

# Manuel de vol Goose/TurboSoaring

Lire le manuel avant toute utilisation de cette voile.

Plus d'informations disponibles sur : [www.LittleCloud.fr](http://www.LittleCloud.fr), email : [info@LittleCloud.fr](mailto:info@LittleCloud.fr)

## Présentation :

LittleCloud vous remercie d'avoir choisi de voler avec la **Goose Mk2 M**, **Mini Goose** ou **Baby Goose**. Il est important avant d'envisager le premier vol de lire attentivement ce manuel.

Faites suivre ces manuels avec la voile en cas de vente d'occasion.

Vous trouverez dans ce manuel les données techniques de chaque modèle, des conseils d'utilisation, des points importants à respecter. En aucun cas ce manuel n'est là pour se substituer aux écoles de parapente.

Si vous avez des questions sur des points particuliers non présentés n'hésitez pas à contacter votre revendeur, votre moniteur ou consultez notre site internet [www.LittleCloud.fr](http://www.LittleCloud.fr) ou notre page LittleCloud sur Face Book. Vous pouvez également nous contacter directement par email à [info@LittleCloud.fr](mailto:info@LittleCloud.fr)

*Note: Les voiles LittleCloud sont conçues avec une approche unique et différente du vol libre classique. Dans cette optique, un discours honnête, la sécurité et le plaisir lors du vol sont les éléments essentiels pour nous. Une mauvaise compréhension de cette philosophie est source de beaucoup de critiques infondées ou de mauvaises informations de la part du milieu professionnel. N'hésitez pas à nous contacter si vous avez des doutes!*

**Faites vous plaisir en vol, ne négligez pas votre sécurité.**  
**L'équipe LittleCloud.**

## Goose:

Le Soaring est une partie à part entière du parapente.

TurboSoaring est la version sous stéroïde! Tout autour du monde existent des côtes permettant de voler en dynamique. Le Soaring est bien souvent moins contraignant que le vol sur les sites de montagne. La Famille LC explore le TurboSoaring depuis un petit moment déjà, notamment l'équipe Hollandaise qui se fait remarquer régulièrement avec ses expérimentations en tous genres Pour être franc, j'ai longtemps été septique sur le vol en vent très fort, pollué par des idées reçues ancrées dans le monde du parapente. Les faits et le temps ont prouvé le contraire sous réserve d'avoir le bon équipement, les bonnes techniques, la bonne analyse. Au cours de ces années, il est apparu que la performance/finesse/pénétration étaient des points clef pour le Soaring en vent fort Le gros du travail a donc été de combiner performance sur ces

micros voiles avec une accessibilité et une sécurité importante, en évitant les sur-réactions des ailes.

C'est sur ces points que LittleCloud fait la différence!

Nous avons développé la **Goose Mk2 M**- 16.5m2, issue de la gamme **Goose Mk2**, La première véritable aile de TurboSoaring (vent médium à fort). Une aile extrêmement fun, directe et tolérante. Sa plage de vent démarre quand les parapentes peuvent encore voler, un peu « punaisés » dans le ciel. Récemment, la **MiniGoose V2** est apparue à la gamme. Elle est basée sur la **Goose Mk3**, avec une voute un peu plus agressive et un allongement légèrement réduit pour garder le contrôle:-)

Avec 13.5m2, elle est réservée aux pilotes expérimentés et pour une utilisation en vent fort.

La **Baby Goose** est une version réduite (10.5m2) de la **Mini Goose V2**. Ces ailes offrent un niveau de plaisir au niveau pilotage inégalé et inconnu dans le parapente! Un peu comme en Kite, s'équiper de plusieurs tailles permet de couvrir une plage de vent plus large, et donc d'augmenter son nombre de journée de vol annuel...

Bien sûr les petites EZ feront aussi l'affaire pour le TurboSoaring.

