



# ADAM

BRUCE GOLDSMITH DES

# MANUAL

EN-A

34

rated cells  
technology weight

CCB

4.9kg





# Contenu

Bienvenue	4
Chapitre 1 -Introduction (avec Infos Techniques)	5
Chapitre 2 -Préparation	7
Chapitre 3 -Vérification Préliminaire	8
Chapitre 4 -Techniques de Vol	9
Chapitre 5 -Techniques en cas de difficultés	16
Chapitre 6 -Pliage et Rangement	20
Chapitre 7 -Conclusion	23
Elévateurs	25
Suspentage	26
Carnet d'entretien	31

# ADAM Manuel d'Utilisation

PARAPENTE EN / LTF A

## Bienvenue chez Bruce Goldsmith Design.

BGD fait partie des leaders mondiaux dans la conception des parapentes. Depuis plusieurs années Bruce Goldsmith et son équipe, développent des ailes dotées des meilleures performances pour les pilotes qui veulent le meilleur. Nous utilisons notre savoir-faire pour concevoir des produits de très haute qualité alliant les performances et le pilotage sûr que nos clients attendent. Les pilotes BGD dépendent de la qualité de notre travail et de notre sérieux. La renommée mondiale de BGD est basée sur l'expérience et le haut niveau de compétences que nous avons acquis en travaillant dans différents domaines comme la conception aérodynamique, la technologie des matériaux et du tissu. L'évolution de ces techniques nous a tout naturellement conduit à développer de nouveaux produits. Toutes les ailes BGD sont élaborées avec le même souci de qualité et d'attention, synonymes de performance et de précision, deux éléments nécessaires dans les sports aériens.

Le ADAM appartient à la grande gamme des équipements de vol.

## Félicitations pour votre achat d'un parapente BGD ADAM.

Le ADAM est une aile conçue avec un haut niveau de sécurité et de stabilité, mais elle n'aura ces caractéristiques que si elle est pilotée comme prévu. Il est donc important que vous lisiez attentivement tout ce manuel pour vous assurer de tirer le meilleur parti de votre ADAM. Ce manuel vous informe et vous conseille sur l'utilisation de votre parapente. Si vous avez besoin de pièces de rechange ou de renseignements complémentaires, n'hésitez pas à contacter votre agent BGD le plus proche, ou contactez BGD directement.

# 1 Introduction

Le ADAM est un parapente facile pour les pilotes débutantes. Ses exceptionnelles qualités en virage combinées aux très bonnes performances en finesse et vitesse en font une voile fort agréable à piloter.

Le ADAM n'a pas été conçu pour les vols acrobatiques.

Ce parapente ne doit en aucun cas :

- voler au-delà de la charge maximale testée.
- avoir subi une modification de sa conception initiale, par allongement du suspentage ou modification de la longueur des élévateurs
- dépasser un angle de 60° lors de virages
- 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 remplies par votre revendeur sur la Fiche Vol Test / Révision à la fin du manuel. Un vol test non effectué, ou la fiche non remplie peut annuler la garantie.

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 BGD directement avant d'opérer toute modification.

# Infos Techniques

	S	M	ML	L	
Linear scaling factor	0.94	1	1.05	1.10	
Surface projetée	18.56	21.00	23.15	25.41	m2
Surface à plat	22.09	25.00	27.56	30.25	m2
Poids hors sac	4.3	4.9	5.4	5.9	kg
Longeur totale du suspen- tage	243	275	303	333	m
Hauteur	6.30	6.67	7.00	7.80	m
Nombre de lignes princi- pales	3/4/3	3/4/3	3/4/3	3/4/3	A/B/C
Caissons	34	34	34	34	
Allongement à plat	4.465	4.465	4.465	4.465	
Allongement projeté	3.22	3.22	3.22	3.22	
Corde centrale	2.82	3.00	3.14	3.29	m
Envergure à plat	9.96	10.59	11.12	11.65	m
Envergure projeté	7.73	8.22	8.64	9.05	m
Poids total volant	50-75	70-95	90-110	105-130	kg
Vitesse trimé	38	38	38	38	km/h
Vitesse maximale	50	50	50	50	km/h
Taux de chute minimum	1.0	1.0	1.0	1.0	m/s
Finesse	8.0	8.0	8.0	8.0	
Homologation	EN-A	EN-A	EN-A	EN-A	

## 2 Préparation

1. Choisissez un site de décollage propice en fonction des conditions de vent et un terrain libre de tout obstacle susceptible d'accrocher les suspentes ou d'endommager la voile.
2. Si le parapente a été correctement plié, on peut le déposer au sommet de l'aire de décollage et le dérouler dans la pente. La voile se présente intrados face au ciel, le bord d'attaque vers le haut, et la sellette en bas, près du bord de fuite.
3. On déroule 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. On écarte la sellette de la voile jusqu'à ce que les suspentes soient tendues.

