



3GD
BRUCE GOLDSMITH D

 ADAM

MANUAL

BETRIEBSHANDBUCH



Contents

Willkommen	4
1 - Einleitung / Technische Daten	5
2 - Vorbereitung	8
3 - Vorflugcheck	9
4 - Flugeigenschaften	12
5 - Extrem-Flugmanöver	23
6 - Lagern Transportieren und Checks	27
7 - Garantie	32
8 - Schlusswort	34
Tragegurte	35
Linien	36
Zertifizierungsetikett	41
Service-Heft	42

ADAM Betriebshandbuch

GLEITSCHIRM EN / LTF A

Herzlich willkommen bei Bruce Goldsmith Design

Die Bruce Goldsmith Design GmbH, in weiterer Folge BGD genannt, ist ein weltweit führendes Unternehmen in der Konstruktion und Herstellung von Gleitschirmen. Seit vielen Jahren entwickelt Bruce Goldsmith und sein Team mit absoluter Hingabe, Produkte auf höchstem Niveau, für Piloten, denen nur das Beste gut genug ist. Wir setzen unsere große Erfahrung zur Herstellung von absoluten Qualitätsprodukten ein, die höchste Leistung mit einem sicheren Handling vereinen, das unsere Kunden schätzen und respektieren. BGD Piloten können sich auf unsere Qualität und Zuverlässigkeit verlassen.

BGD's Spitzenposition basiert auf dem Wissen und der großen Erfahrung in Aerodynamik und Materialtechnologie, welche wir uns in all den Jahren erworben haben. Alle BGD - Produkte werden mit derselben Sorgfalt und Aufmerksamkeit entwickelt und hergestellt, welche letztendlich alle Luftsportarten verlangen.

Gratulation zu Ihrer Wahl eines BGD ADAM

Der ADAM ist ein Gleitschirm, konzipiert für einen hohen Anspruch an die Sicherheit und Stabilität. Diese Eigenschaften wird er jedoch nur behalten, wenn Sie ihn auch sorgfältig behandeln. Bitte lesen Sie dieses Handbuch vom Anfang bis zum Ende genau durch, um sicher zu gehen, dass Sie das Beste aus Ihrem ADAM herausholen. Wir sind überzeugt, dass der ADAM Ihnen viele schöne Flugstunden bereiten wird.

Dieses Handbuch wurde erstellt, um Ihnen Informationen und Anweisungen zu Ihrem Gleitschirm zu geben. Wenn Sie jemals irgendwelche Ersatzteile oder weitere Informationen benötigen, bitte zögern Sie nicht, Ihren nächsten BGD Händler zu kontaktieren oder direkt Kontakt mit BGD aufzunehmen.

1 Einleitung

Der ADAM ist grundsätzlich als „Leichtes Luftsportgerät“ mit einer Leermasse von weniger als 120 kg eingestuft. Der Adam ist ein schulungstauglicher Gleitschirm, der für Anfänger geeignet ist, die über keine vorherige Flugerfahrung verfügen. Er ist grundsätzlich für die Ausbildung und Schulung geeignet.

Der Adam ist mit EN-A und LTF-A zugelassen.. Sein angenehmes Handling, ist mit einem hohen Maß an Sicherheit verbunden und optimale Gleit- und Sinkeigenschaften machen das Fliegen mit diesem Gleitschirm zum wahren Vergnügen. Aber auch fortgeschrittene Piloten, die höchste Ansprüche an die Sicherheit haben und trotzdem ein ausgewogenes und fein abgestimmtes Handling suchen werden begeistert sein. Dieser Gleitschirm ist nicht für Kunstflugmanöver konzipiert und geeignet!

Dieser Gleitschirm darf nicht:

- mit mehr als dem höchstzulässigen Gesamtabfluggewicht geflogen werden
- in seiner Trimmgeschwindigkeit manipuliert werden, indem die Länge der Leinen oder der Traggurten verändert werden (ausgenommen Beschleunigungssystem).
- einen Rollwinkel von 90 Grad überschreiten
- bei Regen oder Schnee geflogen werden.
- mit einer Schleppspannung von mehr als 100 kg geschleppt werden.

Ihr Händler ist dafür verantwortlich, dass Ihr Gleitschirm eingeflogen wird, bevor Sie ihn erhalten. Die Testflugbestätigung finden Sie im letzten Kapitel dieses Handbuches. Bitte vergewissern Sie sich, dass Ihr Händler die Testflugbestätigung ausgefüllt hat, um sicher zu gehen, dass dieser Gleitschirm eingeflogen ist. Bei fehlender

Testflugbestätigung wird jegliche Garantie von Seiten BGD's abgelehnt.

Durch sämtliche Änderungen, wie z.B. der Leinenlängenänderungen oder Änderungen am Beschleuniger direkt am Traggurt verliert der Gleitschirm seine Zulassung und möglicherweise seine Lufttüchtigkeit. Bevor Sie irgendwelche Änderungen vornehmen, kontaktieren Sie Ihren BGD Händler oder BGD direkt!

Technische Daten

	S	M	ML	L	
Zoom	0.94	1	1.05	1.10	
Projizierte Fläche	18.56	21.00	23.15	25.41	m ²
Ausgelegte Fläche	22.09	25.00	27.56	30.25	m ²
Gewicht	4.3	4.9	5.4	5.9	kg
Leinenmeter	243	275	303	333	m
Höhe	6.30	6.67	7.00	7.80	m
Anzahl der Stammleinen	3/4/3	3/4/3	3/4/3	3/4/3	A/B/C
Zellen	34	34	34	34	
Ausgelegte Streckung	4.465	4.465	4.465	4.465	
Projizierte Streckung	3.22	3.22	3.22	3.22	
Flächentiefe	2.82	3.00	3.14	3.29	m
Ausgelegte Spannweite	9.96	10.59	11.12	11.65	m
Projizierte Spannweite	7.73	8.22	8.64	9.05	m
Gewichtsbereich (Abflug)	50-75	70-95	90-110	105-130	kg
Trimm speed	38	38	38	38	km/h
Top speed	50	50	50	50	km/h
Min sinken	1.0	1.0	1.0	1.0	m/s
Gleitzahl	8.0	8.0	8.0	8.0	
Zulassung	EN-A	EN-A	EN-A	EN-A	

2 Vorbereitung

1. Wählen Sie ein, den Wind- und Terrainverhältnissen angepasstes Startgelände, das frei von Hindernissen ist, an denen sich zum Beispiel die Leinen verfangen könnten oder die Kappe beschädigt werden könnte!
2. Wenn Ihr Gleitschirm korrekt gepackt ist, sollten Sie ihn am oberen Rand des Startplatzes auspacken/ auslegen und am Hang von oben nach unten ausrollen. Dabei liegt der Schirm mit dem Untersegel nach oben, die Eintrittskante oben am Hang und das Gurtzeug sollte bei der Austrittskante unter dem Schirm positioniert werden.
3. Rollen Sie nun die Kappe aus, ziehen sie die zwei Hälften auseinander und legen Sie anschließend den Schirm leicht halbmondförmig aus. Das Gurtzeug sollte so weit von der Austrittskante entfernt platziert werden, dass die Tragegurte eingehängt werden können ohne die Leinen zu spannen.

3 Vorflugcheck

Der ADAM ist so konzipiert, dass er möglichst einfach zu handhaben ist. Eine sorgfältige Vorflugkontrolle ist aber wie bei allen Fluggeräten unerlässlich. Der folgende Kontrollcheck sollte deshalb vor jedem Flug ausgeführt werden:

1. Beim Ausbreiten des Gleitschirmes kontrollieren Sie die Kappe auf etwaige Risse von Stacheldrähten, Gestrüpp, etc..., oder ob der Gleitschirm eventuell im Packsack beschädigt wurde.
2. Kontrollieren Sie, ob die Leinen nicht verdreht, verschlauft oder verknotet sind. Am besten Sie sortieren die Leinen von den Bremsen ausgehend bis zu den A - Stammleinen von unten nach oben durch. Vom Gurtzeug ausgehend entwirren Sie die Leinen in Richtung Kappe. Das Sortieren der Leinen wird Ihnen erleichtert, wenn Sie den Gleitschirm leicht gegen den Wind aufziehen und ihn wieder ablegen.
3. Es ist besonders wichtig, dass die Bremsleinen frei liegen. Kontrollieren Sie den Knoten(Palstek) , der die Bremsschleufe mit der Bremsleine verbindet. Es sollten hier nicht mehrere Knoten gemacht werden, da sie sich in der Umlenkrolle verfangen könnten. Beide Bremsleinen sollten die gleiche Länge haben. Dies kann kontrolliert werden, indem ein Helfer das obere Ende der Bremsleinen und der Pilot die Bremsschleufe hält und man dann die Längen vergleicht. Die Länge der Bremsleinen muss so eingestellt sein, dass sie im Flug bei „Null Bremse“ schlaff sind und genügend „Leerlauf“ vorhanden ist, damit auch bei Einsatz des Beschleunigers die Endkante des Gleitschirms nicht abgebremst wird. Bei unzureichender Kenntnis empfehlen wir keine Änderungen an der Bremsleinenlänge durchzuführen, da die Länge werksmäßig exakt passend eingestellt ist, wie in hunderten Testflugstunden zuvor erflogen. Der Händler sollte beim Einfliegen die Länge der Bremsleinen und die Knoten kontrollieren und gegebenenfalls anpassen. Nachdem Sie die Bremsleinen kontrolliert haben, legen Sie diese freiliegend auf den Boden.
4. Kontrollieren Sie immer, dass alle Schnallen und Befestigungen am Gurtzeug geschlossen sind. Versichern Sie sich, dass die beiden Hauptkarabiner die das Gurtzeug mit den Traggurten verbinden, geschlossen und

gegebenenfalls verschraubt sind. Ebenso sollten sie alle Leinenschlösser, welche die Traggurte mit den Leinen verbinden, kontrollieren ob sie fest verschlossen sind.

