロンテス 2) S,M,L,XL

Serial NO : 2007-00-00-0000

Manufactured by:

SKY Paragliders

Kadlcakova 1466

739 11 Frydlant nad Ostravici

Telephone:0658/676 088

ブロンテス 2 をお買い上げありがとうございます。

ブロンテス 2 は我々スカイパラグライダーが自慢するすばらしいグライダーです。

ブロンテス 2 に乗る前にこのフライトマニュアルを良く読んでください。

もし質問なり、追加インフォメーションが欲しいときは、あなたのディーラーかスカイの Web サイトに問い合わせをしてください。

スカイパラグライダーは最も古いグライダー製造メーカーです。我々の幅広いグライダー製造経験を生かして、ブロンテス 2 をテストし、設計しました。ブロンテス 2 はパフォーマンス性と軽快なハンドリングと良好な安全をお約束しています。ブロンテス 2 自身が、潰れのリカバリーをし、パイロットに安心感を与え、フリーフライトにおいて高いパフォーマンス性を提供します。

このマニュアルの目的はブロンテス 2 の飛行特性とテクニカルスペックを記載したものです。

このマニュアルは、より良い飛行をするためのマニュアルでは有りません。

パラグライダーは危険なスポーツです。しかし、高品質の機材、パイロットの判断、トレーニングによって、安全は確保されます。スカイパラグライダーは高品質の機材だけを提供します。ブロンテス 2 は AFNOR パフォーマンスを取得しております。全てのスカイパラグライダーの機材は、シリアルナンバーをつけて、工場出荷前に検査しております。

ブロンテス 2 は中級機で、基礎を学んだパイロット向けで、これから、いろんな経験をつみたいパイロットには最適である。ブロンテス 2 は AFNOR パフォーマンスでフランス安全基準で言うところの中級パイロット向けであります。

