

HANDBUCH



INHALT

Herzlich willkommen bei Bruce Goldsmith Design	3	Extrem-Flugmanöver	22
Einleitung	4	Stalls	22
Warnung	4	Vrille/Negativdrehung	23
Leinenknoten	5	Asymmetrischer Frontklapper und Frontklapper	24
Gewichtsbereich	5	Öffnen eines Verhängers	24
Änderungen	6	Verlust der Bremsen	25
Gurtzeug	6	Wartung.....	26
Testflug und Garantie	7	Packen	26
Übersicht der Gleitschirmteile.....	8	Lagerung und Pflege	27
Vorbereitung	10	Kleine Reparaturen	28
Anschließen der Speedbar.....	10	Leinen.....	29
Beim Start	10	Wartung / Inspektion	32
Vorflugkontrolle	11	Umweltschutz und Recycling.....	32
Flugeigenschaften	14	Technische Daten	33
Start.....	14	Technische Daten.....	34
Geradausflug	15	Beschleunigungsbereich	35
Kurvenflug.....	15	Beschleunigungsbereich und Bremsbereich ..	36
Aktives Fliegen	15	Line length checks	37
Thermikflug	16	Schlusswort.....	48
Beschleunigungssystem.....	17	Appendix	49
Schnelles Abstiegsverfahren	18	EN line measurements	49
Landung	21		

Handbuch ADAM 2

Solo-Gleitschirm | EN/LTF A

Herzlich willkommen bei Bruce Goldsmith Design

Die BGD 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 2

Der ADAM 2 ist ein Gleitschirm für Beginner, passend für alle Trainings in Schulen. 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.

EINLEITUNG

Einschränkungen

Geeignet für ...

Tandem-Einsatz	Nein
Windenschlepp	Ja – Sowohl der Pilot als auch der Windenführer sollten über die notwendige Ausbildung und Qualifikation für das Windenschlepp verfügen, und das Windschleppen-System sollte für die Gleitschirmverwendung zertifiziert sein.
Paramotor	Ja – mit Paramotor-Tragegurten

Warnung

Führen Sie keine Steilschlangen mit angelegten Ohren oder asymmetrische Einklapper durch. Die hohe G-Belastung auf weniger Leinen könnte die Leinen überlasten und brechen.

Dieser Gleitschirm darf nicht:

1. Außerhalb des zugelassenen Gewichtsbereichs geflogen werden
2. Ändern der Trimmgeschwindigkeit, indem Sie die Länge der Tragegurte oder Leinen ändern
3. Bei Regen oder Schnee geflogen werden
4. Mit einer Zugkraft von mehr als 200 kg geschleppt werden

Ein nasser Gleitschirm gerät viel leichter in einen Fallschirm- oder Vollströmungsabriss als ein trockener. Wenn Sie in einen Regenschauer geraten, sollten Sie sofort an einem sicheren Ort landen, den Fallschirm sanft steuern und Manöver wie „Big Ears“ vermeiden, die einen Strömungsabriss begünstigen können.

Leinenknoten

Das Fliegen eines Segelflugzeugs mit Knoten in den Leinen beeinträchtigt dessen Flugtauglichkeit. Die Überprüfung auf Knoten sollte daher immer Teil Ihrer Vorflugkontrolle sein. Wenn Sie nach dem Aufziehen der Kappe einen Knoten in den Leinen Ihres Segelflugzeugs bemerken und den Start sicher abbrechen können, sollten Sie dies tun. Wenn Sie bereits in der Luft sind, sollten Sie eine Beschleunigung des Segelflugzeugs vermeiden und keine starken Bremsmanöver durchführen. Steuern Sie das Segelflugzeug mit Gewichtsverlagerung oder minimalen Bremsmanövern so schnell wie möglich zu einem sicheren Landeplatz.

Gewichtsbereich

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

Wir empfehlen, den Gleitschirm in der Mitte des jeweiligen Abfluggewichtsbereichs zu fliegen. Wird er in der unteren Hälfte des zugelassenen Abfluggewichtsbereichs 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 Schirm in der oberen Hälfte des Abfluggewichtsbereichs, vergrößert sich die Dynamik und die Stabilität des Schirms und auch die Trimmgeschwindigkeit erhöht sich

leicht. Die Eigendämpfung des Schirms, auch nach Klappern, nimmt hingegen leicht ab.

Änderungen

Durch sämtliche Änderungen, wie z.B. der Leinenlängen oder Änderungen am Beschleuniger direkt am Tragegurt

verliert der Gleitschirm seine Zulassung und möglicherweise seine Lufttüchtigkeit. Bevor Sie irgendwelche Änderungen vornehmen, kontaktieren Sie Ihren BGD Händler oder BGD direkt!

Bremsleinen

Die Länge der Bremsleinen ist werkseitig so eingestellt, dass die Hinterkante ohne zu Bremsen überhaupt nicht deformiert wird. Die Bremsleinen sollten ca. 7 cm Spiel haben, bevor sie auf die Hinterkante Einfluss nehmen. Es sollte nicht notwendig sein, die Bremsleinen zu kürzen. Es ist jedoch möglich, dass ein Schrumpfen der Leinen auftritt. Bei Bedarf können die Bremsleinen durch ein Verstellen der Knoten verlängert werden.

Gurtzeug

Der gleitschirm 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 Gleitschirms zugelassen wurde ist dem Testflugprotokoll der Zulassungsstelle EAPR zu entnehmen.

Auszug aus der LTF bezüglich Gurtzeug Abmessungen die bei den Testflügen benutzt wurden: 3.5.6. Gurtzeug Abmessungen –

Der Testpilot muss ein Gurtzeug mit einem Normalabstand von 42cm 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 42cm eingestellt sein.

