



Contenu

Bienvenue	4
Résumé rapide	5
Introduction	6
Cadre d'utilisation	6
Garanties.....	7
Gamme de poids	7
Modifications	8
Sellette	8
Protection de l'environnement et recyclage.....	9
L'accélérateur	10
Vérification Préliminaire	14
Techniques de Vol	15
Décollage	15
Vol droit	16
Pilotage actif.....	16
Voler en thermique	16
Utilisation de l'accélérateur	17
Pilotage aux arrières	18
Techniques de descentes rapides.....	18
Atterrissage	19
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
Suspentes.....	27
Données Techniques	31
Matériaux.....	31
Specifications	32
Aperçu des éléments de la voile.....	33
Aperçu des élévateurs	34
Course de freins et d'accélérateur	35
Schema des Suspentes.....	36
Longueurs du Suspentage	40
Carnet d'entretien.....	45
Conclusion.....	48
Annexe	49
Longueurs du Suspentage EN	49

CURE 3 Manuel d'utilisation

Parapente EN C

Bienvenue

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 CURE 3. La CURE 3 est un parapente performant, homologué LTF/EN C. Elle est idéale pour les pilotes de cross à la recherche d'une maniabilité et de performances raffinées, et convient à ceux qui passent de la classe EN-B à la classe supérieure. Elle ne convient pas aux pilotes débutants.

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. 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 CURE 3 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. Les stabilos sont intégrés dans les suspentes AR3 et les Big Ears se font avec les suspentes AR3. Le B-stall ne convient pas aux 2-lignes.
3. La CURE 3 est une voile de haute performance et doit être traitée avec soin. Nous ne recommandons pas d'effectuer des manœuvres SIV avec le CURE 3. Elle a été certifiée à l'aide de lignes de pliage - si vous souhaitez effectuer des fermetures, des lignes de pliage doivent être montées, elles peuvent être commandées auprès de notre représentant local BGD.

Contrôles et inspections recommandés

Contrôle de trimmage	Après 30 heures, puis toutes les 100 heures
Relâcher les boucles sur suspentes arrières	Si l'inspection géométrique le juge nécessaire
Contrôle approfondi	Tous les deux ans ou 150 heures
Changer l'ensemble du suspentage	Si la vérification de la résistance des suspentes échoue

Introduction

Cadre d'utilisation

La CURE 3 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 CURE 3 n'a pas encore été testée pour une utilisation en paramoteur.

Adapté pour ...

Biplace	Non
Treuil	Oui
Paramoteur	Pas encore été testée

Avertissement

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

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. 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 spécifications.

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

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.

L'accélérateur

La CURE 3 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. Si elle est enroulée autour d'un seul morceau de sangle, la poulie risque de se casser. Une poulie qui se casse pour cette raison ne sera pas couverte par la garantie BGD.



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)

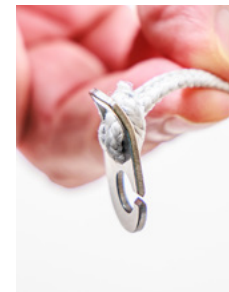
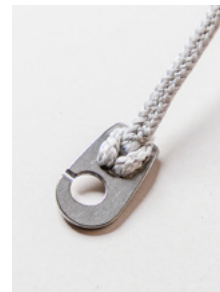


A



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

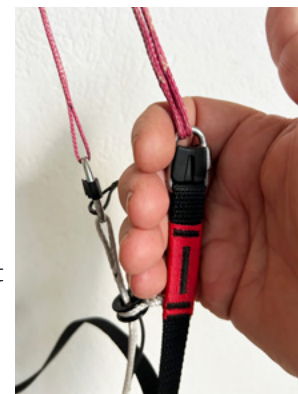
Ce manuel n'est pas un manuel d'instruction sur la technique du vol en parapente. Vous devez être un pilote qualifié pour utiliser votre voile, néanmoins ce qui suit, explique comment tirer le meilleur parti de votre parapente.

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. Pour accélérer le parapente, poussez avec vos pieds sur l'accélérateur. La vitesse maximale est atteinte lorsque les deux poulies de chaque élévateur A se touchent. Le limiteur de vitesse est alors sous tension. L'utilisation d'une force excessive ou le fait de pousser au-delà de cette limite ne fera pas avancer le parapente plus vite ! 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).

