



Contenu

Introduction	4
Limitations	5
Avertissement	5
Garanties.....	6
Gamme de poids	6
Modifications	7
Sellette	7
Préparation	9
Connecter l'accélérateur.....	9
Au décollage.....	10
Vérification Préliminaire	10
Techniques de Vol	12
Décollage	12
Vol droit	12
Virage	13
Pilotage actif	13
Voler en thermique	13
Vitesse avec l'accélérateur	14
Techniques de descentes rapides.....	15
Atterrissage	17
Techniques en cas de difficultés	18

Décrochages	18
Vrille à plat	19
Fermeture latérale asymétrique	20
Défaire une clé ou une “cravate”	20
Perte des freins.....	21
Entretien.....	22
Pliage	22
Stockage	22
Petites Réparations	23
Suspentes	24
Servicing / Inspection	28
Protection de l’environnement et recyclage.....	28
Données Techniques	29
Matériaux.....	29
Specifications	30
Aperçu des éléments de la voile.....	31
Élévateurs	32
Course de freins et d’accélérateur.....	33
Schema des Suspentes.....	34
Longueurs du Suspentage	35
Carnet d’entretien.....	41
Conclusion.....	44

ANDA Manuel d'utilisation

Parapente EN / LTF A

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 ANDA

L'ANDA est un parapente léger très sûr, conçu pour la vol-rando, le vol en montagne, le vol de site ou même le cross-country. Sa sécurité inhérente et sa facilité d'utilisation conviennent aux débutants, mais elle est fabriquée à partir de matériaux légers et, comme toutes les ailes légères, elle doit être traitée avec soin et ne pas être traînée partout.

L'ANDA a une **plage de poids étendue**. Cela signifie qu'elle peut être utilisée à une charge alaire plus élevée que la charge « standard », pour la vol-rando, le vol par vent fort ou pour transporter du matériel supplémentaire. Elle est certifiée EN A dans les gammes de poids standard et étendue.

Pour que votre aile conserve ses caractéristiques de vol d'origine, il convient de l'entretenir correctement. Nous vous invitons à lire ce manuel du premier au dernier chapitre afin de tirer le meilleur parti de votre aile. 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.

Limitations

Adapté pour ...

Biplace	Non
Treuil	Oui - Le pilote et le treuilliste doivent avoir la formation et les qualifications nécessaires pour le remorquage, et le système de remorquage doit être certifié pour l'utilisation en parapente.
Paramoteur	Pas encore testé

Avertissement

Cette voile ne doit pas, en aucun cas:

1. Voler au-delà de la charge maximale testée
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. Etre remorqué avec une tension de la ligne de remorquage supérieure à 200 kg

5. 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.

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. (vous le trouverez dans le menu Aide)

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.

L'ANDA a une plage de poids étendue. Cela signifie qu'elle peut voler avec une charge alaire plus élevée que la charge « standard », ce qui est utile si vous voulez transporter du matériel supplémentaire pour bivouaquer en montagne, etc. Elle est certifiée EN/LTF A dans les plages de poids standard et étendu avec la sécurité inhérente que cela implique, mais elle aura des caractéristiques de vol légèrement différentes :

Dans la plage de poids standard, vous aurez un bon taux de chute et une bonne capacité de vol en thermique, les virages seront faciles et prévisibles avec la capacité de flotter et de virer à plat dans des conditions faibles.

Dans la gamme de poids étendue, la charge alaire est plus élevée, la voile est donc plus rapide et plus dynamique. La

maniabilité sera plus réactive et il sera difficile de rester en l'air en conditions faibles. Cette catégorie est typiquement utilisée pour les descentes en montagne ou le vol à voile par vent fort.

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.

Lignes de 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 suspentes rétrécissent avec le temps. Si nécessaire, les freins peuvent être rallongés grâce aux nœuds.