5. Jeder Pilot sollte einen sicheren und zugelassenen Helm neben knöchelstützende Schuhe beim Fliegen tragen. Stellen Sie sich das Gurtzeug vor dem Fliegen bequem ein (mit ausgedehnter Sitzprobe) und kontrollieren Sie am Startplatz, dass alle Schnallen geschlossen sind.

Vorflugcheckliste

Beim Schirm Auslegen

- Schirmkappe ohne Beschädigungen
- Tragegurte ohne Beschädigungen
- Leinenschlösser fest verschlossen
- Leinenvernähung am Tragegurt
- alle Fangleinen frei von der Kappe zum Tragegurt, Bremsleinen

Beim Anziehen des Gurtzeugs

- Rettungsgerätegriff (Splints) geschlossen und in Ordnung
- Sämtliche Schnallen (Beinschlaufen, Brustgurt) geschlossen
- Hauptkarabiner geschlossen

Vor dem Start

- Beschleuniger eingehängt
- Tragegurte nicht verdreht
- Bremsgriffe in der Hand, Bremsleinen frei
- Pilotenposition mittig - alle Leinen gleich gespannt
- Windrichtung stimmt
- Hindernisse am Boden
- Luftraum frei

Ihr Gleitschirm sollte nun startbereit sein.

4 Flugeigenschaften

Dieses Handbuch ist nicht als Lehrbuch gedacht. Sie müssen die Ausbildung in einer staatlich anerkannten Flugschule absolvieren. Aber die folgenden Tipps sollten Ihnen einfach mehr und spezifisches Wissen zu Ihrem Adam vermitteln und vertiefen.

Gewichtsbereich

Der ADAM ist abhängig von der Größe nur zum Betrieb innerhalb eines bestimmten Gewichtsbereichs zugelassen. Es ist dabei das Gesamtgewicht gemeint, bestehend aus Pilot, Gleitschirm und Gurtzeug und sämtlicher sonstiger Ausrüstung, die sich während des Fluges im Gurtzeug befindet.

Wir empfehlen, den ADAM in der Mitte des jeweiligen Gewichtsbereiches zu fliegen.

Wird der ADAM in der unteren Hälfte des zugelassenen Gewichtsbereichs geflogen, so ist mit leicht verminderter Agilität und mit einem etwas gedämpfteren Flugverhalten zu rechnen. In starken Turbulenzen macht sich eine geringere Stabilität der Kappe bemerkbar.

Fliegt man den ADAM in der oberen Hälfte des Gewichtsbereichs, vergrößert sich die Dynamik und die Stabilität des Schirms und auch die Trimmungsgeschwindigkeit erhöht sich leicht. Die Eigendämpfung des Schirms, auch nach Klappen, nimmt hingegen leicht ab.

Gurtzeug Abmessungen bei der Zulassung

Auszug aus der LTF bezüglich Gurtzeug Abmessungen die bei den Testflügen benutzt wurden:

3.5.6. Gurtzeug Abmessungen –

Der Testpilot (und der Passagier im Falle der Prüfung in doppelsitziger Konfiguration) muss ein Gurtzeug mit einem

Normalabstand von 42 cm von den Befestigungspunkten der Gleitsegel-Tragegurte (gemessen von den Mittellinien der Karabiner) zur Sitzbrettoberfläche verwenden. Der horizontale Abstand der Befestigungspunkte der Gleitsegel-Tragegurte (gemessen von den Mittellinien der Karabiner) muss auf 42 cm eingestellt sein.

Im Fall eines Pilotengewichts von weniger als 50 kg ist der horizontale Abstand auf 38 cm einzustellen und im Fall eines Pilotengewichts von mehr als 80 kg ist der horizontale Abstand auf 46 cm einzustellen.

Aktiv Fliegen

Aktiv fliegen heißt, fliegen in Harmonie mit Ihrem Gleitschirm. Das heißt, dass Sie nicht stets mit gleichbleibender Bremsstellung fliegen, sondern die Reaktion Ihres Gleitschirmes auf unruhige Luft wahrnehmen und entsprechend reagieren, besonders bei thermischen und turbulenten Verhältnissen. Bei ruhiger Luft werden diese Reaktionen nur minimal sein, aber in Turbulenzen wird ein ständiges Auskorrigieren mittels Bremsleinenzug und Gewichtsverlagerung im Gurtzeug vom Piloten verlangt. Bei guten Piloten sind diese Reaktionen instinktiv vorhanden. Es ist wichtig, dass der Pilot durch leichten Zug an den Bremsen stets direkten Kontakt zur Kappe hält, um den Staudruck der Kappe zu spüren. Das erlaubt ihm, ein Nachlassen des Staudruckes und einen anschließenden Kollaps der Kappe rechtzeitig wahrzunehmen und frühzeitig zu reagieren.

Der ADAM wird auch ohne Pilotenreaktion nicht sehr schnell einklappen, jedoch wird ein aktives Fliegen die Sicherheit noch zusätzlich erhöhen.

Gurtzeug

Der ADAM wurde mit einem handelsüblichen Gurtzeug der Gruppe GH getestet und reagiert gut auf Gewichtsverlagerung. Es ist ohne weiteres auch möglich mit einer Kreuzverspannung zu fliegen, wird vom Hersteller aber ausdrücklich nicht empfohlen. Mit welchem Gurtzeugtyp die jeweilige Größe des Adams zugelassen wurde ist dem Testflugprotokoll der Zulassungsstelle EAPR zu entnehmen.

Start

Der ADAM ist bei leichtem und bei starkem Wind sehr einfach aufzuziehen und steigt zuverlässig und schnell in die Flugposition auf.

Null Wind Start

Bei Nullwind machen Sie, von der Position mit gespannten A-Leinen ausgehend, ein oder zwei Schritte rückwärts (aber nicht ganz zurück bis zur Kappe) und beginnen dann Ihren gleichmäßigen Startlauf, während dem Sie sanft und gleichmäßig die A-Traggurte führen. Sobald die Kappe sich vom Boden abzuheben beginnt, reduzieren Sie den Zug an den Traggurten, beschleunigen aber mit leichter Körpervorlage gleichmäßig weiter. Bei sehr schwachen Windverhältnissen hilft es, einen sanften Druck auf den A-Traggurten beizubehalten. Halten Sie sich bereit, die Kappe mit den Bremsen zu stoppen, falls sie vorschießen sollte.

Rückwärts Start

Bei Windgeschwindigkeiten von mehr als 10 km/h ist es oftmals besser einen Rückwärtsstart durchzuführen, da Sie während des Aufziehens mit den inneren A-Traggurten den Gleitschirm besser beobachten und gegebenenfalls steuern können.

Der ADAM neigt nicht zum Überschießen. Ein Nachlassen des Druckes auf die A-Traggurte, sobald die Kappe ca. 45° aufgestiegen ist, hilft, ein Vorschießen zu verhindern. Je stärker der Wind und je grösser der Druck auf den A-Traggurten ist, umso schneller wird der Gleitschirm hochsteigen. Denken Sie daran, ein allfälliges Überschießen der Kappe mit den Bremsen zu stoppen.

Kurvenflug

Der ADAM verlangt keine starken Steuerkräfte, um ihn zu manövrieren. Um eine schnelle Kurve zu fliegen, ziehen Sie gleichmäßig an der Bremse auf der Seite, nach welcher Sie die Kurve fliegen wollen. Die Geschwindigkeit, mit welcher angebremst wird, ist sehr wichtig. Wird eine Bremse relativ schnell gezogen, dreht der Gleitschirm sehr schnell mit

Schräglage ab. Es muss allerdings darauf geachtet werden, dass die Bremse nicht allzu hart und schnell gezogen wird. Der maximal nutzbare symmetrische Steuerweg bei maximalem Abfluggewicht ist beim ADAM, in allen Größen, größer als 65 cm.

