



Contenu

Bienvenue chez Bruce Goldsmith Design.....	4
Résumé rapide	5
Introduction	6
Cadre d'utilisation	6
Garanties.....	7
Gamme de poids	7
Modifications	8
Longueur des freins.....	8
Sellette	8
Mise en place de l'accélérateur	9
Vérification Préliminaire	13
Techniques de Vol	14
Décollage	14
Vol droit	15
Pilotage actif.....	15
Voler en thermique	15
Utilisation de l'accélérateur	16
Pilotage aux arrières	17
Techniques de descentes rapides.....	17
Atterrissage	18
Techniques en cas de difficultés	20
Noeuds / clés.....	20
Perte des freins.....	20

Décrochages	20
Vrille à plat	22
Fermeture latérale asymétrique	23
Entretien.....	25
Stockage et entretien	25
Pliage	25
Petites Réparations	26
Révision / Inspection	26
Protection de l'environnement et recyclage.....	30
Données Techniques	31
Matériaux.....	31
Specifications	32
Aperçu des éléments de la voile.....	33
Élévateurs.....	34
Course de freins et d'accélérateur	35
Schema des Suspentes.....	36
Longueurs du Suspentage	38
Carnet d'entretien.....	43
Conclusion.....	46
Annexe	47
Longueurs du Suspentage EN	47

DIVA 2 Manuel d'utilisation

Parapente EN D

Bienvenue chez Bruce Goldsmith Design

BGD fait partie des leaders mondiaux dans le développement et production de parapentes. Depuis plusieurs années Bruce Goldsmith et son équipe, conçoivent des ailes dotées des meilleures performances pour les pilotes les plus exigeants. Nous mettons à profit notre savoir-faire pour concevoir des produits de très haute qualité offrant les performances et la sécurité que nos clients attendent. Les pilotes BGD peuvent compter sur la qualité de notre travail et notre sérieux. La renommée mondiale de BGD est basée sur l'expérience acquise au cours de nombreuses années de compétitions internationales, et l'expertise que nous avons atteint en travaillant dans différents domaines de conception comme l'aérodynamique, les technologies d'assemblage et la résistance des matériaux. La compétition et la maîtrise de ces technologies, nous a tout naturellement conduits à développer des produits innovants et performants. Toutes les ailes BGD sont réalisées avec le souci de qualité et la rigueur indispensable aux sports aériens.

Félicitations pour avoir choisi une aile BGD DIVA 2

La DIVA 2 est un parapente de haute performance conçu pour le vol de distance et les compétitions. C'est un 2-lignes très rapide et stable avec performance exceptionnelle. Bien qu'elle soit relativement facile à piloter, elle ne convient pas aux pilotes débutants ou intermédiaires - elle ne doit être pilotée que par des pilotes très expérimentés.

Comme pour tous les aéronefs, un entretien et des contrôles réguliers sont obligatoires. Un entretien adéquat lui permettra de conserver sa sécurité et ses performances d'origine et de durer de nombreuses années.

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.

Résumé rapide

La DIVA 2 est une voile à deux lignes. Les points suivants sont à noter en particulier :

1. Vous devez **décoller** en utilisant les élévateurs principaux A (marqués en rouge) sans les [suspentes AR3](#) séparées. Les élévateurs doivent être saisis au-dessus de l'anneau à faible friction.
2. Pour une **descente rapide**, vous devez descendre en **spirale** ou effectuer un Big Ears en utilisant la ligne B extérieure (CR3). Le B-stall ne convient pas aux 2-lignes.
3. La DIVA 2 est une voile de haute performance et doit être traitée avec soin. Nous ne recommandons pas d'effectuer des manœuvres SIV avec le DIVA 2.

Introduction

Cadre d'utilisation

La DIVA 2 est un parapente solo, et ne convient pas à une utilisation en biplace ou pour des manœuvres de voltige.

Elle est adaptée au treuil. Le pilote et le treuilleur doivent tous deux avoir la formation et les qualifications nécessaires au remorquage, et le système de remorquage doit être certifié pour une utilisation en parapente.

La DIVA 2 n'est pas recommandé pour une utilisation en paramoteur.

Taille	S	M	ML	L
Homologation EN	D	D	D	D
Adapté pour treuil ?	Oui			
Adapté pour paramoteur ?	Non			

Cette voile ne doit pas, en aucun cas:

- Voler au-delà de la charge maximale testée
- Avoir subi une modification de sa conception initiale, par allongement du suspentage ou modification de la longueur des élévateurs
- Voler par temps de pluie ou de neige

- 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 que votre voile soit piloté au milieu de la gamme de poids.

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

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

Modifications

Toute modification, comme par exemple, le changement de longueur de suspentes ou la modification de l'accélérateur, entraîne la perte de la conformité et de l'homologation. Nous vous recommandons de contacter votre revendeur ou directement BGD avant d'envisager toute intervention.

