



SKYMANIA

CHILI 

JET FLAP high end freerider LTF09: B, EN B

HANDBUCH/SERVICEHEFT

Seriennr:

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	Seite 3
2	Beschreibung	Seite 4
3	Technische Daten	Seite 5
4	Aufhängesystem	Seite 6
5	Beschleunigungssystem	Seite 8
6	Gurtzeug	Seite 9
7	Flugpraxis und Flugeigenschaften	Seite 10
8	Abstiegshilfen	Seite 16
9	Extrem Flugmanöver	Seite 18
10	Materialien	Seite 22
11	Wartung	Seite 23
12	Entsorgung	Seite 24
13	2-Jahres-Check	Seite 26
14	Zulassungen	Seite 27
15	Natur und Landwirtschaftverträgliches Verhalten	Seite 27
16	Schlusswort	Seite 28
17	Leinenplan	Seite 29
18	Tragegurte	Seite 30

1 EINLEITUNG

Wir gratulieren Dir zum Kauf Deines neuen skywalk CHLI3 und möchten uns für Dein Vertrauen bedanken. Wir sind sicher, dass Du jede Flugminute mit Deinem skywalk CHLI3 genießen wirst. Damit Du Dich von Anfang an mit Deinem neuen Schirm wohlfühlst, empfehlen wir Dir, diese Betriebsanleitung aufmerksam zu lesen. So lernst Du Deinen skywalk CHLI3 schnell und umfassend kennen. Diese Betriebsanleitung gibt Dir Tipps zum sicheren Fliegen, sodass Du über einen langen Zeitraum viel Freude mit Deinem neuen CHLI3 haben wirst. Für Anregungen, Fragen oder Kritik sind wir jederzeit offen! Rufe uns an oder schicke uns eine E-Mail oder Fax.

Das skywalk Team steht Dir gerne jederzeit für Auskünfte zur Verfügung.

DEIN SKYWALK-TEAM



2 BESCHREIBUNG

Der CHILI3 ist der kleine Bruder des CAYENNE4, dem erfolgreichsten LTF/EN: C Gerätes der Saison 2012. Das Leistungs- und Sicherheitspotential das wir beim CAYENNE4 realisieren konnten, motivierte uns auch das gleiche System im CHILI3 zu verwirklichen.

Mit Deinem neuen CHILI3 besitzt Du ein Gerät der neuesten Generation, in dem alles technisch machbare, umgesetzt ist.

Der CHILI3 ist nicht nur ein reinrassiger 3 Leiner, er hat pro Seite und Leinenebene auch nur 2 Stammlinien. Das neue Aufhängungssystem spart 20% Leinenwiderstand gegenüber seinem Vorgänger, dem CHILI2.

Natürlich konnten wir, wie schon in all unseren anderen Modellen, auf die JET FLAPS nicht verzichten. Diese werden immer wichtiger, um die Sicherheit für den Piloten zu gewährleisten.

Der CHILI3 richtet sich zum einen an Aufsteiger, die schon mit niedriger klassifizierten Geräten Erfahrung gesammelt haben und an ambitionierte Thermik- und Streckenpiloten. Vor allem Streckenpiloten werden das direkte und ermüdungsfreie Handling sowie die ausgesprochen gute Leistung zu schätzen wissen. Somit ist der CHILI3 prädestiniert für neue Rekorde im XC Bereich.

Auch Wettkampfeinsteiger und Rücksteiger aus höheren Kategorien, die den besten Kompromiss aus extrem hoher Leistung mit maximaler Sicherheit suchen, spricht der CHILI3 an.

Keinesfalls ist der CHILI3 für die Schulung oder Anfänger geeignet!

3 TECHNISCHE DATEN

TYP	XXS	XS	S	M	L
ZELLEN	51	51	51	51	51
FLÄCHE AUSG.	21,85	24,71	26,89	28,87	31,83
SPANNW.AUSG.	10,99	11,68	12,19	12,63	13,26
STRECKUNG AUSG.	5,52	5,52	5,52	5,52	5,52
FLÄCHE PROJ.	18,57	20,99	22,85	24,54	27,05
SPANNW.PROJ.	8,7	9,25	9,65	10	10,49
STRECK.PROJ.	4,07	4,07	4,07	4,07	4,07
KAPPEGEWICHT KG	4,6	4,9	5,2	5,6	6,0
STARTGEWICHT VON - BIS IN KG	55-75	70-90	80-100	90-114	100-130
WINDENZULASSUNG	JA	JA	JA	JA	JA
JET FLAP TECHNOLOGIE	JA	JA	JA	JA	JA
MOTORZULASSUNG	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

ACHTUNG:

DAS TYPENSCHILD IST AUF DIE INNENSEITE DES STABILOS GEDRUCKT. DIE ZULASSUNGSPAKETTE BEFINDET SICH IN EINER TASCHE AN DER MITTLEREN PROFILRIPPE. DATUM UND PILOT DES ERSTFLUGS SIND EINZUTRAGEN. DIE ZULASSUNGSPAKETTE MUSS IN DEUTSCHLAND AM SCHIRM ANGEBRACHT SEIN. IST KEINE PLAKETTE ANGEBRACHT, SO MUSS DAS SKYWALK SIEGEL SICHTBAR SEIN. DIESES SIEGEL BESTÄTIGT DASS DAS GERÄT MIT DEM BEI DER ZULASSUNGSSTELLE GEPRÜFTEN MUSTER BAUGLEICH IST. FEHLT DAS SIEGEL, SO IST DAVON AUSZUGEHEN, DASS ES SICH UM EINEN PROTOTYP HANDELT DER NICHT GEPRÜFT IST.

4 AUFHÄNGESYSTEM

Die Belegung des CHILI3 stellt einen idealen Kompromiss aus Alterungsbeständigkeit und geringem Luftwiderstand dar. Der verwendete Materialmix aus ummantelten Stamm- und Mittelleinen (Dyneema) sowie unummantelten Technora und Dyneema Leinen garantiert beste Festigkeitswerte bei minimalem Luftwiderstand.

An den Verbindungen wurde an den Mittelleinen ein Mantel in die Schlaufe vernäht um die bestmögliche Kraftübertragung zu gewährleisten. Durch die Materialwahl sowie die aufwendigen Loop Sleeves war es möglich den Leinenwiderstand um 20% gegenüber dem Vorgänger zu reduzieren.

Der CHILI3 besitzt ein reinrassiges 3-Leinersystem, in Kombination mit nur 2 Stammleinen pro Ebene und pro Seite, das heißt er verfügt nur über 3 Leinenebenen. 2 A, 2 B, 2 C sowie 1 Stabiloleine pro Seite. Das bedeutet auch, dass er nur A, B und C Aufhängepunkte besitzt.

Der skywalk CHILI3 hat je Seite 4 Tragegurte.

Die A-Leinen führen zum A-Tragegurt.

Die B-Leinen sowie die Stabiloleine führen zum B-Tragegurt.

Die C-Leinen führen zum C-Tragegurt.

Schematische Zeichnungen der Tragegurte findest Du auf den Seiten am Schluss.



WICHTIGER SICHERHEITSHINWEIS:

GENERELL IST BEIM FLIEGEN MIT EINEM GLEITSCHIRM MAXIMALE VORSICHT ANGEBRACHT. WIR ERINNERN DICH DARAN, DASS DU EINEN GLEITSCHIRM AUF EIGENES RISIKO FLIEGST UND DIR ALS PILOT DIE SICHERSTELLUNG DER FLUGFÄHIGKEIT DEINES GLEITSCHIRMS VOR JEDEM FLUG OBLIEGT.

Der skywalk CHILI3 darf nicht geflogen werden:

- > außerhalb des minimal und maximal zulässigen Startgewichts
- > mit Motor
- > im Regen, bei Schneefall, bei extrem turbulenten Wetterbedingungen oder starkem Wind
- > in Wolken oder Nebel (Sichtflug)
- > bei ungenügender Erfahrung oder Ausbildung des Piloten

Jeder Pilot trägt die Verantwortung für seine eigene Sicherheit selbst und muss dafür Sorge tragen, dass sein Luftfahrzeug (Gleitschirm) vor jedem Start auf seine Lufttüchtigkeit überprüft und ordnungsgemäß gewartet wurde. Der skywalk CHILI3 darf nur unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen der jeweiligen Länder geflogen werden.

Der skywalk CHILI3 hat bereits während seiner Produktion mehrere sorgfältige Qualitätskontrollen durchlaufen. Vor seiner Auslieferung wird er nochmals einer Stückprüfung unterzogen.



5 BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM

Der skywalk CHILI3 kann mit einem Fuß- Beschleunigungssystem ausgestattet werden. Das Beschleunigungssystem wirkt auf die A-Gurte, und den B-Gurt. In der Ausgangsstellung sind alle Gurte gleich lang. Der CHILI3 hat, aufgrund des 3- Leinersystems, einen sehr effizienten Beschleunigerweg. Bei Betätigung verkürzen sich die A und B Gurte. Wie stark, ist auf den Zeichnungen am Ende des Handbuchs zu erkennen. Jede Schirmgröße hat einen speziellen Tragegurt sowie optimierte Beschleunigerlängen.

BESCHLEUNIGER-MONTAGE:

An den meisten handelsüblichen Gurtzeugen sind Rollen für das Beschleunigungssystem angebracht. Die Beschleunigerleinen werden von vorne durch die Rollen am Gurtzeug nach oben geführt und in der richtigen Länge mit den Brummel-Haken verbunden.



Bei richtiger Einstellung der Beschleunigerleinen ist mit angewinkelten Beinen die erste Stufe des Beschleunigers während des Fluges leicht zu erreichen und andererseits durch Strecken der Beine in der 2-ten Stufe der gesamte Trimmweg nutzbar. Vor dem Start werden die Verbindungshaken (Schraubschäkel oder Brummels) vom Fußbeschleuniger und vom Beschleunigungssystem am Tragegurt zusammengehängt. Es ist darauf

zu achten, dass die Beschleunigerleine frei läuft.

Schematische Zeichnungen der Tragegurte am Ende des Handbuchs .

6 GURTZEUG

Für den skywalk CHILI3 sind alle mustergeprüften Gurtzeuge der Gurtzeuggruppe GH (Gurtzeuge ohne starre Kreuzverspannung) zugelassen. Es ist darauf zu achten, dass sich mit der Höhe der Aufhängung auch der relative Bremsweg verändert.

ACHTUNG:

EFFEKTIVE KREUZVERSpanNUNGEN KÖNNEN DAS HANDLING DRASTISCH VERSCHLECHTERN UND TRAGEN NICHT ZU HÖHERER SICHERHEIT BEI!



7 FLUGPRAXIS UND FLUGEIGENSCHAFTEN

VORFLUGCHECK UND WARTUNG:

Die gesamte Gleitschirm-Ausrüstung ist vor jedem Flug sorgfältig auf eventuelle Mängel zu begutachten. Auch nach langen Flügen oder längerer Lagerung des Schirms.

Überprüfe sorgfältig:

- > alle Nähte am Gurtzeug, die Nähte der Rettungsgeräte-Aufhängung und die der Traggurte.
- > alle Verbindungsteile, Leinenschlösser und die Karabiner auf Verschluss
- > den Bremsleinenknoten rechts und links und folge den Bremsleinen bis zur Kappe
- > alle anderen Leinen vom Tragegurt bis zur Kappe
- > alle Leinenaufhängepunkte an der Kappe
- > das Ober- und Untersegel auf Beschädigung und Verschleiß
- > die Profile und Crossports von innen

ACHTUNG:

SELBST BEI KLEINEN MÄNGELN DARF AUF KEINEN FALL GESTARTET WERDEN.

Der CHILI3 ist, wie auch schon alle anderen skywalk Schirme, mit dem richtungsweisenden JET FLAP System ausgerüstet. Die Luft wird vom Untersegel (Druckbereich) aufs Obersegel (Sogbereich) geleitet und dort ausgeblasen. Die Verbindung wird dabei durch düsenförmige Strömungskanäle hergestellt, die im hinteren Bereich der Fläche sitzen.

Die am Obersegel austretende, zusätzliche Luftmasse verzögert die Strömungsablösung, der Stall tritt später ein, der fliegbare Minimumspeed wird geringer und der Pilot hat mehr Anstellwinkelreserve. Gerade in den Phasen wie Start und Landung ist dies von erheblicher Bedeutung.

Es bedarf keiner speziellen Kontrolle des JET FLAP Systems. Die Bedienung eines JET FLAP Schirmes ist genauso wie üblich.

AUSLEGEN DES SCHIRMS:

Wir empfehlen mit dem neuen Schirm zuerst einige Aufziehhübungen und eventuell kleinere Flüge an einem Übungshang zu machen. Dadurch kannst Du Dich mit Deinem skywalk CHILI3 vertraut machen.

Die Kappe legst Du am besten leicht bogenförmig aus, die Kappenmitte sollte dennoch den höchsten Punkt des Gleitschirms bilden. Der CHILI3 lässt sich sehr gut vorwärts starten. Die Leinenebenen sorgfältig trennen und die Tragegurte ordnen. Wenn die Tragegurte nicht verdreht sind, verlaufen die Bremsleinen frei durch die Bremsrolle zur Hinterkante des Schirms. Alle Leinen müssen frei und ohne Verschlingung oder Knoten vom Tragegurt zur Kappe laufen. Bitte aufgrund der dünnen Beileinung sorgfältig die Leinen sortieren. Verknottete Leinen lassen sich während des Fluges oft nicht lösen! Die Bremsleinen liegen direkt auf dem Boden, deshalb achte besonders darauf, dass diese beim Start nicht hängen bleiben können. Es dürfen keine Leinen unter der Schirmkappe liegen. Ein Leinenüberwurf kann verhängnisvolle Folgen haben!

DER START:

Der skywalk CHILI3 ist sehr einfach zu starten. Du hältst die A-Gurte und die Bremsgriffe in den Händen. Zur besseren Orientierung und Kontrolle sind die A-Leinen, sowie die Manschetten an den A-Gurten rot gefärbt, die Bremsleinen sind orange und die Bremsgriffe sind schwarz. Die Arme hältst Du in Verlängerung des A-Gurtes seitlich nach hinten gestreckt. Vor dem Anlauf sind der ausgelegte Schirm, die Windrichtung und der Luftraum zu überprüfen. Mit konsequentem Anlauf wird die Fläche des skywalk CHILI3 aufgezogen. Die Kappe füllt sich schnell und zuverlässig. Sobald der Zug beim Aufziehen nachlässt, hältst Du die Gleitschirmkappe durch dosiertes Bremsen senkrecht über Dir. Eingeklappte Zellen kannst Du durch Pumpen auf der betroffenen Seite öffnen. Notwendige Richtungskorrekturen kannst Du jetzt durchführen. Gleichzeitig zum Kontrollfühlen kommt Dein Kontrollblick, damit kannst Du Dich noch mal vergewissern, dass die Kappe vollständig geöffnet ist. Die endgültige Entscheidung zu starten bzw. zur Beschleunigungsphase fällst Du erst, wenn alle Störungen erfolgreich behoben sind. Ansonsten brich den Start aus Sicherheitsgründen sofort ab!

Bei Rückwärts- und Starkwindstarts kann der Schirm stärker als gewöhnlich vorschieben oder früher als beabsichtigt abheben. Um dies zu verhindern läufst Du in der Aufziehphase hangaufwärts der Kappe nach. Wir empfehlen Dir diese anspruchsvolle Starttechnik auf einem flachen Hang zu üben. Bei viel Wind kann der CHILI3 über die letzten Tragegurte (C-Ebene) am Boden gehalten werden.

KURVENFLUG:

Der skywalk CHILI3 ist wendig und reagiert verzögerungsfrei auf Steuerimpulse. Er lässt jede Schräglage hervorragend über die Bremse dosieren. Durch reine Gewichtsverlagerung kannst Du sehr flache Kurven mit minimalem Höhenverlust fliegen. Die kombinierte Steuertechnik: Gewichtsverlagerung und Zug der kurveninneren Bremsleine eignet sich besonders für schnelle Richtungswechsel. Während des Kreisens kannst Du durch zusätzliches Anbremsen der kurvenäußeren Seite die Geschwindigkeit, den Kurvenradius und die Querlage kontrollieren. Der CHILI3 zeigt in der Thermik keine großen Nickbewegungen und muss deshalb wenig über die Steuerleinen korrigiert werden. Das verbessert sein Steigverhalten und somit seine Leistung deutlich.

Um die beste Steigleistung zu erhalten, solltest Du den Schirm nicht zu stark anbremsen sondern eher laufen lassen. Er zieht spurgenaue seine Kreise und setzt jedes geringste Steigen effizient in Höhe um. Er hilft Dir dann einfach das optimale Zentrum der Thermik zu finden und zieht somit am meisten Höhe. Bei enger Thermik kannst Du den Schirm sehr eng kreisen, denn er steigt auch bei deutlicher Schräglage sauber nach oben.

VORSICHT:

BEI ZU WEITEM UND SCHNELLEM DURCHZIEHEN DER BREMSLEINEN BESTEHT DIE GEFAHR EINES STRÖMUNGSABRISSES!

Ein einseitiger Strömungsabriss kündigt sich Dir durch einen zunächst hohen und im nächsten Moment abrupt nachlassenden Steuerdruck und leichtes Abknicken des Außenflügels nach hinten an. In dieser Phase musst Du die kurveninnere Bremse sofort lösen.

NOTSTEUERUNG:

Sollte Dir eine Bremsleine reißen oder sich vom Bremsgriff lösen, kannst Du den skywalk CHILI3 mit Hilfe der hinteren Gurte (C-Gurt) eingeschränkt steuern und landen.

AKTIV FLIEGEN:

Aktiv fliegen heißt, fliegen in Harmonie mit Deinem Gleitschirm. Das heißt, dass Du nicht stets mit gleichbleibender Bremsstellung fliegst, sondern die Reaktion Deines skywalk

CHILI3 auf unruhige Luft wahrnimmst und entsprechend reagierst, besonders bei thermischen und turbulenten Verhältnissen. Bei ruhiger Luft werden diese Reaktionen nur minimal sein. Obwohl sich der CHILI3 durch seine extreme Stabilität abhebt solltest Du trotzdem in Turbulenzen mittels der Bremsleinen und Gewichtsverlagerung die Position der Kappe ständig korrigieren.

Bei guten Piloten sind diese Reaktionen instinktiv vorhanden. Es ist wichtig, dass Du durch leichten Zug an den Bremsen stets direkten Kontakt zur Kappe hast, um den Staudruck des Schirms zu spüren. Das erlaubt Dir, ein Nachlassen des Staudrucks und einen anschließenden Kollaps der Kappe rechtzeitig wahrzunehmen und frühzeitig zu reagieren.

Der skywalk CHILI3 wird auch ohne Pilotenreaktion selten einklappen, jedoch kannst Du durch einen aktiven Flugstil die Sicherheit maßgeblich erhöhen.

BESCHLEUNIGTES FLIEGEN:

Die hohe Leistung des CHILI3 wirst Du nicht nur im Trimmflug, sondern gerade auch im beschleunigten Gleiten feststellen. Wenn Du das Beschleunigungssystem betätigst, achte darauf, dass Du nicht zu schnell durchtrittst da es sehr effektiv und direkt ist. Um die maximale Geschwindigkeit zu erfliegen, drücke mit den Füßen das Beschleunigungssystem gleichmäßig, bis die beiden Umlenkrollen am A-Gurt zusammenstoßen.

Trittst Du zu schnell durch, taucht der CHILI3 durch die starke Anstellwinkeländerung nach vorne unten. Beschleunigst Du mit Gefühl, nimmt er sehr schnell Fahrt auf und die Sinkgeschwindigkeiten bleiben vom Anfang bis zur Höchstgeschwindigkeit sehr moderat. Wir erinnern daran, nur bei Windverhältnissen zu fliegen, die mit dem Gleitschirm in Normalstellung fliegbar sind. Auch wenn der CHILI3 beschleunigt extrem stabil ist, soll das nicht darüber hinwegtäuschen, dass er bei Turbulenzen früher klappen kann und die Reaktionen dann in der Regel impulsiver sind und erhöhte Reaktionsbereitschaft vom Piloten fordern. Deshalb solltest Du das Beschleunigungssystem immer mit genügend Sicherheitsabstand zum Boden, zu Hindernissen und zu anderen Fluggeräten betätigen. Von einem Kürzen der Bremsleinenlänge über die Werkseinstellung hinaus raten wir unbedingt ab! Außerdem empfehlen wir, die Bremsen im beschleunigten Flug nicht zu betätigen, da dies zu einer erhöhten Instabilität der Kappe führt.