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

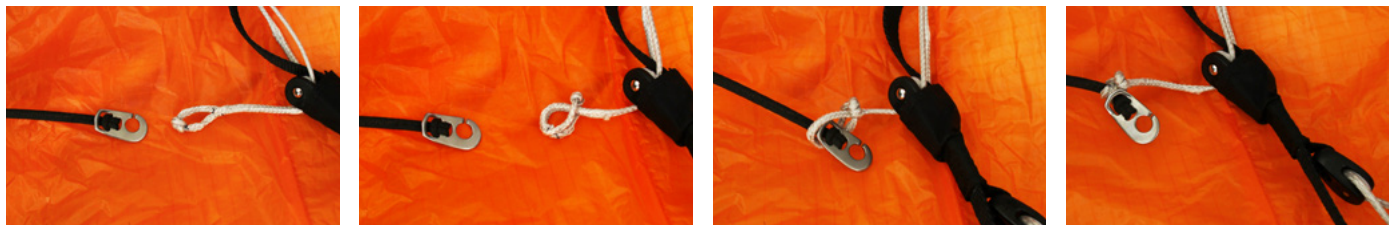
Préparation

Connecter 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 de vitesse optimisé en fonction du poids n'a pas de crochets Brummel attachés au système d'accélération, mais il y a une boucle cousue, et la ligne d'accélération peut être attachée à l'accélérateur à l'aide d'un nœud de tête d'alouette classique. Si votre accélérateur est équipé de crochets Brummel, vous pouvez attacher la ligne d'accélération à l'aide de ce nœud sans enlever le crochet Brummel.

Nœud de tête d'alouette



Lorsque vous fixez les lignes de l'accélérateur, assurez-vous que l'accélérateur et les lignes de l'accélérateur courent librement et ne sont pas coincés par quoi que ce soit, y compris la poignée de réserve, les élévateurs ou les lignes.

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 nœuds, 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

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.

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.

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 chaussures 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. Au PTV maximum,

sans accélérer, vous devriez voler à la vitesse bras hauts comme indiqué dans le [tableau des spécifications](#).

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 (100 m).

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 descendez de 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, et détermine la longueur de l'élévateur B lorsqu'il est complètement accéléré. 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.

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. Passez vos mains à travers les commandes, comme ça elles reviendront directement dans les poignées.

Décrochage (stall) de la ligne B

C'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 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 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

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 :

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 veillez bien à ne pas tirer trop fort, car vous pourriez provoquer une fermeture frontale.

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

Vrille à plat

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

Fermeture frontale

Il est possible que des turbulences provoquent une fermeture frontale symétrique de l'aile, même si un pilotage actif peut largement empêcher que cela ne se produise accidentellement.

Au début d'une fermeture frontale, le pilote doit freiner symétriquement des deux côtés pendant une seconde maximum. Cela poussera l'air de l'arrière de la voile vers l'avant, empêchant la fermeture de devenir profond. 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 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 suspente de stabilo jusqu'à ce qu'elle se tende et aide à libérer le bout d'aile. Vous devez être prudent avec l'usage des freins, les élévateurs arrière ou les B pour ne pas provoquer de décrochage.

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

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

Perte des freins

Dans le cas improbable où une suspente de frein se romprait, ou que la poignée se détachait, la voile peut être dirigée en tirant sur les élévateurs C doucement afin de se diriger.

Entretien

Pliage

Le parapente peut être plié de manière classique ou selon la méthode Concertina. Le pliage en concertina permet de prolonger la durée de vie du parapente, c'est pourquoi BGD recommande l'utilisation d'un sac de pliage en concertina.

Avec un sac intérieur standard

Triez les suspentes et placez-les sur la voile étalée. Pliez la voile du parapente en sections, du stabilo vers le centre. Roulez/pliez les deux moitiés ensemble du bord de fuite vers le bord d'attaque et poussez l'air restant à l'extérieur de la voile. Veillez à ne pas plier les renforts en plastique du bord d'attaque.

Avec un sac de pliage en accordéon

Placez le parapente en paquet sur le sac Concertina. Pliez d'abord le bord de fuite, cellule à cellule, et fixez-le dans le sac en accordéon à l'aide de la sangle. Veillez à ce que le bord d'attaque ne traîne pas sur le sol pendant cette opération. Pliez ensuite le bord d'attaque cellule à cellule, de façon à ce que tous les plastiques soient les uns à côté des autres. Tournez le parapente sur le côté et fermez la deuxième sangle du sac Concertina autour du parapente. Expulsez le reste de l'air de la voile et fermez la fermeture éclair. Enfin, pliez le sac en trois pour que les plastiques du bord d'attaque ne soient pas pliés.