# 3 Vérification Préliminaire

Le ADAM est conçu pour être vérifié 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 afin de s'assurer que la voile n'ait pas été déchirée à l'atterrissage ou endommagée dans son sac.
2. Vérifier que les suspentes ne soient pas vrillées ou nouées. Partager le suspentage en six paquets, correspondant chacun à un élévateur. Partant de la sellette en remontant vers la voile, défaire les tresses et enchevêtrements des suspentes. Un pré-gonflage peut aider à les démêler.
3. Il est particulièrement important de démêler les freins afin qu'ils soient bien dégagés. Vérifier le nœud d'attache des poignées de frein ; c'est un simple nœud de chaise. On évitera de faire plusieurs nœuds car ils pourraient s'enchevêtrer dans les anneaux de freins. Les deux freins doivent être de la même longueur. Pour le vérifier, on peut demander à un tiers de tenir les extrémités supérieures des deux freins ensemble, tandis que le pilote tient les poignées de frein. La longueur des freins est telle qu'ils doivent être lâches lorsqu'on ne les manipule pas. Après les avoir vérifiés, disposer les freins sur le sol à l'écart des suspentes.
4. Toujours vérifier les boucles et maillons de la sellette. S'assurer que les deux maillons principaux reliant la sellette aux élévateurs soient bien verrouillés, ainsi que les huit maillons reliant les élévateurs aux suspentes.
5. Avant de s'attacher dans la sellette, le pilote doit s'équiper d'un casque fiable et de chaussures qui lui maintiennent fermement les chevilles. S'installer dans la sellette tout en s'assurant que les boucles de serrage soient verrouillées et correctement ajustées pour le confort du pilote.

Le ADAM est maintenant prêt à voler.



## 4 Techniques de vol

Ce manuel n'est pas un livre d'instruction sur la technique du vol en parapente. Vous devez être un pilote qualifié biplace, ou voler au sein d'une école, néanmoins ce qui suit explique comment tirer le meilleur parti de votre ADAM.

### Fourchette de poids

Chaque taille du ADAM est certifié pour un certain PTV. Le PTV est le "Poids Total Volant" cela inclue donc le poids du pilote, de la sellette, de l'aile, ainsi que tout le matériel que vous êtes susceptible d'emporter en vol.

Si vous volez plutôt dans la moitié inférieure de la plage de poids, la maniabilité diminue et l'aile devient plus amortie. En conditions fortes, l'aile a tendance à plus se déformer et a fermer un peu plus que si elle était plus chargée. Si vous volez principalement en conditions faibles, le meilleur compromis est de se trouver dans la moitié inférieure de la plage de poids.

Si vous volez plutôt dans la moitié supérieure de la plage de poids, la maniabilité et la stabilité en turbulence augmentent. La vitesse augmente aussi sensiblement. L'amortissement va diminuer en virage, et suite aux fermetures, par conséquent si vous volez plutôt quand ça bouge, et que vous souhaitez des caractéristiques de vol dynamiques,

Le meilleur compromis est de voler dans la moitié supérieure de la plage de poids

### Pilotage actif

Bien que le ADAM ait été conçu pour être un biplace facile, le pilotage actif est un outil qui va vous aider à voler avec plus de sécurité et de plaisir. Le pilotage actif signifie voler en harmonie avec votre parapente. Cela ne veut pas seulement dire diriger la voile à travers les airs, mais aussi contrôler les mouvements de la voile, notamment dans les thermiques et les turbulences. Si les conditions aérologiques sont calmes, le contrôle du parapente peut être léger, mais dans des conditions turbulentes, il doit être permanent et nécessite une action permanente du pilote sur les

freins et dans le harnais. De telles réactions sont instinctives chez les pilotes confirmés. Il est essentiel de maintenir le contact avec votre voile grâce à un léger appui sur les freins, cela permet au pilote de sentir la baisse de la pression interne qui précède souvent la fermeture.

## Sellette

Le ADAM a été testé en utilisant une sellette de type ABS. Ce système fournit de la stabilité au pilote, tout en permettant le pilotage actif à la sellette.

## Décollage

Le ADAM est facile à gonfler par vent très faible ou fort et il vient rapidement se stabiliser au-dessus de votre tête en position de vol. La meilleure technique de gonflage est de saisir un élévateur A dans chaque main. Le pilote peut saisir en même temps que les A, les élévateurs pour les oreilles : les A', c'est juste une question de préférence, Les deux "technique" fonctionnent bien.

### Vent nul

Le gonflage est facilité en prenant les élévateurs A dans chaque main. Nous avons pour cela repéré les élévateurs A et A' en rouge. Par vent nul ou faible, tenez les suspentes derrière vous, puis reculez d'un ou deux pas (ne pas reculer jusqu'à la voile) et commencez à vous élaner en tirant doucement et régulièrement sur les élévateurs A. Dès que la voile a quitté sol, il faut cesser de tirer sur les "A". C'est l'action vers l'avant du corps du pilote dans la sellette qui va tirer 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" lorsqu'elle est face à vous.

Le ADAM n'a pas tendance à vous dépasser, mais relâchez la traction sur les élévateurs "A" lorsque la voile s'est

élevée d'environ 45°. Lors de forts vents, plus vous tirerez sur les élévateurs "A", plus la voile s'élèvera vite. En revanche il faudra être prêt à parer tout dépassement à l'aide des freins.