DIE LANDUNG:

Der skywalk CHILI3 ist einfach zu landen. Im Endanflug gegen den Wind lässt Du den Schirm leicht angebremsst ausgleiten. In ca. 1 m Höhe über Grund erhöhst Du den Anstellwinkel durch zunehmendes Bremsen und fängst den Schirm ab. Hast Du die Minimalgeschwindigkeit erreicht, ziehst Du die Bremsen vollständig durch. Bei starkem Gegenwind bremst Du nur sehr dosiert. Erst wenn Du sicher am Boden stehst, bringst Du die Kappe mit Vorsicht in den Strömungsabriss. Landungen mit steilem Kurvenwechsel im Endanflug solltest Du unbedingt vermeiden (Pendelgefahr!).

VORSICHT:

GERADE IM ENDANFLUG BESTEHT BEI DEN ERSTEN FLÜGEN DIE MÖGLICHKEIT DASS DU DICH AUFGRUND DER HOHEN LEISTUNG VERSCHÄTZT. DAZU NIMMT DER CHILI3 AUCH NOCH JEDES GERINGSTE STEIGEN MIT.

PACKEN:

Ein gewissenhaftes Einpacken Deines Gleitschirms garantiert ein gleichbleibendes und hohes Qualitätsniveau.

- > Schirm ausschütteln und Laub, Gras, Sand, etc. entfernen
- > Leinen gleichmäßig sortieren und auf dem Schirm verteilen
- > Achte bitte immer darauf, dass der Schirm trocken ist
- > Schirm ab der zweiten Zelle - von der Mitte aus - Zelle für Zelle aufeinanderlegen, so dass die Plastikverstärkungen der Eintrittskanten sauber aufeinanderliegen
- > Diese Raffmethode geht natürlich zu zweit schneller, einer an der Eintrittskante und einer am Schirmende (Achterliek), aber auch alleine ist es nach etwas Übung eine Leichtigkeit
- > Das eingeraffte Tuch von unten her sauber aufeinanderlegen und die Luft nach oben herausstreichen
- > Die komplette Bahn einmal zur Mitte hin umschlagen
- > Den gleichen Packvorgang auf der anderen Hälfte wiederholen
- > Nun die beiden Hälften aufeinanderlegen und nochmals darauf achten, dass die Verstärkungen der Eintrittskanten sauber aufeinanderliegen
- > Die Bahn von unten her in Richtung Eintrittskante umfalten, der erste Umschlag sollte ca. eine Ellenbogenlänge haben
- > Die Eintrittskante kann am oberen Ende einmal nach innen gefaltet werden, dies ist aber nicht zwingend erforderlich. Auf jeden Fall sollte die noch vorhandene Luft im Schirm durch die Eintrittskante entlüftet und nicht durch das Material gepresst werden

- > Nun das Kompressionsband quer zur Eintrittskante soft um den Schirm legen.
- > Das Ganze jetzt in den Innenpacksack legen. Dieser soll vor Beschädigungen durch Reißverschlüsse oder Gegenstände vom Gurtzeug schützen
- > Den Packsack öffnen und den Schirm an das untere Ende legen. Hier sorgt das weiche Material später für guten Tragekomfort im unteren Rückenbereich
- > Das Gurtzeug wird nun mit dem Sitzbrett nach oben auf den Gleitschirm im Packsack gelegt und in den meisten Fällen per Reißverschluss geschlossen. Unter dem Deckel des Packsacks findet man ausreichend Stauraum für Helm, Overall, Instrumente, etc.
- > Die Stäbchen in der Eintrittskante ersetzen das altbekannte Mylar und bringen markante Vorteile, vor allem beim Startverhalten Deines CHILI3. Sie sind sehr knickunempfindlich und es bedarf keiner außergewöhnlichen Behandlung. Gleiches gilt auch für die Verstärkungen über den C-Aufhängepunkten (C-wires).

Tipp: Achte darauf, Deinen skywalk CHILI3 nicht zu eng zu packen und besonders mit dem Eintrittskantenbereich schonend umzugehen. Dein Schirm wird es Dir mit einer langen Lebenszeit danken.

WINDENSCHLEPP:

Der skywalk CHILI3 ist für den Windenschlepp besonders gut geeignet. Achte darauf, in einem flachen Winkel vom Boden wegzusteigen. Der Pilot muss eine gültige Windenschleppausbildung haben. Es muss eine zugelassene Winde verwendet werden.

Der Windenfahrer muss eine Schleppausbildung haben, die Gleitschirmfliegen mit einschließt. Beim Windenschlepp immer gefühlvoll steuern und nicht überbremsen. Der Schirm fliegt dort schon mit einem erhöhten Anstellwinkel.

MOTORFLUG:

Der CHILI3 ist nicht für den Motorflug zugelassen. Hiefür haben wir spezielle Schirme im Programm.

8 ABSTIEGSHILFEN

Dieses Handbuch ist nicht als Lehrbuch gedacht.

Die Ausbildung muss laut Vorschrift der einzelnen Länder in einer staatlich anerkannten Flugschule absolviert werden. Die folgenden Tipps helfen dir, das Beste aus Deinem skywalk CHILI3 herauszuholen.

STEILSPIRALE:

Die Steilspirale kannst Du durch vorsichtiges progressives Erhöhen des Bremsleinenzugs und deutlicher Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite einleiten. Den Ansatz der Spirale zeigt der skywalk CHILI3 durch eine hohe Seitenneigung an und fliegt eine schnelle, steile Kurve. Die Schräglage und die Sinkgeschwindigkeit kontrollierst Du durch dosiertes Ziehen bzw. Nachlassen der kurveninneren Bremsleine. Leichtes Anbremsen des kurvenäußeren Flügels verhindert das Einklappen in steilen Spiralen. In der Steilspirale kannst Du am schnellsten Höhe abbauen.

ACHTUNG:

HOHE SINKWERTE FÜHREN DURCH DIE DADURCH AUFTRETENDE ZENTRIFUGALKRAFT ZU EINER STARKEN KÖRPERLICHEN BELASTUNG UND SIND VON UNGEÜBTEN PILOTEN NICHT LANGE DURCHZUHALTEN!

Das Anspannen der Bauchmuskulatur während der Steilspirale ist sehr hilfreich! Sobald Schwindel oder Ohnmachtsgefühl auftreten musst Du die Steilspirale ausleiten! Wegen des extremen Höhenverlusts in der Steilspirale musst Du immer ausreichend Sicherheitshöhe einhalten.

Um starke Pendelbewegungen bei der Ausleitung der Steilspirale zu vermeiden, musst Du die kurveninnere Bremse langsam lösen, die kurvenäußere Bremse bleibt leicht angebremsst. Der skywalk CHILI3 hat keine Tendenz zur stabilen Steilspirale es sei denn der Pilot bleibt mit dem Gewicht auf der Kurveninnenseite und sitzt somit nicht NEUTRAL im Gurt. Sollte er unter ungünstigen Einflüssen nachdrehen musst Du die Steilspirale aktiv ausleiten, d.h. sofort Dein Pilotengewicht auf die Kurvenaußenseite legen und die Kurvenaußenseite deutlich mehr anbremsen. Beachte: Die Steuerdrücke sind um einiges höher als im Normalflug!

B-LEINEN STALL:

Der B-Stall erfordert aufgrund des Dreileinersystems mehr Kraftaufwand als bei Vierleinersystemen. Der Schirm taucht weiter nach hinten ab und schießt im falschen Moment auch deutlich weiter nach vorn. Da der B-Stall hohen Materialverschleiss nach sich zieht, raten wir davon ab ihn oftmals als Abstieghilfe zu benutzen.

OHREN ANLEGEN:



Um die Ohren anzulegen, am besten den Gurt an dem die äußere A-Leine befestigt ist, auf Höhe des angenähten skywalk A, mit der flachen Hand greifen (Daumen nach unten) und die Hände dann langsam symmetrisch nach vorne umdrehen. So bleibt der Flügel schön ruhig und das Manöver lässt sich sehr einfach halten.

ACHTUNG:

AUFGRUND DES 2 STAMMLEINENSYSTEMS DARF BEIM OHRENANLEGEN NICHT IN DIE LEINEN (AII) GEGRIFFEN WERDEN.

Sehr große Ohren erhöhen den Anstellwinkel und den Restwiderstand, wodurch Du dem Stallpunkt sehr nahe bist. Wir empfehlen beim Ohrenanlegen immer auch den Fußbeschleuniger zu betätigen um das Sinken weiter zu erhöhen und das Sackflugrisiko zu minimieren.

Durch Gewichtsverlagerung bleibt der Schirm steuerbar. Zum Ausleiten nimm sanft die

Steuerleinen zu Hilfe. Von Steilspiralen oder Wingover mit angelegten Ohren ist strengstens abzuraten. Aufgrund der hohen Belastung auf den verbleibenden Leinen kann es zu Materialschäden führen.

BEISPIELE:

- > Wird der Pilot von starkem Wind oder einer Gewitterwolke mit wenig Höhe über einem Gipfel überrascht, können zunächst weder B-Stall noch eine Steilspirale aus der Notsituation helfen.
- > Befindet sich der Pilot in sehr starkem Steigen, empfiehlt es sich, diesen Bereich mit „angelegten Ohren“ zu verlassen und nach Möglichkeit in sinkender Luft Höhe abzubauen.

ACHTUNG:

BEACHTE, DASS FLIEGEN MIT ANGELEGTEN OHREN EINEN STRÖMUNGSABRISS BEGÜNSTIGT. GEHE DAHER WÄHREND DEM OHRENANLEGEN BEHUTSAM MIT DEN STEUERLEINEN UM, BENÜTZE DEN FUSSBESCHLEUNIGER UND VERZICHTE AUF DIESE MÖGLICHKEIT DES SCHNELLABSTIEGS MIT NASSEM GLEITSCHIRM

9 EXTREM-FLUGMANÖVER

EINKLAPPER

Der CHILI3 ist ein Schirm der Kategorie EN/LTF B und setzt grundlegende Pilotenkenntnisse auch im Extremflug voraus. Dabei reizt er seine Klasse jedoch nicht aus. Dein skywalk CHILI3 besitzt eine sehr stabile Kappe, bei starken Turbulenzen sind Einklapper jedoch nicht auszuschließen.

Das Wegdrehen einseitig kollabierter Tragflächen kann durch Anbremsen der offenen Flügelhälfte minimiert werden. Bei stark kollabierten Flächen musst Du gefühlvoll gegenbremsen, um einen Strömungsabriss zu vermeiden. Öffnet sich der Schirm trotz Gegenlenken nicht, kannst Du durch wiederholtes Ziehen der Bremse auf der eingeklappten Seite den Öffnungsvorgang beschleunigen.

VERHÄNGER / LEINENÜBERWURF

Behalte bei einem Klapper durch sofortiges, dosiertes Gegenbremsen die Richtung möglichst bei und erhöhe durch Pumpen auf der geschlossenen Seite den Staudruck. Führe Steuerausschläge auf der offenen Seite nur mit Maß aus, um ein Abreißen der Strömung zu verhindern. Ohne Pilotenreaktion geht ein verhängter Schirm in eine stabile Steilspirale über.

Um den Verhänger zu lösen, gibt es verschiedene Möglichkeiten:

- > Pumpen auf der eingeklappten Seite
- > Ziehen der Stabilo-Leine.

Führen beide Maßnahmen nicht zum Erfolg, bietet sich die Möglichkeit, den Verhänger durch einen Fullstall zu öffnen. Dieses Manöver sollte nur von routinierten Piloten mit Extremflugerfahrung in ausreichender Sicherheitshöhe durchgeführt werden

Tipp: Manchmal kann auch ein sofortiges Ohrenanlegen die Drehbewegung stoppen und der Pilot hat somit mehr Zeit zur Reaktion.

VORSICHT:

FÜHREN DIESE MANÖVER NICHT ZUM ERFOLG, ODER FÜHLT SICH DER PILOT ÜBERFORDERT, IST SOFORT DAS RETTUNGSGERÄT ZU BETÄTIGEN!

SYMMETRISCHER FRONTKLAPPER

Ein Gleitschirm gerät durch starkes Ziehen an den A-Gurten oder durch plötzlich auftretende starke Abwinde in einen symmetrischen Frontklapper. Die Eintrittskante klappt impulsiv über die ganze Spannweite ein. Durch dosiertes Anbremsen werden die Pendelbewegungen um die Querachse verringert und gleichzeitig der Öffnungsvorgang beschleunigt. Der skywalk CHILI3 öffnet den Frontklapper für gewöhnlich selbständig. Sollte sich die Öffnung verzögern, so kann sie mit beidseitigem Bremseinsatz unterstützt werden.

VORSICHT: NICHT ÜBERBREMSSEN.

SACKFLUG

Der CHILI3 zeigte in der gesamten Entwicklungsphase niemals eine Tendenz zum Sackflug. Trotzdem ist es möglich einen Sackflug bewusst zu erfliegen. Besonders anfällig sind Schirme mit porösem Tuch (UV-Strahlung) oder durch häufige Windenschlepps mit hoher Last und stark beanspruchte Schirme (gedehnte A-Leinen).

Ein Sackflug kann auch auftreten wenn der Gleitschirm im Regen geflogen wird (stark durchnässt), oder der B-Stall zu langsam ausgeleitet wird. Der Gleitschirm hat keine Vorwärtsfahrt und gleichzeitig stark erhöhte Sinkwerte. Der Pilot beendet den stabilen Sackflug durch Betätigen des Beschleunigers oder leichtes Vordrücken der A-Gurte in Höhe der Leinenschlösser. Der skywalk CHILI3 leitet den Sackflug normalerweise selbstständig aus.

VORSICHT:

HAT EIN PILOT DIE WERKSEINSTELLUNG DER HAUPTBREMSLEINE STARK GEKÜRZT, BESTEHT ERHÖHTE GEFAHR EINES SACKFLUGES NACH DEM B-STALL. DESHALB NIEMALS DIE BREMSLEINENLÄNGE KÜRZEN.

VORSICHT:

SOBALD IM SACKFLUG DIE BREMSEN BETÄTIGT WERDEN, GEHT EIN GLEITSCHIRM SOFORT IN DEN FULLSTALL ÜBER. IN BODENNÄHE SOLLTE EIN STABILER SACKFLUG WEGEN DER PENDELBEWEGUNGEN NICHT AUSGELEITET WERDEN. DER PILOT RICHTET SICH STATTDESSEN IM GURTZEUG AUF UND BEREITET SICH AUF DIE LANDEFALLTECHNIK VOR.

FULLSTALL

Um einen Fullstall einzuleiten müssen beide Bremsleinen einmal gewickelt, beidseitig und symmetrisch durchgezogen werden. Der Schirm wird stetig langsamer, bis die Strömung komplett abreißt. Die Kappe kippt plötzlich nach hinten. Trotz dieser unangenehmen Schirmreaktion sind beide Bremsleinen konsequent unten zu halten, bis sich der Schirm stabilisiert hat. Zur Ausleitung werden beide Bremsleinen symmetrisch nach oben geführt (Schaltzeit ≥ 1 sec). Der Schirm öffnet sich und pendelt nach vorne um Fahrt aufzunehmen. Durch symmetrisches Anbremsen wird ein zu starkes Vorschließen der Kappe verhindert. Bremst der Pilot nicht an, schießt der skywalk CHILI3 vor, wobei ein frontales Einklappen der Fläche möglich ist.

ACHTUNG:

WIRD DER FULLSTALL ZU FRÜH, ZU SCHNELL ODER FALSCH AUSGELEITET, KANN DIES EIN EXTREM WEITES VORSCHIESSEN DER SCHIRMKAPPE ZUR FOLGE HABEN.

TRUDELN

Ein Schirm beginnt zu trudeln, wenn auf einer Flügelhälfte die Strömung abreißt. Dabei dreht die Schirmkappe um die Hochachse mit dem Drehzentrum innerhalb der Spannweite. Der Innenflügel fliegt rückwärts.

Für das Trudeln gibt es zwei Ursachen:

- > Eine Bremsleine wird zu weit und zu schnell durchgezogen (z. B. beim Einleiten einer Steilspirale)
- > Im Langsamflug wird eine Seite zu stark gebremst (z. B. beim Thermikfliegen)

Wird ein versehentlich eingeleitetes Trudeln sofort wieder ausgeleitet, geht der skywalk CHILI3 ohne großen Höhenverlust in den Normalflug über. Die zu weit gezogene Bremse wird zurückgenommen, bis die Strömung am Innenflügel wieder anliegt. Nach einer länger gehaltenen Negativkurve schießt die Kappe eventuell sehr weit einseitig vor. Dies kann ein impulsives Einklappen zur Folge haben.

WINGOVER

Es werden abwechselnd enge Kurven geflogen, die Querneigung des Schirmes wird dabei zunehmend erhöht. Bei Wingovers mit großer Schräglage beginnt der kurvenäußere Flügel zu entlasten. Weiteres Erhöhen der Querneigung ist zu vermeiden, da ein eventuelles Einklappen sehr impulsiv sein kann.

ACHTUNG:

FULLSTALL, TRUDELN UND WINGOVER (ÜBER 90°) SIND VERBOTENE KUNSTFLUGFIGUREN UND DÜRFEN IM NORMALEN FLUGBETRIEB NICHT DURCHFÜHRT WERDEN. FALSCHES AUSLEITEN ODER ÜBERREAKTION DES PILOTEN KÖNNEN UNABHÄNGIG VOM SCHIRMTYP SEHR GEFÄHRLICHE FOLGEN HABEN!

10 MATERIALIEN

Der skywalk CHIL13 ist aus hochwertigsten Materialien gefertigt. skywalk hat die bestmögliche Kombination von Materialien in Bezug auf Belastbarkeit, Leistung und Langlebigkeit ausgewählt. Wir wissen, die Haltbarkeit eines Gleitschirms ist mit entscheidend für die Zufriedenheit des Besitzers.

SEGEL UND PROFILE

Obersegel: Porcher Skytex 9017E25, Dominico 20 DMF 34gr
 Untersegel: Dominico 20 DMF 34gr

RIPPEN UND BÄNDER: Porcher Skytex 9017 E29

LEINENMATERIAL

Topleinen: Liros LTC80, LTC45, DC60
 Mittelleinen: Liros PPSL120, LTC80, LTC65, LTC45, DSL70
 Stammleinen: Liros PPSL275, PPSL160, PPSL120
 Bremsleinen Top: Liros DC60
 Bremsleinen Mittel: Liros DSL70
 Bremsleinen Stamm: Liros DFLP200/32

TRAGEGURTE

Die Tragegurte werden aus 12,5 mm Polyester Gurtband mit Kevlareinlage von Cousin Freres gefertigt. Dehnungswerte, Festigkeit und Stabilität dieses Bandes stehen an der Spitze der Gurtbandprodukte.

11 WARTUNG

Bei guter Pflege und Wartung wird Dein skywalk CHILI3 über mehrere Jahre lufttüchtig bleiben. Ein sorgfältig behandelter Gleitschirm wird doppelt so viele Stunden fliegen als ein Schirm, der nach Gebrauch lieblos in seinen Packsack gestopft wird. Vergiss nicht: Dein Leben hängt an ihm!

LAGERUNG:

Trocken, lichtgeschützt und nie in der Nähe von Chemikalien lagern. Feuchtigkeit ist ein Feind für alle Gleitschirme. Trockne Deine Gleitschirmausrüstung immer, bevor Du sie wegpäckst, am besten bei normaler Raumtemperatur.