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

Testflug und Garantie

Alle Informationen zur BGD-Garantie finden Sie auf der Garantieseite unserer Website. Um alle Vorteile nutzen zu können, füllen Sie bitte das Garantieregistrierungsformular auf der Website (www.flybgd.com) aus.

Es liegt in der Verantwortung Ihres Händlers, den Gleitschirm vor Erhalt zu testen, um sicherzustellen, dass die Trimmeinstellungen korrekt sind. Die Garantie kann erlöschen, wenn der Testflug nicht vom Händler durchgeführt wird.

Übersicht der Gleitschirmteile



Tragegurte

- 1) Maillons mit Kunststoffeinsätzen
- 2) Tragegurte sind farbig gekennzeichnet

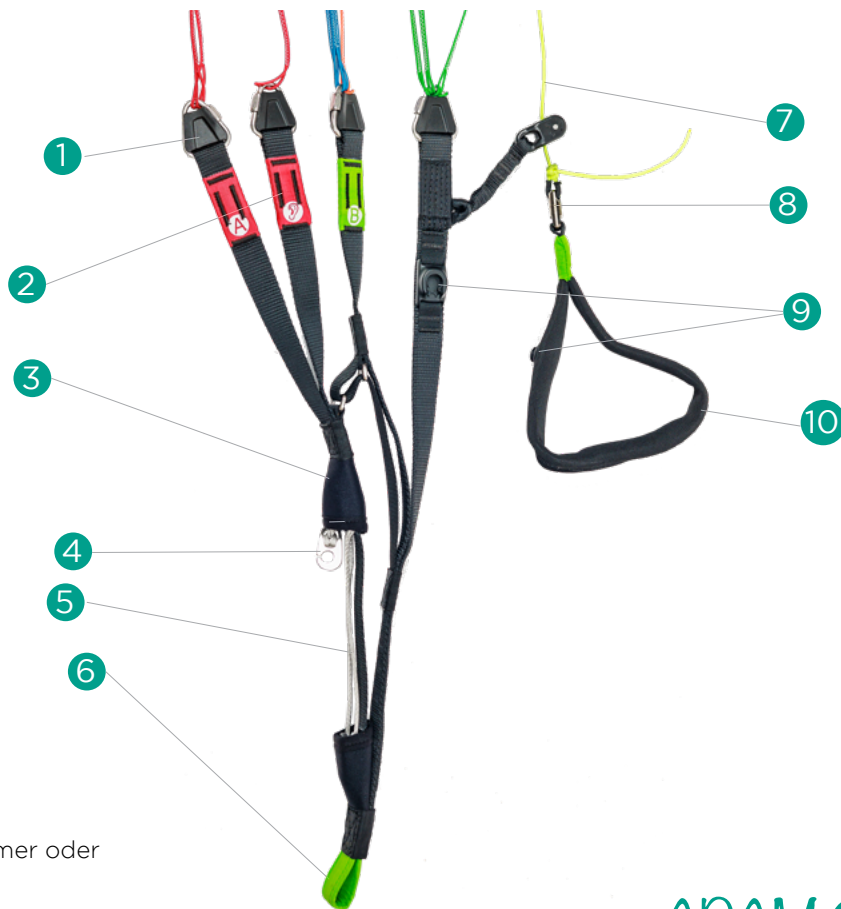
Beschleunigersystem

- 3) Umlenkrollen mit Neoprencovers
- 4) Brummelhaken
- 5) Speed-system Leine
- 6) Karabiner Loop

Bremsen

- 7) Bremsleitung-
- 8) Bremsleine-Drehgelenk
- 9) Snap-locks
- 10) Bremsgriff

Die Tragegurte haben keine Trimmer oder andere verstellbare Möglichkeit.



VORBEREITUNG

Anschließen der Speedbar

Der ADAM 2 hat Beschleuniger-Tragegurte mit Brummelhaken zur Befestigung des Beschleunigers. Der Schirm kann mit oder ohne Beschleuniger geflogen werden. Die Speedbar sollte gemäß den Anweisungen im Handbuch ihres Gurtzeugs angebaut und eingestellt werden. Gewährleisten Sie den korrekten Verlauf der Leinen zu Ihrer Speedbar, um sicherzustellen, dass die Leinen frei laufen und nicht um irgendetwas herum gebremst werden (Rettergriff, Tragegurte oder Gurtbänder).

Um die Länge der Speedbar einzustellen, setzen Sie sich in Ihr Gurtzeug und bitten Sie einen Assistenten, das Gurtzeug in ihrer Flugposition zu halten. Die Länge der Speedbar sollte eingestellt werden, indem die Knoten bewegt werden, so dass die Speedbar direkt unter Ihrem Sitz sitzt. Sie sollten in der Lage sein, Ihre Fersen in die Speedbar zu haken und die volle Ausreizung des Beschleunigersystem erreichen können (die zwei Rollen am Tragegurt berühren sich). Fürs Erste haben sie die Speedbar auf dem Boden eingestellt, ein Testflug in ruhiger Luft kann zur Feinabstimmung verwendet werden. Sie sollten sicherstellen, dass die Länge der Speedbarleinen auf beiden Seite gleichmäßig ist.

Beim Start

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

Vorflugkontrolle

Ihr Gleitschirm 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 Rucksack 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 Bremsschlaufe mit der Bremsleine verbindet. Es sollten hier nicht mehrere Knoten gemacht werden, da sie sich in der Umlenkrolle/Ring 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 Bremsschlaufe 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 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. the parachute container is correctly closed and the handle is secure. Put on the harness ensuring all the buckles are fastened and that it is well adjusted for comfort.

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 Ihren Gleitschirm vermitteln und vertiefen.

Start

Der gleitschirm ist bei leichtem und bei starkem Wind sehr einfach aufzuziehen und steigt zuverlässig und schnell in die Flugposition auf. Am besten erscheint es jedoch den Gleitschirm Mitte - betont ausulegen.

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 gleitschirm 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.

