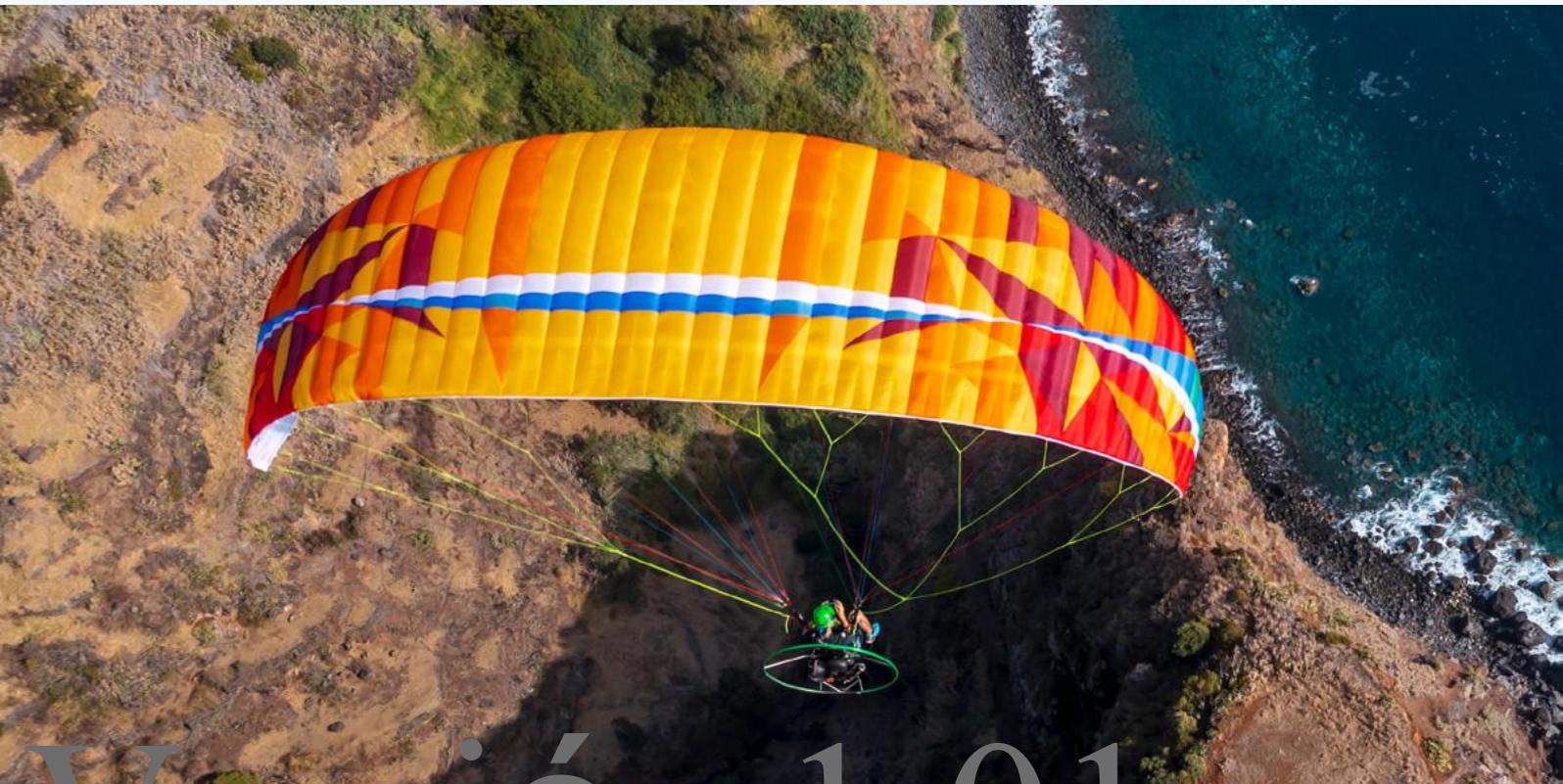




DeepL

Suscríbete a DeepL Pro para poder traducir archivos de mayor tamaño.
Más información disponible en www.DeepL.com/pro.



Versió 1.01



Contenido

Bienvenido	3
Introducción.....	4
Preparación y controles previos al vuelo	6
Características del vuelo.....	8
Técnicas de recuperación	13
Mantenimiento.....	17
Datos técnicos.....	23
Materiales	23
Especificaciones.....	24
Vista general de las piezas del parapente.....	25
Subidas.....	26
Alcance del acelerador y del freno.	27
Plano de la línea.	28
Comprobación de la longitud de la línea.....	29
Hoja de servicios.....	35
Palabras finales.	38
Apéndice.....	39

Manual del usuario de EPIC 2 MOTOR

PARAPENTE MOTORIZADO ES / LTF B + DGAC

Bienvenido a Bruce Goldsmith Design

BGD es un líder mundial en el diseño y la producción de parapentes. Durante muchos años, Bruce Goldsmith y su equipo han estado desarrollando productos con un rendimiento de nivel mundial para los pilotos que quieren lo mejor. Aplicamos nuestros conocimientos de la competencia para diseñar productos de máxima calidad que combinan las más altas prestaciones con el manejo seguro que nuestros clientes valoran y respetan. Los pilotos de BGD aprecian nuestra calidad y fiabilidad. El estatus de clase mundial de BGD se basa en las habilidades y la experiencia que hemos desarrollado al combinar el diseño aerodinámico con la tecnología de telas y materiales. Todos los productos de BGD se desarrollan y fabrican con la misma habilidad y atención al buen diseño que son sinónimos del máximo rendimiento y precisión que requieren los parapentes.

Enhorabuena por su compra del BGD EPIC 2 MOTOR

El EPIC 2 es un parapente seguro y divertido para pilotos intermedios y superiores. Es un ala híbrida, lo que significa que puede utilizarse para el vuelo libre y para el paramotor. Este manual se refiere al EPIC 2 MOTOR, que se entrega con bandas de paramotor con trimmers. La única diferencia entre la EPIC 2 y la EPIC 2 MOTOR son las bandas.

Para que su ala conserve sus características de vuelo originales, debe ser cuidada adecuadamente. Por favor, lea este manual desde el primer hasta el último capítulo para asegurarse de que obtiene lo mejor de su ala.

No dudes en ponerte en contacto con tu distribuidor BGD más cercano si necesitas asesoramiento o información sobre tu parapente, o cualquier pieza de recambio.

Introducción

El EPIC 2 MOTOR es un parapente con motor adecuado para pilotos intermedios. Cuenta con la certificación DCAG para su uso en paramotor.

También tiene la certificación EN / LTF B para vuelo libre, cuando se vuela dentro del "rango de peso en vuelo libre" con los trimmers en su posición totalmente cerrada (lenta). Si los trimmers están en cualquier otra posición, deja de tener la certificación EN / LTF.

Cuando se utilicen las bandas de paramotor, las longitudes de los latiguillos de freno deben ajustarse a los puntos de suspensión (alta, baja o trike).

Asegúrese siempre de que tiene instalado el juego de bandas correcto para su propósito, de vuelo libre o PPG.

MOTOR EPIC 2 EPIC 2

Contraheullas	Vuelo libre	Cortadores de motor abiertos	Recortes de motor cerrados
Certificado de vuelo gratuito	EN / LTF B, todos los tamaños	No	EN / LTF B, todos los tamaños
Certificación del motor	No	DGAC, todos los tamaños	DGAC, todos los tamaños
Remolque	Sí	Sí	

Su parapente no debe:

1. Volar fuera del rango de peso certificado.
2. Haga que su velocidad de trimado se ajuste cambiando la longitud de las bandas o los cabos.
3. Volar con lluvia o nieve, fuertes turbulencias o vientos violentos.
4. Ser remolcado con una tensión de la cuerda de remolque superior a 200 kg.

NOTA DE SEGURIDAD: No realice inmersiones en espiral con orejas grandes o colapsos asimétricos. La alta carga G en menos líneas podría sobrecargar y romper las líneas.