REINIGUNG:

Jedes Reiben und Waschen lässt den Gleitschirm schneller altern. Das PU-beschichtete Segeltuch des skywalk CHILI3 ist maximal schmutzabweisend. Wenn Du trotzdem das Gefühl hast, dass der Gleitschirm gereinigt werden muss, dann lediglich mit einem weichen, feuchten Tuch ohne Seife oder anderen Waschmitteln. Auch keine Lösungsmittel.

REPARATUR:

Reparaturen dürfen nur vom Hersteller oder einem autorisierten skywalk-Instandhaltungsbetrieb ausgeführt werden.



12 **ENTSORGUNG**

Bei der Materialwahl wird bei skywalk Produkten Wert auf Umweltverträglichkeit sowie höchste Qualitätskontrolle gelegt. Sollte Dein Gleitschirm irgendwann nicht mehr flugtauglich werden so entferne bitte die Metallteile. Alle restlichen Teile wie Leinen, Tuch und Tragegurte werden bei einer Abfallentsorgungsstelle abgegeben. Die Metallteile können bei einer Metallverwertung abgegeben werden. Ihr könnt Euren ausgedienten skywalk Gleitschirm auch zurück an uns schicken, wir entsorgen ihn für Euch dann sachgerecht.

MATERIALVERSCHLEISS:

Der skywalk CHILI3 besteht hauptsächlich aus Nylon-Tuch, das unter dem Einfluss von UV-Strahlen an Festigkeit und Luftdurchlässigkeit verliert. Den Gleitschirm erst kurz vor dem Start auslegen bzw. unmittelbar nach der Landung wieder einpacken, um ihn vor unnötiger Sonnenbestrahlung zu schützen.

LEINEN-REPARATUREN:

Die Fangleinen des skywalk CHILI3 bestehen aus einem Dyneema Kern und einem Polyester-Mantel, oder aus unummantelten Technora Leinen.

Eine Überbelastung einzelner Leinen ist zu vermeiden, da eine sehr starke Überdehnung irreversibel ist. Wiederholtes Knicken der Leinen an der gleichen Stelle vermindert deren Festigkeit. Jede sichtbare Beschädigung einer Leine, auch wenn es sich nur um eine Beschädigung des Mantels handelt, erfordert deren Austausch. Eine neue Leine muss vom Hersteller oder einem autorisierten skywalk-Instandhaltungsbetrieb bestellt bzw. getauscht werden. Die Flugschule bzw. Dein Händler wird Dir beim Austausch der defekten Leine behilflich sein. Bevor Du die Leine austauschst, überprüfe deren korrekte Länge durch einen Vergleich mit der entsprechenden Leine auf der anderen Seite des Flügels. Nach dem Austausch von Leinen muss eine Leinenkontrolle erfolgen. Am besten durch Aufziehen des Gleitschirms am Boden.

NACH SPÄTESTENS 200 FLUGSTUNDEN ODER 2 JAHREN (JE NACH DEM WAS FRÜHER EINTRITT) MÜSSEN DIE LEINEN GEPRÜFT WERDEN. BEI ERHÖHTER BELASTUNG MÜSSEN DIE LEINEN BEREITS NACH 100 STUNDEN GEPRÜFT WERDEN.

TIPPS UND TRICKS ZUR MATERIALBEHANDLUNG:

Dazu folgende Hinweise:

1. Unnötige Sonnenstunden oder Bewitterung vermeiden, den Schirm immer sofort wegpacken, nicht unnötig am Startplatz ausgelegt lassen.
2. Reibung schadet jedem Gleitschirmtuch, also über den Boden schleifen des Schirms vermeiden.
3. Den Schirm Zelle auf Zelle zusammenlegen, nicht extrem eng einrollen, scharfe Knicke vermeiden.
4. Die Tragegurte immer in der dafür vorgesehenen Schutzhülle verstauen.
5. Nie das Tuch mit Salzwasser in Kontakt bringen, sollte der Schirm dennoch einmal mit Salzwasser in Berührung kommen (z. B. Wasserung im Meer) dann sofort mit Süßwasser ausgiebig spülen (z. B. Badewanne) und anschließend sorgfältig und gründlich trocknen.

ALLGEMEINE TIPPS

Beim Auslegen des Gleitschirms ist darauf zu achten, dass weder Tuch noch Leinen stark verschmutzen, da in den Fasern eingelagerte Schmutzpartikel die Leinen verkürzen können und das Material schädigen. Verhängen sich Leinen am Boden, können sie beim Start überdehnt oder abgerissen werden.

- > Nicht auf die Leinen treten!
- > Es ist darauf zu achten, dass kein Schnee, Sand oder Steine in die Kappe gelangen, da das Gewicht in der Hinterkante den Schirm bremsen oder sogar stallen kann.
- > Scharfe Kanten verletzen das Tuch der Gleitschirmkappe.
- > Bei Starkwindstarts kann eine unkontrollierte Gleitschirmkappe mit sehr hoher Geschwindigkeit am Boden aufschlagen. Dies kann zu Profilirissen, Beschädigung der Nähte oder des Tuchs führen.
- > Nach der Landung sollte die Fläche nicht mit der Nase voran zu Boden fallen, da dies auf die Dauer das Material im Nasenbereich schädigen kann.
- > Nach Baum- und Wasserlandungen sollten die Leinenlängen überprüft werden.
- > Nach Salzwasserkontakt ist das Gerät sofort sorgfältig mit Süßwasser zu spülen.

13 2-JAHRES-CHECK

skywalk schreibt nach Ablauf von 24 Monaten oder 200 Flugstunden (je nach dem was früher eintritt) ein Wartungsintervall vor.

Die 2-Jahresprüfung wird vom Hersteller bzw. dem Beauftragten des Herstellers durchgeführt. Die erfolgte Nachprüfung ist durch den Stempel eines von skywalk autorisierten Fachbetriebes oder skywalk selbst zu bestätigen. Bei Nichteinhaltung dieser Frist, bzw. einer Überprüfung durch einen nicht autorisierten Betrieb, verliert der skywalk CHIL3 die Gültigkeit der Musterzulassung und jegliche Garantieansprüche.

Wir empfehlen, die Nachprüfung nicht selbst durchzuführen, da bei einer Nachprüfung ohne geeignete Instrumente bzw. ohne entsprechende Sachkenntnisse die Nachprüfung nur mangelhaft durchgeführt werden kann. Eine Lufttüchtigkeit ist somit nicht gewährleistet, Garantieansprüche verfallen.

VERÄNDERUNGEN AM GLEITSCHIRM:

Der skywalk CHIL3 befindet sich innerhalb der zulässigen Toleranzen seiner Einstellung wenn er die Produktion verlässt. Dieser Toleranzbereich ist sehr eng und darf auf keinen Fall verändert werden. Das gilt vor allem auch für die Bremsleinlänge. Nur so ist die optimale Balance zwischen Leistung, Handling und Sicherheit gewährleistet.

ACHTUNG:

JEDE EIGENMÄCHTIGE ÄNDERUNG HAT EIN ERLÖSCHEN DER BETRIEBS-ERLAUBNIS ZUR FOLGE. JEDE HAFTUNG DES HERSTELLERS UND DER VERTRIEBSSTELLEN IST AUSGESCHLOSSEN.

14 ZULASSUNGEN

Der CHILI3 hat die LTF/EN B Zertifizierung. Die verschiedenen Zulassungstests bedeuten für skywalk die letzte Etappe in der Entwicklung eines Gleitschirms. Die Zulassungstestflüge werden erst absolviert, wenn unser Entwicklungsteam mit dem jeweiligen Schirm vollends zufriedengestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass die Zulassungsergebnisse wenig Aufschluss über das Flugverhalten eines Schirms in thermisch aktiver und turbulenter Luft geben. Zulassungsflüge geben lediglich Auskunft über das Verhalten provozierter Extremflugmanöver in ruhiger Luft. Die Extremflugfiguren im Zulassungstestverfahren sollten deshalb als einzelne Faktoren in einem komplexen Zusammenhang nicht überbewertet werden.

15 NATUR- UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN

Den ersten Schritt zum Umweltbewusstsein haben wir mit unserem motorlosen Sport schon gelegt. Speziell sogar die Berggeher die zum Startplatz wandern. Trotzdem müssen wir uns weiterhin umweltfreundlich verhalten. Das bedeutet keinen Müll im Gebirge hinterlassen, nicht abseits der Wege gehen und nicht unnötig Lärm verursachen um das Gleichgewicht von Natur und Tier zu erhalten und respektieren.

16 EINIGE ABSCHLIESSENDE WORTE:

Der skywalk CHL13 steht an der absoluten Spitze des Entwicklungsstandards von Gleitschirmen. In diesem Produkt ist alles verwirklicht was zurzeit an Technik, Leistung und Innovation machbar ist. Dieser Schirm wird Dir über lange Jahre sehr viel Freude bereiten, wenn er ordnungsgemäß behandelt wird. Respekt vor den Anforderungen und Gefahren des Fliegens sind Voraussetzung für erfolgreiche, schöne Flüge. Auch der sicherste Gleitschirm ist bei Fehleinschätzung meteorologischer Bedingungen oder Pilotenfehlern gefährlich. Denke stets daran, dass jeder Luftsport potentiell riskant ist und dass Deine Sicherheit letztendlich von Dir selbst abhängt. Wir weisen Dich darauf hin, vorsichtig zu fliegen und die gesetzlichen Bestimmungen im Interesse unseres Sports zu respektieren.

JEDER PILOT FLIEGT IMMER AUF EIGENES RISIKO!

Dein skywalk Team

SKYWALK

GmbH & Co. KG

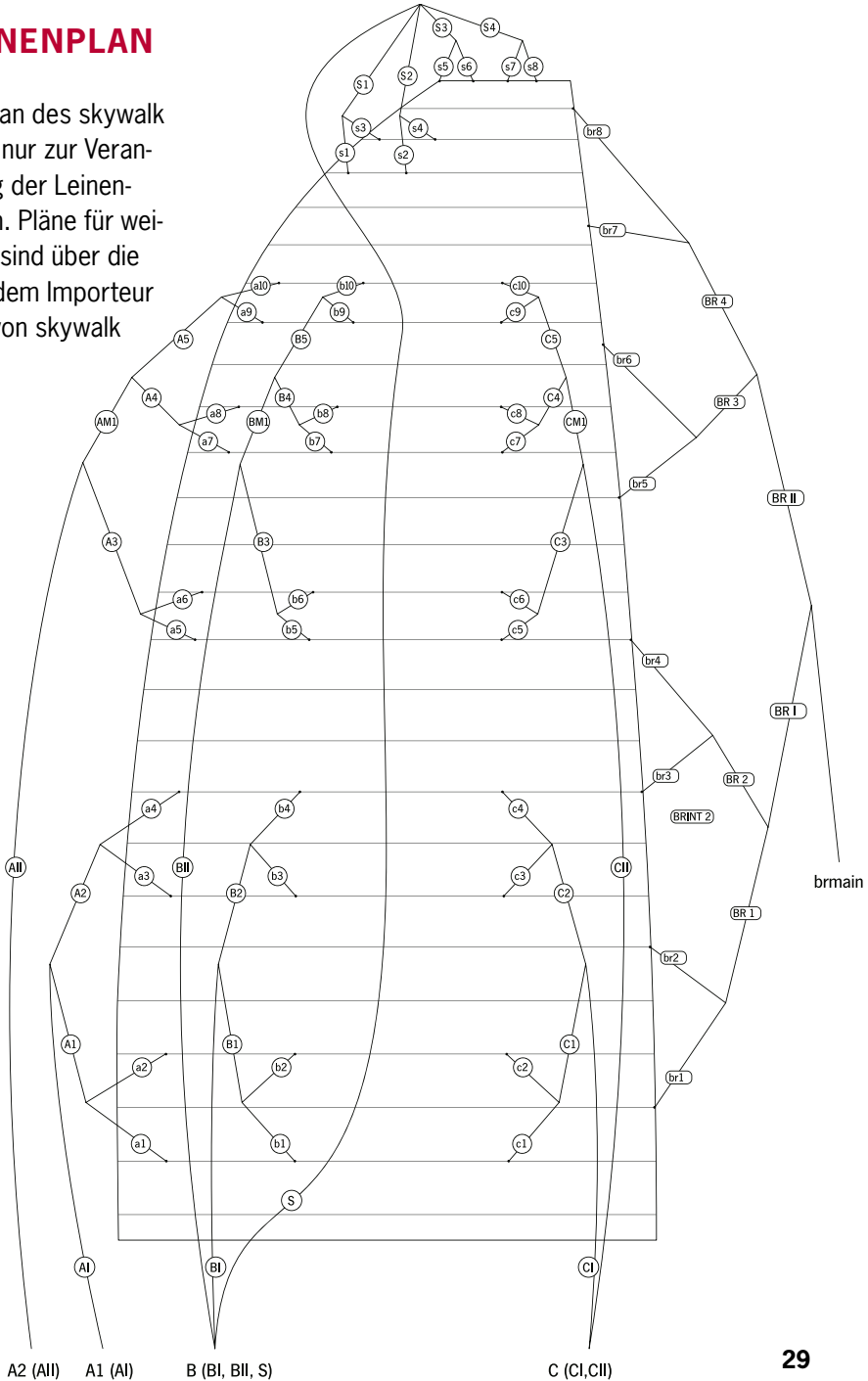
WINDECKSTR. 4
83250 MARQUARTSTEIN
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641 - 69 48 40
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info
info@skywalk.info

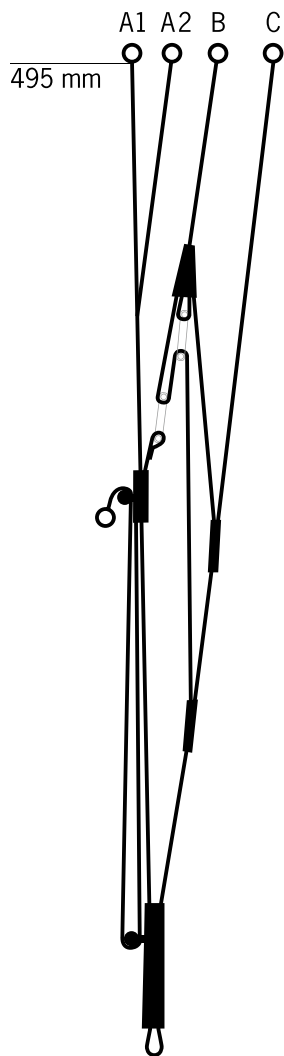
17 LEINENPLAN

Der Leinenplan des skywalk CHILI3 dient nur zur Veranschaulichung der Leinenkonfiguration. Pläne für weitere Größen sind über die Flugschule, dem Importeur oder direkt von skywalk erhältlich.

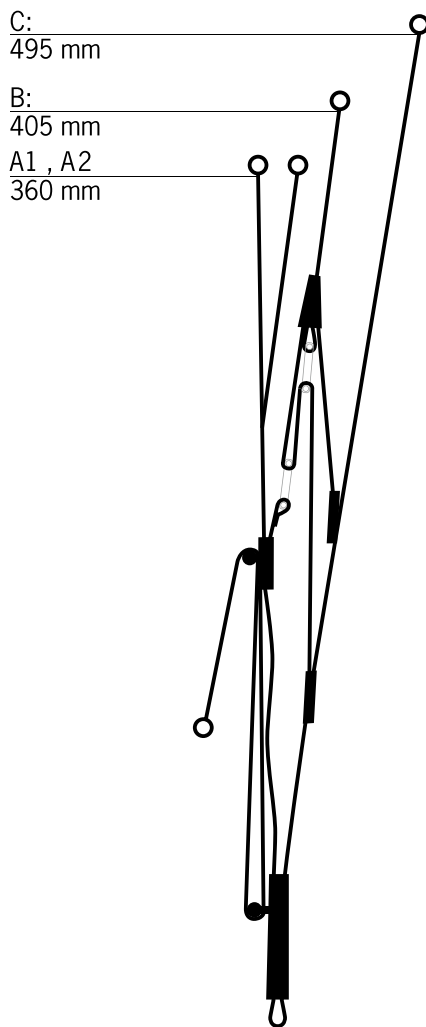


18 TRAGEGURTE

CHILI 3, Größe XS, XXS

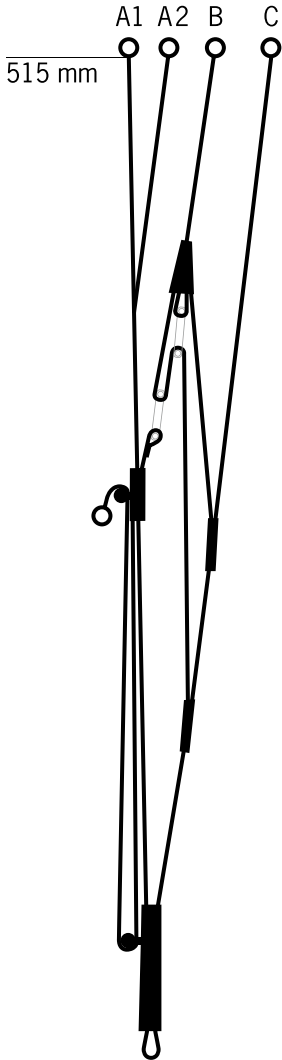


Normalflug

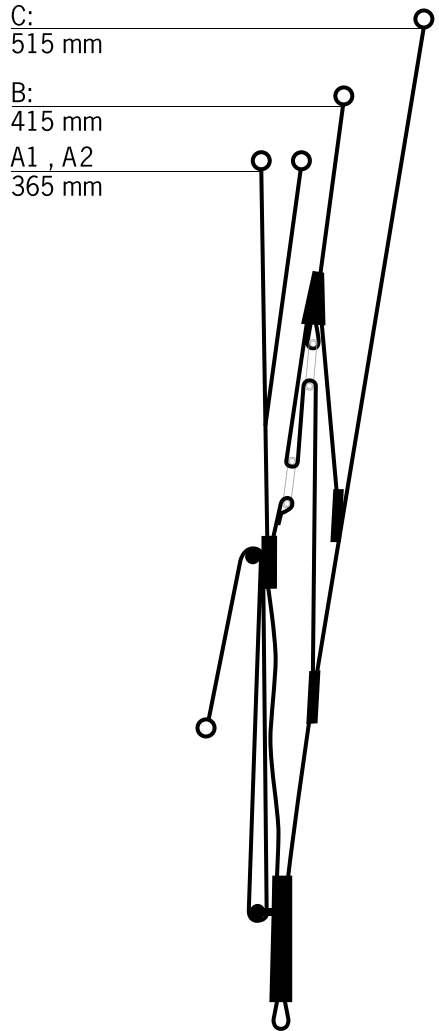


Beschleunigt

CHILI 3, Größe S, M, L



Normalflug



Beschleunigt





SKYMANIA

CHILI 

JET FLAP high end freerider LTF09: B, EN B

MANUAL/SERVICE

Serialno:

CONTENT

1	Introduction	Page 35
2	Description	Page 36
3	Technical Data	Page 37
4	Line System	Page 38
5	Acceleration System	Page 40
6	Harness	Page 41
7	Flying Praxis and Maintenance	Page 42
8	Descent Techniques	Page 46
9	Extreme Flying Manoeuvres	Page 49
10	Materials	Page 53
11	Maintenance	Page 54
12	Disposal	Page 54
13	2-Year Check	Page 56
14	Certification	Page 57
15	Compatibility in Nature	Page 57
16	Summary	Page 58
17	Line Plan	Page 59
18	Risers	Page 60

1 INTRODUCTION

Congratulations and thank you for purchasing the new skywalk CHILI3! We can assure you that this decision will reward you with plenty of pure passion for flying. To ensure that you feel at home on your new glider, we recommend you thoroughly read the Owners Manual/Operating Instructions. This way you will get to know your skywalk CHILI3 quickly and thoroughly. The following instructions will help to keep your skywalk CHILI3 in excellent condition, to use it safely and enjoy it for a very long time. If you have any questions, remarks or suggestions for improvement, please do not hesitate to contact us by fax, e-mail or phone.

The entire team at skywalk is always happy to be of service.

THE SKYWALK TEAM



2 DESCRIPTION

The CHILI3 is the little brother of the CAYENNE4, the most successful LTF/EN: C wing of the 2012 season.

