



Contenu

Bienvenue chez Bruce Goldsmith Design.....	4
Introduction.....	5
Garantie.....	6
Préparation	7
Configuration des élévateurs	7
Au décollage.....	8
Vérifications préliminaires.....	9
Techniques de vol	11
Gamme de poids	11
Décollage.....	12
Oscillations.....	13
Trims et accélérateur.....	13
Atterrissage.....	15
Pilotage actif.....	15
Techniques de descente rapide	16
Techniques en cas de difficultés	19
Décrochages	19
Parachutage.....	19
Vrille à plat	20
Fermeture frontale.....	20
Fermeture latérale asymétrique	21
Défaire une clé ou une “cravate”	21
Perte des freins.....	21

Entretien	23
Stockage	23
Petites Réparations	23
Suspentes.....	24
Libération des boucles sur les suspentes arrière	24
Protection de l'environnement et recyclage.....	26
Données techniques.....	29
Materiaux.....	29
Caractéristiques	30
Aperçu des éléments de la voile.....	31
Élévateurs ADAM 2 MOTOR.....	32
Suspentes / Élévateurs.....	33
Suspentage.....	34
Longueurs du Suspentage	35
Carnet d'entretien.....	41
Révisions.....	41
Liste des propriétaires	42
Liste des propriétaires	43
Conclusion.....	44
Annexe	45
Mesures des longueurs des suspentes	45

ADAM 2 MOTOR Manuel d'utilisation

Parapente monoplace pour vol libre et paramoteur : EN / LTF A

Bienvenue chez Bruce Goldsmith Design

BGD fait partie des leaders mondiaux dans le développement et production de parapentes. Depuis plusieurs années Bruce Goldsmith et son équipe, conçoivent des ailes dotées des meilleures performances pour les pilotes les plus exigeants. Nous mettons à profit notre savoir-faire pour concevoir des produits de très haute qualité offrant les performances et la sécurité que nos clients attendent. Les pilotes BGD peuvent compter sur la qualité de notre travail et notre sérieux. La renommée mondiale de BGD est basée sur l'expérience acquise au cours de nombreuses années de compétitions internationales, et l'expertise que nous avons atteint en travaillant dans différents domaines de conception comme l'aérodynamique, les technologies d'assemblage et la résistance des matériaux. La compétition et la maîtrise de ces technologies, nous a tout naturellement conduits à développer des produits innovants et performants. Toutes les ailes BGD sont réalisées avec le souci de qualité et la rigueur indispensable aux sports aériens.

Félicitations pour avoir choisi une aile BGD ADAM 2 MOTOR

L'ADAM 2 MOTOR est une aile sûre et amusante, convenant aux débutants et parfaitement adaptée au paramoteur. C'est une aile hybride, ce qui signifie qu'elle peut être utilisée pour le vol libre et le paramoteur.

Ce manuel se réfère à l'ADAM 2 MOTOR, qui est livrée avec des élévateurs de paramoteur ayant des trims. La seule différence entre l'ADAM 2 et l'ADAM 2 MOTOR réside dans les élévateurs.

N'hésitez pas à contacter votre revendeur BGD le plus proche si vous avez besoin de conseils ou d'informations sur votre parapente, ou de pièces de rechange.

Introduction

L'ADAM 2 MOTOR convient aux débutants. Il peut être piloté avec ou sans moteur.

La version MOTOR est livrée avec des élévateurs de paramoteur équipés de trims. La certification EN/LTF A pour le vol libre n'est valable que si l'on vole dans la "Poids total volant vol libre" avec les trims en position complètement fermée (lente). Si les trims sont dans une autre position, l'aile n'est plus certifiée EN / LTF.

Lors de l'utilisation des élévateurs du paramoteur, la longueur des suspentes de frein doit être ajustée en fonction des points d'accrochage (hautes, basses, chariot). Voir [Préparation](#).

Nous recommandons de régler les trims sur la position 2 pour le décollage.

Notes de sécurité

Ce parapente ne doit en aucun cas :

1. Voler au delà du PTV maximal et/ou dépasser un facteur de charge de 3,5 G.
2. Avoir subi une modification de sa conception initiale, par allongement du suspentage ou modification de la longueur des élévateurs.
3. Voler dans de fortes turbulences, par vents violents; ou par temps de pluie ou de neige. Une voile mouillée est beaucoup plus susceptible d'entrer en décrochage parachutal ou complet. Si vous volez sous une averse, vous devez immédiatement atterrir dans un endroit sûr, en dirigeant la voile doucement et en évitant les manœuvres telles que les grandes oreilles qui peuvent augmenter le risque de décrochage.
4. Se faire tracter à une tension supérieure à 200 kg.

5. Ne pas effectuer de plongées en spirale avec des grandes oreilles ou des fermetures asymétriques. La charge G élevée sur un nombre réduit de suspentes peut entraîner une surcharge et une rupture des suspentes.
6. Lorsque vous utilisez le set d'élévateurs PPG, seule la longueur de commande de frein devra être ajustée en fonction du type d'accrochage que vous utilisez (canne haute ou basse, chariot). Aucun autre changement ou **modification** ne doit être effectué sans consulter au préalable votre revendeur BGD, car cela pourrait invalider la garantie ou la certification
7. Les freins ne doivent pas être utilisés lorsque les trim sont ouverts et l'accélérateur actionné. Il est possible d'utiliser les freins en toute sécurité sur toute la plage de réglage des trims (mais pas combinée avec l'accélérateur) .

Trims + freins = OK

Trims + accélérateur + freins - Non !

Garantie

Les informations relatives à la garantie BGD sont disponibles sur la page Garantie de notre site web. Pour en bénéficier, vous devez remplir [le formulaire d'enregistrement de la garantie](#) sur le site web.

Il est de la responsabilité de votre revendeur d'essayer le parapente avant qu'il ne vous soit livré, afin de vérifier que les réglages des trims sont corrects. Veuillez vérifier que cet essai a bien été effectué. La garantie peut être annulée si le vol d'essai n'a pas été effectué par le revendeur.

Préparation

Configuration des élévateurs

Les élévateurs de la ADAM 2 MOTOR peuvent être adaptés à la hauteur des **points de suspension** de votre cage/selle de paramoteur. Les élévateurs sont livrés prêts à être utilisés avec un paramoteur avec des points d'ancrage bas. Pour un paramoteur avec des points d'accroche hauts, vous devrez déplacer la sangle de poulie de frein en position basse, comme indiqué :

1. Enlever les suspentes de frein des poignées auxquelles elles sont nouées.
2. Retirer la sangle de poulie de frein qui est fixé à la sangle d'attache supérieure de l'élévateur D et le mettre en position basse sur l'élévateur D.
3. Remettre la poignée de frein en place, et assurez-vous de rallonger les suspentes de frein de la distance qu'il y a entre les attaches (20cm). Si les suspentes ne sont pas suffisamment longues, soit vous procurer des suspentes plus longues, soit allonger la suspente en haut, où elle ne passera pas par des anneaux ou des poulies.

Longueur des suspentes de frein

Il doit y avoir suffisamment de mou dans les suspentes de frein pour qu'en vol avec les mains hauts, le bord de fuite du parapente ne soit pas dévié, que ce soit à la vitesse de trim ou à l'accélération. Les freins ont un nœud au niveau de la poignée pour que le pilote puisse vérifier que les freins sont assez longs et les ajuster si nécessaire.

Pour les ailes de vol libre, un jeu de 5 à 10 cm est habituel ; pour les ailes de



paramoteur, il peut atteindre 15 cm. Lorsque votre revendeur teste une voile neuve, c'est l'une des choses qu'il vérifie. Les nouvelles voiles sont livrées avec la longueur de frein correcte, qui est aussi la longueur certifiée.

Cependant, lorsqu'un parapente vieillit, les suspentes de frein peuvent se rétrécir ; même la présence de multiples torsions dans les suspentes de frein peut effectivement les raccourcir. Vous devez prendre l'habitude de vérifier ce phénomène et de détordre les suspentes de frein au décollage ou de les rallonger au niveau du nœud. Evitez de trop raccourcir les suspentes de frein.

