



Contenu

Introduction.....	4
Cadre d'utilisation	5
Avertissement	5
Garanties.....	6
Gamme de poids	6
Sellette	7
Préparation	8
Connecter l'accélérateur.....	8
Au décollage.....	8
Vérification Préliminaire	9
Techniques de Vol	10
Décollage	10
Vol droit	10
Pilotage actif	11
Voler en thermique	11
Vitesse avec l'accélérateur	12
Pilotage aux C.....	13
Techniques de descentes rapides.....	13
Atterrissage	16
Techniques en cas de difficultés	18
Décrochages	18
Vrille à plat	19

Fermeture frontale	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
Révision / 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
Annexe	45
Longueurs du Suspentage EN.....	45

BREEZE Manuel d'utilisation

Parapente solo | 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 votre achat de la BREEZE. La BREEZE est un parapente sûr, amusant et performant pour les pilotes intermédiaires et plus. Elle ne convient pas aux débutants.

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.

Cadre d'utilisation

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.
Paramotur	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. Se faire tracter à une tension 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. Nous recommandons aux pilotes de voler dans la partie « idéale » de la fourchette de poids, comme indiqué dans le [tableau des caractéristiques](#).

Si vous volez dans la **moitié supérieure** de la fourchette de poids, la voile sera plus rapide et plus agile. Vous aurez une plus grande stabilité en turbulence, mais l'auto-amortissement sera réduit dans les virages et après les fermetures. Si vous préférez les caractéristiques de vol dynamiques, si vous voulez plus de vitesse ou si vous volez régulièrement en conditions fortes, vous pouvez choisir de voler plus haut dans la fourchette de poids.

Si vous volez principalement en conditions faibles, vous devriez voler vers le **bas de la fourchette de poids** pour bénéficier d'un meilleur taux de chute. Dans la moitié inférieure de la fourchette de poids, l'aile sera plus amortie et moins agile en virage. En cas de fortes turbulences, une aile plus légèrement chargée aura davantage tendance à se déformer ou à s'affaisser.

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.

Drisse 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.

Points d'attache de l'accélérateur

Les élévateurs ont deux sets de points d'attache pour la ligne d'accélérateur. La ligne est livrée avec le point d'attache A. Ainsi, la pression sur la barre est faible et la course de la barre est plus longue. Pour raccourcir la course, la ligne d'accélérateur peut être attachée aux points d'attache inférieurs (B). La pression à la barre sera plus importante dans cette configuration. La vitesse du parapente à l'accélération maximum n'est pas affectée par le déplacement des points d'attache.

**A**

La ligne de l'accélérateur est attachée à la boucle supérieure, à l'endroit où se fixe la poulie supérieure.

Avec cette configuration :

Plus grande course de la barre
Pression plus faible

**B**

La ligne de l'accélérateur est attachée à la boucle inférieure, quelques centimètres en dessous de la poulie supérieure.

Avec cette configuration :

Course de la barre plus courte
Pression plus élevée

Étape par étape : modification des points d'attache de l'accélérateur



1. Détacher la tête d'alouette et retirez le croc fendu de la ligne de l'accélérateur



2. Tirez la ligne vers l'arrière à travers les deux poulies



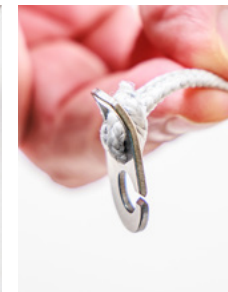
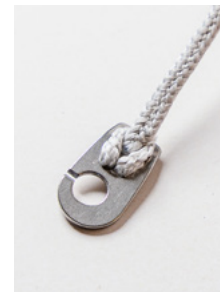
3. Retirer la ligne du point d'attache



4. Enfiler la ligne dans le nouveau point d'attache (un morceau de ficelle peut être utile). Fixer avec une tête d'alouette (A)



Si vous le souhaitez, vous pouvez faire des boucles supplémentaires autour du point d'attache afin de raccourcir la ligne restante de l'accélérateur (B)



5. Faites repasser la ligne du système de vitesse dans les poulies, inférieure d'abord, puis supérieure. Utilisez une ficelle pour vous aider si nécessaire

6. Fixez à nouveau le croc fendu à la ligne. Le croc fendu est incurvé et doit être enfilé dans le sens indiqué sur les photos

La longueur de l'accélérateur doit alors être ajustée en déplaçant les nœuds de la ligne à l'extrémité de la sellette. Pour vérifier que la longueur est correcte, asseyez-vous dans votre sellette et demandez à un assistant de maintenir les élévateurs en position de vol. L'accélérateur doit se trouver juste en dessous du siège de la sellette pour une sellette ouverte. Dans les deux cas, la suspente ne doit pas être sous tension lorsque vous êtes en position de vol, sans action sur la barre d'accélérateur.