Um eine sehr enge und flache Kurve zu fliegen, leiten Sie die Kurve in angebremsstem Zustand ein, um so eine Schräglage des Gleitschirmes zu vermeiden. Der ADAM fliegt auf diese Weise sehr gut, es ist jedoch darauf zu achten, dass der Gleitschirm auf der Kurveninnenseite nicht überzogen wird, was einen einseitigen Strömungsabriss zur Folge hätte. Der ADAM dreht noch besser, wenn die Kurven mittels Gewichtsverlagerung im Gurtzeug unterstützt werden. Denken Sie daran, dass ein abruptes Ziehen der Bremsleinen immer vermieden werden sollte.

Geradeausflug

Der ADAM fliegt ohne Eingreifen des Piloten gleichmäßig. Mit einem Pilotengewicht von 80 kg auf dem ADAM M wird die Fluggeschwindigkeit ohne Beschleunigungssystem ca. 38-39km/h betragen

Thermikflug

Um die beste Steigrate zu erzielen, sollte der ADAM in der Thermik mit einer sanften Drehung und, wie in „Kurvenflug“ beschrieben, mit einer minimalen Schräglage geflogen werden.

Bei starker Thermik ist es besser, eine engere Kurve mit mehr Schräglage zu fliegen, um näher im Zentrum des Thermikschlauches zu drehen. Bei großflächiger und ruhiger Thermik sollte mit möglichst wenig Schräglage geflogen werden, um das beste Ergebnis zu erzielen. Denken Sie daran, dass die Gewichtsverlagerung im Gurtzeug das Eindrehen effizient unterstützt und somit weniger Bremseinsatz erforderlich ist, was zu flacheren Kurven führt. Versichern Sie sich, dass Sie den Gleitschirm nicht überbremsen/übersteuern und ungewollt einen Strömungsabriss herbeiführen und achten Sie stets auf genügend Höhe, um einen allfälligen Strömungsabriss wieder ausleiten zu können.

Ohren anlegen (Big Ears)

Die zellenweise Aufhängung der Leinen erlaubt es dem ADAM, ohne Profilveränderung die Ohren anzulegen. Die Einfachheit dieses Manövers erlaubt Ihnen jedoch nicht, bei stärkerem Wind mit kleinerer Fläche zu fliegen, aber es ermöglicht dem Piloten einen schnellen Abstieg ohne Verlust der Vorwärtsgeschwindigkeit. Um die Ohren anzulegen muss der Pilot sich im Gurtzeug aufrichten, sich nach vorne lehnen und die äußersten A - Tragegurte ergreifen.

Behalten Sie, wenn möglich, die Bremsschlaufen in den Händen. Dann ziehen Sie die Tragegurte mindestens 30 cm gegen außen hinunter, sodass die Flügelenden einklappen. Es ist sehr wichtig, dass die restlichen A - Leinen nicht mitgezogen werden, da dieses zu einem Kollaps der Eintrittskante führen würde. Bei eingeklappten Ohren können Sie den ADAM sehr gut durch Gewichtsverlagerung im Gurtzeug steuern. Die eingeklappten Flügelenden sollten sich von selbst öffnen, tun sie es nicht, genügt ein kurzes Pumpen mit den Bremsleinen, um sie wieder zu öffnen. Um das Manöver zu intensivieren und die Sinkrate zu erhöhen und den Gleitschirm zu stabilisieren, kann zusätzlich der Beschleuniger durchgetreten werden. Man sollte unbedingt beachten, dass man immer die Ohren zuerst einklappst und dann erst den Beschleuniger durchtritt und beim Ausleiten immer zuerst den Beschleuniger freigibt bevor die Ohren freigegeben werden.

Bevor das Manöver „Ohren anlegen“ im Ernstfall ausgeführt wird, sollten Sie diese Manöver wegen eines allfälligen Kollapses der Eintrittskante in großer Höhe ausprobieren. Behalten Sie stets die Bremsschlaufen in den Händen, um die Kontrolle zu behalten. Eine gute Methode ist, mit den Händen durch die Steuerschlaufen zu schlüpfen, so haben Sie die Steuerschlaufen stets griffbereit an den Handgelenken.

B-Leinen-Stall

Dies ist eine schnell Abstiegsmethode und ein zusätzlicher Sicherheitsaspekt für jeden Piloten. Mit den Bremsschlaufen an den Handgelenken ergreift der Pilot das obere Ende der B-Traggurte, einen in jeder Hand, und zieht sie ca. 50 cm nach unten. Dies wird den Gleitschirm stallen und die Vorwärtsgeschwindigkeit wird auf Null zurückgehen. Versichern Sie sich, dass Sie genügend Höhe haben, denn die Sinkgeschwindigkeit kann über 10m/Sek.

betragen. Um die Sinkgeschwindigkeit zu erhöhen, ziehen Sie stärker an den B-Traggurten. Der Gleitschirm ist bei diesem Manöver sehr stabil.

Normalerweise wird der ADAM nach dem Ausleiten des B-Stalls innerhalb von 2 Sekunden wieder selbstständig fliegen. Manchmal wird der Gleitschirm bei Ausleiten aus dem B-Stall leicht abdrehen. Es ist besser, die B-Traggurte schnell freizugeben, denn wenn dies langsam geschieht, kann der Gleitschirm in den Sackflug übergehen. Es ist wichtig, den B-Leinen-Stall immer symmetrisch auszuführen, da der Gleitschirm bei einer asymmetrischen Ausleitung in eine Negativdrehung übergehen kann!

Der B-Leinen Stall ist sehr nützlich, wenn ein schneller Höhenverlust notwendig wird, z.B. um vor einem drohenden Gewitter zu flüchten. Der B-Stall sollte nicht unter 300 m über Grund ausgeführt werden.

Steilspirale

Eine normale Drehung kann in eine starke Steilspirale umgesetzt werden, indem man den Gleitschirm weiter auf der Kurveninnenseite anbremst. Der Neigungswinkel und die Geschwindigkeit steigen, je länger man in der Steilspirale bleibt. Es ist wichtig, dass die Spirale gleichmäßig einleitet wird, da ein zu abruptes einseitiges Bremsen ein Trudeln oder eine ‚Over the Nose‘ Spirale einleiten kann.

BGD-Schirme sind so konstruiert und getestet, dass sie aus einer normalen Spirale mit einer Sinkgeschwindigkeit unter 16 m/sec. automatisch ohne Eingreifen des Piloten in den Normalflug zurückkehren. Wenn der Pilot die Sinkgeschwindigkeit der Spirale auf über 16 m/sec. erhöht oder eine sogenannte ‚Over the Nose‘ Spirale einleitet, bedarf es möglicherweise eines aktiven Eingreifens des Piloten, um aus der Spirale herauszukommen. In diesem Fall muss der Pilot den Schirm aktiv auf der Kurvenaußenseite anbremsen und sein Gewicht von der Kurveninnen- auf die Außenseite verlagern und ihn aus der Drehung genaugenommen herauslenken.

Man sollte beim Ausleiten aller Spiralen sehr vorsichtig vorgehen. Um eine Steilspirale auszuleiten, lassen Sie die Bremse nach und nach los. Wenn Sie die Bremse zu schnell loslassen, wird die gewonnene Energie der Steilspirale

in Auftrieb umgewandelt. Das führt zu einem starken Auspendeln des Gleitschirmes und einem anschließenden starkem Vorschießen der Kappe mit anschließendem Frontklapper. Auch ist Vorsicht geboten nicht durch die eigenen Wirbelschleppen zu fliegen, die den Gleitschirm zum Einklappen bringen können.

ACHTUNG:

Steilspiralen verursachen Orientierungsverlust und es wird eine gewisse Zeit benötigt um sie auszuleiten. Dieses Manöver muss immer in ausreichender Höhe ausgeleitet werden.

Anzahl der Tragegurte

Der Adam ist mit einem 3 fach Tragegurt ausgestattet. Der Tragegurt verfügt über 3 Ebenen (A+a, B, C), lediglich die äußerste A Leine (a) ist separat aufgehängt um das Ohrenanlegen zu erleichtern.

