



Contenu

Introduction	4
Cadre d'utilisation	5
Avertissement	5
Garanties.....	6
Gamme de poids	6
Modifications	6
Préparation	8
Connexion de l'accélérateur.....	8
Au décollage.....	9
Vérification Préliminaire.....	9
Techniques de Vol	11
Décollage	11
Vol droit	11
Virage	12
Pilotage actif	12
Voler en thermique	12
Vitesse avec l'accélérateur	13
Pilotage aux C.....	14
Techniques de descentes rapides.....	16
Techniques en cas de difficultés	19
Décrochages	19
Vrille à plat	20
Défaire une clé ou une "cravate"	21

Perte des freins.....	22
Entretien.....	23
Pliage	23
Rangement	23
Petites Réparations	24
Suspendes.....	25
Révision / Inspection	29
Protection de l'environnement et recyclage...	29
Données Techniques	30
Matériaux	30
Specifications	31
Aperçu des éléments de la voile.....	32
Élévateurs	33
Course de freins et d'accélérateur.....	34
Suspentage.....	35
Longueurs du Suspentage	36
Carnet d'entretien.....	41
Révisions.....	41
Liste des propriétaires	42
Conclusion.....	44
Annexe	45
Longueurs du Suspentage EN	45

BASE 2 LITE Manuel d'utilisation

Parapente EN / LTF B

Introduction

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 BASE 2 LITE. La BASE 2 LITE est un parapente de cross-country léger avec un équilibre parfait entre performance, maniabilité, confort et sécurité qui lui permet d'inspirer une confiance totale. Elle offre un bon feedback et un pilotage direct et précis. C'est une aile intermédiaire sportive de haute performance et ne convient pas aux débutants.

La BASE 2 LITE a été conçue avec un haut niveau de sécurité et de stabilité, mais elle ne conservera ces caractéristiques que si elle est correctement entretenue. 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 agent BGD le plus proche, ou directement contacter BGD.

Cadre d'utilisation

Adapte au ...	
Biplace	Non
Treuil	Oui - le pilote et les treuilleurs doivent tous deux posséder les qualifications nécessaires au treuillage, avec un treuil homologué pour l'usage du parapente.
Paramoteur	Pas encore testé

Avertissement

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

Ce parapente ne doit en aucun cas :

- Voler au-delà de la charge maximale testée
- Avoir subi une modification de sa conception initiale, par allongement du suspentage ou modification de la longueur des élévateurs
- Voler par temps de pluie ou de neige
- Se faire tracter à une tension supérieure à 200 kg

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 flybgd.com](https://flybgd.com).

Votre revendeur doit obligatoirement essayer ce parapente avant qu'il ne vous soit livré pour vérifier que les réglages du trim sont corrects. Veuillez vérifier que cela a été fait. Un vol test non effectué peut annuler la garantie.

Gamme de poids

Chaque taille de parapente est certifiée pour une certaine gamme de poids. Le poids fait référence au «poids global au décollage». Cela signifie que le poids du pilote, de la voile, du sellette et de tout autre équipement porté avec vous en vol. Nous recommandons que votre voile soit piloté au milieu de la gamme de poids.

Si vous faites voler votre parapente dans la moitié inférieure de la gamme de poids, l'agilité diminue et la voile sera plus amorti. Dans une forte turbulence, l'aile tend à se déformer et subit plus souvent aux fermetures qu'avec un chargement d'aile plus élevé. Si vous voler principalement dans des conditions faibles, vous devriez envisager de piloter la voile vers l'extrémité inférieure de la gamme de poids.

Si vous volez dans la moitié supérieure de la gamme de poids, l'agilité et la stabilité en turbulence augmenteront. De même, la vitesse augmentera légèrement. L'auto-amortissement diminue en virages, ainsi que après les fermetures, donc si vous volez dans des conditions fortes et vous préférez une caractéristique de vol dynamique, vous devriez aller au sommet de la gamme de poids.

Modifications

Toute modification, comme par exemple, le changement de longueur de suspentes ou la modification de l'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.

Longueur des freins

La longueur des freins est réglée en usine afin que le bord de fuite ne soit pas déformé du tout lorsque les freins sont relâchés. Il doit y avoir environ 7cm de garde avant qu'il y ait un effet sur la voile. Normalement, il ne devrait pas être nécessaire de raccourcir les freins. Toutefois, il est possible que les lignes rétrécissent avec le temps. Si nécessaire, les freins peuvent être rallongés grâce aux nœuds.

Afin d'économiser du poids, la BASE 2 LITE n'a pas d'émerillon sur les poignées de frein. Il est conseillé aux pilotes de s'assurer que les suspentes de frein ne sont pas raccourcies par la torsion vers le haut, et de détordre fréquemment les suspentes de frein.

Sellette

La voile a été testée en utilisant une sellette de type ABS. Ce système fournit de la stabilité au pilote, tout en permettant un pilotage actif à la sellette.

