

MANUEL



Contenu

1. Bienvenue	3
2. Introduction	4
3. Préparation	6
4. Vérification prévol	7
5. Techniques de vol	8
6. Techniques incidents de vol	14
7. Rangement et entretien	17
8. Données techniques	20
9. Carnet d'entretien	32
10. Conclusion	36

CURE, Manuel d'utilisation

PARAPENTE EN / LTF C

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

La CURE est une aile conçue avec un haut niveau de sécurité et de stabilité, mais elle n'aura ces caractéristiques que si elle est utilisée comme prévu. Il est donc important que vous lisiez attentivement tout ce manuel pour que vous puissiez tirer le meilleur parti de votre CURE.

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.

2. Introduction

La CURE est une voile haute performance pour les pilotes expérimentés. La combinaison d'une maniabilité exceptionnelle, et de très hautes performances en finesse et vitesse rendent cette aile parfaite pour des vols de cross exigeants.

La CURE n'a pas été conçue pour les vols acrobatiques.

Ce parapente ne doit en aucun cas :

- Voler en dehors de la fourchette de poids préconisée.
- Avoir subi une modification de sa conception initiale, par allongement du suspentage ou modification de la longueur des élévateurs.
- Voler par temps de pluie ou de neige.
- Se faire tracter à une tension supérieure à 100 kg.

Votre revendeur doit obligatoirement essayer ce parapente avant qu'il ne vous soit livré. Les informations concernant le vol test doivent être renseignées sur la Fiche Vol Test / Révision à la fin du manuel par votre revendeur. Un vol test non effectué, ou la fiche non remplie peut annuler la garantie.

Afin de profiter pleinement de la garantie BGD, vous pouvez compléter le formulaire de garantie sur le site internet. Pour plus d'informations concernant cette garantie, veuillez vous reporter à l'apage correspondante sur notre site : <http://www.flybgd.com/>

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.

3. Préparation

1. Choisissez une aire de décollage dégagée de tout obstacle et propice en fonction des conditions de vent. Le terrain doit être libre de tout objets ou végétaux susceptible d'accrocher les suspentes ou d'endommager la voile.
2. Si le parapente a été correctement plié, on peut simplement le déposer et le dérouler sur l'aire de décollage. La voile se présente alors intrados face au ciel, les élévateurs près du bord de fuite.
3. Ouvrez la voile de façon symétrique, afin que le bord d'attaque forme une corolle, le bord de fuite regroupé vers le centre de la corolle. Eloignez les écarteurs de la voile jusqu'à ce que les suspentes soient tendues

4. Vérification prévol

La CURE est conçue pour être vérifiée d'une façon très simple. Cependant, comme sur tout aéronef, il est obligatoire de procéder à une vérification de l'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 noeud de la commande de frein au niveau des poignées; c'est un simple noeud de chaise. On évitera de faire plusieurs noeuds 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 élévateur 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. 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.

La CURE est maintenant prête à voler.

5. Techniques de vol

Ce manuel n'est pas un manuel d'instruction sur la technique du vol en parapente. Vous devez être un pilote qualifié (niveau brevet), ou voler dans le cadre d'une formation, pour utiliser la CURE, néanmoins ce qui suit, explique comment tirer le meilleur parti de votre CURE.

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.

Sellette

La CURE 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.

Décollage

La CURE est facile à gonfler par vent nul ou fort et vient rapidement se stabiliser en position de vol au-dessus de votre tête. La meilleure technique de gonflage est de tenir un élévateur A dans chaque main.

Vent nul

Le gonflage est facilité en prenant un élévateur A dans chaque main. Nous avons pour cela repéré les élévateurs A et A' en rouge. Par vent nul ou faible, centrez-vous en venant prétendre légèrement les suspentes, puis faites un ou deux pas en arrière en restant bien au centre, vous pouvez alors initier votre course en avant en tirant doucement et régulièrement sur les élévateurs A. Dès que la voile s'est élevée du sol, il faut cesser de tirer les "A". C'est l'action vers l'avant du corps du pilote dans la sellette qui va tirer sur tous les élévateurs de façon égale. Il faut être prêt à freiner la voile si elle dépasse le pilote.

Décollage face à la voile

Lors de vent supérieur à 10 km/h, il est préférable de faire un décollage face à la voile et de gonfler la voile à l'aide des élévateurs A. La CURE n'a pas tendance à vous dépasser, mais 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.

