



Contenus

Bienvenue chez Bruce Goldsmith Design.....	3	Parachutage.....	18
Précautions	5	Vrille à plat	19
Cadre d'utilisation	5	Fermeture frontale	19
Préparation	7	Fermeture latérale asymétrique	20
Configuration des élévateurs	7	Défaire une clé ou une "cravate"	20
Elévateurs Blizzard	8	Perte des freins.....	21
Au décollage.....	9	Entretien	22
Techniques de vol	11	Stockage	22
Gamme de poids	11	Petites réparations.....	22
Décollage	11	Suspentes	23
Montée initiale.....	12	Servicing / Inspection	27
L'usage de l'accélérateur et des trims	12	Protection de l'environnement et recyclage...	27
Virage	14	Données techniques.....	28
Tip Steering System (TST)	14	Matériaux.....	28
Oscillations.....	14	Caractéristiques	29
Atterrissage	15	Aperçu des éléments de la voile.....	30
Pilotage actif	15	Plan de Suspentage.....	31
Techniques de descente rapide	16	Longueur des suspentes.....	32
Virage 360° engagé	17	Carnet d'entretien.....	41
Techniques en cas de difficultés	18	Conclusion.....	44
Décrochages.....	18		

BLIZZARD : Manuel d'utilisation

Parapente développé pour un usage avec paramoteur ou trike

Bienvenue chez Bruce Goldsmith Design

BGD est reconnu comme l'un 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

La BLIZZARD est une aile de progression pour le paramoteur. Elle est idéale pour les pilotes qui ont terminé leur formation en école et qui sont prêts à passer au niveau supérieur. Elle est facile à décoller et à piloter et possède une excellente stabilité. Ses performances et sa vitesse seront appréciées par les pilotes qui sont prêts à effectuer des vols de distance plus longs et plus lointains.

La Blizzard vole aussi bien avec un trike qu'avec un décollage à pied. En fait, tous les tests en vol de la DGAC pour la taille 29 ont été effectués au poids maximum, avec un trike.

Votre parapente est une aile conçue avec un haut niveau de sécurité et de stabilité, mais elle ne vous offrira ces caractéristiques que si elle est utilisée comme prévu. Il est donc important que vous lisiez attentivement tout ce manuel pour que vous puissiez tirer le meilleur parti de votre voile.

Ce manuel vous informe et vous conseille sur l'utilisation de votre parapente. Si vous avez besoin de service après-vente ou de renseignements complémentaires, n'hésitez pas à contacter votre revendeur BGD le plus proche, ou directement BGD.

Précautions

Cadre d'utilisation

Cette voile n'a pas été conçue pour être utilisée pour des manoeuvres acrobatiques.

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*
4. Voler dans de fortes turbulences ou par vents violents

*Une aile mouillée est en effet beaucoup plus sensible à la phase parachutage et au décrochage qui, dans de telles conditions, peuvent survenir de manière spontanée. Il est donc fortement déconseillé de voler sous la pluie. Si vous rencontrez une averse en vol, allez vous poser mais ne faites surtout pas les grandes oreilles cela vous rapprocherait du point de décrochage.

Modifications

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.

Cependant, la longueur des freins doit être ajustée en fonction du type de point d'accroche (haut ou bas) ou du type de trike utilisé.

Vois 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.

Votre revendeur doit obligatoirement essayer ce parapente avant qu'il ne vous soit livré. Un vol test non effectué peut annuler la garantie.

Préparation

Configuration des élévateurs

Les élévateurs de la Blizzard peuvent être adaptés à la hauteur des points de suspension de votre cage/sellette de paramoteur. Pour un paramoteur avec des **points d'accrochage bas**, les positions standard peuvent être utilisées pour l'attache du frein et la suspente TST comme indiqué sur l'image de l'élévateur à la page suivante.