*Ces ailes ont été spécifiquement conçues pour le soaring en bord de mer. Elles peuvent être utilisées en montagne sous réserve de les utiliser en conditions aérologiques adaptées au niveau du pilote!*

*Voler dans le vent fort n'est pas anodin et nécessite un bagage technique spécifique indispensable pour votre sécurité!*

## Les élévateurs:

La **Goose** est équipée d'un mono élévateur à 3,5 branches. Les élévateurs avants « A » sont recouverts d'une sangle rouge afin de les identifier et de les différencier des élévateurs « B » et « C ». Nous avons aussi équipé les élévateurs d'un accélérateur à pied permettant de raccourcir les élévateurs « A » et « B », les élévateurs « C » gardant la même longueur. Notez qu'en utilisant l'accélérateur, l'angle d'incidence diminue et le risque de fermeture augmente.

Notez qu'il est aussi possible de piloter la **Goose** "aux C". :à savoir, vous pilotez en contrôlant l'incidence non pas avec les freins mais avec la branche C des élévateurs. Cette technique reste réservée aux pilotes expérimentés, le risque étant de décrocher la voile malgré un point dur important (Réactions proches d'un B stall avec plus de bascule arrière). Les élévateurs disposent aussi d'un système de trim.

*Les crocs fendus sont positionnés 10 à 15cm plus haut que sur un élévateur classique. Il est important de penser à ajuster*

.....  
*vosre accélérateur pour le premier vol. Familiarisez vous avec l'utilisation des trims. Pensez à vérifier que vos trims sont symétriques pour le décollage!*

## Premier vol:

### Check list et conseils lors des premiers vols

- Harnachement sellette complet et vérifié, vérification casque, vérification secours. (voir ci-après un point sur le parachute de secours).
- Préparation de l'aile au sol, démêlage, pas de suspentes coiffantes !
- Liaison avec la voile/ prise des commandes/ vérification du coulissement des drisses de freins. Trims symétriques.
- Vérification de l'espace aérien dégagé et des conditions aérologiques favorables pour le gonflage et le décollage.
- Pas de virages près du sol / longue finale avec de la vitesse.
- Pour prendre en main la **Goose**, pensez à rester loin du relief.

*Point important : Nous vous déconseillons vivement d'envisager un décollage avec une aile partiellement gonflée ou avec un contrôle approximatif en roulis et tangage.*

*Pratiquez encore et toujours les gonflages au sol. C'est d'abord très amusant et rien ne vous permettra aussi efficacement d'anticiper et de maîtriser les réactions de votre Goose en vol. Vous serez alors plus serein sur les décollages et en pilotage.*

*Dans ces tailles, du fait de la charge alaire importante, la Goose peut se révéler très dynamique et vive sur le roulis. La perte d'altitude en virage appuyé peut être très importante!*

*Gardez des marges de sécurité importantes!*

## La sellette:

Afin d'annuler les mouvements de roulis, nous vous conseillons de voler avec une ventrale desserrée (43cm minimum). La **Goose** peut être utilisée à votre convenance avec n'importe quelle sellette homologuée.

## Vols avancés:

La **Goose** offre un grand potentiel de vitesse utilisable et reste solide dans les conditions turbulentes, donc permet plus de possibilités de voler. Néanmoins nous tenons à préciser que le vol en **Goose** ne transforme pas des conditions turbulentes ou ventées en conditions calmes ni ne transforme un pilote débutant en un pilote expert.

### Vols en conditions fortes et ventées / Incidents de vol :

Aucun pilote ni aucune voile ne sont à l'abri d'une fermeture. Cependant un pilotage actif éliminera pratiquement toute tendance à fermer. Le pilote devra être attentif en ne volant pas dans des aérologies trop fortes. Dans tous les cas ne surestimez pas vos capacités du jour, restez humble, n'hésitez pas à reporter le vol si vous avez le moindre doute.

Les conseils qui suivent ne sont à prendre à la lettre... chaque situation est différente et nécessite une réponse adaptée.

En conditions turbulentes soyez plus actif et anticipez les mouvements de votre voile. Soyez toujours conscient de votre hauteur et évitez de sur-piloter. Nous vous conseillons de garder vos freins en main.

En turbulences la pression interne de l'aile peut changer et vous le ressentirez à travers les freins. L'objectif est alors de maintenir une tension constante dans ceux-ci. Si vous ressentez une baisse de tension, descendre le frein rapidement jusqu'à retrouver la tension de départ puis remontez la main. Il n'est pas nécessaire de voler en permanence avec beaucoup de freins, attention au point de décrochage en restant attentif à votre vent relatif.