Virage

La CURE 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, coordonnez votre transfert de poids et l'utilisation du frein extérieur. N'oubliez pas qu'enfoncer violemment un frein est dangereux et doit toujours être évité. En cas de rupture de lignes de frein, l'aile peut aussi être dirigée à l'aide des élévateurs arrières, mais attention de ne pas provoquer un décrochage.

Vol droit

La CURE vole facilement sur une trajectoire tendue sans aucune action de la part du pilote. Avec un pilote de 85 kg sous la CURE medium, la vitesse approximative de vol est de 40 km/h sans l'usage de l'accélérateur.

Voler en thermique

Pour obtenir le meilleur taux de montée en thermique avec la CURE, 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 (100m).

Faire les "oreilles"

Avec la CURE les mini élévateurs A' permettent de faire simplement et facilement des grandes oreilles. Il est recommandé de ne pas atterrir avec les grandes oreilles et de les relâcher avec une altitude suffisante. Cette technique n'est pas destinée à permettre au pilote de voler dans des conditions de vent plus fort que la normale, mais permet de descendre rapidement sans réduire la vitesse horizontale de l'aile (contrairement à l'usage des B). Pour faire les oreilles, le pilote doit se pencher en avant dans sa sellette pour attraper la suspente dans le prolongement de l'élévateur A' (une dans chaque main). Tout en gardant les poignées de freins dans les mains, tirer les suspentes d'une trentaine de centimètres afin de fermer les bouts d'ailes. Il est très important de ne pas tirer sur les autres suspentes A, afin de ne pas fermer complètement le bord d'attaque. Avec les oreilles, le pilotage s'effectue à la sellette par le déplacement du poids du corps. Si les oreilles ne se défont pas toutes seules, il suffit de freiner ou pomper, d'un seul côté à la fois, jusqu'à ce que l'extrémité de l'aile soit à nouveau en pression. Avant d'avoir besoin d'utiliser les oreilles, nous vous recommandons de vous y exercer loin du relief ; une fermeture frontale peut survenir en cas de mauvaise exécution. Gardez toujours les commandes de freins dans les mains afin d'assurer le contrôle de la voile. Passez vos mains à travers les commandes, comme ça elles reviendront directement dans les poignées.

Tirer les “B” (parachutage aux “B”)

C'est le moyen le plus rapide pour descendre, et cela de façon sûre. Attrapez les élévateurs B, un dans chaque main, et les tirer vers le bas d'environ 50 cm. L'action sur les B va stopper la vitesse horizontale, et augmenter fortement le taux de chute en parachutant. Il faut s'assurer de voler loin du relief car le taux de chute peut être de plus de 10 m/s si vous tirez sur une plus grande amplitude. La voile est quasiment stable dans cette configuration. Pour sortir de la phase de parachutage aux B il est préférable de relâcher rapidement les B car, pour reprendre son régime de vol normal, la voile a besoin de faire une légère abattée, les relâcher lentement pourrait laisser la voile dans une phase parachutage. Il faut toujours relâcher les B symétriquement, car un mouvement asymétrique pourrait provoquer un départ en vrille.

Cette manoeuvre est utile lorsqu'il faut perdre de la hauteur rapidement, par exemple pour échapper à un orage. Il ne faut pas la pratiquer à moins de 100 mètres du sol.

Virage 360° engagé

En tirant plus sur la commande de frein et en la maintenant enfoncée, un virage normal peut être transformé en un 360° engagé. L'inclinaison, et la vitesse de rotation vont augmenter au fur à mesure que la spirale est maintenue. Faites attention à rentrer progressivement dans un 360° engagé, car une traction trop rapide sur la commande peut entraîner une vrille, ou un 360° “face au sol”. La CURE est conçue et testée pour revenir automatiquement en vol normal et sans action du pilote à l'issue d'un 360° engagé. Si le pilote augmente le taux de chute au-delà de 16 m/s, ou amorce un “360° face au sol”, le parapente peut alors nécessiter une action du pilote pour revenir en vol normal. Dans ce cas, le pilote doit tirer progressivement sur la commande extérieure pour faire sortir le parapente de la spirale.