Longueur des freins

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

Mise en place de l'accélérateur

La DIVA 2 est livrée avec des élévateurs accélérateurs et peut être pilotée avec ou sans accélérateur. L'accélérateur doit être connecté et ajusté en suivant les instructions du manuel de la sellette pour s'assurer que les suspentes sont correctement acheminées.

Fixation de l'accélérateur sur une sellette type Submarine

Lorsque vous fixez l'accélérateur sur une sellette type Submarine, assurez-vous que la nouvelle ligne est fixée de la même manière que l'ancienne ligne que vous avez enlevée. Elle doit être enroulée autour des deux sangles qui maintiennent la poulie.



Correct :
l'accélérateur est
enroulé autour des
deux sections de la
sangle.



Incorrect :
l'accélérateur est
enroulé autour d'un
seul morceau de
sangle. Risque élevé de
rupture !

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)

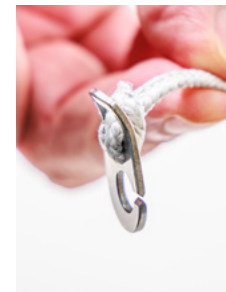
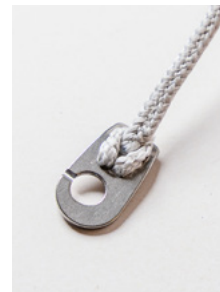


A



B

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.

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 pour utiliser votre voile, néanmoins ce qui suit, explique comment tirer le meilleur parti de votre parapente.

Décollage

L'aile doit être gonflée en utilisant uniquement les élévateurs principaux A, sans la suspente [AR3](#), comme le montre l'image. L'élévateur principal A est marqué d'un matériau rouge. Saisissez-le au-dessus de l'anneau à faible friction.

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).

Utilisation de 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 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 tous les composants du système d'accélérateur pour détecter tout signe d'usure et assurez-vous que le système fonctionne toujours sans friction.

Pilotage aux arrières

La DIVA 2 est équipée de poignées en T sur les élévateurs arrière qui peuvent être utilisées pour faire des ajustements sur le tangage ou de diriger la voile, sans utiliser les freins. Soyez attentif à ne pas l'utiliser sur de grandes amplitudes car le débattement avant le décrochage est beaucoup plus faible qu'aux freins. Nous vous recommandons de ne pas lâcher les freins (pas d'enroulement) lorsque vous utilisez les poignées en T.

Techniques de descentes rapides

Le décrochage de la ligne B n'est pas appropriés pour les 2-lignes.

Grandes oreilles

Les grandes oreilles peuvent être effectuées sur la Diva 2 en tirant sur la suspente CR3 (la suspente B extérieure). Il est important de saisir la suspente en hauteur, environ 10 cm au-dessus du sommet de l'élévateur, et de ne pas tirer sur l'élévateur lui-même. Les oreilles B sont très stables et faciles à tirer, et constituent une méthode efficace de descente rapide.

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

Noeuds / clés

Voler avec un parapente ayant des clés (emmêlement ou nœuds dans les suspentes) affectera sa navigabilité - la démêlage des suspentes doit toujours faire partie de vos contrôles pré-vol. Après le gonflage, le pilote doit vérifier que tout le suspentage est en ordre avant de prendre la décision de décoller. Si vous remarquez un clef quand vous êtes déjà en l'air, vous devez éviter d'accélérer la voile et de faire des mouvements profonds sur les freins. Utilisez le weightshift ou une action minimale sur les freins pour diriger le parapente vers un lieu d'atterrissage sûr dès que possible.

Perte des freins

Dans le cas improbable d'une rupture de la suspente de frein ou d'un détachement de la poignée, le parapente peut être dirigé en tirant doucement sur les élévateurs arrière.

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, enfoncer à nouveau les deux freins de façon prononcée pour obtenir un décrochage. Relâchez alors immédiatement les freins, et contrôlez l'abattée. La voile va passer derrière

vous et peut-être se fermer, puis plonger vers l'avant et se regonfler automatiquement avant de reprendre son vol normal. C'est l'abattée de la voile qui permet au parapente de se remettre à voler.

Vrille à plat

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

Fermeture frontale

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

Au début d'une fermeture frontale, le pilote doit freiner symétriquement des deux côtés pendant une seconde maximum. Cela poussera l'air de l'arrière de la voile vers l'avant, empêchant la fermeture de devenir 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.

Les fermetures symétriques et asymétriques accélérés ont été testés à l'aide de suspentes de pliage.

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.

Entretien

Stockage et entretien

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.

Pliage

La DIVA 2 doit être pliée en accordéon avec les supports du bord d'attaque bien empilés. Evitez de plier ou de replier les supports. Un sac en accordéon (disponible sur [l'eshop BGD](#)) rend ce processus très facile !

