

VERSION 8 juillet 2026

MANUEL

DUAL 3



CONTENTS

Bienvenue chez BGD.....	3	Incidents de vol	22
Résumé rapide	4	Décrochage (Stall)	22
Introduction	5	Fermeture asymétrique	24
Cadre d'utilisation	5	Défaire une clé ou une “cravate”	24
Gamme de poids	6	Perte des freins.....	25
Utilisation sécurisée.....	6	Stockage, réparations	26
Longueur des freins.....	7	ET entretien	26
Modifications	7	Stockage et entretien	26
Sellette.....	7	Nettoyage	26
Vol d'essai et garantie.....	8	Trimmers.....	26
Aperçu du parapente.....	9	Suspentes.....	27
Élévateurs	10	Petites réparations.....	30
Connexion aux écarteurs	13	Entretien / Inspection	30
Préparation	14	Protection de l'environnement et recyclage..	30
Mise en place	14	Données techniques.....	31
Caractéristiques de vol	16	Matériaux.....	31
Décollage	16	Spécifications	32
Virages	17	Plan des suspentes	33
Pilotage actif	17	Longueurs d'élévateurs et course des freins et	
Vol en thermique	18	trims.....	34
Trims et vitesse	18	Longueurs du suspentage	35
Techniques de descente rapide.....	19	Mots de clôture.....	42

DUAL 3 Manual d'utilisation

Parapente biplace | EN/LTF B

Bienvenue chez BGD

BGD est un leader mondial dans la conception et la production de parapentes. Sous la direction de Bruce Goldsmith, notre équipe crée depuis de nombreuses années des produits haute performance alliant sécurité, maniabilité et fiabilité. Notre réputation repose sur une expertise reconnue en conception aérodynamique et en matériaux de pointe. Chaque parapente BGD reflète notre engagement envers la précision, la performance et la qualité artisanale.

Félicitations pour votre achat du DUAL 3

Le DUAL 3 a été conçu pour le vol biplace, aussi bien professionnel que récréatif. Sa maniabilité exceptionnelle, associée à une bonne vitesse et à d'excellentes performances, en fait une aile particulièrement agréable à piloter. Très facile à gonfler, elle ne nécessite qu'une courte course au décollage, ce qui permet un envol sûr même avec des passagers débutants. La commande est légère, directe et intuitive, et le DUAL 3 offre un très bon taux de montée ainsi qu'un taux de chute remarquable.

Comme pour tout aéronef, un entretien régulier et des contrôles périodiques sont indispensables. Un soin approprié garantira que votre voile conserve ses caractéristiques d'origine et une longue durée de vie.

Ce manuel contient toutes les informations nécessaires pour entretenir votre parapente et en tirer les meilleures performances en vol. Si vous avez besoin de pièces de rechange ou de conseils, n'hésitez pas à contacter votre revendeur BGD le plus proche ou à vous adresser directement à BGD.

RÉSUMÉ RAPIDE

1. Pour obtenir les meilleures caractéristiques de décollage et d'atterrissage, réglez les trimmers à une distance de 3 à 5 cm du repère blanc (soit 5 à 7 cm de leur position complètement fermée).
2. Les trims sont soumises à l'usure ; le Dual 3 est donc livré avec un jeu de trims de rechange, facilement remplaçables par le pilote.
3. Le bloqueur des oreilles est installé de série, mais peut être retiré par le pilote s'il le souhaite.
4. Contrôles et inspections recommandés :

Boucles arrières	Libérer les boucles arrières après 30 heures
Inspection complète	Toutes les 150 heures, ou 300 vols, ou tous les 2 ans (selon la première échéance)
Écarteurs (spreaders)	Dès apparition de signes d'usure ou de dommage et toutes les 500 heures, ou 1000 vols, ou tous les 5 ans (selon la première échéance)
Mousquetons (karabiners)	Selon les recommandations du fabricant. Dans tous les cas : tous les 5 ans, ou 500 heures, ou 1000 vols (selon la première échéance)

INTRODUCTION

Cadre d'utilisation

Le DUAL 3 est un parapente biplace. Il n'est pas conçu pour les manœuvres acrobatiques.

Il convient pour le treuillage. Le pilote et l'opérateur du treuil doivent posséder la formation et les qualifications nécessaires, et le système de treuillage doit être certifié pour l'usage en parapente.

Le DUAL 3 n'a pas encore été testé pour une utilisation en paramoteur.

Biplace	Oui
Treuillage	Oui
Paramoteur	Pas encore testé

Gamme de poids

Chaque taille est certifiée pour une certaine gamme de poids spécifique, qui correspond au poids total au décollage : celui du pilote et du passager, du parapente, des harnais et de tout l'équipement transporté en vol. Nous recommandons de voler au milieu de cette plage de poids.

Dans la moitié inférieure de la plage, l'agilité dans les virages est réduite et l'aile est plus amortie, mais elle présente une légère tendance aux fermetures en turbulence forte.

Dans la moitié supérieure, l'agilité et la vitesse sont accrues, ainsi que la stabilité en turbulence, mais l'aile est moins amortie dans les virages et après les fermetures. Pour un vol plus dynamique, il est conseillé de voler dans la partie haute de la plage de poids.

Utilisation sécurisée

Pour votre sécurité, ne pas :

1. Voler en dehors de la plage de poids certifiée.
2. Modifier la vitesse des trims en changeant la longueur des élévateurs ou des suspentes.
3. Voler sous la pluie ou la neige. Une voile mouillée est beaucoup plus susceptible d'entrer en parachutal ou décrochage complet. Si vous rencontrez une averse, atterrissez immédiatement dans un endroit sûr, en dirigeant la voile doucement et en évitant les manœuvres comme les Big Ears, qui augmentent le risque de décrochage.
4. Voler dans une forte turbulence ou des vents violents.
5. Effectuer des spirales avec Big Ears ou des fermetures asymétriques. La charge G élevée sur un nombre réduit de suspentes peut les surcharger et les casser.

6. Fly with knots in the lines. Flying a glider with knots in the lines will affect its airworthiness. Checking for knots should always be part of your pre-flight checks. If you do notice a knot in your glider's lines after you have pulled the canopy up, if you can safely abort the launch, then do so. If you are already airborne, you should avoid accelerating the glider and avoid deep brake inputs. Use weightshift or minimal brake inputs to steer the glider to a safe landing place as soon as possible.

Longueur des freins

Il doit y avoir suffisamment de jeu dans les commandes de frein pour que, en vol avec les mains levées, le bord de fuite de la voile ne soit pas dévié, que ce soit à vitesse de trim ou en vitesse accélérée. Les freins comportent un nœud au niveau de la poignée afin que le pilote puisse les ajuster si nécessaire.

Avec le temps, les commandes peuvent rétrécir, et la présence de tours ou torsions multiples peut aussi les raccourcir. Vérifiez régulièrement ce point et détendez ou allongez les freins au nœud si besoin. Évitez de trop raccourcir les freins.

Il est conseillé de vérifier de temps en temps qu'en vol mains levées, les freins présentent un léger jeu et que le bord de fuite n'est pas dévié.

Modifications

Toute modification, par exemple un changement de longueur de suspentes ou du système de vitesse, peut entraîner une perte de certification et d'aptitude au vol. Nous recommandons de contacter votre revendeur ou BGD avant toute modification.