Descentes en 360°, face planète

Le « 360° face planète » est une spirale très spéciale dans laquelle le bord d'attaque du parapente est quasiment orienté face au sol. Si vous tirez brusquement sur le frein lors de l'entrée dans le 360° engagé vous risquer de rentrer dans cette configuration. Le parapente plonge et pivote sur l'axe de lacet, le bord d'attaque s'oriente alors face au

sol, et la voile accélère sa rotation. Cette technique ressemble beaucoup au début d'une SAT. Comme la SAT, c'est une manoeuvre acrobatique qui ne fait pas partie du domaine de vol normal. Evitez de pratiquer ces manoeuvres car elles peuvent être dangereuses. 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.

Vitesse avec l'accélérateur

La CURE est livrée avec un système d'accélérateur, mais elle peut voler sans qu'il soit monté. Les elevateurs ne sont pas dotés de trims ou autres éléments ajustable. L'accélérateur permet d'augmenter la vitesse du parapente. Sous la CURE Medium, un pilote de 85 kg peut atteindre 57 km/h à l'aide de l'accélérateur. La finesse est légèrement dégradée à cette vitesse, et le parapente étant plus sensible aux fermetures ce n'est pas un régime de vol adapté en ascendances. L'utilisation de l'accélérateur peut perturber l'équilibre du pilote dans la sellette. Des réglages sellette peuvent être nécessaires. Adopter une position verticale arrive fréquemment lorsque les pilotes novices utilisent l'accélérateur pour la première fois. Nous vous recommandons de voler dans des conditions où l'intensité du vent vous permet d'avancer sans avoir recours à l'accélérateur, ainsi vous conserverez une marge de vitesse qui pourrait s'avérer nécessaire. Pour voler à vitesse maximale, le barreau d'accélérateur doit être poussé progressivement jusqu'à ce que la poulie de l'élévateur A bute sur celle de la CURE de l'élévateur.

IMPORTANT Dès que les poulies de l'accélérateur se touchent, le débattement maximum est atteint et le pilote ne doit pas forcer au-delà de cette limite. Entraînez-vous à utiliser le système d'accélérateur dans des conditions normales de vol. Faites attention lorsque vous volez en conditions fortes ou turbulentes, les fermetures partielles peuvent se produire plus facilement. L'augmentation de la vitesse s'obtient par une diminution de l'angle d'incidence, ceci veut dire que le parapente est plus sensible à la fermeture. Rappelez-vous que l'accélérateur augmente la vitesse mais détériore votre finesse à haute vitesse. La meilleure finesse s'obtient bras haut sans l'usage de l'accélérateur. Vérifiez les éléments de l'accélérateur régulièrement pour vous assurer que le système fonctionne toujours efficacement.

Atterrissage

L'atterrissage avec la CURE est simple. Prévoyez assez d'espace car l'importante finesse combinée à l'effet de sol peut mener à un long plané final. Dans des conditions très ventées, l'atterrissage requiert une technique différente; si vous utilisez les freins pour arrondir, vous risquez de créer trop de portance, ce qui peut être probatique au moment de s'équilibrer au sol avec un vent fort. Le meilleur moyen est d'utiliser les "C" au niveau des maillons pour arrondir, puis d'affaler fermement la voile avec les "C" dès que l'on est au sol. On peut également utiliser les "B" de la même façon, mais le contrôle de la voile une fois au sol sera plus difficile.

6. Techniques en incidents de vol

Décrochages

Ces manoeuvres sont dangereuses et ne doivent pas être pratiquées en vol normal. Les décrochages sont dus à une sur-incidence associée à vitesse de vol trop lente. Le vent relatif diminue en même temps que l'on tire sur les freins et la voile approche de la limite de décrochage. A ce moment, elle commencera à s'enfoncer et finira par décrocher en basculant en arrière. Attendez alors que l'aile finisse sa bascule et revienne au-dessus de vous avant de relâcher complètement, symétriquement et assez rapidement les freins. Préparez-vous à contrôler l'abatée en freinant fermement mais ponctuellement.

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

Parachutage

La CURE a été conçue pour ne pas rester en parachutage. Cependant si les caractéristiques de vols initiales ont été affectées (problèmes ou noeuds dans les suspentes, vieillissement prononcé, modifications...), il est possible qu'un parapente entre 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, enfoncez à nouveau les deux freins de façon prononcée pour obtenir un décrochage. Relâchez alors immédiatement les freins, et contrôlez l'abattée. La voile va passer derrière vous et peut-être se fermer, puis plonger vers l'avant et se regonfler automatiquement avant de reprendre son vol normal. C'est l'abattée de la voile qui permet au parapente de se remettre à voler.

