



nervures

WHIZZ 2



Go Wild !

Manuel d'utilisation

Sommaire :

Owner's guide

Summary :

1. Introduction

2. Votre voile

Description, mise en garde,
données techniques & matériaux

3. Homologation

4. Réglages de votre mini-voile

4.1 Longueur des freins

4.2 Réglage des trims

5. Manoeuvres de vol

5.1 Régime de vol normal

5.1.1 Visite pré-vol

5.1.2 Décollage

5.1.3 Vol

5.1.4 Atterrissage

5.2 Descente rapide

5.2.1 360° Engagés

5.2.2 Oreilles

5.2.3 Décrochage parachutal aux "B"

5.3 Pilotage avancé

5.3.1 Pilotage avancé

5.3.2 Manoeuvres acrobatiques

6. Entretien et contrôle

7. Elévateurs

8. Plans de suspentage

1. Introduction

2. Your wing

Description, technicals
data & materials

3. Homologation

4. Set your wing

4.1 Brake lengths

4.2 Trims set

5. Basic fly techniques

5.1 Normal flying position

5.1.1 Pre-flight

5.1.2 Launching

5.1.3 Flying

5.1.4 Landing

5.2 Rapid descent

5.2.1 Spiral dive

5.2.2 Big ears

5.2.3 B stall

5.3 Advanced flying skills

5.3.1 Advanced

5.3.2 Acrobatics

6. Care & inspecion

7. Risers

8. Line diagrams

Ce manuel est à lire attentivement avant utilisation et les instructions qui y figurent doivent être scrupuleusement suivies.

This manual should be read carefully and safety warnings must be adhered to.

1. Introduction

L'équipe Nervures vous remercie de la confiance que vous lui témoignez en faisant l'acquisition d'une WHIZZ 2. Nous vous invitons à prendre connaissance de ce manuel qui constitue également le document d'identification, de contrôle et de suivi historique de votre voile. Il vous appartient de vérifier que ce matériel a été testé en vol par votre vendeur et que les résultats de cet essai ont été portés sur les fiches d'essai.

Nous vous encourageons vivement à tenir à jour ce manuel et à le remettre à votre acheteur en cas de revente.

La gamme des WHIZZ 2 est l'amélioration du comportement en vol des WHIZZ ainsi que l'architecture d'allègement et de compacité faite sur les SWOOP Xp

- Gonflage et prise en charge ultra facile en toutes conditions
- finesse et maniabilité • rendement en thermique
- poids et compacité • une grande taille supplémentaire

Nous avons cherché avant tout à obtenir le meilleur compromis entre poids, facilité de décollage, qualité en vol et capacité à poser en conditions réelles avec toujours la même préoccupation de durabilité. Avec un nombre de cellules supérieures et un allongement de 4,9, la WHIZZ 2 est aussi légère que les double surface moins performantes et moins structurées et est aussi performante que des voiles plus structurées et plus lourdes. Le cône de suspentage reste court gage de décollage facile en conditions

2. Votre voile

La 20 conviendra pour les PTV de 50 à 95 kg sur une large gamme d'utilisation, en vol rando en haute montagne, en voyage et bien sûr, sur site.

La 22 est parfaitement adaptée pour les PTV supérieurs à 80 kg qui privilégieront la prise en charge, une vraie et excellente ressource ainsi qu'une réelle capacité à accélérer quand cela est nécessaire.

La 25 permet à tous les PTV de 60 kg à 120kg d'utiliser une aile moderne, facile d'accès, performante très légère et ce dès la sortie d'école !

La 18 n'a pas été reconduite même si cette taille comptait des inconditionnels : nous pensons que la SWOOP XP 19 correspond à l'usage montagne qu'ils en font !



MISE EN GARDE

Attention, la pratique du parapente est une activité qui nécessite une formation spécifique. Un bon niveau en mini-voile ou en parachutisme peut être un plus, mais ne dispense certainement pas d'aborder cette pratique avec humilité. Une mise en main par un instructeur qualifié est impérative.

A ski

Dans le cas de la pratique dans une zone desservie par des remontées mécaniques, il convient de s'informer auprès de la gérance du domaine si la pratique de cette activité est autorisée.