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 CURE 3 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

Le stabilo est intégré dans la suspente AR3 et les Big Ears se font avec les suspentes AR3. 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

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.

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

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. Il est recommandé de procéder à un relâchement préalable des freins et à une reconstruction de l'ensemble

de l'envergure afin d'éviter que les bouts d'ailes ne se cravatent lors de la récupération.

Cette manœuvre est dangereuse et aucun pilote ne doit la tenter intentionnellement en dehors d'un milieu sécurisé (SIV).

An intentional full stall with the CURE 3 should always be performed in two steps, to prevent the tips from touching each other as the glider falls back into the stall. First, apply deep brake until the glider stops flying. The tips will peel back and the glider will feel as if it is in deep stall. Release the brakes smoothly and quickly until you fall back underneath the glider, then immediately reapply the brakes to the backfly position.

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.

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.

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.

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.

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

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](#).

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

Il est important de faire réviser régulièrement votre voile. Les dimensions des suspentes peuvent changer au début de leur vie ; les voiles à haute performance sont particulièrement sensibles aux variations de calage. Nous recommandons un **contrôle de calage** après les **30 premières heures** de vol pour maintenir votre CURE 3 dans les tolérances prévues, puis **tous les 100 heures** de vol.

Les boucles des suspentes arrière doivent être libérées si le contrôle de calage l'indique nécessaire.

Votre aile doit faire l'objet d'un **contrôle complet** tous les **2 ans ou 150 heures de vol**, selon la première échéance atteinte. Ce contrôle doit être effectué par un professionnel qualifié.

Si un test de résistance des suspentes échoue, l'ensemble des suspentes doit être remplacé.

Pensez à imprimer et compléter le [carnet d'entretien](#) de votre voile. Joignez-le systématiquement à votre voile lors d'une révision. Le fabricant n'engagera sa responsabilité sur l'aile, le suspentage et les réparations que si ces indications sont dûment reportées.

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

Suspentes



A gauche : boucles présentes ; à droite : boucles relâchées

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 arrières 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 CURE 3 lorsque le contrôle de calage l'indique nécessaire.

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 à 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.

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



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



Connexion par tête d'alouette

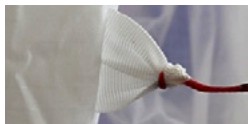
Les suspentes sont reliées à d'autres suspentes ou à des points d'accroche par des connexions en tête d'alouette. Veillez à ce qu'elles soient reliées correctement par une connexion verrouillée et non par une connexion en boucle.



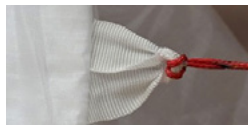
connexion verrouillée



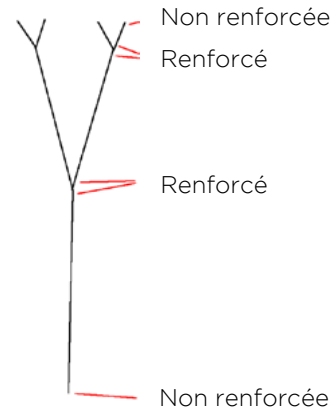
Connexion en boucle



connexion verrouillée



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 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 autres ancrages doivent être perpendiculaires à la surface inférieure.

Boucles

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.

Inserts de maillon

Les maillons BGD 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 line lock pour maintenir le maillon fermé. De nouveaux inserts peuvent être commandés sur www.flybgd.com.

Vérifications avant de voler

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

Pour toute question ou inquiétude concernant la navigabilité de votre aile, contactez votre revendeur BGD, ou directement BGD.

Données Techniques

Matériaux

La CURE 3 est construit des matériaux de qualité suivants:

Voile

Extrados	Porcher Skytex 32g/m
Extrados bord d'attaque	Porcher Skytex 38g/m ²
Intrados	Porcher Skytex 32g/m ²
Structure interne	Porcher Skytex 32g/m ² hard finish
Renforts de bord d'attaque	LSNR (linear stock nylon rod) jaune
Élévateurs	Kevlar / nylon 12mm
Poulies	Sprenger / Riley