Pour un paramoteur avec des **points d'accrochage hauts**, vous devrez :

1. Enlever les suspentes de frein et les suspentes TST des deux 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).
4. Passer la suspente TST dans le point d'accroche bas au lieu de celui du haut. ●
5. Attacher la poignée TST à nouveau et rallongez également la suspente TST de la longueur correcte.

Les suspentes de frein et de TST doivent être suffisamment longues pour permettre l'allongement des suspentes. Si ce n'est pas le cas, vous devrez soit vous procurer des suspentes plus longues, soit allonger la suspente en haut, où elle ne passera pas par des anneaux ou des poulies.

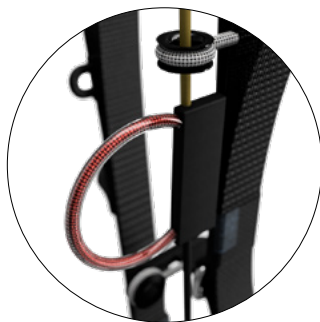


Elévateurs Blizzard

Trimmer



Tip steering system (TST)



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. Veillez à ce que les trims soient réglés sur la position 1, comme illustré, qui est la position recommandée pour 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.

Vous ne devez jamais piloter un paramoteur en cas de fortes turbulences ou par vents violents.

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.

Il est préférable de décoller avec les trims réglés sur position 1 (voir p10).

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'essayer 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 suivit d'une grande abatée 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.

L'usage de l'accélérateur et des trims

Après le décollage, une fois que vous avez gagné l'altitude de sécurité et que vous souhaitez, les trims permettent une croisière rapide et facile. L'accélérateur peut être aussi utilisé pour une augmentation significative de la vitesse. Les trims et

l'accélérateur doivent être utilisés simultanément pour atteindre la vitesse maximale.

Remarque sur l'utilisation des trims

Les trims doivent être tirés vers l'arrière ou vers le bas lorsqu'ils sont utilisés. Le trim ne doit pas être tiré sur le côté ou vers le pilote, car la sangle frotterait sur les attaches du trim, provoquant une usure prématurée de celui-ci. Faites attention à éviter ce genre de problème, surtout lorsque vous volez avec un chariot de paramoteur.

Les trims et l'accélérateur augmentent la vitesse du parapente et activent le profil réflexe. Pour cette raison, chaque fois que plus de la moitié des trims sont ouverts, les corrections de cap doivent être faites avec les commandes de bout d'aile (TST) pour ne pas affecter le profil réflexe. Le même principe s'applique lors de l'utilisation de l'accélérateur.

Dans des conditions turbulentes, il est recommandé d'avoir les trims complètement ouverts pour une meilleure absorption des turbulences et d'utiliser uniquement les commandes de bout d'aile (TST) pour la gestion du cap. Si les conditions sont très turbulentes, les trims doivent être complètement ouverts et le pilote doit adapter-réduire sa pression sur l'accélérateur en conséquence pour éviter une fermeture frontale.

La vitesse maximale est obtenue avec les trims relâchés et l'accélérateur complètement poussé (poules contre poules). Ne forcez pas au-delà de cette limite pour tenter d'atteindre une vitesse supérieure. Pour atteindre la vitesse maximale avec l'accélérateur, la pression doit être appliquée progressivement jusqu'à ce que les deux poules de chaque élévateur se touchent. Ne forcer pas au-delà de ce point, car cela pourrait entraîner une fermeture.

Nous vous recommandons de choisir de voler dans des conditions raisonnables où l'usage des trims ou de l'accélérateur n'est pas nécessaire pour réussir à avancer face au vent. De cette façon, vous garderez toujours une marge de sécurité.

La Blizzard est équipée de trims roller cam, qui sont faciles à utiliser et réduisent l'usure de la sangle. Néanmoins, il est important de contrôler régulièrement l'usure des trims et de vérifier 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.