Garantía

Puede encontrar información sobre la garantía de BGD en la página de la garantía de nuestro sitio web. Para beneficiarse de ella, debe rellenar el formulario de registro de la garantía en el sitio web (www.flybgd.com)

Es responsabilidad de tu distribuidor probar el parapente antes de recibirlo, para comprobar que los ajustes de trimado son correctos. Por favor, compruebe que esto se ha llevado a cabo. La garantía puede quedar anulada si el distribuidor no ha realizado el vuelo de prueba.

Cuando se utiliza el juego de bandas de PPG, sólo deben ajustarse las longitudes de los latiguillos de freno. No deben realizarse otros cambios o modificaciones sin consultar previamente a su distribuidor BGD, ya que pueden invalidar la garantía o la certificación.

Preparación y controles previos al vuelo

En el lanzamiento

1. Seleccione una zona de despegue adecuada, determinada por el viento y el terreno, libre de cualquier obstáculo que pueda engancharse en las líneas o dañar la campana.
2. Despliegue el dosel con la superficie inferior hacia arriba, las aberturas en el extremo de la zona de despegue a favor del viento, y el arnés en el borde de salida en el lado de la ceñida.
3. Desenrolle la campana a cada lado de manera que las aberturas del borde de ataque formen una forma semicircular, con el borde de salida recogido en el centro del arco. El arnés debe alejarse de la campana hasta que las líneas de suspensión queden apenas ajustadas.
4. Prepara y comprueba tu paramotor según las instrucciones del fabricante.
5. Conecta el ala al paramotor (o a las crucetas en tándem), asegurándote de que no hay torceduras en las bandas, y que los maillones o mosquetones están correctamente cerrados.

Controles previos al vuelo

Es obligatorio realizar un procedimiento exhaustivo antes del vuelo en todas las aeronaves. Antes de cada vuelo se debe llevar a cabo lo siguiente.

1. Al abrir el parapente, comprueba que la parte exterior de la vela no esté rasgada por algún objeto punzante o que se haya dañado en la bolsa.
2. Comprueba que los cabos no están retorcidos ni anudados. Divida las líneas de suspensión en seis

grupos, cada uno de los cuales saldrá de un elevador. Empezando por el arnés y corriendo hacia la campana, elimine cualquier enredo o

torsiones en los cabos. Inflar parcialmente el toldo en el viento ayudará a ordenar las líneas.

3. Es especialmente importante que los frenos estén despejados y tengan libertad de movimiento. Compruebe el nudo que une las manetas de los frenos a los latiguillos. Ambos frenos deben tener la misma longitud y esto se puede comprobar pidiendo a un ayudante que sujete el extremo superior de los latiguillos de freno mientras el piloto sujeta las manetas de freno. Los latiguillos de freno deben estar apenas flojos con el ala inflada cuando los frenos no están aplicados. Después de comprobar los latiguillos de freno, colócalos en el suelo.
4. Compruebe siempre los maillones del elevador y los puntos de fijación al chasis del paramotor o al buggy. Se recomienda encarecidamente utilizar una correa de seguridad.
5. Antes de ponerse el arnés debe llevar un buen casco protector. Colócate el arnés asegurándote de que todas las hebillas estén bien sujetas y bien ajustadas para mayor comodidad.
6. Compruebe que los trimmers están cerrados y los maillones a la misma altura, la posición recomendada para el despegue.

NOTA DE SEGURIDAD: Tenga cuidado de protegerse a sí mismo y a otras personas de la hélice. Ponga siempre en marcha el motor a una distancia segura de otras personas. Si toca el suelo puede disparar objetos al aire que podrían herir a personas que se encuentren a varios metros de distancia.

Recuerde que existen riesgos inherentes a la gasolina, el aceite y los materiales volátiles o inflamables.

Características de vuelo

Este manual no pretende ser un libro de instrucciones. Usted debe ser un piloto cualificado o estar bajo la supervisión adecuada, pero los siguientes comentarios describen cómo obtener lo mejor de tu parapente.

Rango de pesos

Cada tamaño de parapente está certificado para un determinado rango de peso. El peso se refiere al "peso total de despegue".

El "rango de peso en vuelo libre (EN / LTF B)" es el peso del piloto, del parapente, del arnés y del resto del equipo que se lleva en vuelo libre. El parapente está certificado por la EN/LTF para este rango de peso.

El "rango de peso de paramotor (DGAC)" permite todo lo anterior, más el paramotor y un tanque lleno de combustible. Es el rango de peso aprobado por la DGAC para volar con motor.

Recomendamos volar en la mitad del rango de peso.

Si vuelas en la mitad inferior del rango de pesos, la agilidad de giro disminuye y el parapente estará más amortiguado. En caso de turbulencia fuerte, el ala tendrá una tendencia ligeramente mayor a deformarse y a colapsar que con una carga alar más alta. Vuela con poca carga sólo si lo haces en condiciones aerológicamente estables, como por ejemplo por la mañana o por la tarde.

Si vuelas en la mitad superior del rango de peso, la agilidad y la estabilidad en las turbulencias aumentarán, y la velocidad también. ligeramente. La autoamortiguación disminuirá en los giros, así como después de los colapsos.

Despegue

El ala es fácil de inflar con vientos ligeros o fuertes y se elevará rápidamente a la posición de vuelo. La mejor técnica de inflado es sostener un elevador A en cada mano. El despegue más fácil se obtiene normalmente con los trimmers completamente

cerrado, maillones nivelados. Recomendamos que los trimmers estén parcialmente liberados para el lanzamiento en condiciones de viento fuerte (más de 10km/h).

Nunca intentes despegar si el ala no está completamente inflada y por encima de tu cabeza, y si no tienes un control total del cabeceo y / o rollo.

Ascenso inicial

Una vez en el aire, debe continuar mirando hacia el viento mientras gana altitud. Deje los trimmers en la posición de despegue (cerrados) para conseguir la mejor velocidad de ascenso. No intente aumentar su velocidad de ascenso frenando, ya que el uso de los frenos combinado con el empuje del motor puede aumentar el ángulo de ataque hasta el punto de que el ala pueda entrar en pérdida. Además, este elevado ángulo de ataque puede provocar una gran caída en picado si el motor se apaga de repente, lo que podría ser peligroso si estás cerca del suelo.

No inicie un giro hasta que tenga suficiente altura y velocidad para hacerlo. En determinadas circunstancias, el piloto puede inducir oscilaciones involuntarias. Esto puede deberse a una combinación del motor/hélice y el cambio de peso del piloto y/o la acción sobre los frenos. Para detener estas oscilaciones debes reducir la potencia, asegurarte de que estás sentado en el centro y no estás aplicando accidentalmente el cambio de pesos, y que no estás actuando sobre los frenos. Una vez que las oscilaciones se han estabilizado, puede volver a aplicar suavemente la potencia.

Vuelo recto y trimmers

Después del despegue, una vez que haya ganado una altitud segura, si quiere aumentar la velocidad puede abrir los trimmers completamente, manteniendo las manos arriba.

Para reducir el consumo de combustible o para volar en térmica, los trimmers deben estar cerrados, bajados al máximo. Es importante comprobar regularmente el desgaste de los trimmers y que el sistema funcione limpiamente sin puntos de atasco. Si muestran signos de desgaste, los trimmers deben ser sustituidos por el piloto.

Girando

Los primeros giros deben ser graduales y progresivos. La primera acción para cambiar de dirección debe ser el movimiento de su peso en el arnés hacia el lado del giro previsto. A continuación, relaje suavemente la presión sobre el freno exterior y aplique suavemente la presión sobre el freno interior hasta que alcance el ángulo de inclinación deseado. Para ajustar la velocidad y el tamaño del círculo de giro, coordine el cambio de peso con la presión sobre el freno exterior.

Recuerde que presionar violentamente los frenos es peligroso y debe evitarse. Nunca inicie un giro si que vueles lentamente, ya que corres el riesgo de que el parapente entre en barrena.