Suspentes

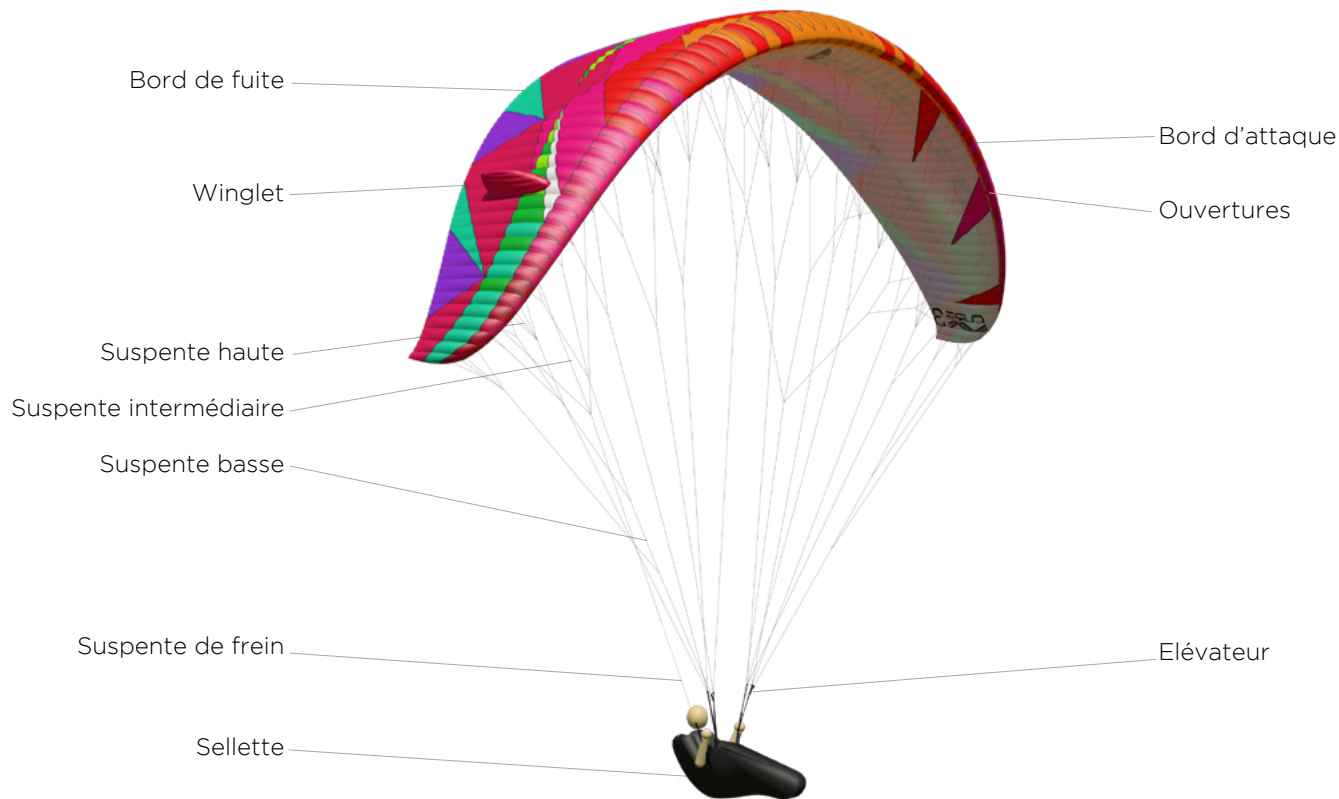
Suspentes hautes,	Edelrid Magix Pro Dry 8001U-50,70,90 Kevlar, dégainées
Suspentes intermédiaires	Edelrid Magix Pro Dry 8001U-50,70,90,130 Kevlar, dégainées
Suspentes basses	Edelrid Magix Pro Dry 8001U-130,190,280,340 Kevlar, dégainées
Suspentes de frein	9200U-30, 8001U-50. PPSL200 Dyneema, dégainées