Vous devez être capable d'attraper la barre avec vos talons et d'atteindre l'extension complète de la barre (les deux poulies se touchent) lorsque vous poussez vos jambes vers l'extérieur.

Une fois que vous avez réglé la barre de cette façon au sol, un vol d'essai en air calme peut être utile pour affiner la longueur, en s'assurant qu'elle est égale des deux côtés.

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 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.

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

accélééré. 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 BREEZE dispose d'un système de pilotage en C efficace et léger qui vous permet de piloter activement l'aile sans utiliser les freins, ce qui est particulièrement utile en vol accéléré.

Les élévateurs sont équipés d'un « speed riser » : il s'agit d'un élévateur supplémentaire fixé à l'arrière du système d'accélération et à l'avant de la poignée de pilotage en C. Il équilibre la charge sur la poignée de pilotage en C, donnant au pilote plus de contrôle sur la voile lorsqu'il utilise le pilotage en C.

Pour voler avec le système de pilotage en C, gardez les freins en main et saisissez la poignée de pilotage en C avec vos doigts comme indiqué sur la FIG. 1. Vous pouvez exercer une tension sur les C pour effectuer des ajustements sur le tangage ou de diriger la voile, sans utiliser les freins, en particulier lorsque vous volez en accéléré. Soyez attentif à ne pas faire décrocher accidentellement le parapente car la portée est beaucoup plus faible qu'avec les freins.

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).

Pilotage aux C



FIG. 1 : En gardant le frein dans votre main, saisissez la poignée de direction en C avec vos doigts pour appliquer une pression sur les C.

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 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

Les pilotes d'essai ont testé la voile 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 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.

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.

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](#).

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.

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.

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



À gauche : boucles sur 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.

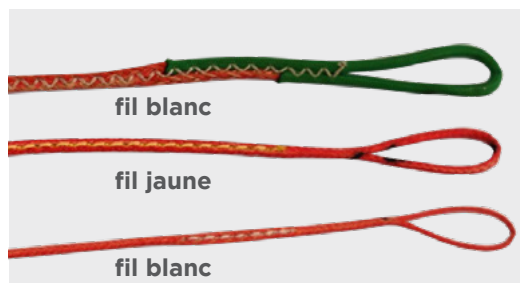
Vous pouvez identifier les suspentes que vous devez remplacer à partir du diagramme de suspentes de votre aile. Téléchargez la dernière version ici : <https://flybgd.com/lines>

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 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.

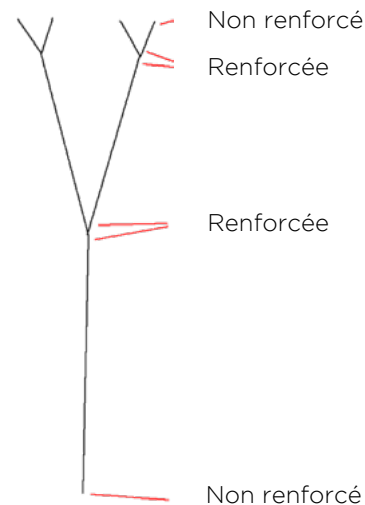
Alignement correct des micro-suspentes



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.



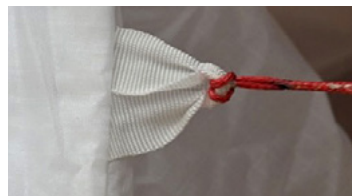
connexion verrouillée - correcte



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.

