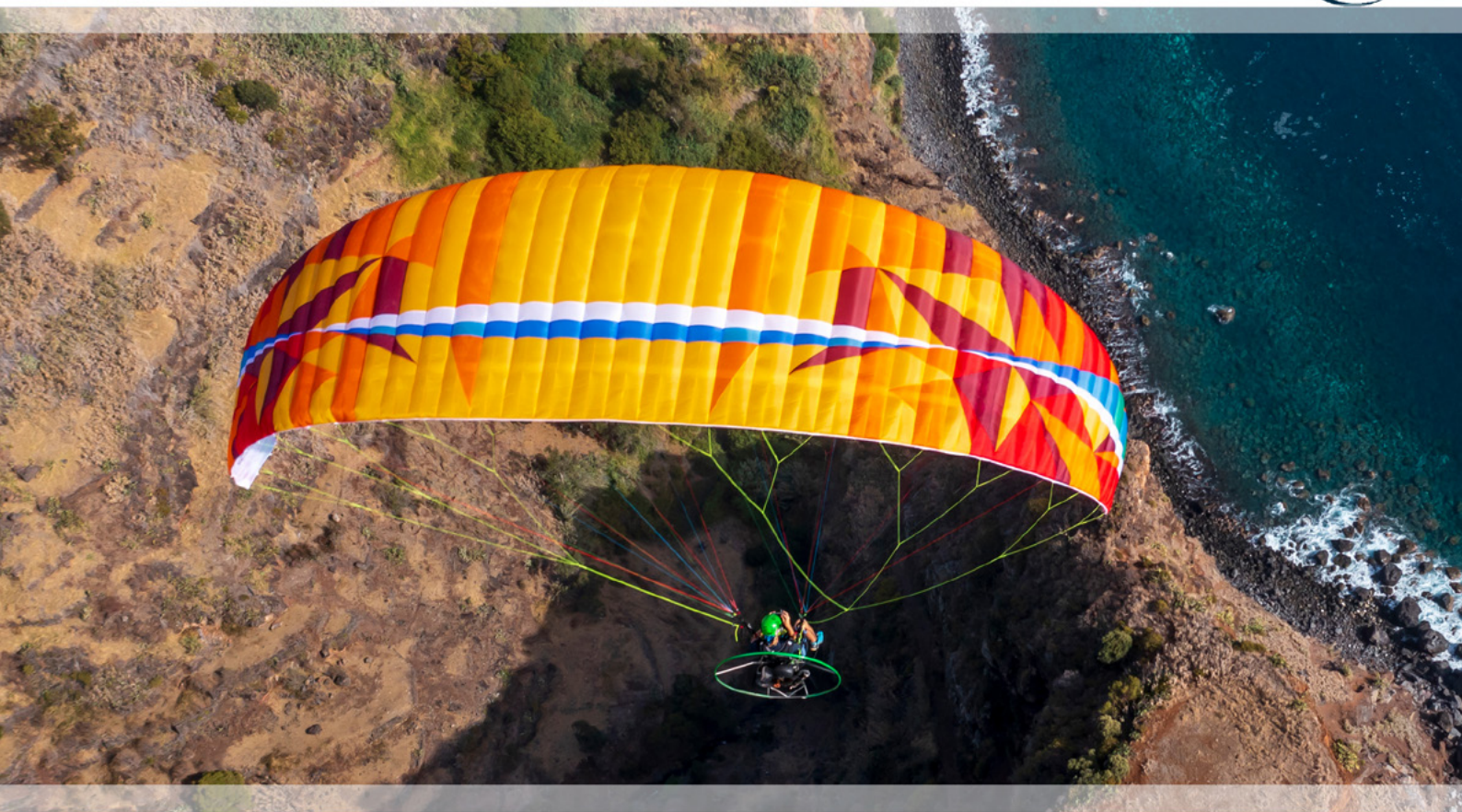




Contenu

Bienvenue chez Bruce Goldsmith Design.....	4
Introduction.....	5
Vols d'essais et garanties	6
Préparation et vérification préliminaire	7
Préparation	7
Vérification préliminaire	7
Techniques de vol	9
Gamme de poids	9
Décollage.....	9
Montée initiale.....	10
Vol droit et trims.....	10
Atterrissage.....	11
Pilotage actif.....	11
Faire les "oreilles"	12
Faire les "B" (parachutage aux "B")	12
Virage 360° engagé.....	13
Vitesse avec l'accélérateur et usage des trims.....	14
Techniques en cas de difficultés	15
Décrochages	15
Vrille à plat	16
Fermeture frontale.....	17
Fermeture latérale asymétrique	17
Défaire une clé ou une "cravate"	18
Perte des freins.....	18