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

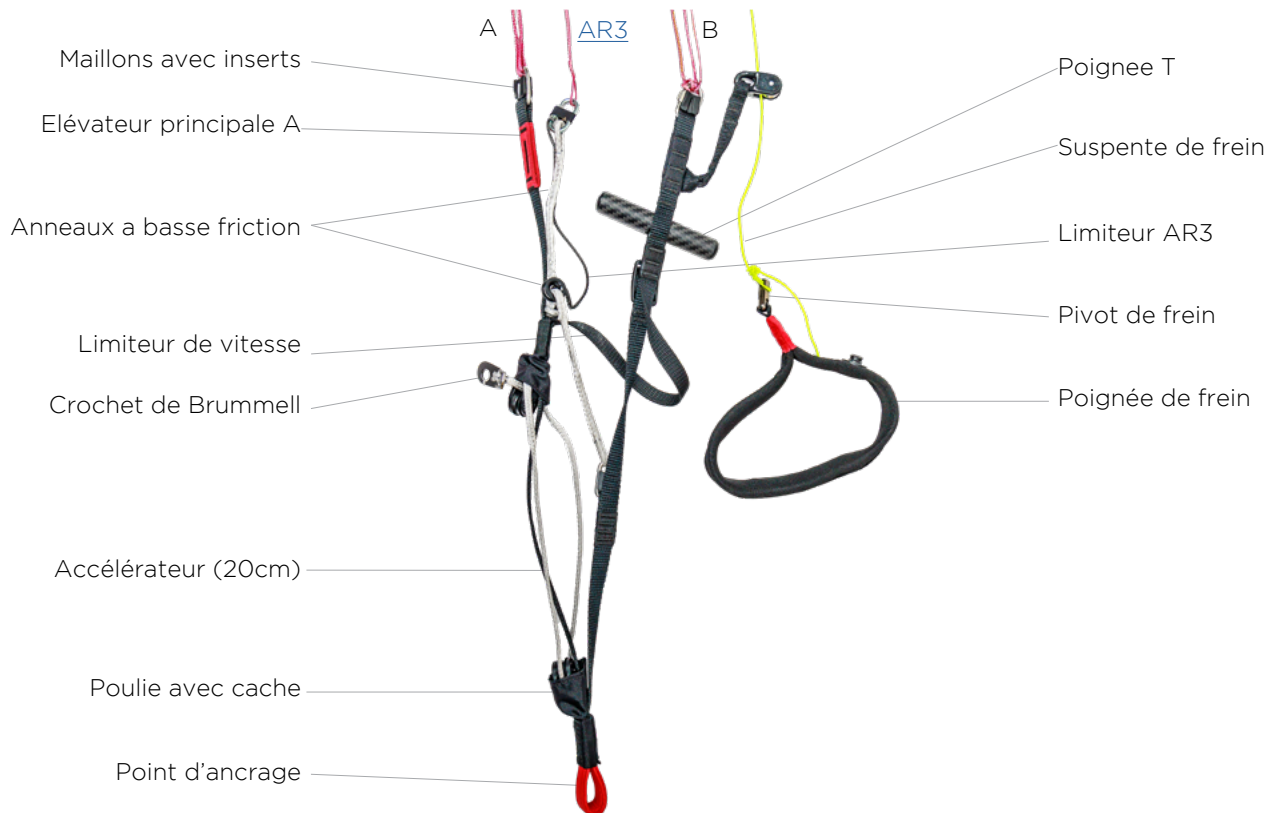
Specifications

	S	M	ML	L
Facteur d'échelle	0.97	1	1.04	1.08
Surface projetée (m ²)	17.6	18.9	20.5	21.9
Surface à plat (m ²)	21.0	22.5	24.4	26.1
Poids hors sac (kg)	4.8	5.1	5.4	5.7
Nombres de suspentes principales	3/3			
Caissons	70			
Allongement à plat	6.7			
Corde centrale (m)	5.1			
Envergure à plat (m)	2.29	2.37	2.46	2.55
PTV homologué (kg)	65-85	75-95	85-108	95-119
PTV recommandé (kg)	73-84	84-95	95-108	108-119
Homologation vol libre	EN C			