Inserts des maillons

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

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

Révision / 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 BREEZE est construit des matériaux de qualité suivants:

Voile

Extrados	Porcher Skytex Classic II 27 g/m ²
Extrados bord d'attaque	Porcher Skytex 32 g/m ²
Intrados	Porcher Skytex Classic II 27 g/m ²
Structure interne	Porcher Skytex 27 g/m ² hard finish
Joncs de renfort	LSNR (linear stock nylon rod) yellow
Élévateurs	12 mm Kevlar / nylon
Poulies	Sprenger (freins et accélérateur) et Riley

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	Liros DSL

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

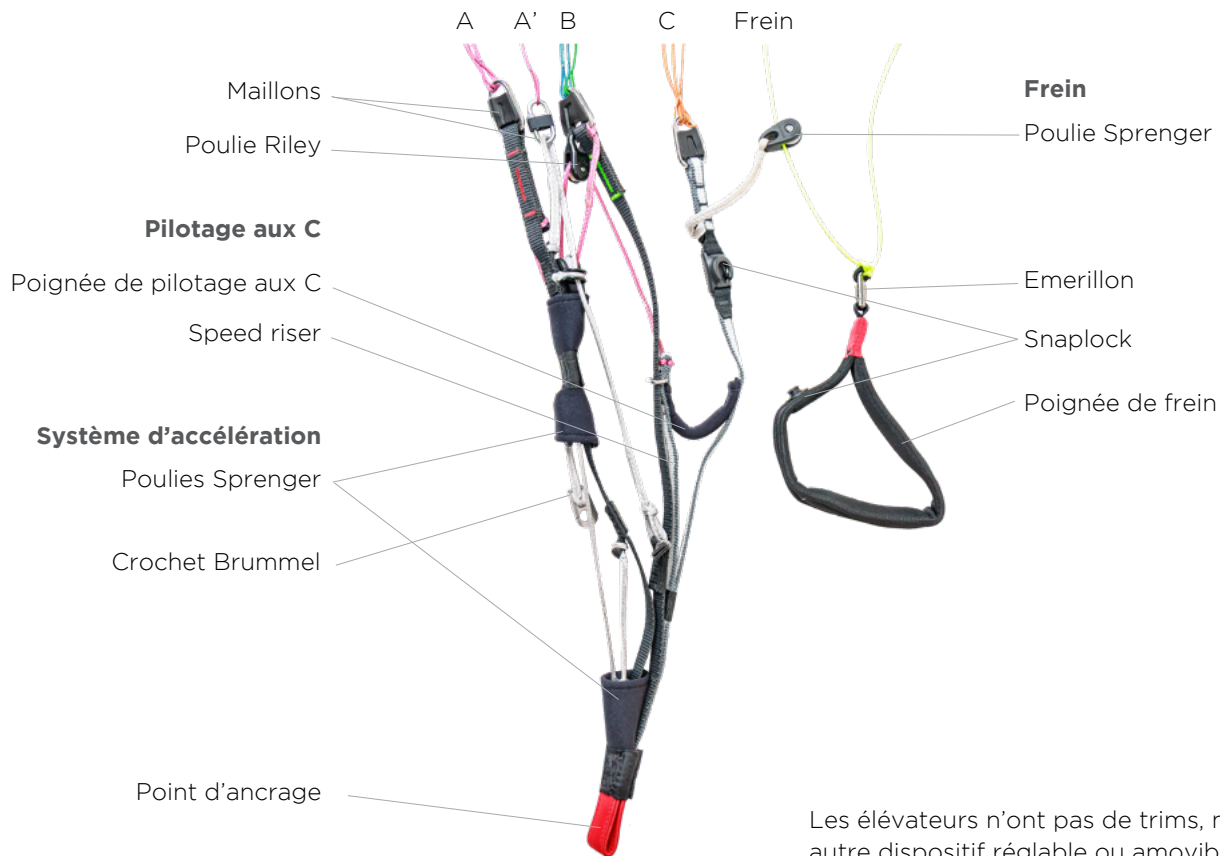
Specifications

	XS	S	M	ML
Facteur d'échelle	0,93	0,96	1,00	1,04
Surface projetée (m²)	17,7	19,2	20,6	22,2
Surface à plat (m²)	20,9	22,7	24,4	26,3
Poids hors sac (kg)	3,3	3,6	3,7	3,9
Nombre de lignes principales	3/2/3			
Caissons	57			
Allongement à plat	5,7			
Corde centrale (m)	2,5	2,6	2,7	2,8
Envergure à plat (m)	2,5	2,6	2,7	2,8
Envergure projeté (m)	10,9	11,4	11,8	12,2
Poids total homologué (kg)	55-75	65-85	75-95	88-108
Poids total idéal (kg)	60-73	73-84	84-95	95-108
Homologation vol libre	EN+LTF: B	EN+LTF: B	EN+LTF: B	EN+LTF: B
Adapté au paramoteur	Pas encore testé			
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.