AFNOR パフォーマンスクラスのグライダーとは グライダーに飛行特性があり、パイロットの操作ミスとかサーマルでは、ダイナミックな反応を示すグライダーです。

ブロンテス 2 は高品質の材料で製造され、十分に検査されています。全てのグライダーは出荷前にテスト飛行されています。

パラグライダーパイロット自身が、自分の安全に責任を持ち、飛行に伴う危険をディーラー、輸入業者、製造者に転化しないで欲しい。

ブロンテス 2 の改造は、製造保証できないし、AFNOR 安全基準も保証しません。

安全飛行を！

目次

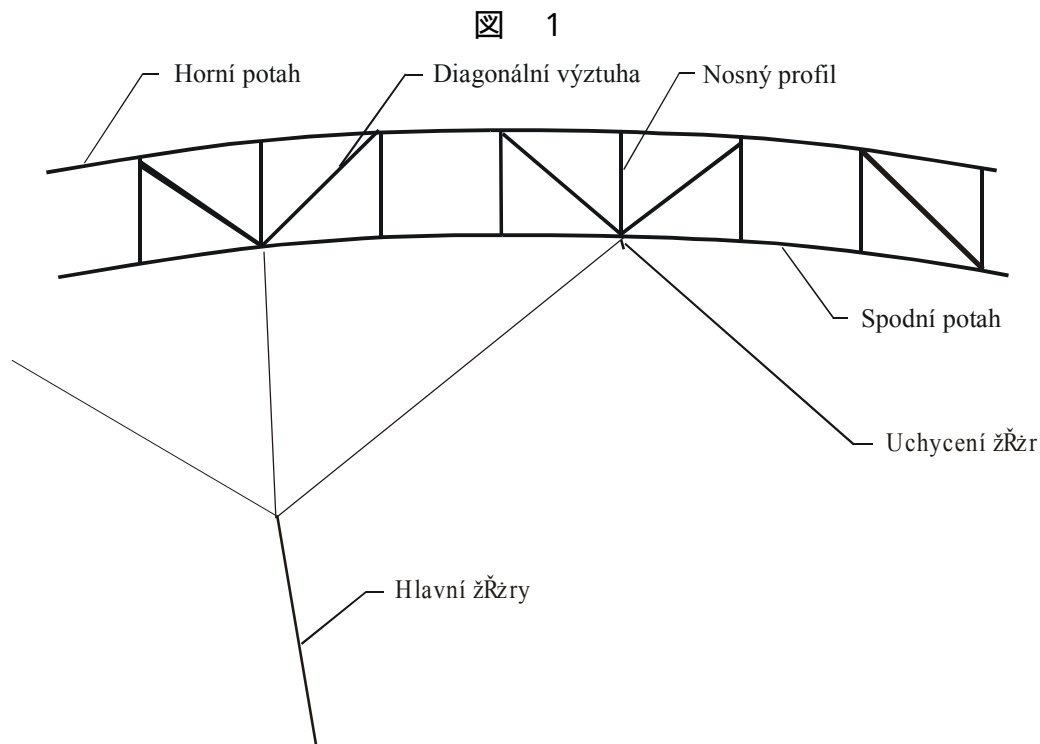
- 1 . テクニカル記述**
- 2 . プロテスの飛行**
 - 2 . 1 テイクオフ準備
 - 2 . 2 テイクオフ前
 - 2 . 3 テイクオフ
 - 2 . 4 飛行
 - 2 . 4 . 1 360 度旋回と旋回
 - 2 . 4 . 2 高度獲得
 - 2 . 4 . 3 サーマルでの飛行
 - 2 . 4 . 4 リッジ上昇
 - 2 . 4 . 5 乱気流とアクティブな飛行技量
 - 2 . 4 . 6 ランディング
 - 2 . 5 より高度な飛行
 - 2 . 5 . 1 ウイングオーバー
 - 2 . 5 . 2 降下手段 翼端折り
 - 2 . 5 . 3 降下手段 B ストール
 - 2 . 5 . 4 スパイラル
 - 2 . 5 . 5 緊急操作
 - 2 . 6 緊急事態と飛行事象
 - 2 . 6 . 1 ディープストール
 - 2 . 6 . 2 急旋回
 - 2 . 6 . 3 スピン
 - 2 . 6 . 4 フルストール
 - 2 . 6 . 5 対称潰れ
 - 2 . 6 . 6 非対称潰れ
 - 2 . 6 . 7 共通ミス
- 3 . 扱い方、保管、メンテナンス、修理**
- 4 . グライダー特性**
- 5 . 重要事項説明**
- 6 . 保証期間、検査**

1. テクニカル記述

ブロンテス2は長円形の59セルのグライダーである。翼端の4セルは閉じてある。ブロンテス2は、20の荷重受けを基本にしたライン構成である。ラインのキャノピー下面との取り合いは116ポイントある。ライザーは4本のメインライザー（A、B、C、D）があり、追加のEライザーがDライザーからセクション5と14のところで分れている。

Vリブはラインからの荷重を拡散する機能を果たし、スムーズな翼形を維持し、ラインの全長を減少させている。このVリブはスムーズな翼の仕上げを形づけ、高いパフォーマンス性を上げている。高強度で細いラインと滑らかな翼の形状は、ハイスピードにおいても、高いパフォーマンス性、例外的な滑空角度に寄与している。

ブレークコードはプーリーを通してDライザーにつながっている。ブレークコードの長さは、工場でセットされ、マークされている。勝手に、長さを変えないで欲しい。飛行時、6cmから10cmブレークコードを引いたとき重さを感じるのが良い。



- horní potah – 上面
- nosný profil – 荷重受けセル
- diagonální výztuha – Vリブ
- spodní potah – 下面
- uchycení šňůr – ライン取り付け部
- hlavní šňůry – メインライン

スピードシステム

ブロンテス 2 は標準的なスピードシステムを装備している。(足で操作するラインが A ライザーにつながっている)。システムは、伸ばすことによって、A,B,C ライザーに働く。このシステムは迎え角度を減少させるものである。(この角度とは対気に対する翼弦の角度)

注意事項

すべてのグライダーは、このスピードシステムが安全に対してネガティブに働くので、十分高度があるときのみ使用して欲しい。最適な使い方は、対地速度を上げ、対地における滑空比をあげることである。