The performance- and safety potential we were able to achieve with the C4 motivated us to implement the same system in the CHILI3.

Your new CHILI3 is a glider of the newest generation, in which everything technically feasible has been implemented – not just a pure-bred 3-liner, it has only 2 main lines per side and line level. The new connection system saves 20% in line drag in comparison with its predecessor, the CHILI2.

Naturally, we could not do without JET FLAPS, standard in all of our other glider models. The use of JET FLAPS is becoming even more crucial in order to guarantee pilot safety.

On the one hand, the CHILI3 is geared to pilots with experience on lower-classified paragliders who are looking to upgrade and on the other hand, ambitious thermal- and XC pilots. In particular, XC pilots will appreciate the direct and fatigue-free handling and the extremely good performance. The CHILI3 is thus predestined for setting new XC records.

The CHILI3 also caters to pilots new to the competitive scene as well as pilots taking a step back from higher LTF classes searching for the best compromise between extremely high performance and maximum safety.

The CHILI3 is not recommended for instruction or beginners in any case.

3 TECHNICAL DATA

TYP	XXS	XS	S	M	L
CELLS	51	51	51	51	51
FLAT SURFACE AREA [QM]	21,85	24,71	26,89	28,87	31,83
FLAT WINGSPAN [M]	10,99	11,68	12,19	12,63	13,26
FLAT ASPECT RATIO	5,52	5,52	5,52	5,52	5,52
AREA PROJECTED [QM]	18,57	20,99	22,85	24,54	27,05
PROJECTED WINGSPAN [M]	8,7	9,25	9,65	10	10,49
PROJECTED ASPECT RATIO	4,07	4,07	4,07	4,07	4,07
WEIGHT [KG]	4,6	4,9	5,2	5,6	6,0
LEGAL LAUNCH WEIGHT [KG]	55-75	70-90	80-100	90-114	100-130
TOW	YES	YES	YES	YES	YES
JET FLAP TECHNOLOGY	YES	YES	YES	YES	YES
MOTOR CERTIFICATION	NO	NO	NO	NO	NO

**THE SERIES TAG IS PRINTED ON THE INSIDE OF THE STABILO.
 THE CERTIFICATION TAG CAN BE FOUND IN A POCKET ON THE MIDDLE PROFILE RIB. DATE AND PILOT OF THE FIRST FLIGHT MUST BE ENTERED. THE CERTIFICATION TAG MUST BE ATTACHED TO THE PARAGLIDER IN GERMANY. IF THERE IS NO TAG ATTACHED, THE SKYWALK SEAL MUST BE VISIBLE. THIS SEAL CONFIRMS THAT THIS GLIDER MODEL IS IDENTICAL IN CONSTRUCTION TO THE MODEL TESTED AT THE INSPECTION CENTER. IF THIS SEAL IS MISSING, IT MUST BE ASSUMED THAT THIS IS AN UNINSPECTED PROTOTYPE.**

4 LINE SYSTEM

The line system of the CHILI3 represents an ideal compromise of resistance to ageing and low drag. The material mix of covered main lines (Dyneema) as well as uncovered Technora and Dyneema lines guarantees the best strength values with minimal drag. The loop sleeves guarantee maximum line connection strength of the middle lines. We were able to reduce line drag by 20% compared to the CHILI2 by our material selection as well as by the implementation of the complex loop sleeves.

The CHILI3 has a pure-bred 3-line system, in combination with only 2 main lines per level and per side, meaning it is equipped with only 3 line levels. 2 A, 2 B, 2 C as well as 1 stabilo line per side. That means that it has only A, B, and C line connections as well.

The skywalk CHILI3 has 4 risers per side.

The A-Lines lead to the A riser

The B-lines as well as the stabilo lines lead to the B-riser.

The C-lines lead to the C-riser.

A schematic drawing of the risers can be found at the back of the handbook.



IMPORTANT SAFETY WARNING:

FLYING A PARAGLIDER REQUIRES MAXIMUM CAUTION AT ALL TIMES. BE AWARE THAT FLYING YOUR PARAGLIDER IS AT YOUR OWN RISK. AS A PILOT YOU MUST GUARANTEE THE AIRWORTHINESS OF YOUR PARAGLIDER BEFORE EVERY FLIGHT.

Don't use your skywalk CHILI3:

- > Outside the certified take-off weight
- > With an engine
- > In rainy, snowy and extremely turbulent weather conditions or high winds
- > In fog or clouds
- > With insufficient experience or training

Every pilot is responsible for his own safety and must ensure that his aircraft (paraglider) has been checked and serviced for airworthiness before flying.

You can only fly your skywalk CHILI3 with a valid flying license and in accordance with local rules and regulations. During production, your skywalk CHILI3 has passed several thorough quality control checks. More spot checks were performed before shipping.



5 ACCELERATION SYSTEM

The skywalk CHILI3 can be equipped with a foot-operated speed system. The speed system acts on the A-, and B-risers. All of the risers are the same length when the speed system is not in use. Thanks to the 3-line system, the CHILI3 has very efficient accelerator travel. The A- and B-risers shorten upon operation of the speed system. Just how much can be seen from the drawing at the back of the handbook.

Installing the accelerator equipment:

Most commercially available harnesses have pulleys attached for the speed system.

The speed system lines are fed up through the pulleys on the harness and connected with the brummel hook. With the correct adjustment of the speed system lines, the first level of the speed system can be easily accessed with legs bent during flight, and the second level of the entire trim is accessible with legs stretched out. Before launch, the hooks (maillon or brummel hook) must be attached from the foot speed system to the speed system on the risers. Make sure that the speed system lines runs freely. A schematic diagram of the risers can be found at the back of the handbook.



6 HARNESS

All certified harnesses belonging to the GH harness group (harnesses without rigid diagonal bracing) are approved for use with the skywalk CHILI3. Be aware that relative brake travel also changes with the height of the connections.

CAUTION:

FULLY CROSS-BRACED HARNESSES EFFECT THE HANDLING DRASTICALLY AND DO NOT LEAD TO INCREASED SAFETY!



7 FLYING PRAXIS AND MAINTENANCE

It is important to inspect all paragliding equipment thoroughly before every flight to check for possible defects. Also check the glider after long flights and after long periods of storage.

Check thoroughly:

- > All seams of the harness, risers and reserve bridle
- > That all connecting parts, maillons and carabiners are closed
- > The brake-line knots on both sides and follow the brake-line to the top
- > All the other lines from riser to canopy
- > All of the attachment points at the canopy
- > If the top or bottom of the wing has partial damage or is extensively damaged
- > The ribs and crossports from inside

CAUTION:

DO NOT LAUNCH IF YOU DETECT ANY DEFECTS, EVEN IF THEY ARE MINOR!

The CHILI3 is also equipped with the innovative JET FLAP System. Air is conducted from the bottom sail (pressure area) to the top sail (low-pressure area) and blown out. The connection is established through jet shaped flow channels located in the back area located in the trailing section of the wing. The additional air mass exiting the top sail serves to prevent flow separation, delaying stall, the minimal flying speed decreases and the pilot has more angle of attack reserve. This is of extra importance during the launch and landing phases. The JET FLAPS are located in the mid-wing area of the CHILI3, to benefit the perfect compromise of safety and handling. No special controls are needed to operate the JET FLAP System. Flying with a JET FLAP paraglider follows the same principles as flying with a normal wing.

LAYING OUT THE GLIDER:

If you are using your paraglider for the first time we recommend that you practice some inflations and try some simple flights at a training site. This way you are able to get accustomed to your skywalk CHILI3.

The best method is to lay out the canopy slightly bowed, with the middle of the canopy forming the highest point of the paraglider. Separate the lines carefully and align the risers. If the risers are not twisted, the brake lines will run freely through the grommet to the trailing edge of the wing. All lines must run freely without knots from the risers to the canopy. Since the lines are thin, please sort them carefully. Knots in the lines may not untangle in flight! The brake lines lay directly on the ground, so pay special attention that they don't get caught during launch. There should not be any lines underneath the canopy. If the lines wrap around the canopy, this can result in injury or death!

THE LAUNCH:

The skywalk CHILI3 is very easy to launch. Hold the two A-risers and the brake handles in your hands. For easier identification and control, the A-lines and covers of the A-risers are red. The brake lines are orange and the brake handles are black.

Hold your arms slightly sideways and backwards like an extension of the A-risers. Before run up check the glider position. Check wind direction and airspace once again! Pull rapidly and the canopy of the skywalk CHILI3 will begin to rise above your head.

The canopy will inflate fast and reliably. Keep the glider straight above your head and run forward. Slow down a little as soon as the upward pull decreases.

You can open any collapsed cells by pumping the affected side. Changes of directions that are necessary can be carried out now. Look and feel that the wing is properly inflated. Don't make your final decision to accelerate or to take-off until you are absolutely sure that the wing is properly and evenly inflated. Otherwise, stop the take-off procedure immediately! Reverse- and strong wind launches can result in an exaggerated pitching forward of the wing or early takeoff. In order to prevent this from occurring, run uphill after the canopy while raising it into the air. We recommend that you initially practice this demanding launch technique on a gentle slope. In high winds, you can hold the CHILI3 on the ground with the last riser (C-level).

BANKING:

The skywalk CHILI3 is agile and reacts immediately to steering impulses. Banking can be dosed extremely well with the brakes. With pure weight shift, you can fly very flat curves with minimal loss of altitude.

The combined steering techniques: Weight shift and braking on the inside of the curve are especially recommended for a quick change of direction. In the curve, you can control the speed, radius and bank attitude with additional braking on the outside of the curve. The CHILI3 does not show any major pitching behavior in thermals and therefore

must only be minimally corrected with the steering lines improving climb performance and therefore noticeably increasing overall performance.

In order to get the best climb performance, you should not break too strongly but just let it run instead. The wing will circle exactly, converting the slightest climb into altitude. It will also help you to find the optimal center of the thermal, thus gaining altitude. You can core narrowly in narrow thermals and the CHILI3 will still climb cleanly while banking.

CAUTION:

STALL MAY OCCUR IF THE BRAKE LINES ARE PULLED TOO QUICKLY OR TOO FAR!

A one-sided stall begins with high steering pressure and in the next moment abruptly falling steering pressure and slight backwards bend of the outer wing. In this phase, you must immediately release the brake on the inside of the curve.

EMERGENCY STEERING:

If a brake line should tear or release from the brake handle, the skywalk CHILI3 will still have limited steering with the help of the rear riser (C-riser) and you will be able to land.

ACTIVE FLYING:

Active flying means flying in harmony with your paraglider. Anticipate the behaviour of your skywalk CHILI3 in flight, especially in turbulent and thermal conditions and react accordingly. In calm air, the necessary corrections will be minimal, but turbulence demands permanent attention and the use of brakes and weight shift in the harness. Good pilots have instinctive reactions. It is important that you always have direct contact to the canopy by slight pressure on the brakes in order to feel the stored energy of the glider. This way you will promptly detect a loss of pressure in your canopy and subsequent collapse and will be able to react in time. The skywalk CHILI3 will only seldom collapse without pilot reaction, but you can still reduce the possibility of a collapse by flying actively.

ACCELERATED FLYING:

The high performance of the CHILI3 is not only apparent in trim flight, but also during accelerated glide. When you use the speed system, be careful not to step through too forcefully, because the system is very efficient and direct. Put equal pressure on the bar with your feet until the pulley touches the A-riser. If you step too quickly, the CHILI3 will dive down from the strong change in angle of attack. If you accelerate with feeling, the glider will quickly gain speed and the sink speed remains very moderate from beginning up to full speed. We remind you that you should only fly in wind conditions that allow you to fly normally. Even though the CHILI3 is extremely stable when accelerated, it can collapse more quickly in turbulent conditions and as a rule, the reactions are more impulsive and demand a quicker reaction time from the pilot. For this reason, you should only operate the speed system with adequate distance to the ground, obstacles and other aircraft. We strongly advise against shortening the brake lines beyond the factory setting!

LANDING:

The skywalk CHILI3 can be landed easily. Make your final approach against the wind and let the glider slow down at its own speed. Reduce the speed further by applying the brakes lightly and evenly. At about 1m above the ground you increase the angle of attack by slowing down more and eventually completely flare out the glider. When you have reached the minimal speed apply full brake. In strong head winds, slow down carefully. When you have reached the ground safely, stall the glider carefully. Avoid turning sharply before your final approach, danger of oscillation!

CAUTION:

IT IS POSSIBLE DURING YOUR FIRST FEW FLIGHTS THAT YOU COULD MISJUDGE THE LANDING DUE TO THE HIGH PERFORMANCE OF THE GLIDER. THE CHILI3 TAKES ADVANTAGE OF EVERY BIT OF CLIMB.

WINCHTOWING:

The skywalk CHILI3 is very suitable for winch towing. Make sure you climb from the ground at a flat angle. The pilot must have a valid towing license. The tow winch must be authorised. The winch operator must have a towing license, which includes paragliding. When towing always steer sensitively, do not brake too much because the glider already flies at an increased angle of attack.

MOTORISED FLIGHT:

The CHILI3 is not certified for motorized flight. We have developed special gliders for motorized flight. They can be found in our MOTORIZER program.

DESCENT TECHNIQUES

This handbook should not be used as a textbook for learning how to paraglide. According to the local rules and regulations, instruction and training must be carried out in licensed schools. The following information will help you to get the most out of your skywalk CHILI3.

SPIRAL DIVE:

You can initiate the spiral dive by carefully increasing the pull on one of the brakes and simultaneously shifting your weight to the inside of the turn. If the glider doesn't bank and the sink rate doesn't increase, then try again. Do not simply apply more and more brake without sensitivity. The skywalk CHILI3 enters the spiral dive with a high banking angle and makes a fast steep turn. The banking and sinking can be controlled by a carefully dosed pulling resp. loosening of the inner brake line. Smooth braking of the outer wingtip will prevent collapse and also speed can be controlled better in hard spirals. The spiral is the most effective tool in losing altitude. This is an advantage and a disadvantage at the same time, the pilot needs to be able to handle the resulting high rate of sink.

CAUTION:

THE HIGH SINK RATE CAUSES HIGH PHYSICAL STRAIN DUE TO THE INCREASING CENTRIFUGAL FORCES AND MAY CAUSE BLACKOUTS!

Tensioning the stomach muscles during the spiral dive can help. At the first signs of dizziness or feeling faint exit the spiral dive immediately. Because of the extreme loss of altitude experienced during a spiral dive always ensure you have enough height above ground. To avoid a strong surge when exiting the spiral dive you have to release the inside brake whilst applying the outer brake slightly. The CHILI3 has no tendency towards a stable spiral dive. The pilot must not sit neutrally in the harness, but must actively shift the weight to the inside of the turn. Should the glider reset under adverse

conditions, the pilot must actively exit the spiral by shifting weight to the outside of the curve and applying more brake to the outer side of the curve.

WARNING:

STEERING PRESSURE IS A LITTLE HIGHER THAN DURING NORMAL FLIGHT!

B-LINE STALL:

The B-Stall demands more strength with the 3-linesystem than with a 4-line system. The glider dives further back and shoots considerably farther forward at the wrong moment. We recommend that you avoid the B-stall as an aid to descending, since it will eventually lead to wear and tear of materials.

BIG EARS:



For big ears, grab the outer A risers with your flat hand on the spot marked with the skywalk A (thumb has to look downwards) and turn your hands slowly symmetricaly forwards. The wing remains steady and the manoeuver can be hold easily.

CAUTION

DUE TO THE TWO MAIN LINE CONCEPT (2 A MAIN LINES PER SIDE) AND THE RESULTING POSSIBILITY TO PULL VERY BIG EARS WITH ONLY ONE MAIN LINE, DO NOT GRAB THE (All) LINES.

Very big ears increase the angle of attack and the drag, whereby you are very close to the stall point. When making big ears, we recommend to use the speed system in order to increase sink and minimize the risk of parachutal stall.

EXAMPLES:

- > In strong winds or below a thundercloud it is possible that neither B- line stall or spiral dive will help. Big ears are the easy way out.
- > If the pilot is stuck in strong lift and needs to look for sink it is advisable to exit the lift band with the use of big ears.

CAUTION:

ALL DESCENT TECHNIQUES SHOULD BE TRAINED IN CALM AIR CONDITIONS AND WITH SUFFICIENT ALTITUDE BEFORE USING THEM IN EMERGENCY SITUATIONS AND IN TURBULENT AIR CONDITIONS.

CAREFULLY PACKING YOUR PARAGLIDER WILL INCREASE ITS LONGEVITY.

- > Packing your glider precisely guarantees a constant and high level of quality.
- > Shake the canopy out gently to remove leaves, grass, sand, etc
- > Sort the lines evenly and arrange them on the canopy.
- > Make sure that your glider is in dry condition before packing.
- > Lay the glider cell upon cell – from the middle of the glider outwards - from the second cell, so that the plastic reinforcements of the leading edge lay neatly on top of one another.
- > This gathering method naturally goes faster with two people, one at the leading edge and one at the end of the glider, but with some practice you will be able to perform this task easily.
- > Fold over the gathered cloth from the bottom up, pressing the air out as you go fold the complete cell over once towards the middle
- > Repeat the same packing method on the other glider half.
- > Now lay both sides on top of one another and make sure that the leading edge reinforcements lay neatly on top of one another.
- > Fold the cells from the bottom in the direction of the leading edge, the first fold should have approximately the length from hand to elbow.
- > The leading edge can be folded inward once from the upper end, but this is not totally necessary. However, any air remaining inside the glider should be pressed out
- > through the leading edge, and not through the material.

- > Now place the compression band around the glider across the leading edge
- > Place the entire glider into the inner packsack. This protects the glider from being damaged by the zipper or other objects.
- > Open the packsack and lay the glider inside. The soft material here provides for good carrying comfort for your lower back.
- > Now lay the harness with the seat board upwards onto the glider in the packsack and (in most cases), close with the zipper. The top of the packsack offers enough space for helmet, overall, instruments, etc.
- > Now lay the harness with the seat board upwards onto the glider in the packsack and (in most cases), close with the zipper. The top of the packsack offers enough space for helmet, overall, instruments, etc.

The rods in the leading edge replace the well-known mylar and bring considerable advantages, especially with regard to the launch performance of your CHILI3. They are resistant to bending and require no special handling. The same applies to the reinforcements above the C-connection points (C-wires).

Tip: Be careful that you do not pack your skywalk CHILI3 too tightly and treat the leading edge area with special care. Your wing will thank you with a longer product life.

EXTREME FLIGHT MANOEUVERS

The CHILI3 is an EN/LTF B wing and requires basic extreme flight pilot skills. Your skywalk CHILI3 has a very stable canopy, but the possibility of collapse cannot be eliminated in strong turbulence. You can minimize the one-sided turning of the collapsed wing by braking the open wing half. With severe collapses, you have to brake carefully in order to avoid a full stall. If the wing still does not open even with counter steering, you can accelerate the opening process by pumping the brake on the tucked side.

ASYMMETRIC COLLAPSE OF THE CANOPY

You can minimize the one-sided turning of the collapsed wing by braking the open wing half. With severe collapses, you have to brake carefully in order to avoid a full stall. If

the wing still does not open even with counter steering, you can accelerate the opening process by pumping the brake on the tucked side.

SYMMETRIC COLLAPSE (FRONT COLLAPSE)

A glider will go into front collapse if the A-risers are pulled too suddenly or from very strong downwinds. The leading edge will impulsively collapse across the entire span. Dosed braking will reduce penduluming and accelerate opening. The skywalk CHIL13 will usually reopen by itself. If opening is delayed, the pilot can facilitate opening by using the brakes on both sides.

CAUTION:

DO NOT OVERBRAKE

CRAVAT/LINE OVER:

Maintain the direction as much as possible in an asymmetric collapse by immediate dosed counter braking and raise the ram pressure by pumping on the closed side. Steer the open side with care, in order to avoid a stall. Without reaction from the pilot, a cravat will result in a spiral dive.