Stockage

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

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

Petites Réparations

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

Suspentes

Cette vidéo: <https://vimeo.com/782625749> explique comment utiliser les softlinks.



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

Libération des boucles sur les suspentes arrières

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 suspentes 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 montées dans les deux sens.

Alignement correct des micro-suspentes



Suspente gainée

Les suspentes gainées n'ont pas de renfort interne. Elles peuvent être montées dans les deux sens



Suspente dégainée : fil jaune

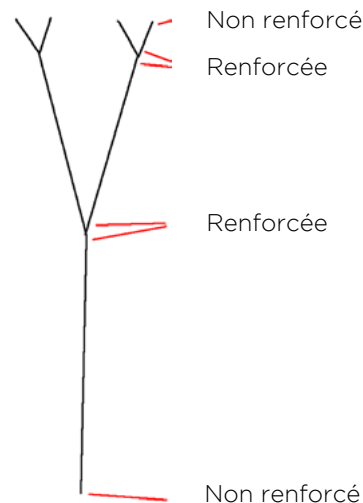
Les microlignes ont un renfort interne à une extrémité, qui est marquée par un fil jaune.



Suspente dégainée : fil blanc

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

Sur les suspentes non gainées, l'extrémité renforcée (fil jaune) est l'extrémité de jonction de la suspente. L'extrémité non renforcée s'attache au point d'attache du planeur ou au maillon.



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.



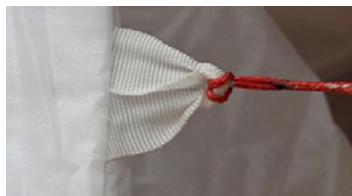
connexion verrouillée - correcte



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.

Vérifications avant de voler

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

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 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.

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

La ANDA est construit des matériaux de qualité suivants:

Extrados	Porcher Skytex 27g/m ²
Extrados, bord d'attaque caissons centraux	Porcher Skytex 32g/m ²
Intrados	Porcher Skytex 27g/m ²
Structure interne	Porcher Skytex 27g/m ² hard
Élévateurs (A et B)	12mm nylon / Kevlar
Élévateurs (A' et C)	Dyneema
Connecteurs	Softlinks
Poulies	Poulies Sprenger / anneaux à faible friction
Suspentes hautes	Edelrid Pro Dry, Kevlar, non-gainées, 8001U
Suspentes intermédiaires	Edelrid Pro Dry, Kevlar, non-gainées, 8001U
Lower lines	Edelrid Pro Dry, Kevlar, non-gainées 8001U
Freins KL1	PPSL (gainées)