Beschleunigungs-System

Der ADAM besitzt einen Tragegurt mit A/B/C Leinenaufhängung und wird standardmäßig mit einem Beschleunigungs-System am Tragegurt ausgeliefert, er kann aber auch ohne aktiviertes Beschleunigungs-System geflogen werden, was jedoch nicht ratsam ist. Beim Starten und im Normalflug wird das Beschleunigungs-System nicht eingesetzt. Das Beschleunigungs-System sollte dann eingesetzt werden, wenn eine erhöhte Geschwindigkeit wichtig ist. Ein 80 kg schwerer Pilot sollte mit dem ADAM M eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 50 km/h oder mehr erreichen. Bei dieser Geschwindigkeit ist das Gleiten nicht mehr sehr gut und es ist nicht die ideale Position, um in thermischen Verhältnissen zu fliegen. Zudem wird die Kappe anfälliger auf Einklapper. Um das Beschleunigungs-System zu betätigen, ist ein leichter Kraftaufwand notwendig und dies kann die Sitzposition im Gurtzeug beeinflussen. Es wird deshalb empfohlen, dazu eine aufrechte Haltung im Gurtzeug einzunehmen. Man sollte das Gurtzeug entsprechend vor dem Flug einstellen, besonders wenn Sie die ersten Beschleunigungsversuche machen.

Wir erinnern Sie daran, dass Sie nur bei Windverhältnissen fliegen sollten, welche mit dem Gleitschirm im Trimmspeed erfliegbar sind, damit Sie den Gleitschirm noch beschleunigen können, falls es nötig wird.

Um die maximale Geschwindigkeit zu erfliegen, drücken Sie mit den Füßen das Beschleunigungs-System gleichmäßig durch, bis die beiden Umlenkrollen am A-Traggurt zusammenstoßen.

Das Beschleuniger-System beschleunigt den Gleitschirm auf seine maximale Geschwindigkeit, wenn sich die Rollen des Beschleunigers berühren. Bitte nicht versuchen mit übermäßiger Kraft über diesen Punkt hinauszugehen, um schneller zu fliegen, da der Gleitschirm dann kollabieren kann! Der maximale Beschleunigerweg am Tragegurt des Adam beträgt 12 cm gemessen von Achse zu Achse der oberen und unteren Beschleunigerrolle.

WICHTIG:

Trainieren Sie den Umgang mit dem Beschleuniger-System im normalen Flug! Vorsichtig beim schnellen Fliegen in turbulenten Bedingungen, da Deflationen eher auftreten werden. Die erhöhte Geschwindigkeit wird durch Verringerung des Anstellwinkels erzeugt, dies bedeutet aber, dass der Gleitschirm instabiler ist und leichter kollabieren kann und wird.

Denken Sie daran, dass sich der Gleitwinkel bei höheren Geschwindigkeiten verschlechtert.

Überprüfen Sie alle Komponenten in regelmäßigen Abständen auf Verschleiß, um sicherzustellen, dass das System immer reibungslos funktioniert, wenn es wirklich benötigt wird.

Trimmer

Der Adam bzw. der Tragegurt des Adam besitzt keine Trimmer.

Andere Vorrichtungen

Der Adam besitzt keine anderen verstellbaren Vorrichtungen um Geschwindigkeit oder Anstellwinkel, etc. zu verändern, außer die Bremsen und das Beschleuniger System.

Schleppen und Tandemfliegen

Der Adam ist grundsätzlich zum Schleppenbetrieb geeignet. Für das Tandemfliegen wurde der Adam weder konstruiert, noch vorgesehen oder zugelassen.

Landung

Das Landen mit dem ADAM ist sehr einfach und ohne Tücken. Bei leichten Windverhältnissen flaren Sie den ADAM ab ca. 2 m über dem Boden normal aus. Das Ausflaren kann effizienter gemacht werden, wenn Sie die Bremsen wickeln um einen größeren Bremsweg zu haben. Bei Starkwind-Landungen wird eine andere Technik angewendet. Wenn Sie den ADAM bei Starkwind mit den Bremsen ausflaren, wird er die Energie in Höhe umwandeln. Das kann zu einem echten Problem führen. Bei diesen Verhältnissen ist es am besten, wenn Sie kurz vor der Landung die C-Traggurte bei den Leinenschlössern ergreifen und den Gleitschirm auf diese Weise mit sehr wenig Abstand über Grund kollabieren und dabei darauf achten nicht vom Boden überrascht zu werden. Mit den C Leinen in den Händen kann Sie der Gleitschirm praktisch nicht mehr über den Boden schleifen, da sie jeglichen Widerstand mit einem kräftigen Zug an den Gurten abwenden können.

Dasselbe können Sie auch mit den B-Traggurten machen, es ist dann jedoch schwieriger, den kollabierten Gleitschirm am Boden zu kontrollieren. Der ADAM kann auch mit den C- Traggurten gesteuert werden, aber seien Sie vorsichtig, dass Sie den Gleitschirm auf diese Weise nicht vorzeitig stallen.

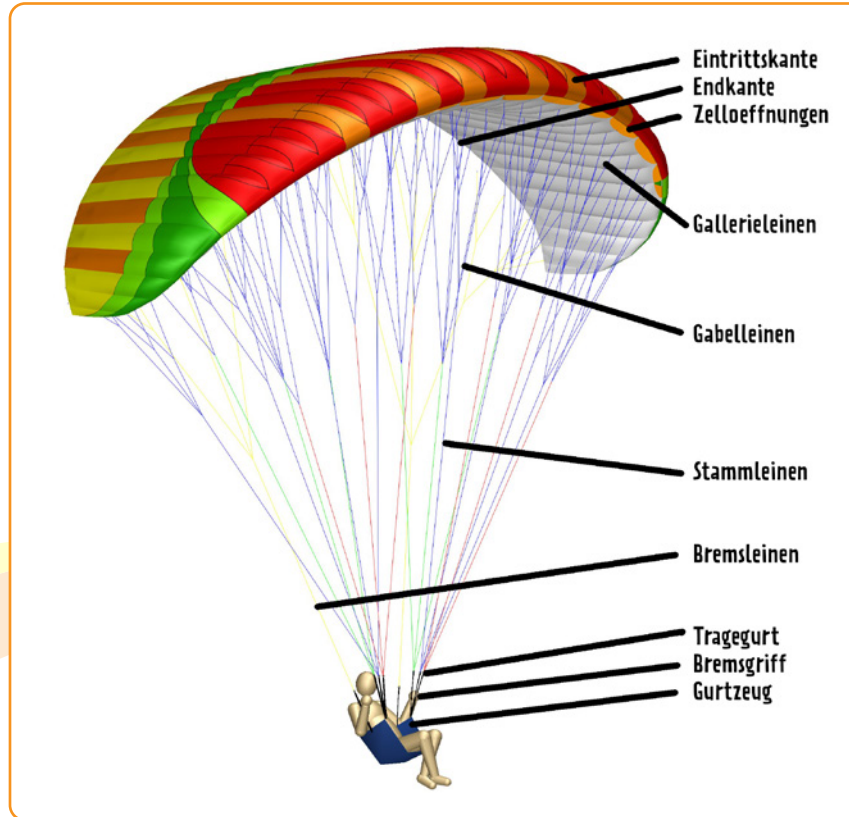
Materialliste

Beim Adam setzt BGD nur hochwertige Materialien ein.

Obersegel:	Dominico N30
Untersegel:	Dominico N30
Interne Struktur:	Dominico D30 DFM
Nasenverstärkung:	Plastikdraht 2,3mm und 2,7 mm
Tragegurtmaterial	Liros 20 mm black Nylon webbing
Beschleunigerrollen:	Sprenger HS
Bremsrollen:	Sprenger HS
Galerieleinen:	Liros DSL70
Gabelleinen:	Liros TSL 140
Hauptleinen:	Liros TSL 280
Bremsleinen:	Liros DSL70

Alle Ersatzteile wie können bei den jeweiligen BGD Händlern oder in Ausnahmefällen direkt über BGD bezogen werden.

Übersicht Gleitschirm mit Bezeichnungen der Einzelteile



5 Extrem - Flugmanöver

Dieses Handbuch soll nicht dazu dienen, Ihnen Instruktionen für Extremflugmanöver zu vermitteln, sondern beschreibt nur die einzelnen Manöver, Abläufe und Gefahren. Alle diese Manöver können gefährlich sein und sollten im normalen Flugbetrieb nicht ausgeführt werden.