En cas de fermeture asymétrique ou fermeture frontale n'ayant pu être anticipée, prenez un repère visuel loin devant vous et maintenez votre cap à la sellette avec un peu de commande, allez chercher rapidement le point de contact sur la partie fermée et remontez la main rapidement, la voile se rouvrira d'elle-même. Un geste ample et profond ne posera pas de problème tant qu'il sera bref!

Ayez le réflexe de demander conseil à votre moniteur ou représentant LittleCloud, ils sont là pour ça et sont au courant des dernières évolutions et techniques de pilotage.

*Le vol accéléré ou détrimé diminue l'angle d'incidence ce qui peut fragiliser le bord d'attaque de la voile. En conditions fortes, rester particulièrement vigilant si vous volez accéléré.*

## SIV / INCIDENTS EN VOL

**Nous déconseillons formellement les SIV avec ces 3 ailes.**

## Vols en paramoteur et treuil:

La **Goose** convient au vol moteur et au treuil pour des pilotes très expérimentés. Nous préconisons aux pilotes intéressés de suivre les conseils de personnes professionnelles et compétentes connaissant la pratique au moteur et au treuil.

## Maintenance:

Il n'y a pas de préconisation particulière au niveau du pliage de votre aile. Une aile est bien pliée lorsqu'elle rentre dans son sac. Le pliage en accordéon n'est pas recommandé!

Ne laissez jamais votre aile humide pliée dans son sac, ni dans le coffre de votre voiture exposée au soleil.

L'humidité et/ou une chaleur importante sont des sources de vieillissement prématuré du tissu et des suspentes.

Il faut aussi noter que l'humidité risquerait de faire varier le calage de votre aile, notamment par gonflement des suspentes basses C (calage plus cabreur).

Une aile bien entretenue a une durée de vie nettement plus longue et pourra être vendue d'occasion.

Nous préconisons la révision de votre **Goose** toutes les 100h ou tous les ans (au premier des 2 termes atteints) chez un centre de révision agréé LittleCloud.

---

Vous devez anticiper la révision de votre **Goose** en cas de changement de comportement (vitesse plus faible, changement de comportement au gonflage, phase parachutale).

---

à gauche. Une plus grande facilité à repérer la poignée en cas de besoin.

*Attention à l'emport d'un secours lors d'une utilisation en vent fort!*

---

## Le parachute de secours:

Le parachute de secours fait partie de votre matériel de vol (site fréquenté, aérologies fortes). Vous pouvez vous équiper d'un matériel ultra light et peu volumineux.

Nous vous conseillons vivement le secours en position ventrale ainsi que les attaches des élévateurs du secours au même endroit que les élévateurs de la voile.

En effet c'est la position qui réunit le plus d'avantages: Poignée visible, facilement préhensible et possibilité de tirer à droite ou

## Conclusion

Nous espérons sincèrement que la **Goose** répondra à vos attentes. Le plaisir doit rester le moteur de notre activité. Ne grillez pas les étapes, pensez à respecter avant chaque vol votre état mental, votre niveau technique du jour, les conditions aérologiques adaptées.

Nous restons à votre disposition pour répondre à toutes questions relatives à la **Goose** et son utilisation.

L'équipe LittleCloud.

-

[www.LittleCloud.fr](http://www.LittleCloud.fr)

[info@LittleCloud.fr](mailto:info@LittleCloud.fr)

---

## Goose - Specs

MODELE	Baby Goose	Mini Goose V2	Goose Mk3 M
SURFACE A PLAT (m2)	10.5	13.5	16.5
ALLONGEMENT A PLAT	5.3	5.3	5.35
NB CELLULES	61	61	55
POIDS ETENDU	70/90	85/105	70/90
NIVEAU	EXPERT	AVANCE A EXPERT	AVANCE



**DLCO**  
**Le villaret**  
**05120 St Martin De Queyrieres**  
**France**

# Goose/TurboSoaring Manual

Read the manual before using this product.