Lors de l'entretien de votre voile, le rétrécissement des suspentes de frein sera repéré, mais il est également bon, en tant que pilote, de vérifier de temps en temps que lorsque vous volez les mains hauts, vous pouvez voir un léger "arc" ou "mou" dans les suspentes de frein et qu'il n'y a pas de déflexion du bord de fuite.

Au décollage

1. Choisissez une aire de décollage dégagée de tout obstacle et propice en fonction des conditions de vent. Le terrain doit être libre de tout objets ou végétaux susceptible d'accrocher les suspentes ou d'endommager la voile.
2. Si le parapente a été correctement plié, on peut simplement le déposer et le dérouler sur l'aire de décollage. La voile se présente alors intrados face au ciel, les élévateurs près du bord de fuite.
3. Ouvrez la voile de façon symétrique, afin que le bord d'attaque forme une corolle, le bord de fuite regroupé vers le centre de la corolle. Eloignez les élévateurs de la voile jusqu'à ce que les suspentes soient tendues.
4. Préparez et vérifiez votre châssis et moteur conformément aux instructions du fabricant.
5. Connecter l'aile aux châssis (ou écarteurs biplace) en vérifiant bien l'orientation des élévateurs, les maillons et éventuelle sangle de sécurité.

Vérifications préliminaires

Votre voile est conçue pour être vérifiée de la façon la plus simple qui soit. Cependant, comme sur tout aéronef, il est obligatoire de procéder à une vérification sérieuse de son aile avant de voler. Avant chaque vol, il est recommandé d'effectuer l'inspection suivante :

1. Lors du dépliage du parapente, vérifier l'extrados et l'intrados sont en parfait état (absence de déchirures, trous....)
2. Vérifier que les suspentes ne sont pas vrillées ou nouées. Scinder le suspentage en groupes, correspondant chacun à une série d'élévateur. En partant des élévateurs et en remontant vers la voile, défaire les tresses, enchevêtrements et éventuelles boucles dans les suspentes. Un pré-gonflage facilite souvent le démêlage.
3. Finalement, il est particulièrement important de démêler les freins afin qu'ils soient bien dégagés. Vérifier le nœud de la commande de frein au niveau des poignées; c'est un simple nœud de chaise. On évitera de faire plusieurs nœuds car ils pourraient venir se coincer dans les poulies de freins. Les deux freins doivent être de la même longueur. Pour le vérifier, on peut demander à une tierce personne d'en tenir les extrémités supérieures au niveau de la patte d'oie, pendant que le pilote tient les poignées de frein. Après les avoir vérifiés, toujours bien les séparer du faisceau principal. En vol, bras haut, la commande de frein doit être légèrement détendue.
4. Toujours vérifier les maillons des élévateurs et le dispositif d'accroche au châssis de votre paramoteur ou chariot. Une redondance par sangle de sécurité est vivement recommandée.
5. Avant de s'attacher dans la sellette, le pilote doit s'équiper d'un casque adapté et homologué pour le vol libre ainsi qu'une paire de chaussure maintenant bien les chevilles. Lors de l'installation dans la sellette, s'assurer que la ventrale et les cuissardes sont bien bouclées et correctement ajustées pour le confort en vol.
6. Vérifier que les trims sont tirés au position 2, la position recommandée pour le gonflage et le décollage.

Attachez la plus haute importance au danger que représente l'hélice en rotation pour vous et les personnes à proximité, (si elle éclate à haute vitesse, les débris projetés peuvent blesser des personnes situées à plusieurs mètres de là). Par ailleurs nous rappelons qu'il existe des risques inhérent à l'utilisation d'essence, d'huile ou matériaux volatiles et inflammables.

Techniques de vol

Ce manuel n'est pas un livre d'instruction sur la technique du vol en paramoteur. Vous devez être un pilote qualifié ULM, ou voler dans le cadre d'une formation, néanmoins ce qui suit explique comment tirer le meilleur parti de votre parapente.

Gamme de poids

Chaque taille du parapente est certifiée pour une certaine gamme de poids. Le PTV fait référence au «poids total volant».

Le "PTV Vol Libre" correspond au poids du pilote, du parapente, de la sellette et des autres équipements transportés en vol libre. Le parapente est certifié EN/LTF A pour cette gamme de poids.

Le "PTV paramoteur" permet d'emporter tout ce qui précède, plus le GMP (Groupe Moto Propulseur) avec le plein.

Nous recommandons que la voile soit piloté au milieu de PTV.

Si vous faites voler votre voile dans la moitié inférieure du PTV, l'agilité diminue et la voile sera plus amorti. Dans de fortes turbulences, l'aile se déformera et subira plus souvent aux fermetures que si sa charge alaire est supérieure. Ne choisissez de voler avec une voile faiblement chargée que si vous volez en conditions aerologique stables, en matinée ou soirée.

Si vous volez dans la moitié supérieure du PTV, l'agilité et la stabilité en turbulence augmenteront. De même, la vitesse augmentera légèrement. L'auto-amortissement diminue en virages, ainsi qu' en cas de fermetures.

Décollage



Nous recommandons de régler les trims sur la position 2 pour le décollage.

Votre voile est facile à gonfler par vent nul ou fort et vient rapidement se stabiliser au-dessus de votre tête en position de vol. La meilleure technique de gonflage est de tenir un élévateur A dans chaque main. Prenez les freins dans vos mains, et posez les élévateurs sur vos bras. Tenez les élévateurs A et Baby A ensemble au niveau des maillons comme indiqué sur l'image.

Ne jamais essayer de décoller tant que la voile n'est pas parfaitement gonflée et en position au-dessus de votre tête et que vous n'avez pas le plein contrôle de la voile sur l'axe de tangage et de roulis.

Montée initiale

Une fois en l'air vous devriez continuer de voler face au vent en gagnant de l'altitude. Laissez les trims dans la position de décollage pour obtenir le meilleur taux de montée. N'essayez surtout pas d'augmenter ce taux de montée en freinant. L'utilisation des freins associée à la poussée du moteur provoquerait une sur-incidence qui pourrait favoriser un décrochage. De plus, cette forte incidence serait suivie d'une grande abattée en cas de panne moteur, ce qui pourrait être dangereux à proximité du sol.

N'initiez pas de virage tant que vous n'avez pas la hauteur et la vitesse suffisante.

Oscillations

Dans certaines circonstances, il est possible que le pilote d'induisse des oscillations sans le vouloir. Cela est dû à une combinaison du couple du moteur/hélice et le déplacement du poids du pilote et/ou une légère action sur les freins. Pour stopper ces oscillations, il est préférable de réduire la puissance, vous assurer que vous êtes bien équilibré et sans action sur les freins. Une fois stabilisé, vous pouvez remettre progressivement toute la puissance.

Trims et accélérateur

Les élévateurs PPG sont équipés de trims et d'un système d'accélération (accélérateur), qui peuvent être utilisés pour augmenter la vitesse. Le réglage standard des trims est complètement fermé, ce qui est la position la plus lente. Pour une meilleure consommation de carburant ou pour voler en thermique, les trims doivent être fermés. Après le décollage, une fois que vous avez atteint une altitude de sécurité, si vous souhaitez augmenter votre vitesse, vous pouvez ouvrir les trims, en gardant les bras hauts, ou actionner l'accélérateur.

Les trims doivent être tirés vers l'arrière ou vers le bas lorsqu'ils sont actionnés. Les trims ne doivent pas être tirés sur le côté ou vers le pilote, car la sangle frotterait sur la boucle des trims, ce qui provoquerait une usure prématurée.

Pour augmenter la vitesse à l'aide de l'accélérateur, la pression doit être appliquée progressivement sur l'accélérateur. N'utilisez pas une force excessive pour tenter de dépasser le point où les poulies se touchent, car cela pourrait entraîner la fermeture de la voile. L'utilisation de l'accélérateur peut affecter l'équilibre du pilote dans la sellette et il peut être nécessaire de faire quelques ajustements à la sellette.