Sellette

Le parapente a été testé en utilisant une sellette de type 'GH' (sans renfort diagonal), incluant les harnais poids du corps et les harnais de style ABS (semi-stable). Selon la

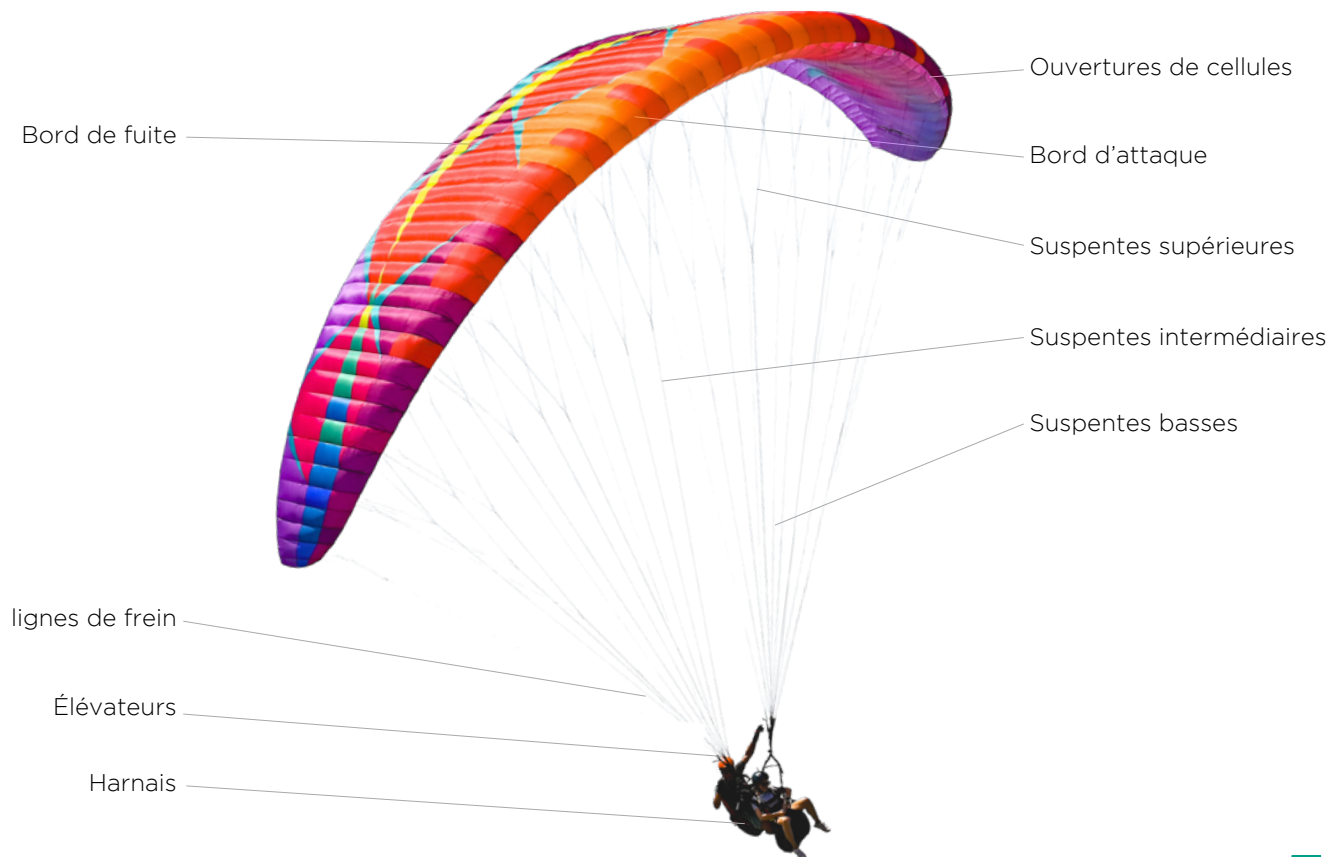
norme EN, la largeur du siège est de 42 cm, et la distance horizontale entre les points d'attache des élévateurs (mesurée depuis l'axe central des mousquetons) doit être de 55 cm.

Vol d'essai et garantie

Toutes les informations sur la garantie BGD se trouvent sur [la page Garantie](#) de notre site web. Pour bénéficier de la garantie, vous devez remplir le formulaire d'enregistrement.

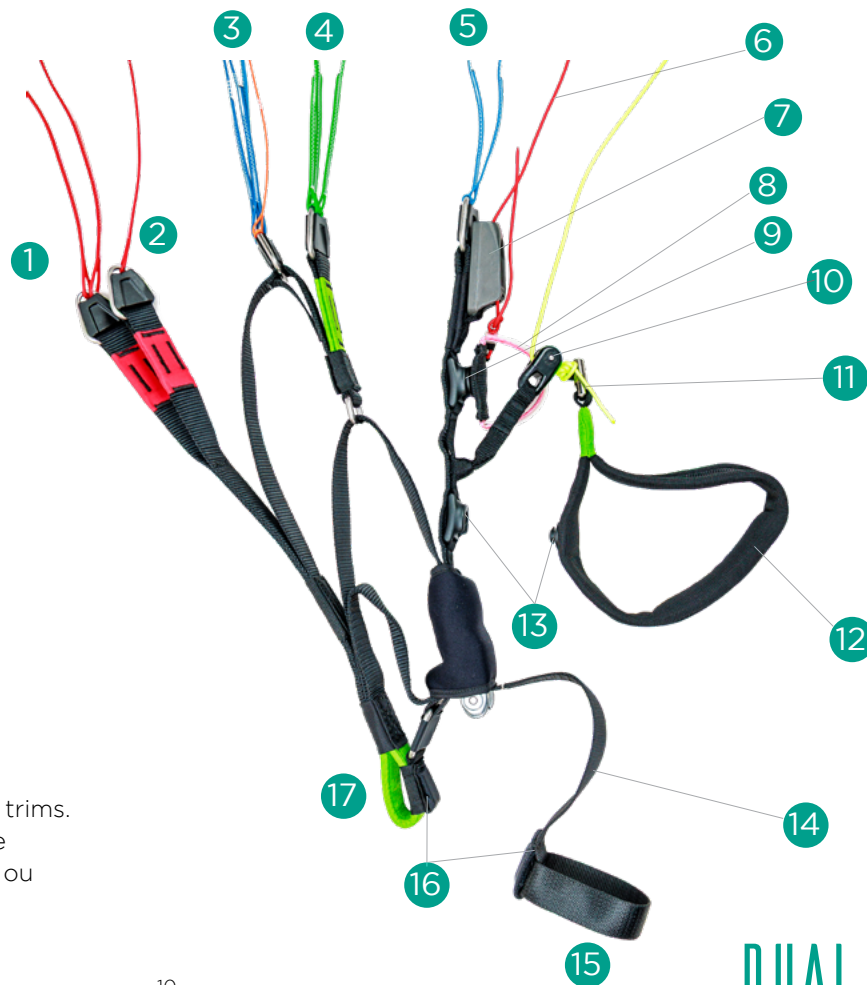
Il est de la responsabilité du revendeur de réaliser le vol d'essai avant livraison afin de vérifier les réglages de trim. La garantie peut être invalidée si le vol d'essai n'a pas été effectué par le revendeur.

APERÇU DU PARAPENTE



ÉLÉVATEURS

- 1) Élévateur A
- 2) Élévateur A'
- 3) Élévateur B
- 4) Élévateur C
- 5) Élévateur D
- 6) Suspente Big Ears
- 7) Bloqueur des oreilles
- 8) Poignée des oreilles
- 9) Snap-lock des oreilles
- 10) Poulie de frein
- 11) Émerillon de frein
- 12) Poignée de frein
- 13) Snap-lock de frein
- 14) Trim
- 15) Poignet de trim
- 16) Attache magnétique
- 17) Boucle d'accroche



Les élévateurs sont équipés de trims.
Ils n'ont pas de barre de vitesse
ni d'autres dispositifs réglables ou
amovibles



Bloqueur des oreilles (Big Ears)

Le bloqueur des oreilles se trouve sur l'élève D, bien visible et facile à utiliser. La suspension spéciale pour les oreilles est rouge, comme les suspentes A. Une poignée Big Ears équipée d'un clip sur l'élève D facilite le repli des extrémités de l'aile.