More info available on : [www.LittleCloud.fr](http://www.LittleCloud.fr), email : [info@LittleCloud.fr](mailto:info@LittleCloud.fr)

## Introduction

Thank you for choosing to fly the Goose. It is essential that you read the Goose manual before flying your wing for the first time.

Please ensure that the manual always remains with the wing, especially if it is passed on or sold. The manual outlines the technical specifications for each model, the recommendations for use and some important points for your safety. If you have any queries on anything that you feel hasn't been covered in the manual, please contact your dealer, instructor or refer to our website : [www.littlecloud.fr](http://www.littlecloud.fr)

You can also visit our LittleCloud facebook page, or contact us directly at [info@LittleCloud.fr](mailto:info@LittleCloud.fr)

The design approach is very unique and new to this sport, focusing on pleasure and safety.

Enjoy your flying, and never neglect your safety.  
The LittleCloud Team

## The Goose

One part of flying is soaring!

"TurboSoaring" is LittleCloud's version of soaring, but on steroids!

Coastal flying sites are everywhere around the world, which can sometimes offer even easier flying possibilities than mountain sites.

The LittleCloud family has been exploring TurboSoaring for a while now, and the boundaries have been pushed pretty far by our crew in Holland.

To be honest, I was quite skeptical in the beginning, polluted by some "legends" that it could be safe to fly in strong wind. After some time and exploring the facts, I now understand that with the right equipment and techniques, the limits of soaring could be pushed really far!

Through the years we have found that a special kind of performance was the key to this activity. Our development has focused on combining high performing gliders with an easy to use a design that has no over-reacting behavior in order to stay safe. This is where LittleCloud makes the difference! First, for our soaring buddies in Holland, we developed a very special Goose Mk2 M which is based on the Goose Mk2 range, but at 16.5m2. This was the very first TurboSoaring dedicated glider (for medium to strong wind). This special glider crosses over regular paraglider and miniwing designs. Full fun, great glide, and sharp but forgiving handling. The MiniGoose V2 has been released recently. This 13m2 glider is based on the Goose Mk3 range, but has a more aggressive arch and a slightly lower aspect ratio to keep it under control. This glider is dedicated to stronger wind. It has sharp handling and a great glide. The BabyGoose is a smaller version of the MiniGoose, dedicated to very experienced pilots. This glider is can provide an amount of fun that you

have to be ready to stand... A bit like kiting, having several sizes helps to cover more wind ranges and increases the number of fun days in the year. And of course, we have some of the smaller sizes of the LittleCloud EZ, which can also be used for TurboSoaring fun!

*These gliders are design to be used for dune soaring. Strong wind soaring require some specific skills! They can be used in the mountain if the pilots respect weather conditions and don't fly in inappropriate conditions.*

## Risers

The risers are equipped with an accelerator system which allows the A & B risers to be shortened without altering the length of the C risers. Note that during accelerated flight the angle of attack is reduced, hence the chance of collapses increases.

Note that it is possible to pilot the Goose with the C risers, instead of the brakes. Recommended for experienced pilots only, since a C stall could be initiated.

They are also equipped with a trimmer system. Get familiar to it and make sure they are symmetric before you take off!

## First Flight

Before each and every flight you must make a mental check that your experience, equipment and conditions are appropriate for the flight you are about to make. Never hesitate to ask your dealer / instructor for advice.

### First flight check-list :

- Check your harness, helmet and reserve is in order.
- Prepare the wing on the ground, checking the lines and risers are clear with no twists.
- Check your attachment points to the glider, take the controls and check there are no twists. Make sure your trimmers are symmetric.
- Check the launch area, air space, and the conditions are suitable for inflation and launch.
- If there is no wind, use a forward launch (elbows close to the body). The reverse launch should be used when possible. The Goose has virtually no pitch, so it is unlikely to overshoot when launching. Before launching, inflate the wing for one final check.
- Avoid braking too hard when inflating the wing, instead, use forward momentum to launch the wing, once the wing has achieved enough speed you can then adjust with the brakes if necessary.

---

During your first flight you should keep plenty of distance from the hillside, while testing the reactivity of the controls during your first turns. You will get a feeling for how reactive the glider is, and its sink rate in relation to the tightness of the turns.