A l'écart des domaines (hors piste), il faut naturellement posséder les connaissances nécessaires pour évoluer dans ce type d'environnement (Nivologie, connaissance des avalanches) et être équipé en conséquence (jamais seul, Arva, pelle et sonde)

En soaring

Pour ce qui est de l'utilisation en soaring par vent soutenu, nous recommandons de limiter strictement cette utilisation aux conditions laminaires de bord de mer ou en fonction de votre expérience. Même si les Whizz 2 sont résistantes aux turbulences, la vitesse d'évolution est telle que la rencontre de cisaillements puissants peut surprendre un pilote lors d'évolutions à proximité d'un relief.

Au Treuil

La Whizz 2 peut être treuillée, même si ce n'est pas son terrain de prédilection elle pourra donc aussi vous accompagner en plaine ! De plus tous les vols d'homologations sont fait à l'aide d'un treuil embarqué sur un bateau.

Les WHIZZ 2 n'ont pas été conçues pour le largage, que ce soit d'un aéronef, d'un pont ou d'une falaise, ni pour des départs de type rollover.

Elles n'ont pas été dimensionnées non plus pour pratiquer les manoeuvres acrobatiques. Ceci vaut aussi pour les 360° engagés au delà de 15m/s.

Il ne faut pas voler avec la voile mouillée et prendre garde à ce que les caissons ne contiennent pas de neige. Des phases parachutales stables peuvent être rencontrées (surtout trimmé).

Comme tout aéronef, ce matériel exige de la part de son pilote, maturité, capacité d'analyse des conditions de vol, compétence et soin constant de l'état d'entretien du matériel.

Données techniques

Caractéristiques techniques / Technical datas

Modèle	20	22	25
Surface / Area (m ²)	19,9	22,3	24,9
Surface projetée / Projected Area (m ²)	18	20,2	22,6
Envergure / Span (m)	9,9	10,5	11,1
Envergure projetée / Proj Area (m)	8,4	8,9	9,4
Allongement /Aspect ratio	4,9	4,9	4,9
Allongement projetée / Proj Aspect ratio	3,17	3,17	3,17
Poids total Max en vol / in Flight Weight(kg)	95	105	120/140
Nbre de caisson / Cells	38		
Longueur Totale Suspent. / Lines Total Lenght	222	230	235
Hauteur cône suspentage / Suspension height	5,54	5,86	6,08
Volume pliée (l)	18	23	27
Poids/Weight	2,4	2,75	3
Elevateurs sangle	+170g		
Homologation EN 926-2	A	A	A→ 120kg B→ 140kg

Matériaux / Materials

Bord d'attaque <i>Leading Edge</i>	Skytex 32 universal
Déco <i>Up.Sce</i>	Skytex 27 universal
Extrados <i>Upper surface</i>	Skytex 27 universal
Intrados <i>Bottoms</i>	Skytex 27 universal
Cloisons Porteuses <i>Ribs</i>	Skytex 27 hard finish
Cloisons inter. <i>NS ribs</i>	Skytex 27 hard finish
Renforts <i>reinforcements</i>	Skytex Patch&NT90
J onc rod	NYLON 2mm
Suspentes hautes&intermédiaires <i>up. lines</i>	DYNEEMA DC100
Suspentes basse A <i>Low lines</i>	DYNEEMA 7950-190
Suspentes basse B <i>Low lines</i>	DYNEEMA 7950-145
Suspentes basse C <i>Low lines</i>	ARAMIDE 6843-140
Suspentes freins <i>brake lines</i>	ARAMIDE 6843-230
Drisse élévateurs <i>Dyneema webbing</i>	DYNEEMA 5mm
Poules <i>pulleys</i>	Anneau Basse Friction <i>LowFriction ring</i>
Maillons <i>links</i>	Manilles textiles / Soft links

3. Homologation

Les WHIZZ 2 sont homologuées en charge selon l'EN 926-1, les résultats des essais en vol EN 926-2 sont excellents, l'avis des pilotes tests sont d'ailleurs unanimes. Avec une classification **A** sur toutes les tailles et à tous les PTV la WHIZZ 2 possède un très haut niveau de sécurité passive. Seule la version avec accélérateur est homologuée en vol, équipée des élévateurs drisses et détrimée elle perd donc le bénéfice de cette homologation.