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

Tip Steering System (TST)

Le système TST peut être utilisé pour tourner sans ralentir l'aile. C'est la façon habituelle de tourner lorsque les trims sont relâchés. Il peut aussi être utilisé en conjonction avec les freins pour ajuster les caractéristiques du virage.

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.

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

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 suspenste 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" (Parahutage 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.

ATTENTION : Les plongées en spirale peuvent provoquer une perte d'orientation ou un black-out et il faut un certain temps pour en sortir. La sortie de cette manoeuvre doit se faire à temps et avec une hauteur suffisante.

Techniques en cas de difficultés

Rémarque préliminaire : toutes les manoeuvres suivantes sont dangereuses et aucun pilote ne doit les tenter intentionnellement en dehors d'un milieu sécurisé (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'abatée en freinant fermement mais ponctuellement.

Parachutage

La voile 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 :

1. Vitesse relative très basse
2. La descente est quasi verticale (comme en parachute) et est d'environ 5 m/s.

3. 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 veuillez 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. La voile 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

En dépit d'un pilotage actif, un gros cisaillement peut provoquer une fermeture frontale. Une fermeture similaire peut

être provoquée en tirant simultanément sur les deux élévateurs A. Dans une telle situation, la voile retrouvera seule son régime de vol normal dans les 3 secondes, mais appliquer symétriquement 15 à 20 cm de frein devrait accélérer le regonflage. Attention : une action trop longue sur les freins en cas de fermeture frontale peut provoquer un décrochage.

Fermeture latérale asymétrique

La voile est très résistante aux fermetures asymétriques, cependant si la voile se ferme d'un côté suite à une forte turbulence, il faut d'abord contrôler votre trajectoire. La plupart des fermetures se réouvrent seules sans même avoir le temps de réagir. Le contrôle de votre cap facilitera la réouverture de la voile. En cas de grosse fermeture, il sera nécessaire d'agir en pompant du côté fermé. Cette action sur le frein doit être ample, ferme et régulière. Normalement deux ou trois coups d'environ 80 cm suffisent. Chaque coup doit être effectué en une seconde et relâché progressivement. Dans des cas plus critiques, il sera plus efficace de pomper simultanément sur les deux freins pour regonfler la voile. Il faut alors veiller à ne pas provoquer un décrochage de l'aile.

Défaire une clé ou une "cravate"

Il est très 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 Luna 2 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 de la rupture d'une commande de frein en vol ou si une poignée se détache, le parapente peut être dirigé en tirant doucement sur les élévateurs arrières pour assurer le contrôle directionnel.

Pour plus d'informations sur les techniques de récupération d'incidents, nous vous recommandons vivement "La Bible du SIV", écrit par Bruce Goldsmith et disponible en format I-Book en 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 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).

Suspentes

Libération des boucles sur les suspentes arrière



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

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.

Remplacement des suspentes

Si vous devez remplacer des suspentes sur votre parapente, nous vous recommandons de faire appel à un professionnel pour le montage de nouvelles. La qualité de vol de votre voile, et votre sécurité, dépendent du fait que cela soit fait correctement.

Vous pouvez identifier les suspentes que vous devez remplacer à partir du diagramme de suspentes de votre aile. Téléchargez la dernière version ici : <https://flybgd.com/lines>.

Les suspentes de remplacement peuvent être commandées dans la section Accessoires du site BGD. Vérifiez que les suspentes que vous avez reçues correspondent au schéma des suspentes, et que celui-ci correspond au schéma des suspentes de votre aile. Le moyen le plus rapide d'enlever les anciennes suspentes est de les couper. (Ne coupez pas les anciennes suspentes si vous n'avez pas reçu les nouvelles, sinon vous risquez de ne plus pouvoir voler). Parfois, seule une partie des suspentes est nécessaire (par exemple, sans les suspentes supérieures ou les freins), alors faites attention à ne pas couper les suspentes qui doivent être conservées.