*Important: Practice ground handling as much as possible, not only is it good fun, but it's the best way to get a feeling for the inflation and reactivity of your Goose in flight. Frequent ground handling will lead to a more relaxing launch and feeling more comfortable in the air.*

Because of the high wingloading, these Goose can be very dynamic! The loss of high in steep turn can be very important! Make sure to keep your safety margin big enough.

---

## Harness

The Goose can be flown with any approved harness,. You are reminded that flying with a cocoon harness requires some experience and is not recommended for new pilots.

---

## Advanced Flights

The Goose offers a huge potential for usable speed, and remains solid during turbulent conditions, hence offering great flying potential. Nevertheless we'd like to point out that when flying the Goose, these strong conditions will not become calm, nor will the Goose transform a beginner pilot to an expert.

### Flying in strong conditions/flying incidents :

No pilot, nor wing is immune from the potential of a collapse. However, by flying actively the risk can be virtually eliminated. Always fly more actively in strong conditions and try to anticipate the reactions of the wing. Always be aware of your altitude and avoid over piloting the wing. We recommend that you never let go of the controls, and that you always fly in conditions suited to your ability. In turbulent conditions the pressure in the wing can change rapidly, you will feel this in the controls, aim to maintain a constant pressure of the wing by actively flying; if you feel a loss of pressure pull down quickly on the brakes until the pressure is restored then release. It is not necessary to permanently fly with a lot of brake, be aware of your stall point and always pay attention to your air speed.

In the event of an unavoidable asymmetric or frontal collapse, fix your eyes on a distant landmark and try to maintain your course by using your controls and by weight shifting in the harness. Reach for the contact point of the collapsed area and pull and release the hand quickly, the wing should re-inflate itself. A strong and positive action will not cause any problems as long as it is brief.

During accelerated flight the leading edge may become affected, so remain vigilant during strong conditions.

---

## SIV/ FLYING INCIDENT

**We don't recommend any kind of SIV with this gliders.**

## Paramotor & Winch Flights

The Goose is suitable for both paramotor and winch flights for experimented pilots. Accelerator assisted tow launching is not recommended. Be sure to time your landings accordingly as the weight of the PPG will increase your airspeed, save your energy for the flare at the end. You are urged to seek advice and training from professionals in those fields.

Towing characteristics are very similar to all others paragliders.

---

## Folding & Packing/ maintenance

We don't suggest any particular packing techniques, accordion folding is not recommended!

Always avoid folding your wing along the same folds each time. A glider is properly folded when it can fit in its bag. Never store your wing folded when damp, it will damage the material. Dampness can also affect the shape of the wing's 'wall' during inflation.

Avoid storage in any high temperature area.

Your Goose should be serviced every 100 hours or each year, by a recognized LittleCloud service dealer.

---

## Reserve

The reserve parachute should be an integral part of your flying equipment. Ultra-light weight, low volume models now exist.

We strongly recommend you mount your reserve in the ventral position and its risers should be connected at the same point as the wing risers, for the following reasons: the handle is visible and can be pulled to the right or to the left easier to find and deploy in an emergency.

Be aware of the consequences of using a reserve in strong wind!

---

## Conclusion

We believe that our sport should always be driven by pure pleasure. Don't skip any stages of the process, and before each flight make sure that you check your mental state, your technical skills in relation to the day and the weather conditions.

You should also have your wing serviced if it shows any changes in handling (reduced speed, inflation feeling different, or parachuting).

Feel free to contact if you have any questions in relation to the Goose and its use.

The LittleCloud team

-

[www.LittleCloud.fr](http://www.LittleCloud.fr)

[info@LittleCloud.fr](mailto:info@LittleCloud.fr)

---

## Goose - Specs

MODEL	Baby Goose	Mini Goose V2	Goose Mk3 M
FLAT AREA (m2)	10.5	13.5	16.5
ASPECT RATIO	5-3	5-3	5-35
CELL COUNT	61	61	55
AUW (kg)	70/90	85/105	70/90
LEVEL	EXPERT	ADVANCED TO EXPERT	ADVANCED

---



DLCO  
Le villaret  
05120 St Martin De Queyrieres  
France