Les très nombreux tests faits lors de la mise au point avec les trims nous permettent de proposer cette version à tous pilotes formés et suivant les recommandations du paragraphe 4.2

4. Reglages de votre voile

Avant de parvenir chez le client, chaque WHIZZ 2 subit un contrôle final et un essai au sol pour vérifier que ses caractéristiques correspondent à nos spécifications. La modification de longueur des commandes de freins est possible dans la limite de +/- 5cm.

Tout autre réglage ou modification de votre WHIZZ 2 vous fera perdre le bénéfice de la garantie et de la navigabilité.

4.1 Longueur des freins

Vous pouvez ajuster la longueur des drisses de freins selon la hauteur des points d'ancrage de votre sellette, ou votre type de pilotage. Nous vous recommandons d'agir par petites étapes en réglant vos freins. Si vous devez retrouver le réglage initial et que la marque noire sur la drisse est effacée, utilisez les longueurs indiquées sur le plan de suspentage.

Des freins trop courts peuvent occasionner une fatigue à cause d'une position inhabituelle des bras, empêcher la sortie d'une figure de vol instable et réduire notablement la plage de vitesse de votre aile. Des freins trop longs peuvent gêner le contrôle de la voile pendant le décollage, réduire le contrôle dans certaines configurations de vol extrêmes, rendre difficile l'exécution d'une bonne ressource à l'atterrissage. Chaque suspente de freins sera solidement attachée à sa poignée. N'utilisez que des noeuds vous garantissant une bonne fixation tel qu'un noeud de chaise bloqué par un noeud simple d'arrêt.



4.2 Réglage des trims

Pour toutes les tailles de WHIZZ 2 nous préconisons une exploration progressive du débatement des trims. Les trims ont une action à accélérer uniquement. La totalité de la plage de vitesse est utilisable, cependant une fermeture à vitesse maximum sera toujours plus importante.

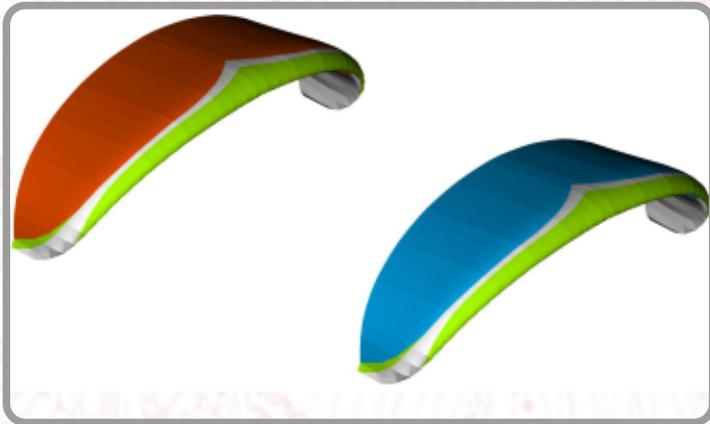
Au décollage, veiller à une position symétrique des trims.

Par vent établi, relacher les trims de 2/3cm au décollage permet d'accélérer l'élévation sans pénaliser la prise en charge. Le comportement en turbulences tout détrimé reste très sain mais ne doit cependant pas conduire à un excès de confiance en conditions extrêmes.

En vol nous préconisons un relâchement ou un raccourcissement simultané des deux côtés.

Pour faciliter l'atterrissage, une prise de vitesse plus importante peut aussi être obtenue en relâchant les trims, la longueur dépendra des conditions aérologiques, du terrain, de la trajectoire initiale et de l'expérience du pilote.

Chaque pilote reste seul responsable de sa décision et de son engagement.



Trims sur élévateurs en drisse DYNEEMA

Le réglage des trims textiles fonctionne sur le principe d'une épissure coulissante. Pour trimmer (ralentir) tirer vers le bas la drisse rouge, pour détrimmer (accélérer) tirer vers le bas la boucle en drisse blanche. Une action symétrique est à favoriser, veiller toujours à votre cap et attention à la proximité du relief !

5. Manœuvres de vol

Ce manuel est conçu comme un guide des principales possibilités de votre parapente WHIZZ 2. En aucun cas, il ne remplace un manuel d'apprentissage du pilotage ni une formation au pilotage du parapente

5.1 Régime de vol normal

5.1.1 Visite pré vol

Une visite pré vol est obligatoire pour la sécurité du vol. Vous devez vérifier que votre voile, n'est ni abîmée ni retenue quelque part. N'oubliez pas, non plus, de vérifier l'ensemble de votre matériel.