Geradeausflug

Der gleitschirm fliegt gleichmäßig ohne das Eingreifen des Piloten. Bei maximalem Fluggewicht ohne Beschleunigersystem fliegt der Schirm ungefähr mit der in den [Spezifikationen](#) angegebenen Trimmgeschwindigkeit.

Kurvenflug

Der gleitschirm 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 angebremsst 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 gleitschirm in allen Größen, größer als 60cm.

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 gleitschirm 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 gleitschirm 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.

Aktives Fliegen

Aktives Fliegen ist ein wichtiges Werkzeug, das Ihnen hilft mit größerer Sicherheit

und mehr Freude zu fliegen. Aktiv fliegende Piloten haben ein gutes Gefühl für Ihren Gleitschirm. Das bedeutet nicht nur, den Schirm durch die Luft zu steuern sondern die Kappe auch in Thermik und Turbulenzen zu fühlen. Wenn die Luft ruhig ist, kann das Feedback minimal sein, in unruhiger Luft aber gibt der Gleitschirm kontinuierlich Feedback und muss ständig vom Piloten neu beurteilt werden. Solche Reaktionen werden bei guten, aktiven Piloten, intuitiv.

Um die beste Leistung des Gleitschirm abzurufen, sollte der Pilot versuchen, den Schirm mittels kleinen Bremsimpulsven und Gewichtsverlagerung durchgängig zu kontrollieren anstatt ständig Zug auf der Bremse zu haben. Eine frühe und kleine Bremsimpuls ist effizienter als ein später, großer Bremseneinsatz. Je näher der Schirm an der Trimmgeschwindigkeit geflogen wird, desto mehr Leistung kann man aus ihm herausholen. Das Ziel des aktiven Fliegens ist es, den Gleitschirm ruhig und reibungslos durch die Luft zu bringen in einer stabilen Position über dem Kopf. Der Gleitschirm wird auch ohne Pilotenreaktion nicht sehr schnell einklappen, jedoch wird ein aktives Fliegen die Sicherheit noch zusätzlich erhöhen.

Thermikflug

Um die beste Steigrate zu erzielen, sollte der gleitschirm 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 Bremseneinsatz 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.

Beschleunigungssystem

Das Starten und gewöhnliche Fliegen erfolgt in der Regel ohne Nutzung des Fußbeschleunigers. Ein Pilot, der mit dem maximalen Gewicht fliegt, sollte in der Lage sein, die in der Spezifikationstabelle angegebene Höchstgeschwindigkeit zu erreichen, wenn er das Beschleunigersystem voll ausnutzt.

Die maximale Geschwindigkeit wird erreicht, wenn sich die beiden Umlenkrollen des Beschleunigersystems am Tragegurt berühren. Gehen Sie nicht über diesen Punkt hinaus, indem Sie mit übermäßiger Kraft versuchen, den Gleitschirm schneller zu machen, da dies dazu führen kann, dass der Gleitschirm zusammenklappt.

Wenn Sie das Durchtreten des Beschleunigersystems zurücknehmen wollen, ist es auch wichtig, dass Sie dies flüssig und langsam machen, um einen reibungslosen Übergang zwischen Beschleunigung und normaler Fahrtgeschwindigkeit zu gewährleisten. Gleitschirme können an der Eintrittskante kollabieren, wenn dies zu schnell geschieht.

Wir empfehlen, dass Sie nur in Bedingungen fliegen, in denen Sie kein Beschleunigersystem um gegen den Wind anzukommen, damit Sie diese zusätzliche Geschwindigkeit haben, falls Sie diese benötigen.

WICHTIG:

1. Trainieren Sie den Umgang mit dem Beschleuniger-System im normalen Flug!
2. 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.
3. 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.

Die Dyneema-Leine, die das Geschwindigkeitssystem in den Tragegurten verbindet, ist so ausgelegt, dass sie einen geringen Durchhang aufweist. Dies geschieht absichtlich, um beim Beschleunigen die richtigen Tragegurtlängen zu erhalten. Das Ausmaß des Durchhangs in dieser Linie variiert zwischen den verschiedenen Größen und bestimmt die Länge des B-Tragegurtes bei voller Beschleunigung.

Diese Leine kann in der Länge angepasst oder dort ersetzt werden, wo sie auf dem Maillon des B-Tragegurtes geschlungen ist.

Um die Funktionsfähigkeit des Speedsystems zu gewährleisten, sollten die Einzelteile des Beschleunigungssystems regelmäßig auf Anzeichen von Verschleiß und reibungslose Funktion überprüft werden.

Schnelles Abstiegsverfahren

Ohren anlegen (Big Ears)

Die zellenweise Aufhängung der Leinen erlaubt es am Gleitschirm, 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 - leinen ergreifen. Behalten Sie, wenn möglich, die Bremsschlaufen in den Händen. Dann ziehen Sie die Tragegurte mindestens 30cm 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 Gleitschirm 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 einklappt 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. 10-15 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 Gleitschirm nach dem Ausleiten des B-Stalls innerhalb von 2 Sekunden wieder selbstständig fliegen. Manchmal wird der Gleitschirm beim 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 100 m über Grund ausgeführt werden.

Steilspirale

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

Die Steilspirale ist eines der gefährlichsten Manöver beim Gleitschirmfliegen. Die hohen G-Kräfte und der schnelle Höhenverlust können den Piloten leicht überrumpeln. Eine Fehleinschätzung dieser Faktoren kann zu einem sehr schweren Unfall führen, daher müssen Spiralen mit großem Respekt behandelt werden. Man empfiehlt Piloten, Steilspiralen unter strenger Aufsicht oder während eines SIV Kurses zu üben.

Führen Sie keine Steilspiralen mit Ohren Anlegen oder asymmetrischen Einklappen durch. Die hohe G-Belastung auf weniger Leinen könnte die Leinen überlasten und brechen.