Deux nœuds dans la suspente Big Ears (non représentés) offrent des positions alternatives pour fixer la suspente dans la pince, permettant ainsi de maintenir les oreilles aussi bien avec les trims ouverts qu'avec les trims fermés.

Pour libérer les oreilles, le pilote tire simplement sur la poignée, ce qui libère le nœud de la pince.

Le système de blocage des grandes oreilles peut être retiré par le pilote s'il ne souhaite pas l'utiliser.

Trims

Les trims ont une course de réglage de 153 mm (tailles 41 et 43) ou de 123 mm (taille 38), et fonctionnent au moyen de bloqueurs à rouleaux assurant un mouvement sans friction. Ils sont dotés d'un capot en néoprène qui protège de la poussière et de la saleté.

Un marquage blanc sur la sangle du trim indique la position neutre.

Des supports magnétiques situés sur les boucles principales de suspension permettent de ranger les poignées de trims en toute sécurité.



Trims

Les trims ont une course de 153 mm. Pour obtenir les meilleures caractéristiques de décollage et d'atterrissage, réglez les trimmers à une distance de 3 à 5 cm du repère blanc (soit 5 à 7 cm de leur position complètement fermée).

En vol, tirer les trims à fond pour leur position la plus lente allège la pression sur les freins. Si vous volez près de la limite haute de la plage de poids, vous pouvez maintenir cette position tout le temps, sauf au décollage et à l'atterrissage. Si vous volez près de la limite basse, il est préférable de ne pas voler trimé complètement lent.

Le pilote doit vérifier régulièrement l'usure des sangles et s'assurer que le système fonctionne librement, sans points d'accroche. Les trims usés peuvent être facilement remplacés par le pilote.

CONNEXION AUX ÉCARTEURS

Les harnais pilote et passager doivent être reliés au parapente à l'aide d'écarteurs certifiés. Les écarteurs tandem BGD sont disponibles [sur l'eShop](#).

Les écarteurs possèdent des boucles renforcées pour connecter le parapente (1) et les harnais du pilote (2) et du passager (3) (4). Les écarteurs tandem BGD disposent de deux boucles pour le harnais passager, permettant au pilote de choisir la meilleure option selon le poids du passager.

Lors de la connexion du parapente, il est important d'utiliser la boucle renforcée de l'élévateur et non une autre boucle, comme celle du trim.

Les écarteurs tandem BGD possèdent également une boucle de fixation pour le bridage du parachute de secours sous la housse (5).

Mousquetons

Le parapente doit être relié aux écarteurs avec des mousquetons de 30 kN, recommandés pour l'usage biplace.

Des mousquetons solo de 20 kN peuvent être utilisés pour attacher les harnais individuellement aux écarteurs.

Les écarteurs doivent être remplacés dès qu'ils présentent des signes d'usure ou de dommage, et tous les 500 heures, 1000 vols ou 5 ans, selon la première échéance.



PRÉPARATION

Mise en place

Sellette

Nous recommandons une sellette biplace dédié pour le pilote, offrant une bonne liberté de mouvement, comme un modèle à jambes séparées. Pour des raisons de sécurité, la sellette du passager ne doit pas contenir de parachute de secours, et la poignée du secours du pilote ne doit pas être accessible au passager.

Parapente

Choisissez une zone de décollage adaptée aux conditions de vent et au relief, dégagée de tout obstacle pouvant s'accrocher aux suspentes ou endommager la voile.

Disposez la voile intrados vers le haut.

Contrôle prévol

Votre parapente a été conçu pour être aussi simple que possible à inspecter et entretenir, mais une procédure prévol complète est obligatoire pour tout aéronef.

Avant chaque vol, il est recommandé d'effectuer l'inspection suivante :

1. VOILE: Pendant que vous déployez le parapente, vérifiez l'extérieur de la voile afin de détecter d'éventuelles déchirures causées par un objet coupant ou survenues pendant le stockage dans le sac.
2. SUSPENTES: Assurez-vous que les suspentes ne sont ni vrillées, ni emmêlées, ni nouées. Il est préférable de les trier en partant des commandes de frein jusqu'aux suspentes A, de bas en haut. Commencez depuis le harnais et démêlez les suspentes vers la voile. Le tri est plus facile si vous gonflez partiellement la voile.

3. FREINS: Il est particulièrement important que les commandes soient libres et sans frottement. Vérifiez le nœud reliant les poignées de frein aux lignes de frein. Évitez les nœuds multiples, qui risquent de se coincer dans les poulies de frein. Les deux freins doivent être de même longueur : pour le vérifier, demandez à un assistant de tenir les extrémités supérieures des lignes pendant que vous tenez les poignées. Lorsque la voile est gonflée et les freins relâchés, les lignes doivent présenter un léger jeu. Après vérification, posez les poignées de frein au sol.
4. MOUSQUETONS ET MAILLONS : Vérifiez que tous les maillons et mousquetons du harnais vers les écarteurs, des écarteurs vers les élévateurs, et des élévateurs vers les suspentes sont bien fermés et serrés. Assurez-vous également que le logement du parachute de secours est correctement fermé, avec les goupilles en place et la poignée bien fixée.
5. BLOQUEURS DES OREILLES : Vérifiez qu'ils sont bien relâchés pour le décollage.
6. TRIMS : Assurez-vous que les trims sont réglés de manière identique des deux côtés et qu'ils sont ouverts à une distance de 3 à 5 cm du repère blanc pour le décollage.
7. CASQUES: Le pilote et le passager doivent porter un casque certifié avant de s'attacher dans leur harnais. Vérifiez que toutes les boucles sont bien fermées et ajustées confortablement.

Votre parapente est maintenant prêt à voler!

CARACTÉRISTIQUES DE VOL

Ce manuel n'a pas pour but d'enseigner comment piloter votre parapente, mais ces conseils vous aideront à tirer le meilleur parti de votre aile.

Décollage

Pour le décollage, les trims doivent être réglés à une distance de 3 à 5 cm du repère blanc. Dans cette position, la montée de l'aile sera fluide et régulière, et l'aile se lèvera facilement du sol avec un minimum de course.

Nous recommandons la technique du décollage dos voile par vent léger, et le décollage face voile par vent plus fort.

Le Dual 3 possède des élévateurs A séparés. Le décollage doit être effectué uniquement avec les élévateurs A centraux, sans utiliser les élévateurs A' (Baby-A), qui servent aux grandes oreilles.

Décollage dos voile

Placez-vous face au vent, le dos tourné à la voile, les suspentes A presque tendues derrière vous (reculez légèrement de leur position tendue). Tenez un élévateur A dans chaque main, puis avancez en maintenant une pression constante sur les A jusqu'à ce que la voile soit au-dessus de votre tête. Soyez prêt à la ralentir avec les freins si elle commence à vous dépasser. Une fois la voile au-dessus de vous, après un rapide contrôle visuel de sa forme et de sa symétrie, accélérez progressivement pour décoller.

Décollage face voile

Par vent supérieur à 10 km/h, il est recommandé de décoller dos voile et de gonfler la voile en la faisant face. Gonflez-la à l'aide des élévateurs A centraux et de votre poids du corps. Plus le vent est fort ou la traction sur les A importante, plus la voile montera rapidement.

En conditions ventées, faire un pas vers la voile pendant la montée permet de dissiper un peu d'énergie et réduit le risque qu'elle vous dépasse. Une fois la voile en position au-dessus de la tête, relâchez les élévateurs, freinez légèrement si nécessaire, retournez-vous et décollez.