Aperçu des éléments de la voile



Aperçu des élévateurs



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

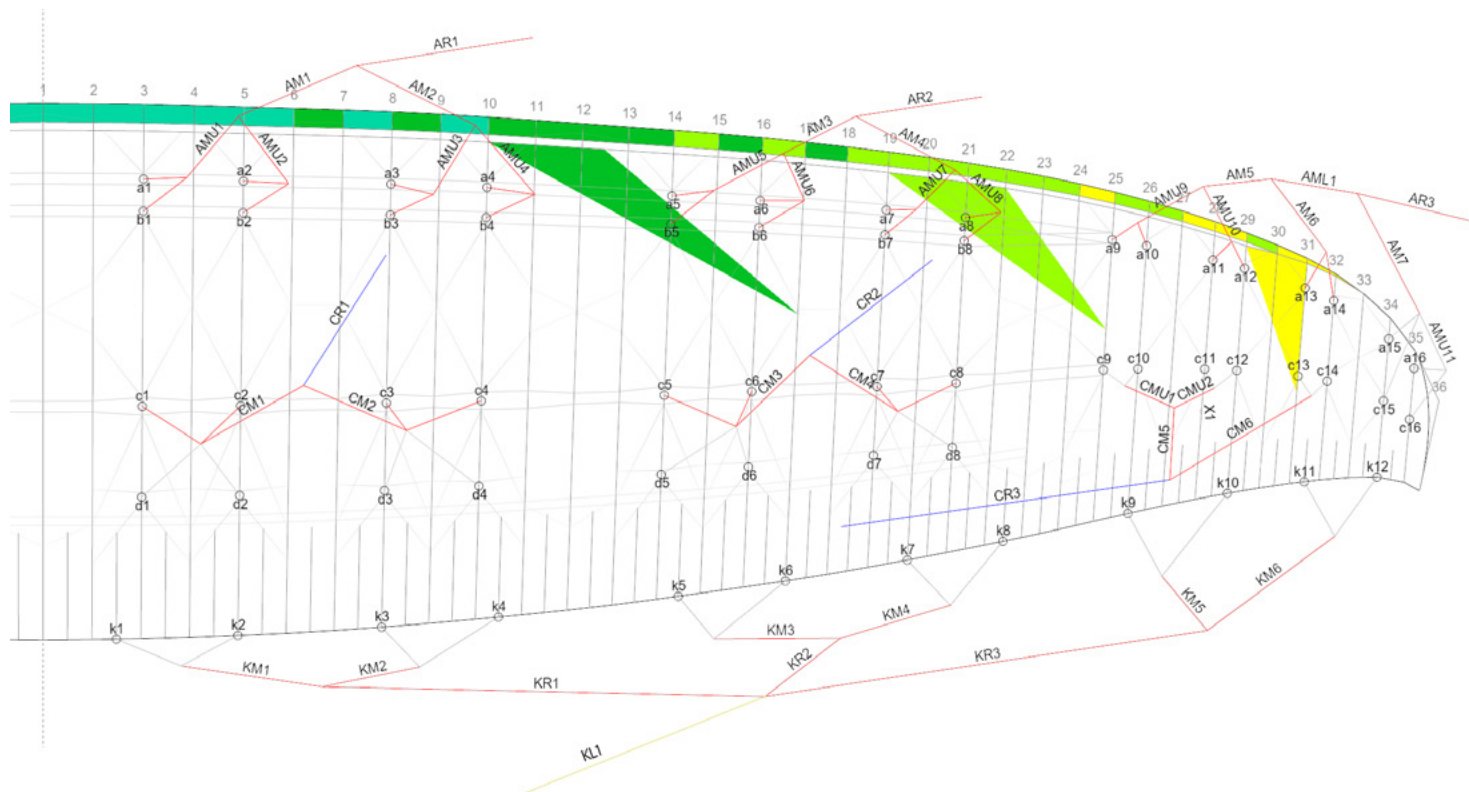
Course de freins et d'accélérateur

Taille	Longueur des élevateurs vitesse bras hauts (mm)*	Plage d'accélérateur (mm)	Course de freins (mm)**
S	500	150	620
M	500	180	650
ML	500	150	670
L	500	195	700