L'utilisation de l'accélérateur n'est pas aussi confortable que celle des trims, mais elle est plus sûre, car en cas de turbulences inattendues, le pilote peut réagir immédiatement en relâchant l'accélérateur.

Nous vous recommandons de voler dans des conditions où vous pouvez avancer face au vent sans devoir utiliser l'accélérateur ou à ouvrir complètement les trims, ce qui vous donne une marge de sécurité de vitesse supplémentaire

si vous en avez besoin.

La finesse se dégrade légèrement et le parapente est un peu plus sensible aux fermetures lorsque les trims sont ouverts ou que l'accélérateur est appliqué.

Nous ne recommandons pas aux pilotes de voler avec l'accélérateur à fond et les trims complètement ouverts en même temps à basse altitude.

L'ADAM 2 MOTOR est équipé de trims 'Rollercam', qui fonctionnent en douceur et réduisent l'usure de la sangle. Néanmoins, il est important de vérifier régulièrement l'usure des trims et de s'assurer que le système fonctionne proprement, sans points de blocage. S'ils montrent des signes d'usure, les trims doivent être remplacés. Cette opération peut être effectuée par le pilote.

Utilisation des freins combinés avec l'accélérateur et les trims

Les freins ne doivent pas être utilisés lorsque les trim sont ouverts et l'accélérateur actionné. Il est possible d'utiliser les freins en toute sécurité sur toute la plage de réglage des trims (mais pas combinée avec l'accélérateur) .

Trims + freins = OK

Trims + accélérateur + freins - Non !

Virage

Les premiers virages doivent être graduels et progressifs, la première action pour un changement de direction doit être de déport du poids du côté du virage dans la selette, puis relâcher le frein extérieur et une tirer doucement sur le frein intérieur jusqu'à ce que l'angle d'inclinaison souhaité soit atteint. Pour ajuster la vitesse et le rayon du virage, coordonner votre transfert de poids et l'utilisation le frein extérieur. N'oubliez pas qu'enfoncer violemment un frein est dangereux et doit toujours être évité.

Ne jamais initier un virage à la vitesse minimale ou à pleine puissance sur une pente de montée pronocée, car vous

risqueriez de partir dangereusement en vrille.

Atterrissage

Mettez les trims en position base=tout trimé=maillons alignés. Positionner vous en vent arrière à une distance appropriée la zone d'atterrissage (plus loin si le vent est faible et moins loin si le vent est fort) avec une altitude d'une quarantaine de mètres ; après avoir dépassé le point d'aboutissement mais en restant en finesse de celui-ci initiez un virage pour se retrouver en final, face au vent et mettre le moteur au ralenti pour planer en direction de votre point d'aboutissement . À ce stade, si vous êtes sûr de pouvoir atterrir en toute sécurité à l'endroit prédéterminé, vous devez éteindre le moteur, sinon vous devriez remettre les gaz et recommencer votre approche.

Tout au long de votre finale, moteur coupé, maintenez votre vitesse (bras haut) jusqu'à ce que vous soyez à un à deux mètres du sol. Initiez alors votre arrondi en freinant lentement et progressivement pour arrondir en perdant de la vitesse jusqu'à ce et vous soyez en mesure d'atterrir sur vos pieds.

Si vous atterrissez avec le moteur en marche il y a un risque considérable de dommages et/ou blessures liés à hélice en rotation, (suspentes qui passent dans l'hélice

Pilotage actif

Le « pilotage actif » signifie voler en harmonie avec votre aile. Cela ne veut pas seulement dire diriger la voile en l'air, mais aussi contrôler les mouvements de la voile, notamment dans les thermiques et les turbulences. Si les conditions aérologiques sont calmes, le contrôle de l'aile ne nécessite pas d'action spécifique du pilote, mais dans des conditions turbulentes, une action continue du pilote sur les freins et dans la sellette est nécessaire. De telles réactions sont instinctives chez les pilotes confirmés. Il est essentiel de maintenir le contact avec le parapente grâce à une légère mise sous tension des freins, cela permet au pilote de sentir les baisses de la pression interne qui précèdent souvent une fermeture. Rappel : Il est interdit de voler en paramoteur dans de fortes turbulences ou vents violents.

Techniques de descente rapide

Gardez toujours les deux freins en main afin de garder le contrôle de votre parapente lors des Big Ears ou Parachutage au B. Nous vous déconseillons de mettre vos mains dans les poignées de frein, car cela rend plus difficile la sortie d'une situation de parachutage. Il y a un risque de parachutage avec les oreilles et Parachutage au B.

Faire les "oreilles"

Les mini élévateurs A' permettent de faire simplement et facilement des grandes oreilles. Il est recommandé de ne pas atterrir avec les grandes oreilles et de les relâcher avec une altitude suffisante. Cette technique n'est pas destinée à permettre au pilote de voler dans des conditions de vent plus fort que la normale, mais permet de descendre rapidement sans réduire la vitesse horizontale de l'aile (contrairement à l'usage des B). Pour faire les oreilles, le pilote doit se pencher en avant dans sa sellette pour attraper la suspente dans le prolongement de l'élévateur A' (une dans chaque main). Tout en gardant les poignées de freins dans les mains, tirer les suspentes d'une trentaine de centimètres afin de fermer les bouts d'ailes. Il est très important de ne pas tirer sur les autres suspentes A, afin de ne pas fermer complètement le bord d'attaque. Avec les oreilles, le pilotage s'effectue à la sellette par le déplacement du poids du corps. Si les oreilles ne se défont pas toutes seules, il suffit de freiner ou pomper, d'un seul côté à la fois, jusqu'à ce que l'extrémité de l'aile soit à nouveau en pression.

Avant d'avoir besoin d'utiliser les oreilles, nous vous recommandons de vous y exercer loin du relief et à une hauteur suffisante ; une fermeture frontale peut survenir en cas de mauvaise exécution.

Faire les "B" (parachutage aux "B")

C'est le moyen le plus rapide pour descendre, et cela de façon sûre. Attrapez les élévateurs B, un dans chaque main, et les tirer vers le bas d'environ 30cm. L'action sur les B va stopper la vitesse horizontale, et augmenter fortement le taux de chute en parachutant. Il faut s'assurer de voler loin du relief car le taux de chute peut être de plus de 10m/s si vous tirez sur une plus grande amplitude. La voile est quasiment stable dans cette configuration. Pour sortir de la phase de parachutage aux B il est préférable de relâcher rapidement les B car, pour reprendre son régime de vol normal, la voile a besoin de faire une légère abattée, les relâcher lentement pourrait laisser la voile dans une phase

parachutage. Il faut toujours relâcher les B symétriquement, car un mouvement asymétrique pourrait provoquer un départ en vrille.

Cette manœuvre est utile lorsqu'il faut perdre de la hauteur rapidement, par exemple pour échapper à un orage. Il ne faut pas la pratiquer à moins de 100 mètres du sol.

Virage 360° engagé

En tirant plus sur la commande de frein et en la maintenant enfoncée, un virage normal peut être transformé en un 360° engagé. L'inclinaison, et la vitesse de rotation vont augmenter au fur à mesure que la spirale est maintenue. Faites attention à rentrer progressivement dans un 360° engagé, car une traction trop rapide sur la commande peut entraîner une vrille, ou un 360 "face au sol".

Les parapentes BGD sont conçus et testés pour revenir automatiquement en vol normal et sans action du pilote à l'issue d'un 360° engagé avec un taux de chute allant jusqu'à 16 m/s. Si le pilote augmente le taux de chute au-delà de 16 m/s, ou amorce un "360 ° face au sol", le parapente peut alors nécessiter une action du pilote pour revenir en vol normal. Dans ce cas, le pilote doit tirer progressivement sur la commande extérieure pour faire sortir le parapente de la spirale.