Virages

Votre aile ne nécessite pas de pilotage brusque. Pour effectuer un virage rapide, appliquez progressivement le frein du côté du virage souhaité. La vitesse d'application du frein est très importante : une action rapide du frein provoque un virage plus incliné, mais il faut éviter un excès de banque. Le virage sera plus efficace si vous accompagnez le mouvement avec le poids du corps dans la sellette. Pour un virage plus doux et à taux de chute minimal, appliquez un peu de frein du côté extérieur afin de ralentir la rotation et d'éviter une inclinaison trop forte. Attention à ne pas trop freiner : cela pourrait entraîner une amorce de décrochage ou de vrille. Évitez toute action brusque sur les freins, car elle est dangereuse.

Pilotage actif

L'objectif du pilotage actif est de faire voler l'aile de manière fluide dans l'air, avec une position stable au-dessus de la tête et un angle d'incidence contrôlé. Piloter activement signifie voler en harmonie avec votre parapente, le guider dans la masse d'air et rester attentif à son retour d'information. En air calme, ces retours sont faibles ; en turbulence, ils sont constants et doivent être corrigés en permanence.

Pour obtenir les meilleures performances, contrôlez votre aile par de petits mouvements de frein et des transferts de poids plutôt que de rester continuellement sur les freins. Un petit ajustement anticipé est plus efficace qu'une grosse correction tardive. Plus vous laissez l'aile voler à sa vitesse de trim, meilleures seront ses performances.

Votre parapente résiste naturellement aux fermetures sans intervention du pilote, mais le pilotage actif augmente encore la marge de sécurité. Il rend le vol plus sûr et plus agréable, et devient rapidement instinctif chez les bons pilotes.

Vol en thermique

Pour obtenir le meilleur taux de montée, votre aile doit être exploitée en thermique avec un virage doux, comme décrit précédemment, en maintenant une inclinaison minimale. Dans les thermiques puissants, un virage plus serré peut être utilisé afin de rester centré dans le noyau du thermique. N'oubliez pas que le transfert de poids dans la sellette rend le virage plus efficace et réduit la quantité de frein nécessaire.

Il faut veiller à ne pas trop freiner, au risque de provoquer un décrochage. Ce risque est facile à éviter : la pression sur les freins augmente nettement à l'approche du point de décrochage. Ne volez à proximité de ce point que si vous disposez d'une hauteur suffisante pour la récupération (au moins 100 m).

Trims et vitesse

Les trims permettent d'accélérer ou de ralentir l'aile. Trims fermés : le parapente vole plus lentement ; trims complètement ouverts : il vole plus vite.

Les trims doivent être tirés vers l'arrière ou vers le bas lors de leur utilisation. Il ne faut pas les tirer latéralement ni vers le pilote, car cela provoquerait un frottement du sangle sur la boucle du trim, entraînant une usure prématurée. Soyez particulièrement attentif à ce point lors d'un vol en trike.

Il est important de vérifier régulièrement l'état d'usure des trims et le bon fonctionnement du système, sans points de friction ni blocages. En cas de signe d'usure, les trims doivent être remplacés ; cette opération peut être effectuée par le pilote lui-même.

Techniques de descente rapide

Faire les “oreilles” (Big Ears)

Les grandes oreilles permettent de descendre rapidement sans réduire sensiblement la vitesse horizontale de la voile. (À titre de comparaison, une descente aux B réduit fortement la vitesse vers l'avant.)

Pour les activer, penchez-vous légèrement en avant dans la sellette et saisissez les suspentes des grandes oreilles (une dans chaque main) au niveau des maillons, en gardant si possible les poignées de frein en main. Tirez-les vers l'extérieur et vers le bas sur environ 30 cm pour fermer les extrémités de l'aile. Il est essentiel de ne pas affecter les autres suspentes A, car cela pourrait entraîner une fermeture du bord d'attaque. Une fois les grandes oreilles engagées, la direction reste possible par transfert de poids.

Les élévateurs sont équipés de bloqueurs pour les grandes oreilles. Le pilote peut tirer la longueur souhaitée de grandes oreilles, puis glisser la suspente dans le bloqueur pour les maintenir en position. En libérant la suspente du bloqueur, les oreilles se rouvrent automatiquement. Si elles ne se regonflent pas immédiatement, un léger pompage des freins accélérera le processus.

Avant d'utiliser les grandes oreilles en situation réelle, il est indispensable de s'y exercer préalablement avec une marge de sécurité suffisante en hauteur, au cas où une fermeture du bord d'attaque se produirait. Gardez toujours les deux poignées de frein en main pour conserver le contrôle.

Décrochage aux B (B-Line Stall)

Le B-line stall sur le DUAL 3 est sûr, mais la pression à exercer est très élevée. En pratique, cette manœuvre nécessite généralement l'effort combiné du pilote et du passager.

Cette méthode de descente rapide constitue une procédure d'urgence efficace. En gardant les poignées de frein en main, saisissez le haut des élévateurs B (un dans chaque main) et tirez-les vers le bas d'environ 10 à 15 cm. L'aile entrera alors en décrochage,

la vitesse horizontale chutera à zéro et le taux de descente pourra dépasser 10 m/s. Assurez-vous donc d'avoir une marge de sécurité importante avec le sol. Pour augmenter encore la vitesse de descente, tirez davantage sur les élévateurs B. Une fois les élévateurs relâchés, la voile reprendra automatiquement son vol normal en quelques secondes (généralement sous deux secondes). Il arrive parfois que l'aile tourne légèrement lors de la sortie du décrochage aux B. Il est préférable de relâcher les élévateurs rapidement et symétriquement : un relâchement trop lent peut conduire à un décrochage profond (deep stall), tandis qu'un relâchement asymétrique peut provoquer une mise en vrille (spin).

Cette manœuvre est particulièrement utile lorsqu'il faut perdre rapidement de l'altitude, par exemple pour s'éloigner d'un orage. Elle ne doit jamais être exécutée à moins de 100 m du sol.

Virage 360° engagé

Un virage normal peut être transformé en 360° engagée en continuant d'appliquer progressivement un frein. L'inclinaison et la vitesse de rotation augmentent alors à mesure que la spirale s'accroît. Veillez à entrer progressivement dans la spirale : une application trop brusque du frein peut provoquer un spin ou une spirale dite over-the-nose (où le nez de l'aile pointe vers le sol).

Les ailes BGD sont conçues et testées pour sortir automatiquement d'une spirale normale (avec un taux de chute inférieur à 16 m/s) sans action du pilote. Cependant, si le pilote augmente ce taux de chute au-delà de 16 m/s ou déclenche une spirale over-the-nose, une action du pilote peut être nécessaire pour la récupération. Dans ce cas, il suffit d'appliquer légèrement le frein extérieur pour aider l'aile à se redresser. Une spirale over-the-nose se produit lorsqu'une traction trop brusque du frein lors de l'entrée en spirale fait pivoter l'aile, orientant le nez presque directement vers le sol. L'aile accélère alors rapidement — une manœuvre similaire à une entrée en SAT, donc acrobatique et hors du domaine de vol normal. Ces manœuvres sont dangereuses et ne doivent pas être pratiquées.

Lors de la sortie d'une spirale, la prudence est essentielle. Pour en sortir, relâchez progressivement le frein intérieur ou appliquez doucement le frein opposé. Un relâchement trop rapide peut provoquer une abattée (l'aile convertit brutalement sa vitesse en portance). Soyez prêt à amortir cette abattée avec les freins. De plus, à la sortie, attendez-vous à des turbulences : vous pouvez traverser votre propre sillage (wake turbulence), ce qui peut causer une fermeture partielle.

Attention : les spirales peuvent provoquer une perte d'orientation ou un black-out. Elles doivent toujours être quittées avec une marge d'altitude suffisante et en anticipant le temps nécessaire pour la sortie.

Perte de freins

Dans le cas peu probable où une suspente de frein casse ou une poignée se détache en vol, il est possible de piloter la voile en tirant doucement sur les élévateurs arrière, ce qui permet d'assurer une direction de secours

Atterrissage

L'atterrissage avec le DUAL 3 est simple et prévisible. En conditions de vent faible, effectuez un arrondi (flare) normalement à environ 2 mètres du sol. Il peut parfois être utile de faire un tour de frein (wraps) pour augmenter l'efficacité de l'arrondi.