## Virage

Le ADAM ne nécessite pas de force pour piloter. Pour tourner rapidement, enfoncez régulièrement le frein du côté vers lequel vous voulez tourner. La vitesse d'enfoncement du frein a beaucoup d'importance. Si un frein est enfoncé plutôt rapidement, la voile fera alors un virage plus rapide, mais il faut faire attention de ne pas virer trop brusquement. Pour obtenir un virage encore plus efficace tout en gardant un taux de chute minimum, freinez afin de ralentir le virage et d'empêcher la voile de plonger. Le ADAM vole très bien de la sorte et tourne encore rapidement, mais il faut faire attention de ne pas trop enfoncer les freins car cela pourrait se transformer en vrille. Le ADAM tourne plus facilement si vous penchez le poids de votre corps du côté où vous souhaitez tourner. N'oubliez pas qu'enfoncer violemment un frein est dangereux et doit toujours être évité.

## Vol droit

Le ADAM vole facilement sur une trajectoire directe sans aucune manœuvre de la part du pilote.

## Voler en thermique

Pour atteindre son meilleur taux de montée, le ADAM doit être utilisé, dans les thermiques, en gardant toujours les freins en tension. Dans un thermique fort, un virage plus serré peut être utilisé pour rester plus près du centre du thermique, mais lorsque vous volez dans de larges thermiques faibles, effectuer de larges virages à plat donne de meilleurs résultats. Rappelez-vous que le pilotage à la sellette améliorera l'efficacité du virage et réduira l'utilisation des freins.

Faites attention de ne pas trop enfoncer les commandes en vous rapprochant du point de décrochage, ce qui est facile à éviter du fait que l'effort aux commandes augmente au fur et à mesure que l'on approche de ce point. Ne volez près du point de décrochage que si vous avez un minimum de hauteur pour reprendre le vol correctement (100m).

## Faire les “oreilles”

Les mini élévateurs A permettent de faire des grandes oreilles simplement et facilement. Il y a un petit bouton en plastique sur chaque écarteur qui vous permettra de maintenir les oreilles en position si vous le souhaitez. Il est recommandé de ne pas atterrir avec les grandes oreilles et de les relâcher avec une altitude suffisante. Les élévateurs A permettent au ADAM de faire facilement les grandes oreilles. Cette possibilité n'est pas destinée à permettre au pilote de voler dans des conditions de vent plus fort que la normale, mais de pouvoir descendre rapidement sans réduire la vitesse horizontale de l'aile. Pour faire les oreilles, le pilote doit se pencher en avant dans sa sellette pour attraper la suspente extérieure A (une dans chaque main) juste au-dessus du maillon. Il est facile de repérer cette suspente car elle est attachée à un mini élévateur A'. Tout en maintenant les poignées de freins dans les mains, tirer les suspentes d'environ 30 cm afin de fermer les bouts d'ailes. Il est très important de ne pas tirer les autres suspentes A, afin de ne pas fermer le bord d'attaque complètement. 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 plusieurs fois (pomper) et l'oreille se rouvrira rapidement. Avant d'utiliser les oreilles pour la première fois, nous vous recommandons de vous y exercer loin du relief, car une mauvaise manipulation pourrait entraîner une fermeture frontale. Gardez toujours les commandes de freins dans les mains afin de garder le contrôle de la voile. Passez vos mains à travers les commandes, elles reviendront directement dans les poignées.

## Tirer les “B” (parachutage aux “B”)

Il est très difficile faire les B sur le ADAM à cause de la forte charge qui s'exerce sur ces élévateurs. Néanmoins cela est possible si le pilote est plus lourd que le passager. C'est le moyen le plus rapide pour descendre, et cela de façon sûre. Le pilote attrape les élévateurs B, un dans chaque main, et les tire vers le bas d'environ 50 cm. Ceci va diminuer la vitesse horizontale, et augmenter fortement le taux de chute en parachutant. Il faut s'assurer de voler loin de tout obstacle car le taux de chute peut être de plus de 10 m/s. Pour augmenter le taux de chute, il faut tirer plus fermement sur les élévateurs B. La voile est quasiment stable de cette façon. Lorsqu'on relâche les élévateurs B, la voile va recommencer à voler automatiquement, ceci dans un laps de temps de 2 secondes environ. Il arrive que la voile tourne légèrement lorsque l'on sort du décrochage obtenu en tirant les B. Il est préférable de relâcher les B

rapidement car les relâcher lentement peut causer un parachutage de la voile. Cette manœuvre est utile lorsqu'il faut perdre de la hauteur rapidement, par exemple pour échapper à un orage. Il ne faut pas la pratiquer à moins de 100 mètres du sol.