Descentes en 360°, face au sol: Le « 360° face au sol » est une spirale très spéciale dans laquelle le bord d'attaque du parapente est quasiment orienté face au sol. Si vous tirez brusquement sur le frein lors de l'entrée dans le 360° engagé vous risquer de rentrer dans cette configuration. Le parapente plonge et pivote sur l'axe de lacet, le bord d'attaque s'oriente alors face au sol, et la voile accélère sa rotation. Cette technique ressemble beaucoup au début d'une SAT. Comme la SAT, c'est une manœuvre acrobatique qui ne fait pas partie du domaine de vol normal. Il est interdit de pratiquer ces manœuvres car elles peuvent être dangereuses et vous faire dépasser la charge limite de 3,5 G.

Pour sortir d'un 360° engagé, relâchez progressivement le frein intérieur, ou tirez progressivement sur la commande extérieure. Un relâchement trop violent de la commande peut entraîner une ressource importante au cours de laquelle l'aile dissipe l'énergie en faisant une chandelle. Soyez alors prêt à contrôler l'abattée avec les freins. Dans la sortie du 360° engagé, attendez-vous à passer dans votre turbulence de sillage, ce qui peut occasionner une fermeture.

Ne pas effectuer de 360° engagés avec des grandes oreilles ou des fermetures asymétriques. La charge G élevée sur moins de suspentes pourrait surcharger et casser les suspentes.

Techniques en cas de difficultés

Toutes les manœuvres suivantes peuvent être dangereuses et ne doivent être pratiquées que dans un milieu sécurisé, tel qu'un cours SIV.

Décrochages

Les décrochages sont dus à une sur-incidence associée à vitesse de vol trop lente. Le vent relatif diminue en même temps que l'on tire sur les freins et la voile approche de la limite de décrochage. A ce moment, elle commencera à s'enfoncer et finira par décrocher en basculant en arrière. Attendez alors que l'aile finisse sa bascule et revienne au-dessus de vous avant de relâcher complètement, symétriquement et assez rapidement les freins. Préparez-vous à contrôler l'abâtée en freinant fermement mais ponctuellement.

Parachutage

Votre parapente a été conçue pour ne pas rester en parachutage. Cependant si les caractéristiques de vols initiales ont été affectées (problèmes ou nœuds dans les suspentes, vieillissement prononcé, modifications...), il est possible qu'un parapente rentre en phase parachutale. Par conséquent, tous les pilotes doivent être conscients de cette éventualité, et savoir comment y faire face. L'entrée en phase parachutale peut être causée par un vol trop lent, une sortie de décrochage aux B mal effectuée, ou à la suite de grandes oreilles.

En phase parachutale, le pilote observe ceci :

- Vitesse relative très basse
- La descente est quasi verticale (comme en parachute) et est d'environ 5 m/s.
- Le parapente semble parfaitement gonflé mais peut paraître un peu "mou", et la moitié arrière de l'aile peut être relevée.

La sortie d'un parachutage est très facile. La méthode classique pour sortir est d'amorcer un virage. En commençant à tourner, la voile va automatiquement revenir à une situation de vol normal.

La seconde méthode pour sortir du parachutage est de tirer doucement sur les élévateurs avant, ou d'utiliser l'accélérateur. Cela va aider l'écoulement à recoller au niveau du bord d'attaque, mais veillez bien à ne pas tirer trop fort, car vous pourriez provoquer une fermeture frontale.

Si le parachutage est particulièrement tenace et que les méthodes précédentes ne fonctionnent pas, alors seul un décrochage pourra résoudre le problème. Pour cela, enfoncer à nouveau les deux freins de façon prononcée pour obtenir un décrochage. Relâchez alors immédiatement les freins, et contrôlez l'abattée. La voile va passer derrière vous et peut-être se fermer, puis plonger vers l'avant et se regonfler automatiquement avant de reprendre son vol normal. C'est l'abattée de la voile qui permet au parapente de se remettre à voler.

Vrille à plat

La vrille à plat survient lorsque le pilote essaie de tourner trop rapidement. Dans le cas d'une vrille à plat, le pilote et la voile tournent autour d'un axe vertical. En virage engagé, le phénomène est très différent, le pilote est éjecté de cet axe vers une trajectoire horizontale. Votre parapente ne part pas en vrille facilement, mais si le pilote, fait un départ en vrille par inadvertance, il reviendra automatiquement en vol normal, dès que les freins seront relâchés. Si le pilote ne contrôle pas l'abattée en sortie de vrille, le parapente peut subir une fermeture asymétrique

Fermeture frontale

Il est possible que des turbulences provoquent une fermeture frontale symétrique de l'aile, même si un pilotage actif peut largement empêcher que cela ne se produise accidentellement. Un pilote peut reproduire l'effet pendant un cours SIV en saisissant les deux élévateurs A et en tirant fortement sur eux, puis en relâchant immédiatement. La voile se remettra automatiquement de cette situation en 3 secondes environ. Pendant cette période de récupération, il est conseillé de ne pas appliquer les freins, car cela pourrait faire décrocher l'aile.

Fermeture latérale asymétrique

Votre parapente est très résistant aux déflations, cependant si la voile se ferme d'un côté à cause d'une turbulence, vous devez d'abord contrôler la direction du vol en contrant sur le frein opposé. La plupart des fermetures normales se regonflent immédiatement d'elles-mêmes et vous aurez à peine le temps de réagir avant que l'aile ne se regonfle automatiquement. Le fait de contrôler la direction du vol aura tendance à regonfler l'aile. Cependant, avec des fermetures plus persistantes, il peut être nécessaire de pomper le frein du côté de la fermeture en utilisant une action longue, forte, douce et ferme. Normalement, une ou deux pompes d'environ 80 cm seront suffisantes. Chaque pompe doit être appliquée en une seconde environ et relâchée en douceur. Dans les cas graves, il peut être plus efficace de pomper les deux freins en même temps pour faire regonfler la voile. Attention à ne pas faire décrocher l'aile complètement si cette technique est utilisée.

Défaire une clé ou une "cravate"

Il devrait être difficile de piéger l'embout pour qu'il ne sorte pas rapidement. Toutefois, lors d'une très forte turbulence, n'importe quelle voile peut se prendre dans son suspentage suite à une fermeture. Dans un tel cas, il faut tout d'abord recourir à la méthode classique pour sortir d'une fermeture asymétrique. Si la voile ne se remet pas en forme automatiquement, tirez vers le bas la suspente de stabilo jusqu'à ce qu'elle se tende et aide à libérer le bout d'aile. Vous devez être prudent avec l'usage des freins les élévateurs arrière ou les B pour ne pas provoquer de décrochage. N'oubliez pas de contrôler la direction de votre vol, c'est votre priorité numéro un. Si vous êtes très bas, il est beaucoup plus important de diriger la voile vers un lieu d'atterrissage sûr ou même de lancer votre parachute de secours.

REMARQUE : Des pilotes d'usine ont testé la voile bien au-delà des conditions de vol classiques, mais ces tests ont été effectués en milieu sécurisé au-dessus de l'eau et avec un parachute de secours. Décrochages et vrilles à plat sont des manœuvres dangereuses avec les parapentes et ne sont pas recommandés.

Perte des freins

Dans le cas improbable où une suspente de frein se romprait, ou que la poignée se détachait, la voile peut être dirigée

en tirant sur les élévateurs C doucement afin de se diriger.

Pour plus d'informations sur les techniques de récupération des incidents, nous vous recommandons vivement "The SIV Bible", écrit par Bruce Goldsmith et disponible au format I-book dans différentes langues.

Entretien

Stockage

Stocker votre parapente à température ambiante dans un endroit bien sec. Le lieu idéal aura une température entre 5 à 25° C et un très faible taux d'humidité. Ne jamais laisser le parapente geler, surtout si la voile est humide.

Si vous devez plier votre parapente mouillé, ne le laissez pas plus de quelques heures dans ces conditions. Ouvrez-le et laissez le sécher dès que possible. Ne pas utiliser de sources de chaleur directe pour sécher la voile car elle de hautes températures peuvent affecter les matériaux qui sont, de surcroît inflammables.