Une attention toute particulière devra être portée, à chaque visite pré-vol, sur le serrage des maillons rapides qui relient les suspentes aux élevateurs, (ainsi que les manilles textiles) et les élevateurs à la sellette ainsi qu'au bon réglage des trims.

La disposition en éventail modéré est la plus adaptée, elle permet un remplissage homogène de la voilure, en commençant par le centre.

Il est indispensable de s'assurer que le suspentage ne présente aucun risque d'emmêlage et qu'aucune suspente ne risque de faire le tour du saumon.

En effet, toute altération de la voilure, dans la phase de décollage peut avoir des effets imprévisibles sur la trajectoire.

5.1.2 Décollage

La course de gonflage, bien axée (direction du vent-centre de la voile) sera entamée suspentes tendues et devra s'effectuer sans élan, en fournissant avec le buste un effort progressif. L'action des mains sur les élevateurs avant se limitera à une conduite accompagnant la montée. Une traction trop forte aurait pour conséquence de masquer partiellement les ouvertures de bord d'attaque.

Par vent modéré (à partir de 10 Km/h), il est conseillé d'utiliser une technique de gonflage face à la voile et d'aller vers la voilure pendant la phase de montée.

Une accélération franche avec une pression modérée sur les freins facilite



5.1.3 Vol

En position bras hauts, la WHIZZ 2 est calée pour voler à la finesse maximum.

En turbulences sérieuses, une pression légère sur les deux freins (au contact) stabilisera la voile. Voler avec un peu de freins aide aussi à empêcher les fermetures et permet d'obtenir un meilleur retour d'information de votre aile et de comprendre comment les turbulences affectent son comportement. Une réaction adaptée aux mouvements de l'aile grâce aux freins et au transfert de poids dans la sellette est connue sous le nom de «pilotage actif». Un pilote qui montre de bonnes capacités de pilotage actif diminuera de façon significative le nombre et la gravité des fermetures qu'il ou elle rencontrera.

Le virage peut être obtenu par un simple abaissement de la commande intérieure au virage. Un transfert de poids et/ou un cadencement avec la commande extérieure est possible afin d'optimiser le virage.

En cas de rupture des drisses de freins il est possible de manoeuvrer la WHIZZ 2 aux arrières et par transfert de poids à la sellette. (EN926-2 exigence 5.5.18.22)



5.1.4 Atterrissage

Une prise de vitesse préalable permettra un posé plus efficace. La première partie du débattements des commandes permettra de restituer la vitesse lors d'un long flare, la dernière partie du débattement des commandes finira l'arrondi pour finaliser le posé. Tous les atterrissages doivent se préparer debout prêt pour une course rapide.



5.2. Descente rapide

N'importe quel pilote se retrouvera un jour ou l'autre en situation de devoir perdre rapidement de l'altitude soit à cause d'un brusque changement de météo, soit parce qu'il ne veut pas rentrer dans les nuages, soit, tout simplement pour finir son vol rapidement.

5.2.1 360° engagés

Au cours de 360° enchaînés, des taux de chute supérieurs à 15 m/s sont atteints. Cette manœuvre peut être déroutante pour le pilote (perte des repères et accélération très forte). On veillera à en aborder la pratique progressivement.

La sortie s'effectue en relevant les mains puis en conduisant un virage de dissipation. Si la voile restait inscrite dans la spirale après remontée des mains (cas non mis en évidence à ce jour), la sortie s'obtiendrait en contrant côté extérieur au virage tout en ralentissant la voile. Une temporisation peut être nécessaire pour contrer l'abattée qui suivrait une ressource importante.

5.2.2 Oreilles

La réalisation des oreilles est aisée en actionnant la suspente A3 (extérieure) avec des élévateurs à drisses. Une fois les oreilles installées, le pilote peut augmenter progressivement leur importance en embarquant de plus en plus de longueur sur l'élévateur. On veillera à conserver au moins la moitié centrale de l'envergure. On se prémunira du risque d'apparition de phase parachutale en utilisant simultanément l'accélérateur ou en détrimant de 3cm pour les voiles équipées d'élévateurs à drisses DYNEEMA. La réouverture est spontanée au relâchement.