Um aus einer Steilspirale abzubrechen, lassen Sie die angewendete Bremse allmählich los und/oder langsam die Gegenüberliegende Bremse anwenden. Ein abruptes Lösen der Bremse kann dazu führen, dass der Gleitschirm aufsteigt und überschießt, wenn der Schirm Geschwindigkeit in Auftrieb umwandelt. Seien Sie immer bereit, jedes Überschießen mit den Bremsen abzufangen. Sei auch auf Turbulenzen vorbereitet, wenn Sie aus einer Spirale aussteigen, da du durch ihre eigene Wirbelschleppen fliegen könnten, was eine Klapper verursachen kann.

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

Landung

Das Landen ist einfach und ohne Tücken. Bei leichten Windverhältnissen achten Sie darauf dass Sie genug Raum haben, denn die hohe Gleitzahl zusammen mit dem Bodeneffekt kann zu einem langen Endanflug führen.

Bei Starkwind-Landungen wird eine andere Technik angewendet. Wenn Sie den gleitschirm 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 gleitschirm kann auch mit den C- Traggurten gesteuert werden, aber seien Sie vorsichtig, dass Sie den Gleitschirm auf diese Weise nicht vorzeitig stallen.

EXTREM-FLUGMANÖVER

Stalls

Stalls sind gefährlich und sollten nicht ohne Anleitung geübt werden. Stalls entstehen durch zu langsames Fliegen. Die Geschwindigkeit geht mit zunehmendem Bremsdruck verloren und wenn sich der Gleitschirm dem Punkt des Strömungsabriss nähert, beginnt er abzusinken und schließlich zu kollabieren. In diesem Fall ist es wichtig, dass der Pilot die Bremsen zum richtigen Zeitpunkt löst. Die Bremsen sollten niemals gelöst werden, wenn der Gleitschirm noch hinter dem Piloten ist. Die Bremsen sollten ziemlich langsam gelöst werden um zu verhindern, dass das Vorscheissen des Gleitschirm nicht zu stark wird. Es wird empfohlen die Bremsen vorab zu lösen um die gesamte Flügelspannweite wieder herzustellen und zu gewährleisten, dass die Flügelaussenseiten den Gleitschirm beim Aufnehmen der Fahrtgeschwindigkeit abbremsen. Dem Piloten wird empfohlen, dieses Manöver nur unter Anweisung in einem Sicherheitstraining zu versuchen. Dieses Handbuch soll keine Anweisung in diesem oder einem anderen Bereich geben.

Sackflug

Der gleitschirm ist so konstruiert, dass er nicht einfach in einen Sackflug zu bringen ist. Wie auch immer, wenn er 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:

1. Sehr wenig Fahrtwind
2. Das Sinken ist beinahe vertikal (wie bei einem Rundkappenschirm). Ca. 5 m/Sek.

Sinken.

3. 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 gleitschirm 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

Wenn die Kappe 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 gleitschirm 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 Stabilo-Leine 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 gleitschirm 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!

Verlust der Bremsen

Im unwahrscheinlichen Fall, dass eine Bremsleine im Flug reißt oder sich ein Griff löst, kann der Gleitschirm durch vorsichtiges Ziehen an den hinteren Tragegurten gesteuert werden.

WARTUNG

Packen

Der Gleitschirm kann entweder klassisch „gepackt“ werden oder es kann auch die Concertina-Methode angewandt werden. Das Concertina Packen hilft die Lebensdauer des Gleitschirms zu verlängern, deswegen empfiehlt BGD einen Concertina Packsack zu verwenden.

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 Concertina Packsack. Dann legen Sie die Hinterkante Zelle an Zelle zusammen und fixieren ihn mit dem Band im Concertina 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 Concertina 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

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.

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. Lassen Sie Ihren Gleitschirm nie einfrieren, besonders, wenn noch irgendwelche Feuchtigkeit darin ist.

Man muss 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.

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.

Kleine Reparaturen

Generell 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 10 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 sie 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.

Leinen

Lösen der hinteren Schlaufen



*Links: Schlaufen auf
Maillons; Rechts:
Schlaufen freigegeben*

Alle BGD-Gleitschirme sind von neuem mit Schlaufen an den Maillons der C-Leinen (und ggf. der D-Linien) plus der Stabi-Linie ausgestattet. Die Schlaufen sind vorhanden, damit sie gelöst werden können, um ein Schrumpfen der hinteren Leinen mit zunehmendem Alter des Gleitschirms auszugleichen.

BGD empfiehlt, die Schleifen nach 100 Stunden oder 1 Jahr freizugeben, je nachdem, was zuerst eintritt, oder früher, wenn der Pilot der Meinung ist, dass der Schirm beim Start nicht so leicht hochfährt.

Wenn die erste Leinenprüfung durchgeführt wird, normalerweise nach 2 Jahren, sollten die Schlaufen bereits freigegeben worden sein, und dies sollte vom Prüfzentrum überprüft und feinabgestimmt werden.

Montage von Ersatzleinen

Wenn Sie Leinen an Ihrem Gleitschirm austauschen müssen, empfehlen wir Ihnen, die neuen Leinen von einem Profi montieren zu lassen. Die Flugtauglichkeit Ihres Gleitschirms und Ihre Sicherheit hängen davon ab, dass dies korrekt durchgeführt wird.

Die zu ersetzenden Leinen können Sie anhand des Leinenplans für Ihren Gleitschirm identifizieren. Laden Sie die neueste Version hier herunter: <https://flybgd.com/lines>. Ersatzleinen können Sie auf der BGD-Website im Bereich Zubehör bestellen.