La voile est faite avec un tissu nylon de haute qualité, traité pour résister aux agressions des rayons ultraviolets. Il est cependant préférable d'éviter d'exposer inutilement votre voile au soleil. Les U.V. finissent par affaiblir le tissu, et une exposition prolongée au soleil peut compromettre sérieusement le bon vieillissement et la sécurité de la voile. Il est par conséquent recommandé de plier sa voile dès que l'on a fini de voler, et de ne la déplier qu'au dernier moment lors du décollage.

Ne jamais nettoyer le parapente avec un détergent ou solvant. Pour le laver, utiliser de l'eau tiède et un peu de savon neutre. Si la voile a été en contact avec l'eau de mer, la rincer à l'eau claire avec soin et bien la faire sécher.

Petites Réparations

Les petites déchirures sur l'intrados ou l'extrados peuvent être réparées par le pilote lui-même avec du Ripstop autocollant. Cela n'est toutefois possible, que si la déchirure ne dépasse pas 10cm, et ne se situe pas à un endroit critique (proche d'une couture, d'un point d'ancrage de suspente).

Suspentes

Libération des boucles sur les suspentes arrière



A gauche : boucles sur les maillons ; à droite : boucles libérées.

Remplacement des suspentes

Si vous devez remplacer des suspentes sur votre planeur, nous recommandons qu'un professionnel monte les nouvelles suspentes. La navigabilité de votre parapente, et votre sécurité, dépendent de ce que cela soit fait correctement.

Vous pouvez identifier la (les) suspente(s) que vous devez remplacer à partir du schéma des suspentes de votre aile.

Tous les parapentes BGD sont grésés à l'état neuf avec des boucles sur les maillons des suspentes C (et des suspentes D s'il y en a) plus la suspente stabi. Les boucles sont là pour qu'elles puissent être libérées afin de compenser tout rétrécissement des suspentes arrières lorsque le parapente vieillit.

BGD recommande de relâcher les boucles après 100 heures ou 1 an, ou plus tôt si le pilote a l'impression que le parapente ne se soulève pas aussi facilement au décollage.

Lorsque la première vérification de la suspente est effectuée, normalement à 2 ans, les boucles doivent déjà avoir été relâchées, et ceci doit être vérifié et affiné par le centre de vérification.

Téléchargez la dernière version ici : <https://flybgd.com/lines>

Les suspentes de remplacement peuvent être commandées dans la section Accessoires de www.flybgd.com.

Vérifiez que les suspentes que vous avez reçues correspondent au schéma de suspentage et que celui-ci correspond au suspentage de votre aile.

Le moyen le plus rapide d'enlever les anciennes lignes est de les couper. Cependant, ne coupez pas les anciennes suspentes si vous n'avez pas reçu les nouvelles, sinon vous risquez de ne pas pouvoir voler ! Parfois, seul un jeu de suspentes partiel est nécessaire (par exemple, sans les suspentes supérieures ou les freins), faites attention à ne pas couper les suspentes qui doivent être conservées.

Il est important que les lignes soient montées dans le bon sens. Les micro-lignes ont un renfort interne à l'une de leurs extrémités, marqué par un fil jaune. Il doit être placé à l'extrémité de la jonction de la ligne. L'extrémité non renforcée est marquée par un fil blanc et doit être attachée à la patte du parapente ou au maillon. Les suspentes gainées n'ont pas de renfort supplémentaire et peuvent être montées dans les deux sens.

Alignement des points d'attaches

Les suspentes doivent être placées symétriquement sur le point d'attache, sauf lorsque celui-ci est incliné. Les ancrages A sont inclinés vers l'arrière sur toutes les ailes BGD, pour s'aligner avec la direction de traction de la suspente. Ainsi, lorsque vous assemblez les suspentes, les ancrages A doivent être inclinés vers l'arrière, et les ancrages B, C et D doivent être perpendiculaires à la surface inférieure.

Attaches des suspentes

Les nouvelles suspentes doivent être montées sur les maillons sans attaches sur les élévateurs A et B. La suspente Stabi et les élévateurs C doivent avoir une seule attache sur le maillon.

Inserts des maillons

Les maillons ont des inserts en plastique noir pour éviter qu'ils ne se défassent accidentellement et que les suspentes ne tombent. Assurez-vous toujours qu'ils sont correctement installés après avoir gréé le parapente. S'ils sont perdus, utilisez un insert bloque-suspente pour maintenir le maillon fermé. De nouveaux inserts peuvent être commandés sur www.flybgd.com.

Vérifications avant de voler

Après avoir gréé l'aile, faites toujours un contrôle dimensionnel complet des suspentes de l'aile, et gonflez-la pour vérifier que tout soit correct avant de voler.

Révision complète

Votre parapente doit subir un contrôle approfondi tous les 2 ans ou toutes les 150 heures de vol (à la première occurrence). Cette inspection doit être faite par un atelier agréé par BGD. Ce contrôle doit être effectué par le fabricant, l'importateur, le distributeur ou d'autres personnes autorisées.

Pensez à imprimer et compléter le carnet de vol et d'entretien de votre voile. Joignez-le systématiquement à votre voile lors d'une révision. Le fabricant n'engagera sa responsabilité sur l'aile, le suspentage et les réparations que si ces indications sont dûment reportées.

En cas d'inquiétude quant à la navigabilité de votre aile, contactez votre revendeur BGD, ou directement BGD.

Protection de l'environnement et recyclage

Notre sport se déroule dans un environnement naturel, et nous devons tout faire pour préserver notre environnement. Un parapente est essentiellement composé de nylon, de fibres synthétiques et de métal. A la fin de la vie de votre parapente, veuillez retirer toutes les parties métalliques et mettre les différents matériaux dans une usine de déchets/recyclage appropriée.

Alignement correct des microlignes



fil jaune



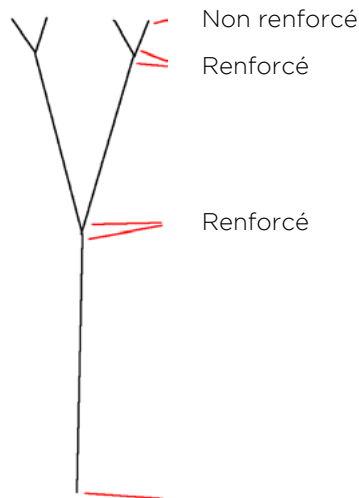
fil blanc



Les lignes gainées n'ont pas de renfort supplémentaire et peuvent être montées dans les deux sens.

Le fil jaune marque l'extrémité renforcée d'une microligne

Le fil blanc marque l'extrémité non renforcée d'une microligne.



Connexion par tête d'alouette

Les suspentes sont reliées à d'autres suspentes ou à des points d'accroche par des connexions en tête d'alouette. Veillez à ce qu'elles soient reliées correctement par une connexion verrouillée et non par une connexion en boucle.



Connexion imbriquée - correcte



Connexion en boucle - incorrecte



Connexion imbriquée - correcte



Connexion en boucle - incorrecte

Données techniques

Matériaux

La ADAM 2 MOTOR est construite avec les matériaux suivants :

Voile

Extrados	Dominico D30 42g/m ²
Intrados	Porcher Eazyfly 40g/m ²
Structure interne	Porcher Skytex hard finish 40g/m ²
Nose reinforcing	Fil en plastique

Élévateurs

Sangles	20mm Kevlar/nylon
Maillons	Maillon Rapide 3.5D Delta shackles + inserts
Poulies	Sprenger Allen

Suspentes

Suspente hautes	Liros PPSL
Suspentes intermédiaires	Liros PPSL
Suspentes basses	Liros PPSL
Freins	Liros DSL

Les pièces ou matériaux de rechange peuvent être obtenues directement chez BGD ou à travers de notre réseau de d'ateliers de réparation agréés, que vous pouvez retrouver sur le site www.flybgd.com