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

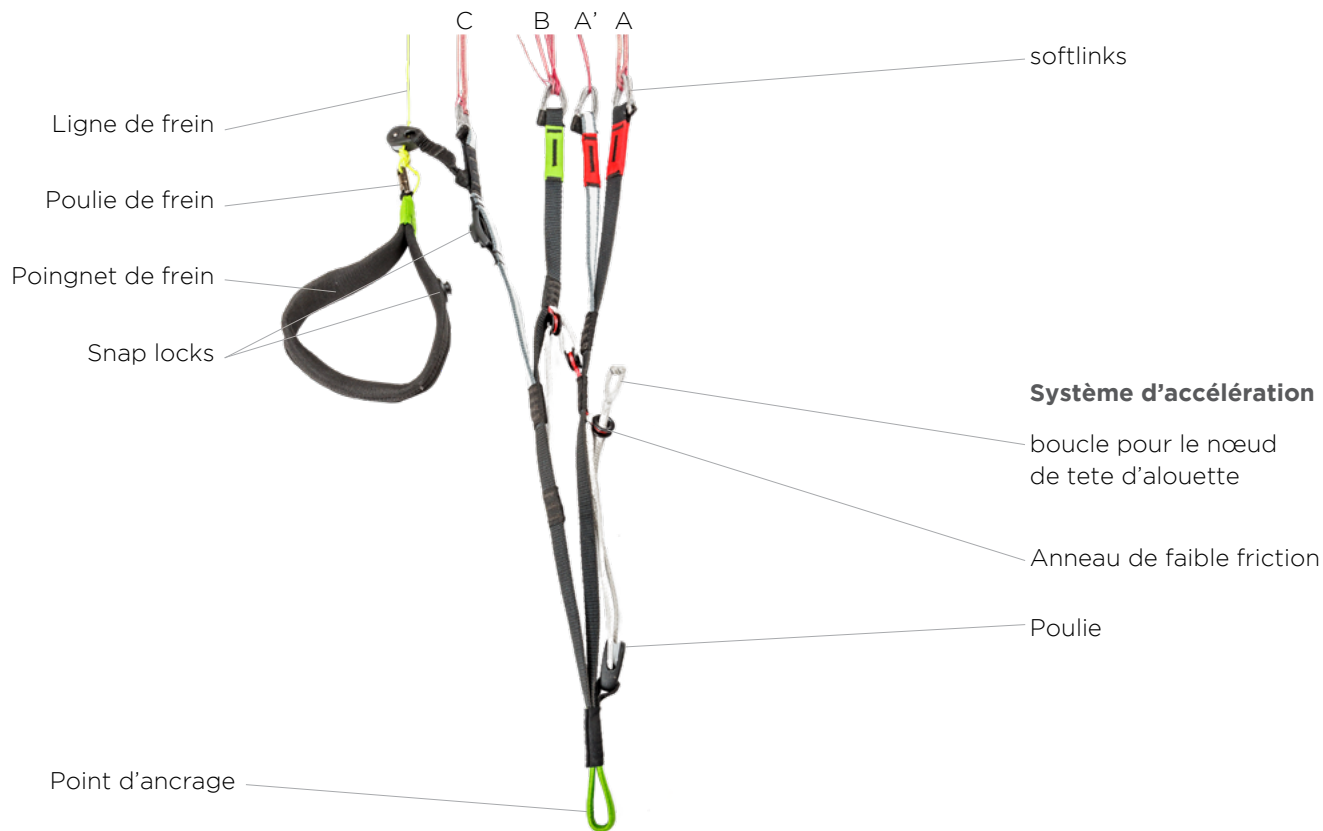
Specifications

	XS	S	M	ML	L
Facteur d'échelle	0.96	1.00	1.04	1.08	1.12
Surface projetée (m ²)	17.7	19.7	21.0	24.5	26.3
Surface à plat (m ²)	21.0	23.0	25.0	27.0	29.0
Poids hors sac (kg)	2.78	2.99	3.22	3.36	3.54
Longueur totale du suspentage (m)	227	233	244	254	263
Hauteur (m)	6.7	7.0	7.1	7.5	7.8
Nombre de lignes principales	3/4/3	3/4/3	3/4/3	3/4/3	3/4/3
Caissons	37	37	37	37	37
Allongement à plat	4.8	4.8	4.8	4.8	4.8
Allongement projeté	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6
Corde centrale (m)	2.63	2.74	2.85	2.96	3.07
Envergure à plat (m)	10.1	10.5	10.9	11.4	11.8
Envergure projeté (m)	7.9	8.2	8.6	8.9	9.2
Poids total homologué (kg)	50 - 70	65 - 80	75 - 95	85 - 108	100 - 125
Gamme de poids étendue (kg)	70 - 80	80 - 90	95 - 105	108 - 117	125 - 130
Vitesse trimé (km/h)	38	38	38	38	38
Vitesse maximale (km/h)	50	50	50	50	50
Min sink (m/s)	1	1	1	1	1
Finesse	9	9	9	9	9
Homologation vol libre	EN+LTF: A	EN+LTF: A	EN+LTF: A	EN+LTF: A	EN+LTF: A
Adapté au treuillage	Oui				

Aperçu des éléments de la voile



Élévateurs



Les élévateurs n'ont pas de trims, ni d'aucun autre dispositif réglable ou amovible.