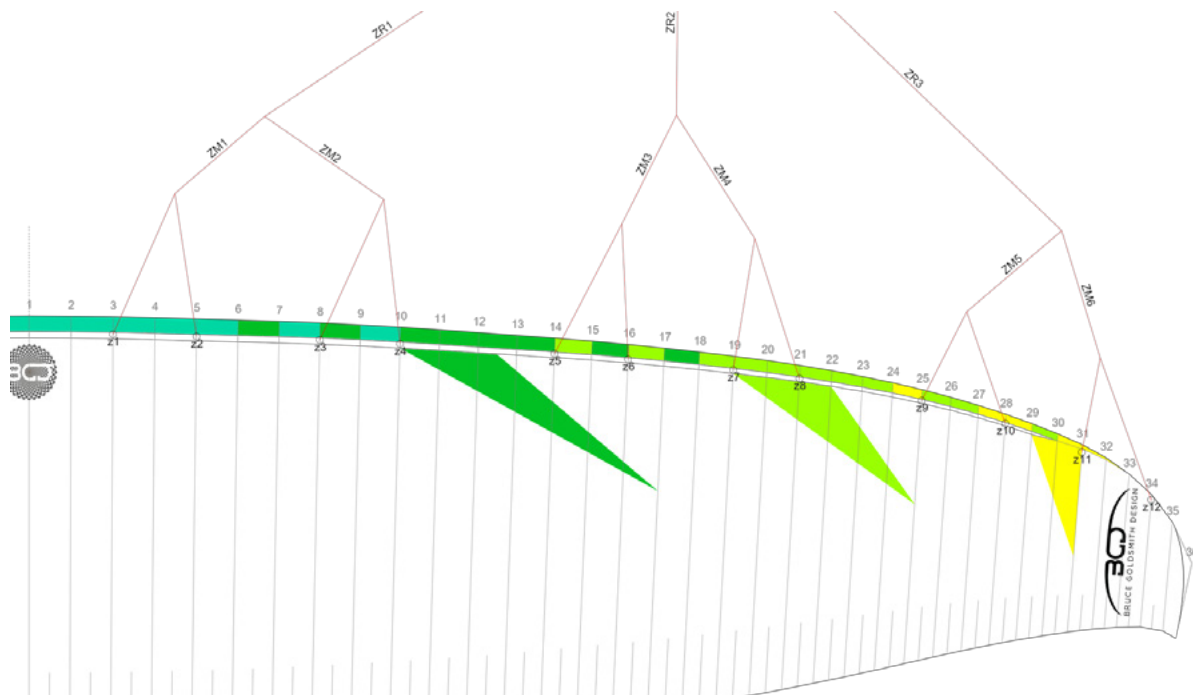
*La longueur réelle mesurée de l'élévateur ne doit pas différer de plus de 5 mm de la valeur indiquée dans le tableau.

** PTV maximal

Schema des Suspentes



Lignes de pliage



Suspentage

Top	Middle	Riser		
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	AM7	AR3		
a16	AMU11	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	CM1	CR1		
c2	CM1	CR1		
c3	CM2	CR1		
c4	CM2	CR1		
c5	CM3	CR2		
c6	CM3	CR2		
c7	CM4	CR2		
c8	CM4	CR2		
c9	CMU1	CM5	CR3	
c10	CMU1	CM5	CR3	
c11	CMU2	CM5	CR3	
c12	CMU2	CM5	CR3	
c13	CMU3	CM6	CR3	
c14	CMU3	CM6	CR3	
c15	AM7	AR3		
c16	AMU11	AM7	AR3	

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

Lignes de pliage

Rib	Chord					
3	4	z1	ZM1	ZR1	RA2	RA
5	4	z2	ZM1	ZR1	RA2	RA
8	4	z3	ZM2	ZR1	RA2	RA
10	4	z4	ZM2	ZR1	RA2	RA
14	4	z5	ZM3	ZR2	RA2	RA
16	4	z6	ZM3	ZR2	RA2	RA
19	4	z7	ZM4	ZR2	RA2	RA
21	4	z8	ZM4	ZR2	RA2	RA
25	4	z9	ZM5	ZR3	RA2	RA
28	4	z10	ZM5	ZR3	RA2	RA
31	4	z11	ZM6	ZR3	RA2	RA
34	4	z12	ZM5	ZR3	RA2	RA

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

Longueurs du suspentage

	A	B	C	D	K
1	6901	6889	6855	6973	7580
2	6796	6781	6759	6882	7220
3	6744	6729	6710	6825	6945
4	6766	6751	6727	6832	6854
5	6643	6631	6611	6716	6601
6	6544	6528	6506	6604	6468
7	6457	6443	6425	6509	6373
8	6445	6434	6427	6494	6453
9	6247		6234		6349
10	6214		6197		6403
11	6147		6141		6501
12	6142		6151		6708
13	6078		6093		
14	6070		6098		
15	6020		6069		
16	6020		6114		