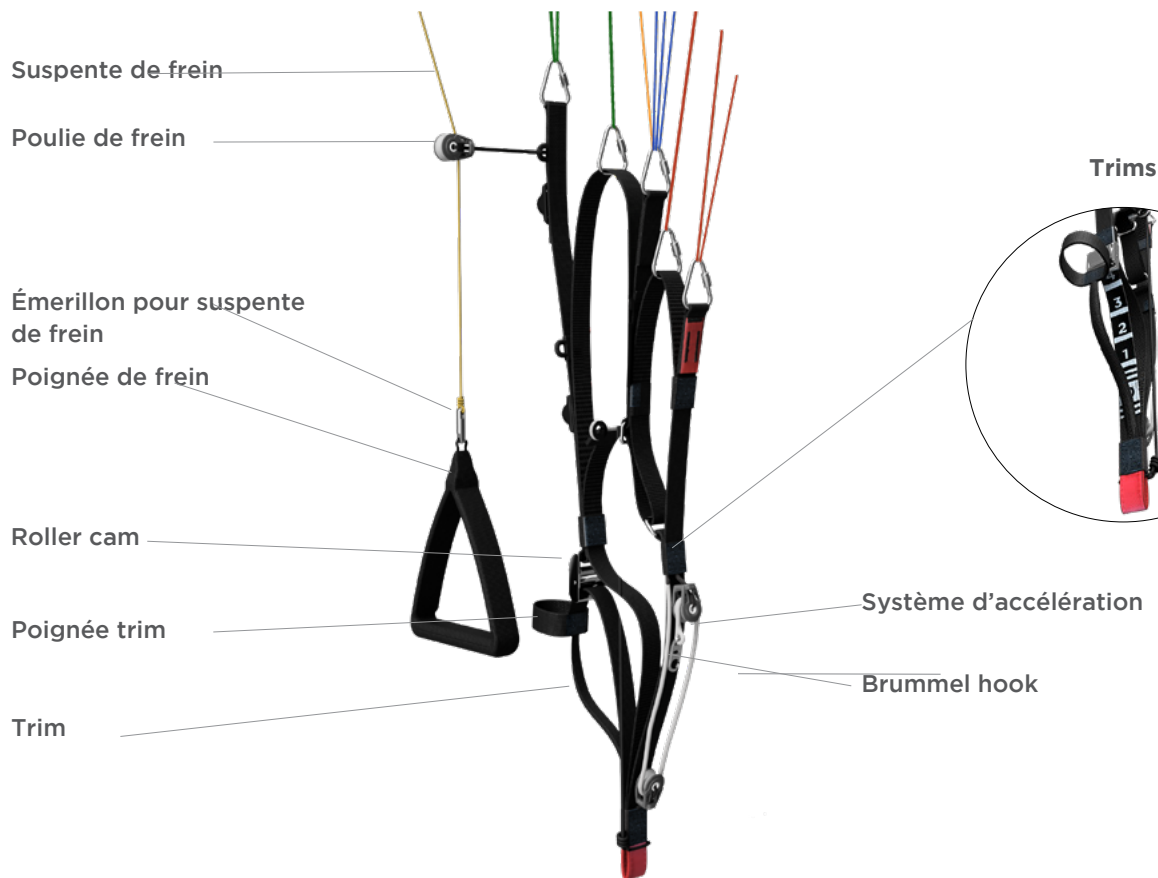
Caractéristiques

	XS	S	M	ML	L
Facteur d'échelle	0.96	1.00	1.04	1.08	1.12
Surface Projetée (m²)	17.9	19.7	21.4	23.1	24.8
Surface à Plat (m²)	21	23	25	27	29
Poids hors sac (kg)	4.1	4.4	4.75	4.96	5.4
Longueur totale du suspentage (m)	212	232	252	272	293
Nombre de suspentes principales	3/4/3				
Caissons	36				
Allongement à Plat	4.8				
Allongement Projeté	3.4				
Corde centrale (m)	2.6	2.7	2.9	3.0	3.1
Envergure à Plat (m)	10.0	10.5	11.0	11.4	11.8
Envergure Projeté (m)	7.9	8.2	8.6	8.9	9.2
PTV vol libre EN / LTF A (kg)	50 - 65	60 - 80	75 - 95	88 - 108	100 - 125
Poids total volant (PTV) paramoteur (kg)	65 - 95	75 - 105	90 - 120	103 - 133	115 - 150
Vitesse bras hauts (km/h)	35	36	38	39	39
Vitesse maximale (km/h)	48	50	51	50	50
Min. sink (m/s)	1				
Finesse max.	8.5				
Homologation vol libre	EN+LTF: A				
Identification ULM approuvée	Oui				
Max. puissance du moteur (HP / kW)	27 / 20	27 / 20	27 / 20	37 / 27	37 / 27
Adapté au treuil	Oui				