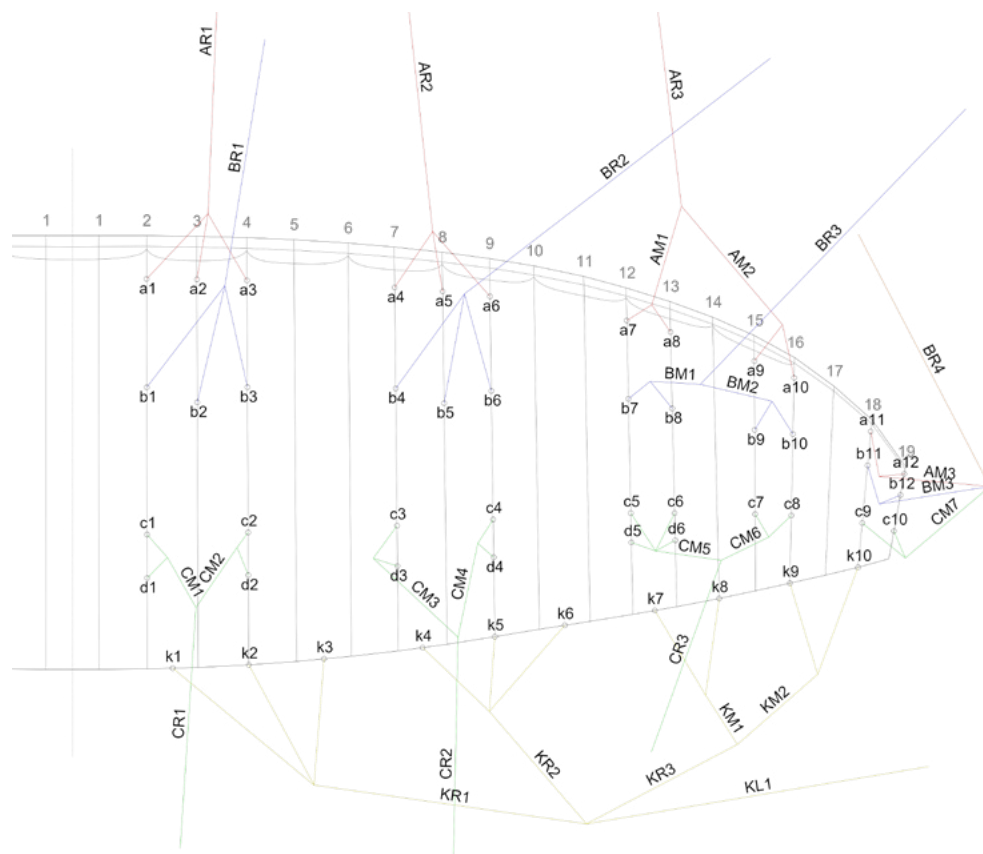
Course de freins et d'accélérateur

Toutes les mesures sont en mm. La longueur réelle mesurée de l'élévateur ne doit pas différer de plus de 5 mm de la valeur indiquée dans le tableau.

La course maximum symétrique des freins correspond au poids total maximum.

Taille	Longueur des élévateurs (mm)	Course de l'accélérateur (mm)	Course aux freins (mm)
XS	450	140	650
S	500	140	700
M	500	140	750
ML	500	140	800
L	500	140	850

Schema des Suspentes



Longueurs du Suspentage

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

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 du bord de l'intrados et incluent les 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.

Taille XS

	A	B	C	D	K
1	6174	6091	6178	6257	6468
2	6149	6064	6165	6241	6284
3	6162	6076	6170	6246	6235
4	6155	6072	6158	6220	6098
5	6139	6056	6126	6170	5977
6	6150	6070	6050	6091	5984
7	6112	6051	5955		5946
8	6056	5998	5939		5847
9	5924	5896	5733		5784
10	5864	5856	5638		5807
11	5600	5599			
12	5445	5478			