Longueurs du suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

a1	237	AM1	1314	c12	231	k1	668	z1	6563
a2	235	AM2	1210	c13	242	k2	308	z2	6445
a3	229	AM3	1283	c14	246	k3	542	z3	6386
a4	223	AM4	1129	c15	666	k4	451	z4	6419
a5	208	AM5	1550	c16	488	k5	514	z5	6273
a6	200	AML1	985	CMU1	793	k6	425	z6	6144
a7	185	AM7	3130	CMU2	704	k7	446	z7	6043
a8	173	AR1	4340	CMU3	342	k8	480	z8	6050
a9	256	AR2	4081	CM1	1180	k9	439	z9	5847
a10	223	AR3	1757	CM2	1103	k10	538	z10	5692
a11	273	b1	224	CM3	990	k11	253	z11	5604
a12	266	b2	219	CM4	885	k12	459	z12	5655
a13	262	b3	212	CM5	1348	KM1	1245		
a14	253	b4	208	CM6	1642	KM2	735		
a15	617	b5	194	CR1	4082	KM3	1030		
a16	394	b6	184	CR2	4168	KM4	914		
AMU1	522	b7	170	CR3	3349	KM5	539		
AMU2	417	b8	161	d1	1192	KM6	876		
AMU3	475	c1	1075	d2	1101	KR1	2317		
AMU4	502	c2	979	d3	1121	KR2	1552		
AMU5	562	c3	1007	d4	1128	KR3	1921		
AMU6	468	c4	1023	d5	1038	KL1	3269		
AMU7	549	c5	933	d6	926				
AMU8	549	c6	828	d7	935				
AMU9	1199	c7	851	d8	920				
AMU10	1082	c8	853						
AM6	2565	c9	226						
AMU11	226	c10	189						
		c11	221						

Taille M

Longueurs du suspentage

	A	B	C	D	K
1	7146	7133	7060	7182	7573
2	7039	7022	6962	7088	7246
3	6984	6967	6913	7033	7006
4	7009	6994	6933	7041	6955
5	6870	6856	6808	6918	6693
6	6767	6749	6702	6804	6531
7	6676	6662	6618	6705	6426
8	6667	6655	6620	6690	6488
9	6456		6415		6331
10	6424		6377		6303
11	6355		6322		6352
12	6349		6334		6510
13	6282		6278		
14	6275		6284		
15	6224		6273		
16	6222		6318		

Longueurs du suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

a1	245	AM1	1351	c12	240	k1	752	z1	6804
a2	244	AM2	1245	c13	250	k2	425	z2	6693
a3	237	AM3	1320	c14	255	k3	637	z3	6634
a4	231	AM4	1162	c15	688	k4	586	z4	6655
a5	216	AM5	1618	c16	505	k5	616	z5	6505
a6	207	AML1	1049	CMU1	816	k6	499	z6	6383
a7	191	AM7	3286	CMU2	727	k7	513	z7	6281
a8	179	AR1	4504	CMU3	355	k8	530	z8	6276
a9	265	AR2	4252	CM1	1200	k9	539	z9	6021
a10	232	AR3	1783	CM2	1123	k10	556	z10	5931
a11	282	b1	232	CM3	1019	k11	337	z11	5886
a12	276	b2	226	CM4	912	k12	495	z12	5984
a13	271	b3	219	CM5	1394	KM1	1202		
a14	263	b4	216	CM6	1700	KM2	749		
a15	638	b5	201	CR1	4252	KM3	995		
a16	409	b6	190	CR2	4327	KM4	874		
AMU1	540	b7	176	CR3	3476	KM5	667		
AMU2	433	b8	167	d1	1232	KM6	890		
AMU3	490	c1	1111	d2	1137	KR1	2960		
AMU4	521	c2	1012	d3	1159	KR2	2380		
AMU5	581	c3	1039	d4	1168	KR3	2420		
AMU6	485	c4	1060	d5	1072	KL1	2629		
AMU7	567	c5	963	d6	958				
AMU8	569	c6	856	d7	966				
AMU9	1244	c7	878	d8	950				
AMU10	1124	c8	881						
AM6	2673	c9	234						
AMU11	232	c10	195						
		c11	228						

Taille ML

Longueurs du suspentage

	A	B	C	D	K
1	7442	7433	7379	7541	8126
2	7333	7319	7278	7445	7741
3	7279	7264	7225	7381	7447
4	7311	7292	7246	7390	7352
5	7166	7146	7115	7254	6999
6	7059	7037	7004	7134	6854
7	6965	6945	6918	7034	6754
8	6953	6937	6920	7013	6840
9	6735		6708		6787
10	6701		6667		6833
11	6628		6608		6935
12	6621		6619		7153
13	6549		6557		
14	6542		6562		
15	6479		6532		
16	6479		6579		