Vrille à plat

Cette manoeuvre 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. La CURE 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 latérale asymétrique

La CURE est très résistante aux fermetures asymétriques, cependant si la voile se ferme d'un côté suite à une forte turbulence, il faut d'abord contrôler votre trajectoire. La plupart des fermetures se rouvrent seules sans même avoir le temps de réagir. Le contrôle de votre cap facilitera la réouverture de la voile. En cas de grosse fermeture, il sera nécessaire d'agir en pompant du côté fermé. Cette action sur le frein doit être ample, ferme et régulière. Normalement deux ou trois coups d'environ 80 cm suffisent. Chaque coup doit être effectué en une seconde et relâché progressivement. Dans des cas plus critiques, il sera plus efficace de pomper simultanément sur les deux freins pour regonfler la voile. Il faut alors veiller à ne pas provoquer un décrochage de l'aile.

Fermeture frontale

En dépit d'un pilotage actif, un gros cisaillement peut provoquer une fermeture frontale. Une fermeture similaire peut être provoquée en tirant simultanément sur les deux élévateurs A. Dans une telle situation, La CURE retrouvera seule son régime de vol normal dans les 3 secondes, mais appliquer symétriquement 15 à 20 cm de frein devrait accélérer le regonflage. Attention : une action trop longue sur les freins en cas de fermeture frontale peut provoquer un décrochage.

Défaire une clé ou une "cravate"

Sur une CURE, il est très rare d'avoir une cravate que l'on ne puisse pas défaire facilement. Toutefois, lors d'une très forte turbulence, n'importe quelle voile peut se prendre dans son suspentage suite à une fermeture. Dans un tel cas, il faut tout d'abord recourir à la méthode classique pour sortir d'une fermeture asymétrique. Si la voile ne se remet pas en forme automatiquement, tirez vers le bas la suspente de stabilo jusqu'à ce qu'elle se tende et aide à libérer le bout d'aile. Vous devez être prudent avec l'usage des freins les élévateurs arrière ou les B pour ne pas provoquer de décrochage.

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

POUR PLUS D'INFORMATIONS SUR LES TECHNIQUES DE RECUPERATION D'INCIDENTS, NOUS VOUS RECOMMANDONS VIVEMENT "LA BIBLE DU SIV", ECRIT PAR BRUCE GOLDSMITH ET DISPONIBLE AU FORMAT I-BOOK EN DIFFERENTES LANGUES.

7. Rangement et entretien

Pliage

La CURE peut être pliée de façon traditionnelle ou en accordéon, cette dernière méthode vous aidera à conserver ces qualités et prolonger sa durée de vie.

1. Choisir un endroit plat, non venté si possible.
2. Disposer la voile de façon à ce que l'intrados soit face au ciel, et les élévateurs du côté du bord de fuite.

Toutes les suspentes doivent être regroupée sur la voile.

A cette étape différentes techniques peuvent être utilisées en fonction du type de sac que vous utilisez:

Sac de Compression

3. Plier la voile par groupement de 2 à 3 caissons en partant de chaque bout d'aile jusqu'à la partie centrale.
4. Ensuite, rouler la voile à partir au bord de fuite, tout en la comprimant pour chasser l'air.

La voile ainsi pliée tient parfaitement dans son sac de compression.

Pliage an accordéon avec le 'concertina bag

3. Poser l'aile en corolle sur de 'concertina bag" avec le bord d'attaque orienté vers l'extrémité supérieur du sac.
4. Créer un accordéon en mettant chaque panneau du bord d'attaque et les joncs à plat l'un contre l'autre. Éviter

de faire frotter le bord d'attaque sur le sol au cours de cette opération.

5. Coucher le paquet sur le côté et mettre les sangles pour maintenir le bord d'attaque et le centre pliés.
6. Regrouper aussi le reste de la voile vers le centre et utiliser les sangles pour la maintenir en place. Selon la taille de votre concertina bag, il peut être nécessaire de replier un peu votre bord de fuite.
7. Maintenant chasser le reste de l'air de la voile en la comprimant progressivement et fermant la fermeture éclair.
8. Enfin, plier le sac en trois en s'assurant que le bord d'attaque reste bien à plat.

Rangement et précautions

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 30° C et un très faible taux d'humidité.

Ne jamais laisser le parapente geler, surtout si la voile est humide.