La sellette est en concordance avec les dimensions standard EN, qui sont :

- Largeur du plateau : 42cm

La distance horizontale entre les points d'attaches des élévateurs (mesuré au milieu des mousquetons) doit être de :

- 38cm pour des pilotes de moins de 50kg
- 42cm pour des pilotes de 50 à 80kg
- 46cm pour les pilotes de plus de 80kg

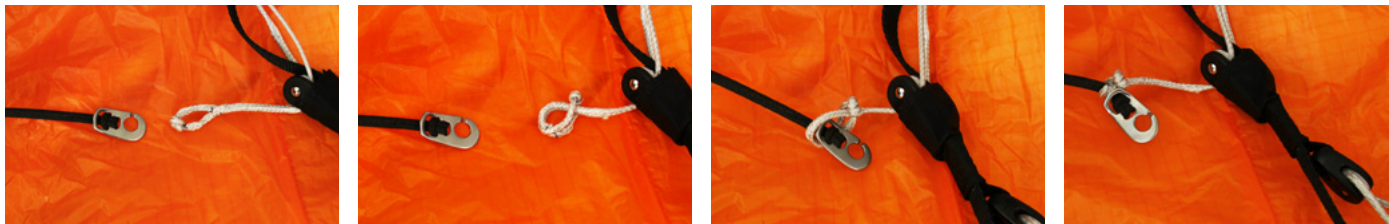
Préparation

Connexion de l'accélérateur

Vous recevez votre parapente avec des élévateurs dotés d'un système d'accélérateur, et il peut être volé avec ou sans l'accélérateur connecté. L'accélérateur doit être connecté en suivant les instructions du manuel de votre sellette afin d'assurer un bon cheminement des suspentes d'accélérateur.

Le système d'accélération optimisé pour le poids n'a pas de crochets Brummel attachés au système d'accélération, mais il y a une boucle cousue dedans, et la ligne d'accélération peut être attachée à la barre d'accélération en utilisant un noeud d'alouette classique. Si votre barre de vitesse est équipée de crochets Brummel, vous pouvez attacher la ligne d'accélérateur à l'aide de ce noeud sans enlever le crochet Brummel.

Fixation de l'accélérateur à l'aide d'un noeud de tête d'alouette



Lorsque vous fixez les lignes de la barre d'accélération, assurez-vous qu'elles sont libres et ne se coincent pas autour de quoi que ce soit, y compris la poignée de la réserve, les élévateurs ou les suspentes.

Afin d'ajuster la longueur de l'accélérateur, installez vous sous portique dans votre sellette et demandez à quelqu'un de vous assister en maintenant les élévateurs en position de vol. La longueur de l'accélérateur peut être réglée grâce aux noeuds, afin que le barreau se situe juste sous votre sellette. Vous devriez être capable de le récupérer avec

vosre talon, puis accélérer jusqu'au maximum (poules sur poules) en ayant les jambes tendues. Une fois réglé sous portique, un test en air calme peut être utile afin de peaufiner la longueur et la symétrie.

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.

Vérification Préliminaire

Votre parapente 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 la connexion des élévateurs aux maillons de la sellette. S'assurer que les deux maillons principaux reliant la sellette aux élévateurs sont bien verrouillés, ainsi que tous les maillons reliant les élévateurs aux suspentes.
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.

Votre parapente est maintenant prêt à voler.

Techniques de Vol

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

Décollage

Le parapente est facile à gonfler par vent nul ou fort et vient rapidement se stabiliser en position de vol au-dessus de votre tête. La meilleure technique de gonflage est de tenir un élévateur A dans chaque main.

Vent nul

Le gonflage est facilité en prenant un élévateur A dans chaque main. Nous avons pour cela repéré les élévateurs A et A' en rouge. Par vent nul ou faible, centrez-vous en venant prétendre légèrement les suspentes, puis faites un ou deux pas en arrière en restant bien au centre, vous pouvez alors initier votre course en avant en tirant doucement et régulièrement sur les élévateurs A. Dès que la voile s'est élevée du sol, il faut cesser de tirer les A. C'est l'action vers l'avant du corps du pilote dans la sellette qui va tirer sur tous les élévateurs de façon égale. Il faut être prêt à freiner la voile si elle dépasse le pilote.

Décollage face à la voile

Lors de vent supérieur à 10 km/h, il est préférable de faire un décollage face à la voile et de gonfler la voile à l'aide des élévateurs A. Relâchez la traction sur les élévateurs A dès que la voile s'est élevée d'environ 45°. Par vents forts, plus vous tirerez sur les élévateurs A, plus la voile s'élèvera vite et il faudra être prêt à bloquer tout dépassement à l'aide des freins. Pensez donc à contrôler la vitesse de montée par la pression exercée.

Vol droit

Le parapente vole facilement sur une trajectoire tendue sans aucune action de la part du pilote.

Virage

Votre voile est légère à la commande. Les premiers virages doivent être graduels et progressifs, la première action pour un changement de direction doit être de déport du poids dans la sellette du côté du virage, 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.

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.

Voler en thermique

Pour obtenir le meilleur taux de montée en thermique, il faut toujours garder un peu de frein. Dans un thermique puissant, un virage plus serré peut permettre de rester au plus près du centre du thermique, mais lorsque vous volez dans des ascendances faibles, vous obtiendrez de meilleurs résultats en effectuant de larges virages à plat. Rappelez-vous que le pilotage à la sellette améliorera l'efficacité du virage et réduira l'utilisation des freins.