## Virage 360° engagé

Un virage normal peut être transformé en un 360° engagé, en tirant plus sur la commande de frein. L'inclinaison, et la vitesse de rotation vont augmenter au fur à mesure que la spirale est maintenue. Faites attention d'entrer progressivement dans un 360° engagé, car une traction trop rapide sur la commande peut entraîner une vrille, ou un 360 "face au sol". Les parapentes BGD sont conçus et testés pour revenir en vol normal à l'issue de 360° engagé avec un taux de chute inférieur à 16 m/s, automatiquement et sans action du pilote. Si le pilote augmente le taux de chute au-delà de 16 m/s, ou amorce un "360 ° face au sol", le parapente peut nécessiter une action du pilote pour revenir en vol normal. Dans ce cas, le pilote doit tirer progressivement sur la commande extérieure et conduire le parapente hors du virage. Descentes en 360°, face au sol: Le « 360° face au sol » (Over the Nose Spiral en anglais) est une spirale très spéciale dans laquelle le parapente est quasiment orienté face au sol. Pour entrer dans cette manœuvre, il faut tirer brusquement tirer sur le frein lors de l'entrée dans le 360° engagé. A ce moment le parapente pivote, le bord d'attaque du parapente s'oriente face au sol, et la voile accélère sa rotation. Cette technique ressemble beaucoup au début d'une SAT. Comme la SAT, c'est une manœuvre acrobatique qui n'est pas dans le domaine de vol normal. S'il vous plaît ne pratiquez pas ces manœuvres car elles peuvent être dangereuses. Pour sortir d'un 360° engagé, relâchez progressivement le frein intérieur, ou tirez progressivement sur la commande opposée. Un relâchement trop violent de la commande peut entraîner une ressource importante, dans laquelle l'aile transforme la vitesse en forte ressource. 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 des fermetures.

### ATTENTION:

DESCENTES EN 360° ENGAGE PEUT ENTRAINER UNE PERTE DE L'ORIENTATION ET QUELQUES TEMPS EST NECESSAIRE POUR SORTIR DE CETTE MANOEUVRE. IL FAUT SORTIR DE CETTE MANOEUVRE AVEC UNE HAUTEUR SUFFISANTE.



## Trims

L'aile est livrée avec des trims à grand débattement. Pour décoller et atterrir il est préférable de relâcher les trims de 25 mm par rapport à la position base (tout trimé) Cette position intermediaire est repérée avec une couture blanche sur la sangle du trim. L'aile va monter plus facilement avec ce réglage. De façon à alléger la commande en vol, les trims peuvent etre tirés à fond, c'est la position la plus lente. Essayez d'évitez de tirer les trim à fond si vous volez proche de la limite inférieur la la fourchette de poids (PTV inférieur à 150 kg). Par contre si vous volez plutôt dans la partie haute de la fourchette (PTV au dessus de 200 kg) c'est mieux de trimer l'aile à fond en permanance, excepté pour le décollage. Voler avec les trims tirés à fond, position la plus base, permet de réduire l'effort à la commande et rend le vol plus agréable quand l'aile est vraiment chargée. Verifiez régulièrement le niveau d'usure des composants et assurez vous que le système fonctionne sans point dur. S'il sont usés les trims peuvent être remplacés facilement par le pilote. Chaque ADAM est livré avec une paire de trim de rechange.

**IMPORTANT**

- Entraînez-vous à utiliser les trims en vol normal
- Faites attention lorsque vous volez en conditions fortes ou turbulentes, les fermetures partielles peuvent plus facilement se produire si vous êtes détrimés. L'augmentation de la vitesse s'obtient par une diminution de l'angle d'incidence, ceci veut dire que le parapente peut se fermer plus facilement.
- Rappelez-vous que votre finesse se dégrade à grande vitesse. La meilleure finesse est obtenu lorsque les élévateurs sont au même niveau et que les freins sont désactivés.

**Atterrissage**

Atterrir avec le ADAM est une formalité. Quand le vent est faible vous devez commencer progressivement votre arrondi à approximativement 2m d'altitude. Parfois l'arrondi peut être facilité en faisant un tour de frein. Par vent nul vous pouvez améliorer l'arrondi en utilisant l'effet pendule et obtenir ainsi un atterrissage « sur place ». Vous obtiendrez le meilleur arrondi en relâchant les trims de 25 mm (sur la couture blanche). Voir aussi Chapitre 5.

# 5 Techniques en cas de difficultés

## Décrochages

Ces manœuvres sont dangereuses et ne doivent pas être pratiquées en vol normal. Les décrochages sont dus à une vitesse de vol trop lente. Le vent relatif diminue en même temps que l'on tire les freins et la voile approche du décrochage. A ce moment, elle commencera à descendre verticalement et finira par décrocher. Toutefois lorsque vous relâchez les freins ne le faites pas trop rapidement. Ceci afin d'éviter l'abattée lorsque la voile sort du décrochage. Si vous relâchez rapidement les freins, vous devrez ensuite freiner fermement pour contrôler l'abattée. Aucun pilote volant sous le ADAM ne doit tenter cette manœuvre sauf au cours d'un stage de simulation d'incident de vol (S.I.V.).

## Parachutage

Le ADAM a été conçu pour ne pas rester en phase parachutale. Cependant si les caractéristiques de vols ont été affectées par différentes causes (problèmes de suspentes, de vieillissement,...), il est possible que le parapente se mette en phase parachutale. Tous les pilotes doivent être par conséquent conscients du problème, et savoir comment lui faire face. Les façons les plus simples d'entrer en phase parachutale sont le vol trop lent, la sortie de décrochage aux B, ou après des 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. Cela peut paraître un peu "mou", et la moitié arrière de l'aile peut être relevée.

La sortie d'une éventuelle phase parachutale est assez simple:

La méthode classique est de relâcher les trim à fond (vers le haut). L'aile doit reprendre spontanément son vol au bout de 2 à 4 secondes.