La CURE est faite avec un tissu nylon de haute qualité, traité pour résister aux agressions des rayons ultraviolets. Il est cependant préférable d'éviter d'exposer inutilement votre voile au soleil. Les U.V. finissent par affaiblir le tissu, et une exposition prolongée au soleil peut compromettre sérieusement la sûreté de la voile. Il est par conséquent recommandé de plier sa voile dès que l'on a fini de voler, et de ne la déplier qu'au dernier moment lors du décollage. Pour toute question ou inquiétude concernant la résistance de votre parapente, n'hésitez pas à contacter votre

revendeur BGD, ou directement BGD.

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

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 complète

Il est important que votre parapente soit révisé aux intervalles spécifiés sur le sticker d'homologation. Votre CURE doit subir un contrôle approfondi tous les 2 ans ou toutes les 150 heures de vol (à la première occurrence). Cette inspection doit être faite par un atelier agréé par BGD. L'examen doit être attesté par un tampon sur le sticker d'homologation collé sur l'aile ainsi que sur le carnet d'entretien. Le fabricant n'engagera sa responsabilité sur l'aile, le suspentage et les réparations que si ces indications sont dûment reportées.

Protection de l'environnement et recyclage

Notre sport se pratique dans la nature, et nous devons tout faire pour préserver notre environnement. Un parapente est fait principalement de nylon, fibres synthétiques et de métal. Lorsque votre parapente arrive en fin de vie, veuillez séparer les parties métalliques et jeter les différents composants dans des poubelles adaptées.

8. Données techniques

Matériaux

La Cure est constituée avec les composants suivants :

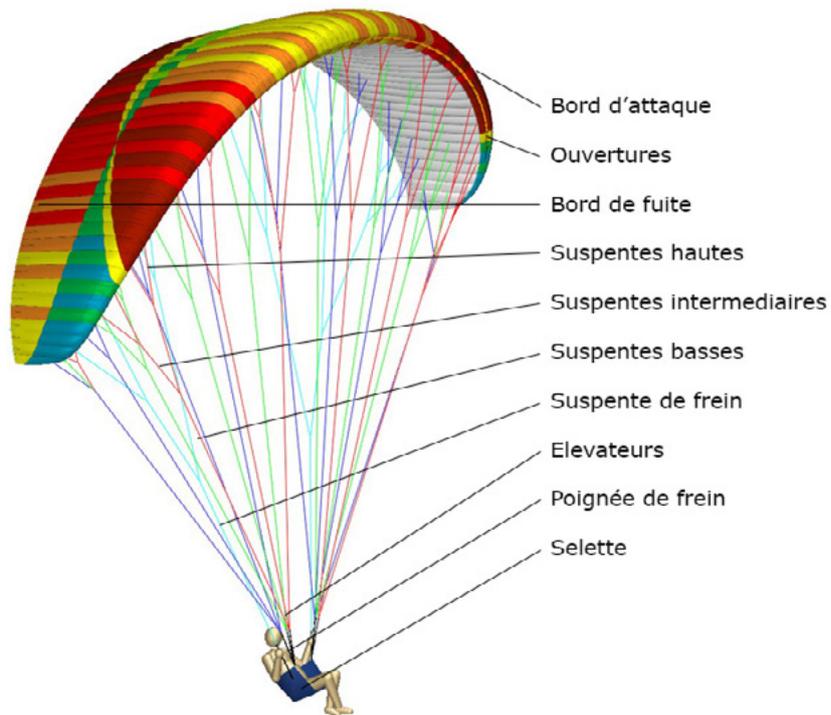
Extrados :	Dominico N30
Intrados :	Porcher 7000 Universal 27g/m
Structure interne :	Porcher Skytex
Joncs de renfort :	Plastic 2.4mm
Élévateurs :	13 mm noir Kevlar/sangles nylon
Poulies :	Ronstan 20mm
Suspentes hautes :	Edelrid 8000U
Suspentes intermédiaires :	Edelrid 8000U
Suspentes basses :	Edelrid 8000U
Freins :	Liros DC