Aterrizaje

Coloque los trimmers en la posición cerrada (maillones alineados) y establezca su aproximación a favor del viento del campo de aterrizaje. Cuando la altura sobre el campo sea de unos 40 m, reduce la velocidad del motor y planea en dirección al punto de aterrizaje previsto. Si estás seguro de poder llegar al lugar de aterrizaje, apaga el motor*. Si no es así, enciende el motor, gana algo de altura y vuelve a realizar la aproximación.

Cuando estés en la aproximación final con el motor apagado, mantén la velocidad (manos arriba) para mantener mucha energía en el ala hasta que estés a unos 1-2 metros del suelo. Flamea, frenando lenta y gradualmente para reducir la velocidad del ala hasta que estés cerca del punto de pérdida y puedas aterrizar de pie.

*Si aterriza con el motor en marcha existe un riesgo considerable de daños en la hélice por rotación, (líneas que pasan por la hélice, o incluso lesiones)

Pilotaje activo

El "pilotaje activo" es una herramienta que le ayudará a volar con mayor seguridad y disfrute. Significa volar en empatía con su El parapente, no sólo para guiarlo en el aire, sino también para estar atento a la retroalimentación del ala, especialmente en las térmicas.

y las turbulencias. Si el aire es suave, la retroalimentación puede ser mínima, pero en las turbulencias la retroalimentación es continua y debe ser evaluada constantemente por el piloto. Estas reacciones se vuelven instintivas en los buenos pilotos.

Técnicas de descenso rápido

Orejas grandes

El "baby A-riser" permite plegar las puntas de las alas del parapente de forma sencilla y fácil para aumentar su tasa de caída. Esta facilidad de las orejas grandes no significa que debas volar con vientos más fuertes, sino que te permite descender rápidamente sin reducir sustancialmente la velocidad de avance de la vela (el forro B reduce sustancialmente la velocidad de avance de la vela). Para activar las orejas grandes, inclínate hacia delante en el arnés y agarra las bandas A del bebé (una en cada mano) en los maillones, manteniendo sujetos los dos mangos de los frenos si es posible. Tira de las bandas hacia fuera y hacia abajo al menos 30 cm para que se hundan las puntas del parapente. Es muy importante que las otras líneas A no se vean afectadas cuando hagas esto, ya que esto podría causar el colapso del borde de ataque. El pilotaje es posible con el cambio de pesos con las orejas grandes metidas. Si las orejas grandes no salen rápidamente por sí solas, un suave bombo de los frenos acelerará las cosas.

Antes de utilizar la facilidad de las orejas grandes en serio, es esencial practicar de antemano con mucha distancia al suelo en caso de que se produzca un colapso del borde de ataque. Mantenga siempre los dos frenos para conservar el control. Un buen método para ello es pasar las manos por las empuñaduras de los frenos para que permanezcan en las muñecas.

Puesto de la línea B

Este método de descenso rápido es un procedimiento de emergencia muy útil. Con las dos manos a través de las asas de los frenos, sujete la parte superior de las bandas B, una en cada mano, y tire de ellas hacia abajo unos 50 cm. Esto hará que la campana se cale y la velocidad de avance se reduzca a cero. Asegúrate de tener mucha distancia al suelo porque la velocidad de descenso puede ser más de 10 m/seg. Para aumentar la velocidad de descenso tire más fuerte de las bandas B. Cuando sueltes las bandas B, la vela volverá a volar automáticamente, normalmente en dos segundos. A veces, la campana girará suavemente cuando salga de la línea B de pérdida. Normalmente es mejor soltar las bandas B bastante rápido que

lentamente, ya que hacerlo lentamente puede hacer que la vela entre en una pérdida profunda. Suelta siempre las bandas de forma simétrica, ya que una suelta asimétrica desde una pérdida en la línea B puede hacer que el parapente entre en barrena.

Esta maniobra es útil si necesita perder mucha altura rápidamente, quizás al escapar de una tormenta. No debe realizarse con menos de 100 m de distancia al suelo.

Inmersión en espiral

Un giro normal puede convertirse en un fuerte picado en espiral si se sigue aplicando un freno. El ángulo de inclinación y la velocidad del giro aumentarán a medida que se continúe con la espiral descendente. Tenga cuidado de entrar en la espiral gradualmente, ya que una aplicación demasiado rápida del freno puede causar un giro o una espiral por encima de la nariz.

Los parapentes BGD están diseñados y probados para recuperarse de espirales normales con una tasa de descenso inferior a 16 m/s, automáticamente sin la intervención del piloto. Si el piloto aumenta la velocidad de descenso de la espiral a más de 16 m/s o inicia lo que se conoce como una espiral sobre la nariz, el parapente puede requerir la intervención del piloto para recuperarse. En este caso, todo lo que tiene que hacer el piloto es aplicar algún freno exterior y dirigir el parapente fuera del giro.

La espiral por encima de la nariz es un tipo especial de inmersión en espiral en la que el parapente apunta casi directamente al suelo. Entrará en ella si aplicas el freno de forma repentina durante la entrada en espiral, de modo que el parapente da bandazos. El morro del parapente acaba apuntando al suelo, tras lo cual coge velocidad muy rápidamente. Esta técnica es muy similar a la técnica de entrada SAT, y al igual que la SAT es una maniobra acrobática, que está fuera de la envoltura normal de vuelo seguro. Por favor, no practique estas maniobras ya que pueden ser peligrosas. Se debe tener cuidado al salir de cualquier inmersión en espiral. Para salir de una inmersión en espiral pronunciada, suelte el freno aplicado gradualmente o aplique el freno opuesto gradualmente. Una liberación brusca del freno puede hacer que el parapente se desborde y caiga en picado cuando el ala convierta la velocidad en sustentación. Siempre esté preparado para amortiguar cualquier posible caída en picado con los frenos. También prepárate para encontrar turbulencias cuando salgas de una espiral porque puedes volar a través de tu propia turbulencia de estela, lo que puede causar una caída.

PRECAUCIÓN: Las inmersiones en espiral pueden provocar la pérdida de orientación (black-out) y se necesita algo de tiempo para salir de esta maniobra. Este

La maniobra debe salir a tiempo y con suficiente altura.

No realice inmersiones en espiral con orejas grandes o colapsos asimétricos. La alta carga G en menos líneas podría sobrecargar y romper las líneas.

Acelerador (estribo de velocidad) y recortadores

Las bandas de PPG tienen trimmers y un sistema de aceleración, que se puede utilizar para aumentar la velocidad. El ajuste estándar del trimmer es completamente cerrado (nivel de maillones), que es la posición más lenta.

Le recomendamos que vuele en condiciones en las que pueda penetrar en el viento sin tener que usar el acelerador o a fondo abriendo los trimmers, lo que le da un margen de seguridad de velocidad extra en caso de necesitarlo.

El planeo se deteriora ligeramente y el parapente es ligeramente más susceptible a las plegadas con los trimmers abiertos o el acelerador aplicado. El uso del sistema de velocidad puede afectar al equilibrio del piloto en la silla y puede ser necesario hacer algunos ajustes en la silla.

Para volar a la máxima velocidad hay que soltar los trimmers y empujar el acelerador progresivamente hasta que los tiradores se toquen. No sobrepases este punto utilizando una fuerza excesiva para intentar que el parapente vaya más rápido, ya que esto puede provocar el colapso del parapente.

IMPORTANTE: No se recomienda a los pilotos volar con el acelerador a fondo y los trimmers abiertos al mismo tiempo

Compruebe regularmente el desgaste del sistema de velocidad y de los componentes de la recortadora, y asegúrese de que siempre funcionan sin problemas.