La seconde méthode pour sortir d'une phase parachutale, est de tirer doucement sur les élévateurs avant. Cela aide 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 la phase parachutale persiste et que les méthodes précédentes ne fonctionnent pas, alors un décrochage va résoudre la situation. Pour cela enfoncez fermement et rapidement les deux commandes, comme pour obtenir un décrochage, puis relâchez immédiatement les freins et contrôlez l'abatté de façon normale. La voile va basculer derrière vous et peut être fermée, ensuite elle va automatiquement se regonfler en faisant un abatté vers l'avant pour finalement revenir en vol normal. C'est l'abatté qui fait sortir la voile de la phase parachutale.

### Vrille à plat

Cette manœuvre est dangereuse et ne doit pas être pratiquée en vol normal. La vrille à plat arrive lorsque le pilote essaie de tourner trop rapidement. Dans le cas d'une vrille à plat, suspentes et voile restent verticales, et tournent autour d'un axe vertical. En virage serré, le phénomène est très différent, le pilote est éjecté de cet axe vers une trajectoire horizontale. Le ADAM ne part pas en vrille facilement, mais si le pilote réussit, par inadvertance, à la faire un départ en vrille, il reprendra automatiquement sa forme initiale, 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

Le ADAM est très résistant aux fermetures asymétriques, cependant si la voile se ferme d'un côté suite à une 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 sur les deux freins ensemble pour regonfler la voile. Il faut alors veiller à ne pas provoquer un décrochage de l'aile.

### Fermeture frontale

Une masse d'air turbulente peut provoquer une fermeture frontale en dépit d'un pilotage actif. Une fermeture équivalente peut être provoquée en tirant simultanément sur les deux élévateurs A. Dans une telle situation, Le ADAM retrouvera seul son régime de vol normal dans les 3 secondes. Attention : une action trop longue sur les freins en cas de fermeture frontale peut provoquer un décrochage.

### Défaire une clé ou une "cravate"

Avec le ADAM il est très peu probable d'avoir une cravate qui ne sorte pas rapidement d'elle-même. Néanmoins il se peut que dans des conditions extrêmes, après une fermeture massive, la voile reste coincée dans ces propres suspentes. Si cela se produit, appliquer la méthode standard décrite dans le chapitre précédent "Fermeture asymétrique". Si la voile ne regonfle pas, tirer alors sur l'élévateur arrière pour faciliter encore le regonflage. Tirer sur la suspente du stabilo est aussi une bonne méthode pour enlever une cravate, mais souvenez-vous que la priorité est le contrôle de la direction de votre vol. Si vous êtes très bas il est préférable d'envisager immédiatement un atterrissage en sécurité dans un champ à proximité, ou en cas de besoin utiliser votre parachute de secours.

REMARQUES: Des pilotes d'usine ont testé le ADAM bien au-delà des conditions de vol normales, mais ces tests sont effectués avec un parachute de secours et au-dessus de l'eau. Décrochages et vrilles à plat avec des parapentes sont des manœuvres dangereuses 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.

## 6 Pliage et Rangement

### Pliage

Le ADAM peut être plié de façon traditionnelle ou en accordéon, cette dernière méthode vous aidera à prolonger la durée de vie de votre voile

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 la sellette du côté du bord de fuite. Toutes les suspentes doivent reposer sur la voile.

Maintenant techniques différentes 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.
5. La voile ainsi pliée tient parfaitement dans son sac

#### 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 plié.
6. Maintenant chasser le reste de l'air de la voile en la comprimant progressivement et fermant la fermeture éclair.
7. Enfin, plier le sac en trois en s'assurant que le bord d'attaque reste bien à plat.

### Rangement et soin

Si vous devez plier votre parapente mouillé, ne le laissez pas plus de quelques heures dans ces conditions. Séchez-le dès que possible. Ne pas utiliser de sources de chaleur directes pour sécher la voile car elle est inflammable.

Laissez le parapente dans un endroit chaud et sec. Le lieu idéal aura une température de 5 à 25° C.

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

Le ADAM est fait avec un tissu nylon de haute qualité, traitée contre l'agression des rayons ultraviolets. Il est cependant plus prudent d'éviter d'exposer votre voile inutilement au soleil. Les U.V. affaiblissent la solidité même du tissu, et une exposition prolongée au soleil peut compromettre sérieusement la sûreté de la voile. Il est par conséquent fortement conseillé 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 agent BGD, ou BGD directement.

Ne pas nettoyer le parapente avec un détergent ou un nettoyant chimique. Pour le laver, utiliser de l'eau tiède et un peu de savon. Si la voile tombe dans l'eau de mer, la rincer à l'eau tiède et la sécher avec soin.

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 agent BGD, ou BGD directement.

### Révision complète

Il est important que votre parapente soit régulièrement révisé.

Votre ADAM doit être vérifié tous les 2 ans ou toutes les 150 heures de vol (à la première occurrence). Cette inspection doit être faite par le fabricant, l'importateur, le distributeur ou autre personne autorisée. L'examen doit être attesté par un tampon sur le sticker d'homologation imprimé sur l'aile ainsi que sur le livret d'entretien. BGD proposera un service d'inspection tous les hivers. Il s'agit d'une vérification globale sur les longueurs et résistance des suspentes, porosité et solidité du tissu et d'autres examens divers que nous recommandons aux pilotes.