Faites attention de ne pas vous rapprocher du point de décrochage en enfonçant trop les commandes ; c'est facile à éviter du fait que l'effort aux commandes augmente significativement au fur et à mesure que l'on approche de ce point. Ne jouez avec les basses vitesses que si vous avez un minimum de hauteur pour pouvoir reprendre le vol

correctement (100m).

Vitesse avec l'accélérateur

Le décollage et le vol en général se font normalement sans utiliser l'accélérateur. Un pilote volant à la charge maximale en vol devrait être capable d'atteindre la vitesse maximale indiquée dans le tableau des spécifications lorsqu'il utilise le système d'accélération.

La vitesse maximale est atteinte lorsque les deux poulies de chaque élévateur A se touchent. Ne dépassez pas ce niveau en utilisant une force excessive pour essayer de faire aller le parapente plus vite, car cela pourrait entraîner la chute du parapente.

Lorsque vous relâchez la barre, il est également important de le faire en douceur et progressivement, pour gérer le tangage. Il est possible que les parapentes fassent une fermeture frontale si la barre est relâchée trop rapidement.

Nous vous recommandons de ne voler que dans des conditions où vous pouvez progresser dans le vent sans l'accélérateur, afin d'avoir une réserve de vitesse supplémentaire en cas de besoin.

IMPORTANT:

1. Entraînez-vous à utiliser le système de vitesse en vol normal et habituez-vous à utiliser la moitié de l'accélérateur avant d'utiliser l'accélérateur complet.
2. L'augmentation de la vitesse est obtenue en réduisant l'angle d'attaque, ce qui signifie que la voile a légèrement plus tendance à s'affaisser. Faites attention lorsque vous volez vite dans des conditions difficiles ou turbulentes car les dégonflages sont plus susceptibles de se produire à grande vitesse.
3. Rappelez-vous que votre plané se détériore à des vitesses plus élevées. La meilleure finesse est obtenue

lorsque les élévateurs sont à l'horizontale et que les freins sont relâchés, ou avec un peu d'accélération (jusqu'à 25% de vitesse).

La ligne dyneema qui relie le système d'accélération aux élévateurs est conçue pour avoir un peu de mou. Ceci est fait intentionnellement afin d'obtenir les longueurs d'élévateurs correctes lors de l'accélération. La quantité de mou dans cette ligne varie entre les différentes tailles de BASE 2 LITE, et détermine la longueur de l'élévateur B lorsqu'il est complètement accéléré. (Voir [Course de freins et d'accélérateur](#)). Cette ligne peut être ajustée en longueur ou remplacée à l'endroit où elle est bouclée sur le maillon de l'élévateur B.

Vérifiez régulièrement que les composants du système de vitesse ne présentent pas de signes d'usure et assurez-vous que le système fonctionne toujours correctement.

Pilotage aux C

La BASE 2 LITE est conçue avec un système efficace et léger pour le pilotage aux C, vous donnant le contrôle sur la voile sans toucher aux freins, ce qui est particulièrement utile pour voler accéléré.

Les élévateurs sont équipés d'un "élévateur de vitesse". Il s'agit d'un élévateur supplémentaire qui est fixé à l'arrière du système de vitesse. Cet élévateur de vitesse est également attaché à l'avant de la poignée de direction C. L'idée est d'équilibrer la charge sur la poignée de direction du C, ce qui vous donne plus de contrôle sur le parapente lorsque vous utilisez le C-steering.

Lorsque vous utilisez le système de pilotage aux C, gardez les freins en main, et placez vos doigts de part et d'autre de l'élévateur C, comme montré en FIG. 1.

Vous pouvez appliquer de la tension sur les C afin de faire de petits ajustements sur le tangage, spécialement lorsque vous volez accéléré. Vous pouvez également diriger la voile en utilisant ce système, mais soyez attentif à ne pas l'utiliser sur de grandes amplitudes car le débattement avant le décrochage est beaucoup plus faible aux C qu'aux freins.

Pilotage aux C



FIG.1: Pour piloter la voile aux C, placez vos doigts de part et d'autre de l'élévateur et attrapez la poignée.

Techniques de descentes rapides

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 ; 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.

Décrochage aux B

Tirer les B pour faire entrer la voile dans une espèce de “parachutale” est une méthode de descente rapide et une procédure d'urgence utile. Attrapez les élévateurs B, un dans chaque main, et les tirer vers le bas d'environ 10-15 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

Pour augmenter le taux de descente, tirez plus fort sur les élévateurs B. Lorsque vous relâchez les élévateurs B, la voile recommence automatiquement à voler, normalement en deux secondes. Parfois, la voile tournera doucement lorsqu'elle sortira du décrochage de la ligne des B. Il est normalement préférable de relâcher les élévateurs B avant

de commencer à voler. Il est normalement préférable de relâcher les élévateurs B assez rapidement plutôt que lentement, car dans ce dernier cas, la voile peut entrer dans un décrochage profond. Il faut toujours relâcher les élévateurs symétriquement, car un relâchement asymétrique après un décrochage aux B peut entraîner une vrille du parapente.

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."

Se mettre en spirale est une des manœuvres les plus dangereuses en parapente et la force G élevée et la perte d'altitude rapide peuvent facilement prendre les pilotes par surprise. Une erreur d'appréciation de ces facteurs peut conduire à un accident très grave, les spirales doivent donc être traitées avec beaucoup de respect. Il est conseillé aux pilotes de pratiquer les spirales engagées sous une surveillance étroite ou pendant un cours SIV.