Ces manœuvres ne sont à utiliser qu'en cas de nécessité. Elles fragilisent à la longue les suspentes, les nervures et les points d'ancrage voile/suspente. L'attention de l'utilisateur est attirée sur le risque que constitue la pratique des 360° engagés avec les "grandes oreilles". Cette pratique augmente considérablement la charge sur les suspentes avant du centre de l'aile et peut en affaiblir prématurément la résistance : à n'utiliser donc qu'en cas d'extrême nécessité et faire ensuite contrôler les résistances dans notre atelier.

Afin d'augmenter le taux de chute en 360° il est possible de réaliser une seule oreille à l'extérieur ceci diminue également la vitesse de rotation.

5.2.3 Décrochage parachutal aux "B"

La réalisation des B est classique. Saisir les élévateurs «B» juste en dessous des maillons et les tirer doucement vers le bas jusqu'à ce que la voile présente une cassure sur toute l'envergure au niveau des points d'ancrage des «B» de l'intrados. Votre taux de chute augmente fortement et votre vitesse horizontale est quasi nulle. La voile se stabilise au-dessus de votre tête dans cette configuration. La remise en vol s'effectue sans abattée notable en relâchant doucement et symétriquement les élévateurs.

5.3 Manœuvres de pilotage avancé et acrobatiques

5.3.1 Pilotage avancé

En conditions turbulentes une pression constante sur les commandes permettra d'éviter la plupart des fermetures.

Il n'est pas à exclure que puisse survenir une fermeture massive entraînant un départ en virage, susceptible, si rien n'est fait, de dégénérer en auto rotation. La correction d'un tel incident consiste à effectuer un transfert de poids côté gonflé accompagnée si besoin d'une action adaptée sur la commande extérieure au virage. Une fois la rotation enrayée, si la réouverture n'a pas eu lieu, agir d'un mouvement ample mais bref sur le frein côté fermé. Il ne faut pas trop ralentir l'aile pour éviter le décrochage.

5.3.2 Manœuvres acrobatiques

On évitera les manœuvres extrêmes qui ont été effectuées au cours de nombreux vols d'essai, mais qui ne font pas partie du domaine de vol normal d'un parapente :

- inversions de virage avec un pendulaire en roulis de plus de 60° de part et d'autre de la verticale,
- ralentissement et relâchement des commandes provoquant des pendulaires en tangage de plus de 45° de part et d'autre de la verticale,
- manœuvres de décrochage,
- virages francs à trop basse vitesse, susceptibles de dégénérer en vrille à plat ou décrochage asymétrique, manœuvres de fermeture provoquées à l'aide des élévateurs.



La pratique du vol acrobatique au delà des limites fixées ci dessus ne saurait engager la responsabilité du constructeur, toutefois ces manœuvres peuvent être faites dans le cadre d'un SIV.

Pour mémoire :

- Vous devez vous entraîner à jeter le parachute de secours au sol sur un simulateur jusqu'à ce que ce geste devienne automatique et efficace.
- Une perte d'altitude rapide et des forces de rotation considérables peuvent survenir durant les manœuvres instables. Prenez ces facteurs en considération pour le déploiement de votre parachute de secours.