En revanche, les atterrissages par vent fort nécessitent une autre approche. En freinant pour arrondir dans un vent fort, l'aile peut transformer cette énergie en portance et vous faire remonter. La meilleure méthode consiste à saisir les élévateurs arrière au niveau des maillons juste avant le contact avec le sol, puis à faire s'effondrer la voile en tirant dessus dès que vous êtes posé. L'aile s'effondre alors rapidement et proprement.

Les élévateurs B peuvent également être utilisés pour plier la voile après l'atterrissage, mais il est alors plus difficile de contrôler la voile une fois au sol. difficult to control the collapsed canopy on the ground with the B-risers.

INCIDENTS DE VOL

Les manœuvres décrites ci-dessous peuvent être dangereuses et ne doivent être pratiquées que dans un environnement sécurisé, tel qu'un stage SIV (Simulation d'Incident en Vol) encadré par des instructeurs qualifiés.

Décrochage (Stall)

Un décrochage se produit lorsque l'aile vole trop lentement. La vitesse diminue à mesure que la pression sur les freins augmente. Lorsque le point de décrochage est atteint, la voile cesse d'avancer, commence à descendre quasi verticalement, et peut même s'effondrer partiellement ou totalement. Si cela se produit, il est essentiel de relâcher les freins au bon moment. Les freins ne doivent jamais être relâchés lorsque l'aile se trouve derrière le pilote, car cela provoquerait une abattée violente vers l'avant. Le relâchement doit être progressif et contrôlé afin de limiter la plongée de la voile. Il est recommandé de pré-relâcher les freins (relâcher légèrement avant la reprise complète du vol) afin de réouvrir toute l'envergure et d'éviter que les bouts d'aile ne se cravtent pendant la sortie du décrochage.

Parachutage

Votre parapente a été conçu pour ne pas rester facilement en parachutage. Cependant, s'il est mal réglé ou si ses caractéristiques de vol ont été altérées pour une autre raison, il est possible qu'il entre dans cette situation. Par sécurité, tous les pilotes doivent être conscients de ce problème et savoir comment en sortir. La manière la plus courante d'entrer dans un décrochage parachutal est un vol trop lent, une sortie de décrochage aux B ou même des grandes oreilles.

En phase parachutale, le pilote observera les éléments suivants :

- Très faible vitesse

- Descente quasi verticale (comme en parachute), et d'environ 5 m/s.
- L'aile semble bien gonflée, mais n'a pas une pression interne complète, elle paraît molle et peu rigide.

Pour sortir d'un parachutage, il faut simplement rendre de la vitesse afin que le flux d'air se réattache au bord d'attaque. Relâcher totalement les freins (mains hautes).

Attention : l'aile peut avancer brusquement. Si elle reste en décrochage, vérifier que les trimers sont complètement ouverts. Si cela ne suffit pas, tirer doucement sur les élévateurs A (pas trop fort, pour éviter une fermeture frontale).

Si malgré tout l'aile reste décrochée, appliquer puis relâcher en douceur environ 50 % de frein afin de provoquer un balancement arrière puis une ressource avant. Ce mouvement permettra de sortir du décrochage profond.

Vrille à plat

Une vrille se produit lorsque le pilote cherche à tourner trop rapidement. Dans une vrille, le pilote, les suspentes et la voile restent globalement verticaux et tournent autour d'un axe vertical. L'aile résiste naturellement à la vrille, mais si elle est involontairement engagée, il faut relâcher la pression sur les freins tout en restant prêt à amortir la ressource lors de la sortie de vrille. Ne pas amortir cette ressource peut provoquer une fermeture asymétrique.

Fermeture frontale

La turbulence peut parfois provoquer une fermeture symétrique du bord d'attaque, bien qu'un pilotage actif puisse généralement l'éviter. Le pilote peut reproduire l'effet volontairement en tirant fermement les deux élévateurs A. L'aile se rétablira automatiquement en environ trois secondes. Pendant cette phase de réouverture, il est

déconseillé d'utiliser les freins, car cela pourrait faire décrocher la voile.

Fermeture asymétrique

Votre parapente est très résistant aux fermetures ; cependant, si la voile se ferme d'un côté à cause de turbulences, il faut avant tout contrôler la direction de vol en agissant sur le frein opposé. La plupart des fermetures se rouvrent immédiatement d'elles-mêmes ; vous aurez à peine le temps de réagir avant que la voile ne se regonfle automatiquement. Le simple fait de contrôler la direction favorise déjà la réouverture de l'aile. Cependant, pour des fermetures plus persistantes, il peut être nécessaire de pomper le frein du côté fermé, avec un mouvement long, ferme, fluide et progressif. En général, un ou deux pompages d'environ 80 cm suffisent. Chaque pompage doit durer environ une seconde, puis être relâché en douceur.

Dans les cas plus sévères, il peut être plus efficace de pomper les deux freins simultanément pour aider le regonflage de la voile, attention toutefois à ne pas provoquer un décrochage complet.

Défaire une clé ou une "cravate"

À la suite d'une fermeture importante, il est possible qu'un stabilo se retrouve coincé dans les suspentes (cravate). Dans ce cas, commencez par appliquer la procédure standard de récupération d'une fermeture asymétrique décrite précédemment. Si la voile ne se rouvre toujours pas, tirez sur les élévateurs arrière pour aider au regonflage. Tirer sur la suspente de stabilo est également un moyen efficace pour défaire une cravate, mais gardez toujours comme priorité le contrôle de votre trajectoire. Si vous êtes très bas, il est plus important de diriger la voile vers une zone d'atterrissage sûre ou, si nécessaire, de lancer le parachute de secours.

REMARQUE : les pilotes d'essai ont testé votre parapente bien au-delà de son domaine

de vol normal. Ces tests sont réalisés avec une grande précision, par des pilotes d'essai qualifiés, au-dessus de l'eau et avec un parachute de secours. Les décrochages et vrilles sont des manœuvres dangereuses sur tous les parapentes et ne sont pas recommandées.

Perte des freins

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

STOCKAGE, RÉPARATIONS ET ENTRETIEN

Stockage et entretien

Si vous devez plier votre voile alors qu'elle est mouillée, ne la laissez pas dans cet état plus de quelques heures. Séchez-la dès que possible, sans utiliser de source de chaleur directe, car le tissu est inflammable.

Conservez toujours la voile dans un endroit sec et tempéré, idéalement entre 5 °C et 25 °C. Ne laissez jamais votre voile geler, surtout si elle est encore humide.

Votre parapente est fabriqué en nylon de haute qualité, traité contre les effets des rayons ultraviolets. Cependant, l'exposition prolongée au soleil affaiblit progressivement le tissu et peut compromettre la sécurité de la voile. Dès que vous avez terminé de voler, rangez votre aile à l'abri. Ne la laissez pas inutilement exposée à un fort ensoleillement.

Nettoyage

N'utilisez aucun produit chimique ni solvant pour nettoyer la voile. Si un nettoyage est nécessaire, utilisez de l'eau tiède et un peu de savon doux. Si la voile a été mouillée par de l'eau salée, rincez-la soigneusement à l'eau tiède, puis laissez-la sécher complètement.

Trimmers

Vérifiez régulièrement l'usure des trims et assurez-vous que le système fonctionne sans points de friction. S'ils présentent des signes d'usure, les trims doivent être remplacés, cette opération peut être effectuée par le pilote lui-même.

Suspentes

Boucles de libération sur les suspentes arrière

Tous les parapentes BGD sont équipés dès leur fabrication de boucles sur les maillons des lignes C (et des lignes D, si présentes), ainsi que sur la ligne de stabilo. Ces boucles permettent de compenser le rétrécissement des suspentes arrière au fil du temps.