Petites Réparations

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

Révision / Inspection

Les dimensions des suspentes peuvent changer pendant la première partie de leur vie ; les parapentes de haute performance sont particulièrement sensibles aux changements de trim, nous recommandons donc un **contrôle de trimmage** après les 30 premières heures d'utilisation pour maintenir votre Diva 2 dans les tolérances prévues. Nous recommandons de changer l'ensemble du suspentage après 200 heures d'utilisation.

Il est important que votre parapente soit révisé régulièrement. Votre voile doit subir un contrôle approfondi tous les 12 mois ou toutes les 100 heures de vol (à la première occurrence). Ce contrôle doit être effectué par un professionnel qualifié. Si vous volez plus de 100 heures par an, l'aile doit être inspectée annuellement.



A gauche : boucles présentes ; à droite : boucles relâchées

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.

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 de la DIVA 2 lorsque le contrôle du trim des performances est effectué, ou plus tôt si le pilote a l'impression que la voile ne se lève pas aussi facilement au décollage.

Lorsque la première vérification de la suspenste est effectuée, normalement à 2 ans, les boucles doivent déjà avoir été relâchées, et ceci doit être vérifié et affiné par le centre de vérification.

Remplacement des suspentes

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

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

Les suspentes de remplacement peuvent être commandées dans la section [Accessoires du site BGD](#). Vérifiez que les suspentes que vous avez reçues correspondent au [schéma des suspentes](#), et que celui-ci correspond au schéma des suspentes de votre aile.

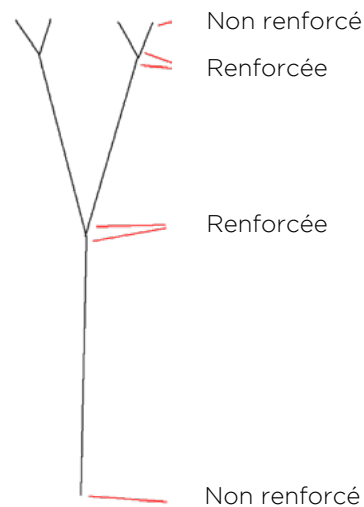
Le moyen le plus rapide d'enlever les anciennes suspentes est de les couper. (Ne coupez pas les anciennes suspentes si vous n'avez pas reçu les nouvelles, sinon vous risquez de ne plus pouvoir voler). Parfois, seule une partie des suspentes est nécessaire (par exemple, sans les suspentes supérieures ou les freins), alors faites attention à ne pas couper les suspentes qui doivent être conservées.

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

Alignement correct des micro-suspentes

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

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



de la voile ou au maillon. Les suspentes gainées n'ont pas de renforcement supplémentaire et peuvent être montée dans les deux sens.

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.

Alignement des points d'attaches

Les suspentes doivent être placées symétriquement sur le point d'attache, sauf lorsque celui-ci est incliné. Les ancrages A sont inclinés vers l'arrière sur toutes les ailes BGD, pour s'aligner avec la direction de traction de la



suspente. Ainsi, lorsque vous assemblez les suspentes, les ancrages A doivent être inclinés vers l'arrière, et les ancrages B, C et D doivent être perpendiculaires à la surface inférieure.

Les nouvelles suspentes doivent être montées sur les maillons sans boucles sur les élévateurs A. La suspente Stabi et les élévateurs B doivent avoir une seule boucle sur le maillon.

Vérifications avant de voler

Après avoir grée l'aile, faites toujours un contrôle dimensionnel complet des suspentes de l'aile, et gonflez-la pour

vérifier que tout soit correct avant de voler.

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 DIVA 2 est construit des matériaux de qualité suivants:

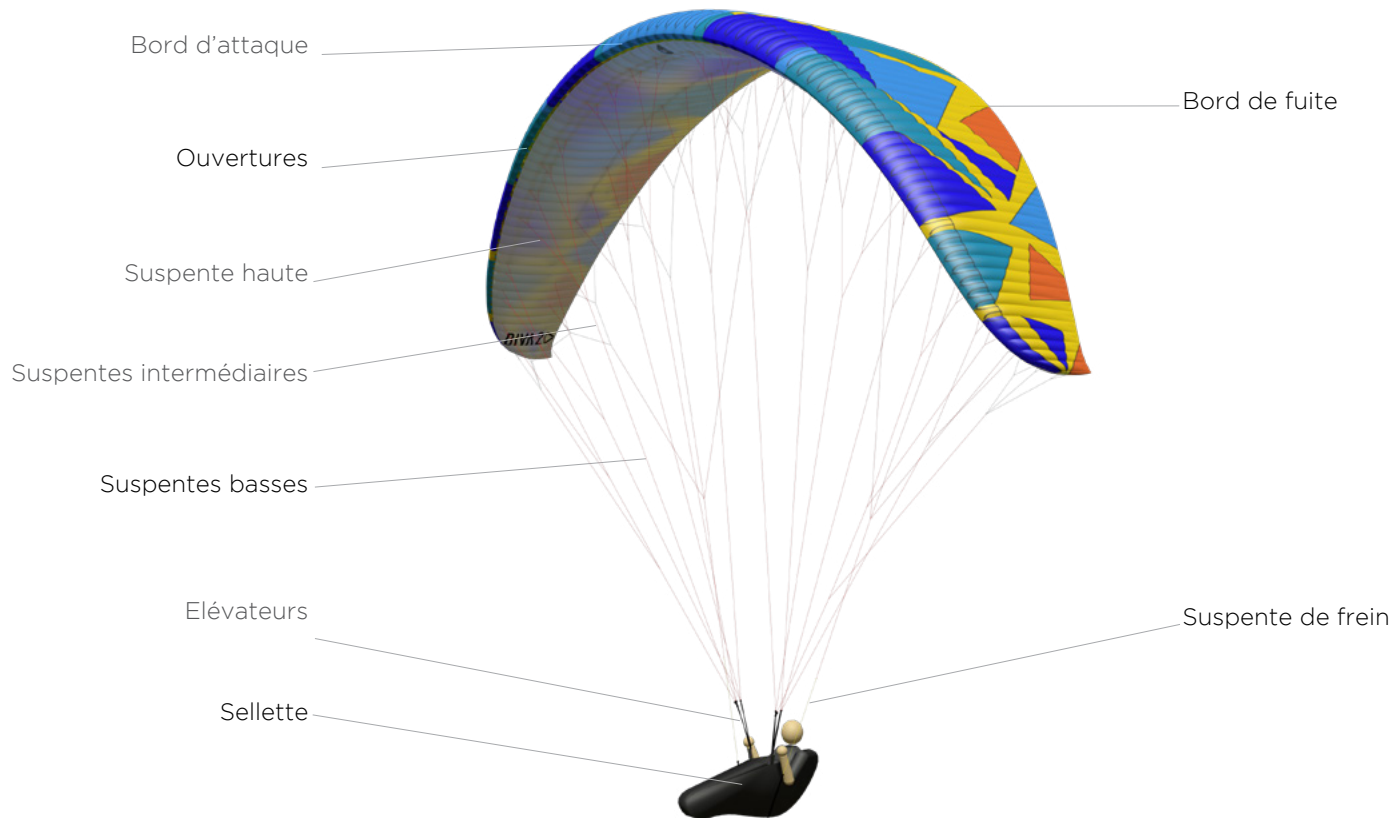
Extrados	Porcher Skytex Classic II 27g/m ² et 32g/m ² (bord d'attaque)
Intrados	Porcher Skytex Classic II 27g/m ² et 32g/m ² (bord d'attaque)
Joncs de renfort	Porcher Skytex 32g/m ² dur blanc
Mini-côtes de bord de fuite	Porcher Skytex 32g/m ² dur
Joncs diagonales	Porcher Skytex 32g/m ² dur blanc
CS straps	Porcher Skytex 32g/m ² dur blanc
Renforcement en plastique	2,0mm Perlon noir et 1,5mm nylon blanc
Élévateurs	Rivori 12mm nylon noir
Maillons	Maillon Rapide 3.0D Delta avec inserts
Poulies	Sprenger / Harken
Suspentes hautes, intermédiaires et basses	Edelrid 8000U series
Suspentes de frein	Liros DC60 et DC100
Suspentes de frein KL1	Liros PPSL200