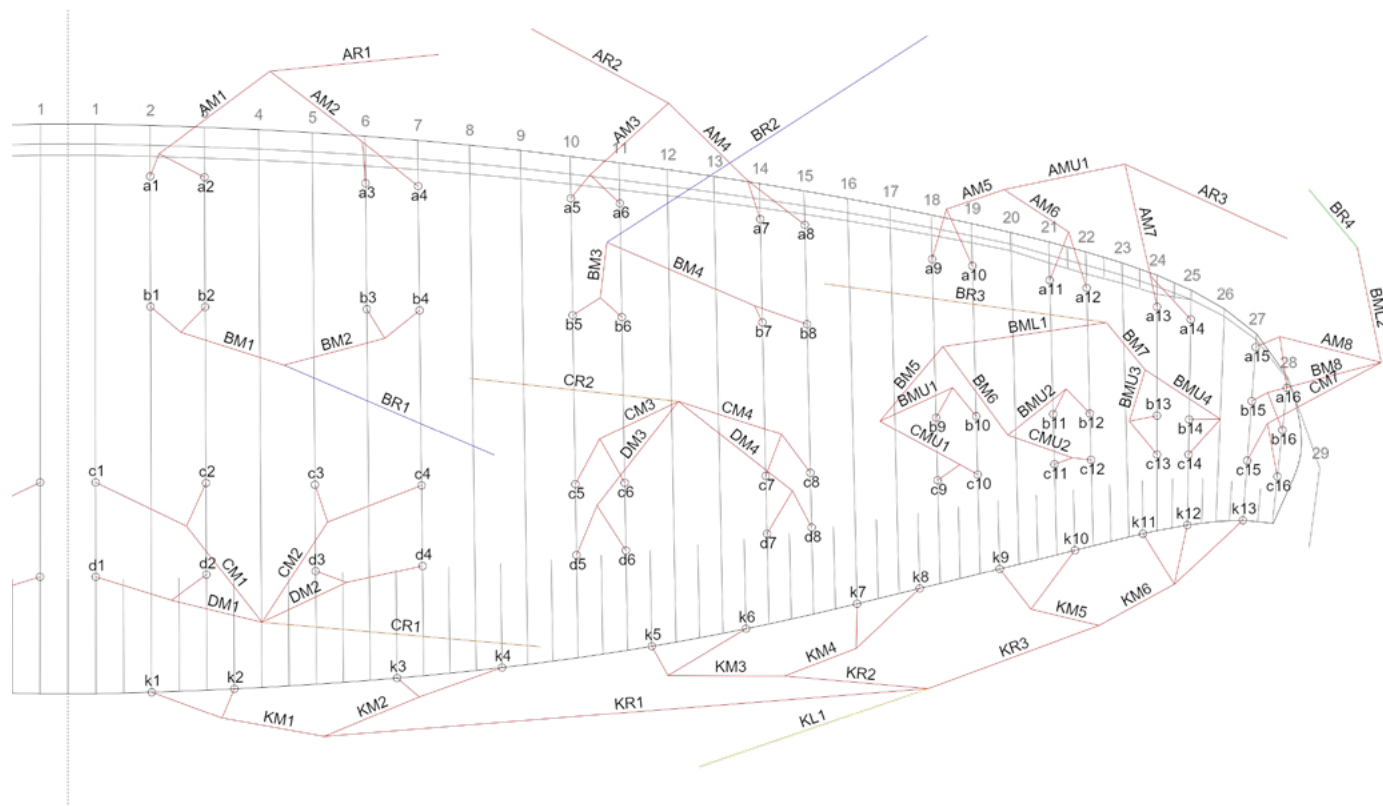
Course de freins et d'accélérateur

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)	Longueur élévateur A accéléré (mm)	Course de l'accélérateur (mm)	Course aux freins (cm)
XS	500	320	180	660
S	500	310	190	680
M	500	310	190	700
ML	500	310	190	720