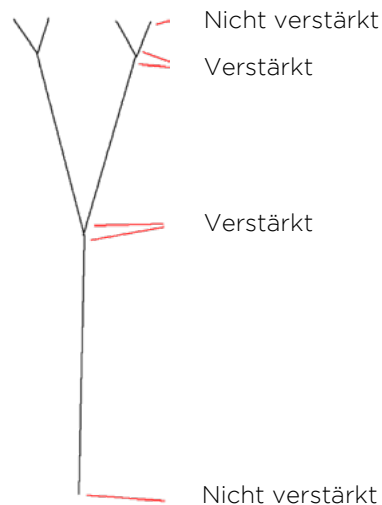
Stellen Sie sicher, dass die Leinen, die Sie erhalten haben, mit der letzten Aktualisierung des Leinenplans übereinstimmen. Vergewissern Sie sich auch, dass das Leinenlayout am Gleitschirm mit dem Leinenlayout im Handbuch übereinstimmt.

Korrekte Ausrichtung der Leitungen

Ummantelte Leitungen haben keine innere Verstärkung und können beliebig montiert werden.

Bei unummantelten Leitungen markiert ein gelber Faden das verstärkte Ende.

Bei unummantelten Leitungen markiert ein weißer Faden das nicht verstärkte Ende.



Der schnellste Weg, die alten Leinen zu entfernen, ist, sie abzuschneiden. Schneiden Sie alte Leinen aber nicht ab, wenn sie die neuen noch nicht erhalten haben, sonst können Sie am Ende nicht mehr fliegen! Manchmal wird nur ein Teil der Leinen benötigt (z.B. ohne die oberen Leinen oder die Bremsen), also achten Sie darauf, dass Sie keine Leinen abschneiden, die erhalten bleiben müssen.

Mikroleinen haben eine interne Verstärkung, die durch einen gelben Faden markiert ist. Diese muss am Ende der Leinenverbindung angebracht werden. Die unverstärkte Leinen haben keine zusätzliche Verstärkung.

Ausrichten der Befestigungspunkte

Die Leinen sollten symmetrisch auf der Lasche angebracht werden, außer wenn die Lasche geneigt ist. Die A-Laschen sind bei allen BGD-Schirmen nach hinten geneigt, um mit der Zugrichtung der Leine übereinzustimmen. Bei der Montage der Leinen sollte also die A-Lasche nach hinten geneigt sein, und die B-, C- und D-Laschen sollten senkrecht zur Unterseite des Flügels stehen.

Leinenverbindung

Die nicht verstärkte Seite ist mit weißem Faden markiert und sollte an der Lasche des Gleitschirm oder an dem Schnallen befestigt werden.

Alle Leinen sind mit anderen Leinen oder mit Laschen per Schlaufknoten verbunden. Vergewissern Sie sich, dass diese korrekt mit einer verriegelten Verbindung und nicht mit einer geschlungenen Verbindung verbunden sind.



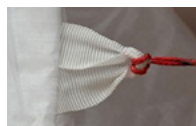
Verriegelten Verbindung



Geschlungenen Verbindung



Verriegelten Verbindung



Geschlungenen Verbindung

Schlaufen an den hinteren Tragegurten

Neue Leinen sollten ohne Schlaufen an den Maillons der Tragegurte A und B befestigt werden. Die Stabi-Leine und die Tragegurte C sollten eine einzige Schlaufe am Maillon haben.

Maillons

Die Maillons verfügen über schwarze Kunststoffeinsätze, die ein versehentliches Lösen und Herunterfallen der Leinen verhindern. Installieren Sie sie nach dem Aufriggen des Gleitschirms immer korrekt. Wenn sie verloren gehen, verwenden Sie ein Sicherungsmittel, um das Maillon geschlossen zu halten. Bestellen Sie neue Einsätze unter: flybgd.com.

Leinenprüfung

Nach dem Leinenwechsel sollten Sie immer eine vollständige Leinenprüfung des Flügels durchführen und den Flügel aufblasen, um vor dem Flug zu überprüfen, ob alles in Ordnung ist

Wartung / Inspektion

Es ist wichtig, dass Sie Ihren Gleitschirm regelmäßig warten lassen. Ihr Gleitschirm sollte alle 24 Monate oder alle 150 Flugstunden, je nachdem, was zuerst eintritt, einer gründlichen Überprüfung / Inspektion unterzogen werden. Diese Überprüfung muss vom Hersteller, Importeur, Händler oder anderen autorisierten Personen durchgeführt werden. Wenn Sie Bedenken hinsichtlich der Unversehrtheit Ihres Gleitschirms haben, wenden Sie sich bitte an Ihren nächstgelegenen BGD-Händler oder direkt an BGD.

Umweltschutz und Recycling

Unser Sport findet in der Natur statt, und wir sollten alles tun, um unsere Umwelt zu schützen. Ein Gleitschirm besteht im Wesentlichen aus Nylon, Kunstfasern und Metall. Am Ende der Lebensdauer Ihres Gleitschirms entfernen Sie bitte alle Metallteile und geben Sie die verschiedenen Materialien in einer geeigneten Abfall-/Recyclinganlage ab.

TECHNISCHE DATEN

Beim ADAM 2 setzt BGD nur hochwertige Materialien ein

Segel

Obersegel:	Dominico D30
Untersegel:	Porcher Eazyfly 40g/m ²
Rippen:	Porcher Skytex 40 g/m ² hard
Interne Struktur:	Porcher Skytex 40 g/m ² hard
Nose reinforcing:	Plastic wire

Tragegurte

Gurtband:	Rivori 12mm nylon
Maillons:	Maillon Rapide 3.5D Delta shackles + inserts
Umlenkrollen:	Sprenger, Ronstan P18