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

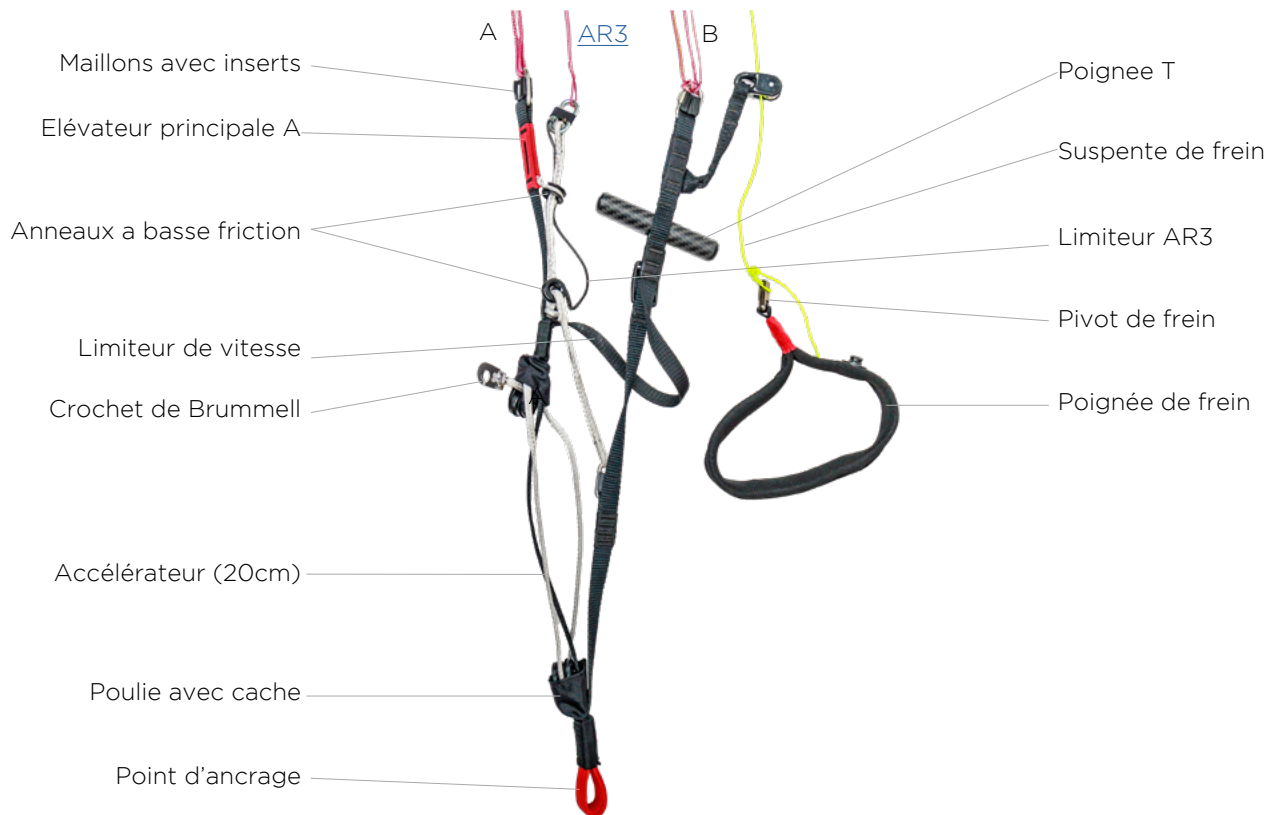
Specifications

	S	M	ML	L
Facteur d'échelle	1	1.04	1.06	1.1
Surface projetée (m ²)	17.6	18.9	19.7	21.4
Surface à plat (m ²)	21	22.5	23.5	25.5
Poids hors sac (kg)	5.20	5.39	5.52	5.84
Nombres de suspentes principales	3/3	3/3	3/3	3/3
Caissons	86	86	86	86
Allongement à plat	7	7	7	7
Corde centrale (m)	2.16	2.23	2.28	2.38
Envergure à plat (m)	12.1	12.6	12.8	13.4
PTV homologué (kg)	75 - 90	80 - 100	88 - 108	100 - 120
PTV recommandé (kg)	80 - 90	90 - 100	100 - 108	108 - 120
Homologation vol libre	EN D	EN: D	EN: D	EN: D

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

Size	Longueur des élévateurs (mm)*	Plage d'accélérateur (mm)	Course de freins (cm)**
S	500	200	63
M	500	200	65
ML	500	200	67
L	500	200	69

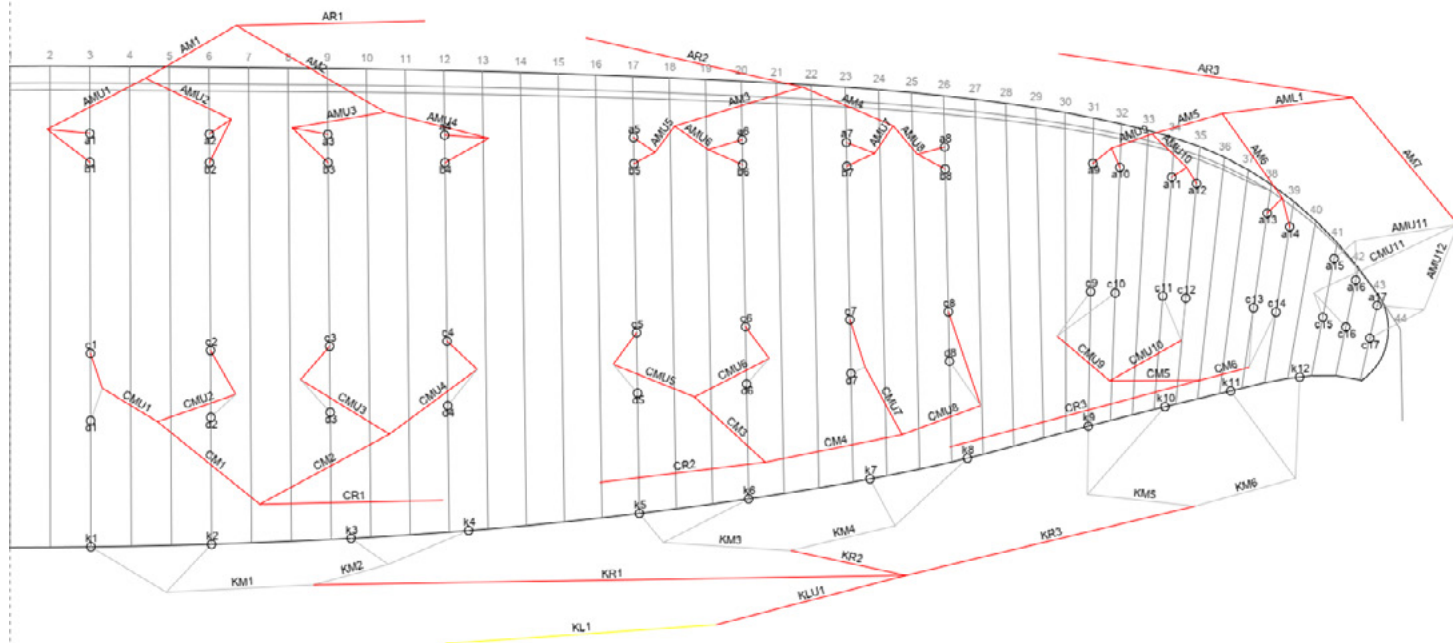
*La longueur réelle mesurée de l'élévateur ne doit pas différer de plus de 5 mm de la valeur indiquée dans le tableau.