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	6345	6189	6325	6438	6722
2	6283	6129	6189	6314	6492
3	6222	6072	6144	6261	6201
4	6246	6093	6148	6255	6141
5	6121	5976	6053	6137	5903
6	6073	5936	5997	6077	5735
7	5978	5858	5897	5966	5626
8	5980	5862	5893	5954	5687
9	5779	5730	5816		5623
10	5739	5677	5757		5574
11	5665	5598	5676		5573
12	5661	5588	5642		5621
13	5582	5548	5601		5760
14	5573	5555	5607		
15	5507	5516	5633		
16	5512	5541	5643		

Longueurs de Suspentege ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

Données Techniques

A		B		C		D		K	
a1	312	b1	333	c1	1006	d1	834	k1	440
a2	250	b2	272	c2	870	d2	710	k2	210
a3	272	b3	280	c3	1013	d3	773	k3	485
a4	295	b4	301	c4	1017	d4	767	k4	425
a5	296	b5	300	c5	323	d5	328	k5	470
a6	247	b6	258	c6	266	d6	268	k6	349
a7	265	b7	270	c7	317	d7	286	k7	280
a8	266	b8	274	c8	314	d8	274	k8	292
a9	301	b9	615	c9	300			k9	349
a10	260	b10	561	c10	241			k10	348
a11	271	b11	330	c11	275			k11	502
a12	267	b12	320	c12	242			k12	550
a13	261	b13	323	c13	375			k13	689
a14	252	b14	326	c14	377				
a15	391	b15	307	c15	253				
a16	395	b16	331	c16	263				
AM1	1442	BMU1	513	CMU1	913	DM1	1551	KM1	1430
AM2	1360	BMU2	590	CMU2	722	DM2	1436	KM2	864
AM3	1662	BMU3	255	CM1	1268	DM3	1711	KM3	901
AM4	1547	BMU4	259	CM2	1080	DM4	1581	KM4	862
AM5	1342	BM1	1453	CM3	1633			KM5	768
AM6	1256	BM2	1387	CM4	1482			KM6	564
AMU1	1830	BM3	1684	CM7	781			KR1	2439
AM7	3005	BM4	1593	CR1	3534			KR2	2070
AM8	517	BM5	599	CR2	3581			KR3	2044
AR1	4068	BM6	674					KL1	2381
AR2	3639	BM7	1449						
AR3	1794	BM8	610						
		BML1	490						
		BML2	3576						
		BR1	3882						
		BR2	3468						
		BR3	3003						
		BR4	510						

Taille S

	A	B	C	D	K
1	6602	6452	6578	6696	7052
2	6538	6390	6438	6568	6812
3	6476	6333	6392	6514	6509
4	6502	6355	6398	6509	6448
5	6374	6231	6300	6389	6197
6	6324	6189	6242	6326	6022
7	6226	6109	6138	6211	5910
8	6228	6114	6137	6198	5974
9	6026	5973	6067		5907
10	5985	5917	6006		5857
11	5907	5836	5919		5855
12	5902	5825	5885		5906
13	5819	5783	5838		6051
14	5811	5791	5845		
15	5740	5750	5872		
16	5745	5774	5882		

Longueurs de Suspentege ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

Données Techniques

A		B		C		D		K	
a1	325	b1	347	c1	1049	d1	870	k1	460
a2	261	b2	284	c2	908	d2	741	k2	220
a3	282	b3	292	c3	1056	d3	805	k3	506
a4	308	b4	314	c4	1061	d4	800	k4	444
a5	309	b5	313	c5	337	d5	343	k5	490
a6	258	b6	270	c6	278	d6	280	k6	362
a7	277	b7	281	c7	330	d7	299	k7	290
a8	278	b8	286	c8	329	d8	286	k8	305
a9	314	b9	642	c9	313			k9	363
a10	271	b10	585	c10	252			k10	361
a11	283	b11	345	c11	286			k11	522
a12	278	b12	334	c12	252			k12	573
a13	272	b13	337	c13	392			k13	718
a14	263	b14	340	c14	394				
a15	408	b15	321	c15	264				
a16	413	b16	345	c16	274				
AM1	1501	BMU1	534	CMU1	956	DM1	1615	KM1	1491
AM2	1417	BMU2	614	CMU2	756	DM2	1498	KM2	901
AM3	1730	BMU3	265	CM1	1320	DM3	1782	KM3	939
AM4	1612	BMU4	270	CM2	1126	DM4	1648	KM4	899
AM5	1398	BM1	1512	CM3	1701			KM5	800
AM6	1307	BM2	1447	CM4	1545			KM6	588
AMU1	1906	BM3	1753	CM7	814			KR1	2539
AM7	3129	BM4	1661	CR1	3693			KR2	2158
AM8	539	BM5	624	CR2	3745			KR3	2133
AR1	4257	BM6	702					KL1	2530
AR2	3814	BM7	1509						
AR3	1893	BM8	635						
		BML1	509						
		BML2	3771						
		BR1	4074						
		BR2	3643						
		BR3	3153						
		BR4	510						