Longueurs de Suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A	B	C	D	K
a1 1548	b1 1547	c1 845	d1 924	k1 1410
a2 1523	b2 1519	c2 839	d2 915	k2 1226
a3 1536	b3 1532	c3 639	d3 715	k3 1177
a4 1465	b4 1454	c4 633	d4 695	k4 1284
a5 1449	b5 1438	c5 712	d5 756	k5 1163
a6 1460	b6 1452	c6 636	d6 677	k6 1170
a7 465	b7 409	c7 481		k7 753
a8 414	b8 357	c8 465		k8 654
a9 424	b9 356	c9 493		k9 490
a10 364	b10 316	c10 398		k10 513
a11 423	b11 413			
a12 268	b12 292			
AR1 4139	BR1 4058	CM1 877		KR1 2811
AR2 4203	BR2 4132	CM2 870		KR2 2567
AM1 2034	BM1 1554	CM3 669		KM1 792
AM2 1890	BM2 1450	CM4 663		KM2 893
AM3 383	BM3 390	CM5 732		KR3 2157
AR3 3131	BR3 3606	CM6 791		KL1 2213
	BR4 4316	CM7 449		
		CR1 3985		
		CR2 4391		
		CR3 4208		

Taille S

	A	B	C	D	K
1	6509	6425	6511	6594	6825
2	6484	6399	6500	6580	6633
3	6497	6411	6507	6586	6581
4	6490	6408	6494	6560	6439
5	6474	6392	6460	6505	6311
6	6486	6405	6379	6423	6320
7	6448	6381	6279		6280
8	6395	6327	6263		6178
9	6249	6215	6048		6112
10	6185	6174	5949		6137
11	5903	5904			
12	5743	5780			

Longueurs de Suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A	B	C	D	K
a1 1619	b1 1619	c1 884	d1 967	k1 1476
a2 1594	b2 1589	c2 879	d2 959	k2 1284
a3 1607	b3 1605	c3 669	d3 748	k3 1233
a4 1533	b4 1522	c4 663	d4 729	k4 1345
a5 1517	b5 1505	c5 747	d5 792	k5 1217
a6 1529	b6 1520	c6 666	d6 710	k6 1226
a7 487	b7 428	c7 504		k7 788
a8 434	b8 375	c8 488		k8 686
a9 445	b9 373	c9 516		k9 513
a10 381	b10 332	c10 417		k10 538
a11 443	b11 433			
a12 298	b12 323			
AR1 4353	BM1 1626	CM1 918		KR1 2940
AR2 4423	BM2 1517	CM2 912		KR2 2686
AM1 2128	BM3 408	CM3 700		KM1 828
AM2 1978	BR1 4270	CM4 693		KM2 936
AM3 400	BR2 4349	CM5 766		KR3 2260
AR3 3303	BR3 3797	CM6 827		KL1 2354
	BR4 4542	CM7 470		
		CR1 4192		
		CR2 4621		
		CR3 4426		

Taille M

	A	B	C	D	K
1	6777	6687	6783	6869	7092
2	6753	6659	6771	6854	6894
3	6767	6675	6780	6862	6841
4	6761	6674	6768	6836	6694
5	6745	6657	6736	6783	6562
6	6759	6672	6652	6698	6571
7	6713	6655	6548		6532
8	6659	6598	6531		6425
9	6517	6485	6305		6357
10	6451	6445	6200		6383
11	6155	6157			
12	5990	6028			

Longueurs de Suspentage ▲
Longueurs individuelles des suspentes ►

A	B	C	D	K
a1 1686	b1 1687	c1 922	d1 1008	k1 1538
a2 1662	b2 1658	c2 917	d2 1000	k2 1340
a3 1676	b3 1675	c3 698	d3 780	k3 1287
a4 1596	b4 1587	c4 692	d4 760	k4 1402
a5 1580	b5 1570	c5 779	d5 826	k5 1270
a6 1594	b6 1585	c6 695	d6 741	k6 1279
a7 507	b7 447	c7 526		k7 823
a8 453	b8 391	c8 509		k8 716
a9 464	b9 389	c9 540		k9 535
a10 398	b10 346	c10 435		k10 561
a11 462	b11 452			
a12 297	b12 323			
AR1 4559	BR1 4469	CM1 957		KR1 3064
AR2 4633	BR2 4556	CM2 950		KR2 2802
AM1 2217	BM1 1695	CM3 729		KM1 863
AM2 2062	BM2 1581	CM4 723		KM2 976
AM3 417	BM3 427	CM5 798		KR3 2359
AR3 3467	BR3 3986	CM6 862		KL1 2466
	BR4 4758	CM7 490		
		CR1 4391		
		CR2 4840		
		CR3 4643		