Il est important que les lignes soient montées dans le bon sens (voir le schéma de la page suivante). Les suspentes non gainées ont un renfort interne à une extrémité, marqué par un fil jaune. Ceci doit être mis sur l'extrémité de la jonction de la ligne. L'extrémité non renforcée est marquée d'un fil blanc et doit être attachée au point d'ancrage de la voile ou au maillon. Les suspentes gainées n'ont pas de renforcement 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.

Alignement correct des micro-suspentes



fil blanc



fil jaune

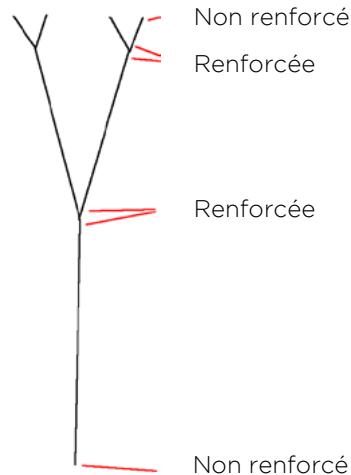


fil blanc

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

Le fil jaune marque l'extrémité renforcée d'une micro-suspente

Le fil blanc marque l'extrémité non renforcée d'une micro-suspente.



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.



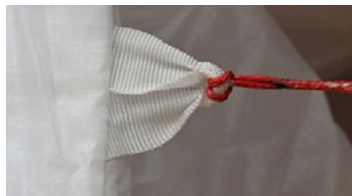
Connexion imbriquée - correcte



Connexion en boucle - incorrecte



Connexion imbriquée - correcte



Connexion en boucle - incorrecte

Vérifications avant de voler

Après avoir grée 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.

Servicing / Inspection

Il est important que votre parapente soit révisé régulièrement. Votre voile 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.

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.

Pour toute question ou inquiétude concernant 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.

Données techniques

Matériaux

Voile

Extrados	Porcher Skytex 38 g/m ²
Intrados	Porcher Eazyfly
Structure interne	Porcher Skytex 38 hard white
Joncs de renfort	Ratioparts

Élévateurs

Sangles	Rivori
Maillons	Rapide MRD103.5
Poulies	Allen A2020pti3 (20mm)

Suspentes

Hautes	Liros PPSL & DSL
Intermédiaires	Liros PPSL & DSL
Basses	Liros PPSL & DSL
Freines	Liros DSL 70 (upper / middle), 110 (Lower)
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