Rangement et précautions	19
Rangement	19
Petites Réparations	19
Révision complète	20
Montage des suspentes de remplacement.....	21
Pied d'alouette.....	23
Protection de l'environnement et recyclage.....	24
Données techniques	25
Materiaux.....	25
Caractéristiques	26
Aperçu des éléments de la voile.....	27
Élévateurs PPG	28
Débattement des freins et de l'accélérateur.....	29
Suspending.....	30
Longueurs du Suspending	31
Carnet d'entretien.....	37
Révisions.....	37
Liste des propriétaires	38
Liste des propriétaires	39
Conclusion.....	40
Annexe	41
Mesures des longueurs des suspentes	41

EPIC 2 MOTOR Manuel d'utilisation

Parapente adapté pour un usage paramoteur
EN / LTF B + DGAC

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 EPIC 2 MOTOR

L'EPIC 2 est un parapente sûr et amusant pour les pilotes intermédiaires et plus. C'est une aile hybride, ce qui signifie qu'elle peut être utilisée pour le vol libre et pour le paramoteur. Ce manuel fait référence à l'EPIC 2 MOTOR, qui est livrée avec des élévateurs paramoteur avec trims. La seule différence entre l'EPIC 2 et l'EPIC 2 MOTOR, est les élévateurs.

Ce manuel vous informe et vous conseille sur l'utilisation de votre parapente. Pour que votre aile conserve ses caractéristiques de vol d'origine, il est nécessaire de l'entretenir correctement.

Si vous avez besoin de service après-vente ou de renseignements complémentaires, n'hésitez pas à contacter votre agent BGD le plus proche, ou contacter directement BGD.

Introduction

La EPIC 2 MOTOR est parfaitement adaptée pour la pratique du paramoteur aux pilotes de niveau intermédiaire. Elle est certifiée DGAC pour une utilisation en paramoteur.

Elle est également homologué EN / LTF B pour le vol libre, lorsqu'il est piloté dans la PTV pour le vol libre et uniquement avec les trims en position complètement fermée (lente). Si les trims sont dans une autre position, elle 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 de suspension (haut, bas ou trike).

Assurez-vous toujours d'avoir les bons élévateurs installés pour votre utilisation prévue, vol libre ou PPG.

Elévateurs	EPIC 2	EPIC 2 MOTOR	
	Vol libre	Motor trims relâchées	Motor trims fermés
Homologation Vol libre	EN/ LTF B, toutes tailles	Non	EN / LTF B, toutes tailles
Homologation Motor	Non	DGAC, toutes tailles	DGAC, toutes tailles
Remorquage	Oui	Oui	

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 par temps de pluie ou de neige, ou dans de fortes turbulences ou par vents violents.
4. Se faire tracter à une tension supérieure à 200 kg.

Vols d'essais et garanties

Toutes les informations à propos de la Garantie BGD sont disponibles dans la partie Garantie de notre site internet. Afin de bénéficier de tous les avantages de votre garantie, vous devez compléter le dossier de garantie sur notre site internet.

Votre revendeur doit obligatoirement essayer ce parapente avant qu'il ne vous soit livré. Les informations concernant le vol de réception doivent être renseignées sur la Rapport de Test en Vol dans le Carnet d'Entretien à la fin du manuel par votre revendeur. Un vol test non effectué peut annuler la garantie.

Lorsque vous utilisez le set d'élévateurs PPG, seule la longueur de commande de frein devra être ajustés en fonction du type d'accrochage que vous utilisez (canne hautes 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.

Toute modification, comme par exemple, le changement de longueur de suspentes ou la modification du système d'accélérateur, entraîne la perte de la conformité et de l'homologation. Nous vous recommandons de contacter votre revendeur ou directement BGD avant d'envisager toute intervention. Néanmoins, la longueur de commande de frein devra être ajustés en fonction du type d'accrochage que vous utilisez (canne hautes ou basse, chariot).

Préparation et vérification préliminaire

Préparation

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.

Vérification préliminaire

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 (maillons au même niveau) c'est 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». Cela correspond à la somme du poids du pilote, de la voile, du GMP (Groupe Moto Propulseur) avec le plein, la sellette et de tout autre équipement emporté avec vous en vol.

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

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. Les meilleures caractéristiques de gonflage et décollage seront obtenues avec les trims en position base=tout trimé=maillons alignés. Nous vous recommandons de relâcher partiellement les trim seulement en cas de vent prononcé (sup à 10 km/h) au décollage.