There are different possibilities of getting out of the situation:

- > Pumping the folded side
- > Pull the stabilo (tip) lines

If neither works, you can exit the cravat by performing a full stall. This maneuver should only be attempted by experienced pilots with extreme flight experience and with adequate altitude.

Tip: Sometimes, immediate big ears can stop the rotation and the pilot therefore has more time to react.

In case none of these manoeuvres have any success you can try to unfold the paraglider by performing a full stall. Only experienced pilots, with a lot of flight experience should attempt this manoeuver. Make sure you have enough altitude to recover the full stall in time.

CAUTION:

IF THESE MANOEUVERS ARE NOT SUCCESSFUL, OR IF THE PILOT IS OVERWHELMED, THE PILOT SHOULD THROW THE RESCUE!

THE PARACHUTAL STALL:

The CHILI3 at no time showed a tendency to stall during the entire development phase. Despite this, it is possible to intentionally fly a parachutal stall. Gliders with porous cloth are especially susceptible to stall (UV-radiation) or which have been towed frequently and subjected to high loads (stretched A-lines). A parachutal stall can also occur if a paraglider is flown in the rain (soaked condition), or if the pilot exits B-stall too slowly. The paraglider has no forward travel and increased sink rate at the same time. The pilot can end the stable parachutal stall through use of the speed system or gentle pushing of the A-riser to the level of the line locks. The skywalk CHILI3 normally exits the parachutal stall on its own.

CAUTION:

AS SOON AS YOU APPLY THE BRAKES DURING A PARACHUTAL STALL THE PARAGLIDER WILL IMMEDIATELY ENTER A FULL STALL. IF STILL IN A PARACHUTAL STALL CLOSE TO THE GROUND DO NOT ATTEMPT TO RECOVER BUT STRAIGHTEN UP YOUR POSITION IN THE HARNESS AND PREPARE FOR A PARACHUTE LANDING ROLL.

FULLSTALL:

In order to Full Stall your paraglider grasp both brake handles and pull strongly and symmetrically until the airflow breaks away from the canopy. The canopy will drop back. Despite this violent reaction keep the brakes fully depressed until the canopy stabilises above your head. In a Full Stall the skywalk CHILI3 flies backwards and always forms a forward facing semi-circle. In order to exit a full stall the pilot will have to release the brakes slowly and symmetrically. (Recovery time ≥ 1 sec). The glider opens and surges forward to pick up speed. Brake gently to dampen the forward surge of the skywalk CHILI3 and to counteract a possible front tuck.

CAUTION:

IN CASE THE FULL STALL IS RELEASED TOO EARLY, TOO FAST OR WITH THE WRONG TECHNIQUE THE CANOPY MAY SHOOT FORWARD POWERFULLY!

NEGATIVE SPINS:

A paraglider spins backwards if the airflow disconnects over one half of the wing caused by the inside wing turning in the opposite direction of flight.

There are two reasons for the negative Spin:

- >One brake is pulled too far and too hard (e.g. when entering a spiral dive)
- >One brake is pulled too strongly when flying slow (e.g. in thermal flying).

The skywalk CHIL3 will, as general rule, re-enter normal flight immediately after the brake is released without any major loss of altitude. Simply release the excessively induced brake until the airflow reconnects to the inside wing. After a long lasting spin it is possible that when releasing the brake the canopy might shoot forward and collapse. Crossbraced harnesses that are too narrow increase the tendency to spin with most paragliders.

WINGOVER:

Alternating curves are flown and glider banking increases. Wingovers with increased bank will release the wing load on the outside of the curve. Reduce banking, since an eventual collapse could occur very suddenly.

CAUTION:

FULL STALL, NEGATIVE SPIN AND WINGOVERS (ABOVE 90°) ARE ILLEGAL ACROBATIC FLIGHT MANOEUVRES AND ARE NOT PERMITTED IN NORMAL AIR TRAFFIC. INCORRECT- OR OVER-STEERING IN THESE SITUATIONS MAY HAVE FATAL CONSEQUENCES INDEPENDENT OF THE TYPE OF PARAGLIDER FLOWN!

10 MATERIALS

The skywalk CHILI3 is manufactured from the highest-grade materials. skywalk has chosen the best possible combination of materials with consideration to durability, performance and longevity. We know that durability is a deciding factor in customer satisfaction.

Sail and Profile:

Top sail:	Porcher Skytex 9017E25, Dominico 20 DMF 34gr
Bottom Sail:	Dominico 20 DMF 34gr
Ribs and Straps:	Porcher Skytex 9017 E29

Lines:

Top-lines:	Liros LTC80, LTC45, DC60
Middle-lines:	Liros PPSL120, LTC80, LTC65, LTC45, DSL70
Main-lines:	Liros PPSL275, PPSL160, PPSL120
Top-brakelines:	Liros DC60
Middle-brakelines:	Liros DSL70
Main-brakelines:	Liros DFLP200/32

Risers

The risers are manufactured from 12,5 mm polyester webbing with Kevlar inserts made by Cousin Frères. Stretch values, strength and stability of the webbing are at the absolute top of webbing products.

11 MAINTENANCE

With proper maintenance, your skywalk CHILL3 will remain in airworthy condition for several years. A well cared for paraglider lasts a lot longer than one which is packed in a bag without care after flying. Always remember: Your life depends upon the condition of your paraglider! Please read the Tips and Tricks for Cloth Handling.

Storage:

Store your paraglider in a dry location, protected from light and away from chemicals! Dampness is a natural enemy for any paraglider. Therefore always make sure your paragliding equipment is dry before packing it away. Dry if necessary in a heated room.

CLEANING:

Rubbing and cleaning leads to faster deterioration of your paraglider. The PU-coated cloth of the skywalk CHILL3 is maximally soil-resistant. If you still think that your paraglider needs to be cleaned, then use a soft and wet towel. Don't use any soap or detergents. Avoid solvents at all times.

Repair:

All repairs must be carried out by the manufacturer or by an authorised skywalk-Service-Centre. Amateur repairs can cause more harm than good.

12 DISPOSAL

skywalk places high value on the environmental compatibility and quality control of our materials. If your glider should reach the point where it is no longer airworthy, please remove the metal parts. All other parts such as lines, cloth and risers can be brought to a waste disposal center. The metal parts can be brought to metal recycling. If you wish, you can send your glider on to us, and we will dispose of it in a responsible manner.

WEAR:

The skywalk CHILI3 mainly consists of Nylon fabric that loses strength and shows an increase in porosity under the influence of UV-radiation. Unpack the paraglider shortly before launch and pack away immediately after landing to avoid any unnecessary UV exposure.

LINE-REPAIRS:

The main suspension lines of the skywalk CHILI3 consist of a Dyneema core with polyester cover, or of uncovered Technora lines. Avoid overloading the lines, since pronounced overstretching is irreversible. Repeated kinking of the lines at the same spot reduces strength. Any visible damage to a line, even if it is only to the line cover, requires a new line replacement. A new line must be ordered from the manufacturer or from an authorized skywalk- maintenance and repair facility. Your dealer or flight school can help you to replace the defective line. Before you replace the line, check the correct length by comparing the line with the same line from the other wing half. After replacing the line, a line control must follow. The best way to do this is to spread the wing on the ground.

ALL LINES MUST BE TESTED AFTER A MAXIMUM OF 200 FLIGHT HOURS OR 2 YEARS (whichever occurs first). WITH MORE FREQUENT USE, THE LINES MUST BE TESTED AFTER 100 HOURS.

Tips and Tricks for Cloth Handling:

In order to care for and ensure the continued performance of your glider and this special high performance cloth, it is imperative that you adhere to the following guidelines

1. Avoid any unnecessary exposure to sun or weathering. During launch, do not lay the glider on the ground for long periods of time, and always pack it up right after landing.
2. Any rubbing or abrasion will lead to cloth damage, so be sure not to drag the cloth on the ground.
3. Lay the glider cell upon cell, but please avoid tightly squeezing or tightly folding the glider together.
4. Always store the risers in the protective casing provided for this use.
5. Never bring the cloth into contact with saltwater. If the glider does happen to come into contact with saltwater, please rinse it with ample amounts of fresh water and then carefully and thoroughly dry it.

GENERAL INFORMATION:

When unfolding the paraglider insure that neither the canopy nor the lines become too dirty as dirt particles in the fibres can damage the material and lines. If the lines get tangled on the ground they may be over-stretched or break during take-off.

- > Do not step on the lines and/or canopy.
- > Make sure that no sand, stones or snow get inside the canopy as the extra weight collected in the trailing edge may slow down or even stall the glider.
- > Sharp edges damage the canopy.
- > Uncontrolled inflation attempts in strong winds may result in the glider impacting into the ground at high speed. This can cause rips, damage on lines and/or fabric.
- > Make sure not to land your canopy leading edge first as this may cause permanent Damage to this area of your paraglider.
- > After landings in trees or on water you should check the length of the lines.
- > After contact with salt water thoroughly rinse the equipment with fresh water!

13 2-YEAR-CHECK

skywalk specifies a maintenance interval after 24 months or 200 flying hours (whichever occurs first).

According to regulations, the 2-Year Check must be carried out by the manufacturer, or an authorised check center. The check must be confirmed with a stamp from skywalk or the skywalk authorised check center. Missing this deadline, or if the check is carried out by an unauthorised center will lead to immediate loss of your skywalk CHIL3 homologation and all warranty and liability claims. We fully recommend that you do not carry out the check yourself. Without proper instruments and specific knowledge, the check will be insufficient. The airworthiness of your glider can therefore not be guaranteed.

CHANGES TO THE PARAGLIDER:

Your skywalk CHIL3 is manufactured within the regulated parameters of tolerance. These parameters are very narrow and must not be altered under any circumstances. This applies as well to the brake line length. Only this way can the optimum balance between performance, handling and safety be assured!

CAUTION:

UNAUTHORISED CHANGES CAUSE AN IMMEDIATE EXPIRATION OF THE OPERATING LICENSE! ANY LIABILITY CLAIM TOWARDS THE MANUFACTURER AND ITS DEALERS IS EXCLUDED!

14 CERTIFICATION

The CHILI3 has LTF/EN B certification. The many certification tests are the last hurdle in the development of a skywalk paraglider. The certification test flights only take place when the test team is completely happy with the glider development. We remark that the certification results will differ during flight in thermals or turbulent air. The certification informs solely regarding the paraglider performance during extreme-flight-maneuvers performed in stable air conditions. These extreme-flight-maneuvers during the certification process should thus not be overvalued.

15 NATURE AND ECOLOGICAL COMPATIBILITY

We have taken the first step towards ecological awareness with our nature-friendly sport. Especially with our mountain climbers who prefer to climb to the launch site. Nevertheless, we plan on continuing in the same vein. This means specifically: clean up your trash, stay on marked trails and don't cause unnecessary noise. Please help to maintain the balance of nature and to respect animals in their territory.

16 CLOSING WORDS

The skywalk CHILI3 represents the absolute pinnacle of paragliding development standards. All that is possible with regard to state-of-the-art technology, performance and innovation, have been implemented in the CHILI3. This glider will provide you with plenty of fun over many years, providing that you treat and maintain it in a responsible way. Respect for the requirements and potential hazards of our sport is essential for safe and successful flying. Even the safest pilots may experience a crash due to pilot error or meteorological miscalculations. Remember that aviation sports are potentially hazardous and that you are responsible for your own safety. In the interest of our sport we advise you to fly cautiously and in accordance with aviation law and the local rules and regulations.

PILOTS FLY AT THEIR OWN RISK!

SKYWALK

GmbH & Co. KG

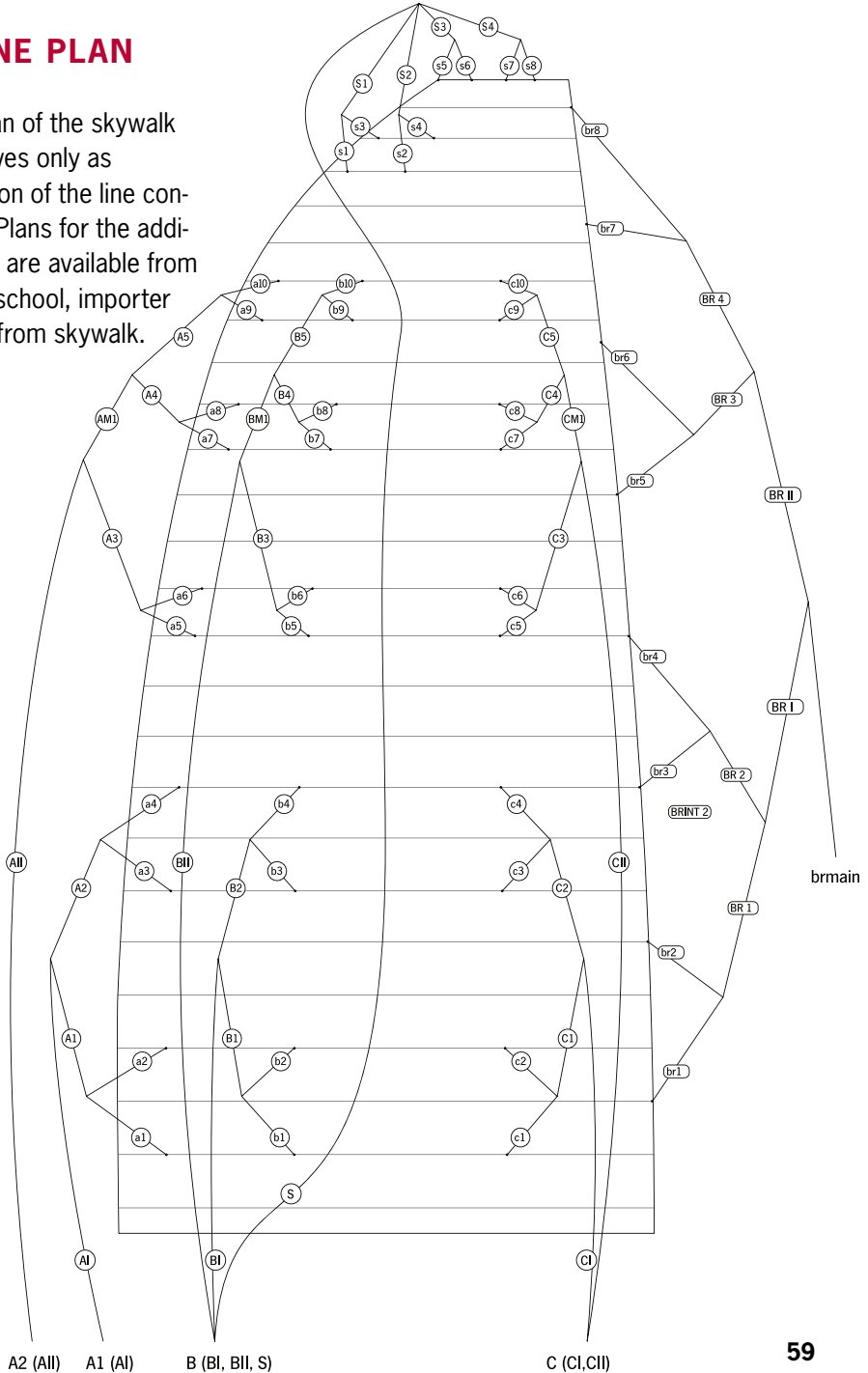
WINDECKSTR. 4
83250 MARQUARTSTEIN
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641 - 69 48 40
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info
info@skywalk.info

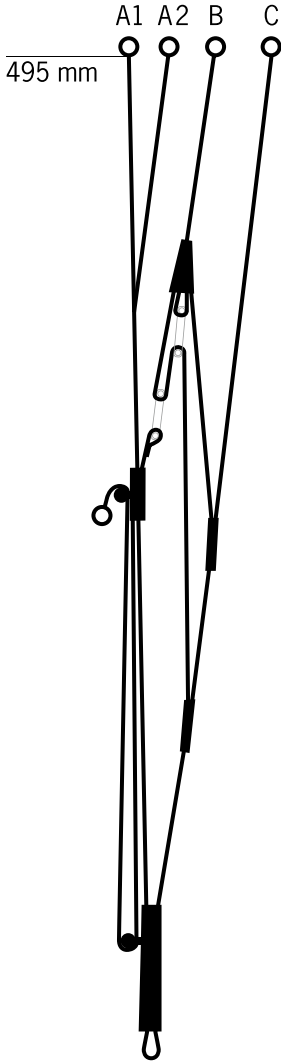
17 LINE PLAN

The line plan of the skywalk CHILI3 serves only as an illustration of the line configuration. Plans for the additional sizes are available from your flight school, importer or directly from skywalk.

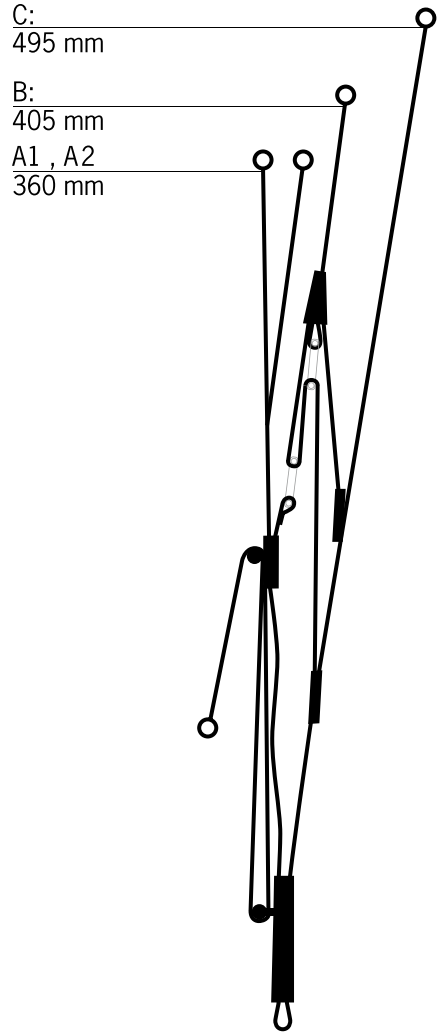


18 RISERS

CHILI 3, Size XS, XXS

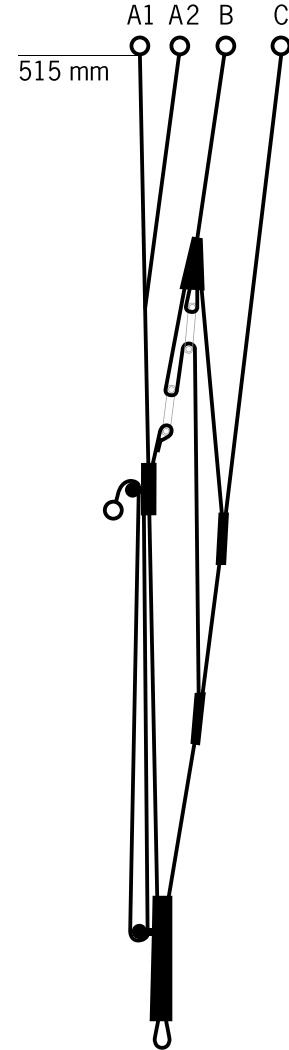


Trimspeed

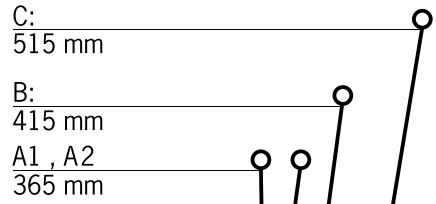


Accelerated

CHILI 3, Size S, M, L



Trimspeed



Accelerated



SYLVANUS

CHILI 

JET FLAP high end freerider LTF09: B, EN B

MANUEL DE VOL

NUMERO DE SERIE

SOMMAIRE:

1	Introduction	Page 35
2	Description	Page 36
3	Données techniques	Page 37
4	Suspentage	Page 38
5	Accélérateur	Page 40
6	Sellette	Page 41
7	Précautions et entretien	Page 42
8	Techniques de descente	Page 46
9	Manoeuvres de vol extrêmes	Page 50
10	Matériaux	Page 53
11	Entretien	Page 54
12	Recyclage	Page 54
13	Contrôle bi-annuel	Page 56
14	Certification	Page 57
15	Nature et compatibilité écologique	Page 57
16	Conclusion	Page 58
17	Plan de suspentage	Page 59
18	Elévateurs	Page 60

1 INTRODUCTION

Félicitations pour l'achat de votre nouvelle CHILI3 de Skywalk ! Nous pouvons vous assurer que vous ne regretterez pas ce choix et serez récompensé par de nombreuses heures de pure passion et joie de vol. Avant de vous familiariser avec votre nouvelle voile, nous vous recommandons de lire attentivement ce manuel de vol. Ces instructions vous aideront à garder votre CHILI3 dans de bonnes conditions, et à l'utiliser en sécurité pour longtemps. Si vous avez des questions, des remarques ou des suggestions, n'hésitez pas à contacter votre revendeur skywalk.