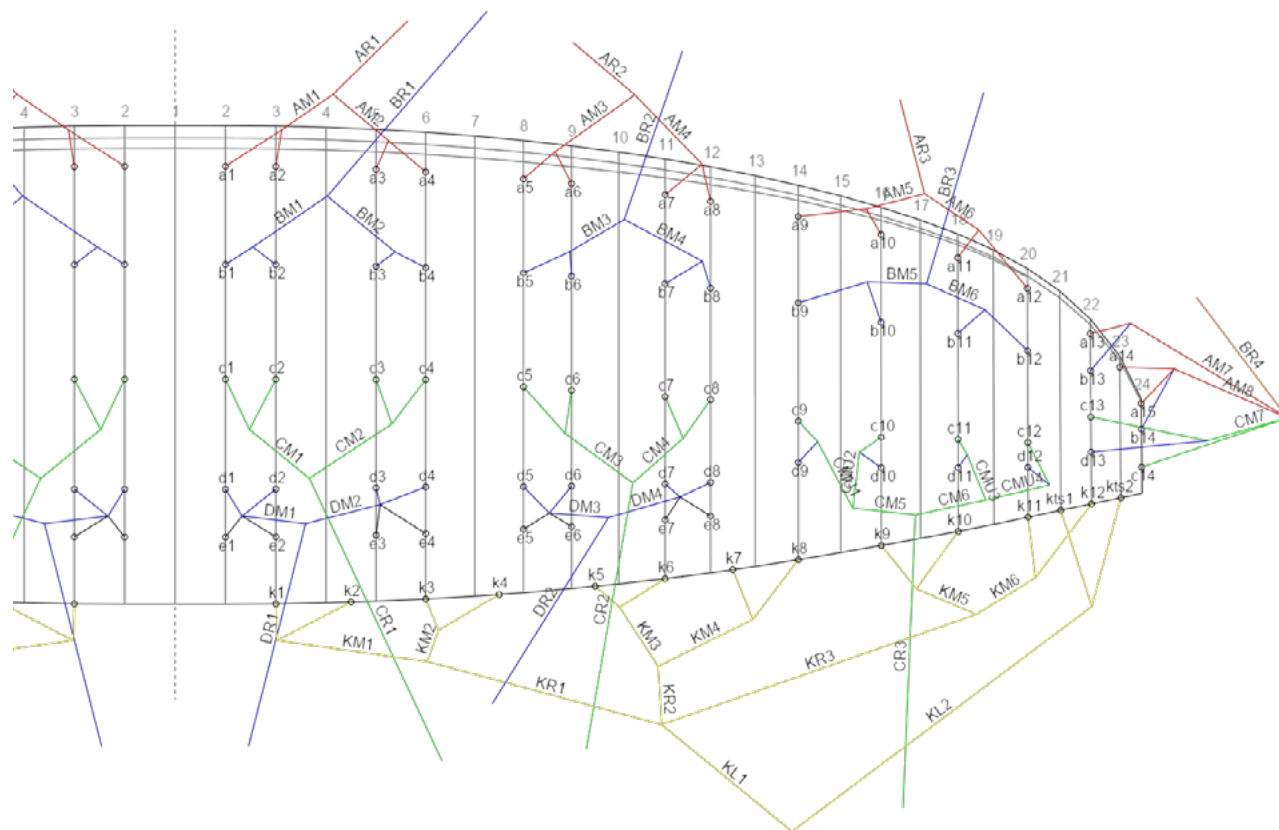
Caractéristiques

	20	23	26	29
Surface projetée (m²)	17.2	19.7	22.3	24.9
Surface à plat (m²)	20	23	26	29
Poids hors sac (kg)	4.8	5.2	5.7	6.2
Nombre de lignes principales	3/4/3/2	3/4/3/2	3/4/3/2	3/4/3/2
Caissons	46	46	46	46
Allongement à plat	5.0	5.0	5.0	5.0
Allongement projet	3.6	3.6	3.6	3.6
Corde centrale (m)	2.5	2.7	2.8	3.0
Envergure à plat (m)	10.0	10.7	11.4	12.0
Envergure projeté (m)	7.7	8.2	9.0	9.3
Poids total volant paramoteur (kg)	60-120	70-130	85-160	100-200
Vitesse minimale (km/h)	25	25	25	25
Trim speed (km/h)	37-47	37-47	37-47	37-47
Vitesse maximale (km/h)	54	54	54	54
Identification DGAC	Oui	Oui	Oui	Oui

Aperçu des éléments de la voile



Plan de Suspentage



Longueur des suspentes

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.

Les freins et le TST sont mesurés du nœud jusqu'à la sangle (reefing non inclus).

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

Vérification des brides, taille 20

	A	B	C	D	E	K	TST
1	6051	5958	6016	6108	6199	6279	5419
2	6018	5922	5964	6051	6148	6139	5190
3	5990	5895	5936	6029	6123	6041	
4	6001	5908	5965	6067	6155	6060	
5	5986	5894	5954	6056	6136	5928	
6	5964	5870	5920	6014	6092	5818	
7	5935	5857	5921	6016	6084	5794	
8	5949	5878	5961	6054	6110	5876	
9	5914	5854	5941	5986		5810	
10	5866	5814	5904	5946		5753	
11	5806	5773	5871	5908		5723	
12	5722	5713	5821	5860		5772	
13	5538	5527	5577	5648			
14	5423	5426	5499				
15	5385						