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

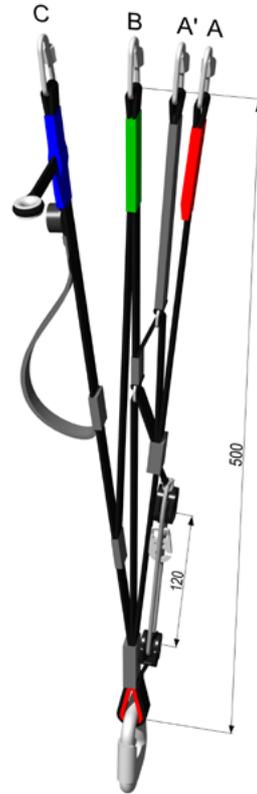
Spécifications

	S	M	ML	L	
Facteur d'échelle	0.96	1	1.04	1.08	
Surface projetée	17.69	19.20	20.77	22.39	m ²
Surface à plat	21.20	23.00	24.88	26.83	m ²
Poids hors sac	4.2	4.6	5.0	5.4	kg
Longueur totale du suspentage	225	244	264	285	m
Hauteur	7.1	7.625	7.9	8.2	m
Nombre de lignes principales	3/3/4	3/3/4	3/3/4	3/3/4	A/B/C
Course accélérateur	12	12	12	14	cm
Caissons / cellules	108/60/118	108/60/118	108/60/118	108/60/118	
Allongement à plat	6.75	6.75	6.75	6.75	
Allongement projeté	4.87	4.87	4.87	4.87	
Corde centrale	2.18	2.27	2.36	2.45	m
Envergure à plat	11.96	12.46	12.96	13.46	m
Envergure projetée	9.27	9.66	10.05	10.43	m
Poids total volant	60 - 80	75 - 95	90 - 110	105 - 125	kg
Vitesse bras hauts	40	40	40	40	km/h
Vitesse maximale	57	57	57	57	km/h
taux de chute mini	1	1	1	1	m/s
Finesse max	11	11	11	11	
Homologation	EN/LTF: C	EN/LTF: C	EN/LTF: C	EN/LTF: C	