Stalls

Normalerweise liegt der Grund eines Strömungsabrisses beim zu langsamen Fliegen. Mit zunehmendem Bremseneinsatz verliert der Gleitschirm an Geschwindigkeit und sobald er sich dem Stallpunkt nähert, fängt er an zu sinken und anschließend wird die Kappe kollabieren. Sollte dies passieren, ist es wichtig, dass der Pilot die Bremsen im richtigen Moment löst. Die Bremsen dürfen niemals zum Zeitpunkt gelöst werden, wenn die Kappe hinter den Piloten fällt! Lösen Sie die Bremsen gleichmäßig und behutsam. Damit verhindern Sie ein Vorschießen der Kappe wenn sie die Strömung wieder anliegt und die Vorwärtsfahrt wieder aufgenommen wird. Falls Sie die Bremsen schnell lösen, sollten Sie die vorschießende Kappe nochmals anbremsen, um ein weites und tiefes Abtauchen vor den Piloten zu verhindern

Sackflug

Der ADAM ist so konstruiert, dass er nicht einfach in einen Sackflug zu bringen ist. Wie auch immer, wenn der ADAM inkorrekt getrimmt ist oder seine Flugeigenschaften durch irgendwelche Einflüsse verändert worden sind, kann es sein, dass der Gleitschirm in diese Situation gerät. Deshalb sollten alle Piloten im Interesse der Sicherheit dieses Problem kennen und eine solche Flugsituation ausleiten können. Die Gefahr des Sackfluges besteht vor allem bei dem zu langsamen Fliegen, wenn z.B. der B-Stall zu langsam ausgeleitet wurde oder bei angelegten Ohren. Den Sackflug erkennt der Pilot an folgenden Merkmalen:

- Sehr wenig Fahrtwind

- Das Sinken ist beinahe vertikal (wie bei einem Rundkappenschirm). Ca. 5 m/Sek. Sinken.
- Die Kappe steht zwar normal über dem Piloten, hat aber nicht den vollen Innendruck und fühlt sich „schlabbrig“ an

Das Ausleiten des Sackfluges ist einfach.

Eine Methode ist, eine leichte Kurve einzuleiten. Beginnt der Gleitschirm zu drehen, geht er automatisch in den Normalflug über bzw. zurück. Ziehen Sie die Bremse jedoch nicht zu stark, da diese sonst zu einer Negativdrehung führen kann. Normalerweise genügt jedoch das Nachvornedrücken der A-Traggurte an den Leinenschlössern. Kann damit der Sackflug nicht ausgeleitet werden, dann ziehen Sie dosiert an den A-Traggurten, damit wird der Staudruck wieder an die Eintrittskante geleitet. Aber ziehen Sie nicht zu stark, da das sonst zu einem Front-Stall führen kann. Wenn trotz der oben angeführten Methoden der Sackflug weiter andauert, dann wird ein kurzer Full-Stall das Problem lösen. Um dieses Manöver durchzuführen, ziehen Sie beide Bremsen einmal ziemlich schnell, gleich wie um einen Stall einzuleiten. Dann lassen Sie sofort beide Bremsen los und dämpfen das Vorschießen in normaler Vorgehensweise.

Die Kappe wird hinter Ihnen zusammenfallen, dann automatisch wieder zu fliegen beginnen und vor den Piloten schießen, bevor sie wieder in den Normalflugzustand zurückkehrt. Durch das Vorschießen wird der Gleitschirm aus dem Sackflug ausgeleitet.

Vrille/Negativdrehung

Dieses Manöver ist gefährlich und sollte im normalen Flugbetrieb nicht ausgeführt werden. Wenn der Pilot eine zu schnelle und enge Kurve einleitet, kann sich eine Vrille ereignen.

In der Vrille stehen Pilot, Leinen und Schirm in einer Ebene und rotieren um eine vertikale Achse. Der ADAM wird nicht grundlos negativ drehen. Wird dennoch aus Versehen eine Negativdrehung eingeleitet, sollte der Pilot die Bremsen sofort wieder lösen und bereit sein, ein anschließendes Abtauchen der Kappe mit dosiertem Bremsen zu dämpfen.

Wenn der Pilot dem Abtauchen der Kappe nicht entgegenwirkt, besteht die Möglichkeit, dass sie asymmetrisch einklappt.

Asymmetrischer Frontklapper und Frontklapper

Der ADAM ist ein sehr stabiler Gleitschirm. Wenn die Kappe trotzdem in Folge von Turbulenzen auf einer Seite einklappt, wird zuerst die Richtung stabilisiert und das Abdrehen des Gleitschirmes verhindert, indem das Körpergewicht auf die offene Seite verlagert wird und mit dosiertem Steuerleinenzug wird der Schirm auf Kurs gehalten.

Anschließend wird die eingeklappte Seite durch langsames Anbremsen wieder geöffnet, wenn dies infolge des flügelinternen Druckausgleiches noch nicht von selbst geschehen ist. Dabei ist ständig die Flugrichtung zu kontrollieren.

Ein „Aufpumpen“ (schnelles Durchziehen und Lösen der Bremse) der eingeklappten Flügelseite ist meist nicht notwendig.

Frontklapper (Einklappen der gesamten Eintrittskante infolge Turbulenzen bzw. zu kleinem Anstellwinkel) öffnen sich normalerweise selbstständig, ohne Zutun des Piloten wieder. Beim Frontklapper/ Frontstall verliert der Gleitschirm Höhe und Vorwärtsfahrt. Öffnet sich die eingeklappte Eintrittskante nicht von selbst, kann der Pilot durch leichten, beidseitigen Bremsleinenzug den Öffnungsvorgang unterstützen

Öffnen eines Verhängers

Beim ADAM ist es sehr schwierig, ein Flügelende so zu verhängen, dass es nicht schnell wieder heraus-kommt. Wie auch immer, bei heftigen Klappen in extremen Bedingungen können sich alle Gleitschirme in ihre Leinen verwickeln. Wenn dies geschieht, versuchen Sie zuerst alle Standardmethoden (wie oben beschrieben), um einen seitlichen Einklapper wieder zu öffnen. Wenn sich der Einklapper dann immer noch nicht öffnet, ziehen Sie die C-

oder B-Traggurten, um der Kalotte zu helfen, sich wieder zu füllen. Hilft dies nicht, nehmen sie die Stabiloleine und ziehen Sie diese seitlich herunter um das verfangene Flügelende aus den Leinen zu lösen. Starke Bremsbewegungen können ebenfalls helfen, die verhängte Flügelspitze wieder zu öffnen. Ein Full-Stall sollte nur dann als letzte Möglichkeit gebraucht werden, wenn ein Teil der Kappe sich richtig in den Leinen verhängt hat. Solche Manöver zur Wiederöffnung sollten aber nur gemacht werden, wenn genug Höhe über dem Boden vorhanden ist. Wenn Sie schon sehr tief sind, ist es sehr viel wichtiger, den Gleitschirm zu einem sicheren Landeplatz zu steuern oder sogar den Notschirm zu ziehen.

MERKE: Testpiloten haben den ADAM eingehend über das normale Flugverhalten hinaus getestet. Diese Testmanöver wurden auf eine sehr präzise Art und Weise von trainierten Testpiloten mit einem Notschirm und über Wasser ausgeführt. Stalls und Negativdrehungen sind mit allen Gleitschirmen gefährliche Manöver und werden nicht empfohlen!

FÜR MEHR INFORMATION UND WEITERFÜHRENDE LEKTÜRE ÜBER DIE VERSCHIEDENSTEN AUSSERGEWÖHNLICHEN FLUGZUSTÄNDE UND AUSLEIT-MÖGLICHKEITEN EMPFEHLEN WIR DIE "SIV BIBLE", GESCHRIEBEN VON BRUCE GOLDSMITH UND ERHÄLTICH ALS I-BOOK, ZU LESEN.

6 Lagern Transportieren und Checks

Packen

Der ADAM kann entweder klassisch „gepackt“ werden oder es kann auch die Konzertina-Methode angewandt werden. Das Konzertina Packen hilft die Lebensdauer des Gleitschirms zu verlängern.

Bei Verwendung eines Innenpacksacks

Sortieren Sie die Leinen und legen Sie sie auf die ausgebreitete Gleitschirmkappe. Falten Sie die Gleitschirmkappe in Abschnitten vom Stabilo zur Mitte hin zusammen. Dann rollen/falten Sie die zusammengelegten 2 Hälften von der Endkante her zur Eintrittskante zusammen und drücken die in der Kappe verbliebene Luft nach draußen. Versuchen Sie die Plastikstäbchen in der Eintrittskante, also die letzten 50 cm der zusammengelegten Kappe, nicht zu falten sondern als Ganzes einzuschlagen.

Jetzt sollte die Gleitschirm Kappe in den Innenpacksack passen.

Bei Verwendung eines Concertina Packsacks

Legen Sie den Schirm in einem Bündel auf den Konzertina Packsack. Dann legen Sie die Hinterkante Zelle an Zelle zusammen und fixieren ihn mit dem Band im Konzertina Packsack. Vermeiden Sie das Ziehen der Vorderkante über den Boden während dieses Vorgangs. Dann falten die die Vordererkante ebenfalls Zelle auf Zelle zusammen, so dass allen Kunststoffstäbchen nebeneinander liegen. Legen Sie den Schirm auf die Seite und spannen Sie den zweiten Gurt des Konzertina Bags um den Schirm. Jetzt drücken Sie den Rest der Luft aus der Kappe und schließen Sie den Reißverschluss. Schließlich falten Sie die Tasche in drei Teile, dass die Vorderkante also die Stäbchen nicht abgeknickt werden.