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. 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.

Vol droit et trims

Après le décollage, une fois que vous avez gagné l'altitude de sécurité et que vous souhaitez augmenter votre vitesse, vous pouvez prendre votre cap et ouvrir complètement les trims en restant bras hauts. Pour une consommation réduite, ou le vol en thermique, les trims doivent être tirés au maximum. Vérifiez régulièrement le niveau d'usure des composants et assurez-vous que le système fonctionne sans point dur. S'ils sont usés les élévateurs doivent être remplacés.

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 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.

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. Gardez toujours les commandes de freins dans les mains afin d'assurer le contrôle de la voile. Passez vos mains à travers les commandes, comme ça elles reviendront directement dans les poignées.

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 50 cm. 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 10 m/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.

Vitesse avec l'accélérateur et usage des trims

Les élévateurs PPG sont équipés de trims et d'un système d'accélération, qui peuvent être utilisés pour augmenter la vitesse. Le réglage standard des trims est complètement fermé (maillons à niveau), ce qui est la position la plus lente.

Nous vous recommandons de voler dans des conditions où vous pouvez pénétrer dans le vent sans avoir à 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 est légèrement dégradée et le parapente est un peu plus sensible aux fermetures avec les trims ouverts ou l'accélérateur appliqué. 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.

Pour voler à la vitesse maximale, les trims doivent être relâchés et l'accélérateur poussé progressivement jusqu'à ce que les poulies se touchent. Ne dépassez pas ce point en utilisant une force excessive pour essayer de faire aller le parapente plus vite car cela pourrait entraîner la fermeture du parapente.

IMPORTANT : Nous ne recommandons pas aux pilotes de voler avec l'accélérateur à fond et les trimmers complètement ouverts en même temps.

Vérifiez les composants de l'accélérateur et des trims régulièrement pour vous assurer que ces systèmes fonctionnent toujours efficacement.

Techniques en cas de difficultés

Décrochages

Ces manœuvres sont dangereuses et ne doivent pas être pratiquées en vol normal.

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'abatée en freinant fermement mais ponctuellement.

Cette manœuvre est dangereuse et aucun pilote ne doit la tenter intentionnellement en dehors d'un milieu sécurisé (SIV).

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

Cette manœuvre est dangereuse et ne doit pas être pratiquée en vol normal. 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.

Au début d'une fermeture frontale, le pilote doit freiner symétriquement des deux côtés pendant une seconde maximum. Cela poussera l'air de l'arrière de la voile vers l'avant, empêchant la fermeture de devenir profonde. Assurez-vous que les freins sont complètement relâchés durant les derniers stades de la fermeture, ou cela pourrait provoquer un décrochage complet. Le parapente s'en sortira normalement de lui-même tant que le pilote maintient les freins. Si le parapente ne se rétablit pas de lui-même, il peut être nécessaire de faire une deuxième pompe sur les freins.

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. Assurez-vous de tirer les quatre élévateurs A en même temps, deux élévateurs dans chaque main (assurez-vous d'inclure les élévateurs baby-A). Le parapente se remet automatiquement en trois secondes environ. Pendant cette période de récupération, il est conseillé de ne pas freiner 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”

Sur une EPIC 2 il est rare d'avoir une cravate que l'on ne puisse pas défaire facilement. 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.

Un décrochage peut aussi être utilisé pour défaire une clé dans les suspentes, toutefois cette manœuvre doit être utilisée uniquement en dernier ressort, si une partie de l'aile reste vraiment nouée dans les suspentes et si vous avez déjà pratiqué des décrochages lors de stages SIV. Ce type de récupération doit être tenté avec suffisamment d'altitude. Si vous êtes très bas, il est préférable de se diriger vers un endroit assez sûr pour atterrir, ou éventuellement d'utiliser votre parachute de secours. REMARQUES 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.

Rangement et précautions

Rangement

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 directes pour sécher la voile car elle est inflammable.

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.

Votre parapente 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 la sûreté 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. Pour toute question ou inquiétude concernant la résistance de votre parapente, n'hésitez pas à contacter votre revendeur BGD, ou directement BGD.

Ne pas 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 10 cm, et ne se situe pas à un endroit critique (proche d'une couture, d'un point d'ancrage de suspente). En cas d'inquiétude quant à la navigabilité de votre aile, contactez votre revendeur BGD, ou directement BGD.