L'EQUIPE SKYWALK



2 DESCRIPTION

La CHILI3 est la digne petite sœur de la CAYENNE4, l'une des meilleures ailes LTF/EN:C de la saison 2012.

Pour concevoir la CHILI3, nous avons travaillé à partir du rapport performances/sécurité que nous avons développé et obtenu sur la CAYENNE4.

Votre CHILI3 est une aile de nouvelle génération, pour laquelle les dernières innovations technologiques ont été utilisées. Ce n'est pas seulement une pure 3 lignes classique: elle a également 2 suspentes par élévateur dans le sens de l'envergure.

Ce nouveau système de suspentage permet de diminuer la traînée de 20% par rapport à la CHILI2.

Naturellement, nous n'aurions pas obtenu un tel résultat sans les JET FLAPS, présents sur tous nos modèles de voile. L'utilisation des JET FLAPS est toujours aussi importante pour garantir un niveau élevé de sécurité au pilote.

La CHILI3 s'adresse aussi bien aux pilotes qui ont déjà l'expérience d'ailes certifiées dans la catégorie inférieure et qui souhaitent passer au niveau supérieur, qu'aux pilotes de cross ambitieux. Chacun appréciera en particulier son pilotage direct, sa légèreté aux commandes, et ses excellentes performances.

La CHILI3 est prédestinée pour établir de nouveaux records !

Grâce à son parfait compromis entre sécurité et performances, la CHILI3 ravira aussi les pilotes qui veulent entrer dans le monde de la compétition, et ceux qui veulent prendre du recul par rapport aux ailes de haute performance.

La CHILI3 n'est en aucun cas destinée à l'initiation ni aux pilotes débutants.

3 TECHNICAL DATA

TAILLES	XXS	XS	S	M	L
CELLULES	51	51	51	51	51
SURFACE REELLE [M2]	21,85	24,71	26,89	28,87	31,83
ENVERGURE REELLE [M]	10,99	11,68	12,19	12,63	13,26
ALLONGEMENT A PLAT	5,52	5,52	5,52	5,52	5,52
SURFACE PROJETEE (M2)	18,57	20,99	22,85	24,54	27,05
ENVERGURE PROJETE [M]	8,7	9,25	9,65	10	10,49
ALLONGEMENT PROJETE	4,07	4,07	4,07	4,07	4,07
POIDS (KG.)	4,8	5,2	5,5	5,8	6,1
POIDS TOTAL VOLANT (KG.)	55-75	70-90	80-100	90-114	100-130
TREUILLAGE	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
JET FLAP TECHNOLOGY	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
CERTIFICATION MOTORISEE	NON	NON	NON	NON	NON

4 SUSPENTAGE

Le suspentage de la CHILI3 représente un compromis idéal entre une bonne résistance au vieillissement et une faible traînée.

L'utilisation combinée de suspentes gainées (Dyneema) sur les lignes principales et de suspentes non-gainées (Technora et Dyneema) garantie le meilleur compromis entre robustesse et diminution de la traînée.

Le gainage des boucles de connexion des suspentes centrales garantit une couverture optimisée. Nous avons réussi à réduire la traînée de 20% par rapport à la CHILI2 grâce à une sélection de matériel adapté, ainsi que par la mise en œuvre des manchons de boucles spécifiques.

La CHILI3 est conçue avec un suspentage 3 lignes, en combinaison avec le système de 2 suspentes par élévateur dans le sens de l'envergure. Cela signifie que l'aile est dotée de seulement 3 niveaux hiérarchiques: 2 suspentes A, 2 suspentes B, 2 suspentes C, ainsi qu'une suspente de stabilisateur de chaque côté de l'aile.

La CHILI3 a 4 élévateurs par côté:

- > Les suspentes intérieures „A“ rejoignent le premier élévateur „A“.
- > Les suspentes extérieures „A“ rejoignent le deuxième élévateur „A“.
- > Les suspentes „B“ et les suspentes de stabilisateur rejoignent les élévateurs „B“.
- > Les suspentes „C“ rejoignent les élévateurs „C“.

Le schéma descriptif des élévateurs se trouve à la fin de ce manuel.



IMPORTANTE NOTE DE SECURITE:

VOLER EN PARAPENTE REQUIERT UNE PRUDENCE MAXIMALE PERMANENTE. SOYEZ CONSCIENT QUE VOUS VOLEZ A VOS PROPRES RISQUES ET PERILS. EN TANT QUE PILOTE RESPONSABLE, VOUS DEVEZ VOUS ASSURER QUE VOTRE PARAPENTE EST EN BONNES CONDITIONS DE VOL AVANT CHAQUE DECOLLAGES.

Ne pas utiliser votre Skywalk CHILI3:

- > Si vous êtes en dehors de la fourchette de poids recommandée par le fabricant.
- > Avec un moteur.
- > S'il pleut, s'il neige, dans des conditions turbulentes extrêmes, ou par vents violents.
- > Dans le brouillard ou dans les nuages.
- > Sans assez d'expérience ou d'entraînement.

Chaque pilote est responsable de sa propre sécurité et doit s'assurer que son aéronef (parapente) a été vérifié et validé par un professionnel avant de voler. Vous ne pouvez voler avec votre CHILI3 que si vous possédez une licence de pilote en cours de validité, et que vous êtes en conformité avec les réglementations locales. Au cours de sa fabrication et avant d'être expédiée, votre CHILI3 a subi plusieurs contrôles de qualité, ainsi que des contrôles inopinés.



5 ACCELERATEUR

La CHILI3 peut être équipée d'un accélérateur à pieds qui agit sur les élévateurs „A“ et „B“. Lorsque l'accélérateur n'est pas utilisé, tous les élévateurs sont de même longueur. Grâce au système 3-Lignes, la CHILI3 est dotée d'un accélérateur très efficace. Lorsque l'accélérateur est sollicité, la longueur des élévateurs „A“ et „B“ raccourcie. Un schéma descriptif se trouve à la fin de ce manuel.

Installer l'accélérateur:



La majorité des sellettes commercialisées sont équipées de poulies pour le fonctionnement de l'accélérateur. Les cordelettes d'accélérateur passent dans ces poulies pour être connectées avec des crochets Brummel aux crochets d'élévateurs correspondants. Avec la bonne longueur de drisse entre le crochet et les barreaux d'accélérateur, le premier barreau est facilement attrapable en vol avec le talon, en pliant la jambe. Le deuxième barreau peut alors être attrapé facilement de la même façon, et poussé jusqu'à extension complète des jambes pour atteindre la vitesse maximale. Avant le décollage, vérifiez que les crochets fendus Brummel sont reliés, et que le système d'accélérateur fonctionne bien de la barre d'accélérateur aux poulies d'accélérateur des élévateurs. Soyez certains que les drisse d'accélérateur circulent librement. Un schéma descriptif des élévateurs se trouve à la fin de ce manuel.

6 SELLETTE

Toutes les sellettes certifiées appartenant au groupe GH (sellettes sans croisillons rigides) sont utilisables avec la CHILI3 de Skywalk. Soyez conscients que la course relative des freins change selon la hauteur des points d'attache de la voile sur la sellette.

ATTENTION:

LES SELLETES A CROISILLONS MODIFIENT COMPLETEMENT LE COMPORTEMENT DE L'AILE ET N'APPORTENT AUCUNE SECURITE SUPPLEMENTAIRE !



7 PRECAUTIONS ET ENTRETIEN

Il est important d'inspecter complètement tout son matériel de parapente avant chaque vol pour détecter les éventuels problèmes. De-même, il est nécessaire d'inspecter la voile après les longs vols ou les longues périodes de stockage.

Vérifiez complètement:

- > Les coutures de la sellette, des élévateurs et des sangles du parachute de secours.
- > Que toute connexion soit fermée et sécurisée (maillons et mousquetons).
- > Que les noeuds de poignée de frein soient bien faits, solides et rejoignent la voile.
- > Que toutes les suspentes sont connectées des élévateurs à la voile.
- > Les points d'attaches de la voile à la sellette.
- > Si l'intrados ou l'extrados de la voile sont endommagés.
- > Les renforts de caisson et les évants d'inter caissons.

ATTENTION:

NE JAMAIS DECOLLER SI VOUS DETECTEZ UNE DETERIORATION, MEME MINEURE, DE VOTRE EQUIPEMENT !

La CHILI3 est aussi équipée de l'innovant système de JET FLAP. L'air est dirigé de l'intrados de l'aile (zone de pression) vers l'extrados (zone de dépression), d'où il est expulsé. La connexion d'air est établie par l'intermédiaire des conduits JET FLAP situés à l'arrière de l'aile, près du bord de fuite. La masse d'air additionnelle sortant du haut de l'aile minimise la séparation du courant d'air et retarde ainsi le point de décrochage, repousse les limites de la basse vitesse, pour accorder plus de temps de vol en réserve au pilote, tout en conservant un profil d'aile solide. Cela a une importance considérable pendant les phases de décollage et d'atterrissage. Les JET FLAPS sont situés sur la moitié arrière de l'aile sur la CHILI3, pour apporter le compromis parfait entre sécurité et pilotage. L'usage des JET FLAPS ne dépend d'aucune manœuvre particulière. Voler avec un parapente doté de ce système requiert exactement les mêmes principes que voler avec un parapente classique.

PREPARER L'AILE AU SOL:

Lorsque vous utiliserez votre voile pour la première fois et avant votre premier vol, nous vous

conseillons de faire des gonflages et des petits vols d'essais sur pente école, de manière à bien vous adapter à votre CHILI3. La meilleure méthode est de mettre la voile en arc, en positionnant le milieu de l'aile au plus haut point de la courbe. Démêlez les suspentes consciencieusement et alignez les élévateurs sans les vriller, de manière à ce que les suspentes circulent librement dans des anneaux au bord de fuite de la voile. Toutes les suspentes doivent circuler librement des élévateurs au bord de fuite de l'aile, sans noeuds. Faites particulièrement attention au démêlage des suspentes qui sont fines. Des noeuds dans les suspentes ne pourraient plus être dénoués une fois en vol! Les suspentes de frein doivent être étalées directement au sol, prêtez donc une attention particulière à leur démêlage afin d'éviter qu'elles s'accrochent à quoi que ce soit pendant le gonflage de l'aile. Aucune suspente ne doit se trouver sous le parapente au sol. Si des suspentes passent autour de la voile, cela peut entraîner des blessures ou la mort!

LE DECOLLAGE:

La CHILI3 de Skywalk est très facile à décoller. Prenez les deux élévateurs „A“ et les poignées de frein en mains. Pour une identification et un contrôle plus simple, les suspentes „A“ et les protections d'élévateurs „A“ sont de couleur rouge. Les suspentes de frein sont oranges et les poignées de frein sont noires.

Levez vos bras de chaque côté de vous, perpendiculairement à vos pieds, et un peu vers l'arrière, comme une extension des élévateurs „A“. Avant de décoller, vérifiez la position de l'aile, la direction du vent, et observez l'espace aérien de la zone de décollage. Tirez rapidement sur les élévateurs „A“ et la CHILI3 commencera à monter au-dessus de vous rapidement mais sûrement. Gardez la voile gonflée au-dessus de votre tête et commencez à avancer face au vent. Ralentissez un peu dès que vous sentez la portance diminuer.

Vous pouvez rouvrir un bout d'aile fermé en pompant avec la commande de frein du côté dégonflé. Les petits ajustements et changements de direction nécessaires doivent être faits pendant la course d'envol. Regardez vers le haut afin de vérifier que la voile est entièrement gonflée et pressurisée. Ne prenez pas la décision de courir et décoller si vous n'êtes pas absolument certain que l'aile est parfaitement et entièrement gonflée. Si besoin, stoppez votre course et la phase de décollage immédiatement! Les changements de direction et d'intensité du vent au moment du décollage peuvent entraîner une exagération des mouvements de tangages de l'aile ou un décollage prématuré. Pour éviter ce phénomène, avancez vers votre voile pendant qu'elle se gonfle en décollage face voile, ou laissez-vous reculez légèrement vers elle en décollage dos voile. Nous vous recommandons de vous familiariser initialement avec cette technique sur une pente douce. Par vent fort, vous pouvez retenir votre CHILI3 au sol en tirant sur les derniers élévateurs de rangée (les „C“).

VIRAGE A LA SELLETTE:

La CHILI3 est agile et réagit immédiatement aux commandes. Les virages enclenchés avec les commandes de frein se font avec un accompagnement du pilote à la sellette, en se penchant plus ou moins du côté du virage. En dosant votre accompagnement à la sellette efficacement, vous pourrez créer des virages plats avec un minimum de perte d'altitude. La combinaison du transfert de poids et de l'action à la commande de frein du même côté pour engager un virage est vivement recommandée pour un changement rapide de direction. Une fois la manœuvre engagée, vous pourrez contrôler la vitesse, le rayon et l'angle de virage en tirant plus ou moins sur la commande de frein extérieure au virage. La CHILI3 ne montre aucune tendance particulière au tangage fort en thermique, et ne demande donc qu'une gestion bien dosée et synchronisée du tangage éventuel avec les commandes de frein. Ainsi, un pilotage adapté permet d'optimiser le taux de montée et augmente les performances générales de l'aile.

Pour maximiser le gain d'altitude en thermique, il n'est pas recommandé de freiner trop fort l'aile mais plutôt de la laisser voler. En enroulant les thermiques avec des cercles réguliers et mesurés, l'aile transformera la moindre montée en gain d'altitude. Elle vous permettra de centrer les thermiques et de les exploiter au mieux. Avec un accompagnement adapté du pilote dans le virage à la sellette, la CHILI3 est également très efficace dans les petits thermiques.

ATTENTION:

LE DECROCHAGE DE L'AILE PEUT SE PRODUIRE SI LES SUSPENTES DE FREIN SONT TIREES TROP FORT, TROP RAPIDEMENT OU TROP BASSES!

Un décrochage asymétrique commence avec un fort freinage, immédiatement suivi d'une perte de tension de la ligne de frein et d'une déformation du bout d'aile vers l'arrière. Dans ce cas, vous devez immédiatement remonter le frein du côté intérieur du virage.

QUE FAIRE EN CAS DE PERTE DES COMMANDES DE FREIN:

Dans le cas où une suspente de frein s'arracherait ou se dénourerait de sa poignée, la CHILI3 serait handicapée mais toujours dirigeable par l'utilisation des élévateurs arrières (élévateurs C), et avec possibilité d'atterrir en sécurité.

VOLER ACTIVEMENT:

Voler activement signifie voler en harmonie avec votre CHILI3. Anticipez son comportement en vol, spécialement en conditions turbulentes et thermiques, tout en restant coordonné avec elle.

En air calme, les corrections nécessaires seront minimales. Inversement, en air agité l'aile demandera au pilote une attention permanente et des corrections à apporter avec les commandes de frein et par l'action du pilote à la sellette. Les bons pilotes ont des réactions instinctives. Il est important de toujours avoir un contact direct avec l'aile, en ayant un peu de pression dans les commandes de frein et en sentant l'énergie transmise par la voile. Ainsi, vous pourrez rapidement détecter les pertes de pression de l'aile et anticiper la moindre fermeture en réagissant à temps. La CHILI3 ne fermera que rarement d'elle-même, et voler activement vous permettra de réduire encore d'avantage ce risque de fermeture.

VOLER ACCELERER:

La haute performance de la CHILI3 n'est pas seulement évidente en vol neutre, mais également en vol accéléré. Lorsque vous utilisez l'accélérateur, veillez à ne pas le pousser trop fort et trop rapidement car le système est efficace et direct. Mettez une pression égale avec vos deux pieds sur tout le barreau d'accélérateur, jusqu'à ce que les poulies placées sur les élévateurs „A“ se rejoignent et se touchent. Si vous accélérez trop rapidement, la CHILI3 plongera avec une grosse incidence. Si vous accélérez progressivement tout en sentant bien les changements occasionnés, la voile prendra rapidement de la vitesse, avec une dégradation très modérée de son taux de chute jusqu'en fin de course. Nous vous rappelons que vous ne devez voler dans des conditions de vent acceptables pour la pratique du parapente. Même si la CHILI3 reste extrêmement solide accélérée, une fermeture peut arriver plus rapidement en conditions turbulentes, et en règle générale, les réactions du pilote seront plus impulsives et devront être plus rapides. Pour ces raisons, vous ne devez utiliser l'accélérateur qu'à une distance suffisamment haute au-dessus du sol pour pouvoir gérer une éventuelle fermeture, loin des obstacles et des autres aéronefs.

Nous vous déconseillons fortement de raccourcir les suspentes de frein au-delà du réglage de base fait à l'usine.

ATERISSAGE:

La CHILI3 peut atterrir facilement. Faites votre approche face au vent et laissez l'aile voler à sa propre vitesse. Réduisez si besoin sa vitesse, en tirant sur les freins graduellement et symétriquement. À environ 1 mètre du sol, augmentez l'angle d'attaque par un freinage plus marqué, jusqu'à l'arrêt de l'aile. Lorsque vous avez atteint la vitesse minimale de l'aile, tirez franchement sur les freins pour vous poser. Par vent fort, dosez le freinage avec douceur. Une fois posé au sol en toute sécurité, décrochez votre voile avec précaution. Évitez les virages brusques et serrés avant et pendant l'approche finale !

ATTENTION:

IL EST POSSIBLE LORS DE VOS PREMIERS VOLS, QUE VOUS SOUS-ESTIMIEZ LE PLANE DE LA CHILI 3 A L'ATTERISSAGE A CAUSE DE SES EXCELLENTE PERFORMANCES. LA CHILI3 TIRERA AVANTAGE DE TOUTE ASCENDANCE, QUELLE QU'ELLE SOIT.

TREUILLAGE:

La CHILI3 est très adaptée au treuillage. Assurez-vous que l'angle d'attaque soit aussi plat que possible pendant l'ascension au treuil. Le pilote doit posséder une licence de treuillage valide. Le treuil doit être certifié. Le treuilleur doit avoir une licence de treuillage incluant le parapente. Lors du treuillage, ne pas freiner la voile si ce n'est pour apporter de petites corrections de trajectoire car l'aile vole déjà avec un angle d'attaque plus prononcé que la normale.

VOL MOTORISE:

La CHILI3 n'est pas certifiée pour les vols motorisés. Nous avons développé des parapentes spécifiques correspondants à ce type d'activité. Les caractéristiques de ces ailes peuvent être consultés dans notre rubrique « ailes de paramoteur ».



TECHNIQUES DE DESCENTE

Ce manuel ne doit pas être utilisé comme un livre d'apprentissage du vol en parapente. Pour être en conformité avec les réglementations locales et les lois, l'apprentissage et l'entraînement doivent être réalisés dans des écoles de parapente certifiées. Les informations qui suivent ont pour objectif de vous aider à tirer le meilleur de votre CHILI3.

DESCENTE EN SPIRALE:

Vous pouvez engager une spirale en augmentant la force de traction sur une des suspentes de frein, et en transférant une partie du poids de votre corps vers l'intérieur du virage. Si la voile ne s'incline pas et que la perte d'altitude n'est pas flagrante, essayez à nouveau. Ne tirez pas simplement sur le frein sans chercher à ressentir les réactions de l'aile. La CHILI3 entre en spirale avec un angle prononcé et plonge tout en tournant rapidement. L'angle et la vitesse de descente peuvent être contrôlés en dosant précisément la pression de la ligne de frein intérieure. Freiner légèrement le bout d'aile extérieur, opposé au virage, permet de prévenir les fermetures et apporte un meilleur niveau de contrôle lors de spirales très engagées.