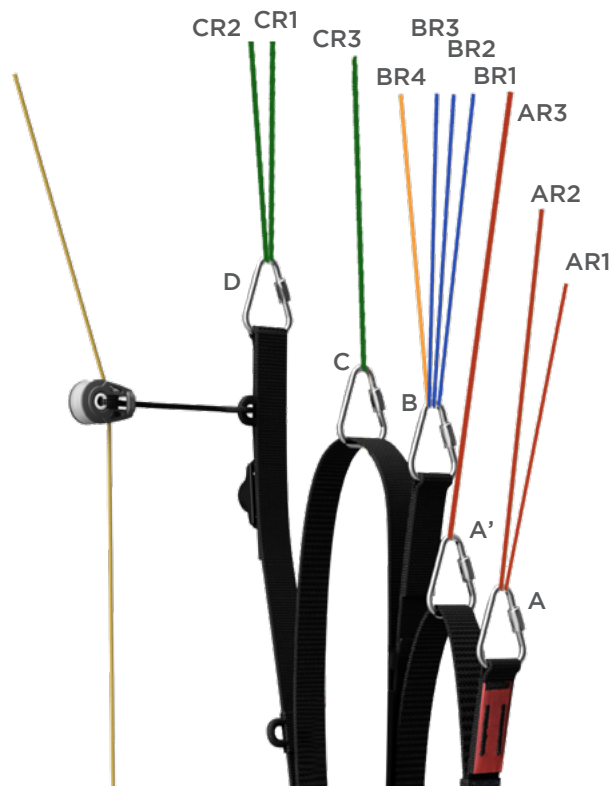
Aperçu des éléments de la voile



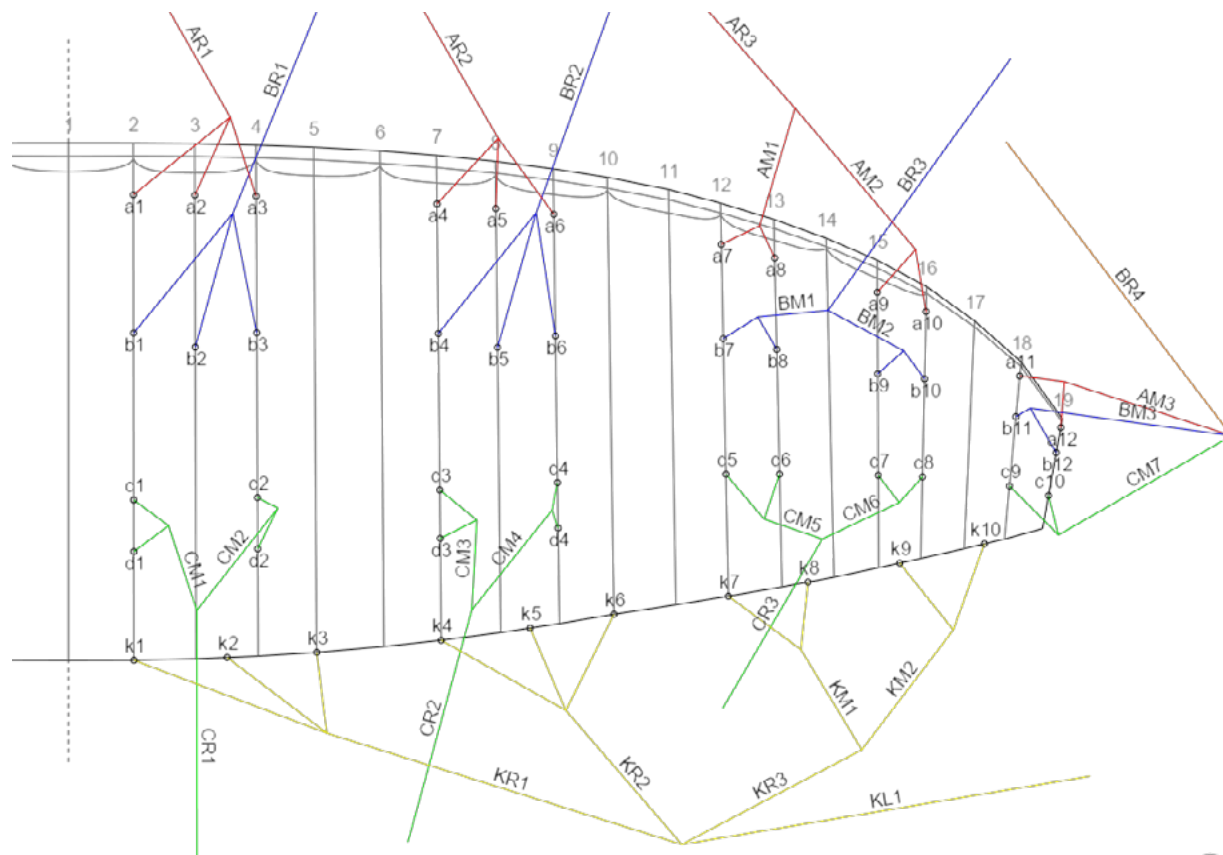
Élévateurs ADAM 2 MOTOR



Suspentes / Élévateurs



Suspentage



Longueurs du Suspentage

Toutes les mesures sont en mm, mesurée avec une tension de 50N par ligne, cette tension étant appliquée progressivement avant la mesure.

Les longueurs sont mesurées à partir de l'intrados et prennent en compte les élévateurs et mousquetons.

Durant les tests d'homologation EN, l'organisme à vérifié et comparé la longueur du suspentage sur le modèle d'homologation par rapport aux valeurs du manuel, après passage des essais en vol.

La différence entre les valeurs du manuel et celles relevées ne peuvent être supérieures à 10mm. Les valeurs relevées après le test d'homologation EN peuvent être trouvées dans l'Annexe de ce manuel.

Les longueurs de suspentes et les schémas les plus récents peuvent être téléchargés sur <https://flybgd.com/lines>

Taille XS

	A	B	C	D	K
1	6159	6090	6174	6250	6558
2	6132	6041	6153	6226	6335
3	6137	6067	6126	6195	6246
4	6149	6058	6117	6177	6044
5	6139	6039	6105		5945
6	6150	6058	6036		5977
7	6110	6048	5942		5938
8	6064	6001	5926		5873
9	5933	5895	5711		5848
10	5873	5855	5612		5926
11	5549	5563			
12	5404	5453			

Longueurs de Suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A	B	C	D	K
a1 1749	b1 1730	c1 865	d1 941	k1 1440
a2 1722	b2 1681	c2 855	d2 928	k2 1217
a3 1727	b3 1707	c3 819	d3 888	k3 1128
a4 1647	b4 1436	c4 815	d4 875	k4 1280
a5 1637	b5 1417	c5 724		k5 1181
a6 1648	b6 1436	c6 655		k6 1213
a7 474	b7 416	c7 492		k7 773
a8 428	b8 369	c8 476		k8 708
a9 429	b9 364	c9 496		k9 474
a10 369	b10 324	c10 397		k10 552
a11 426	b11 415	CM1 901		KR1 2550
a12 281	b12 305	CM2 890		KR2 2196
AR1 3929	BR1 3881	CM3 853		KM1 822
AR2 4021	BR2 4141	CM4 848		KM2 1031
AM1 2076	BM1 1589	CM5 776		KR3 1782
AM2 1944	BM2 1487	CM6 845		KL1 2551
AM3 362	BM3 385	CM7 452		
AR3 3084	BR3 3568	CR1 3950		
	BR4 4302	CR2 3996		
		CR3 4144		

Taille S

	A	B	C	D	K
1	6487	6411	6507	6586	6887
2	6459	6376	6486	6563	6667
3	6465	6388	6477	6550	6584
4	6474	6385	6468	6530	6392
5	6465	6370	6450		6270
6	6476	6386	6379		6305
7	6436	6384	6280		6223
8	6388	6335	6263		6149
9	6253	6225	6032		6133
10	6189	6183	5928		6201
11	5884	5893			
12	5734	5779			

Longueurs de Suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A	B	C	D	K
a1 1830	b1 1833	c1 906	d1 985	k1 1503
a2 1802	b2 1788	c2 896	d2 973	k2 1283
a3 1808	b3 1810	c3 857	d3 930	k3 1200
a4 1723	b4 1718	c4 854	d4 916	k4 1345
a5 1714	b5 1703	c5 758		k5 1223
a6 1725	b6 1719	c6 687		k6 1258
a7 496	b7 436	c7 516		k7 816
a8 448	b8 387	c8 499		k8 742
a9 450	b9 382	c9 520		k9 505
a10 386	b10 340	c10 416		k10 573
a11 446	b11 435	CM1 943		KR1 2667
a12 296	b12 321	CM2 932		KR2 2330
AR1 4143	BR1 4061	CM3 893		KM1 859
AR2 4232	BR2 4148	CM4 887		KM2 1080
AM1 2172	BM1 1662	CM5 812		KR3 1838
AM2 2035	BM2 1556	CM6 884		KL1 2695
AM3 395	BM3 413	CM7 472		
AR3 3254	BR3 3768	CR1 4145		
	BR4 4529	CR2 4214		
		CR3 4369		

Taille M

	A	B	C	D	K
1	6768	6689	6779	6861	7178
2	6739	6653	6759	6839	6936
3	6747	6666	6750	6826	6841
4	6753	6661	6742	6807	6623
5	6743	6648	6729		6515
6	6755	6662	6655		6552
7	6716	6662	6551		6510
8	6666	6611	6534		6440
9	6524	6496	6292		6416
10	6458	6453	6184		6502
11	6142	6146			
12	5987	6028			

Longueurs de Suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A	B	C	D	K
a1 1907	b1 1932	c1 945	d1 1027	k1 1571
a2 1878	b2 1896	c2 935	d2 1015	k2 1329
a3 1886	b3 1909	c3 894	d3 970	k3 1234
a4 1797	b4 1989	c4 891	d4 956	k4 1397
a5 1787	b5 1976	c5 791		k5 1289
a6 1799	b6 1990	c6 717		k6 1326
a7 518	b7 455	c7 538		k7 844
a8 468	b8 404	c8 521		k8 774
a9 469	b9 398	c9 542		k9 518
a10 403	b10 355	c10 434		k10 604
a11 466	b11 455	CM1 982		KR1 2777
a12 311	b12 337	CM2 972		KR2 2396
AR1 4340	BR1 4233	CM3 930		KM1 895
AR2 4435	BR2 4146	CM4 925		KM2 1127
AM1 2263	BM1 1732	CM5 846		KR3 1948
AM2 2120	BM2 1622	CM6 921		KL1 2803
AM3 412	BM3 430	CM7 492		
AR3 3416	BR3 3952	CR1 4342		
	BR4 4745	CR2 4416		
		CR3 4579		

Taille ML

	A	B	C	D	K
1	7020	6945	7049	7134	7506
2	6991	6911	7029	7112	7254
3	6999	6923	7005	7085	7156
4	7016	6911	6998	7065	6930
5	7006	6900	6982		6820
6	7019	6912	6905		6858
7	6976	6911	6798		6814
8	6925	6859	6780		6741
9	6778	6739	6540		6717
10	6710	6694	6427		6807
11	6379	6385			
13	6219	6264			