Révision complète

Votre parapente doit subir un contrôle approfondi tous les 2 ans ou toutes les 200 heures de vol (à la première occurrence). Cette inspection doit être faite par un atelier agréé par BGD. L'examen doit être attesté par un tampon sur le sticker d'homologation collé sur l'aile ainsi que sur le carnet d'entretien.

Libération des boucle sur les suspentes arrière

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.

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.



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

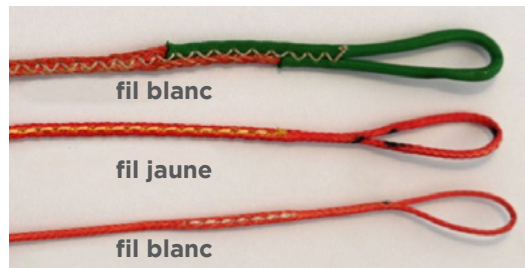
Montage des suspentes de remplacement

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

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

1. Vérifiez que les suspentes que vous avez reçues correspondent à la dernière mise à jour de la feuille de suspentes à partir de la boîte de dépôt. Vérifiez également que la disposition des suspentes sur le parapente correspond à celle du manuel.
2. 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.

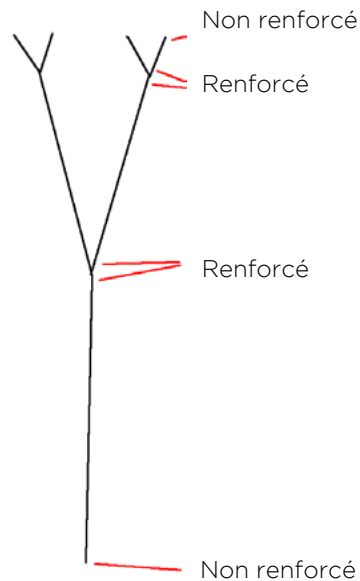


Renforcement externe

Renforcement interne

Pas de renforcement

3. Jonction des suspentes : Les micro-lignes ont un renfort interne, marqué par un fil jaune. Il doit être placé à l'extrémité où il y a une jonction de ligne. Les lignes gainées n'ont pas de renfort supplémentaire.
4. L'extrémité non renforcée est marquée d'un fil blanc et doit être attachée à la patte du planeur ou au maillon.



Pied d'alouette.

Toutes les suspentes sont reliées à d'autres suspentes ou à des tabs par des jonctions en pied d'alouette. Veillez à ce qu'elles soient reliées correctement avec une jonction emboîtée et non une jonction en boucle.



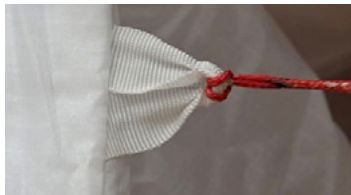
Jonction verrouillée - correcte



Jonction en boucle - incorrecte



Jonction verrouillée - correcte



Jonction en boucle - incorrecte

Les lignes doivent être placées symétriquement sur l'onglet, sauf lorsque l'onglet est incliné. La patte est inclinée vers l'arrière sur les pattes A de tous les parapentes BGD pour l'aligner avec la direction de traction de la suspente. Ainsi, lorsque vous assemblez les suspentes, l'onglet A doit être incliné vers l'arrière, et les onglets B, C et D doivent être perpendiculaires.

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.

Données techniques

Matériaux

La EPIC 2 MOTOR est construite avec les matériaux suivants :

Voile

Extrados	Porcher Skytex 38g/m ²
Intrados	Porcher Skytex 38g/m ² (LE) / Porcher Eazyfly 40g/m ²
Structure interne	Porcher Skytex 40g/m ² hard white
CS straps	Porcher Skytex 40g/m ² hard white
Joncs de renfort	Ratioparts detailed

Élévateurs

Sangles	Rivori 12mm nylon
Maillons	Maillon Rapide 3.5D Delta shackles + inserts
Poulies	Sprenger Allen

Suspentes

Suspente hautes	Edelrid Magix Pro Dry 8001U (unsheathed)
Suspentes intermédiaires	Edelrid Magix Pro Dry 8001U (unsheathed)
Suspentes basses	Edelrid PPSL and TSL (sheathed)
Freins	Liros DSL and PPSL
Suspente frein KL1	Liros DSL350