Taille M

	A	B	C	D	K
1	6846	6694	6834	6955	7301
2	6781	6631	6690	6824	7053
3	6718	6572	6641	6770	6740
4	6746	6596	6648	6765	6680
5	6613	6470	6547	6640	6431
6	6562	6426	6487	6576	6250
7	6461	6343	6380	6457	6104
8	6462	6348	6380	6444	6171
9	6254	6195	6273		6118
10	6213	6138	6209		6066
11	6131	6052	6120		6065
12	6126	6043	6085		6118
13	6043	6001	6057		6221
14	6033	6009	6064		
15	5961	5972	6098		
16	5966	5997	6108		

Longueurs de Suspentege ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

Données Techniques

A		B		C		D		K	
a1	337	b1	360	c1	1088	d1	902	k1	477
a2	272	b2	295	c2	943	d2	770	k2	228
a3	292	b3	302	c3	1094	d3	835	k3	524
a4	320	b4	326	c4	1100	d4	830	k4	461
a5	320	b5	325	c5	349	d5	355	k5	508
a6	267	b6	280	c6	288	d6	291	k6	374
a7	287	b7	292	c7	342	d7	310	k7	299
a8	288	b8	297	c8	341	d8	297	k8	317
a9	325	b9	665	c9	325			k9	377
a10	282	b10	607	c10	261			k10	373
a11	293	b11	357	c11	297			k11	541
a12	288	b12	347	c12	262			k12	594
a13	283	b13	350	c13	407			k13	745
a14	273	b14	353	c14	409				
a15	423	b15	334	c15	274				
a16	428	b16	358	c16	284				
AM1	1554	BMU1	553	CMU1	970	DM1	1674	KM1	1544
AM2	1470	BMU2	636	CMU2	763	DM2	1555	KM2	935
AM3	1792	BMU3	275	CM1	1368	DM3	1848	KM3	988
AM4	1671	BMU4	280	CM2	1169	DM4	1709	KM4	917
AM5	1448	BM1	1566	CM3	1762			KM5	828
AM6	1354	BM2	1499	CM4	1602			KM6	610
AMU1	1974	BM3	1817	CM7	843			KR1	2630
AM7	3243	BM4	1721	CR1	3852			KR2	2236
AM8	558	BM5	646	CR2	3909			KR3	2213
AR1	4429	BM6	727					KL1	2619
AR2	3973	BM7	1564						
AR3	1983	BM8	658						
		BML1	528						
		BML2	3948						
		BR1	4240						
		BR2	3796						
		BR3	3283						
		BR4	510						

Taille ML

	A	B	C	D	K
1	7095	6935	7074	7203	7592
2	7027	6869	6925	7067	7336
3	6962	6810	6876	7010	7011
4	6991	6835	6884	7006	6947
5	6857	6705	6787	6882	6684
6	6804	6661	6725	6816	6497
7	6700	6575	6614	6693	6352
8	6702	6580	6614	6679	6422
9	6480	6430	6524		6376
10	6437	6370	6457		6323
11	6354	6281	6366		6322
12	6349	6270	6329		6376
13	6263	6227	6287		6533
14	6253	6236	6293		
15	6172	6183	6315		
16	6177	6209	6325		