6. Entretien et contrôle de votre WHIZZ 2

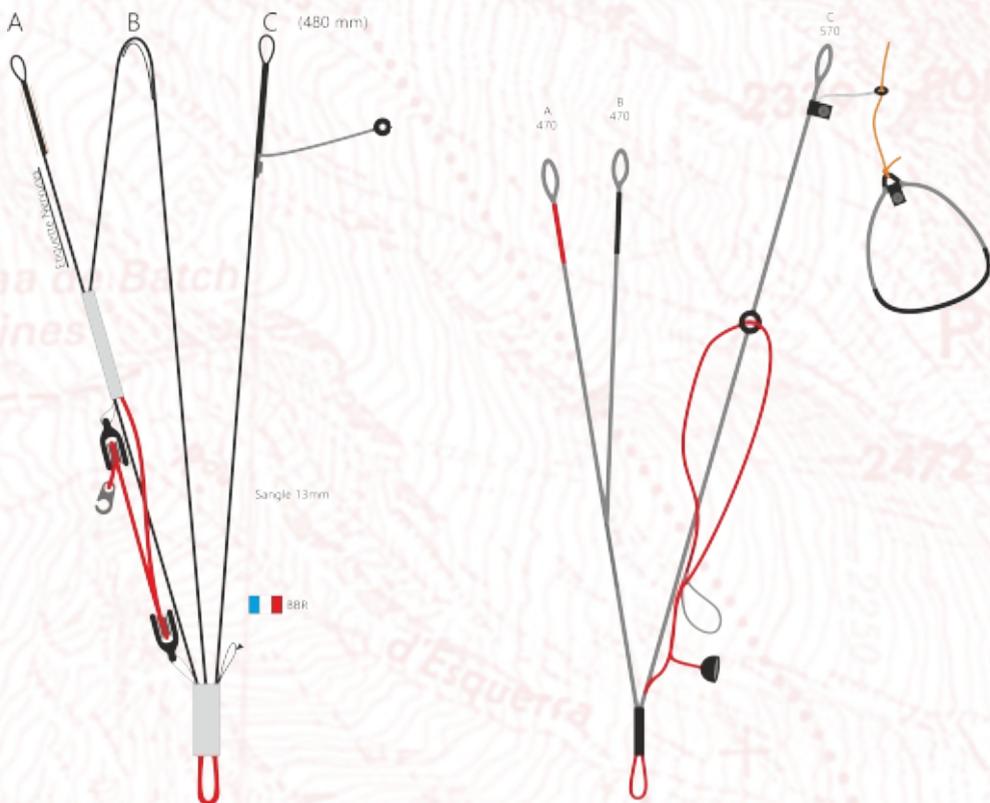
Évitez toute exposition inutile de la voile aux UV, ne traînez pas votre voile au sol. Ne laissez pas votre voile dans un coffre de voiture en plein soleil sous peine de diminuer significativement sa durée de vie. Tout contact avec un corps très chaud (>130 °C) peut affaiblir notablement le tissu ou les suspentes. Si ce cas se produit, il est impératif de faire réviser le parapente avant de voler. Veillez à ce que la voile soit exempte de tout insecte ou autre corps lorsque vous la pliez. Pour préserver les qualités de gonflage, évitez de plier les renforts en jonc polyamide ou en Mylar qui raidissent les nervures au niveau des entrées d'air. Ne pas stocker la voile humide ou sale. Si nécessaire lavez votre voile à l'eau froide et au savon de Marseille. En cas de stockage prolongé prévisible, évitez un pliage trop compact et laissez



Surveillez ou faites surveiller par votre distributeur, à l'aide d'un anémomètre la vitesse de votre aile en configuration de vol "bras hauts". Un résultat inférieur de 3 km/h à la valeur basse de la fourchette des performances annoncées, nécessite un contrôle approfondi. Tout parapente est sujet au vieillissement et doit faire l'objet d'un contrôle régulier (200 heures de vol ou 2 ans pour la première visite, et par la suite, suivant les préconisations de notre S.A.V.). Au moment de la revente, un contrôle vous dégagera votre responsabilité vis à vis de votre acheteur. Nous vous recommandons vivement de faire effectuer ces contrôles dans notre atelier : nous sommes les mieux placés, à tous points de vue, pour garantir la navigabilité et l'entretien des matériels de notre conception. Nous vous engageons à être extrêmement vigilant sur tout défaut, blessure ou rupture constatés au niveau du suspentage ou de la voilure, et à y remédier rapidement.

En cas de retour en atelier soyez aimable de nous expédier la voile complète (élévateurs et sac d'origine, sans sellette) accompagnée du présent manuel pour qu'y soient portées les interventions effectuées par nos soins. Utiliser le formulaire ci après : http://www.nervures.com/pdf/envoi_sav.pdf et localisez d'éventuelles réparations à effectuer (scotch de couleur repérant le lieu de l'anomalie, ou repérage sur le plan). En effet, une partie importante du temps de réparation est inutilement perdue en atelier en recherche des défauts. Merci de plier votre voile en