Gauche : boucles attachées
Droite : boucles libérées

BGD recommande de libérer les boucles après 100 heures de vol ou un an, selon la première éventualité, ou plus tôt si le pilote constate que la voile ne se gonfle pas facilement au décollage.

Lors de la première vérification complète des lignes, normalement après deux ans, les boucles doivent déjà avoir été libérées. Cela doit être vérifié et ajusté par le centre de contrôle.

Montage de lignes de remplacement

Si vous remplacer des suspentes, il est recommandé qu'un professionnel effectue l'opération. La sûreté aérienne de votre parapente et votre sécurité dépendent d'un montage correct.

Vous pouvez identifier les lignes à remplacer à partir du schéma des suspentes de votre voile. La dernière version est téléchargeable ici : <https://flybgd.com/lines>. Les lignes de remplacement peuvent être commandées dans la section [Accessories](#) du site BGD. Vérifiez que les nouvelles lignes correspondent à la dernière mise à jour du plan des suspentes, et que la configuration sur la voile correspond au manuel. La manière la plus rapide de retirer les anciennes lignes est de les couper, mais ne le faites que si vous avez déjà reçu les nouvelles afin de ne pas vous retrouver dans l'impossibilité de voler. Parfois, seul un sous-ensemble de lignes doit être remplacé (par exemple, sans les lignes supérieures ou les freins), donc faites attention à ne pas couper de lignes à conserver.

Il est important que les suspentes soient montées dans le bon sens. Les lignes non gainées sont renforcées à une extrémité, repérée par un fil jaune. Il s'agit de l'extrémité de jonction des lignes. L'extrémité non renforcée est marquée d'un fil blanc et doit être attachée au tab du parapente ou au maillon. Les lignes gainées n'ont pas de renfort supplémentaire et peuvent être montées dans n'importe quel sens.

Alignement des tabs

Les lignes doivent être placées symétriquement sur le tab, sauf si le tab est incliné. Les tabs A sont inclinés vers l'arrière sur tous les parapentes BGD pour s'aligner avec la direction de traction des lignes. Lors de l'assemblage, les tabs A doivent être orientés vers l'arrière, tandis que les tabs B, C et D doivent être perpendiculaires à la voileure.

Jonctions des lignes

Toutes les lignes sont connectées entre elles ou aux tabs via des jonctions en nœud de cabestan (lark's foot). Vérifiez qu'elles sont correctement entrelacées et non bouclées.

Boucles sur les suspentes arrière

Les nouvelles lignes doivent être montées sur les maillons sans boucle sur les élévateurs A et B. La ligne de stabilo ainsi que les élévateurs C et D doivent avoir une seule boucle sur le maillon.

Maillons

Les maillons sont équipés d'insert noirs en plastique pour éviter qu'ils ne se desserrent et que les lignes ne tombent. Installez-les correctement après avoir préparé le parapente. En cas de perte, utilisez un locktight pour sécuriser le maillon. Des inserts de remplacement peuvent être commandés sur www.flybgd.com



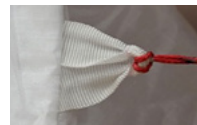
Jonction entrelacée



Jonction bouclée



Jonction entrelacée



Jonction bouclée

Alignement correct des suspentes

Les lignes gainées n'ont pas de renfort interne et peuvent être montées dans n'importe quel sens.

Sur les lignes non gainées, le fil jaune indique l'extrémité renforcée.

Sur les lignes non gainées, le fil blanc indique l'extrémité non renforcée.



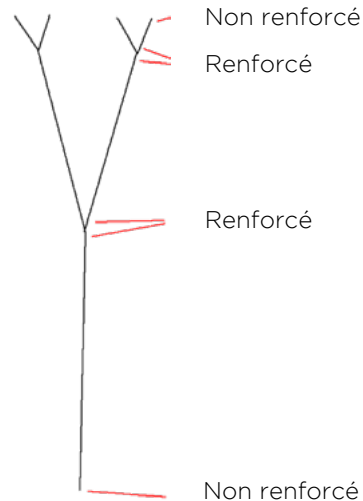
Fil blanc



Fil jaune



Fil blanc



Vérification des lignes

Après avoir changé les lignes, effectuez toujours une vérification dimensionnelle complète de la voile et gonflez-la pour vous assurer que tout est correct avant le vol.

Petites réparations

Les petites déchirures sur la surface supérieure ou inférieure (pas sur les nervures) peuvent être réparées avec un patch en ripstop nylon auto-adhésif. Les déchirures inférieures à 100 mm peuvent être réparées ainsi, à condition qu'elles ne se trouvent pas dans une zone de fortes contraintes.

Entretien / Inspection

Il est important de faire entretenir régulièrement votre parapente. La voile doit subir une inspection complète tous les 24 mois ou toutes les 150 heures de vol, selon la première éventualité. Cette inspection doit être réalisée par le fabricant, l'importateur, le distributeur ou toute personne autorisée.

Imprimez les pages d'entretien de ce manuel, remplissez le nombre de vols et d'heures dans le carnet de maintenance, et envoyez-le avec votre parapente lors de l'inspection ou de l'entretien. Le fabricant n'accepte la responsabilité des lignes et réparations que pour celles produites, posées ou réparées par BGD.

Si vous avez un doute sur l'intégrité de votre parapente, contactez votre revendeur BGD le plus proche ou BGD directement..

Protection de l'environnement et recyclage

Notre sport se pratique dans la nature, et nous devons tout faire pour la préserver. Un parapente est essentiellement fabriqué en nylon, fibres synthétiques et métal. À la fin de sa durée de vie, retirez tous les éléments métalliques et triez les matériaux dans un centre de recyclage approprié.

DONNÉES TECHNIQUES

Matériaux

Le DUAL 3 est fabriqué à partir des matériaux de qualité suivants :