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

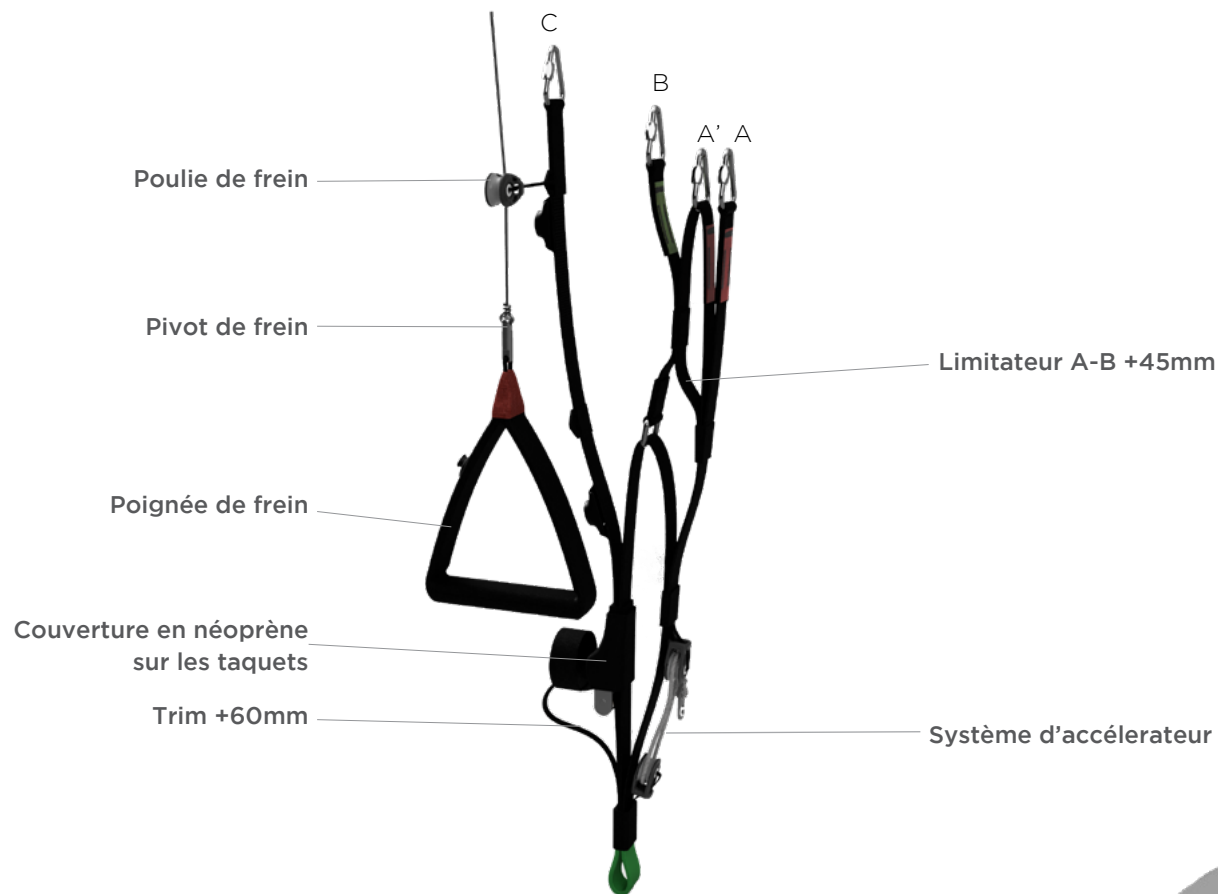
Caractéristiques

	XS	S	M	ML	L
Facteur d'échelle	0.92	0.96	1.00	1.04	1.08
Surface Projetée (m2)	17.7	19.4	21.1	22.8	24.5
Surface à Plat (m2)	21	23	25	27	29
Poids hors sac (kg)	4.6	4.8	5.1	5.3	5.6
Longueur totale du suspentage (m)	227	233	244	254	263
Hauteur (m)	6.4	7.0	7.1	7.3	7.5
Nombre de suspentes principales	3/4/3				
Caissons	45				
Allongement à Plat	5.2				
Allongement Projeté	3.8				
Corde centrale (m)	2.5	2.6	2.7	2.8	3.0
Envergure à Plat (m)	10.4	10.9	11.4	11.8	12.3
Envergure Projeté (m)	8.2	8.5	8.9	9.3	9.6
Vitesse bras hauts (km/h)	39				
Vitesse maximale (km/h)	53				
Min. sink (m/s)	1				
Finesse	9				
Poids total volant DGAC (kg)	55 - 100	65 - 125	75 - 125	85 - 138	100 - 150
Poids total volant EN / LTF B (kg)	55 - 75	65 - 85	75 - 95	85 - 110	100 - 125

Aperçu des éléments de la voile



Élévateurs PPG



Débattement des freins et de l'accélérateur

Longueurs des élévateurs

Les longueurs sont exprimées en millimètres. La longueur réelle mesurée de la colonne montante ne doit pas différer de plus de 5 mm de la valeur indiquée dans le tableau.