Longueurs du suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

a1	255	AM1	1412	c12	249	k1	720	z1	7114
a2	253	AM2	1304	c13	261	k2	334	z2	6988
a3	246	AM3	1380	c14	266	k3	584	z3	6927
a4	240	AM4	1216	c15	718	k4	488	z4	6965
a5	224	AM5	1669	c16	525	k5	554	z5	6808
a6	215	AML1	1060	CMU1	853	k6	454	z6	6670
a7	199	AM7	3372	CMU2	758	k7	477	z7	6562
a8	186	AR1	4707	CMU3	368	k8	518	z8	6570
a9	276	AR2	4450	CM1	1270	k9	483	z9	6351
a10	241	AR3	1941	CM2	1189	k10	573	z10	6183
a11	294	b1	241	CM3	1064	k11	280	z11	6088
a12	286	b2	236	CM4	954	k12	498	z12	6142
a13	282	b3	228	CM5	1452	KM1	1341		
a14	274	b4	225	CM6	1769	KM2	797		
a15	665	b5	209	CR1	4445	KM3	1110		
a16	425	b6	198	CR2	4536	KM4	987		
AMU1	560	b7	183	CR3	3656	KM5	588		
AMU2	451	b8	174	d1	1319	KM6	939		
AMU3	510	c1	1157	d2	1223	KR1	2471		
AMU4	541	c2	1056	d3	1238	KR2	1695		
AMU5	604	c3	1083	d4	1247	KR3	2076		
AMU6	505	c4	1104	d5	1144	KL1	3544		
AMU7	591	c5	1005	d6	1023				
AMU8	592	c6	893	d7	1033				
AMU9	1291	c7	917	d8	1011				
AMU10	1165	c8	918						
AM6	2764	c9	244						
AMU11	243	c10	203						
		c11	239						

Taille L

Longueurs du suspentage

	A	B	C	D	K
1	7699	7689	7620	7776	8415
2	7585	7573	7515	7677	8017
3	7530	7517	7464	7619	7713
4	7558	7546	7486	7629	7616
5	7396	7381	7358	7502	7254
6	7287	7269	7242	7378	7104
7	7189	7173	7155	7274	7001
8	7178	7166	7158	7258	7091
9	6967		6929		7026
10	6931		6887		7075
11	6857		6826		7177
12	6850		6838		7401
13	6781		6773		
14	6772		6778		
15	6712		6764		
16	6712		6812		

Longueurs du suspentage ▲

Longueurs individuelles des suspentes ►

a1	263	AM1	1459	c12	258	k1	745	z1	7375
a2	261	AM2	1350	c13	270	k2	347	z2	7245
a3	254	AM3	1426	c14	275	k3	603	z3	7184
a4	249	AM4	1257	c15	742	k4	506	z4	7223
a5	231	AM5	1725	c16	543	k5	574	z5	7062
a6	223	AML1	1095	CMU1	882	k6	468	z6	6919
a7	206	AM7	3486	CMU2	784	k7	491	z7	6807
a8	192	AR1	4893	CMU3	380	k8	536	z8	6816
a9	286	AR2	4612	CM1	1311	k9	496	z9	6590
a10	249	AR3	2028	CM2	1231	k10	590	z10	6416
a11	304	b1	249	CM3	1100	k11	292	z11	6317
a12	296	b2	244	CM4	987	k12	516	z12	6373
a13	292	b3	236	CM5	1501	KM1	1386		
a14	283	b4	232	CM6	1828	KM2	827		
a15	687	b5	216	CR1	4605	KM3	1147		
a16	439	b6	205	CR2	4709	KM4	1021		
AMU1	579	b7	189	CR3	3786	KM5	612		
AMU2	467	b8	180	d1	1352	KM6	967		
AMU3	526	c1	1196	d2	1253	KR1	2558		
AMU4	559	c2	1091	d3	1275	KR2	1763		
AMU5	624	c3	1120	d4	1285	KR3	2147		
AMU6	522	c4	1142	d5	1182	KL1	3700		
AMU7	609	c5	1039	d6	1059				
AMU8	611	c6	923	d7	1067				
AMU9	1335	c7	948	d8	1051				
AMU10	1205	c8	950						
AM6	2858	c9	252						
AMU11	251	c10	210						
		c11	247						

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

Pilote 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.