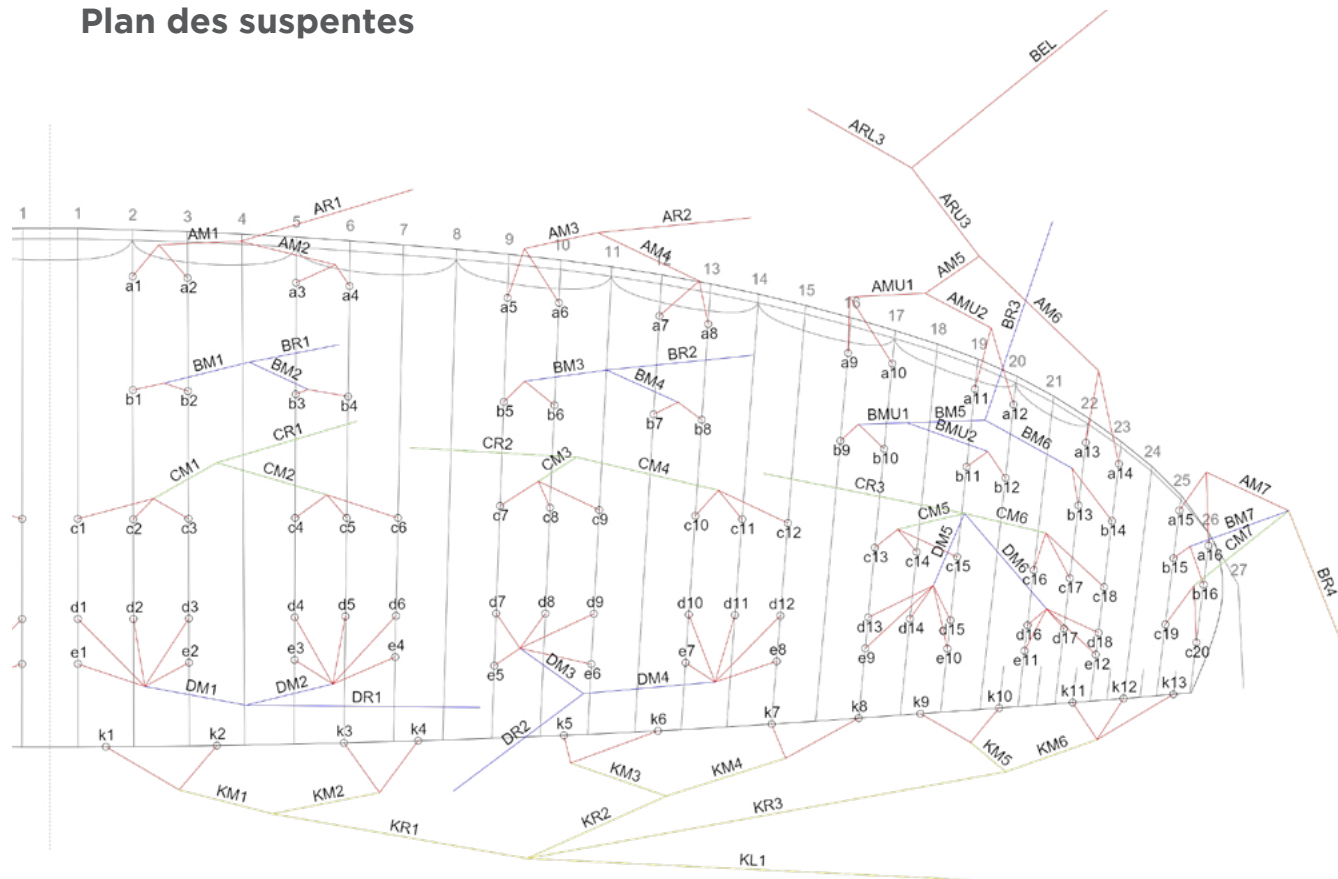
EXTRADOS	Porcher Skytex 38g/m ²
INTRADOS	MJ32 32g/m ²
STRUCTURE INTERNE	Porcher Skytex hard finish 40g/m ²
RENFORTS DE BORD D'ATTAQUE	Plastic wire 2,0 / 2,5mm
ÉLEVATEURS	20mm Kevlar / nylon webbing
POULIES	Riley
SUSPENTES HAUTES	Liros DC
SUSPENTES INTERMÉDIAIRES	Liros TSL
SUSPENTES BASSES	Liros TSL

Les pièces de rechange peuvent être obtenues directement auprès de BGD ou via notre réseau d'ateliers agréés BGD. Pour la liste complète, voir : www.flybgd.com

Spécifications

	38	41	43
FACTEUR D'ÉCHELLE	0.97	1	1.03
SURFACE PROJETÉE (M²)	32	34	37
SURFACE À PLAT (M²)	38	41	43
POIDS DE L'AILE (KG)	7	7.3	7.6
NOMBRES DE SUSPENTES PRINCIPALES (A/B/C)	3/3/4/2		
CAISSONS	53		
ALLONGEMENT À PLAT	5.45		
CORDE CENTRALE (M)	3.2	3.3	3.4
ENVERGURE À PLAT (M)	14.4	14.8	15.3
PLAGE DE POIDS IDÉALE (KG)	130-180	140-190	150-200
PTV HOMOLOGUÉ (KG)	110-200	120-215	120-239
HOMOLOGATION (EN/LTF)	B		

Plan des suspentes



Longueurs d'élévateurs et course des freins et trims

Taille	Longueur élévateurs vitesse mains hauts (mm)	Course des freins (mm)	Course des trims (mm)
38	360	800	125
41	360	840	153
43	360	880	153

Les longueurs réelles des élévateurs peuvent différer de +/- 5 mm.

La course des freins correspond à la course maximale symétrique à poids maximal en vol.

Le Dual 3 n'a pas de barre de vitesse.

Longueurs du suspentage

Toutes les mesures sont en millimètres, avec une tension de ligne de 50 N, appliquée lentement et progressivement avant la mesure.

Les longueurs **incluent les élévateurs et les maillons** et sont mesurées depuis la surface inférieure de l'aile.

Les longueurs correspondent à un parapente en vol. Lors du processus de certification EN, l'équipe de test a vérifié que les longueurs des suspentes, lignes de contrôle et élévateurs indiquées dans le manuel correspondaient au parapente testé après les vols. La différence entre le manuel et le parapente testé ne peut excéder 10 mm.

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

Taille 38

Longueurs du
suspentage

	A	B	C	D	E	K
1	8983	8850	9026	9147	9231	9481
2	8925	8801	8912	9018	9064	9233
3	8892	8772	8869	8972	9032	9108
4	8920	8792	8837	8943	9097	9087
5	8899	8754	8832	8943	9046	8945
6	8841	8706	8896	9019	8906	8783
7	8774	8647	8838	8940	8852	8702
8	8777	8653	8736	8833	8887	8729
9	8628	8559	8713	8800	8724	8675
10	8574	8493	8650	8747	8601	8521
11	8452	8386	8628	8739	8499	8440
12	8433	8375	8683	8798	8453	8351
13	8248	8252	8544	8639		8354
14	8209	8224	8457	8540		
15	7969	7996	8434	8515		
16	7922	7989	8327	8419		
17			8281	8371		
18			8295	8383		
19			8199			
20			8198			

Taille 38

Longueurs
individuelles des
suspentes

A		B		C		D		E		K	
a1	580	b1	573	c1	1341	d1	1264	e1	1348	k1	1750
a2	519	b2	522	c2	1226	d2	1135	e2	1181	k2	1502
a3	531	b3	519	c3	1184	d3	1089	e3	1147	k3	1162
a4	558	b4	538	c4	1171	d4	1059	e4	1213	k4	1140
a5	542	b5	526	c5	1165	d5	1058	e5	1177	k5	1381
a6	483	b6	477	c6	1229	d6	1134	e6	1037	k6	1218
a7	497	b7	483	c7	1041	d7	1072	e7	1062	k7	1235
a8	501	b8	488	c8	939	d8	964	e8	1096	k8	1261
a9	422	b9	532	c9	915	d9	931	e9	874	k9	930
a10	365	b10	465	c10	918	d10	958	e10	751	k10	775
a11	376	b11	469	c11	896	d11	948	e11	736	k11	777
a12	356	b12	457	c12	950	d12	1008	e12	689	k12	687
a13	412	b13	380	c13	843	d13	789			k13	690
a14	372	b14	351	c14	755	d14	690			KM1	1442
a15	486	b15	413	c15	733	d15	665			KM2	1657
a16	439	b16	406	c16	647	d16	657			KM3	1445
AMU1	1934	BMU1	1463	c17	601	d17	608			KM4	1347
AMU2	1802	BMU2	1351	c18	615	d18	620			KM5	1283
AM1	1861	BM1	2142	c19	369	DM1	1399			KM6	1201
AM2	1816	BM2	2115	c20	368	DM2	1400			KR1	3872
AM3	1925	BM3	1982	CM1	1703	DM3	1340			KR2	3702
AM4	1843	BM4	1916	CM2	1684	DM4	1260			KR3	4045
AM5	2274	BM5	1409	CM3	1774	DM5	1654			KL1	2388
AM6	3832	BM6	2707	CM4	1709	DM6	1567			BEL	992
AR1	6180	BM7	789	CM5	1507	DR1	6123				
AR2	6066	BR1	5771	CM6	1484	DR2	6168				
ARU3	2965	BR2	5884	CM7	1035						
ARL3	700	BR3	4800	CR1	5627						
AM7	690	BR4	6434	CR2	5668						
				CR3	5836						