Taille ML

	A	B	C	D	K
1	7047	6952	7054	7144	7396
2	7021	6923	7045	7131	7189
3	7037	6939	7054	7140	7134
4	7031	6940	7042	7113	6981
5	7015	6924	7012	7061	6844
6	7029	6940	6925	6972	6854
7	6988	6923	6816		6815
8	6928	6862	6797		6704
9	6780	6746	6561		6635
10	6712	6701	6451		6662
11	6408	6408			
12	6238	6276			

Longueurs de Suspentage ▲
Longueurs individuelles des suspentes ►

A	B	C	D	K
a1 1753	b1 1753	c1 958	d1 1048	k1 1600
a2 1727	b2 1723	c2 954	d2 1040	k2 1393
a3 1743	b3 1740	c3 725	d3 811	k3 1338
a4 1659	b4 1648	c4 720	d4 791	k4 1457
a5 1643	b5 1632	c5 810	d5 859	k5 1320
a6 1657	b6 1648	c6 723	d6 770	k6 1330
a7 527	b7 465	c7 548		k7 856
a8 471	b8 407	c8 529		k8 745
a9 482	b9 405	c9 562		k9 557
a10 414	b10 360	c10 452		k10 584
a11 481	b11 470			
a12 311	b12 338			
AR1 4757	BR1 4662	CM1 993		KR1 3183
AR2 4835	BR2 4755	CM2 988		KR2 2911
AM1 2304	BM1 1760	CM3 758		KM1 896
AM2 2143	BM2 1643	CM4 751		KM2 1015
AM3 434	BM3 443	CM5 830		KR3 2453
AR3 3625	BR3 4165	CM6 895		KL1 2584
	BR4 4965	CM7 509		
		CR1 4582		
		CR2 5050		
		CR3 4848		

Taille L

	A	B	C	D	K
1	7307	7203	7301	7393	7687
2	7281	7174	7292	7381	7473
3	7299	7191	7300	7388	7418
4	7297	7196	7288	7360	7259
5	7278	7178	7260	7310	7119
6	7294	7196	7169	7218	7131
7	7252	7175	7057		7090
8	7194	7114	7038		6975
9	7039	6993	6792		6903
10	6969	6947	6679		6932
11	6635	6634			
12	6460	6501			

Longueurs de Suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

A	B	C	D	K
a1 1819	b1 1817	c1 993	d1 1086	k1 1658
a2 1793	b2 1787	c2 989	d2 1079	k2 1444
a3 1811	b3 1805	c3 752	d3 841	k3 1389
a4 1724	b4 1710	c4 747	d4 820	k4 1509
a5 1705	b5 1692	c5 840	d5 890	k5 1369
a6 1721	b6 1710	c6 749	d6 798	k6 1381
a7 548	b7 482	c7 568		k7 888
a8 490	b8 422	c8 549		k8 773
a9 501	b9 420	c9 582		k9 577
a10 431	b10 374	c10 469		k10 606
a11 499	b11 487			
a12 324	b12 354			
AR1 4955	BR1 4852	CM1 1028		KR1 3297
AR2 5040	BR2 4952	CM2 1023		KR2 3018
AM1 2392	BM1 1825	CM3 784		KM1 929
AM2 2224	BM2 1703	CM4 777		KM2 1053
AM3 450	BM3 459	CM5 859		KR3 2544
AR3 3784	BR3 4338	CM6 927		KL1 2698
	BR4 5163	CM7 527		
		CR1 4761		
		CR2 5245		
		CR3 5042		

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

Pilote No 1

Prénom	
Nom	
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 !

BGD GmbH
Am Gewerbepark 11,
9413 St Gertraud, Austria
Tél +43 (0) 4352 35676

BGD R&D France
11, Allée des Chênes, 06520,
Magagnosc, France
[email: sales@flybgd.com](mailto:sales@flybgd.com)