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

Atterrissage

L'atterrissage est très simple. En conditions calmes, on arrondit en freinant progressivement à partir de 2 mètres sol; par vent nul il peut être utile de faire un tour de frein pour être encore plus efficace, mais attention au décrochage.

Les atterrissages par vent fort nécessitent une technique différente. Si vous utilisez les freins pour faire un arrondi dans un vent fort, l'aile a tendance à convertir cette énergie en hauteur, ce qui peut être un problème. La meilleure méthode est de saisir les élévateurs arrière (rear risers) au niveau des maillons juste avant l'atterrissage, et de fermer la voile en utilisant ces derniers une fois que vous avez atterri. Le parapente se fermera très rapidement en utilisant cette méthode.

Après l'atterrissage, les élévateurs B peuvent aussi être utilisés pour fermer la voile, bien qu'il soit plus difficile de contrôler la voile fermée au sol avec les élévateurs B.

Techniques en cas de difficultés

La voile a été testée bien au-delà de l'enveloppe de vol normale. Ces tests sont effectués de manière très précise par des pilotes d'essai entraînés, avec un parachute de secours, et au-dessus de l'eau. Les décrochages et les vrilles sur n'importe quel parapente sont des manœuvres dangereuses et ne sont pas recommandées.

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 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.

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"

A la suite d'une déflation, il est possible qu'un bout d'aile se retrouve coincé dans les suspentes du parapente (cravate). 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 suspenste 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.

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.

Entretien

Pliage

Nous recommandons de plier la voile en accordéon avec les supports du bord d'attaque bien empilés pour prolonger sa durée de vie. Commencez toujours avec une aile en bouchon. Ne l'étalez pas, car vous devez la tirer sur le sol lorsque vous rassemblez le bord d'attaque, ce qui risquerait de l'endommager par abrasion.

Empilez d'abord les plastiques du bord d'attaque, en créant une seule « pile » d'un bout à l'autre de la voile (ne la pliez pas au milieu). Retournez la pile sur le côté de façon à ce que les plastiques soient à plat, et fixez-les avec la sangle du parapente pendant que vous pliez le reste de la voile en accordéon. Poussez l'air vers l'extérieur, du bord de fuite vers le bord d'attaque, puis pliez le parapente en trois ou quatre parties pour qu'il rentre dans le sac. Retirez la sangle du bord d'attaque et fermez-la autour du parapente avant de le placer dans le sac.

Un sac en accordéon peut faciliter cette opération. Il dispose d'une sangle spécifique pour maintenir le bord d'attaque empilé en place. Le reste du parapente peut alors être rassemblé et zippé dans le sac, du bord d'attaque vers le bord de fuite. Enfin, le sac peut être plié en trois et fixé à l'aide de la sangle extérieure. Bruce montre comment utiliser le sac concertina dans cette video.

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 fait 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.

Ne jamais traîner ou faire glisser l'extrados de la voile sur du béton ou toute autre surface dure, car cela pourrait endommager la voile par abrasion.

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.

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

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.

Suspentes

Softlinks

La BASE 2 LITE a des softlinks à la place des maillons, pour attacher les élévateurs aux suspentes. Cette vidéo explique comment fixer et détacher les softlinks, afin de remplacer les suspentes.

Libération des boucle 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 suspentage 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.

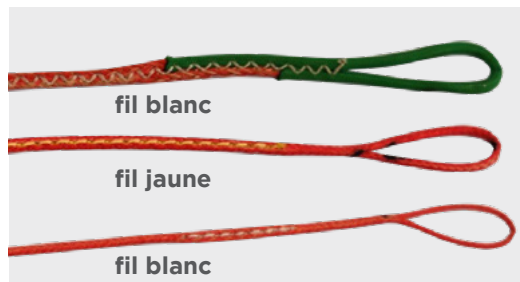
Vous pouvez identifier les suspentes que vous devez remplacer à partir du diagramme de suspentes de votre aile. Téléchargez la dernière version ici : <https://tinyurl.com/BGDlines>.

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. 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 montée dans les deux sens.

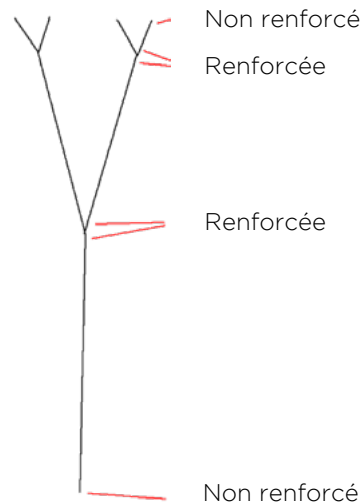
Alignement correct des micro-suspentes



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.



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 inclinées 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.

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.



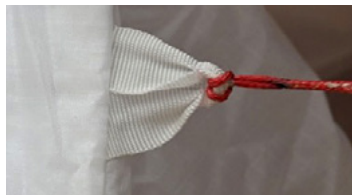
connexion verrouillée - correcte



Connexion en boucle - incorrecte



connexion verrouillée - correcte



Connexion en boucle - incorrecte

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.

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.

Révision / 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 effectuée par un atelier agréé par BGD.