Longueurs des suspentes uniques, taille 20

A	B	C	D	K
a1 426	b1 489	c1 354	d1 614	k1 495
a2 393	b2 453	c2 302	d2 557	k2 355
a3 441	b3 464	c3 314	d3 563	k3 425
a4 452	b4 477	c4 343	d4 601	k4 444
a5 440	b5 462	c5 319	d5 550	k5 451
a6 418	b6 438	c6 285	d6 508	k6 341
a7 366	b7 415	c7 263	d7 436	k7 336
a8 380	b8 436	c8 303	d8 474	k8 418
a9 1536	b9 1358	c9 542	d9 587	k9 442
a10 1488	b10 1318	c10 522	d10 564	kts1 598
a11 1135	b11 902	c11 441	d11 478	kts2 369
a12 1051	b12 842	c12 255	d12 294	k10 385
a13 424	b13 411	c13 343	d13 414	k11 306
a14 543	b14 544	c14 1196	DM1 1049	k12 355
a15 505	BM1 2081	CM1 1573	DM2 1021	KM1 880
AM1 2325	BM2 2043	CM2 1533	DM3 999	KM2 712
AM2 2249	BM3 1789	CM3 1384	DM4 1073	KM3 742
AM3 2127	BM4 1799	CM4 1407	DR1 3924	KM4 723
AM4 2150	BM5 1075	CMU1 569	DR2 3986	KM5 577
AM5 1313	BM6 1449	CMU2 552	e1 705	KM6 626
AM6 1606	BR1 2863	CMU3 469	e2 654	KL2 4814
AM7 818	BR2 3116	CMU4 605	e3 657	KR1 2855
AM8 584	BR3 2893	CM7 936	e4 689	KR2 2686
AR1 2777	BR4 3777	CR1 3570	e5 630	KR3 2742
AR2 2896		CR2 3731	e6 586	KL1 2057
AR3 2540		CM5 1119	e7 504	KL1 2057
		CM6 1250	e8 530	
		CR3 3195		

Vérification des brides, taille 23

	A	B	C	D	E	K	TST
1	6487	6385	6438	6547	6644	6749	5804
2	6452	6346	6384	6487	6591	6600	5564
3	6425	6319	6356	6464	6567	6496	
4	6438	6334	6388	6506	6600	6517	
5	6422	6320	6376	6494	6581	6376	
6	6399	6295	6341	6450	6534	6259	
7	6378	6287	6342	6452	6525	6234	
8	6395	6310	6386	6493	6552	6324	
9	6353	6288	6375	6423		6253	
10	6301	6245	6336	6381		6193	
11	6244	6207	6300	6340		6163	
12	6154	6142	6246	6287		6216	
13	5967	5944	5986	6062			
14	5845	5836	5902				
15	5792						