ブロンテス 2 は、中級パイロットに、このようなダイナミックなハンドリングのシステムを提供している。このグライダーは講習生や、経験のないパイロットに適さない。

2. 飛行

2.1 テイクオフ準備

テイクオフ準備には、テイクオフ場所とは別な場所でグライダーをチェックして欲しい。(飛行が終わった後は必ず畳んで欲しい)以下のチェックをして欲しいが、以下のチェックに限定するものではない。

- 翼の破れ、穴、糸のほつれ、または損傷箇所、弱い箇所のチェック
- ラインの切れ、こすれ、他の損傷箇所のチェック
- ラピッドリングの完全締め付け具合チェック
- ライザーの糸のほつれ、破れ、損傷箇所のチェック
- カラビナの損傷チェック

2.2 テイクオフ前

グライダーが十分広げられる場所を選びましょう。もし必要なら、一回立ち上げてみよう。風に向かって走るの、グライダーは風の方向とは直角に広げよう。ただし、セルのインテイクは風には向けないように。グライダーの両端は、少し引き、弧を描くように広げよう。このようにすると、真中から先に膨らみ、コントロールがし易く、均一に膨らむ。パラグライダーを広げた後、安全機材のフライト前のダブルチェックをしよう。

- ヘルメットとあご紐は
- ハーネスベルトはすべて閉じたか、安全か(レッグベルトは二重のチェック)
- ラインはフリーでもつれていないか
- テイクオフ前には、飛行経路を確認し、ランディング場をイメージしよう。

2.3 テイクオフ

前向きテイクオフでは、左右の手にAライザーを持ち、他のライザーは腕にかける。体は、翼の真中におき、両手で均等に力をAライザーに加える。前の方向に攻撃的に動き、体はハーネスの胸ベルトに傾け、前に向かって押し、Aライザーをあげる。風の強さによって、走りやAライザーへの加減を調整する。風が強いときは、より力が要らないだろう。プロンテス2は巡航速度が速いグライダーなので、程よい風や、やや強い風の場合、また、攻撃的に前に持上げると、翼が頭上を走る可能性がある、ブレークコードで押さえよう。トーイングの場合も同じようにする。トーイングオペレーターに従うこと。

2.4 飛行

1.4.1 360度旋回と旋回

ブロンテス2は機敏なグライダーである。旋回に入るのは簡単である。旋回する方向に傾け、同じ方向の軽いブレーク操作で旋回に入る。航空機と同様、沈下率は旋回時増え、より深い旋回をすると、より沈下率は増える。旋回は、ノーマルスピード（スピードシステムを使わないスピード）の範囲において可能だが、極端にスピードがない場合、ストールに入り、ハイスピードの場合、スパイラルに入っていく可能性がある。スピードシステムを使った時の旋回は、ブレーク操作をより少なくするか、旋回方向に少し傾けるだけで十分である。

2.4.2 高度獲得

いつもグライダーは落下しようとする。上昇の秘訣は、落下するより早く上昇することである。一般的に、上昇しようとするときは、二つのタイプがある。一つはサーマル上昇、もう一つはリッジ上昇である。上昇には乱気流がつきもので、上がる場所あれば下がる場所もある。ブロンテス2に乗るパイロットは、すでに他のグライダーでサーマルやリッジで上昇した経験があると思う。特に、このブロンテス2が最初に乗るパフォーマンスグライダーなら、穏やかなとき、静かに乗って欲しい。

2.4.3 サーマルでの飛行

ブロンテス2は沈下率の小さい、機敏なグライダーである。サーマルに最も適したグライダーである。サーマルにあたった場合、このグライダーは入っていきこうとする。弱いサーマルの場合、緩やかな旋回で、沈下率を押さえる。ターン方向に体を傾け、ブレークコードの操作を少なくし、ゆっくりまわすと、一番沈下率が小さい旋回ができる。ゆっくりサーマルの中で旋回するときは、スピンの気をつけること。スピンやストールの前兆が現われたときには、ブレークコードを離し、スピードが上がるように準備しておく。強いサーマルの場合、ハイスピードにおけるブレーキングはグライダーをサーマルのセンターにとどめ置く効果があり、乱気流における安定性を確保する働きもある。サーマルコンディションでは、下降気流のそばには直ぐ上昇気流がある。これらの条件では、翼の内圧の減圧が生じ、コントロールする為にパイロットの技術がいる。練習には細心の注意が必要。