Pensez à imprimer et compléter le [carnet 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.

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 BASE 2 LITE est construit des matériaux de qualité suivants:

Voile

Extrados	Porcher Skytex, Classic II 27g/m , Skytex 32g/m
Intrados:	Porcher Skytex Classic II 27g/m
Structure interne	Porcher Skytex hard finish 27g/m
Joncs de renfort	Plastic wire 2,0 / 2,4 / 2,7mm

Élévateurs

Sangles	12 mm Kevlar / nylon
Poulies	Riley / Sprenger

Suspentes

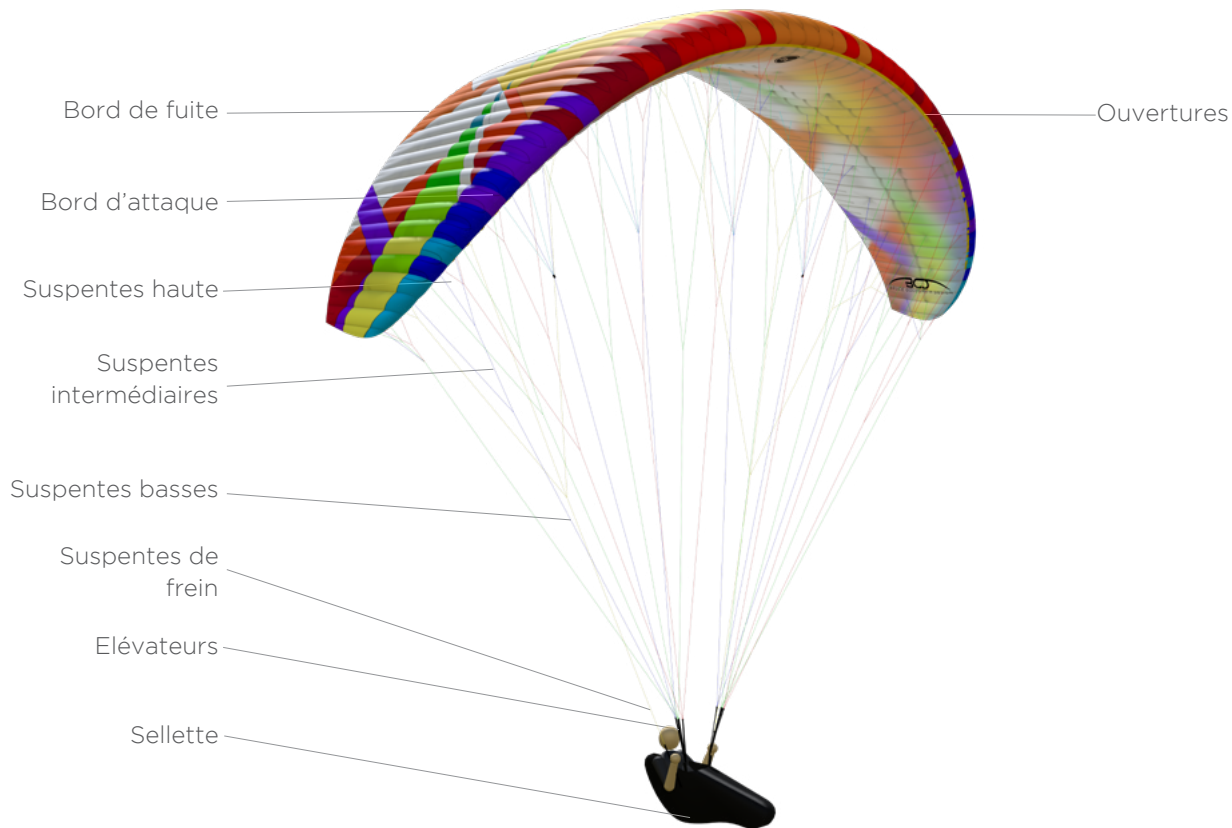
Hautes	Edelrid Magix Pro Dry 8001U (non-gainées)
Intermediaires	Edelrid Magix Pro Dry 8001U (non-gainées)
Basses	Edelrid Magix Pro Dry 8001U (non-gainées)
Freins	PPSL, Edelrid Pro 8001U

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

Specifications

	XS	S	M	ML
Facteur d'échelle	0.92	0.96	1	1.04
Surface projetée (m ²)	17.8	19.5	21.2	22.9
Surface à plat (m ²)	21	23	25	27
Poids hors sac (kg)	3.5	3.7	3.9	4.1
Longueur totale du suspentage (m)	204	224	243	262
Hauteur (m)	6.9	7.2	7.5	7.8
Nombre de lignes principales	3/4/3	3/4/3	3/4/3	3/4/3
Caissons	57	57	57	57
Allongement à plat	5.7	5.7	5.7	5.7
Allongement projeté	4.4	4.4	4.4	4.4
Corde centrale (m)	2.4	2.5	2.6	2.7
Envergure à plat (m)	11.1	11.6	12.1	12.6
Envergure projeté (m)	8.8	9.2	9.6	10.0
Poids total homologué (kg)	55 - 75	65 - 85	75 - 95	88 - 108
Vitesse trimé (km/h)	39	39	39	39
Vitesse maximale (km/h)	55	55	55	55
Min sink (m/s)	1	1	1	1
Finesse	10.5	10.5	10.5	10.5
Homologation	EN+LTF: B	EN+LTF: B	EN+LTF: B	EN+LTF: B