Lagerung und Pflege

1. Wenn Sie Ihren Gleitschirm nass packen müssen, lassen Sie ihn nicht mehr als ein paar Stunden in diesem Zustand. Trocknen Sie Ihren Gleitschirm so schnell wie möglich. Benützen Sie keine direkten Wärmequellen zum Trocknen; der Gleitschirm ist leicht entflammbar. Der Gleitschirm sollte grundsätzlich immer trocken und im Innenpacksack bzw. Rucksack transportiert und gelagert werden.
2. Lagern Sie Ihren Gleitschirm immer an einem warmen, trockenen Ort. Die ideale Temperatur liegt um die 5-25° Celsius.
3. Lassen Sie Ihren Gleitschirm nie einfrieren, besonders, wenn noch irgendwelche Feuchtigkeit darin ist.
4. Der ADAM ist aus hochqualitativem Nylon gefertigt, das gegen die Schädigung durch Ultra - Violette - Strahlung behandelt ist. Es ist trotzdem besser, die UV - Einstrahlung auf ein Minimum zu beschränken. UV - Strahlung schwächt das Gewebe der Kalotte und starke Sonneneinstrahlung über längere Zeit kann die Sicherheit Ihres Gleitschirmes ernsthaft beeinträchtigen. Deshalb sollten Sie Ihren Gleitschirm sofort nach dem Fliegen verpacken. Lassen Sie den Gleitschirm nicht unnötig stundenlang im starken Sonnenschein liegen. Wenn Sie besorgt über den Zustand ihres Gleitschirmes sind, nehmen Sie bitte Kontakt mit dem nächsten BGD-Händler oder direkt mit BGD auf.
5. Behandeln Sie Ihren Gleitschirm nicht mit chemischen Reinigungs- und Lösungsmitteln. Wenn Sie ihn waschen müssen, verwenden Sie warmes reines Wasser. Lassen Sie Ihren Gleitschirm anschließend immer genügend Zeit zum Trocknen. Wenn Ihr Gleitschirm mit Meerwasser in Berührung gekommen ist, waschen Sie ihn mit warmem Süßwasser ab und trocknen ihn sorgfältig.
6. General raten wir bei Unkenntnis ab, jegliche Reparaturen selbst an Ihrem Gleitschirm vorzunehmen. Kleine Löcher am Untersegel (nicht in den Zellzwischenwänden) können mit einem Stück selbstklebendem Nylon - Ripstop selber repariert werden. Risse, die nicht länger als 2x2 cm sind, können ebenfalls auf

diese Weise repariert werden, wenn sie nicht in den stark belasteten Zonen der Kappe liegen. Wenn die Plastikversteifungen in der Gleitschirmnase kaputt gegangen sind können Sie diese ebenfalls selbst wechseln, indem Sie sie am hinteren Ende aus ihren Taschen ziehen. Vergewissern Sie sich dass die Ersatzstäbchen den gleichen Durchmesser und die gleiche Länge aufweisen wie die original Stäbchen. Wenn Sie irgendwelche Bedenken bezüglich der Flugtauglichkeit Ihres Gleitschirmes hegen, nehmen Sie bitte Kontakt mit Ihrem Händler oder direkt mit BGD auf.

Allgemeine Information zur Instandhaltung

Der ADAM besteht hauptsächlich aus NYLON- Tuch. Dieses Material zeichnet sich dadurch aus, dass es unter dem Einfluss von UV- Strahlen nur wenig an Festigkeit und Luftdichte verliert. Trotzdem sollte der Gleitschirm erst kurz vor dem Start ausgelegt bzw. unmittelbar nach der Landung eingepackt werden, um ihn vor unnötiger Sonneneinstrahlung zu schützen und damit seine Lebensdauer zu erhöhen.

Der ADAM ist mit ummantelten Aramid- und Dyneema-Leinen ausgestattet. Muss man darauf achten, die Leinen mechanisch nicht zu beschädigen. Eine Überbelastung einzelner Leinen ist zu vermeiden, da eine sehr starke Überdehnung irreversibel ist. Wiederholtes Knicken der Leinen an der gleichen Stelle vermindert die Festigkeit.

Beim Auslegen des Gleitschirmes ist darauf zu achten, dass weder Schirmtuch noch Leinen stark verschmutzen, da in den Fasern eingelagerte Schmutzpartikel das Material schädigen. Verhängen sich Leinen am Boden, können sie beim Start überdehnt oder abgerissen werden. Nicht auf die Leinen treten.

Es ist darauf zu achten, dass kein Schnee, Sand oder Steine in die Kappe gelangen, da das Gewicht in der Hinterkante den Schirm bremsen oder sogar stallen kann. Scharfe Kanten beschädigen das Tuch! Eine schnell einschlagende Flügelhälfte kann zu Profilirissen, Beschädigung der Nähte oder des Tuchs führen. Eine in den Fangleinen verwickelte Hauptbremsleine kann diese Durchscheuern. Nach der Landung sollte die Fläche nicht mit der Nase voran zu Boden fallen, da dies auf die Dauer das Material im Nasenbereich schädigen kann. Nach Baum- und Wasserlandungen sollte man die Leinenlängen überprüfen und die ganze Kappe nach etwaigen Rissen absuchen.

Nach Salzwasserkontakt ist der Gleitschirm sofort sorgfältig mit Süßwasser zu spülen! Ebenso ist ein übermäßiges Eindringen von Schweiß in die Leinen zu vermeiden (z.B. durch Tragen am Übungshang). In den Fangleinen eingelagerte Salzkristalle zerstören die Fasern und schwächen die Leinen deutlich. Niemals den ausgebreiteten Schirm über rauen Boden schleifen: dies führt zu Tuchbeschädigungen an den Reibungsstellen, speziell bei Verwendung von Plastikstäbchen zur Versteifung. Besonders beim Ausbreiten am Starplatz ist darauf zu achten, dass der ausgebreitete Schirm nicht über den Boden gezogen wird. Es ist immer besser, den Schirm in der weichen Wiese zu packen, als auf einem rauen Untergrund, wie z.B. Asphalt.

Lagern Sie den Gleitschirm trocken und lichtgeschützt bei einer Temperatur, die idealerweise zwischen 5 und 25 Grad Celsius betragen sollte, und nie in der Nähe von Chemikalien.

Nachprüfung

Auch bei guter Pflege und Wartung unterliegt Ihr ADAM, so wie jeder andere Gleitschirm, Verschleiß- und Alterungserscheinungen, die das Flugverhalten und die Flugsicherheit beeinträchtigen können. Eine regelmäßige Nachprüfung der Gleitschirmkappe und der Leinen ist deshalb erforderlich. Ihr ADAM sollte alle 24 Monate oder alle 150 Flugstunden - je nachdem, was früher eintritt - einer vollständigen Nachprüfung zu unterziehen. Das ist ein umfassender Check, bei dem die Leinenlängen und -stärken, die Porosität und Reißfestigkeit des Tuches sowie weitere Kontrollarbeiten durchgeführt werden. Nachprüfungen sollten nur von BGD oder einem durch BGD autorisierten Checkbetrieb durchgeführt werden. Werden die Benötigten Grenzwerte für die Porosität und Reißfestigkeit des Tuches nicht mehr erreicht so ist die Betriebsstundengrenze des Gleitschirms erreicht. Werden die geforderten Grenzwerte bei den Leinen nicht mehr erreicht sollte ein Austausch durchgeführt werden. Bitte vergessen Sie nicht, dieses Handbuch mit den Angaben über Anzahl der Flüge und Flugstunden auf dem Kontrollblatt dem Gleitschirm beizulegen, wenn Sie ihn zur Kontrolle einsenden, damit der Checkbetrieb auch im Serviceheft seinen Eintrag zur Nachprüfung machen kann. Wenn der Halter selbst Nachprüfungen durchführt erlischt jegliche BGD Garantie. Im Zweifelsfall bitte uns direkt kontaktieren.

Reparatur

Kleinere Wartungsarbeiten und kleine Reparaturarbeiten können vom Halter, sofern er die nötigen Fähigkeiten besitzt, selbst durchgeführt werden. Mit dem mitgelieferten Klebesegel können kleine Risse mit einer Größe von max. 2x2 cm, an nicht schwer belasteten Stellen, selbst repariert werden.

Größere Wartungs- und Überprüfungs- und Reparaturarbeiten sollten nur von BGD oder einem durch BGD autorisierten Reparaturbetrieb durchgeführt werden. Es sollten nur original Ersatzteile verwendet werden.

Wenn Sie den Gleitschirm reinigen müssen, verwenden Sie am besten nur warmes Wasser und einen weichen Schwamm. Im Zweifelsfall bitte uns direkt

Prüfberechtigung für die Nachprüfungen

Grundsätzlich kann jeder Halter eine Nachprüfung selbst durchführen oder diese durch Dritte durchführen lassen.