2.4.4 リッジ上昇

リッジ上昇とは、斜面に沿っての上向きの風で、斜面、岸壁、山、尾根で起きる。リッジ風はスムーズで、風のスピード、地形の特徴に影響し、思いのほか高いところまで押し上げてくれる。リッジ上昇風は、乱気流を伴い、それは上昇帯やその端に下降風として現われる。このような風速のトラブルは突然で、激しいものがある。障害物による、ローター乱気流は、リッジソアリングは低い高度での飛行が多いために、地上への墜落を招く。

2.4.5 乱気流、アクティブな飛行技術

飛行時、わずかではあるがブレークコードを引き、潰れ対策として、翼の内圧を維持するようにする。(潰れとは、インテイクの開口部が閉じ潰れることを意味する)パイロットは、翼を常に頭上にとどめておくには、体重移動やブレーク調整操作を学ばねばならない。翼が前に動くときは、ブレークコードをあてがい、後ろに動くときは反対にブレークコードを緩める。コントロールなしに旋回しようとするときは、あて舵を行い、体重移動も行う。

ブレークコードが軽いときは、翼端の潰れが予想される。ブレークコードが軽い側に、ブレーキングを行い、また反対側に体重移動し、まっすぐな飛行を維持する。ブロンテス2はスクールで使うトレーニング用のグライダーではない。乱気流やパイロット操作ミスによる異常な飛行はアクティブな飛行技術によってリカバリーされなければならない。

2.4.6 ランディング

ブロンテス2は スクール機のように簡単にランディングできる。他のグライダーのように風に向かってランディングする。ランディングは一番用心をするところである。地上へのランディングは、もしミスが生じても逃れる空間がない。もっとも注意するところである。ランディング近くに障害物があると、それが乱気流の原因となる。ランディングのアプローチとは、ブレークコードを引きながら、スピードと沈下率を最小に落とし、グライダーの安定を図る。地上に15mを切ったとき、ゆっくりとフルグライドにし、スピードを上げ、エネルギーを確保し、次ぎのフレアーに備える。地上に約2mぐらいになったとき、ゆっくりブレーキングを行う。あと0.5mのとき、いっぱいフレアーをかけランディングする。もし、ハードなフレアーにより、持上げられたときは、ハードランディングを覚悟し、(パラシュート降下のような着地)決してブレークコードを着地するまで離してはいけない。着地時、風が強い場合、より弱いフレアーで十分である。

2.5 上級テクニック飛行

このマヌーバーはパラグライダーに共通したものです。ベテランパイロットでも不慣れなグライダーでは注意して行って欲しい。パイロット取り立ての人は、インストラクターの指示にしたがって、高い高度、湖上で、レスキュー、ライフジャケット、ヘルメットをつけて行って欲しい。

ブロンテス2は機敏で、スピードがあり、ダイナミックな操作反応がある。これらのマヌーバーは、初期のグライダーや、中級グライダーより入れやすく、このマヌーバーから回復するときも、アクティブな操作が必要です。

2.5.1 ウイングオーバー

トリムスピードから、交互に左右に180度の旋回をする。これはパイロットの振り子運動とキャノピーの旋回運動を組み合わせたもので、激しい上昇運動とダイビング運動がおこる。このマヌーバーは、サーマルから出る時、あるいは乱気流に出会ったときの状態の練習に良い。また、いくらか楽しいマヌーバーである。体重移動やタイミングが悪いと問題が起こる。タイミングが悪かったり、ブレークコードの操作に適切なプレッシャー（引っ張り）がないと潰れがおこる。これらのマヌーバーで操作を誤った場合、ブレークコードを緩めるだけでグライダーはノーマルに戻る。