Aperçu des éléments de la voile



Élévateurs

A A' B C Frein



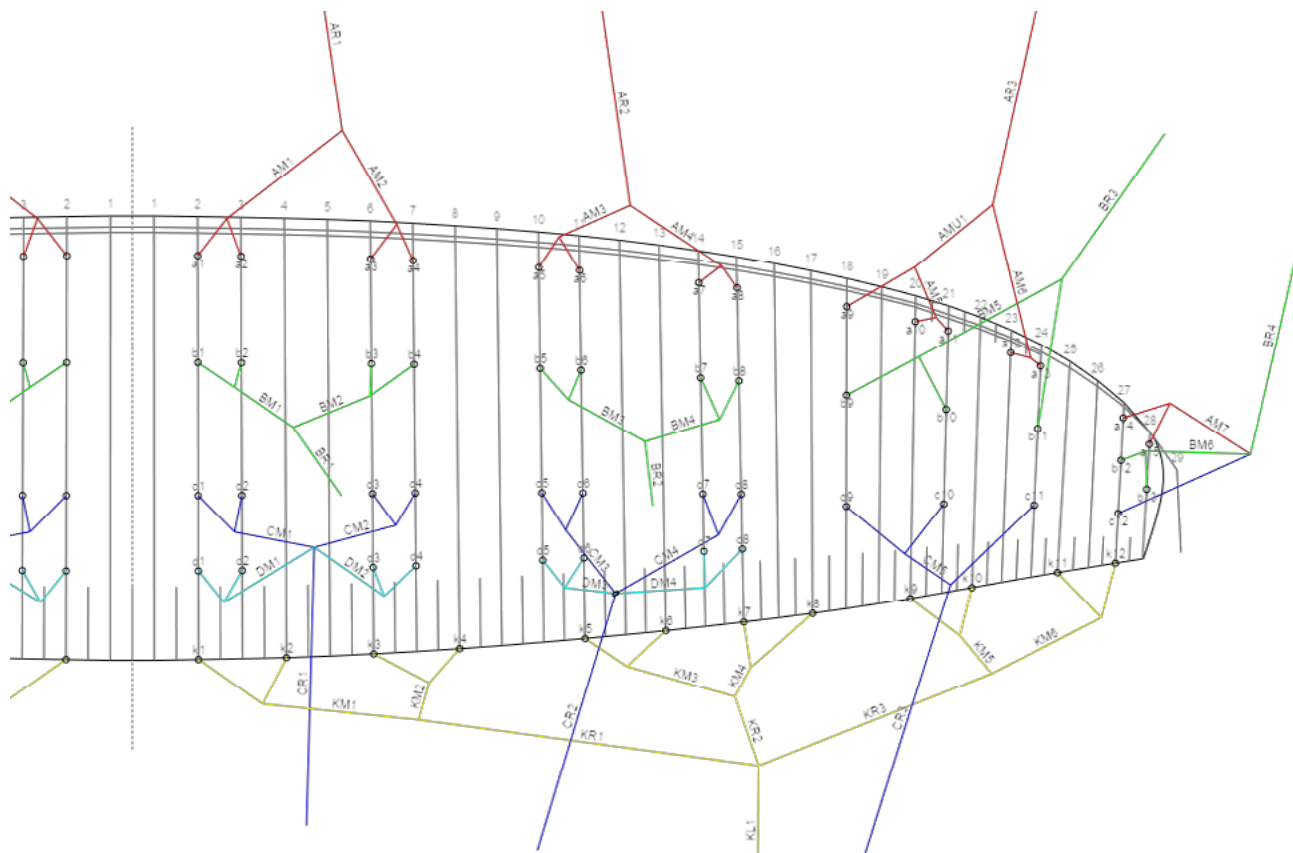
Les élévateurs n'ont pas de trims, ou d'autre système de réglages ni amovible.

Course de freins et d'accélérateur

La **longueur des élévateurs** réelle peut différer selon une tolérance maximum de 5mm.
Course maximum symétrique des **freins** est au PTV maximum

Taille	Longueur des élévateurs (mm)*	Élévateur A accéléré (mm)	Élévateur B accéléré (mm)	Élévateur C accéléré (mm)	Course de l'accélérateur (mm)	Course aux freins (mm)
XS	450	340	370	460	110	600
S	500	380	420	500	120	630
M	500	380	430	500	120	650
ML	500	380	430	500	120	670

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.