S, M, ML, L	A	Baby A	B	C
Trim lent	500	500	500	500
Accéléré	380	380	420	500
Longueur d'accélérateur	120 entre bouts des poulies			

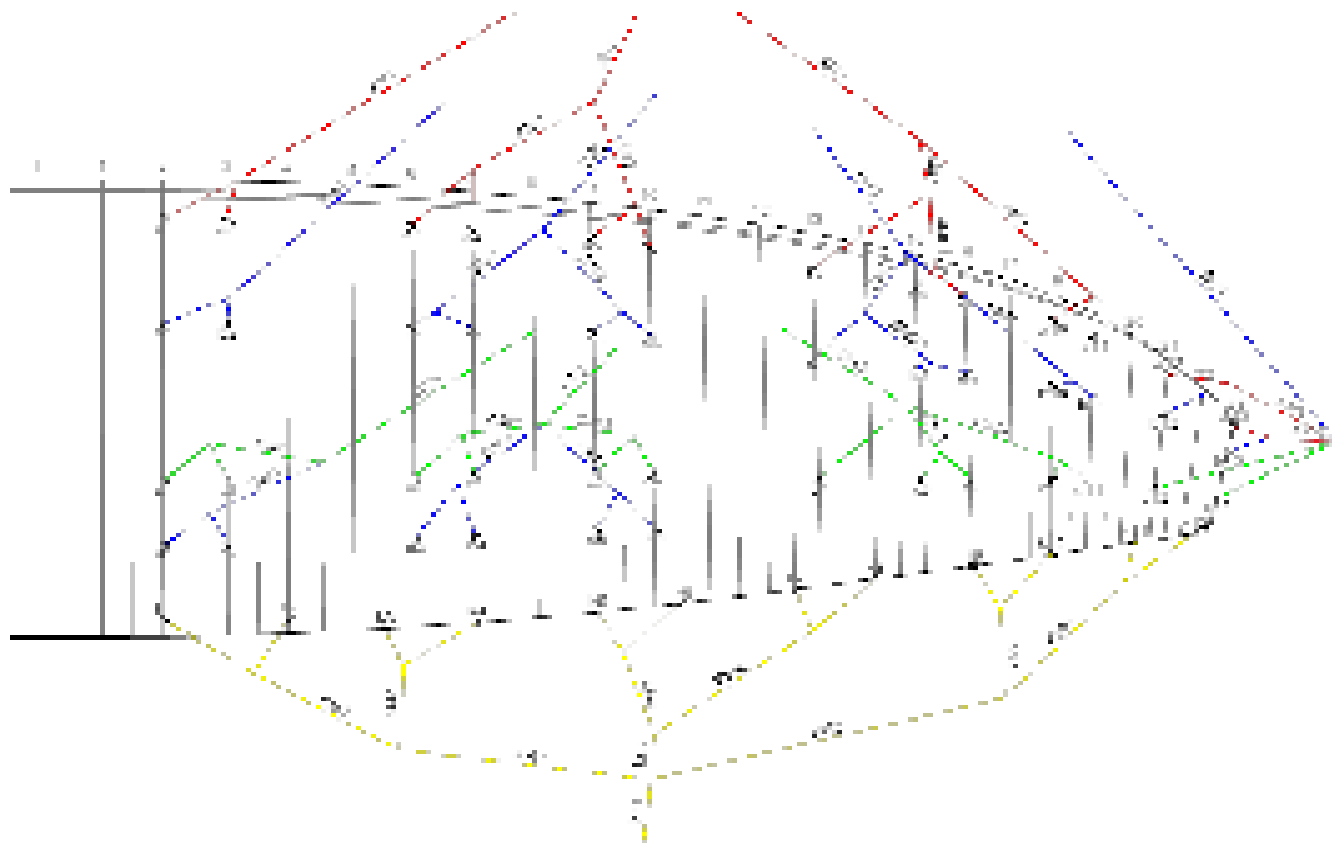
XS				
Trim lent	460	460	460	460
Accéléré	340	340	380	460
Longueur d'accélérateur	120 entre bouts des poulies			

Course des freins

En millimètres, à PTV maximale.

XS	S	M	ML	L
660	680	700	720	740

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 mesures sont faites depuis la surface de l'intrados jusqu'au maillon connectant les lignes aux élévateurs.