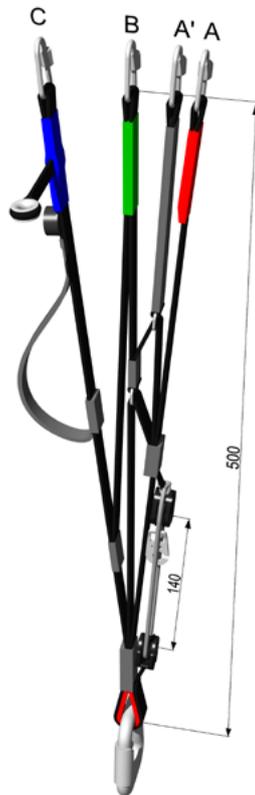
Aperçu des éléments de la voile



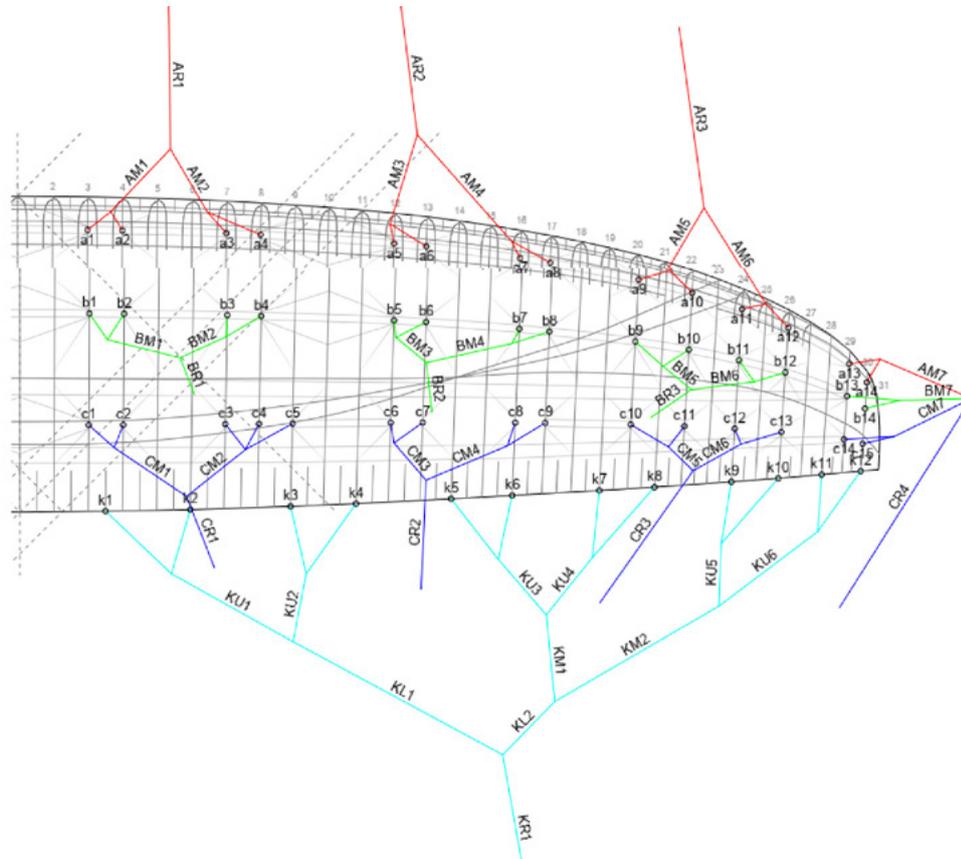
Elévateurs, S, M, ML



Elévateurs, L



Plan de suspentage, S



Longueurs de suspentes

Toutes les mesures sont en mm, avec 50 N de mise en tension.

Sur les tableaux de contrôle, les longueurs sont les distances de l'intrados à l'intérieur du maillon les reliant à l'élévateur.

Taille S

Tableau de contrôle

	A	B	C	K
1	6806	6731	6848	7368
2	6768	6692	6825	7207
3	6735	6662	6783	7052
4	6747	6676	6760	7040
5	6651	6595	6834	6983
6	6611	6557	6705	6848
7	6551	6507	6655	6786
8	6568	6525	6590	6835
9	6425	6417	6605	6735
10	6331	6324	6503	6695
11	6250	6254	6406	6657
12	6181	6204	6331	6660
13	5918	5902	6278	
14	5839	5847	6013	
15			5957	
16				

Suspentes individuelles

A	B	C	K	
a1	342	b1	530	
a2	304	b2	490	
a3	311	b3	457	
a4	324	b4	471	
a5	330	b5	422	
a6	289	b6	383	
a7	273	b7	310	
a8	290	b8	328	
a9	974	b9	886	
a10	880	b10	793	
a11	1070	b11	906	
a12	1001	b12	857	
a13	295	b13	278	
a14	216	b14	223	
		c1	461	
		c2	439	
		c3	487	
		c4	464	
		c5	537	
		c6	312	
		c7	262	
		c8	268	
		c9	284	
		c10	833	
		c11	736	
		c12	842	
		c13	790	
		c14	298	
		c15	242	
			k1	1017
			k2	856
			k3	662
			k4	650
			k5	649
			k6	514
			k7	521
			k8	570
			k9	483
			k10	443
			k11	383
			k12	386
			KU1	1601
			KU2	1640
			KU3	1087
			KU4	1018
			KU5	704
			KU6	726
AM1	1825	BM1	1695	
AM2	1785	BM2	1698	
AM3	1621	BM3	1578	
AM4	1576	BM4	1601	
AM5	1361	BM5	1038	
AM6	1089	BM6	854	
AM7	611	BM7	607	
		CM1	1704	
		CM2	1614	
		CM3	1680	
		CM4	1609	
		CM5	978	
		CM6	796	
		CM7	698	
			KM1	1543
			KM2	1844
			KL1	2290
			KL2	1244
			KR1	2460
AR1	4654	BR1	4516	
AR2	4715	BR2	4603	
AR3	4101	BR3	4499	
		CR1	4691	
		CR2	4719	
		CR3	4696	
		CR4	5020	

Taille ML

Tableau de contrôle

	A	B	C	K
1	7403	7319	7573	8033
2	7362	7278	7441	7872
3	7328	7248	7419	7720
4	7343	7263	7376	7717
5	7248	7192	7352	7622
6	7204	7152	7433	7469
7	7142	7100	7307	7374
8	7160	7117	7254	7413
9	7010	6995	7183	7304
10	6914	6896	7197	7277
11	6832	6826	7080	7245
12	6754	6775	6971	7243
13	6454	6463	6895	
14	6370	6403	6851	
15			6578	
16			6517	