Taille XS

	A	B	C	D	K
1	6886	6768	6863	6990	7308
2	6842	6734	6803	6930	7030
3	6788	6695	6765	6878	6859
4	6799	6697	6796	6905	6797
5	6712	6649	6711	6805	6575
6	6667	6588	6648	6740	6402
7	6583	6513	6574	6663	6329
8	6577	6527	6591	6662	6381
9	6451	6388	6460		6263
10	6360	6270	6341		6212
11	6335	6216	6283		6226
12	6262	6079	6233		6338
13	6238	6122			0
14	6058				0
15	6030				0

Longueurs du suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A		B		C		D		K	
a1	296	b1	659	c1	669	d1	318	k1	573
a2	252	b2	625	c2	609	d2	258	k2	295
a3	278	b3	280	c3	262	d3	275	k3	480
a4	289	b4	282	c4	293	d4	302	k4	418
a5	315	b5	295	c5	306	d5	298	k5	478
a6	270	b6	234	c6	243	d6	233	k6	305
a7	282	b7	261	c7	255	d7	256	k7	319
a8	276	b8	275	c8	272	d8	255	k8	371
a9	1435	b9	1499	c9	1342			k9	329
a10	293	b10	1381	c10	1223			k10	278
a11	268	b11	1993	c11	2043			k11	201
a12	273	b12	289	c12	700			k12	318
a13	249	b13	332						
a14	317								
a15	289								
AM1	2133	BM1	2280	CM1	1099	DM1	1577	KM1	1085
AM2	2053	BM2	2586	CM2	1408	DM2	1508	KM2	729
AM3	2270	BM3	1479	CM3	1401	DM3	1503	KM3	862
AM4	2172	BM4	1375	CM4	1315	DM4	1403	KM4	775
AM5	1057	BM5	671	CM5	882			KM5	715
AM6	2132	BM6	260	CR3	3761			KM6	806
AM7	213	BR3	3738	CR1	4623			KR1	2927
AR1	3980	BR4	5053	CR2	4531			KR2	2512
AR2	3652	BR1	3352					KR3	2496
AMU1	1159	BR2	4398					KL1	2721
AR3	3380								

Taille S

	A	B	C	D	K
1	7252	7144	7240	7360	7712
2	7207	7104	7175	7298	7426
3	7154	7055	7124	7244	7250
4	7166	7060	7157	7273	7188
5	7080	6986	7073	7174	6984
6	7034	6939	7009	7108	6842
7	6950	6858	6933	7030	6754
8	6943	6856	6952	7029	6776
9	6809	6742	6816		6658
10	6714	6617	6691		6631
11	6688	6554	6628		6607
12	6598	6453	6619		6716
13	6574	6490			
14	6429				
15	6380				

Longueurs du suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A	B	C	D	K
a1 304	b1 305	c1 317	d1 327	k1 589
a2 259	b2 265	c2 252	d2 265	k2 303
a3 286	b3 287	c3 269	d3 282	k3 493
a4 298	b4 292	c4 302	d4 311	k4 431
a5 325	b5 302	c5 316	d5 308	k5 496
a6 279	b6 255	c6 252	d6 242	k6 374
a7 294	b7 280	c7 265	d7 267	k7 385
a8 287	b8 278	c8 284	d8 266	k8 387
a9 1514	b9 1583	c9 1418		k9 352
a10 310	b10 1458	c10 1293		k10 345
a11 284	b11 2111	c11 2171		k11 236
a12 292	b12 320	c12 749		k12 345
a13 268	b13 357			
a14 344				
a15 295				
AM1 2189	BM1 2559	CM1 1506	DM1 1614	KM1 1115
AM2 2109	BM2 2488	CM2 1438	DM2 1543	KM2 749
AM3 2351	BM3 2224	CM3 1455	DM3 1562	KM3 900
AM4 2250	BM4 2116	CM4 1366	DM4 1459	KM4 801
AM5 1115	BM5 721	CM5 945		KM5 786
AM6 2247	BM6 266	CR3 3938		KM6 851
AM7 220	BR3 3918	CR1 4905		KR1 3102
AR1 4237	BR4 5350	CR2 4789		KR2 2662
AR2 3881	BR1 3760			KR3 2594
AMU1 1233	BR2 3943			KL1 2839
AR3 3542				

Taille M

	A	B	C	D	K
1	7569	7451	7554	7679	8037
2	7522	7410	7487	7615	7740
3	7469	7359	7436	7561	7559
4	7482	7365	7471	7592	7495
5	7393	7293	7383	7489	7263
6	7346	7244	7316	7420	7133
7	7259	7161	7238	7339	7043
8	7252	7159	7257	7338	7047
9	7114	7040	7117		6923
10	7014	6910	6987		6914
11	6988	6850	6922		6871
12	6907	6728	6895		6984
13	6882	6740			
14	6715				
15	6653				

Longueurs du suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

Données Techniques

A		B		C		D		K	
a1	317	b1	319	c1	331	d1	341	k1	614
a2	270	b2	278	c2	264	d2	277	k2	317
a3	298	b3	299	c3	281	d3	294	k3	515
a4	311	b4	305	c4	316	d4	325	k4	451
a5	339	b5	315	c5	330	d5	321	k5	518
a6	292	b6	266	c6	263	d6	252	k6	388
a7	307	b7	292	c7	277	d7	279	k7	400
a8	300	b8	290	c8	296	d8	278	k8	404
a9	1579	b9	1651	c9	1478			k9	367
a10	323	b10	1521	c10	1348			k10	358
a11	297	b11	2208	c11	2264			k11	247
a12	305	b12	352	c12	809			k12	360
a13	280	b13	364						
a14	352								
a15	290								
AM1	2281	BM1	2667	CM1	1568	DM1	1681	KM1	1162
AM2	2200	BM2	2595	CM2	1500	DM2	1610	KM2	783
AM3	2451	BM3	2318	CM3	1516	DM3	1629	KM3	938
AM4	2347	BM4	2207	CM4	1424	DM4	1521	KM4	836
AM5	1162	BM5	752	CM5	985			KM5	819
AM6	2352	BM6	293	CR3	4131			KM6	887
AM7	282	BR3	4109	CR1	5135			KR1	3244
AR1	4437	BR4	5558	CR2	5016			KR2	2790
AR2	4070	BR1	3940					KR3	2720
AMU1	1285	BR2	4135					KL1	2970
AR3	3717								