Leinen

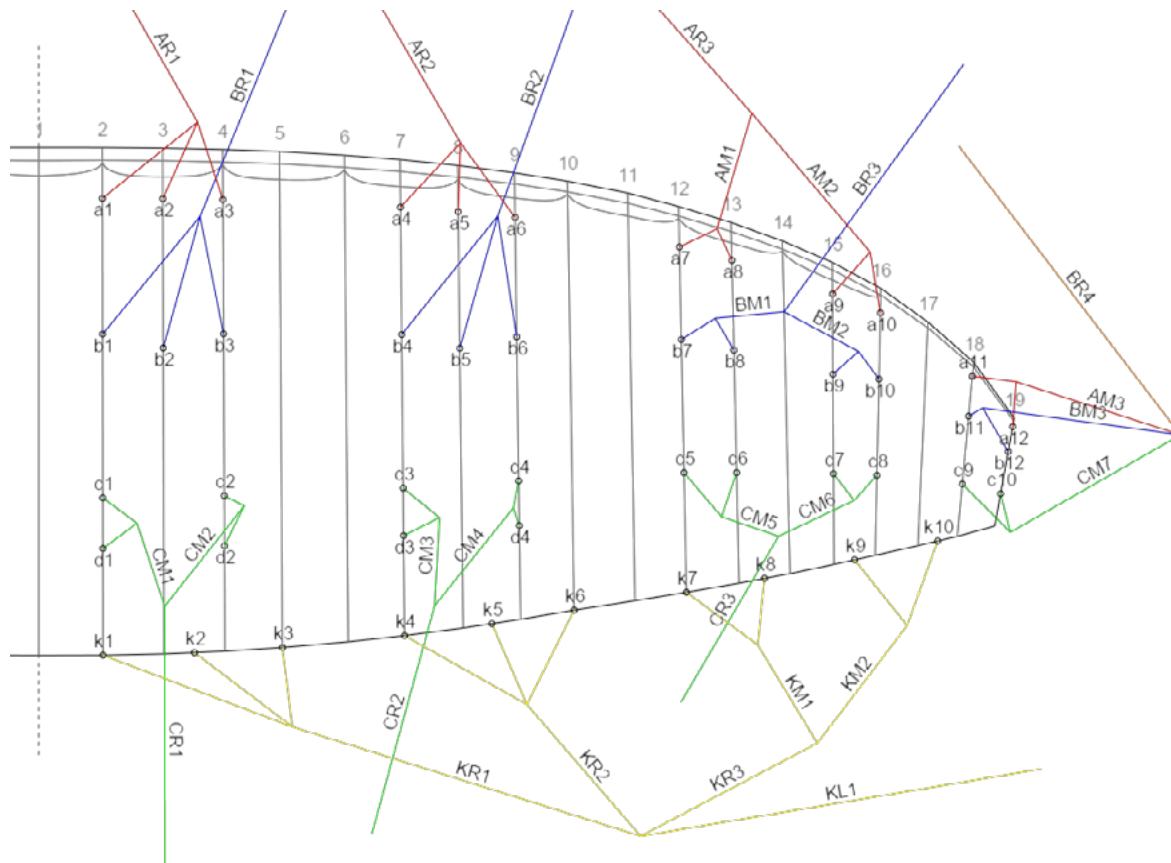
Galerieleinen:	Liros PPSL (sheathed)
Mittlereleinen:	Liros PPSL (sheathed)
Stammleinen	Liros PPSL (sheathed)
Bremsleinen:	Liros DSL
Bremsleinen KL1	Liros DSL350

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

Technische Daten

	XS	S	M	ML	L
Zoom	0.96	1.00	1.04	1.08	1.12
Projizierte Fläche (m²)	17.9	19.7	21.4	23.1	24.8
Ausgelegte Fläche (m²)	21	23	25	27	29
Gewicht (kg)	4.1	4.4	4.75	4.96	5.4
Leinenmeter (m)	212	232	252	272	293
Anzahl der Stammleinen	3/4/3				
Zellen	36				
Ausgelegte Streckung	4.8				
Projizierte Streckung	3.4				
Flächentiefe (m)	2.6	2.7	2.9	3.0	3.1
Ausgelegte Spannweite (m)	10.0	10.5	11.0	11.4	11.8
Projizierte Spannweite (m)	7.9	8.2	8.6	8.9	9.2
Gewichtsbereich Abflug (kg)	50 - 65	60 - 80	75 - 95	88 - 108	100 - 125
Trimm speed (km/h)	37				
Top speed (km/h)	48				
Min. sinken (m/s)	1				
Gleitzahl	8.5				
Zulassung (freiflug)	EN+LTF: A	EN+LTF: A	EN+LTF: A	EN+LTF: A	EN+LTF: A
Motorschirm	Not yet tested				
Abschleppen	Yes				

Beschleunigungsbereich



Beschleunigungsbereich und Bremsbereich

Die tatsächlichen Längen dürfen um nicht mehr als 5 mm abweichen.

Der Bremsbereich gilt für das maximale Gesamtgewicht.

Größe	Länge der Tragegurte (mm)	Beschleunigerweg (mm)	Bremsbereich (mm)
XS	500	140	650
S	500	140	675
M	500	140	700
ML	500	140	730
L	500	140	750

Line length checks

Die aktuellsten Leinenlängen und Diagramme können unter <https://flybgd.com/lines> heruntergeladen werden..

Alle Abmessungen in mm, mit einer Spannung von 50N, wobei diese Leinenspannung langsam und stufenweise aufgebracht wird, bevor die Messung durchgeführt wird. Die Längen sind gemessen vom Untersegel des Gleitschirms und beinhalten die Tragegurte.

Die Konformität der Leinen, Kontroll-Leinen und Tragegurte Testmuster mit den im Benutzerhandbuch angegebenen Abmessungen, ist vom Prüflaboratorium nach Beendigung der Testflüge zu überprüfen.

Während des EN-Zertifizierungsprozesses prüfte das Testteam die Längen der Fangleinen, Kontrolllinien und Tragegurte nach Abschluss der Testflüge mit dem im Handbuch beschriebenen Mustergleiter. Die zulässige Toleranz beträgt 10mm.