2.5.2 降下手段 翼端折り

自分の意思より高くあがったとき、雲に入ったとき、エリアの規定の高度以上に上がったとき、日没になったときなど、このようなとき速やかに高度を落とすために、翼端折りをする。このような状態では、パイロットは、周りの上昇気流より高い沈下率を望むものである。

翼端折とは、翼端をを対象に折、翼面積を小さくし、単位面積あたりの荷重を大きくし、沈下レートを大きくするのである。ブロンテス2は約3m/秒で沈下する。A外側ライン1本を指先で掴み下ろし、手の平を前に押す。腕を180度回転させをA外側ライン1本下げおろす。親指は上を向き、手のひらは自分のほうに向いている。しかし、もう一方のAラインが影響を受けるまで下げてはいけない。また、前縁が潰れたり、タックが入るまで下げてはいけない。翼端折をやめるときは、同時に両方のラインを離す。もし、翼端がノーマルな状態に戻らないときは、ゆっくりと対称的に、ブレークコードの働き三分の程度まで使って、ポンピングをする。

沈下率を上げたり、前へのスピードを上げるためには、スピードシステムを併用しスピードを上げ、沈下率を毎秒4 - 5mにする。翼端を折、それからスピードバーを操作する。翼端折から戻るときは、スピードバーを戻してから、Aライザーを緩める。

2.5.3 降下手段 Bストール

このマヌーバーはより早く下りたいとき使う（約8m/秒）。Bストールは沈下率が大きく、Bストールから回復するときキャノピーが不安定になることがあるので、地上150mのところでは回復するようにする。

ブレークコードを離してはいけない。また、ブレークコードラインを手に巻いてはいけない。一般的には、ブレークハンドルの輪の中に手を通してBストールを行う。これは、Bストール中、もしもコントロールが必要となったとき、ハンドルがあなたの手の中にあれば

安心である。Bライザーのトップを持つ。一番いいのは、Bライザーのラピッドリングを持つことである。ブロンテス2は、内圧が高いので、引っ張るのに力を要する。10cm引っ張ると、翼は後方に動き、Bライザーの抵抗は少なくなる。引っ張りつづける。そして

20cm引くとフルBストールとなる。Bストールは安定し、秒速8mで落ちる。回復する為には両Bライザーを同時に早く、スムーズに戻す。翼はノーマルな前進フライトに戻る。翼のピッチングがダイナミックな場合、軽くブレークコードを引く。翼のピッチングがどうであれ、必要なのはスピードである。もしBライザーをゆっくり戻すと(約3秒かそれ以上)、翼がパラシュートストールに入る。(飛行していなく、パラシュート状態に落下する)このような状態は、Bストールから回復して、翼にピッチングがなくてもおきる。パラシュートストールから回復するには二通りある。一つは、グライダーにスピードが出るまでAライザーを前に引く。二つ目はスピードシステムを約半分ほど作動させ、前進飛行に戻る。

Bストールは対称的に行い、もし、Bストール中に旋回に入ったら直ぐ止める。このような場合は、片方のBライザーをもう一方のより強く引いているか、片方が手からスリップしているかである。

注意：Bストールから回復するときは、少なからずピッチングがある。これは、翼がスピードを出すことが必要な証拠である。決して、ブレークコードを操作しないこと。Bストールから回復の際、およそ45度の旋回は珍しくない。ノーマルなフライトに戻るまでは、決してブレークコードを操作してはならない。もし、過度な操作をこのようなときすると、スピンかストールに入る。

2.5.4 スパイラル

スパイラルでは、非常に大きい沈下率を得られる(毎秒10m以上)スパイラルでは、パイロットに遠心力がかかり、気持ちの良くない降下方法である。ブロンテスでは、8G以上がかかる。ほとんどのパイロットは6G以前で辞めてしまう。もし、方向を見失ったり、視野が狭くなったり、遠心力で気持ち悪くなったりしたら、直ちにスパイラルを止めること。地上から150mの位置でやめること。それはスパイラルから回復するとき問題があれば、それに対処するためである。

スパイラルに入れる為にはトリムスピードにする。ゆっくり片方のブレークコードを引いて体重を同じ方向に傾ける。(もう一方のブレークコードはあげておく)翼はスピードを増しながら回転に入る。いったん、快適な沈下率に入ったら、ブレークコードはそのまま、あなたのシートの位置をセンターに移しなおす。あなた自身、遠心力でシートに押せられることを感じてください。外側のブレークコードに多少のテンションを感じ、翼の安定を

図る。回復する為には、引っ張っているブレークコードを少しづつ戻し、外側のブレークコードを少し引っ張る。外側を強く引っ張ってはいけない。グライダーはスピードを落とし、レベルになろうとする。沈下率が大きい場合、回復前に一回転をする。ブロンテス 2 は、ディープスパイラルからの回復時相当のエネルギーを伴う。パワフルなピッチングに対して準備したほうが良い。

2.5.5 緊急操作

テイクオフした後、ブレークコードが切れたり、もつれていて使えないとき、Dライザーで操作する。このときは 両ブレークコードを離す（一方が使えても）。Dライザーのラピッドリングを持つ。ブレークコードと同じ方法にて操作できる。ブレークコードより、努力が必要で、下方にうまく動かない。フレアーをかけるには適さない。このような操作のとき、地上が近くなったら注意深く飛行すること。ランディングは通常より早くかけぬけよう。

2.6 緊急事態と飛行事象

緊急事態は、いくつかの要素を持って起きる。パイロットのミスと乱気流が最も多い共通原因である。ここに記載したことはあなたの啓発を促し、差し迫ったトラブルとして、安全にリカバリー出来なければならない。熟知したインストラクターのもと、これらのマヌーバーを高度があるところで しかも湖上で、ヘルメット、ライフジャケットレスキューセットをつけて行って欲しい。

ブロンテス 2 は安全なグライダーとして設計された。しかし、中級グライダーはすべて、緊急事態には、適切なりカバリー操作が必要である。もし、これらの操作ができない場合は、より簡単なグライダーが良いだろう。ブロンテス 2 は危険を予想できるグライダーだが、もし予想できないような動きが起きそうな場合、フライトを中止し、工場に検査の為送ってください。

2.6.1 パラシュートストール

このパラシュートストールは、Bストールから回復するときや、上昇中ブレークコードを深く引いたとき起きる。この状態とは、翼は安定したまま頭上にそのまま残るが、前進は極端に遅くなるか止まってしまう。沈下レートは毎秒 5 m以上に増える。回復には同じ効果がある二通りがある。一つ目は、グライダーが走り出すまで A ライザーを前に押す。（翼がスピードを出す為には多少のピッチングが現われる。）二つ目は、翼が前に走るように、スピードシステムを約半分ほど作動させる。これらの方法は、回復する為には多少の翼のピッチングがある。ピッチングが極端（30度それ以上）にならない限りブレークコードはひ

いてはならない。もし、しばしばこのようなストールに入るときは工場に監査する為送ってください。翼がラインが余計な荷重を受け伸びてしまっている場合がある。

2.6.2 クイック旋回

クイックな旋回は衝突防止や、障害物から避ける為に必要である。この動作を、スピンを伴わないで行うには、旋回方向のブレークコードを60%引くと同時に体重を傾ける。90度旋回の後、ブレークを戻し、体も戻す。もし、そのまま90度以上保持していると、ディープストールに入る。また、遅いスピードでこの動作をすると、スピンに入る。

2.6.3 スピン

スピンとはネガティブ旋回のこと、スピンの起ると、空気の流れが翼面の半分以上剥がれてしまい、翼端においても揚力を生じない。小さいスピンにおいては、翼端は後ろに動く(ネガティブ)。このスピンとは、緩い速度のとき、一方のブレークコードを一杯に引いたとき起る。予期しない飛行から回復させるときにもこのスピンは起る。(部分的潰れ、ストール) スピンは突然起きます。もし起きたら、回復するために、両手を万歳の状態にする(手を上に)。30度以上ピッチングがくる場合は、ブレークで調整出来るよう準備する。反対方向への体重移動やブレークコード操作は回復に助けとなるが、練習は気をつけて欲しい。このような時、ストールに入ったり、反対方向にスピンに入る可能性がある。

2.6.4 フルストール

スピードを落としていくと、ブロンテス2はストールにはいる。ブレークコードを下げていて、ストールに入りそうなとき、瞬間的にブレークコードを戻してやると、ブロンテスはノーマル飛行に戻ろうとする。ストールに入ったとき、ブレークコードの重さはいっぺんに抜ける。故意にストールを入れる場合、ブレークコードのラインを手に巻き、両腕をサイドに伸ばし、体に固定する。もし、パイロットが非常にゆっくりとサーマルの中で飛行したり、突然乱気流の中に入った場合、自然にフルストールが起る。一度ストールに入ると、グライダーはパイロットの後方に動く。もしストールに入ったら、少なくとも5秒間はそのままに維持するか、頭上でグライダーが安定するまで待つ。このことは、グライダーを頭上で安定させることが目的である。もし、急にブレークコードを戻すと、ピッチングが前に起り、時にはパイロットの下にくることもある。このときは回復できないものとして、レスキューが必要である。もし、頭上で安定しているときは(少なくとも5秒間) ブレークコードを早く、スムーズに一杯まで戻す。グライダーはピッチングを起す。30度以上のピッチングには早い、穏やかなブレーキングが必要である。

2.6.5 対称潰れ

前縁潰れは、乱気流や滑空角度を急に変えた場合に起る。(時々、パイロットの振り子運

動によっても起きる)前縁潰れは、突然上昇気流が離れ、下降気流が入ってきたとき起きる。また、激しくAライザーを引っ張ったときや、翼端折りを間違ったときにも起きる。(余計に引っ張ったり、余計なラインを引っ張ったり)

前縁のつぶれとは、リーディングエッジのセルが潰れたり、下に下がることを言う。普通の状態では、翼は潰れから自然に戻ろうとする。また、同時に両方のブレークコードでポンピングするのも有効である。前縁の潰れから回復操作をしているとき、パラシュートストールに入る可能性がある。このような時は上記に書いてあるように対処して欲しい。ブロンテス2は、前縁潰れから早く、パワフルに回復しようとするグライダーである。このような回復操作は、機体の安定、操作をするために必要な飛行技術である。

2.6.6 非対称潰れ

同じ力でも、対象潰れになったり、片方だけの非対称潰れになったりする。非対称つぶれとは、片方の翼だけ潰れたり、時々内圧がなくなったりする。もし、非対称潰れが起きたときは、真っ直ぐ飛行できるように、反対側のブレークコードをゆっくり引き、反対側に体重移動する。潰れサイドのブレークコードを早く、十分にポンピングし翼の内圧を高め、前縁をオープンにし、セルを開ける。

対称潰れ、非対称潰れにおいて、ブロンテス2は、講習機のように予測できるような回復、またはスムーズな回復はしない。回復は、ダイナミックで早いものがある。これらの状態を想定して、グライダーをコントロール出来るよう準備しておこう。

2.6.7 共通ミス

- 非対称ブレークコード操作はスピンに入る。このときは両方のブレークコードを一杯にゆるめ、翼を回復させる。
- パイロットの後ろの方に翼が来たら、ブレークコードをゆるめる。このとき、強い前へのダイブが始まり、前縁が潰れ、パイロットが翼に包まれたりすることがある。突然の前へのダイブが始まったりしたら、強く、早くブレークコードを両方対象に引き、頭上に翼が安定するまで、およそ50% - 70%のブレークコードを引く。
- ゆっくりしたスピードでの飛行中、ブレークコードをすばやく緩めると、上記のような(2)状況が起こる。

3. 持ち運び、保管、メンテナンス、修理

- グライダーを広げるときは、ラフなところ、鋭い枝がないこと、尖った石がないこと、等、グライダーを痛めるところは避けましょう。グライダーはいつも、穴が開いているか、引っ掻きがないか確かめよう。
- 極端な温度での使用は避けよう(5度C以下、50度C以上)

- 紫外線からなるべく隔離しよう。テイクオフで待っているときは、翼をカバーするかして紫外線から守ろう。
- もし翼が濡れたら、日陰で乾かす。もし海水に濡れたら、乾かす前に真水で洗う。洗うときは真水で洗い、もし必要なときは、極端に薄めたハンドソープで洗う。決して濡れた状態で保管してはいけない。
- 長く保存するときは、ラフにパッケージし、決してきつく梱包してはいけない。
- 損傷を受けたラインはすぐ交換すること。

もし、スカイの工場に修理で出すときは、損傷の説明、どのようにして起きたか記述して欲しい。修理で送るときは、また、損傷のデータ、損傷タイプを正確に述べて、その損傷の影響がどこに出ているかも説明して欲しい。もし損傷がひどい場合、後で影響が出る可能性もあるので、フルインスペクションを実施します。

注意深く、第 5 章の重要事項を読み、また 第 6 章の保証期間、検査を理解してください。

スカイは素晴らしい機材を提供します。しかし、損傷は、ほころびから、事故から、紫外線から、過度な荷重から生じます。十分注意して、扱ってください。

パラグライダーパイロットは、自分の安全には自分自身に責任があります。機材は航空に耐えねばならない。機材の使用にかかわる損傷は、ディーラー、メーカーには責任ないことを確認してください。

翼の販売時：

販売前には、工場では翼の検査をします。翼にはマニュアルが必ず付きます。もしマニュアルを保存したい場合、新しいのを欲しい場合はコピーをしてください。新しいグライダーには必ずフライトマニュアルが付きます。スカイパラグライダーの使用に起因する損傷は、メーカー及びディーラーの責任でないことを確認します。

4. グライダーの性能

ブロンテス テクニカルデータ

BRONTES 2	S	M	L	XL
セル数	59	59	59	59
飛行重量 (kg)	60-78	74-96	90-117	110-140
翼面積 実測 (m ²)	21.85	23.66	25.62	27.74
翼面積 投影 (m ²)	19.33	20.94	22.67	24.55
翼幅 実測 (m)	10.81	11.25	11.71	12.18
翼幅 投影 (m)	9.03	9.39	9.77	10.17
アスペクト比 実測	5.35	5.35	5.35	5.35
アスペクト比 投影	4.21	4.21	4.21	4.21
飛行速度 MIN (km/h)	24	24	24	24
飛行速度 TRIM (km/h)	38	38	38	38
飛行速度 MAX (km/h)	52	52	52	52

使用材料

パラグライダー構成材料	材料名、メーカー
キャノピー	Skytex9017、ポルシェマリン
隔壁、Vリブ	Skytex9017、ポルシェマリン
強化隔壁	F02、420 X15A ポルシェマリン
ライン	7850-080、6843-160、6843-200 EDELRID
荷重分散ストラップ	ペッシュ
縫製糸	ペッシュ、ボンディッド 20 ユーロニット
スプリングフック	4.0DELTA INOX ペグエ
クリップ	Border - 137 311 134-25 Stap a.s

5. 重要事項

- あなたが飛ぶ国のパラグライダー規則にしたがってください。
- グライダーの改造は、ディーラー及びメーカーのサポートを受けられません。
- グライダーの改造は、AFNOR 認定がキャンセルされます。
- パラグライダーの使用は、マニュアルの記述にしたがってください。
- パラグライダーの持ち主が、航空法規、安全に責任があります。
- 時々、グライダーの点検をしてください
- 損傷箇所は、認可の受けた修理店か、工場ですぐ修理してください
- 保管、注意事項にしたがってください。

6 . 保証期間、検査

スカイパラグライダーは 3 年保証か 200 飛行時間を保証します。フライトログには、飛行時間を記録しておいてください。これは、オーナーの義務です。記録飛行時間とは、テイクオフでの待ち時間、グランドハンドリング時間、片付け時間も含まれます。また、トーイングテイクオフには 1 時間足してください。検査によっては、サービス期間を 1 年延長します。この検査無しに、200 時間（記載が必要）経ったり、3 年経ったグライダーは延長されません。