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	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		

Longueurs de Suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A		B		C		D		K	
a1	363	b1	368	c1	344	d1	407	k1	671
a2	352	b2	357	c2	333	d2	395	k2	403
a3	385	b3	382	c3	375	d3	397	k3	372
a4	372	b4	367	c4	352	d4	377	k4	421
a5	365	b5	353	c5	326	d5	348	k5	418
a6	362	b6	362	c6	360	d6	381	k6	344
a7	1956	b7	1680	c7	1608			k7	360
a8	392	b8	400	c8	408			k8	361
a9	364	b9	382	c9	378			k9	375
a10	389	b10	340	c10	296			k10	314
a11	339	b11	309	c11	295			k11	297
a12	382	b12	394	c12	1172			k12	286
a13	178	b13	240	c13	1049				
AR1	5610	BR1	5502	CM1	711	DM1	753	KM1	804
AM1	2404	BM1	1995	CM2	1349	DM2	1415	KM2	754
AM2	2381	BM2	1987	CM3	1378	DM3	1431	KM3	1197
AMU1	1471	BMU1	1198	CM4	1089			KM4	1123
AM4	2441	BM4	2096	CM5	1155			KM5	868
AM5	640	BR4	4263	CR1	4898			KM6	807
AM6	648	BR2	3469	CR2	4207			KR1	2754
AR2	3154	BR3	3085	CR3	4180			KR2	2082
AM3	1131	BM3	949					KR3	2181
AR3	2710							KL1	2567

Taille S

	A	B	C	D	K
1	6799	6693	6762	6874	7147
2	6789	6682	6750	6862	6877
3	6761	6659	6740	6833	6841
4	6748	6645	6718	6815	6891
5	6719	6624	6720	6801	6650
6	6715	6634	6757	6837	6572
7	6612	6536	6618		6515
8	6510	6445	6496		6519
9	6476	6426	6466		6369
10	6340	6327	6430		6304
11	6289	6295	6429		6224
12	6065	6080	6230		6213
13	5887	5953	6101		

Longueurs de Suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A		B		C		D		K	
a1	379	b1	386	c1	361	d1	427	k1	715
a2	369	b2	375	c2	349	d2	415	k2	445
a3	403	b3	400	c3	392	d3	415	k3	390
a4	390	b4	385	c4	370	d4	397	k4	440
a5	383	b5	369	c5	341	d5	364	k5	438
a6	379	b6	379	c6	378	d6	400	k6	360
a7	2046	b7	1766	c7	1701			k7	375
a8	411	b8	419	c8	427			k8	379
a9	382	b9	400	c9	397			k9	393
a10	406	b10	356	c10	310			k10	328
a11	355	b11	324	c11	309			k11	311
a12	400	b12	413	c12	1227			k12	300
a13	187	b13	251	c13	1098				
AR1	5891	BR1	5779	CM1	742	DM1	787	KM1	909
AM1	2514	BM1	2086	CM2	1411	DM2	1480	KM2	873
AM2	2491	BM2	2080	CM3	1442	DM3	1499	KM3	1250
AMU1	1539	BMU1	1262	CM4	1157			KM4	1178
AM4	2554	BM4	2193	CM5	1208			KM5	908
AM5	670	BR4	4488	CR1	5148			KM6	845
AM6	704	BR2	3655	CR2	4426			KR1	2810
AR2	3325	BR3	3255	CR3	4400			KR2	2194
AM3	1183	BM3	993					KR3	2300
AR3	2863							KL1	2720

Taille M

	A	B	C	D	K
1	7095	6979	7059	7182	7486
2	7084	6969	7048	7170	7267
3	7052	6946	7039	7140	7118
4	7041	6932	7015	7120	7171
5	7010	6911	7017	7107	6920
6	7007	6923	7053	7138	6798
7	6896	6823	6917		6740
8	6782	6722	6779		6789
9	6753	6702	6744		6633
10	6612	6592	6691		6534
11	6561	6560	6690		6479
12	6331	6354	6510		6466
13	6148	6220	6374		