** PTV maximal

Longueurs individuelles des élévateurs pour une voile complètement accéléré (mm)

	A	AR3	B
S	300	370	500
M	300	370	500
ML	300	370	500
L	300	370	500

Schema des Suspentes



a1	AMU1	AM1	AR1	
a2	AMU2	AM1	AR1	
a3	AMU3	AM2	AR1	
a4	AMU4	AM2	AR1	
a5	AMU5	AM3	AR2	
a6	AMU6	AM3	AR2	
a7	AMU7	AM4	AR2	
a8	AMU8	AM4	AR2	
a9	AMU9	AM5	AML1	AR3
a10	AMU9	AM5	AML1	AR3
a11	AMU10	AM5	AML1	AR3
a12	AMU10	AM5	AML1	AR3
a13	AM6	AML1	AR3	
a14	AM6	AML1	AR3	
a15	AMU11	AM7	AR3	
a16	AMU11	AM7	AR3	
a17	AMU12	AM7	AR3	

b1	AMU1	AM1	AR1	
b2	AMU2	AM1	AR1	
b3	AMU3	AM2	AR1	
b4	AMU4	AM2	AR1	
b5	AMU5	AM3	AR2	
b6	AMU6	AM3	AR2	
b7	AMU7	AM4	AR2	
b8	AMU8	AM4	AR2	
c1	CMU1	CM1	CR1	
c2	CMU2	CM1	CR1	
c3	CMU3	CM2	CR1	
c4	CMU4	CM2	CR1	
c5	CMU5	CM3	CR2	
c6	CMU6	CM3	CR2	
c7	CMU7	CM4	CR2	
c8	CMU8	CM4	CR2	
c9	CMU9	CM5	CR3	
c10	CMU9	CM5	CR3	
c11	CMU10	CM5	CR3	
c12	CMU10	CM5	CR3	
c13	CM6	CR3		
c14	CM6	CR3		
c15	CMU11	AM7	AR3	
c16	CMU11	AM7	AR3	
c17	AMU12	AM7	AR3	

d1	CMU1	CM1	CR1	
d2	CMU2	CM1	CR1	
d3	CMU3	CM2	CR1	
d4	CMU4	CM2	CR1	
d5	CMU5	CM3	CR2	
d6	CMU6	CM3	CR2	
d7	CMU7	CM4	CR2	
d8	CMU8	CM4	CR2	
k1	KM1	KR1	KLU1	KL1
k2	KM1	KR1	KLU1	KL1
k3	KM2	KR1	KLU1	KL1
k4	KM2	KR1	KLU1	KL1
k5	KM3	KR2	KLU1	KL1
k6	KM3	KR2	KLU1	KL1
k7	KM4	KR2	KLU1	KL1
k8	KM4	KR2	KLU1	KL1
k9	KM5	KR3	KLU1	KL1
k10	KM5	KR3	KLU1	KL1
k11	KM6	KR3	KLU1	KL1
k12	KM6	KR3	KLU1	KL1

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 mesures sont faites depuis la surface de l'intrados et incluent les élévateurs. Les freins sont mesurés jusqu'à la voile.

Durant les tests d'homologation EN, l'organisme à vérifié et comparé la longueur du suspentage sur le modèle d'homologation par rapport aux valeurs du manuel, après passage des essais en vol.

La différence entre les valeurs du manuel et celles relevées ne peuvent être supérieures à 10mm.

Les valeurs relevées après le test d'homologation EN peuvent être trouvées dans [l'Annexe](#) de ce manuel.