Longueurs de Suspentege ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

Données Techniques

A		B		C		D		K	
a1	350	b1	374	c1	1129	d1	937	k1	495
a2	281	b2	307	c2	980	d2	801	k2	238
a3	303	b3	314	c3	1135	d3	866	k3	544
a4	331	b4	339	c4	1142	d4	862	k4	479
a5	331	b5	337	c5	363	d5	369	k5	527
a6	278	b6	291	c6	300	d6	302	k6	387
a7	298	b7	303	c7	355	d7	322	k7	308
a8	300	b8	308	c8	355	d8	308	k8	329
a9	338	b9	691	c9	338			k9	391
a10	293	b10	630	c10	271			k10	386
a11	305	b11	371	c11	309			k11	562
a12	300	b12	360	c12	272			k12	616
a13	294	b13	364	c13	423			k13	773
a14	284	b14	367	c14	424				
a15	439	b15	347	c15	285				
a16	444	b16	372	c16	295				
AM1	1612	BMU1	574	CMU1	1021	DM1	1737	KM1	1602
AM2	1525	BMU2	660	CMU2	806	DM2	1615	KM2	971
AM3	1860	BMU3	285	CM1	1418	DM3	1917	KM3	1009
AM4	1734	BMU4	290	CM2	1214	DM4	1774	KM4	943
AM5	1502	BM1	1624	CM3	1829			KM5	859
AM6	1406	BM2	1557	CM4	1663			KM6	634
AMU1	2048	BM3	1886	CM7	875			KR1	2719
AM7	3366	BM4	1787	CR1	4015			KR2	2323
AM8	579	BM5	670	CR2	4078			KR3	2300
AR1	4613	BM6	754					KL1	2745
AR2	4143	BM7	1623						
AR3	2080	BM8	682						
		BML1	547						
		BML2	4137						
		BR1	4419						
		BR2	3961						
		BR3	3437						
		BR4	509						

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)

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	6349	6200	6316	6427	6719
2	6288	6138	6177	6303	6492
3	6225	6080	6132	6247	6204
4	6249	6100	6138	6241	6143
5	6125	5976	6043	6124	5904
6	6077	5938	5989	6065	5735
7	5981	5860	5884	5954	5632
8	5983	5861	5879	5942	5689
9	5777	5729	5810		5622
10	5742	5673	5755		5582
11	5667	5594	5674		5580
12	5663	5584	5639		5626
13	5580	5543	5598		5764
14	5568	5549	5603		
15	5503	5509	5623		
16	5510	5532	5633		

Taille S

	A	B	C	D	K
1	6606	6456	6579	6691	7046
2	6547	6397	6437	6566	6810
3	6485	6336	6387	6509	6506
4	6511	6357	6391	6503	6444
5	6385	6231	6298	6385	6192
6	6336	6190	6241	6320	6022
7	6234	6110	6138	6207	5912
8	6237	6115	6135	6194	5972
9	6032	5976	6060		5901
10	5991	5920	6001		5856
11	5916	5835	5925		5858
12	5908	5827	5891		5903
13	5826	5784	5838		6051
14	5817	5792	5842		
15	5739	5744	5864		
16	5742	5768	5871		

Taille M

	A	B	C	D	K
1	6852	6693	6835	6951	7296
2	6787	6632	6688	6817	7040
3	6721	6570	6639	6765	6743
4	6750	6592	6645	6759	6693
5	6617	6468	6551	6641	6433
6	6563	6427	6491	6580	6261
7	6462	6346	6386	6462	6106
8	6464	6349	6385	6448	6163
9	6260	6202	6277		6113
10	6227	6147	6213		6062
11	6142	6057	6118		6070
12	6135	6042	6083		6124
13	6049	6003	6060		6221
14	6036	6010	6064		
15	5965	5974	6094		
16	5967	5996	6105		

Taille ML

	A	B	C	D	K
1	7109	6941	7086	7214	7611
2	7040	6878	6938	7076	7355
3	6973	6817	6891	7018	7034
4	7005	6842	6896	7014	6969
5	6869	6711	6790	6886	6703
6	6813	6666	6733	6819	6520
7	6710	6585	6619	6697	6400
8	6713	6589	6620	6684	6468
9	6491	6433	6528		6396
10	6447	6373	6463		6344
11	6366	6284	6367		6344
12	6362	6273	6331		6396
13	6262	6228	6286		6544
14	6255	6237	6293		
15	6178	6186	6314		
16	6181	6213	6324		