Longueurs de Suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A		B		C		D		K	
a1	396	b1	402	c1	376	d1	445	k1	551
a2	385	b2	392	c2	365	d2	433	k2	332
a3	419	b3	417	c3	410	d3	434	k3	407
a4	408	b4	402	c4	386	d4	414	k4	460
a5	399	b5	385	c5	358	d5	385	k5	457
a6	396	b6	397	c6	394	d6	416	k6	335
a7	2124	b7	1855	c7	1790			k7	348
a8	428	b8	437	c8	447			k8	397
a9	399	b9	417	c9	412			k9	411
a10	424	b10	371	c10	324			k10	312
a11	373	b11	339	c11	323			k11	326
a12	413	b12	434	c12	1305			k12	313
a13	191	b13	261	c13	1169				
AR1	6161	BR1	6044	CM1	766	DM1	819	KM1	1136
AM1	2620	BM1	2166	CM2	1472	DM2	1548	KM2	912
AM2	2597	BM2	2161	CM3	1502	DM3	1564	KM3	1301
AMU1	1596	BMU1	1323	CM4	1210			KM4	1230
AM4	2652	BM4	2269	CM5	1245			KM5	948
AM5	721	BR4	4680	CR1	5398			KM6	879
AM6	759	BR2	3840	CR2	4638			KR1	2940
AR2	3486	BR3	3424	CR3	4602			KR2	2303
AM3	1230	BM3	1017					KR3	2415
AR3	3014							KL1	2846

Taille ML

	A	B	C	D	K
1	7361	7242	7322	7444	7751
2	7351	7232	7311	7432	7461
3	7321	7213	7302	7404	7420
4	7309	7199	7278	7384	7477
5	7276	7177	7282	7371	7217
6	7273	7188	7322	7410	7131
7	7164	7089	7192		7070
8	7053	6990	7059		7079
9	7017	6969	7026		6913
10	6872	6857	6971		6840
11	6817	6822	6970		6757
12	6575	6591	6755		6744
13	6382	6454	6614		

Longueurs de Suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A		B		C		D		K	
a1	411	b1	418	c1	391	d1	463	k1	775
a2	401	b2	408	c2	380	d2	451	k2	485
a3	436	b3	434	c3	426	d3	451	k3	422
a4	424	b4	419	c4	402	d4	431	k4	479
a5	415	b5	401	c5	370	d5	396	k5	475
a6	412	b6	412	c6	410	d6	435	k6	389
a7	2217	b7	1922	c7	1862			k7	403
a8	446	b8	455	c8	464			k8	412
a9	415	b9	434	c9	431			k9	427
a10	441	b10	387	c10	337			k10	354
a11	386	b11	352	c11	336			k11	339
a12	434	b12	448	c12	1331			k12	326
a13	203	b13	273	c13	1190				
AR1	6421	BR1	6296	CM1	804	DM1	853	KM1	983
AM1	2721	BM1	2257	CM2	1526	DM2	1602	KM2	950
AM2	2696	BM2	2252	CM3	1562	DM3	1624	KM3	1353
AMU1	1666	BMU1	1374	CM4	1270			KM4	1278
AM4	2766	BM4	2375	CM5	1309			KM5	983
AM5	725	BR4	4909	CR1	5616			KM6	915
AM6	762	BR2	4004	CR2	4839			KR1	3064
AR2	3645	BR3	3572	CR3	4813			KR2	2405
AM3	1279	BM3	1073					KR3	2519
AR3	3148							KL1	2936

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

Longueurs de Suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A		B		C		D		K	
a1	427	b1	433	c1	406	d1	480	k1	823
a2	416	b2	423	c2	394	d2	468	k2	515
a3	453	b3	450	c3	442	d3	467	k3	438
a4	440	b4	435	c4	417	d4	447	k4	497
a5	430	b5	416	c5	384	d5	411	k5	492
a6	426	b6	428	c6	426	d6	451	k6	402
a7	2296	b7	1993	c7	1930			k7	417
a8	462	b8	472	c8	481			k8	427
a9	430	b9	451	c9	447			k9	443
a10	458	b10	401	c10	350			k10	366
a11	400	b11	365	c11	348			k11	352
a12	451	b12	465	c12	1380			k12	338
a13	211	b13	284	c13	1234				
AR1	6672	BR1	6541	CM1	833	DM1	883	KM1	907
AM1	2818	BM1	2337	CM2	1581	DM2	1659	KM2	898
AM2	2794	BM2	2333	CM3	1619	DM3	1683	KM3	1402
AMU1	1727	BMU1	1424	CM4	1316			KM4	1325
AM4	2867	BM4	2461	CM5	1356			KM5	1019
AM5	751	BR4	5107	CR1	5837			KM6	948
AM6	789	BR2	4169	CR2	5034			KR1	3273
AR2	3797	BR3	3722	CR3	5009			KR2	2504
AM3	1325	BM3	1112					KR3	2624
AR3	3283							KL1	3053

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		