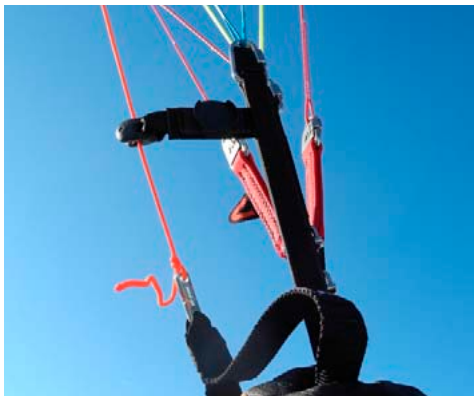
ATTENTION:

LA FORCE CENTRIFUGE D'UNE DESCENTE RAPIDE ENGENDRE UN HAUT NIVEAU DE STRESS POUR LE CORPS, CE QUI PEUT PROVOQUER UNE PERTE DE CONNAISSANCE DU PILOTE !

Contracter ses muscles abdominaux pendant une descente en spirale aidera le corps à mieux supporter la force centrifuge pendant cette manœuvre. Aux premiers signes d'étourdissement, la descente en spirale doit être arrêtée immédiatement. La perte d'altitude est rapide et importante pendant une descente en spirale engagée, il vous faut donc être certain de disposer d'assez de hauteur par rapport au sol pour pouvoir arrêter cette manœuvre en toute sécurité. Pour éviter une grosse abattée en sortie de spirale, vous devez relever la poignée de frein intérieure au virage tout en tirant légèrement sur la poignée extérieure haute. La CHILI3 n'a aucune tendance à rester en spirale vissée et continue. Pendant une descente en spirale et afin de la contrôler précisément, le pilote ne doit pas rester assis en position neutre mais au contraire déplacer son corps vers l'intérieur du virage. Si la voile ne réagit pas correctement pour cette manœuvre, le pilote doit immédiatement sortir de la spirale en déplaçant son corps vers le côté opposé au virage, tout en tirant progressivement sur la commande de frein extérieure.

ATTENTION:

LA FORCE DE TENSION DE FREIN EST UN PEU PLUS GRANDE PENDANT UNE SPIRALE QU'EN VOL NORMAL !



GRANDES OREILLES:

Pour faire les grandes oreilles, tirez symétriquement sur les suspentes extérieures des éleveurs „A“ avec votre main à plat, sur l'endroit marqué A (le pouce doit regarder vers le bas). Tourner lentement et symétriquement vos mains vers l'extérieur. L'aile reste stable et la manœuvre peut être maintenue facilement.

DECROCHAGE AUX „B“:

Un décrochage aux „B“ avec un système

3-Lignes demande plus de force au pilote qu'avec un système 4-Lignes. La voile part plus loin vers l'avant et plonge considérablement au mauvais moment. Nous vous recommandons d'éviter le décrochage aux „B“ comme moyen de descente rapide. Il contribuera par ailleurs au vieillissement prématuré des matériaux.

ATTENTION:

AVEC LE SYSTÈME DE 2 SUSPENTES PAR ÉLÉVATEUR ET LA RÉALISATION DES GRANDES OREILLES EN TIRANT SEULEMENT UNE SUSPENTE (LA SUSPENTE EXTÉRIEURE DE L'ÉLÉVATEUR „A“), IL NE FAUT JAMAIS TIRER TOUTES LES SUSPENTES DE L'ÉLÉVATEUR „A“.

Les grandes oreilles augmentent la trainée et l'angle d'attaque de la voile, et rapproche l'aile de son point de décrochage. Lors des grandes oreilles, vous pouvez donc solliciter l'accélérateur pour minimiser le risque de parachutale.

EXEMPLES:

- > Par vent fort ou sous un nuage orageux, il est possible de provoquer soit un décrochage aux „B“, soit une descente en spirale pour s'éloigner. Toutefois les grandes oreilles restent la manière la plus simple de descendre.
- > Si le pilote se fait aspirer par une grosse ascendance et a besoin de descendre, les grandes oreilles sont là aussi la meilleure solution.

ATTENTION:

TOUS LES MOYENS DE DESCENTES TECHNIQUES DOIVENT ÊTRE APPRIS EN AIR CALME ET AVEC SUFFISAMMENT D'ALTITUDE PAR RAPPORT AU SOL AVANT DE LES UTILISER EN SITUATION D'URGENCE ET EN AIR TURBULENT.

RANGER VOTRE PARAPENTE SOIGNEUSEMENT CONTRIBUERA A SA LONGEVITE.

- > Ranger votre voile méticuleusement dans son sac contribuera à retarder son vieillissement.
- > Videz votre voile de tout débris, herbe, feuilles, sable, etc...
- > Démêlez les suspentes avant chaque pliage et placez-les sur la voile étalée au sol.
- > Ne pas ranger votre voile humide ou mouillée.
- > Faites un pliage de chaque moitié d'aile en plaçant les caissons en accordéon, les uns contre

les autres afin de protéger les renforts en plastique des entrées de caissons. Commencez par le milieu de la voile et continuez vers les extrémités.

- > Plier une voile avec cette méthode est plus rapide à deux personnes, l'une s'occupant du bord d'attaque et l'autre du bord de fuite, mais avec un peu d'entraînement vous pourrez facilement le faire seul.
- > Ramenez le tissu du bord de fuite en accordéon également, caisson sur caisson, en poussant l'air pour qu'il s'échappe par le bord d'attaque. Faites le pour les deux moitiés de l'aile.
- > Placez soigneusement les deux moitiés de voile l'une sur l'autre, tout en étant certain que les renforts du bord d'attaque se superposent correctement.
- > Pliez ensuite l'aile en allant du bord de fuite au bord d'attaque, en 3 ou 4 sections superposées, d'à peu près même longueur.
- > Le bord d'attaque peut être plié une fois sur lui-même, vers l'intérieur en partant du haut, mais ce n'est pas indispensable. Attention, l'air restant dans la voile devra être chassé par le bord d'attaque et non au travers du tissu.
- > Passez la sangle de compression autour de la voile pour la maintenir plier.
- > Ranger l'aile dans son sac intérieur de protection, qui la protégera des fermetures éclairées du sac à dos et d'éventuels autres objets.
- > Ranger l'aile dans le sac à dos avec son sac de protection. Les matériaux souples utilisés pour la fabrication du sac à dos rendent la marche agréable avec un bon réglage, sans fatiguer le bas de dos.
- > Placez la sellette vers l'extérieur du sac (et pas contre le dos), tête en bas contre la voile dans le sac, avant de le fermer. La section supérieure du sac à dos offre assez d'espace pour ranger également le casque, la combinaison, les instruments, etc...

Les renforts à l'intérieur du bord d'attaque remplacent avantageusement le bien connu Mylar. Ces nouveaux renforts apportent de considérables avantages, spécialement pendant le décollage de la CHILI3.

Ils résistent par ailleurs beaucoup plus au pliage, tout en restant flexibles, et ne demandent aucun entretien spécifique. Il en va de même pour les renforts situés au-dessus des points de connexion des lignes „C“.

Recommandation:

Veillez à ne pas trop comprimer votre CHILI3 et apporter un soin particulier au pliage de son bord d'attaque. Votre aile vous le rendra par sa longévité.

9 MANOEUVRES DE VOL EXTREMES

La CHILL3 est une voile certifiée EN/LTF B et requiert la maîtrise de base des manœuvres de vol extrêmes. C'est une aile très stable, mais le risque de fermeture ne peut néanmoins être totalement éliminé en conditions de vol turbulentes.

FERMETURE ASYMETRIQUE DE LA VOILE:

Vous pouvez contrôler et minimiser le début d'une autorotation, en freinant de manière adaptée du côté opposé au virage. En cas de grosse fermeture, ne freinez pas trop fort du côté ouvert car vous risqueriez de provoquer un décrochage de l'ensemble de la voile. Si l'aile ne se rouvre pas en dépit d'un essai de correction du côté opposé à la fermeture, gardez une trajectoire de vol aussi droite que possible et pompez avec la commande de frein du côté de la section d'aile fermée afin de la rouvrir.

FERMETURE FRONTALE:

La voile pourra faire une fermeture frontale si les élévateurs „A“ sont tirés brusquement, ou dans des conditions aérologiques turbulentes. La fermeture touchera le bord d'attaque sur l'ensemble de sa longueur. Un freinage dosé réduira l'effet pendulaire et permettra une réouverture plus rapide de l'aile. La CHILL3 réouvrira généralement d'elle-même. Si toutefois la réouverture se fait tarder, le pilote peut la faciliter en freinant l'aile symétriquement.

ATTENTION:

NE PAS FREINER TROP L'AILE

CRAVATE / SUSPENTE COINCEE AU DESSUS DE LA VOILE:

Maintenir une trajectoire de vol aussi droite que possible, comme pendant une fermeture asymétrique, en freinant immédiatement avec le bon dosage du côté ouvert, et tout en pompant avec la commande de frein du côté de l'aile fermé. Diriger et contrôler la voile avec vigilance afin d'éviter un décrochage. Sans réaction du pilote, une cravate peut conduire à un départ de l'aile en spirale engagée.

Les solutions pour sortir de cette situation:

- > Pomper avec la commande de frein du côté fermé.
- > Tirer sur les suspentes de stabilisateurs (bout d'ailes).

Si rien ne fonctionne, vous pouvez essayer de mettre fin au cravatage de l'aile en réalisant un décrochage. Attention toutefois car cette manoeuvre ne doit être réalisée que par des pilotes très entraînés à cette technique, et seulement avec une hauteur importante par rapport au sol.

Recommandation: parfois, faire immédiatement les grandes oreilles peut arrêter la rotation et permettre au pilote de disposer de plus de temps de pour sortir de cette situation.

ATTENTION:

SI CES MANOEUVRES NE FONCTIONNENT PAS, OU SI LE PILOTE PERD TOUT CONTROLE DE LA VOILE, IL DOIT ALORS TIRER SON PARACHUTE DE SECOURS !

LA PARACHUTALE:

La CHILI3 n'a montré aucune tendance à la parachutale pendant toute sa phase de développement. Néanmoins, il est possible de déclencher intentionnellement une phase de parachutale en vol. Les voiles avec du tissu poreux (irradié par les Ultraviolets par exemple) sont particulièrement prédisposées à la parachutale, ou les voiles qui ont été beaucoup utilisées en treuil et sujettes à de grandes forces de tension (suspentes „A“ étirées). Une phase de parachutale peut aussi survenir si le parapente est utilisé sous la pluie et est mouillé, ou encore en sortie trop lente d'un décrochage aux „B“. La voile n'avance plus alors que parallèlement son taux de chute augmente. Le pilote peut sortir d'une phase de parachutale en utilisant l'accélérateur ou en poussant calmement sur les élévateurs „A“. Toutefois, la plupart du temps la CHILI3 cherchera à sortir d'elle-même d'une phase de parachutale.

ATTENTION:

SI VOUS TIREZ SUR LES FREINS PENDANT UNE PHASE DE PARACHUTALE, VOTRE VOILE DECROCHERA IMMEDIATEMENT. SI VOUS ETES EN PARACHUTALE PRES DU SOL, NE TENTEZ PAS D'EN SORTIR MAIS REDRESSEZ VOTRE POSITION DANS LA SELLETTE ET PREPAREZ VOUS A UN ATTERISSAGE EN ROULE BOULE.

DECROCHAGE:

Pour faire un décrochage avec votre parapente, tirez les deux poignées de frein énergiquement vers le bas et symétriquement, jusqu'à ce que l'écoulement d'air se sépare de la voile. Votre aile va plonger en arrière brutalement. Ne vous laissez pas déconcentrer par la violence du décro-

chage et gardez surtout les freins tirés au maximum vers le bas, jusqu'à ce que la voile se stabilise au-dessus de vous. Pendant le décrochage, la CHILI3 vole vers l'arrière en forme de demi-cercle. Pour sortir du décrochage, le pilote devra remonter les commandes de frein lentement et symétriquement (temps de réouverture de l'aile ≥ 1 sec.). La voile va se rouvrir avant de plonger rapidement vers l'avant pour reprendre de la vitesse. Freinez rapidement mais sans excès pour ralentir la plongée de la CHILI3 et éviter une fermeture frontale.

ATTENTION:

SI UN DECROCHAGE EST ARRETE TROP TOT, TROP VITE, OU AVEC UNE MAUVAISE TECHNIQUE, LA VOILE VA ACCELERER ET PLONGER VERS L'AVANT TRES VIOLEMMENT !

VRILLE A PLAT:

Un parapente part en vrille si le filet d'air passant sur l'extrados se sépare de l'aile sur une moitié de la voile, provoquant un virage de cette moitié vers l'intérieur, dans le sens opposé de la direction de vol.

La vrille à plat peut avoir deux causes:

- > Un frein est tiré trop bas et trop vite (lors d'une mise en virage pour une spirale par exemple).
- > Un frein est tiré trop fort pendant un ralentissement de l'aile (en enroulant un thermique par exemple).

En règle générale, après avoir remonté la poignée de frein tirée trop bas, la CHILI3 reviendra au vol normal immédiatement et sans perte d'altitude importante. Le filet d'air s'écoulera alors de nouveau le long de la demi aile qui était non volante. En sortie d'une longue vrille, il est possible que la voile plonge vers l'avant pour reprendre de la vitesse, et fasse éventuellement une frontale. Attention, les sellettes à croisillon donneront à la plupart des ailes une tendance à partir en vrille à plat.

WINGOVER:

Voler en enchaînant des virages inversés, de droite à gauche, répétitifs, a pour conséquence d'augmenter l'angle d'attaque de la voile. La demie aile haute extérieure au virage redescend avec un angle d'attaque important, pendant que la moitié basse remonte rapidement. Pour réaliser des wingover, il est nécessaire de maîtriser l'augmentation de l'angle d'attaque car une trop grande augmentation provoquerait une fermeture asymétrique violente.

ATTENTION:

LES DECROCHAGES, VRILLES A PLAT ET WINGOVER SUPERIEURS A 90° SONT DES MANOEUVRES DE VOL ACROBATIQUE INTERDITES A PROXIMITE D'AUTRES PILOTES. VOLER EN ENGAGEANT TROP SA SECURITE OU AVEC UNE MAUVAISE TECHNIQUE PEUT AVOIR DES CONSEQUENCES FATALES, QUEL QUE SOIT LE TYPE DE VOILE UTILISE!

10 MATERIAUX

La CHILI3 est fabriquée avec des matériaux de haute qualité. Skywalk a choisi les meilleures combinaisons possibles de matériaux, en fonction de leur durabilité, performance et longévité. Nous savons que la durabilité est un facteur essentiel de satisfaction pour nos clients.

Voile et profil:

Extrados:	Porcher Skytex 9017 E25, Dominico 20 DMF 34gr
Intrados:	Dominico 20 DMF 34gr
Intercaissons et renforts:	Porcher Skytex 9017 E29
Suspentes:	
Suspentes hautes:	Liros LTC80, LTC45, DC60
Suspentes intermédiaires:	Liros PPSL120, LTC80, LTC65, LTC45, DSL70
Suspentes principales:	Liros PPSL275, PPSL160, PPSL120
Suspentes hautes de frein:	Liros DC60
Suspentes intermédiaires de frein:	Liros DSL70
Suspentes de frein principales:	Liros DFLP200/32

Élévateurs

Les sangles d'élévateurs sont faites à partir de sangles en polyester de 12,5 mm de largeur, avec des ajouts de Kevlar fabriqué par la société française Cousin Trestec. Les valeurs d'étirement, de résistance et de stabilité des sangles témoignent du meilleur niveau de qualité disponible sur le marché.

11 ENTRETIEN

Avec un bon entretien, votre CHILI3 restera en parfait état de vol pendant plusieurs années. Une voile entretenue avec soin vieillira mieux qu'une aile mal pliée dans son sac après les vols. Rappelez-vous toujours que votre vie dépend aussi de l'état de votre voile ! Prenez le temps de bien lire les recommandations d'entretien et d'utilisation du tissu de votre voile.

Rangement:

Rangez votre parapente dans un endroit sec, à l'abri de la lumière, et éloigné de tout produit chimique! L'humidité est un ennemie naturel pour tous les parapentes. Assurez-vous donc que votre équipement est bien sec avant de le ranger. Laisser le sécher dans une pièce chauffée si besoin.

Nettoyage:

Frotter et nettoyer votre aile engendrera sa détérioration et un vieillissement précoce. L'enduction en polyuréthane du tissu de la CHILI3 rend le tissu très résistant à la poussière et autres impuretés. Si vous pensez néanmoins que votre parapente nécessite d'être nettoyé, alors utilisez une serviette ou une éponge humide. Ne jamais utiliser de savon ou de détergent. Évitez absolument tous produits caustiques.

Réparations:

Toute réparation doit être faite par un centre de réparation agréé par Skywalk. Des réparations réalisées par un non professionnel peuvent faire plus de mal que de bien à l'aile.

12 RECYCLAGE

Skywalk accorde une grande importance à la compatibilité avec l'environnement et au contrôle

de la qualité des matériaux utilisés. Si votre voile devait atteindre le point d'usure à partir duquel elle n'est plus apte au vol, nous vous demandons d'enlever toutes les parties métalliques de l'ensemble. Le reste des matériaux, comme les suspentes, les lignes de frein, le tissu et les sangles d'élévateurs, peut être apporté à un centre de traitement des déchets. Les pièces métalliques peuvent être mises au recyclage des métaux. Si vous le souhaitez, vous pouvez nous envoyer l'aile et nous nous occuperons pour vous de son transfert en centre de traitement, de manière responsable.

USURE:

La CHILI3 est composée principalement de tissus en Nylon, qui montrent une augmentation de leur porosité sous l'influence des rayons ultraviolets, et donc perdent de leur résistance. Ne sortez votre voile de son sac que quelques minutes avant le décollage et rangez la immédiatement après l'atterrissage, afin de limiter son exposition aux rayons ultraviolets.

REPARATION DES SUSPENTES:

Les suspentes principales de la CHILI3 sont soit faites en Dyneema et recouvertes d'une gaine en polyester, soit en Technora et non gainées. Évitez les surcharges aux suspentes car un étirement, si petit soit-il, n'est pas réversible. Des pliages serrés et des pincements répétés aux mêmes endroits affaibliront les suspentes. Toute détérioration visible, même sur la gaine extérieure d'une suspenste, demande un remplacement immédiat de la suspenste qui doit être fait en contactant un centre de réparation agréé Skywalk ou votre revendeur.

TOUTES LES SUSPENTES DOIVENT ETRE REMPLACEES APRES UN MAXIMUM DE 200 HEURES DE VOL. TOUTES LES 100 HEURES AVEC UTILISATION INTENSE.

Conseils d'entretien de votre parapente:

Pour assurer le bon état de votre voile, ainsi que celui de son tissu de haute technicité, il est impératif de suivre les recommandations suivantes:

- > Limitez autant que possible l'exposition de votre voile aux rayons ultraviolets (UV) et aux intempéries. Ne laissez pas l'aile dépliée au sol inutilement pendant longtemps.
- > Evitez les frottements abrasifs qui endommageraient le tissu.
- > Pliez votre voile caisson sur caisson en accordéon mais évitez de trop la compresser.
- > Toujours ranger les élévateurs dans leur poche de protection (fournie avec l'aile).
- > Toujours plier et sotcker votre voile sèche dans un endroit sec. Si votre voile est humide

quand vous la pliez après votre vol, dépliez la en rentrant chez vous, et laissez la sécher. L'humidité est l'ennemi no 1 de votre parapente.

- > Ne jamais mettre le tissu en contact avec l'eau salée. Si la voile entre en contact avec de l'eau salée, rincez la avec beaucoup d'eau douce puis laissez la sécher complètement, à l'ombre.

INFORMATION GENERALE:

Veillez à toujours déplier votre parapente sur des zones sèches et propres afin d'éviter que lui-même ou que ses suspentes se salissent, car les particules de poussière dans les fibres peuvent les endommager. Si les suspentes sont emmêlées ou accrochées au sol, elles peuvent s'étirer et se casser lors du gonflage de la voile.