Longueurs des suspentes uniques, taille 23

A		B		C		D		K	
a1	426	b1	489	c1	354	d1	614	k1	495
a2	393	b2	453	c2	302	d2	557	k2	355
a3	441	b3	464	c3	314	d3	563	k3	425
a4	452	b4	477	c4	343	d4	601	k4	444
a5	440	b5	462	c5	319	d5	550	k5	451
a6	418	b6	438	c6	285	d6	508	k6	341
a7	366	b7	415	c7	263	d7	436	k7	336
a8	380	b8	436	c8	303	d8	474	k8	418
a9	1536	b9	1358	c9	542	d9	587	k9	442
a10	1488	b10	1318	c10	522	d10	564	kts1	598
a11	1135	b11	902	c11	441	d11	478	kts2	369
a12	1051	b12	842	c12	255	d12	294	k10	385
a13	424	b13	411	c13	343	d13	414	k11	306
a14	543	b14	544	c14	1196	DM1	1049	k12	355
a15	505	BM1	2081	CM1	1573	DM2	1021	KM1	880
AM1	2325	BM2	2043	CM2	1533	DM3	999	KM2	712
AM2	2249	BM3	1789	CM3	1384	DM4	1073	KM3	742
AM3	2127	BM4	1799	CM4	1407	DR1	3924	KM4	723
AM4	2150	BM5	1075	CMU1	569	DR2	3986	KM5	577
AM5	1313	BM6	1449	CMU2	552	e1	705	KM6	626
AM6	1606	BR1	2863	CMU3	469	e2	654	KL2	4814
AM7	818	BR2	3116	CMU4	605	e3	657	KR1	2855
AM8	584	BR3	2893	CM7	936	e4	689	KR2	2686
AR1	2777	BR4	3777	CR1	3570	e5	630	KR3	2742
AR2	2896			CR2	3731	e6	586	KL1	2057
AR3	2540			CM5	1119	e7	504	KL1	2057
				CM6	1250	e8	530		
				CR3	3195				

Vérification des brides, taille 26

	A	B	C	D	E	K	TST
1	6904	6785	6845	6953	7056	7167	6176
2	6868	6746	6788	6890	7001	7010	5914
3	6839	6719	6762	6868	6977	6900	
4	6855	6735	6796	6914	7013	6923	
5	6836	6722	6785	6902	6995	6775	
6	6812	6696	6747	6855	6944	6651	
7	6793	6689	6752	6859	6937	6625	
8	6810	6714	6798	6903	6966	6720	
9	6766	6689	6778	6829		6647	
10	6711	6644	6736	6784		6584	
11	6649	6604	6697	6739		6553	
12	6553	6535	6640	6684		6611	
13	6349	6323	6366	6447			
14	6218	6207	6277				
15	6161						

Longueurs des suspentes uniques, taille 26

A		B		C		D		K	
a1	487	b1	559	c1	405	d1	701	k1	565
a2	451	b2	520	c2	348	d2	638	k2	408
a3	503	b3	530	c3	359	d3	643	k3	485
a4	519	b4	546	c4	393	d4	689	k4	508
a5	503	b5	528	c5	365	d5	628	k5	516
a6	479	b6	502	c6	327	d6	581	k6	392
a7	418	b7	474	c7	301	d7	499	k7	384
a8	435	b8	499	c8	347	d8	543	k8	479
a9	1754	b9	1550	c9	620	d9	671	k9	505
a10	1699	b10	1505	c10	597	d10	645	kts1	684
a11	1296	b11	1031	c11	505	d11	547	kts2	422
a12	1200	b12	962	c12	293	d12	337	k10	442
a13	498	b13	470	c13	393	d13	474	k11	350
a14	634	b14	621	c14	1364	DM1	1193	k12	408
a15	577	BM1	2370	CM1	1789	DM2	1166	KM1	1001
AM1	2648	BM2	2333	CM2	1752	DM3	1137	KM2	814
AM2	2567	BM3	2037	CM3	1575	DM4	1223	KM3	843
AM3	2423	BM4	2058	CM4	1606	DR1	4538	KM4	825
AM4	2465	BM5	1231	CMU1	648	DR2	4616	KM5	655
AM5	1509	BM6	1664	CMU2	629	DR2	804	KM6	716
AM6	1850	BR1	3331	CMU3	534	e1	749	KL2	5485
AM7	945	BR2	3630	CMU4	689	e2	752	KR1	3249
AM8	678	BR3	3380	CM7	1065	e3	788	KR2	3064
AR1	3246	BR4	4387	CR1	4132	e4	721	KR3	3135
AR2	3387	BR3	3380	CR2	4325	e5	670	KL1	2360
AR3	2978	BR4	4387	CM5	1276	e6	577	KL1	2360
				CM6	1424	e7	606		
				CR3	3718	e8	577		