Longueurs de Suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A	B	C	D	K
a1 1981	b1 2025	c1 982	d1 1067	k1 1634
a2 1952	b2 1991	c2 972	d2 1055	k2 1382
a3 1960	b3 2003	c3 929	d3 1009	k3 1284
a4 1866	b4 2250	c4 927	d4 994	k4 1451
a5 1856	b5 2239	c5 822		k5 1341
a6 1869	b6 2251	c6 745		k6 1379
a7 538	b7 473	c7 560		k7 878
a8 487	b8 421	c8 542		k8 805
a9 488	b9 414	c9 564		k9 538
a10 420	b10 369	c10 451		k10 628
a11 485	b11 473	CM1 1020		KR1 2884
a12 325	b12 352	CM2 1010		KR2 2491
AR1 4518	BR1 4398	CM3 966		KM1 929
AR2 4629	BR2 4137	CM4 961		KM2 1172
AM1 2351	BM1 1799	CM5 879		KR3 2026
AM2 2203	BM2 1685	CM6 957		KL1 2966
AM3 429	BM3 447	CM7 511		
AR3 3571	BR3 4121	CR1 4541		
	BR4 4954	CR2 4604		
		CR3 4774		

Taille L

	A	B	C	D	K
1	7279	7194	7296	7385	7782
2	7239	7152	7276	7363	7521
3	7258	7173	7262	7345	7420
4	7269	7159	7253	7323	7184
5	7250	7149	7243		7069
6	7274	7160	7163		7109
7	7227	7162	7051		7068
8	7175	7108	7031		6997
9	7023	6986	6780		6974
10	6953	6939	6664		7063
11	6621	6617			
12	6452	6490			

Longueurs de Suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A	B	C	D	K
a1 2052	b1 2115	c1 1018	d1 1107	k1 1694
a2 2012	b2 2073	c2 1008	d2 1095	k2 1433
a3 2031	b3 2094	c3 963	d3 1046	k3 1332
a4 1934	b4 2500	c4 960	d4 1030	k4 1504
a5 1915	b5 2490	c5 854		k5 1389
a6 1939	b6 2501	c6 774		k6 1429
a7 557	b7 491	c7 582		k7 910
a8 505	b8 437	c8 562		k8 839
a9 506	b9 430	c9 585		k9 561
a10 436	b10 383	c10 469		k10 650
a11 502	b11 490	CM1 1057		KR1 2988
a12 338	b12 366	CM2 1047		KR2 2580
AR1 4706	BR1 4557	CM3 1001		KM1 964
AR2 4814	BR2 4135	CM4 995		KM2 1219
AM1 2434	BM1 1864	CM5 906		KR3 2101
AM2 2281	BM2 1748	CM6 986		KL1 3093
AM3 454	BM3 462	CM7 530		
AR3 3720	BR3 4289	CR1 4715		
	BR4 5154	CR2 4792		
		CR3 4976		

Carnet d'entretien

Révisions

Révision n° 1

Date

Cachet / Signature

N° vols

Type d'intervention

Notes

Révision n° 2

Date

Cachet / Signature

N° vols

Type d'intervention

Notes

Révision n° 3

Date

Cachet / Signature

N° vols

Type d'intervention

Notes

Révision n° 4

Date

Cachet / Signature

N° vols

Type d'intervention

Notes

Révision n° 5

Date

Cachet / Signature

N° vols

Type d'intervention

Notes

Révision n° 6

Date

Cachet / Signature

N° vols

Type d'intervention

Notes

Liste des propriétaires

Pilot No 1

Prénom	
Nom de famille	
Rue	
Ville	
Code Postal	
Pays	
Téléphone	
Email	

Liste des propriétaires

Pilot No 2

Prénom	
Nom de famille	
Rue	
Ville	
Code Postal	
Pays	
Téléphone	
Email	

Conclusion

Votre voile est une aile performante et stable qui vous permettra de réaliser de nombreuses heures de vol sûres et plaisantes, du moment que vous la traitiez avec soin et dans le respect des consignes de vol.

Ayez toujours présent à l'esprit que voler peut être dangereux, et que votre sécurité dépend de votre comportement. Si vous en prenez soin, votre aile vous permettra plusieurs années de vol. La voile a été homologuée selon une norme internationale qui représente les connaissances communément admises sur la sécurité d'un parapente lors d'incidents en vol. Cependant, il subsiste toujours des facteurs inconnus, comme par exemple la durée de vie des nouvelles générations d'ailes et la véritable incidence du vieillissement sur les caractéristiques de vol. Nous sommes sûrs qu'il s'agit là de facteurs normaux d'usure, mais qui constituent à terme une menace pour votre sécurité, et ce, quelle que soit la qualité de construction et des matériaux de votre parapente.

En dernier ressort, votre sécurité est de votre responsabilité. Nous vous recommandons vivement de voler prudemment, dans des conditions météo et aérologique adaptées en d'optant toujours pour l'option la plus sûre. Il est par ailleurs fortement recommandé de voler en club ou école avec des pilotes expérimentés.

Nous préconisons l'usage d'une sellette standard équipée d'une protection dorsale et d'un parachute de secours. Utilisez toujours un équipement en parfait état et un casque homologué.

BONS VOLS ET A BIENTOT DANS LE CIEL !

BGD GmbH
Am Gewerbepark 11
9413 St Gertraud
Austria

43N SARL R&D
195 Avenue Auguste Renoir
06520 Magagnosc
France

Tél +43 (0) 4352 35676
www.flybgd.com
email: sales@flybgd.com

Annexe

Mesures des longueurs des suspentes

Les tableaux ci-dessous indiquent les mesures des suspentes des ailes d'essai, telles qu'elles ont été mesurées par le centre d'essai pendant la procédure de certification.

Taille XS

	A	B	C	D	K
1	6462	6358	6420	6530	6789
2	6451	6347	6409	6518	6521
3	6422	6324	6398	6491	6485
4	6409	6310	6375	6471	6534
5	6380	6289	6378	6458	6312
6	6377	6298	6412	6491	6228
7	6277	6196	6261		6170
8	6178	6108	6145		6181
9	6150	6090	6115		6029
10	6022	6004	6099		5978
11	5972	5973	6098		5900
12	5752	5766	5908		5889
13	5557	5621	5785		

Taille S

	A	B	C	D	K
1	6791	6688	6762	6878	7141
2	6781	6678	6751	6864	6880
3	6763	6660	6733	6828	6834
4	6746	6646	6710	6810	6890
5	6718	6621	6715	6794	6661
6	6715	6629	6748	6829	6565
7	6612	6533	6620		6507
8	6506	6441	6499		6524
9	6477	6423	6468		6363
10	6342	6326	6431		6313
11	6293	6292	6429		6229
12	6063	6078	6230		6218
13	5885	5945	6100		

Taille M

	A	B	C	D	K
1	7085	6977	7060	7183	7479
2	7083	6971	7049	7172	7259
3	7049	6947	7040	7142	7116
4	7039	6933	7017	7124	7168
5	7007	6910	7017	7109	6931
6	7006	6924	7051	7137	6792
7	6897	6823	6920		6728
8	6791	6718	6770		6799
9	6760	6695	6735		6627
10	6613	6587	6687		6544
11	6564	6551	6686		6488
12	6324	6347	6508		6477
13	6140	6211	6372		

Taille L

	A	B	C	D	K
1	7633	7502	7590	7715	8019
2	7622	7492	7578	7703	7711
3	7592	7479	7571	7675	7669
4	7579	7465	7546	7655	7728
5	7546	7443	7551	7643	7469
6	7542	7455	7593	7683	7369
7	7424	7354	7464	0	7307
8	7311	7251	7326	0	7327
9	7279	7230	7292	0	7147
10	7130	7112	7235	0	7080
11	7072	7076	7233	0	6995
12	6821	6837	7007	0	6981
13	6620	6695	6861	0	0

Taille ML

	A	B	C	D	K
1	7360	7239	7318	7442	7749
2	7351	7228	7310	7430	7455
3	7319	7211	7301	7405	7410
4	7308	7198	7276	7386	7470
5	7276	7175	7281	7370	7223
6	7272	7183	7320	7411	7122
7	7167	7091	7194		7064
8	7051	6987	7056		7086
9	7016	6967	7022		6905
10	6878	6855	6970		6847
11	6821	6819	6968		6766
12	6577	6590	6753		6754
13	6380	6450	6610		