Ne pas marcher sur les suspentes ou sur la voile.

- > Prenez garde à ce que sable, cailloux, feuilles ou neige n'entrent pas dans les caissons et ne s'accumulent pas en bord de fuite, ce qui pourrait ralentir la voile et possiblement provoquer un décrochage.
- > Les arrêtes coupantes (rochers, murets, etc.) peuvent endommager votre aile.
- > Un gonflage non contrôlé du parapente par vent fort pourra amener la voile à percuter le sol à haute vitesse et l'endommager.
- > Veillez à ce que le bord d'attaque de votre parapente ne percute pas en premier le sol lors de l'atterrissage, car cela risquerait de l'endommager.
- > Après un atterrissage dans un arbre ou dans l'eau, faites vérifier dans un atelier agréé Skywalk les suspentes et leurs longueurs avant de revoler.
- > Si la voile entre en contact avec de l'eau salée ; la rincer abondamment avec de l'eau douce !

13 CONTROLE BI-ANNUEL

SKYWALK vous demande de faire procéder à un contrôle de votre parapente tous les 24 mois ou toutes les 200 heures de vol, dans un centre de contrôle et de réparation agréé Skywalk. La fiche de contrôle de la voile doit être tamponnée par le centre de contrôle. Si vous décidez de ne pas suivre ces recommandations, la certification de votre CHILI3 ne pourra plus être considérée comme valable, Skywalk ne pourra plus assurer la garantie de la voile et dégage toute responsabilité vis-à-vis de l'aile et de son vieillissement.

MODIFIER LE PARAPENTE:

Votre CHILI3 a été fabriquée par Skywalk dans les limites de tolérances définies par la réglementation en vigueur. Les paramètres qui ont permis d'arriver à ce résultat sont très précis et ne doivent être en aucun cas modifiés. Ces paramètres concernent également la longueur des suspentes de frein qui a été déterminée scrupuleusement. Seul le strict respect de ces paramètres garantit à la voile le meilleur compromis entre performance, maniabilité, et sécurité !

ATTENTION:

TOUTE MODIFICATION NON AUTORISEE DE L'AILE APPORTERA UNE ANNULLATION DE LA LICENSE DU PILOTE. LA RESPONSABILITE DU FABRICANT EN SERA POUR CAUSE, ANNULEE!

14 CERTIFICATION

La CHILI3 est certifiée LTF/EN B. Les tests finaux d'homologation sont la dernière étape dans la procédure de développement d'un parapente Skywalk. Ces tests n'ont lieu que lorsque notre équipe de développement est totalement satisfaite de la voile présentée en certification. Nous avons remarqué que les résultats des tests de certification diffèreraient si les vols étaient réalisés dans une masse d'air thermique puis dans une masse d'air turbulente. Au final, la certification informe uniquement sur les performances d'un parapente lors de manœuvres de vol extrêmes en conditions aérologiques stables. Les résultats de ces tests ne sont donc pas surévalués par rapport à un usage « classique » du parapente.

15 NATURE ET COMPATIBILITE ECOLOGIQUE

Nous avons voulu franchir une première étape vers une démarche écologique, en cohérence avec notre sport respectueux de la nature, particulièrement lorsque les pilotes de vol rando marchent pour aller au décollage. Nous allons continuer dans cette direction. Ainsi, sur les sites et en montagne, emportons nos déchets avec nous, restons sur les sentiers balisés, et veillons à ne pas faire du bruit inutilement. Nous contribuerons ainsi au maintien de l'équilibre de la nature et au respect des animaux sur leur territoire.

16 CONCLUSION

La CHILI3 a bénéficié d'un développement à la pointe des avancés technologiques actuelles dans le domaine des parapentes. Le meilleur de l'alliance entre la technologie, la performance et l'innovation a été mis en œuvre dans la CHILI3. Cette voile vous apportera beaucoup de plaisir pendant les années à venir, tant que vous la traiterez et la rangerez avec soin. Le respect des règles et la conscience des dangers potentiels dans notre sport est essentiel pour voler en sécurité et tranquillité. Même les meilleurs pilotes peuvent rencontrer des problèmes en vol dus à des erreurs de pilotage ou à une mauvaise analyse aérologique et/ou météorologique. Rappelez-vous que les sports aériens sont potentiellement dangereux et que vous êtes seuls responsables de votre sécurité. Dans l'intérêt de notre sport, nous vous conseillons de voler avec prudence, et en conformité avec la réglementation aérienne locale et les textes de loi en vigueur.

VOUS VOLEZ A VOS RISQUES ET PERILS

SKYWALK

GmbH & Co. KG

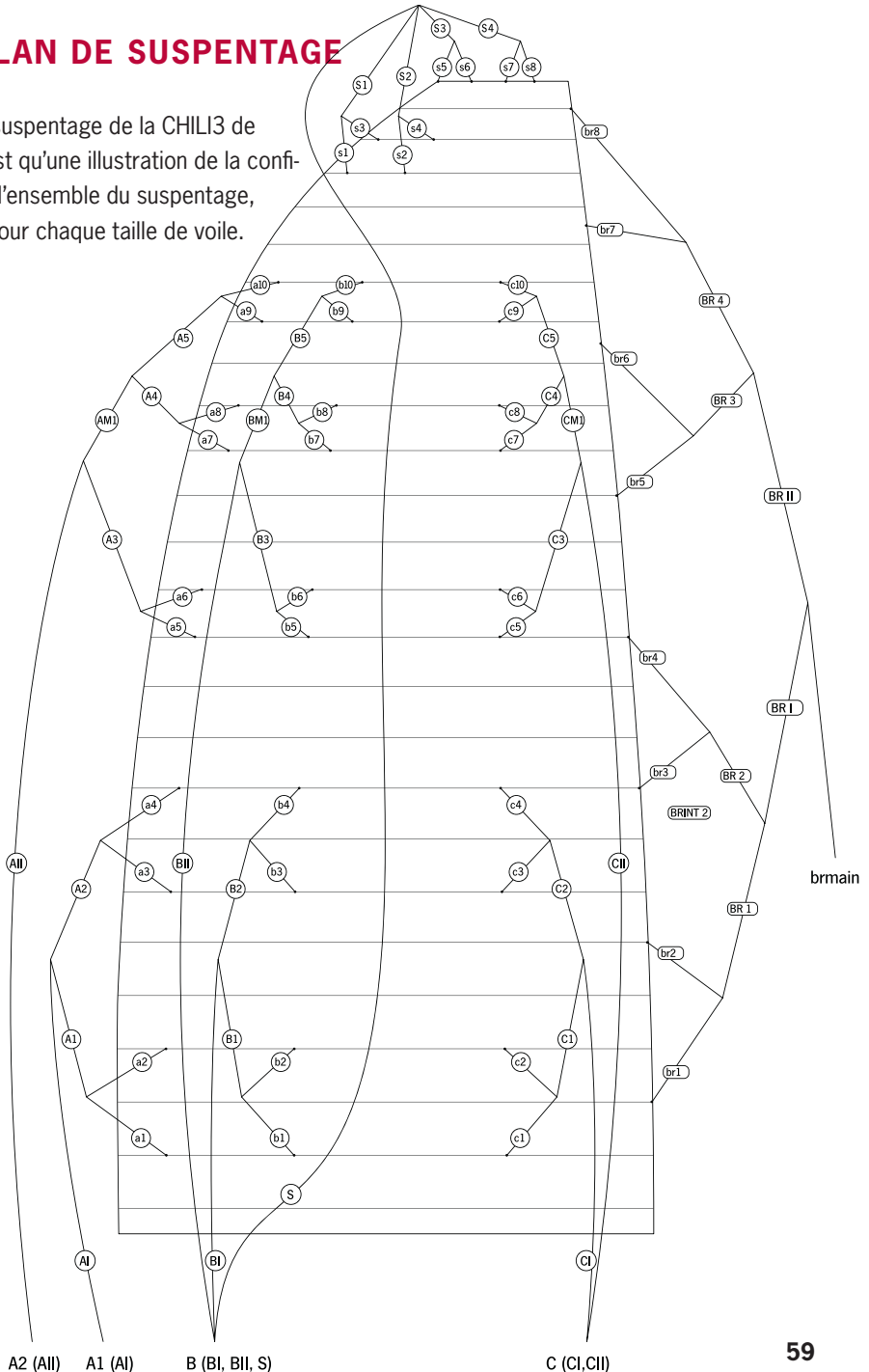
WINDECKSTR. 4
83250 MARQUARTSTEIN
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641 - 69 48 40
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info
info@skywalk.info

17 PLAN DE SUSPENTAGE

Ce plan de suspentage de la CHILI3 de Skywalk n'est qu'une illustration de la configuration de l'ensemble du suspentage, qui diffère pour chaque taille de voile.



A2 (AII)

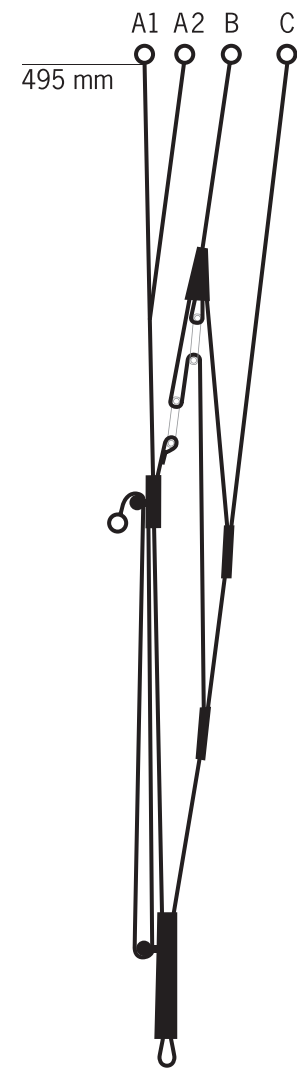
A1 (AI)

B (BI, BII, S)

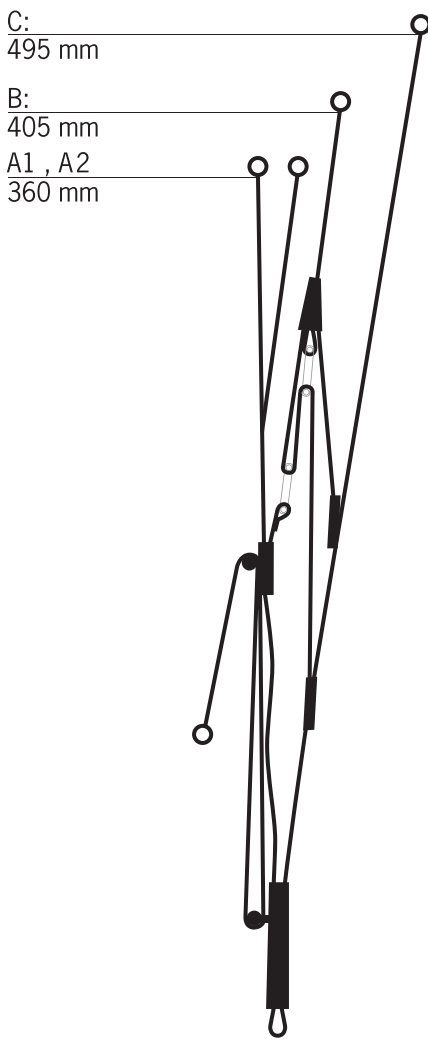
C (CI, CII)

18 ELÉVATEURS

CHILI 3, Size XS, XXS

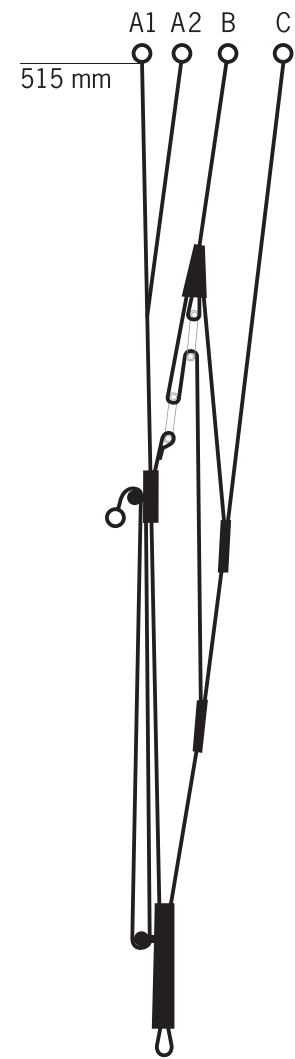


Trimspeed

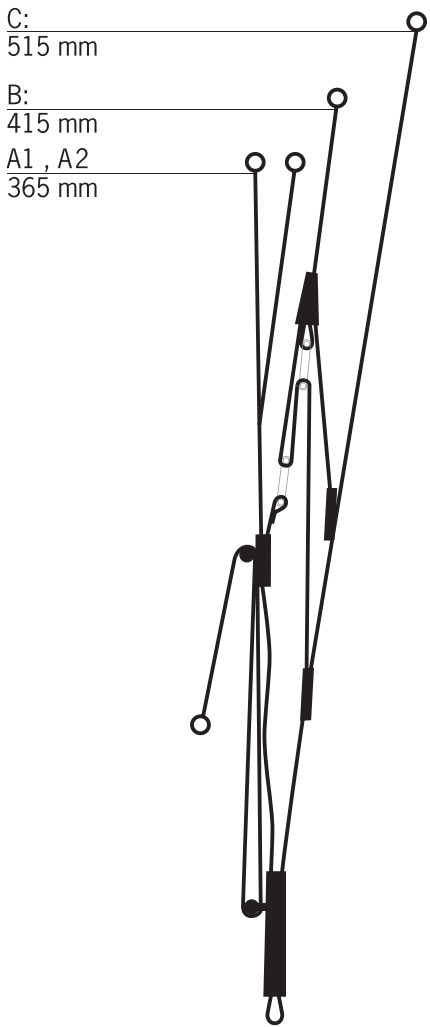


Accelerated

CHILI 3, Size S, M, L



Trimspeed



Accelerated

SKYWALK 2+2 GARANTIE

skywalk bietet seinen Kunden für alle nach dem 01.07.2007 gekauften Gleitschirme eine über die gesetzlichen Gewährleistungsvorschriften hinausgehende skywalk 2 + 2 Garantie. Die skywalk 2+2 Garantie umfasst Fehler am Material oder Verarbeitungsfehler und gilt für alle zugelassenen, (DHV Gütesiegel oder CEN) privat genutzten Geräte. Professionell genutzte Schirme (z.B. Schulung oder gewerbliche Tandemschirme) sind von der Garantie ausgenommen. Kein Garantiefall liegt vor bei: normalem Verschleiß ungenügender Wartung, unsachgemäßer Lagerung, Behandlung oder Berührung mit Chemikalien aller Art bei Unfall oder Hindernisberührung unsachgemäßem Umgang mit dem Gleitschirm Zum Wirksamwerden der Garantie sendet der Kunde die skywalk Garantiekarte innerhalb von 14 Tagen nach dem Erwerb des Gleitschirms an skywalk zurück oder füllt das entsprechende Onlineformular auf der skywalk homepage aus. Im Schadensfall ist der Gleitschirm auf eigene Kosten mit einer Kopie des Kaufvertrages an skywalk zu senden. Garantieentscheidungen und Garantiereparaturen werden ausschließlich von skywalk selbst durchgeführt. Liegt ein Garantiefall vor, entscheidet skywalk über Reparatur, Teilaustausch oder Ersatz des Produkts (eventuell gegen Abzug Neu für Alt). Die Garantie gilt zunächst 2 Jahre ab dem Kaufdatum des Schirms. Wird der Gleitschirm bei skywalk selbst oder einem von skywalk autorisierten Checkbetrieb (aktuelle Liste unter www.skywalk.org/dealer) bis 2 Jahre nach dem Kaufdatum einem qualifizierten 2 Jahrescheck nach den strengen skywalk Checkrichtlinien unterzogen, so verlängert sich die skywalk 2+2 Garantie um weitere 2 Jahre, also auf 4 Jahre. skywalk wird für jeden Einzelfall bestrebt sein, die für den Kunden optimale Lösung zu finden und daher auch ggf. im Kulanzweg noch weitergehende Leistungen bereitzustellen.

Bitte auf skywalk.org registrieren!

Skywalk offre à ses clients une nouvelle garantie, Cette garantie est valide pour tout client ayant acheté un parapente après 01-07-2007 et prolonge la Garantie Skywalk courante. Nous l'appelons la garantie 2+2 Skywalk. Elle couvre les défauts de fabrication + mains d'oeuvre et est applicable à tout équipement privé portant les tampons (DHL ou CEN). Les ailes utilisées commercialement (comme par exemple celles des écoles de parapente et celles des BiPlaceurs professionnels), ne sont pas incluses et couvertes par cette garantie. Aucune demande de garantie sera valide pour: usure et vieillissement normal du matériel, mauvais entretien ou rangement de la voile, son contact avec des produits chimiques quels qu'ils soient, accident quel qu'il soit, collision intentionnelle avec autrui ou tout comportement qui endommagerait l'aile afin d'essayer de faire fonctionner la garantie. Le propriétaire de la voile doit remplir et envoyer la carte de garantie sous quatorze (14) jours de la date d'achat de la marchandise chez Skywalk, ou simplement remplir la formule de garantie par internet sur la page d'accueil du site Skywalk. Au cas d'une garantie activée, il sera la responsabilité du client d'expédier son aile à ses frais et d'inclure une copie du certificat d'achat. La décision de validité de couverture et réparations seront faites exclusivement par Skywalk. Si la garantie est valide, Skywalk s'occupera des réparations, changement de pièces, remplacements (possible avec un rabais de prix de votre vieille voile vers une aile neuve). La garantie est valable pour 2 ans à partir de la date d'achat de l'aile. Si un entretien de l'aile a été fait par Skywalk ou un centre d'inspection agréé Skywalk (liste trouvée sous www.skywalk.org/dealer et conformément aux informations précises de garantie des deux ans depuis la date d'achat, Skywalk doublera la garantie initiale 2+2 pour une de 4 ans. Skywalk fait toujours de son mieux afin d'aider chaque client et quand possible, entreprendra des démarches supplémentaires pouvant le bénéficier afin de montrer son niveau d'appréciation.

Pour prendre avantage enregistrez vous sur www.skywalk.org

SKYWALK 2+2 GUARANTEE

skywalk is offering its customers a brand new Guarantee. This Guarantee applies to all customers who have purchased a Glider after 01.07.2007, and further extends the current skywalk Guarantee. We are calling it the skywalk 2+2 Guarantee. The skywalk 2+2 Guarantee covers material or workmanship defects and applies to all authorized, (DHV seal of approval or CEN) privately used equipment. Professionally used gliders (for instance Flight Instruction School Gliders and commercial-ly utilized Tandem gliders) are not included in the guarantee. No warranty claim is available for: Normal wear and tear insufficient maintenance, improper storage, treatment or handling with chemicals of any kind accidents or purposefully crashing into obstacles any behaviour which is purposefully damaging to the glider In order to activate the guarantee, the customer must send the completed skywalk Guarantee Card within 14 days back to skywalk, or simply complete the on-line formula on the skywalk homepage. In the case of damage the Glider should be sent to skywalk at the customers expense with a copy of the sales contract. Guarantee decisions and Guarantee repair will be carried out exclusively by skywalk. If a Guarantee is warranted, skywalk will carry out all decisions regarding repair, parts exchange or product replacement (possibly with discount- new for your old glider) The Guarantee is valid until 2 years after the date of purchase. If a complete Glider check is performed by skywalk or by a skywalk authorized check center (current listing under (www.skywalk.org/dealer) according to rigorous skywalk guidelines within two years of purchase, then skywalk will extend the 2+2 Guarantee for two more years, so to speak, to a 4 year Guarantee. skywalk strives to find the optimal solution for each individual customer, and where applicable is prepared to undertake further actions as a gesture of goodwill to our customers.

**To take advantage of all the
skywalk 2+2 Guarantee please
register on www.skywalk.org**