Taille 41

Longueurs du suspentage

	A	B	C	D	E	K
1	9317	9180	9330	9462	9559	9818
2	9256	9130	9212	9331	9385	9563
3	9214	9088	9169	9282	9343	9402
4	9243	9109	9125	9244	9412	9381
5	9179	9043	9120	9244	9358	9266
6	9119	8995	9187	9323	9214	9098
7	9048	8932	9123	9241	9159	9014
8	9053	8939	9019	9130	9195	9043
9	8893	8822	8995	9097	9045	8993
10	8837	8755	8930	9044	8918	8835
11	8711	8644	8909	9035	8816	8751
12	8691	8633	8964	9098	8765	8659
13	8506	8506	8837	8952		8662
14	8466	8478	8748	8850		
15	8215	8243	8726	8826		
16	8166	8236	8622	8727		
17			8576	8678		
18			8589	8690		
19			8452			
20			8451			

Taille 41

Longueurs
individuelles des
suspentes

A		B		C		D		E		K	
a1	579	b1	573	c1	1367	d1	1276	e1	1373	k1	1789
a2	518	b2	523	c2	1249	d2	1145	e2	1199	k2	1534
a3	529	b3	518	c3	1206	d3	1096	e3	1162	k3	1181
a4	558	b4	539	c4	1190	d4	1063	e4	1231	k4	1160
a5	543	b5	525	c5	1185	d5	1063	e5	1193	k5	1393
a6	483	b6	477	c6	1252	d6	1142	e6	1049	k6	1225
a7	496	b7	481	c7	1057	d7	1076	e7	1073	k7	1240
a8	501	b8	488	c8	953	d8	965	e8	1109	k8	1269
a9	419	b9	531	c9	929	d9	932	e9	886	k9	927
a10	363	b10	464	c10	929	d10	958	e10	759	k10	769
a11	373	b11	467	c11	908	d11	949	e11	747	k11	769
a12	353	b12	456	c12	963	d12	1012	e12	696	k12	677
a13	411	b13	376	c13	853	d13	793			k13	680
a14	371	b14	348	c14	764	d14	691				
a15	488	b15	411	c15	742	d15	667			KM1	1516
a16	439	b16	404	c16	652	d16	658			KM2	1708
AMU1	1991	BMU1	1507	c17	606	d17	609			KM3	1487
AMU2	1855	BMU2	1393	c18	619	d18	621			KM4	1388
AM1	1900	BM1	2204	c19	367					KM5	1321
AM2	1852	BM2	2167	c20	366					KM6	1237
AM3	1977	BM3	2040	CM1	1751	DM1	1452			KR1	3977
AM4	1893	BM4	1973	CM2	1723	DM2	1447			KR2	3850
AM5	2340	BM5	1449	CM3	1824	DM3	1393			KR3	4209
AM6	3944	BM6	2788	CM4	1759	DM4	1314			KL1	2493
AR1	6451	BM7	797	CM5	1558	DM5	1732			BEL	1010
AR2	6281	BR1	6021	CM6	1543	DM6	1642				
ARU3	3065	BR2	6094	CM7	1050	DR1	6354				
ARL3	705	BR3	4957	CR1	5837	DR2	6392				
AM7	709	BR4	6640	CR2	5867						
				CR3	6048						

Taille 43

Longueurs du
suspentage

	A	B	C	D	E	K
1	9571	9422	9613	9744	9834	10104
2	9508	9371	9492	9610	9656	9841
3	9475	9340	9449	9560	9624	9706
4	9505	9362	9415	9531	9695	9685
5	9481	9329	9410	9531	9638	9538
6	9420	9279	9480	9613	9492	9365
7	9350	9218	9416	9527	9435	9280
8	9355	9223	9309	9414	9472	9311
9	9197	9124	9285	9379	9303	9256
10	9141	9054	9219	9324	9171	9092
11	9011	8939	9197	9316	9062	9007
12	8990	8928	9255	9380	9014	8913
13	8786	8798	9109	9211		8916
14	8745	8769	9017	9108		
15	8497	8525	8993	9081		
16	8447	8518	8879	8979		
17			8831	8929		
18			8846	8942		
19			8740			
20			8741			

Taille 43

Longueurs
individuelles des
suspentes

A		B		C		D		E		K	
a1	617	b1	609	c1	1427	d1	1344	e1	1433	k1	1877
a2	552	b2	556	c2	1305	d2	1208	e2	1255	k2	1613
a3	564	b3	551	c3	1261	d3	1159	e3	1218	k3	1249
a4	593	b4	573	c4	1244	d4	1125	e4	1289	k4	1227
a5	576	b5	559	c5	1238	d5	1125	e5	1250	k5	1483
a6	514	b6	508	c6	1308	d6	1207	e6	1103	k6	1309
a7	528	b7	514	c7	1107	d7	1139	e7	1128	k7	1325
a8	533	b8	519	c8	999	d8	1026	e8	1166	k8	1355
a9	448	b9	566	c9	975	d9	990	e9	929	k9	1002
a10	389	b10	494	c10	975	d10	1018	e10	798	k10	838
a11	400	b11	498	c11	953	d11	1010	e11	781	k11	839
a12	378	b12	486	c12	1010	d12	1074	e12	733	k12	744
a13	438	b13	404	c13	896	d13	839			k13	747
a14	396	b14	375	c14	803	d14	735				
a15	516	b15	439	c15	780	d15	708			KM1	1535
a16	466	b16	432	c16	687	d16	698			KM2	1764
AMU1	2057	BMU1	1556	c17	639	d17	647			KM3	1536
AMU2	1917	BMU2	1438	c18	654	d18	660			KM4	1435
AM1	1977	BM1	2277	c19	392					KM5	1364
AM2	1932	BM2	2250	c20	392					KM6	1278
AM3	2046	BM3	2107	CM1	1809	DM1	1486			KR1	4117
AM4	1961	BM4	2039	CM2	1792	DM2	1490			KR2	3942
AM5	2419	BM5	1499	CM3	1885	DM3	1424			KR3	4313
AM6	4077	BM6	2880	CM4	1819	DM4	1341			KL1	2560
AR1	6604	BM7	838	CM5	1601	DM5	1759			BEL	990
AR2	6483	BR1	6167	CM6	1578	DM6	1667				
ARU3	3230	BR2	6291	CM7	1100	DR1	6544				
ARL3	700	BR3	5139	CR1	6013	DR2	6593				
AM7	734	BR4	6877	CR2	6059						
				CR3	6244						

MOTS DE CLÔTURE

Le parapente est un sport merveilleux, et nous espérons que vous passerez de nombreuses heures de vol et d'aventures avec votre nouveau parapente.

Gardez à l'esprit que le parapente est une activité potentiellement dangereuse. Nous faisons tout notre possible pour rendre notre matériel aussi sûr que possible, mais votre sécurité dépend toujours de vous. Vous devez avoir la formation appropriée avant d'utiliser cet équipement, et il est fortement recommandé de voler dans un club ou une école avec des pilotes expérimentés.

Utilisez le matériel et volez dans des conditions adaptées à votre niveau de compétence. Consultez les prévisions météorologiques, mais ne vous y fiez pas aveuglément : les conditions réelles peuvent différer et changer rapidement.

Il est important de prendre soin de votre matériel. Les rayons UV du soleil dégradent les matériaux, que ce soit en vol ou au sol. En limitant l'exposition au soleil et en gardant votre équipement toujours sec, vous pouvez prolonger sa durée de vie. Il est également essentiel de faire entretenir votre parapente régulièrement.

Votre sécurité est ultimement votre responsabilité.

Volez avec prudence en gardant toujours la sécurité à l'esprit, et amusez-vous !

À bientôt dans le ciel !

BGD GmbH
Am Gewerbepark 11, 9413 St. Gertraud, Austria
Tel: +43 (0) 4352 20477
e-mail: sales@flybgd.com
www.flybgd.com