Taille S

	A	B	C	D	K
1	7127	7112	7065	7157	7579
2	6972	6952	6923	7023	7271
3	6928	6908	6880	6974	7030
4	6984	6970	6915	7001	7033
5	6838	6819	6792	6871	6777
6	6706	6690	6660	6737	6602
7	6636	6623	6597	6664	6464
8	6661	6653	6624	6680	6538
9	6429		6402		6392
10	6404		6369		6394
11	6346		6318		6426
12	6341		6325		6578
13	6271		6270		
14	6271		6278		
15	6232		6268		
16	6228		6275		
17	6235		6307		

Longueurs du suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

Longueurs du suspentage

a1	205	AM1	864	c13	132	d6	656
a2	204	AM2	764	c14	140	d7	668
a3	202	AM3	764	c15	156	d8	682
a4	195	AM4	516	c16	163	k1	650
a5	183	AM5	1839	c17	396	k2	342
a6	172	AM7	3103	CMU1	363	k3	509
a7	159	AML1	1108	CMU2	347	k4	512
a8	156	AR1	4855	CMU3	340	k5	535
a9	184	AR2	4633	CMU4	350	k6	390
a10	158	AR3	1897	CMU5	327	k7	418
a11	223	b1	189	CMU6	305	k8	461
a12	218	b2	183	CMU7	294	k9	513
a13	210	b3	180	CMU8	296	k10	545
a14	209	b4	180	CMU9	608	k11	292
a15	218	b5	163	CM6	1766	k12	443
a16	214	b6	156	CMU10	549	KM1	1234
a17	321	b7	146	CMU11	595	KM2	826
AMU1	697	b8	147	CM1	915	KM3	1025
AMU2	541	c1	785	CM2	852	KM4	859
AMU3	599	c2	659	CM3	737	KM5	647
AMU4	661	c3	685	CM4	662	KM6	902
AMU5	749	c4	710	CM5	1245	KR1	2922
AMU6	626	c5	690	CR1	4501	KR2	2414
AMU7	815	c6	579	CR2	4532	KR3	2429
AMU8	844	c7	601	CR3	3860	KLU1	1619
AMU9	895	c8	626	d1	877	KL1	1119
AM6	2541	c9	183	d2	758		
AMU10	771	c10	149	d3	779		
AMU11	494	c11	157	d4	795		
AMU12	394	c12	164	d5	768		

Taille M

	A	B	C	D	K
1	7378	7362	7315	7412	7836
2	7216	7195	7168	7273	7525
3	7173	7151	7122	7222	7276
4	7232	7216	7159	7251	7274
5	7084	7065	7031	7114	7009
6	6946	6931	6893	6975	6832
7	6876	6862	6829	6900	6691
8	6902	6894	6857	6917	6774
9	6661		6631		6621
10	6634		6595		6622
11	6574		6542		6657
12	6569		6549		6804
13	6497		6493		
14	6497		6502		
15	6457		6495		
16	6454		6503		
17	6461		6536		

Longueurs du suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

Longueurs du suspentage

a1	213	AM1	895	c13	138	d6	681
a2	212	AM2	793	c14	146	d7	694
a3	210	AM3	791	c15	162	d8	709
a4	203	AM4	536	c16	170	k1	676
a5	190	AM5	1903	c17	412	k2	355
a6	178	AM7	3213	CMU1	376	k3	529
a7	166	AML1	1148	CMU2	360	k4	532
a8	162	AR1	5043	CMU3	351	k5	556
a9	191	AR2	4820	CMU4	362	k6	404
a10	164	AR3	1986	CMU5	339	k7	432
a11	232	b1	196	CMU6	316	k8	479
a12	226	b2	190	CMU7	304	k9	533
a13	217	b3	187	CMU8	306	k10	564
a14	217	b4	186	CMU9	629	k11	304
a15	227	b5	169	CM6	1827	k12	460
a16	223	b6	162	CMU10	567	KM1	1280
a17	334	b7	152	CMU11	617	KM2	857
AMU1	722	b8	153	CM1	947	KM3	1062
AMU2	560	c1	814	CM2	883	KM4	893
AMU3	620	c2	683	CM3	763	KM5	671
AMU4	685	c3	709	CM4	686	KM6	936
AMU5	776	c4	735	CM5	1289	KR1	3024
AMU6	648	c5	715	CR3	4016	KR2	2500
AMU7	843	c6	600	CR1	4678	KR3	2521
AMU8	874	c7	623	CR2	4713	KLU1	1737
AMU9	927	c8	649	d1	911	KL1	1109
AM6	2631	c9	190	d2	787		
AMU10	798	c10	154	d3	809		
AMU11	512	c11	163	d4	826		
AMU12	408	c12	170	d5	798		

Taille ML

	A	B	C	D	K
1	7526	7510	7470	7569	8034
2	7362	7340	7320	7428	7707
3	7317	7295	7276	7377	7454
4	7380	7364	7314	7407	7457
5	7232	7212	7182	7267	7188
6	7091	7075	7041	7125	7003
7	7019	7006	6976	7049	6859
8	7046	7038	7005	7066	6939
9	6801		6770		6786
10	6774		6734		6787
11	6714		6680		6823
12	6709		6686		6984
13	6635		6629		
14	6635		6639		
15	6594		6633		
16	6591		6641		
17	6598		6675		