Vérification des brides, taille 29

	A	B	C	D	E	K	TST
1	7275	7157	7227	7343	7453	7693	6531
2	7237	7117	7168	7278	7395	7527	6260
3	7209	7090	7140	7256	7371	7410	
4	7225	7109	7178	7304	7409	7436	
5	7211	7095	7168	7295	7393	7279	
6	7186	7068	7129	7245	7341	7149	
7	7157	7056	7134	7249	7332	7122	
8	7175	7083	7184	7297	7363	7224	
9	7134	7058	7162	7216		7148	
10	7076	7010	7119	7169		7082	
11	7007	6965	7079	7123		7050	
12	6907	6893	7018	7065		7111	
13	6688	6670	6726	6812			
14	6550	6548	6631				
15	6499						

Longueurs des suspentes uniques, taille 29

A		B		C		D		K	
a1	515	b1	590	c1	428	d1	740	k1	598
a2	477	b2	550	c2	369	d2	675	k2	432
a3	532	b3	559	c3	379	d3	680	k3	512
a4	548	b4	578	c4	417	d4	728	k4	538
a5	532	b5	559	c5	386	d5	664	k5	545
a6	507	b6	532	c6	347	d6	614	k6	415
a7	442	b7	501	c7	318	d7	527	k7	405
a8	460	b8	528	c8	368	d8	575	k8	507
a9	1852	b9	1638	c9	655	d9	709	k9	534
a10	1794	b10	1590	c10	632	d10	682	kts1	736
a11	1369	b11	1089	c11	534	d11	578	kts2	465
a12	1269	b12	1017	c12	310	d12	357	k10	468
a13	517	b13	497	c13	416	d13	502	k11	370
a14	661	b14	657	c14	1441	DM1	1259	k12	431
a15	610	BM1	2499	CM1	1887	DM2	1232	KM1	1057
AM1	2793	BM2	2463	CM2	1849	DM3	1201	KM2	860
AM2	2710	BM3	2148	CM3	1661	DM4	1292	KM3	889
AM3	2556	BM4	2167	CM4	1695	DR1	4823	KM4	872
AM4	2592	BM5	1293	CMU1	684	DR2	4909	KM5	691
AM5	1582	BM6	1748	CMU2	664	e1	850	KM6	757
AM6	1938	BR1	3543	CMU3	564	e2	792	KL2	5788
AM7	988	BR2	3861	CMU4	727	e3	795	KR1	3429
AM8	706	BR3	3599	CM7	1125	e4	833	KR2	3236
AR1	3444	BR4	4664	CR1	4393	e5	762	KR3	3314
AR2	3600	BR3	3599	CR2	4601	e6	710	KL1	2617
AR3	3175	BR4	4664	CM5	1346	e7	610	KL1	2617
				CM6	1504	e8	641		
				CR3	3961	e7	610		

Carnet d'entretien

Intervention No 1

Date		Cachet / Signature
N° vols		
Type		
Notes		

Intervention No 2

Date		Cachet / Signature
N° vols		
Type		
Notes		

Intervention No 3

Date		Cachet / Signature
N° vols		
Type		
Notes		

Intervention No 4

Date		Cachet / Signature
N° vols		
Type		
Notes		

Intervention No 5

Date		Cachet / Signature
N° vols		
Type		
Notes		

Intervention No 6

Date		Cachet / Signature
N° vols		
Type		
Notes		

Liste des propriétaires

Pilote No 1

Prénom	
Nom	
Rue	
Ville	
Code postal	
Pays	
Téléphone	
Email	

Liste des propriétaires

Pilote No 2

Prénom	
Nom	
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 traitez 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. Votre 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 météorologiques et aérologique adaptées en 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 à bientôt dans le ciel !

BGD GmbH
Am Gewerbepark 11, 9413 St. Gertraud, Austria
Tel: +43 (0) 4352 20477
e-mail: sales@flybgd.com
www.flybgd.com