S'il vous plaît, pensez à imprimer les pages de service de ce manuel, complété avec le nombre de vols et d'heures de vol sur le tableau de vérification. Envoyez -les avec votre voile pour l'inspection ou l'entretien..

Le fabricant n'engagera sa responsabilité sur l'aile, le suspentage et les réparations que si ces indications sont dument reportées.

# 7 Conclusion

Votre ADAM est un parapente performant et stable qui vous promet de nombreuses heures de vol sûr et plaisant, pourvu que vous le traitiez avec soin et dans le respect des risques du vol.

Veuillez toujours vous rappeler que voler peut être dangereux et que votre sécurité dépend de vous-même. Avec un entretien soigneux, vous avez devant vous plusieurs années de vol sous cette aile. Le ADAM a été éprouvé contre les incidents de vol suivant une norme internationale, qui représente les connaissances communément admises sur la sécurité d'un parapente.

Cependant, il demeure toujours des points inconnus comme par exemple la durée de vie de la génération actuelle d'ailes et la véritable incidence du vieillissement sur les caractéristiques de vol. Nous sommes sûrs qu'il s'agit là de facteurs naturels qui sont autant de menaces pour votre sécurité quelle que soit la qualité de construction de votre parapente. Votre sécurité est, au bout de compte, de votre responsabilité. Nous vous recommandons vivement de voler prudemment, en fonction des conditions météo et d'optez 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.

A BIENTOT DANS LE CIEL !

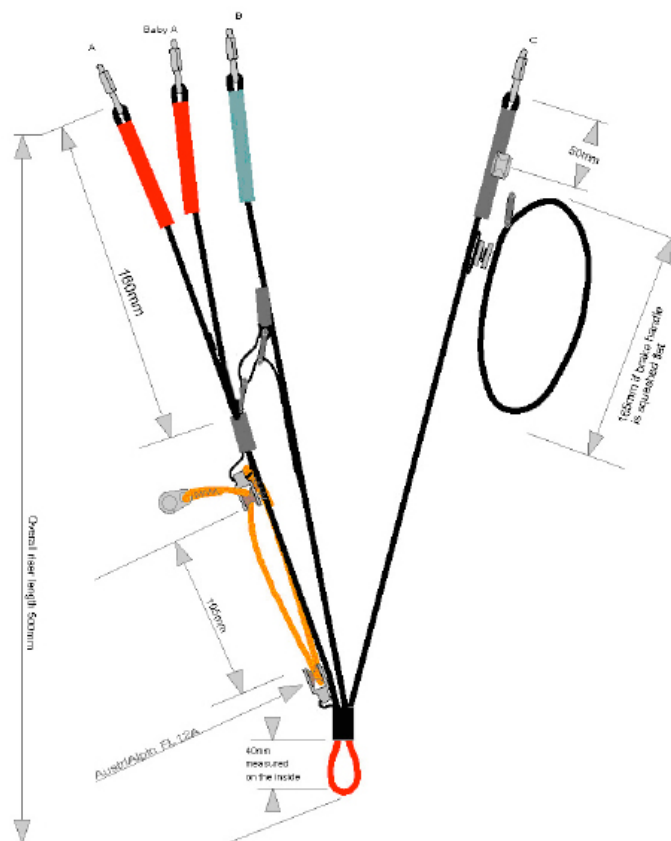


Bruce Goldsmith Design GmbH  
Hügelweg 12,  
9400 Wolfsberg,  
Austria  
Phone: +43 (0) 4352 35676

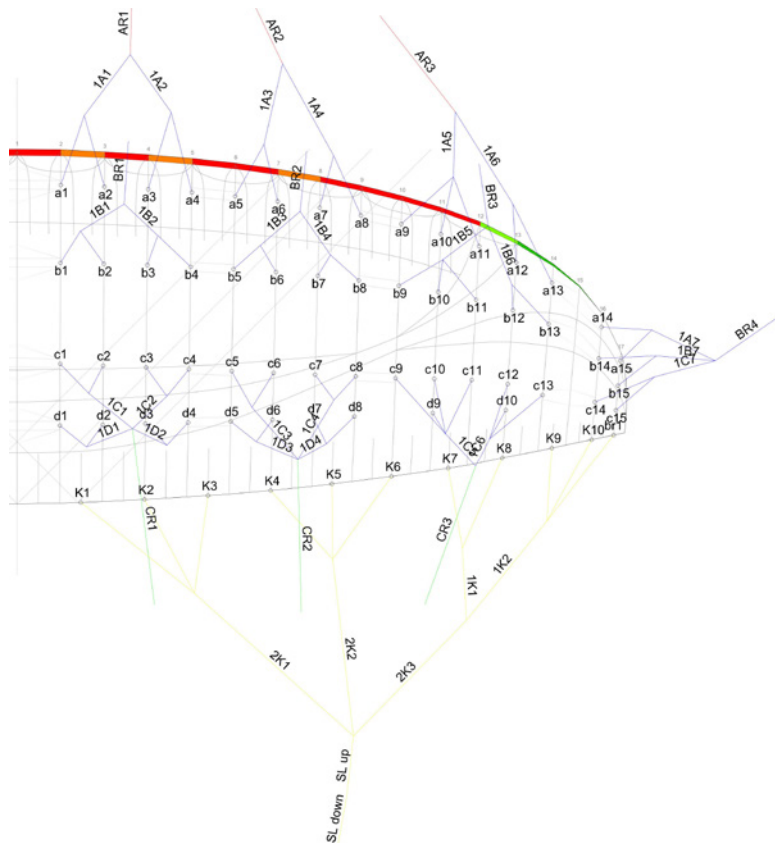
e-mail: [sales@flybgd.com](mailto:sales@flybgd.com)  
[www.flybgd.com](http://www.flybgd.com)

BGD R&D France  
11 Allée des Chênes,  
06520 Magagnosc,  
France  
Phone: +33 493 770 409

# Elévateurs



# Suspentage



## Size S Check table

	A	B	C	D	K
1	5687	5622	5687	5798	6516
2	5639	5573	5659	5767	6270
3	5624	5559	5647	5751	6168
4	5650	5589	5660	5758	6011
5	5630	5571	5649	5739	5894
6	5585	5527	5621	5704	5921
7	5578	5523	5613	5691	5915
8	5613	5563	5634	5703	5904
9	5596	5543	5627	5625	5939
10	5541	5489	5566	5560	5953
11	5535	5489	5556		5938
12	5505	5470	5537		
13	5475	5460	5555		
14	5216	5231	5329		
15	5137	5169	5241		

## Single lines

A		B		C		D		K	
a1	830	b1	821	c1	823	d1	854	k1	1634
a2	783	b2	772	c2	795	d2	823	k2	1387
a3	796	b3	785	c3	804	d3	834	k3	1286
a4	821	b4	814	c4	817	d4	841	k4	1445
a5	810	b5	800	c5	805	d5	906	k5	1328
a6	766	b6	756	c6	777	d6	871	k6	1354
a7	746	b7	735	c7	757	d7	782	k7	722
a8	780	b8	776	c8	778	d8	794	k8	711
a9	1259	b9	1157	c9	1173	d9	1171	k9	810
a10	1204	b10	1103	c10	1112	d10	817	k10	824
a11	1198	b11	1103	c11	1102			k11	809
a12	884	b12	866	c12	784				
a13	854	b13	856	c13	801				
a14	808	b14	698	c14	446				
a15	728	b15	636	c15	358				
1A1	1157	1B1	1053	1C1	1872	1D1	1952	2K1	2201
1A2	1129	1B2	1027	1C2	1851	1D2	1924	2K2	1885
1A3	1101	1B3	1002	1C3	1744	1D3	1733	1K1	687
1A4	1114	1B4	1019	1C4	1757	1D4	1809	1K2	624
1A5	1091	1B5	925	1C5	685			2K3	1824
1A6	1375	1B6	1143	1C6	984				
1A7	801	1B7	926	1C7	1276				
AR1	3699	BR1	3748	CR1	2992			SL up	1057
AR2	3718	BR2	3768	CR2	3100			SL down	1625
AR3	3246	BR3	3461	CR3	3789				
		BR4	3608						

## Size M Check table

	A	B	C	D	K
1	6030	5961	6060	6187	6887
2	5980	5909	6008	6134	6615
3	5964	5895	5998	6121	6507
4	5992	5927	6035	6151	6348
5	5972	5911	6012	6117	6254
6	5926	5869	5971	6072	6323
7	5921	5871	5983	6039	6358
8	5961	5921	6042	6089	6345
9	5958	5894	6009	5977	6320
10	5902	5844	5946	5905	6302
11	5898	5849	5935		6297
12	5867	5829	5907		
13	5831	5803	5896		
14	5538	5553	5656		
15	5454	5488	5565		

## Single lines

A		B		C		D		K	
a1	883	b1	873	c1	878	d1	927	k1	1749
a2	833	b2	821	c2	826	d2	873	k2	1477
a3	846	b3	834	c3	837	d3	886	k3	1370
a4	873	b4	866	c4	874	d4	916	k4	1523
a5	862	b5	851	c5	858	d5	980	k5	1429
a6	816	b6	809	c6	817	d6	934	k6	1497
a7	792	b7	779	c7	781	d7	818	k7	797
a8	831	b8	829	c8	839	d8	867	k8	803
a9	1338	b9	1237	c9	1267	d9	1235	k9	957
a10	1282	b10	1187	c10	1204	d10	900	k10	919
a11	1278	b11	1191	c11	1193			k11	914
a12	969	b12	965	c12	901				
a13	933	b13	938	c13	890				
a14	859	b14	743	c14	476				
a15	776	b15	678	c15	384				
1A1	1230	1B1	1119	1C1	1972	1D1	2050	2K1	2346
1A2	1202	1B2	1093	1C2	1951	1D2	2025	2K2	2034
1A3	1169	1B3	1062	1C3	978	1D3	962	1K1	735
1A4	1189	1B4	1094	1C4	1027	1D4	1046	1K2	577
1A5	1168	1B5	1003	1C5	758			2K3	2015
1A6	1446	1B6	1211	1C6	1022				
1A7	853	1B7	984	1C7	1355				
AR1	3917	BR1	3969	CR1	3210			SL up	1166
AR2	3941	BR2	3998	CR2	4175			SL down	1625
AR3	3452	BR3	3654	CR3	3983				
		BR4	3826						

## Size ML Check table

	A	B	C	D	K
1	6355	6283	6356	6480	7246
2	6303	6229	6325	6446	6962
3	6288	6215	6314	6429	6848
4	6318	6250	6329	6438	6674
5	6297	6231	6340	6444	6550
6	6248	6183	6288	6386	6589
7	6241	6179	6284	6374	6599
8	6281	6225	6331	6409	6598
9	6264	6205	6301	6320	6645
10	6203	6147	6233	6266	6663
11	6197	6147	6223		6648
12	6165	6127	6203		
13	6133	6117	6224		
14	5844	5860	5970		
15	5756	5791	5872		

## Single lines

A		B		C		D		K	
a1	927	b1	917	c1	919	d1	953	k1	1836
a2	875	b2	863	c2	889	d2	920	k2	1552
a3	888	b3	875	c3	897	d3	931	k3	1438
a4	917	b4	910	c4	913	d4	940	k4	1608
a5	904	b5	893	c5	901	d5	1027	k5	1483
a6	856	b6	845	c6	850	d6	969	k6	1523
a7	832	b7	820	c7	825	d7	865	k7	801
a8	872	b8	866	c8	872	d8	901	k8	800
a9	1401	b9	1287	c9	1305	d9	1305	k9	901
a10	1341	b10	1228	c10	1237	d10	940	k10	920
a11	1335	b11	1229	c11	1227			k11	905
a12	1011	b12	991	c12	897				
a13	979	b13	981	c13	918				
a14	902	b14	779	c14	498				
a15	813	b15	710	c15	400				
1A1	1291	1B1	1174	1C1	2095	1D1	2185	2K1	2452
1A2	1263	1B2	1148	1C2	2075	1D2	2156	2K2	2108
1A3	1228	1B3	1118	1C3	1039	1D3	1017	1K1	767
1A4	1246	1B4	1139	1C4	1059	1D4	1109	1K2	712
1A5	1220	1B5	1035	1C5	765			2K3	2073
1A6	1511	1B6	1252	1C6	1076				
1A7	895	1B7	1034	1C7	1425				
AR1	4138	BR1	4192	CR1	3342			SL up	1333
AR2	4164	BR2	4220	CR2	4399			SL down	1625
AR3	3643	BR3	3884	CR3	4231				
		BR4	4047						

## Size L Check table

	A	B	C	D	K
1	6681	6605	6681	6812	7637
2	6628	6550	6651	6777	7341
3	6613	6536	6639	6760	7221
4	6644	6573	6656	6770	7040
5	6623	6554	6668	6777	6910
6	6573	6504	6615	6717	6952
7	6566	6501	6610	6705	6963
8	6608	6550	6660	6742	6962
9	6590	6529	6630	6660	7012
10	6527	6468	6559	6603	7032
11	6521	6469	6548		7016
12	6487	6447	6528		
13	6453	6437	6550		
14	6150	6168	6282		
15	6058	6095	6179		

## Single lines

A		B		C		D		K	
a1	971	b1	960	c1	962	d1	998	k1	1923
a2	917	b2	905	c2	932	d2	964	k2	1626
a3	930	b3	916	c3	940	d3	975	k3	1507
a4	961	b4	953	c4	956	d4	985	k4	1684
a5	948	b5	936	c5	944	d5	1076	k5	1554
a6	897	b6	886	c6	891	d6	1016	k6	1596
a7	871	b7	859	c7	864	d7	906	k7	838
a8	913	b8	908	c8	914	d8	944	k8	838
a9	1468	b9	1348	c9	1367	d9	1378	k9	944
a10	1405	b10	1287	c10	1296	d10	995	k10	964
a11	1398	b11	1287	c11	1286			k11	948
a12	1060	b12	1038	c12	939				
a13	1025	b13	1028	c13	962				
a14	945	b14	816	c14	522				
a15	852	b15	744	c15	419				
1A1	1352	1B1	1229	1C1	2218	1D1	2312	2K1	2567
1A2	1324	1B2	1204	1C2	2199	1D2	2284	2K2	2209
1A3	1286	1B3	1171	1C3	1088	1D3	1065	1K1	803
1A4	1306	1B4	1194	1C4	1110	1D4	1163	1K2	747
1A5	1278	1B5	1084	1C5	801			2K3	2174
1A6	1583	1B6	1312	1C6	1127				
1A7	938	1B7	1083	1C7	1493				
AR1	4359	BR1	4416	CR1	3501			SL up	1522
AR2	4389	BR2	4448	CR2	4636			SL down	1625
AR3	3844	BR3	4097	CR3	4461				
		BR4	4268						



# SERVICE CARNET

## Rapport de Test en Vol

Model

Taille

Numéro de série

Couleur

Date du test en vol

Cachet et signature de la  
compagnie

## Nature des Interventions

### Service No 1:

Date:

Cachet et signature:

No vols:

Type d'intervention:

### Service No 2:

Date:

Cachet et signature:

No vols:

Type d'intervention:

### Service No 3:

Date:

Cachet et signature:

No vols

Type d'intervention:

## Liste des propriétaires

### Pilot No 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"/>

**Pilot No 2**

Prénom

Nom de famille

Rue

Ville

Code postal

Pays

Téléphone

Email