Longueurs du suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

Longueurs du suspentage

a1	218	AM1	912	c13	141	d6	696
a2	217	AM2	810	c14	150	d7	709
a3	214	AM3	807	c15	166	d8	724
a4	208	AM4	547	c16	174	k1	690
a5	195	AM5	1943	c17	421	k2	363
a6	182	AM7	3280	CMU1	384	k3	541
a7	169	AML1	1172	CMU2	368	k4	544
a8	166	AR1	5155	CMU3	358	k5	568
a9	195	AR2	4931	CMU4	370	k6	413
a10	168	AR3	2040	CMU5	346	k7	440
a11	237	b1	201	CMU6	322	k8	489
a12	231	b2	194	CMU7	310	k9	544
a13	222	b3	191	CMU8	312	k10	575
a14	222	b4	191	CMU9	642	k11	310
a15	232	b5	173	CM6	1865	k12	470
a16	228	b6	165	CMU10	579	KM1	1306
a17	341	b7	156	CMU11	630	KM2	875
AMU1	736	b8	157	CM1	966	KM3	1084
AMU2	572	c1	831	CM2	903	KM4	913
AMU3	631	c2	697	CM3	779	KM5	685
AMU4	699	c3	725	CM4	701	KM6	956
AMU5	792	c4	751	CM5	1316	KR1	3086
AMU6	662	c5	730	CR3	4112	KR2	2554
AMU7	861	c6	613	CR1	4787	KR3	2575
AMU8	892	c7	636	CR2	4823	KLU1	1808
AMU9	945	c8	663	d1	930	KL1	1109
AM6	2686	c9	194	d2	804		
AMU10	815	c10	158	d3	826		
AMU11	523	c11	167	d4	843		
AMU12	417	c12	173	d5	815		

Taille L

	A	B	C	D	K
1	7837	7820	7782	7885	8390
2	7667	7644	7627	7740	8050
3	7621	7598	7582	7688	7786
4	7686	7669	7623	7721	7791
5	7535	7514	7487	7575	7508
6	7389	7372	7340	7428	7314
7	7314	7300	7274	7350	7164
8	7341	7333	7305	7368	7249
9	7091		7060		7092
10	7062		7022		7094
11	6999		6966		7133
12	6994		6972		7302
13	6918		6912		
14	6916		6922		
15	6875		6917		
16	6872		6925		
17	6879		6959		

Longueurs du suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

Longueurs du suspentage

a1	228	AM1	949	c13	147	d6	726
a2	227	AM2	845	c14	156	d7	740
a3	224	AM3	840	c15	173	d8	755
a4	217	AM4	570	c16	181	k1	720
a5	204	AM5	2024	c17	439	k2	380
a6	191	AM7	3419	CMU1	400	k3	564
a7	177	AML1	1221	CMU2	385	k4	569
a8	173	AR1	5388	CMU3	373	k5	593
a9	204	AR2	5159	CMU4	386	k6	429
a10	175	AR3	2150	CMU5	360	k7	458
a11	248	b1	210	CMU6	336	k8	512
a12	242	b2	203	CMU7	323	k9	567
a13	233	b3	200	CMU8	326	k10	599
a14	231	b4	199	CMU9	669	k11	323
a15	242	b5	181	CM6	1944	k12	491
a16	238	b6	173	CMU10	603	KM1	1362
a17	356	b7	163	CMU11	658	KM2	914
AMU1	767	b8	164	CM1	1005	KM3	1131
AMU2	597	c1	867	CM2	942	KM4	952
AMU3	657	c2	727	CM3	811	KM5	713
AMU4	728	c3	756	CM4	731	KM6	998
AMU5	825	c4	784	CM5	1372	KR1	3217
AMU6	690	c5	762	CR3	4305	KR2	2663
AMU7	897	c6	639	CR1	5004	KR3	2691
AMU8	929	c7	664	CR2	5046	KLU1	1957
AMU9	986	c8	692	d1	970	KL1	1109
AM6	2799	c9	203	d2	839		
AMU10	849	c10	165	d3	862		
AMU11	545	c11	175	d4	881		
AMU12	434	c12	181	d5	850		

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

43N 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 S

	A	B	C	D	K
1	7141	7119	7080	7172	7542
2	6985	6958	6938	7037	7234
3	6940	6913	6894	6988	6993
4	6994	6974	6929	7014	6996
5	6849	6826	6804	6882	6710
6	6716	6696	6671	6748	6565
7	6646	6629	6609	6676	6427
8	6670	6659	6636	6692	6470
9	6434		6418		6325
10	6408		6384		6357
11	6351		6333		6359
12	6346		6340		6510
13	6276		6284		
14	6275		6292		
15	6236		6277		
16	6232		6284		
17	6239		6316		