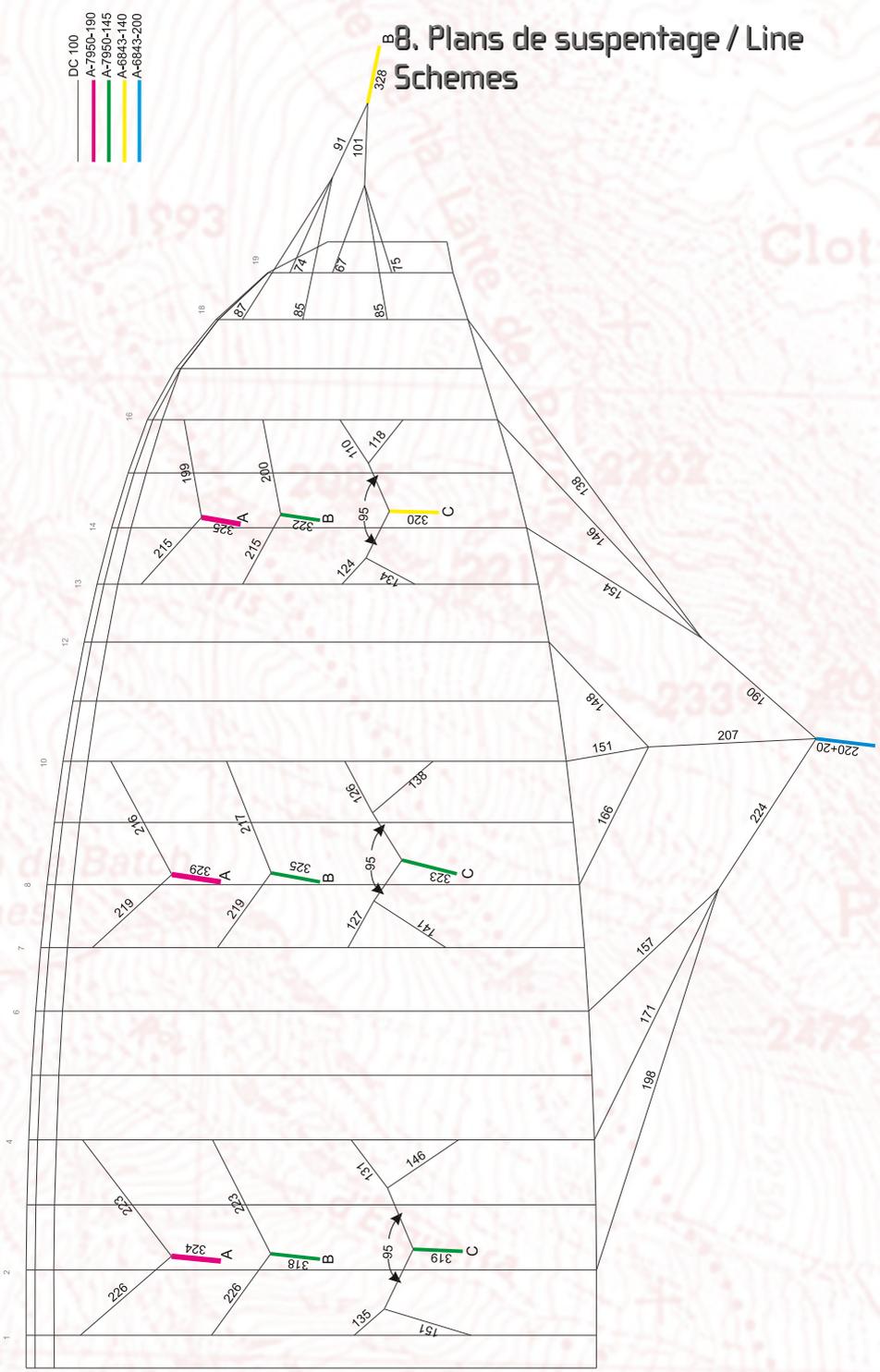
7. Elévateurs / Risers





- DC-100
- A-7950-190
- A-7950-145
- A-6843-140
- A-6843-200

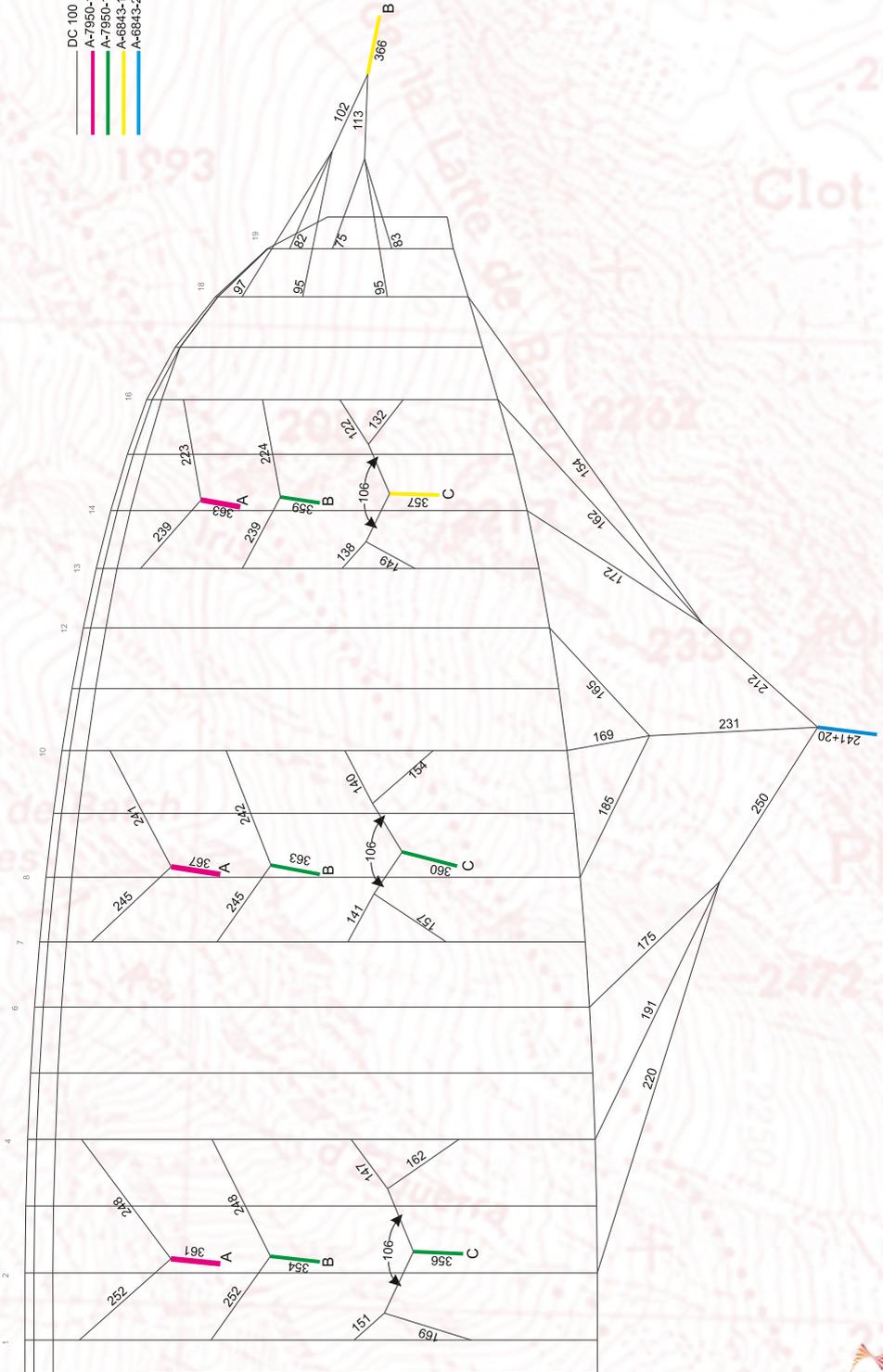
B. Plans de suspentage / Line Schemes



WHIZZ 2 ZS



- DC 100
- A-7950-190
- A-7950-145
- A-6843-140
- A-6843-200



Propriétaires Successifs / Successive Owners	
Nom/Name	Adresse/Téléphone/Mail

Fiche Essai Vol	
Flight test	
MODELE/MODEL	TAILLE/SIZE
N° de Série - Serial N°	
Date de Fab. Date of manufacture	
Vitesse bras hauts désaffiché	Vitesse BH affiché
Maximum speed	Trimmed speed
Vitesse mini - min speed 360° g et d - r and l	
Oreilles - "big ears"	
Observations:	
Date essai - test date: . Pilote - pilot :	
Distributeur - distributor :	

Exemplaire valant bon de garantie à retourner à /This copy to be returned to validate the guarantee :

NERVURES
Z.I. point sud
65260 SOULOM (F)

CARNET D ENTRETIENS / AFTER SALE SERVICES		
Nbre de vols / durée estimée / Number of flights / Estimated flying time	Intervention	Date + cachet du réparateur / Date + stamp of repairer