Die Abmessungen für die Testflügel finden Sie im Anhang zu diesem Handbuch

Größe XS

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	D	K
1	6159	6090	6174	6250	6558
2	6132	6041	6153	6226	6335
3	6137	6067	6126	6195	6246
4	6149	6058	6117	6177	6044
5	6139	6039	6105		5945
6	6150	6058	6036		5977
7	6110	6048	5942		5938
8	6064	6001	5926		5873
9	5933	5895	5711		5848
10	5873	5855	5612		5926
11	5549	5563			
12	5404	5453			

Größe XS

Einzelleinenlängen

a1	1749	b1	1730	c1	865	d1	941	K1	1440
a2	1722	b2	1681	c2	855	d2	928	K2	1217
a3	1727	b3	1707	c3	819	d3	888	K3	1128
a4	1647	b4	1436	c4	815	d4	875	K4	1280
a5	1637	b5	1417	c5	724			K5	1181
a6	1648	b6	1436	c6	655			K6	1213
a7	474	b7	416	c7	492			K7	773
a8	428	b8	369	c8	476			K8	708
a9	429	b9	364	c9	496			K9	474
a10	369	b10	324	c10	397			K10	552
a11	426	b11	415						
a12	281	b12	305						
AR1	3929	BR1	3881	CM1	901			KR1	2550
AR2	4021	BR2	4141	CM2	890			KR2	2196
AM1	2076	BM1	1589	CM3	853			KM1	822
AM2	1944	BM2	1487	CM4	848			KM2	1031
AM3	362	BM3	385	CM5	776			KR3	1782
AR3	3084	BR3	3568	CM6	845			KL1	2551
		BR4	4302	CM7	452				
				CR1	3950				
				CR2	3996				
				CR3	4144				

Größe S

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	D	K
1	6487	6411	6507	6586	6887
2	6459	6376	6486	6563	6667
3	6465	6388	6477	6550	6584
4	6474	6385	6468	6530	6392
5	6465	6370	6450		6270
6	6476	6386	6379		6305
7	6436	6384	6280		6223
8	6388	6335	6263		6149
9	6253	6225	6032		6133
10	6189	6183	5928		6201
11	5884	5893			
12	5734	5779			

Größe S

Einzelleinenlängen

a1	1830	b1	1833	c1	906	d1	985	K1	1503
a2	1802	b2	1788	c2	896	d2	973	K2	1283
a3	1808	b3	1810	c3	857	d3	930	K3	1200
a4	1723	b4	1718	c4	854	d4	916	K4	1345
a5	1714	b5	1703	c5	758			K5	1223
a6	1725	b6	1719	c6	687			K6	1258
a7	496	b7	436	c7	516			K7	816
a8	448	b8	387	c8	499			K8	742
a9	450	b9	382	c9	520			K9	505
a10	386	b10	340	c10	416			K10	573
a11	446	b11	435						
a12	296	b12	321						
AR1	4143	BR1	4061	CM1	943			KR1	2667
AR2	4232	BR2	4148	CM2	932			KR2	2330
AM1	2172	BM1	1662	CM3	893			KM1	859
AM2	2035	BM2	1556	CM4	887			KM2	1080
AM3	395	BM3	413	CM5	812			KR3	1838
AR3	3254	BR3	3768	CM6	884			KL1	2695
		BR4	4529	CM7	472				
				CR1	4145				
				CR2	4214				
				CR3	4369				

Größe M

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	D	K
1	6768	6689	6779	6861	7178
2	6739	6653	6759	6839	6936
3	6747	6666	6750	6826	6841
4	6753	6661	6742	6807	6623
5	6743	6648	6729		6515
6	6755	6662	6655		6552
7	6716	6662	6551		6510
8	6666	6611	6534		6440
9	6524	6496	6292		6416
10	6458	6453	6184		6502
11	6142	6146			
12	5987	6028			

Größe M

Einzelleinenlängen

a1	1907	b1	1932	c1	945	d1	1027	K1	1571
a2	1878	b2	1896	c2	935	d2	1015	K2	1329
a3	1886	b3	1909	c3	894	d3	970	K3	1234
a4	1797	b4	1989	c4	891	d4	956	K4	1397
a5	1787	b5	1976	c5	791			K5	1289
a6	1799	b6	1990	c6	717			K6	1326
a7	518	b7	455	c7	538			K7	844
a8	468	b8	404	c8	521			K8	774
a9	469	b9	398	c9	542			K9	518
a10	403	b10	355	c10	434			K10	604
a11	466	b11	455						
a12	311	b12	337						
AR1	4340	BR1	4233	CM1	982			KR1	2777
AR2	4435	BR2	4146	CM2	972			KR2	2396
AM1	2263	BM1	1732	CM3	930			KM1	895
AM2	2120	BM2	1622	CM4	925			KM2	1127
AM3	412	BM3	430	CM5	846			KR3	1948
AR3	3416	BR3	3952	CM6	921			KL1	2803
		BR4	4745	CM7	492				
				CR1	4342				
				CR2	4416				
				CR3	4579				

Größe ML

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	D	K
1	7020	6945	7049	7134	7506
2	6991	6911	7029	7112	7254
3	6999	6923	7005	7085	7156
4	7016	6911	6998	7065	6930
5	7006	6900	6982		6820
6	7019	6912	6905		6858
7	6976	6911	6798		6814
8	6925	6859	6780		6741
9	6778	6739	6540		6717
10	6710	6694	6427		6807
11	6379	6385			
12	6219	6264			