Suspentes individuelles

A	B	C	K
a1	371	b1	574
a2	330	b2	533
a3	336	b3	495
a4	352	b4	511
a5	358	b5	458
a6	314	b6	417
a7	295	b7	337
a8	314	b8	354
a9	1061	b9	964
a10	965	b10	865
a11	1160	b11	979
a12	1082	b12	928
a13	309	b13	301
a14	225	b14	242
		c1	631
		c2	500
		c3	478
		c4	527
		c5	503
		c6	584
		c7	339
		c8	286
		c9	292
		c10	306
		c11	902
		c12	794
		c13	904
		c14	860
		c15	323
		c16	262
AM1	1975	BM1	1834
AM2	1935	BM2	1841
AM3	1753	BM3	1706
AM4	1708	BM4	1735
AM5	1474	BM5	1118
AM6	1196	BM6	934
AM7	662	BM7	679
		CM1	1844
		CM2	1751
		CM3	1819
		CM4	1742
		CM5	1049
		CM6	862
		CM7	772
AR1	5072	BR1	4920
AR2	5151	BR2	5036
AR3	4486	BR3	4918
		CR1	5106
		CR2	5155
		CR3	5132
		CR4	5486
		k1	1100
		k2	939
		k3	712
		k4	709
		k5	703
		k6	550
		k7	573
		k8	612
		k9	514
		k10	487
		k11	417
		k12	415
		KU1	1726
		KU2	1801
		KU3	1189
		KU4	1071
		KU5	759
		KU6	797
		KM1	1662
		KM2	1963
		KL1	2700
		KL2	1561
		KR1	2507

Taille L

Tableau de contrôle

	A	B	C	K
1	7698	7624	7886	8277
2	7656	7581	7751	8115
3	7622	7551	7727	7964
4	7637	7567	7685	7965
5	7547	7483	7661	7866
6	7502	7440	7745	7708
7	7437	7386	7603	7630
8	7457	7407	7548	7680
9	7299	7284	7475	7603
10	7194	7180	7494	7554
11	7104	7102	7378	7507
12	7025	7047	7268	7508
13	6712	6721	7184	
14	6625	6660	7126	
15			6846	
16			6784	

Suspentes individuelles

A	B	C	K
a1	385	b1	597
a2	343	b2	554
a3	349	b3	514
a4	365	b4	531
a5	372	b5	476
a6	326	b6	433
a7	307	b7	350
a8	327	b8	370
a9	1096	b9	997
a10	990	b10	892
a11	1204	b11	1020
a12	1126	b12	965
a13	331	b13	313
a14	244	b14	252
		c1	655
		c2	520
		c3	497
		c4	547
		c5	523
		c6	607
		c7	352
		c8	297
		c9	302
		c10	321
		c11	937
		c12	828
		c13	948
		c14	889
		c15	337
		c16	275
		KU1	1789
		KU2	1880
		KU3	1229
		KU4	1135
		KU5	794
		KU6	811
AM1	2050	BM1	1903
AM2	2010	BM2	1912
AM3	1821	BM3	1773
AM4	1774	BM4	1802
AM5	1530	BM5	1166
AM6	1224	BM6	960
AM7	686	BM7	708
		CM1	1912
		CM2	1820
		CM3	1889
		CM4	1811
		CM5	1099
		CM6	896
		CM7	809
AR1	5279	BR1	5134
AR2	5370	BR2	5242
AR3	4686	BR3	5127
		CR1	5326
		CR2	5368
		CR3	5345
		CR4	5703
		KR1	2440

9. Carnet d'Entretien

Rapport de Test en Vol

Model

Taille

Numéro de série

Couleur

Date du test en vol

Cachet et signature

Historique des entretiens

Entretien N° 1

Date :

Cachet - Signature :

N° de vols :

Type d'intervention :

Service No 2:

Date :

Cachet - Signature :

N° de vols :

Type d'intervention :

Service No 3:

Date :

Cachet - Signature :

N° de vols :

Type d'intervention :

Liste des propriétaires

Pilote N° 1

Prénom	<input type="text"/>
Nom de famille	<input type="text"/>
Rue	<input type="text"/>
Ville	<input type="text"/>
Code postal	<input type="text"/>
Pays	<input type="text"/>
Téléphone	<input type="text"/>
Email:	<input type="text"/>

Liste des propriétaires

Pilote N° 2

Prénom	<input type="text"/>
Nom de famille	<input type="text"/>
Rue	<input type="text"/>
Ville	<input type="text"/>
Code postal	<input type="text"/>
Pays	<input type="text"/>
Téléphone	<input type="text"/>
Email:	<input type="text"/>

10. Conclusion

Votre CURE 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 CURE 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 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 !

Bruce Goldsmith Design GmbH
Hügelweg 12, 9400 Wolfsberg, Austria
Tel: +43 (0) 4352 35676
e-mail: sales@flybgd.com
www.flybgd.com