Técnicas de recuperación

Puestos

Las entradas en pérdida son peligrosas y no deben practicarse en el curso de un vuelo normal. Las pérdidas se producen cuando se vuela demasiado despacio. La velocidad del aire se pierde a medida que aumenta la presión de los frenos y, a medida que la vela se acerca al punto de pérdida, comienza a descender verticalmente y finalmente empieza a colapsar. Si esto ocurre, es importante que el piloto suelte los frenos en el momento correcto. Los frenos nunca deben soltarse cuando el ala ha caído detrás del piloto; los frenos deben soltarse bastante lentamente, para evitar que la caída hacia delante de la vela sea demasiado fuerte. Se recomienda una pre-liberación del freno y la reconstrucción de toda la envergadura para evitar que las puntas se enreden durante la recuperación. Se aconseja a los pilotos que no intenten nunca esta maniobra a menos que estén instruidos por el SIV. Este manual no pretende dar instrucción en esta o cualquier otra área.

Pérdida profunda (o pérdida en paracaídas)

Tu parapente ha sido diseñado para que no se quede fácilmente en una pérdida profunda. Sin embargo, si está mal montado o sus características de vuelo se han visto afectadas negativamente por alguna otra causa, es posible que entre en esta situación. En aras de la seguridad, todos los pilotos deberían ser conscientes de este problema y saber cómo recuperarse de él. La forma más común de entrar en pérdida profunda es por un vuelo demasiado lento, por una pérdida en línea B o incluso por orejas grandes.

Cuando se encuentre en pérdida profunda, el piloto notará lo siguiente:

1. Velocidad del aire muy baja.
2. Descenso casi vertical (como un dosel redondo), normalmente alrededor de 5m/s.
3. El parapente parece bastante bien inflado pero no tiene toda la presión interna. Parece y se siente un poco flojo.

La recuperación de una pérdida profunda es bastante sencilla: el método normal es simplemente iniciar un giro suave. A medida que el dosel comienza a girar

cambiará automáticamente a vuelo normal, pero es muy importante no girar demasiado rápido, ya que esto podría inducir un giro. El segundo método consiste en tirar suavemente de las bandas A. Esto ayuda a que el flujo de aire se vuelva a unir al borde de ataque, pero tenga cuidado de no tirar demasiado fuerte, ya que esto inducirá un colapso frontal.

Si la pérdida profunda es especialmente persistente y los métodos anteriores no funcionan, una pérdida total resolverá el problema.

Para ello, aplica ambos frenos de nuevo con bastante rapidez, como si fueras a hacer una fuerte entrada en pérdida, y luego suelta inmediatamente ambos frenos y amortigua el impulso hacia delante de la forma normal. La campana se balanceará detrás de ti y luego se volverá a inflar automáticamente y se elevará hacia delante antes de volver al vuelo normal. Es el impulso hacia delante lo que hace que la vela salga de la pérdida profunda.

Giros

Los trompos son peligrosos y no deben practicarse en el curso de un vuelo normal. Los trompos se producen cuando el piloto intenta girar demasiado rápido. En un trompo, el piloto, las líneas y la campana se mantienen básicamente verticales y giran alrededor de un eje vertical. Tu parapente resistirá el giro, pero si un giro es inducido inadvertidamente el piloto debe liberar la presión del freno pero

Siempre hay que estar preparado para amortiguar cualquier picada cuando el parapente sale de la barrena. Si el piloto no amortigua el picado al salir del girar el parapente puede tener un desinflado asimétrico.

Colapso frontal simétrico

Es posible que las turbulencias provoquen el colapso simétrico de la parte delantera del ala, aunque el pilotaje activo puede evitar en gran medida que esto ocurra accidentalmente. Un piloto puede reproducir el efecto cogiendo las dos bandas A y tirando bruscamente hacia abajo de ellas. El ala se recuperará automáticamente por sí sola de esta situación en unos 3 segundos. Durante este periodo de recuperación, es aconsejable no aplicar los frenos, ya que esto podría hacer que el ala se cale.

Colapso frontal asimétrico

Su parapente es muy resistente a las desinfladas; sin embargo, si la vela se desploma por un lado debido a las turbulencias, el piloto debe, en primer lugar, controlar la dirección del vuelo contraatacando en el freno opuesto. La mayoría de los desplomes normales

inmediatamente se reinflan por sí solas y apenas tendrás tiempo de reaccionar antes de que el ala se reinflen automáticamente. El acto de controlar la dirección tenderá a reinflar el ala. Sin embargo, con colapsos más persistentes puede ser necesario bombear el freno del ala colapsada usando una acción larga, fuerte, suave y firme. Normalmente uno o dos bombeos de unos 80 cm serán suficientes. Cada bombeo debe aplicarse en aproximadamente un segundo y soltarse suavemente. En casos severos puede ser más efectivo bombear los dos frenos a la vez para conseguir que la vela se vuelva a inflar. Tenga cuidado de no dejar el ala completamente parada si utiliza esta técnica.

Liberar una punta atrapada (corbata)

Debería ser difícil atrapar la punta para que no se salga rápidamente. Sin embargo, después de una deflación muy severa, cualquier campana podría quedar atada en sus propias líneas. Si esto ocurre, utilice en primer lugar el método estándar de recuperación de un desinflado de la punta como se describe en Colapso frontal asimétrico más arriba. Si la vela sigue sin recuperarse, tira de las bandas traseras para ayudar a que la vela se vuelva a inflar. Tirar de la línea de establijo es también una buena manera de eliminar las corbatas, pero recuerda que tu prioridad número uno es controlar la dirección de vuelo. Si estás muy bajo entonces es mucho más importante dirigir la vela hacia un lugar de aterrizaje seguro o incluso lanzar tu reserva.

NOTA: Los pilotos de prueba han probado su parapente mucho más allá de la envoltura de vuelo normal, pero tales pruebas se llevan a cabo de una manera muy precisa por pilotos de prueba entrenados con un paracaídas de respaldo, y sobre el agua. Las pérdidas y los giros en cualquier parapente son maniobras peligrosas y no se recomiendan.

Pérdida de frenos

En el improbable caso de que se rompa un cordón de freno en vuelo, o de que se desprenda un mando, el parapente puede ser volado por tirando suavemente de las bandas traseras para el control direccional.

Mantenimiento

Almacenamiento y cuidado

Si tienes que guardar el toldo mojado, no lo dejes más de unas horas en ese estado. Sécalo lo antes posible, ya que de lo contrario podría sufrir la aparición de moho. No utilice fuentes de calor directas para secar el toldo, ya que es inflamable.

Guarde siempre el toldo en un lugar seco y cálido. Lo ideal es que la temperatura oscile entre los 5 y los 25 grados centígrados. No deje nunca que el toldo se congele, sobre todo si está húmedo.

Tu parapente está hecho de nylon de alta calidad que está tratado contra el debilitamiento de la radiación ultravioleta. Sin embargo, la exposición a los rayos UV seguirá debilitando el tejido y la exposición prolongada a la luz solar intensa puede comprometer gravemente la seguridad de tu vela. Por lo tanto, una vez que haya terminado de volar, guarde su vela. No la dejes expuesta al sol de forma innecesaria. Si te preocupa cualquier aspecto de la integridad de tu parapente, ponte en contacto con tu distribuidor BGD más cercano o habla directamente con BGD.

Nunca arrastres o deslices la superficie superior del parapente sobre hormigón u otra superficie dura, ya que esto puede causar daños por abrasión en la vela.

No trate su toldo con limpiadores químicos o disolventes. Si tiene que lavar la tela, utilice agua tibia y un poco de jabón. Si su toldo se moja en el agua del mar, lávelo con agua tibia y séquelo con cuidado.

Pequeñas reparaciones

Los pequeños desgarros en la superficie superior o inferior (normalmente no en las costillas) de un toldo pueden repararse con un parche de nylon ripstop autoadhesivo. Los desgarros de no más de 100 mm pueden repararse de esta manera siempre que no estén en una zona de gran tensión. Si tiene alguna duda sobre la aeronavegabilidad de

su campana, póngase en contacto con su distribuidor o con BGD directamente.

Servicio/Inspección

Es importante que su parapente sea revisado regularmente. Tu vela debe ser revisada/inspeccionada cada 24 meses o cada 150 horas de vuelo, lo que ocurra primero. Esta revisión debe ser realizada por el fabricante, importador, distribuidor u otras personas autorizadas.

Lazos de liberación en las líneas traseras



Todos los parapentes BGD se montan desde nuevos con bucles en los maillones de las líneas C (y las líneas D si las hay) más la línea de estabulo. Los bucles están ahí para que puedan ser liberados para compensar cualquier encogimiento de las líneas traseras cuando el parapente envejece.

BGD recomienda liberar los bucles después de 100 horas o un año, lo que ocurra primero, o antes si el piloto siente que el parapente no se eleva tan fácilmente al despegar.

Cuando se realiza el primer control de línea, normalmente a los 2 años, los bucles ya deberían haberse liberado, y esto debería ser verificado y afinado por el centro de control.

Izquierda: bucles en maillones; derecha: bucles liberados

Por favor, imprime las páginas de servicio de este manual, rellena el número de vuelos y las horas voladas en el Registro de Servicio, y envíalo junto con tu parapente cuando lo lleves a revisión o mantenimiento. El fabricante sólo aceptará la responsabilidad de las líneas y reparaciones que hayamos fabricado y montado o reparado por un centro de servicio autorizado.

Montaje de líneas de repuesto

Si necesitas sustituir los suspentes de tu parapente, te recomendamos que un profesional monte los nuevos suspentes. La aeronavegabilidad de su parapente, y su seguridad, dependen de que se haga correctamente.

Puede identificar la(s) línea(s) que necesita reemplazar a partir del diagrama de distribución de líneas de su ala. Descargue la última versión aquí: <https://tinyurl.com/BGDlines>

Los conductos de repuesto pueden pedirse en la sección de accesorios de www.flybgd.com.

1. Comprueba que los suspentes que has recibido se corresponden con la última actualización de la hoja de suspentes del dropbox. Comprueba también que la disposición de las líneas en el parapente se corresponde con la disposición de las líneas en el manual.
2. La forma más rápida de eliminar las líneas viejas es cortarlas. Sin embargo, no corte los latiguillos viejos si no ha recibido los nuevos o puede acabar sin poder volar. A veces sólo se necesita un conjunto de líneas parcial (por ejemplo, excluyendo las líneas superiores o los frenos), así que tenga cuidado de no cortar ninguna línea que deba conservarse.
3. Unión de líneas: Las microlíneas tienen un refuerzo interno en ellas, marcado con un hilo amarillo. Éste debe colocarse en el extremo donde hay un cruce de líneas. Las líneas enfundadas no tienen ningún refuerzo adicional.

hilo blanco

Refuerzo externo Refuerzo

interno

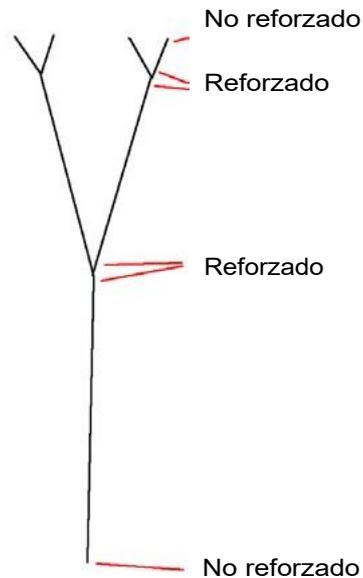
hilo amarillo

Sin refuerzo

hilo blanco



- El extremo no reforzado está marcado con hilo blanco y debe fijarse a la lengüeta del planeador o al maillón.



Pie de Alondra.

Todas las líneas están conectadas a otras líneas o a pestañas con uniones de pie de alondra. Asegúrate de que están bien unidas

con un empalme entrelazado y no con un empalme en bucle.



Empalme enclavado - correcto



Empalme en bucle - incorrecto



Empalme enclavado - correcto



Empalme en bucle - incorrecto

Las líneas deben colocarse simétricamente en la lengüeta, excepto cuando la lengüeta esté inclinada. La lengüeta está inclinada hacia atrás en las lengüetas A de todos los parapentes BGD para alinearla con la dirección de tiro del sustentaje. Por lo tanto, al montar las líneas, la lengüeta A debe estar inclinada hacia atrás, y las lengüetas B, C y D deben estar perpendiculares.

Protección del medio ambiente y reciclaje

Nuestro deporte se desarrolla en el entorno natural, y debemos hacer todo lo posible para preservar nuestro medio ambiente. Un parapente está hecho básicamente de nylon, fibras sintéticas y metal. Al final de la vida útil de tu parapente, por favor, retira todas las partes metálicas y deposita los diferentes materiales en una planta de residuos/reciclaje adecuada.

Datos técnicos

Materiale

s

El EPIC 2 MOTOR está fabricado con los siguientes materiales de calidad:

Vela

Superficie superior	Porcher Skytex 38g/m ²
Superficie inferior:	Porcher Skytex 38g/m ² (LE) / Porcher Eazyfly 40g/m ²
Todas las costillas	Porcher Skytex 40g/m ² blanco duro
Correas CS	Porcher Skytex 40g/m ² blanco duro
Refuerzo de la nariz	Ratioparts detallados

Contraheullas

Cinta	Rivori 12mm nylon
Maillones	Grilletes Maillon Rapide 3.5D Delta + insertos
Poleas	Sprenger Allen

Líneas

Líneas superiores	Serie Edelrid 8000U (sin funda)
Líneas medias	Serie Edelrid 8000U (sin funda)
Líneas inferiores	Edelrid PPSL y TSL (enfundado)
Frenos	Liros DSL y PPSL
Línea de freno KL1	Liros DSL350

Las piezas de recambio pueden obtenerse directamente de BGD o a través de nuestra red de talleres registrados BGD. Para obtener una lista completa, consulte www.flybgd.com

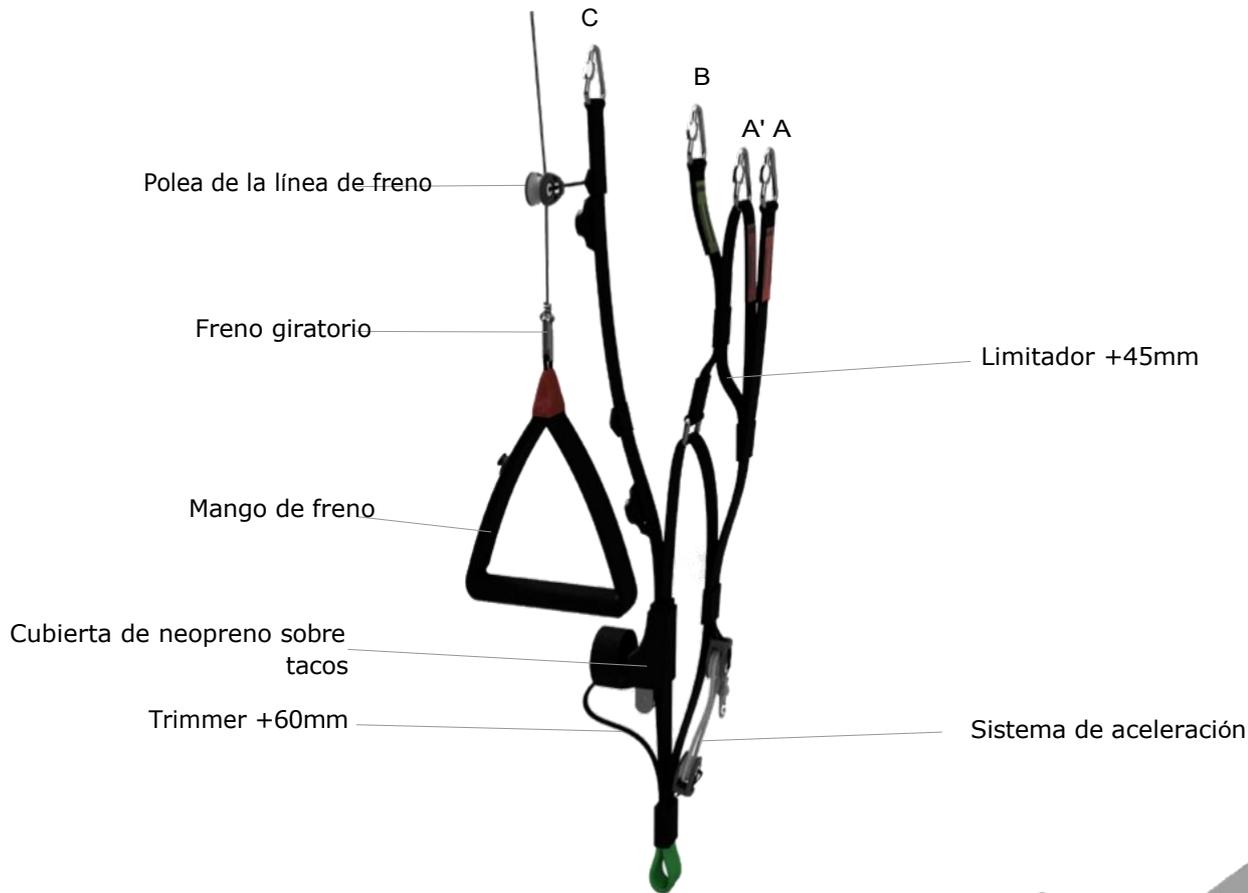
Especificaciones

	XS	S	M	ML	L
Factor de escala lineal	0.92	0.96	1.00	1.04	1.08
Superficie proyectada (m ²)	17.7	19.4	21.1	22.8	24.5
Superficie plana (m ²)	21	23	25	27	29
Peso de la vela (kg)	4.6	4.8	5.1	5.3	5.6
Longitud total de la línea (m)	227	233	244	254	263
Altura (m)	6.4	7.0	7.1	7.3	7.5
Número de líneas principales	3/4/3				
Células	45				
Relación de aspecto plana	5.2				
Relación de aspecto proyectada	3.8				
Cuerda raíz (m)	2.5	2.6	2.7	2.8	3.0
Vano plano (m)	10.4	10.9	11.4	11.8	12.3
Vano proyectado (m)	8.2	8.5	8.9	9.3	9.6
Velocidad de corte (km/h)	39				
Velocidad máxima (km/h)	53				
Descenso mínimo (m/s)	1				
Mejor deslizamiento	9				
Rango de peso del paramotor (DGAC) (kg)	55 - 100	65 - 125	75 - 125	85 - 138	100 - 150
Vuelo libre (EN / LTF B) rango de peso (kg)	55 - 75	65 - 85	75 - 95	85 - 110	100 - 125

Resumen de las piezas del parapente



Elevadores de motor EPIC 2



Rangos de aceleración y freno

Longitudes de los tubos

Las longitudes están en milímetros. La longitud real medida del tubo vertical no debe diferir en más de 5 mm del valor indicado en la tabla.

S, M, ML, L	A	Bebé A	B	C
Recorte lento	500	500	500	500
Acelerado	380	380	420	500
Longitud del acelerador	120 entre los extremos de las poleas			

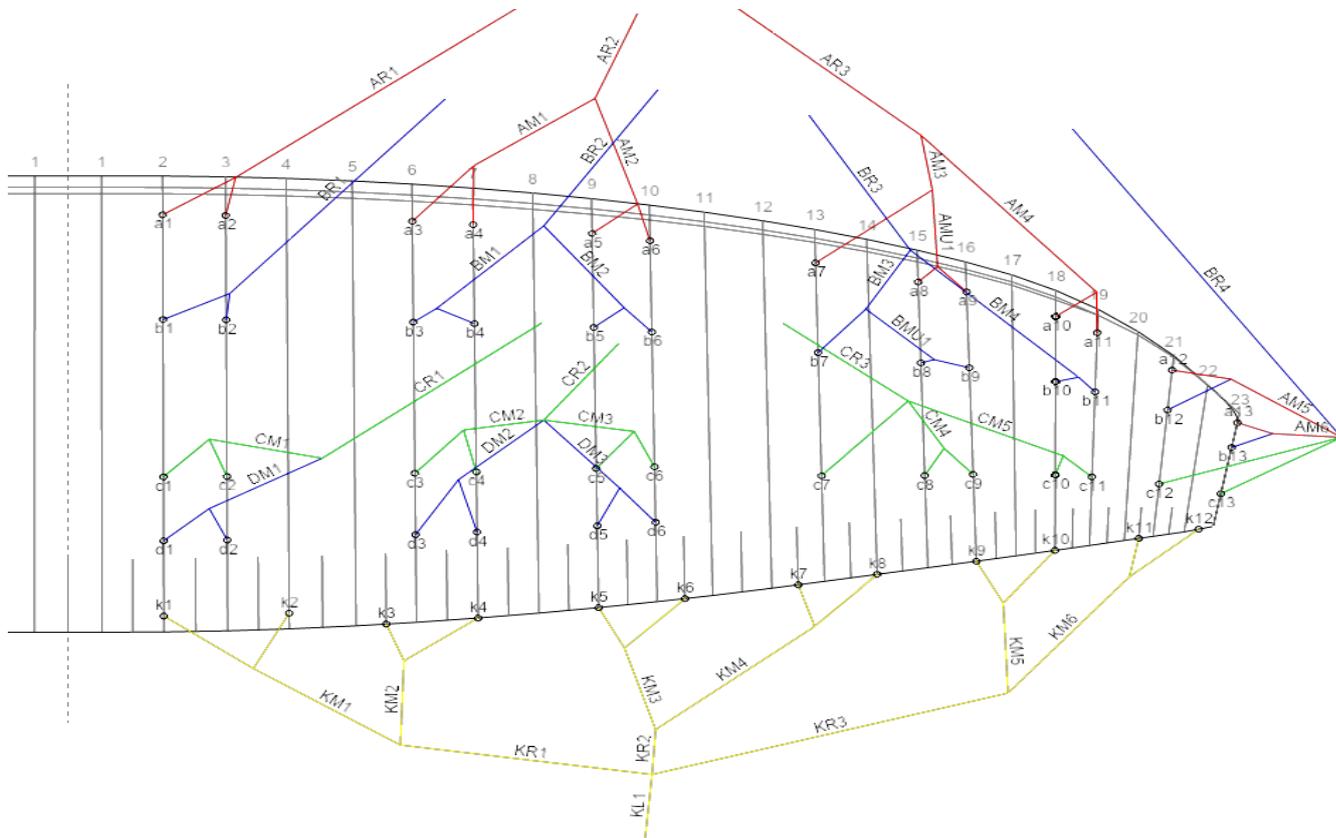
XS				
Recorte lento	460	460	460	460
Acelerado	340	340	380	460
Longitud del acelerador	120 entre los extremos de las poleas			

Alcance de los frenos

En milímetros, con el peso máximo total.

XS	S	M	ML	L
660	680	700	720	740

Plan de línea



Longitudes de línea

Todas las medidas están en mm, con una tensión de línea de 50N, aplicando la tensión lenta y gradualmente antes de tomar la medida. Las longitudes se miden desde la superficie inferior del toldo e incluyen las bandas.

El laboratorio de pruebas comprueba la conformidad de los conductos de suspensión, los conductos de control y las bandas de la muestra de ensayo con las dimensiones indicadas en el manual del usuario una vez finalizados los vuelos de prueba.

La diferencia de longitudes de línea entre el manual y la muestra no puede ser superior a 10 mm. Las longitudes medidas están en el apéndice.

Talla XS

	A	B	C	D	K
1	6462	6358	6420	6530	6789
2	6451	6347	6409	6518	6521
3	6422	6324	6398	6491	6485
4	6409	6310	6375	6471	6534
5	6380	6289	6378	6458	6312
6	6377	6298	6412	6491	6228
7	6277	6196	6261		6170
8	6178	6108	6145		6181
9	6150	6090	6115		6029
10	6022	6004	6099		5978
11	5972	5973	6098		5900
12	5752	5766	5908		5889
13	5557	5621	5785		

A	B	C	D	K					
a1	363	b1	368	c1	344	d1	407	k1	671
a2	352	b2	357	c2	333	d2	395	k2	403
a3	385	b3	382	c3	375	d3	397	k3	372
a4	372	b4	367	c4	352	d4	377	k4	421
a5	365	b5	353	c5	326	d5	348	k5	418
a6	362	b6	362	c6	360	d6	381	k6	344
a7	1956	b7	1680	c7	1608			k7	360
a8	392	b8	400	c8	408			k8	361
a9	364	b9	382	c9	378			k9	375
a10	389	b10	340	c10	296			k10	314
a11	339	b11	309	c11	295			k11	297
a12	382	b12	394	c12	1172			k12	286
a13	178	b13	240	c13	1049				
AR1	5610	BR1	5502	CM1	711	DM1	753	KM1	804
AM1	2404	BM1	1995	CM2	1349	DM2	1415	KM2	754
AM2	2381	BM2	1987	CM3	1378	DM3	1431	KM3	1197
AMU1	1471	BMU1	1198	CM4	1089			KM4	1123
AM4	2441	BM4	2096	CM5	1155			KM5	868
AM5	640	BR4	4263	CR1	4898			KM6	807
AM6	648	BR2	3469	CR2	4207			KR1	2754
AR2	3154	BR3	3085	CR3	4180			KR2	2082
AM3	1131	BM3	949					KR3	2181
AR3	2710							KL1	2567

Longitudes de líneas simples ►

Talla S

	A	B	C	D	K
1	6799	6693	6762	6874	7147
2	6789	6682	6750	6862	6877
3	6761	6659	6740	6833	6841
4	6748	6645	6718	6815	6891
5	6719	6624	6720	6801	6650
6	6715	6634	6757	6837	6572
7	6612	6536	6618		6515
8	6510	6445	6496		6519
9	6476	6426	6466		6369
10	6340	6327	6430		6304
11	6289	6295	6429		6224
12	6065	6080	6230		6213
13	5887	5953	6101		

A	B	C	D	K					
a1	379	b1	386	c1	361	d1	427	k1	715
a2	369	b2	375	c2	349	d2	415	k2	445
a3	403	b3	400	c3	392	d3	415	k3	390
a4	390	b4	385	c4	370	d4	397	k4	440
a5	383	b5	369	c5	341	d5	364	k5	438
a6	379	b6	379	c6	378	d6	400	k6	360
a7	2046	b7	1766	c7	1701			k7	375
a8	411	b8	419	c8	427			k8	379
a9	382	b9	400	c9	397			k9	393
a10	406	b10	356	c10	310			k10	328
a11	355	b11	324	c11	309			k11	311
a12	400	b12	413	c12	1227			k12	300
a13	187	b13	251	c13	1098				
AR1	5891	BR1	5779	CM1	742	DM1	787	KM1	909
AM1	2514	BM1	2086	CM2	1411	DM2	1480	KM2	873
AM2	2491	BM2	2080	CM3	1442	DM3	1499	KM3	1250
AMU1	1539	BMU1	1262	CM4	1157			KM4	1178
AM4	2554	BM4	2193	CM5	1208			KM5	908
AM5	670	BR4	4488	CR1	5148			KM6	845
AM6	704	BR2	3655	CR2	4426			KR1	2810
AR2	3325	BR3	3255	CR3	4400			KR2	2194
AM3	1183	BM3	993					KR3	2300
AR3	2863							KL1	2720

Longitudes de líneas simples ►

Talla M

	A	B	C	D	K
1	7095	6979	7059	7182	7486
2	7084	6969	7048	7170	7267
3	7052	6946	7039	7140	7118
4	7041	6932	7015	7120	7171
5	7010	6911	7017	7107	6920
6	7007	6923	7053	7138	6798
7	6896	6823	6917		6740
8	6782	6722	6779		6789
9	6753	6702	6744		6633
10	6612	6592	6691		6534
11	6561	6560	6690		6479
12	6331	6354	6510		6466
13	6148	6220	6374		

A	B	C	D	K					
a1	396	b1	402	c1	376	d1	445	k1	551
a2	385	b2	392	c2	365	d2	433	k2	332
a3	419	b3	417	c3	410	d3	434	k3	407
a4	408	b4	402	c4	386	d4	414	k4	460
a5	399	b5	385	c5	358	d5	385	k5	457
a6	396	b6	397	c6	394	d6	416	k6	335
a7	2124	b7	1855	c7	1790			k7	348
a8	428	b8	437	c8	447			k8	397
a9	399	b9	417	c9	412			k9	411
a10	424	b10	371	c10	324			k10	312
a11	373	b11	339	c11	323			k11	326
a12	413	b12	434	c12	1305			k12	313
a13	191	b13	261	c13	1169				
AR1	6161	BR1	6044	CM1	766	DM1	819	KM1	1136
AM1	2620	BM1	2166	CM2	1472	DM2	1548	KM2	912
AM2	2597	BM2	2161	CM3	1502	DM3	1564	KM3	1301
AMU1	1596	BMU1	1323	CM4	1210			KM4	1230
AM4	2652	BM4	2269	CM5	1245			KM5	948
AM5	721	BR4	4680	CR1	5398			KM6	879
AM6	759	BR2	3840	CR2	4638			KR1	2940
AR2	3486	BR3	3424	CR3	4602			KR2	2303
AM3	1230	BM3	1017					KR3	2415
AR3	3014							KL1	2846

Longitudes de líneas simples ►

Tamaño ML

	A	B	C	D	K
1	7361	7242	7322	7444	7751
2	7351	7232	7311	7432	7461
3	7321	7213	7302	7404	7420
4	7309	7199	7278	7384	7477
5	7276	7177	7282	7371	7217
6	7273	7188	7322	7410	7131
7	7164	7089	7192		7070
8	7053	6990	7059		7079
9	7017	6969	7026		6913
10	6872	6857	6971		6840
11	6817	6822	6970		6757
12	6575	6591	6755		6744
13	6382	6454	6614		

A	B	C	D	K					
a1	411	b1	418	c1	391	d1	463	k1	775
a2	401	b2	408	c2	380	d2	451	k2	485
a3	436	b3	434	c3	426	d3	451	k3	422
a4	424	b4	419	c4	402	d4	431	k4	479
a5	415	b5	401	c5	370	d5	396	k5	475
a6	412	b6	412	c6	410	d6	435	k6	389
a7	2217	b7	1922	c7	1862			k7	403
a8	446	b8	455	c8	464			k8	412
a9	415	b9	434	c9	431			k9	427
a10	441	b10	387	c10	337			k10	354
a11	386	b11	352	c11	336			k11	339
a12	434	b12	448	c12	1331			k12	326
a13	203	b13	273	c13	1190				
AR1	6421	BR1	6296	CM1	804	DM1	853	KM1	983
AM1	2721	BM1	2257	CM2	1526	DM2	1602	KM2	950
AM2	2696	BM2	2252	CM3	1562	DM3	1624	KM3	1353
AMU1	1666	BMU1	1374	CM4	1270			KM4	1278
AM4	2766	BM4	2375	CM5	1309			KM5	983
AM5	725	BR4	4909	CR1	5616			KM6	915
AM6	762	BR2	4004	CR2	4839			KR1	3064
AR2	3645	BR3	3572	CR3	4813			KR2	2405
AM3	1279	BM3	1073					KR3	2519
AR3	3148							KL1	2936

Longitudes de líneas simples ►

Talla L

	A	B	C	D	K
1	7633	7502	7590	7715	8019
2	7622	7492	7578	7703	7711
3	7592	7479	7571	7675	7669
4	7579	7465	7546	7655	7728
5	7546	7443	7551	7643	7469
6	7542	7455	7593	7683	7369
7	7424	7354	7464	0	7307
8	7311	7251	7326	0	7327
9	7279	7230	7292	0	7147
10	7130	7112	7235	0	7080
11	7072	7076	7233	0	6995
12	6821	6837	7007	0	6981
13	6620	6695	6861	0	0

A	B	C	D	K					
a1	427	b1	433	c1	406	d1	480	k1	823
a2	416	b2	423	c2	394	d2	468	k2	515
a3	453	b3	450	c3	442	d3	467	k3	438
a4	440	b4	435	c4	417	d4	447	k4	497
a5	430	b5	416	c5	384	d5	411	k5	492
a6	426	b6	428	c6	426	d6	451	k6	402
a7	2296	b7	1993	c7	1930			k7	417
a8	462	b8	472	c8	481			k8	427
a9	430	b9	451	c9	447			k9	443
a10	458	b10	401	c10	350			k10	366
a11	400	b11	365	c11	348			k11	352
a12	451	b12	465	c12	1380			k12	338
a13	211	b13	284	c13	1234				
AR1	6672	BR1	6541	CM1	833	DM1	883	KM1	907
AM1	2818	BM1	2337	CM2	1581	DM2	1659	KM2	898
AM2	2794	BM2	2333	CM3	1619	DM3	1683	KM3	1402
AMU1	1727	BMU1	1424	CM4	1316			KM4	1325
AM4	2867	BM4	2461	CM5	1356			KM5	1019
AM5	751	BR4	5107	CR1	5837			KM6	948
AM6	789	BR2	4169	CR2	5034			KR1	3273
AR2	3797	BR3	3722	CR3	5009			KR2	2504
AM3	1325	BM3	1112					KR3	2624
AR3	3283							KL1	3053

Longitudes de líneas individuales ⇒

Ficha de servicio

Servicio nº 1

Fecha

Sello/Firma

Nº vuelos

Tipo de servicio

Notas

Servicio nº 2

Fecha

Sello/Firma

Nº vuelos

Tipo de servicio

Notas

Servicio nº 3

Fecha

Sello/Firma

Nº vuelos

Tipo de servicio

Notas

Servicio nº 4

Fecha

Sello/Firma

Nº vuelos

Tipo de servicio

Notas

Servicio nº 5

Fecha

Sello/Firma

Nº vuelos

Tipo de servicio

Notas

Servicio nº 6

Fecha

Sello/Firma

Nº vuelos

Tipo de servicio

Notas

Registro de propietarios Piloto nº 1

	<input type="text"/>
Nombre	<input type="text"/>
Apellido	<input type="text"/>
Ciudad	<input type="text"/>
d	<input type="text"/>
de	<input type="text"/>
la	<input type="text"/>
call	<input type="text"/>
e	<input type="text"/>
Código	<input type="text"/>
postal	<input type="text"/>
País	<input type="text"/>
Teléfono	<input type="text"/>

Envíe un correo electrónico a

Registro de propietarios

Piloto nº 2

	<input type="text"/>
Nombre	<input type="text"/>
Apellido	<input type="text"/>
Ciudad	<input type="text"/>
d	<input type="text"/>
de	<input type="text"/>
la	<input type="text"/>
call	<input type="text"/>
e	<input type="text"/>
Código	<input type="text"/>
postal	<input type="text"/>
País	<input type="text"/>
Teléfono	<input type="text"/>

Envíe un correo electrónico a

Palabras finales

Tu nuevo parapente promete muchas horas de vuelo seguro y agradable, siempre que lo trates con cuidado y siempre respetar los peligros potenciales de la aviación.

Recuerde siempre que volar puede ser peligroso y que su seguridad depende de usted. Con un tratamiento cuidadoso, su vela debería durar muchos años. Ha sido probada según las normas internacionales de aeronavegabilidad vigentes, y éstas representan los conocimientos actuales sobre la seguridad de un parapente. Sin embargo, como todavía hay muchas cuestiones desconocidas, por ejemplo la vida útil efectiva de la actual generación de parapentes y lo fuerte que se puede aceptar el envejecimiento del material sin que afecte a la aeronavegabilidad. Hay fuerzas naturales que pueden amenazar tu seguridad, independientemente de la calidad de la construcción o del estado de tu parapente. Tu seguridad es, en última instancia, tu responsabilidad. Te recomendamos encarecidamente que vuelas con cuidado, te adaptes a las condiciones meteorológicas y tengas presente tu seguridad. Volar en un club o es muy recomendable una escuela con pilotos experimentados. Se recomienda volar con un arnés estándar con protección para la espalda y un paracaídas de reserva. Utiliza siempre un buen equipo y un casco homologado.

¡Nos vemos en el cielo!

BGD GmbH

Am Gewerbepark 11, 9413 St. Gertraud, Austria

Tel: +43 (0) 4352 20477

correo electrónico:

sales@flybgd.com

www.flybgd.com

Anexo

Medidas de la línea ES

Las tablas siguientes muestran las mediciones de las líneas de las alas de prueba, según las mediciones de la casa de pruebas durante el

procedimiento de certificación. Estas cifras se refieren a las tablas de comprobación de la brida.

Talla XS

	A	B	C	D	K
1	6462	6358	6420	6530	6789
2	6451	6347	6409	6518	6521
3	6422	6324	6398	6491	6485
4	6409	6310	6375	6471	6534
5	6380	6289	6378	6458	6312
6	6377	6298	6412	6491	6228
7	6277	6196	6261		6170
8	6178	6108	6145		6181
9	6150	6090	6115		6029
10	6022	6004	6099		5978
11	5972	5973	6098		5900
12	5752	5766	5908		5889
13	5557	5621	5785		

Talla S

	A	B	C	D	K
1	6791	6688	6762	6878	7141
2	6781	6678	6751	6864	6880
3	6763	6660	6733	6828	6834
4	6746	6646	6710	6810	6890
5	6718	6621	6715	6794	6661
6	6715	6629	6748	6829	6565
7	6612	6533	6620		6507
8	6506	6441	6499		6524
9	6477	6423	6468		6363
10	6342	6326	6431		6313
11	6293	6292	6429		6229
12	6063	6078	6230		6218
13	5885	5945	6100		

Talla M

	A	B	C	D	K
1	7085	6977	7060	7183	7479
2	7083	6971	7049	7172	7259
3	7049	6947	7040	7142	7116
4	7039	6933	7017	7124	7168
5	7007	6910	7017	7109	6931
6	7006	6924	7051	7137	6792
7	6897	6823	6920		6728
8	6791	6718	6770		6799
9	6760	6695	6735		6627
10	6613	6587	6687		6544
11	6564	6551	6686		6488
12	6324	6347	6508		6477
13	6140	6211	6372		

Tamaño ML

	A	B	C	D	K
1	7360	7239	7318	7442	7749
2	7351	7228	7310	7430	7455
3	7319	7211	7301	7405	7410
4	7308	7198	7276	7386	7470
5	7276	7175	7281	7370	7223
6	7272	7183	7320	7411	7122
7	7167	7091	7194		7064
8	7051	6987	7056		7086
9	7016	6967	7022		6905
10	6878	6855	6970		6847
11	6821	6819	6968		6766
12	6577	6590	6753		6754
13	6380	6450	6610		

Talla L

	A	B	C	D	K
1	7633	7502	7590	7715	8019
2	7622	7492	7578	7703	7711
3	7592	7479	7571	7675	7669
4	7579	7465	7546	7655	7728
5	7546	7443	7551	7643	7469
6	7542	7455	7593	7683	7369
7	7424	7354	7464	0	7307
8	7311	7251	7326	0	7327
9	7279	7230	7292	0	7147
10	7130	7112	7235	0	7080
11	7072	7076	7233	0	6995
12	6821	6837	7007	0	6981
13	6620	6695	6861	0	0