Taille ML

	A	B	C	D	K
1	7863	7727	7848	7979	8368
2	7815	7688	7779	7912	8060
3	7760	7647	7728	7858	7872
4	7774	7654	7765	7890	7807
5	7682	7581	7673	7783	7578
6	7633	7530	7604	7712	7431
7	7543	7444	7523	7628	7338
8	7536	7442	7544	7627	7355
9	7395	7318	7398		7227
10	7292	7183	7263		7206
11	7264	7115	7196		7172
12	7170	7001	7180		7290
13	7145	7041			
14	6976				
15	6923				

Longueurs du suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A		B		C		D		K	
a1	330	b1	627	c1	344	d1	355	k1	639
a2	282	b2	588	c2	275	d2	288	k2	331
a3	310	b3	311	c3	292	d3	306	k3	535
a4	324	b4	318	c4	329	d4	338	k4	470
a5	353	b5	328	c5	343	d5	334	k5	539
a6	304	b6	277	c6	274	d6	263	k6	402
a7	319	b7	304	c7	288	d7	290	k7	414
a8	312	b8	302	c8	309	d8	289	k8	421
a9	1641	b9	1716	c9	1537			k9	382
a10	337	b10	1581	c10	1402			k10	371
a11	309	b11	2289	c11	2354			k11	257
a12	317	b12	348	c12	812			k12	375
a13	292	b13	388						
a14	374								
a15	321								
AM1	2370	BM1	2461	CM1	1628	DM1	1746	KM1	1207
AM2	2287	BM2	2697	CM2	1560	DM2	1674	KM2	815
AM3	2546	BM3	2409	CM3	1575	DM3	1692	KM3	974
AM4	2439	BM4	2294	CM4	1480	DM4	1581	KM4	869
AM5	1207	BM5	781	CM5	1023			KM5	851
AM6	2434	BM6	288	CR3	4315			KM6	921
AM7	239	BR3	4293	CR1	5356			KR1	3379
AR1	4631	BR4	5840	CR2	5234			KR2	2912
AR2	4250	BR1	4114					KR3	2841
AMU1	1335	BR2	4319					KL1	3096
AR3	3886								

Carnet d'entretien

Révisions

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

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 parapente 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 !

Bruce Goldsmith Design GmbH
Hügelweg 12, 9400 Wolfsberg
Austria
Tél +43 (0) 4352 35676
www.flybgd.com

BGD R&D France
11, Allée des Chênes, 06520 Magagnosc
France
email: sales@flybgd.com

Annexe

Longueurs du Suspentage EN

Les longueurs du suspentage des ailes d'essai sur les modèles d'homologation, après passage des essais en vol lors de la procédure de certification.

Taille XS

	A	B	C	D	K
1	6882	6760	6863	6990	7300
2	6839	6732	6802	6930	7021
3	6784	6688	6762	6877	6852
4	6798	6691	6793	6902	6795
5	6705	6641	6702	6795	6585
6	6663	6583	6641	6734	6399
7	6580	6507	6567	6654	6328
8	6572	6520	6585	6656	6394
9	6450	6390	6455		6272
10	6358	6272	6339		6202
11	6332	6219	6283		6235
12	6256	6070	6230		6347
13	6234	6114			

Taille S

	A	B	C	D	K
1	7247	7143	7238	7357	7711
2	7204	7099	7171	7293	7430
3	7152	7050	7120	7238	7256
4	7162	7056	7153	7267	7196
5	7076	6984	7068	7169	6987
6	7029	6939	7007	7105	6852
7	6945	6859	6929	7025	6761
8	6942	6856	6949	7024	6782
9	6808	6750	6807		6658
10	6712	6626	6682		6631
11	6687	6561	6625		6608
12	6596				6711
13	6572				

Taille M

	A	B	C	D	K
1	7564	7445	7559	7686	8023
2	7516	7407	7493	7622	7727
3	7462	7360	7445	7565	7550
4	7478	7366	7479	7594	7485
5	7390	7291	7380	7488	7272
6	7345	7244	7316	7422	7122
7	7257	7153	7237	7339	7031
8	7251	7150	7254	7334	7053
9	7113	7047	7127		6927
10	7011	6917	6998		6899
11	6986	6859	6934		6878
12	6903				6990
13	6878				

Taille ML

	A	B	C	D	D
1	7862	7724	7862	7991	8358
2	7811	7680	7792	7922	8051
3	7758	7642	7741	7867	7867
4	7774	7652	7778	7900	7809
5	7679	7583	7680	7791	7588
6	7633	7533	7612	7721	7430
7	7543	7450	7532	7637	7340
8	7535	7445	7549	7638	7366
9	7393	7333	7406		7234
10	7290	7195	7268		7204
11	7263	7120	7202		7182
12	7162	6999	7188		7295
13	7136	7040			