Wenn ein Halter diese Nachprüfung selbst durchführt, erlischt jeglicher Garantieanspruch. Damit die Firma BGD Garantie- und Haftungsansprüche wahrnehmen kann, muss jede Nachprüfung von BGD, oder einer von BGD autorisierten Prüfstelle ausgeführt werden. Die Dokumentation und das Ergebnis der Prüfung müssen vom Prüfbeauftragten eindeutig identifizierbar sein (Datum und Stelle / Name des Beauftragten) und einerseits in der Nähe des Typenschildes eingetragen werden und sollten auch im Serviceheft vermerkt werden.

kontaktieren.Naturschutz und Recycling

Unser Sport findet ausschließlich in freier Natur statt und genau so sollten wir uns verhalten. Man sollte die Natur respektieren und darauf achten wenn man auf den Start und Landplätzen unterwegs ist.

Ein Gleitschirm besteht vereinfacht gesagt aus Nylon, Metal und anderen Materialien. Sollte keine Möglichkeit bestehen euren BGD Gleitschirm nach Ende seines Lebenszyklus sachgerecht zu entsorgen, helfen wir gerne weiter.

7 Garantie

Die Bruce Goldsmith Design GmbH, nachstehend kurz als BGD bezeichnet, konstruiert und stellt Gleitschirme und Zubehör unter Einhaltung höchster Qualitätsstandards und unter Verwendung bester Materialien her. Wir garantieren jegliche Herstellungsfehler in unseren Produkten zu berichtigen, die direkt mit der Herstellung dieser, in Verbindung gebracht werden können.

Um einen Garantieanspruch geltend zu machen, muss BGD sofort nach auffallen des Fehlers schriftlich benachrichtigt werden und das betroffene Produkt muss an BGD in Österreich geschickt werden. Nach eingehender Prüfung wird von BGD entschieden wie die Behebung des Fehlers verfahren wird, entweder durch Reparatur, teilweisen Austausch von Teilen oder einem kompletten Ersatz. Alle Maßnahmen können nur von BGD direkt oder einem akkreditiertem Service Center durchgeführt werden. Wird eine Reparatur ohne unser Wissen von einer dritten Partei durchgeführt besteht kein Anspruch auf Entschädigung. Auch besteht in keinem Fall ein Anspruch auf ein Ersatzprodukt während der Dauer der Reparatur.

Unsere Garantie erstreckt sich über 200 Flugstunden oder maximal 2 Jahre, je nach dem was früher eintritt, vom Kaufdatum bzw. vom Datum der Registrierung an gerechnet. Wir haften für keine anderen Schäden als die oben genannten und bei fehlender Registrierung verfällt jeglicher Anspruch.

Garantieansprüche die aufgrund von sorglosem oder inadäquatem Umgang mit den Produkten resultieren wie zum Beispiel: Unfälle, ungeeignete Wartung und Instandhaltung, ungeeignete Lagerung und Transport, Überlastung und Acrofliegen, Schäden durch extreme Temperaturen, etc. sind von jeglicher Garantie ausgeschlossen. Dasselbe gilt für normal, altersgemäße Abnutzung. Neben diesen Punkten sind auch die folgenden Punkte von jeglicher Garantie ausgeschlossen - das Ausbleichen/Ausscheitern der Materialien, Schäden durch jegliche chemischen Flüssigkeiten, Benzin, Sand, Salzwasser oder ähnlichem.

Der Garantieanspruch besteht nur zwischen dem Eigentümer des Produktes und BGD und kann nicht an Dritte

übertragen werden. Grundsätzlich bestehen Garantieansprüche nur für die private Nutzung oder leistungsmäßiges Fliegen, nicht jedoch für die gewerbliche Nutzung.

Um die vollen Garantieansprüche von BGD zu genießen, müssen sie Ihr Produkt bis spätestens 14 Tage nach Kaufabschluss unter“ Garantie Registrierung“ auf unserer Homepage registriert haben. Nur komplette und korrekt ausgefüllte Registrierungen werden akzeptiert.

Wenn irgendeine der oben genannten Bedingungen nicht erfüllt ist, kann BGD jeglichen Garantieanspruch ablehnen.

8 Schlusswort

Ihr ADAM ist ein fortschrittlicher, eigenstabiler Gleitschirm, der Ihnen manche Stunde sicheres und genussvolles Fliegen verspricht, vorausgesetzt, Sie behandeln ihn sorgfältig und behalten immer einen gesunden Respekt vor den potentiellen Gefahren des Fliegens.

Bitte denken Sie immer daran, dass Fliegen gefährlich sein kann und Ihre Sicherheit von Ihnen selbst abhängt.

Bei sorgfältiger Behandlung und Pflege sollte Ihr ADAM für viele Jahre eine hohe Flugtauglichkeit aufweisen.

Der ADAM wurde international unter den gängigen Flugtauglichkeitsstandards geprüft und diese repräsentieren die aktuellen Kenntnisse, die die Flugsicherheit eines Gleitschirmes betreffen. Da sind jedoch noch viele Unbekannte, z.B. was die effektive Lebensdauer der heutigen Generation von Gleitschirmen anbetrifft und wie stark die Materialalterung akzeptiert werden kann, ohne dass die Flugtauglichkeit beeinträchtigt wird. Wir sind sicher, dass es Naturgewalten gibt, die Ihre Sicherheit ernsthaft bedrohen können, unabhängig von der Konstruktionsqualität oder dem Zustand Ihres Fluggerätes. Ihre Sicherheit liegt letztlich in Ihrer eigenen Verantwortung. Wir empfehlen Ihnen dringend, dass Sie vorsichtig fliegen, sich den Wetterverhältnissen anpassen und sich stets auf der sicheren Seite bewegen. Das Fliegen in einem Club, einer Schule oder mit erfahrenen Piloten ist dringend zu empfehlen.

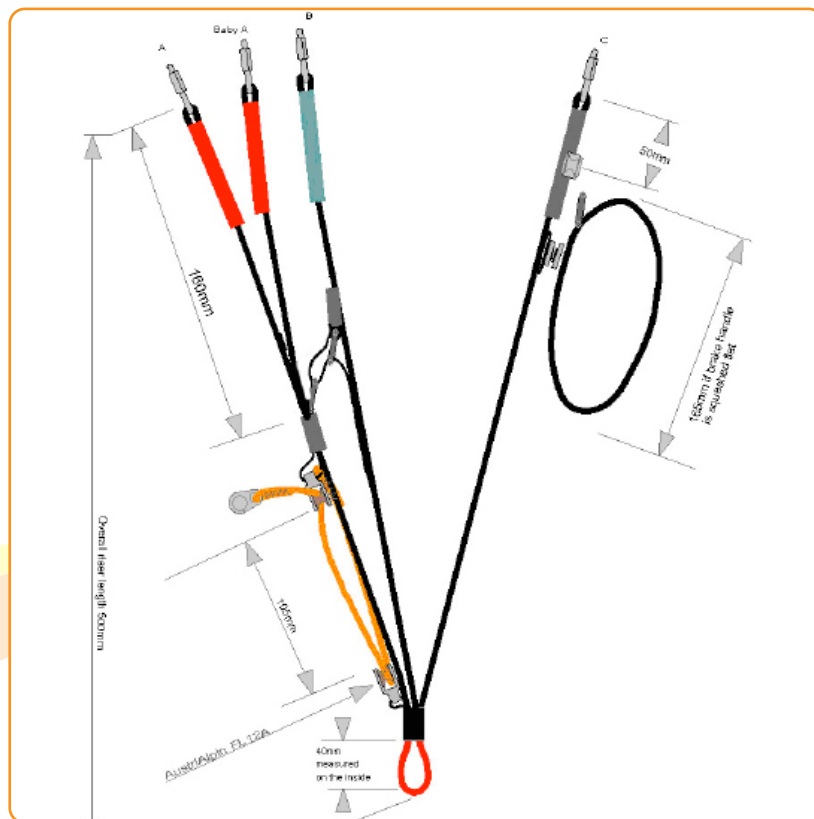
Wir empfehlen, dass Sie mit einem handelsüblichen zugelassenem Gurtzeug mit Rückenprotektor und einem zugelassenem Notschirm fliegen.

Benützen Sie immer eine gute Ausrüstung und einen zugelassenem Helm. Wir hoffen Ihre Erwartungen mit unseren Gleitschirmen und Zubehör im höchsten Maße zu Erfüllen und würden uns freuen Sie persönlich am Startplatz zu treffen.