Größe ML

Einzelleinenlängen

a1	1981	b1	2025	c1	982	d1	1067	K1	1634
a2	1952	b2	1991	c2	972	d2	1055	K2	1382
a3	1960	b3	2003	c3	929	d3	1009	K3	1284
a4	1866	b4	2250	c4	927	d4	994	K4	1451
a5	1856	b5	2239	c5	822			K5	1341
a6	1869	b6	2251	c6	745			K6	1379
a7	538	b7	473	c7	560			K7	878
a8	487	b8	421	c8	542			K8	805
a9	488	b9	414	c9	564			K9	538
a10	420	b10	369	c10	451			K10	628
a11	485	b11	473						
a12	325	b12	352						
AR1	4518	BR1	4398	CM1	1020			KR1	2884
AR2	4629	BR2	4137	CM2	1010			KR2	2491
AM1	2351	BM1	1799	CM3	966			KM1	929
AM2	2203	BM2	1685	CM4	961			KM2	1172
AM3	429	BM3	447	CM5	879			KR3	2026
AR3	3571	BR3	4121	CM6	957			KL1	2966
		BR4	4954	CM7	511				
				CR1	4541				
				CR2	4604				
				CR3	4774				

Größe L

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	D	K
1	7279	7194	7296	7385	7782
2	7239	7152	7276	7363	7521
3	7258	7173	7262	7345	7420
4	7269	7159	7253	7323	7184
5	7250	7149	7243	0	7069
6	7274	7160	7163	0	7109
7	7227	7162	7051	0	7068
8	7175	7108	7031	0	6997
9	7023	6986	6780	0	6974
10	6953	6939	6664	0	7063
11	6621	6617	0	0	0
12	6452	6490	0	0	0

Größe L

Einzelleinenlängen

a1	2052	b1	2115	c1	1018	d1	1107	K1	1694
a2	2012	b2	2073	c2	1008	d2	1095	K2	1433
a3	2031	b3	2094	c3	963	d3	1046	K3	1332
a4	1934	b4	2500	c4	960	d4	1030	K4	1504
a5	1915	b5	2490	c5	854			K5	1389
a6	1939	b6	2501	c6	774			K6	1429
a7	557	b7	491	c7	582			K7	910
a8	505	b8	437	c8	562			K8	839
a9	506	b9	430	c9	585			K9	561
a10	436	b10	383	c10	469			K10	650
a11	502	b11	490						
a12	338	b12	366						
AR1	4706	BR1	4557	CM1	1057			KR1	2988
AR2	4814	BR2	4135	CM2	1047			KR2	2580
AM1	2434	BM1	1864	CM3	1001			KM1	964
AM2	2281	BM2	1748	CM4	995			KM2	1219
AM3	454	BM3	462	CM5	906			KR3	2101
AR3	3720	BR3	4289	CM6	986			KL1	3093
		BR4	5154	CM7	530				
				CR1	4715				
				CR2	4792				
				CR3	4976				

SCHLUSSWORT

Ihr Gleitschirm ist ein fortschrittlicher, eigenstabiler Gleitschirm, der Ihnen viele Stunden 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 Gleitschirm für viele Jahre eine hohe Flugtauglichkeit aufweisen. Er 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 zugelassenen Gurtzeug mit Rückenprotektor und einem zugelassenem Notschirm fliegen. Benützen Sie immer eine gute Ausrüstung und einen zugelassenen 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!

BGD GmbH

Am Gewerbepark 11, 9413 St. Gertraud, Austria

Tel: +43 (0) 4352 20477 | e-mail: sales@flybgd.com | www.flybgd.com

ANHANG

Abmessungen für die Testflügel

Die folgenden Tabellen zeigen die Vermessungsmaße für die Testflügel, die während des Zertifizierungsverfahrens vom Testhaus gemessen wurden. Diese Zahlen beziehen sich auf die Gesamtleinenlängen.

Größe XS

	A	B	C	D	K
1	6162	6089	6173	6249	6554
2	6129	6039	6153	6221	6330
3	6140	6069	6130	6199	6246
4	6150	6055	6116	6176	6040
5	6136	6027	6103		5940
6	6149	6047	6034		5972
7	6112	6048	5940		5938
8	6060	6001	5926		5873
9	5936	5886	5702		5848
10	5873	5849	5603		5925
11	5541	5556			
12	5400	5447			

Größe S

	A	B	C	D	K
1	6484	6411	6508	6586	6887
2	6454	6377	6488	6564	6659
3	6465	6387	6477	6549	6577
4	6471	6385	6469	6531	6388
5	6455	6363	6453		6282
6	6473	6387	6383		6296
7	6429	6383	6278		6221
8	6388	6331	6262		6152
9	6248	6218	6031		6144
10	6187	6180	5928		6207
11	5884	5889			
12	5737	5777			

Größe M

	A	B	C	D	K
1	6761	6688	6782	6859	7163
2	6732	6646	6758	6836	6925
3	6745	6669	6747	6823	6832
4	6749	6660	6741	6804	6620
5	6736	6643	6729		6508
6	6754	6662	6655		6548
7	6714	6660	6550		6501
8	6668	6610	6533		6439
9	6523	6494	6293		6423
10	6459	6453	6185		6505
11	6143	6147			
12	5991	6028			

Größe ML

	A	B	C	D	K
1	7018	6944	7049	7126	7497
2	6995	6906	7025	7108	7250
3	7001	6927	7002	7077	7148
4	7014	6915	6996	7061	6930
5	7006	6892	6977		6818
6	7014	6907	6899		6855
7	6982	6909	6794		6814
8	6930	6859	6778		6741
9	6784	6734	6535		6715
10	6714	6689	6419		6804
11	6379	6379			
12	6218	6257			

Größe L

	A	B	C	D	K
1	7283	7195	7299	7382	7777
2	7241	7155	7278	7363	7518
3	7263	7174	7264	7341	7416
4	7271	7158	7252	7322	7184
5	7250	7152	7241		7067
6	7277	7167	7160		7107
7	7233	7168	7056		7058
8	7181	7115	7034		6990
9	7029	6987	6779		6966
10	6959	6941	6664		7054
11	6615	6616			
12	6448	6484			