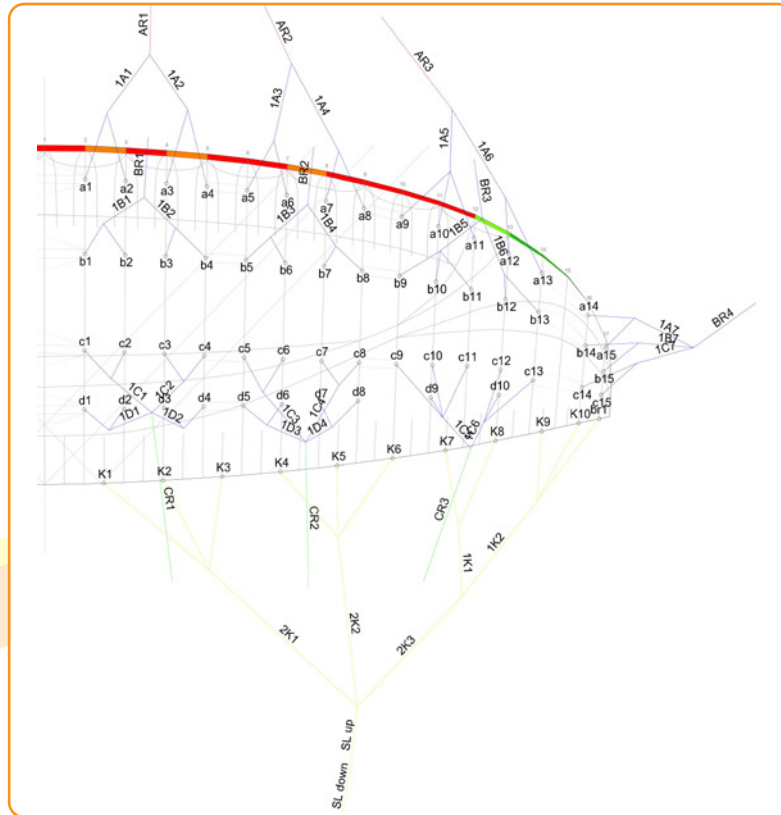
See you in the sky!

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

Tragegurte



Linien



Size S

	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						

Zertifizierungsetikett



ADAM

Size:
Größe: **S**



Bruce Goldsmith Design GmbH
Huglweg 12, 8400 Wolfstberg, AT
www.flybgd.com

SERIAL
SERIENNUMMER

WEIGHT RANGE
GEWICHTSBEREICH **55 - 75 KG**

The identity and issue of applied airworthiness requirement and standards:
Bezeichnung und Ausgabe der angewandten Lufttüchtigkeits- forderung und ggf:

Type of product: Gerätart: Paraglider Gleitschirm	Accelerator distance: Beschleunigerweg: 12cm	Weight: Gewicht: 4,3 Kg	Class: Klasse: EN-A LTF-A
Type test ref. no. EN: Musterprüf-Nr. LTF: EAPR GS-0236/14	Accelerator: Beschleuniger: Yes/Ja	Projected area: Projizierte Fläche: 18,56 m²	Risers: Tragepunkte: 3
Conformity name: Stückprüfung Name:	Trimmers: Trimmer: No/Nein	Check frequency: Nachprüfung: 150 hours or 24 months	Calls: Zahl der Stütz: 34
Conformity date: Stückprüfungs Datum:	Seats: Anzahl der Sitze: 1	Month and Year of manufacture: Monat und Jahr der Herstellung:	

READ THE OWNERS MANUAL BEFORE FLYING THIS GLIDER
DAS BETRIEBSHANDBUCH MUSS VOR DEM ERSTEN FLUG SORGFÄLTIG GELESEN WERDEN

Tested by: **EAPR GmbH**
 Insiziert von: **Luftfahrt: IL 07730, Bad Griesbach**



ADAM

Size:
Größe: **M**



Bruce Goldsmith Design GmbH
Huglweg 12, 8400 Wolfstberg, AT
www.flybgd.com

SERIAL
SERIENNUMMER

WEIGHT RANGE
GEWICHTSBEREICH **70 - 95 KG**

The identity and issue of applied airworthiness requirement and standards:
Bezeichnung und Ausgabe der angewandten Lufttüchtigkeits- forderung und ggf:

Type of product: Gerätart: Paraglider Gleitschirm	Accelerator distance: Beschleunigerweg: 12cm	Weight: Gewicht: 4,9 Kg	Class: Klasse: EN-A LTF-A
Type test ref. no. EN: Musterprüf-Nr. LTF: EAPR GS-0148/14	Accelerator: Beschleuniger: Yes/Ja	Projected area: Projizierte Fläche: 21,00 m²	Risers: Tragepunkte: 3
Conformity name: Stückprüfung Name:	Trimmers: Trimmer: No/Nein	Check frequency: Nachprüfung: 150 hours or 24 months	Calls: Zahl der Stütz: 34
Conformity date: Stückprüfungs Datum:	Seats: Anzahl der Sitze: 1	Month and Year of manufacture: Monat und Jahr der Herstellung:	

READ THE OWNERS MANUAL BEFORE FLYING THIS GLIDER
DAS BETRIEBSHANDBUCH MUSS VOR DEM ERSTEN FLUG SORGFÄLTIG GELESEN WERDEN

Tested by: **EAPR GmbH**
 Insiziert von: **Luftfahrt: IL 07730, Bad Griesbach**



ADAM

Size:
Größe: **ML**



Bruce Goldsmith Design GmbH
Huglweg 12, 8400 Wolfstberg, AT
www.flybgd.com

SERIAL
SERIENNUMMER

WEIGHT RANGE
GEWICHTSBEREICH **90 - 110 KG**

The identity and issue of applied airworthiness requirement and standards:
Bezeichnung und Ausgabe der angewandten Lufttüchtigkeits- forderung und ggf:

Type of product: Gerätart: Paraglider Gleitschirm	Accelerator distance: Beschleunigerweg: 12cm	Weight: Gewicht: 5,4 Kg	Class: Klasse: EN-A LTF-A
Type test ref. no. EN: Musterprüf-Nr. LTF: EAPR GS-0197/14	Accelerator: Beschleuniger: Yes/Ja	Projected area: Projizierte Fläche: 23,15 m²	Risers: Tragepunkte: 3
Conformity name: Stückprüfung Name:	Trimmers: Trimmer: No/Nein	Check frequency: Nachprüfung: 150 hours or 24 months	Calls: Zahl der Stütz: 34
Conformity date: Stückprüfungs Datum:	Seats: Anzahl der Sitze: 1	Month and Year of manufacture: Monat und Jahr der Herstellung:	

READ THE OWNERS MANUAL BEFORE FLYING THIS GLIDER
DAS BETRIEBSHANDBUCH MUSS VOR DEM ERSTEN FLUG SORGFÄLTIG GELESEN WERDEN

Tested by: **EAPR GmbH**
 Insiziert von: **Luftfahrt: IL 07730, Bad Griesbach**



ADAM

Size:
Größe: **L**



Bruce Goldsmith Design GmbH
Huglweg 12, 8400 Wolfstberg, AT
www.flybgd.com

SERIAL
SERIENNUMMER

WEIGHT RANGE
GEWICHTSBEREICH **105 - 130 KG**

The identity and issue of applied airworthiness requirement and standards:
Bezeichnung und Ausgabe der angewandten Lufttüchtigkeits- forderung und ggf:

Type of product: Gerätart: Paraglider Gleitschirm	Accelerator distance: Beschleunigerweg: 12cm	Weight: Gewicht: 5,9 Kg	Class: Klasse: EN-A LTF-A
Type test ref. no. EN: Musterprüf-Nr. LTF: EAPR GS-0149/14	Accelerator: Beschleuniger: Yes/Ja	Projected area: Projizierte Fläche: 25,41 m²	Risers: Tragepunkte: 3
Conformity name: Stückprüfung Name:	Trimmers: Trimmer: No/Nein	Check frequency: Nachprüfung: 150 hours or 24 months	Calls: Zahl der Stütz: 34
Conformity date: Stückprüfungs Datum:	Seats: Anzahl der Sitze: 1	Month and Year of manufacture: Monat und Jahr der Herstellung:	

READ THE OWNERS MANUAL BEFORE FLYING THIS GLIDER
DAS BETRIEBSHANDBUCH MUSS VOR DEM ERSTEN FLUG SORGFÄLTIG GELESEN WERDEN

Tested by: **EAPR GmbH**
 Insiziert von: **Luftfahrt: IL 07730, Bad Griesbach**

SERVICE-HEFT

Überprüfungsflug Protokoll

Modell

Größe

Seriennummer

Farbe

Datum des Überprüfungsfluges

Händlerunterschrift und Stempel

Service Nr 1:

Datum:

Stempel - Unterschrift:

Flüge

Art der Serviceleistung :

Service Nr 2:

Datum:

Stempel - Unterschrift :

Flüge :

Art der Serviceleistung :

Service Nrr3:

Datum:

Stempel - Unterschrift

Flüge

Art der Serviceleistung :

Halter Liste

Pilot Nr 1

Vorname	
Nachname	
Straße	
Wohnort	
PLZ	
Land	
Telefon	
Email:	

Pilot Nr 2

Vorname

Nachname

Straße

Wohnort

PLZ

Land

Telefon

Email: