



Inhalt

Einleitung	4
Kurz Zusammengefasst	5
Einleitung	6
Beschränkungen	6
Warnung	6
Garantie	7
Gewichtsbereich	7
Änderungen	8
Naturschutz und Recycling	9
Beschleunigungssystem	10
Flugeigenschaften	17
Start.....	17
Geradeausflug.....	18
Kurvenflug.....	18
Aktives Fliegen	18
Thermikflug	19
Beschleunigungssystem.....	19
Steuerung über die hinteren Tragegurte	21
Schnelles Abstiegsverfahren	21
Landung	22
Extrem-Flugmanöver	23
Leinenknoten	23
Verlust der Bremsen	23
Stalls	23

Vrille/Negativdrehung	25
Asymmetrischer Frontklapper	25
Frontklapper	26
Öffnen eines Verhängers	26
Lagerung, Reparatur und Wartung	27
Lagern	27
Packen	27
Kleine Reparaturen	28
Nachprüfung	28
Leinen	29
Technischen Daten	33
Materialliste	33
Technische Details	34
Übersicht der Gleitschirm Teile	35
Tragegurte	36
Beschleunigungsbereich und Bremsbereich	37
Leinenplan	38
Bridle check sheet	40
Leinenlängen	42
Serviceheft	47
Halter Liste	48
Schlusswort	50
Anhang	51
Abmessungen für die Testflügel	51

HANDBUCH CURE 3

GLEITSCHIRM | EN C

Einleitung

Herzlich willkommen bei BGD, 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.

Herzlichen Glückwunsch zum Kauf des CURE 3.

Der CURE 3 ist ein LTF/EN C-zertifizierter leistungsorientierter Schirm. Er ist ideal für Streckenflieger, die auf der Suche nach feinem Handling und Leistung sind, und eignet sich für Aufsteiger von der EN-B-Klasse. Er ist nicht für Anfänger geeignet.

Damit Ihr Schirm seine ursprünglichen Flugeigenschaften beibehält, sollte er richtig gepflegt werden. Bitte lesen Sie dieses Handbuch vom ersten bis zum letzten Kapitel, um sicherzustellen, dass Sie das Beste aus Ihrem Schirm herausholen. Zögern Sie nicht, den nächsten BGD-Händler zu kontaktieren, wenn Sie Ratschläge oder Informationen zu Ihrem Gleitschirm oder zu Ersatzteilen benötigen.

Kurz Zusammengefasst

Der CURE 3 ist ein 2-Liner. Die folgenden Dinge sollten besonders beachtet werden:

1. Man sollte ihn mit den Haupt-A-Tragegurten (rot markiert) ohne die separaten AR3-Leinen starten. Die Tragegurte sollten oberhalb des Umlenkungsring gegriffen werden.
2. Für einen schnellen Abstieg solltest du eine Steilspirale oder Big Ears. Der Stabilo ist in die AR3-Linie integriert und das Ohrenanlegen erfolgt mithilfe der AR3-Linien. Der B-Leinen-Stall ist nicht für 2-Leiner geeignet.
3. Der CURE 3 ist ein Hochleister und sollte entsprechend mit Vorsicht behandelt werden. Wir raten davon ab, SIV-Manöver mit dem CURE 3 durchzuführen. Sie wurde mithilfe von Falzlinien zertifiziert - wenn Sie Verschlüsse vornehmen möchten, müssen Falzlinien montiert werden, die bei unserer örtlichen BGD-Vertretung bestellt werden können.

Empfohlene Checks und Inspektionen:

Trim check	Nach 30 Stunden, dann alle 100 Stunden
Loops der hinteren Leinen öffnen	Wenn die Trimmprüfung ergibt, dass dies erforderlich ist
Check	Alle 2 Jahre oder 150 Stunden
Leinensatz tauschen	Wenn die Prüfung der Leitungstärke fehlschlägt

Einleitung

Beschränkungen

Der CURE 3 ist ein Solo-Gleitschirm. Er ist nicht für den Tandembetrieb oder für Kunstflugmanöver vorgesehen.

Es ist geeignet für das Winden. Sowohl der Pilot als auch der Windenführer sollten über die notwendige Ausbildung und Qualifikation für das Windschlepp verfügen, und das Windschleppen-System sollte für die Gleitschirmverwendung zertifiziert sein.

Der CURE 3 wurde nicht für den Einsatz mit einem Motorschirm getestet.

Geeignet für..

Tandem	Nein
Windschlepp	Ja
Motorschirm	Noch nicht getestet

Warnung

Führen Sie keine Steilschlangen mit Ohren Anlegen 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

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](#).

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

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 Piloten, im „idealen“ Bereich des Gewichtsbereichs zu fliegen, wie in der [Tabelle mit den technischen Daten](#) angegeben. 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 Lufttuchtigkeit. 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 respektieren und darauf achten wenn man auf den Start und Landplätzen unterwegs ist.

Naturschutz und Recycling

Unser Sport findet ausschließlich in freier Natur statt und genau so sollten wir uns verhalten. Man sollte die Natur schützen.. Ein Gleitschirm besteht grundsätzlich aus Nylon, synthetischen Fasern und Metall. Am Ende der Lebensdauer Ihres Gleitschirms entfernen Sie bitte alle Metallteile und geben Sie die verschiedenen Materialien in eine geeignete Abfall-/Wiederverwertungsanlage.

Beschleunigungssystem

Der CURE 3 hat Beschleuniger-Tragegurte mit Brummelhaken zur Befestigung des Beschleunigers. Der Schirm kann mit oder ohne Beschleuniger am Gurtzeug 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 irgendwas herum gebremst werden (Rettergriff, Tragegurte oder Gurtbänder).

Anbringen des Speedsystems in einem Gurtzeug mit durchgehender Beschleunigerleine.

Wenn Sie das Speedsystem in einem Gurtzeug mit durchgehender Beschleunigerleine anbringen, achten Sie darauf, dass die neue Leine ähnlich wie die alte Leine, die Sie entfernt haben, angebracht wird. Sie sollte um beide Teile des Gurtbandes, das die Umlenkrolle hält, geschlungen werden. Wird die Leine nur um ein Gurtbandteil geschlungen, kann die Umlenkrolle reißen. Eine Umlenkrolle, die aus diesem Grund reißt, fällt nicht unter die BGD-Garantie.



Richtig: Speed Bar um beide Gurtbandteile geschlungen



Falsch: Der Beschleuniger ist nur um ein Stück des Gurtbandes geschlungen. Hohe Bruchgefahr!

Befestigungspunkte für das Beschleunigungssystem

Die Tragegurte haben zwei Befestigungspunkte für die Beschleunigungsleine. Im Auslieferungszustand ist das Speedsystem wie in Bild A dargestellt. Bei dieser Einstellung ist der Druck auf dem Beschleuniger gering und der Weg länger. Um den Leinenweg zu verkürzen, kann die Beschleunigerleine stattdessen an den unteren Befestigungspunkten angebracht werden (Abbildung B). Der Druck auf den Beschleuniger ist in diesem Fall höher. Die Geschwindigkeit des Schirms bei vollem Beschleunigereinsatz wird durch das Verschieben der Befestigungspunkte nicht beeinflusst.



A

Die Beschleunigerleine wird an der oberen Schlaufe befestigt, an der auch die obere Umlenkrolle befestigt ist.

Mit dieser Einstellung:

**Längerer Weg
Geringerer Druck**



B

Die Leine des Beschleunigungssystems ist an der unteren Schlaufe befestigt, einige Zentimeter unterhalb der oberen Umlenkrolle.

Mit dieser Einstellung:

**Kürzerer Weg
Höherer Druck**

Schritt für Schritt: Ändern der Befestigungspunkte des Beschleunigungssystems



1. Lösen Sie den Ankerstich und entfernen Sie den Brummelhaken von der Leine des Beschleunigungssystems



2. Ziehen Sie die Leine durch beide Umlenkrollen zurück



3. Entfernen Sie die Leine aus dem Befestigungspunkt



4. Fädeln Sie die Leine durch den neuen Befestigungspunkt (ein Stück Schnur kann hilfreich sein). Entweder mit einem Ankerstich (A) sichern. Beschleunigerleine zu kürzen, B.

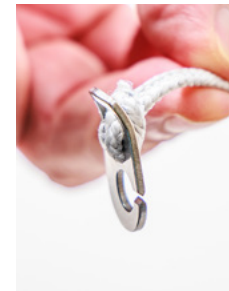
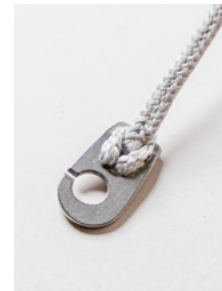


A



B

Oder, falls gewünscht, können zusätzliche Schlaufen um den Befestigungspunkt gemacht werden, um die verbleibende.



5. Führen Sie die Beschleunigerleine wieder durch die Umlenkrollen, zuerst die untere, dann die obere. Gegebenenfalls Schnur zur Hilfe nehmen

6. Bringen Sie den Brummelhaken wieder an der Leine an. Der Brummelhaken hat eine Krümmung und sollte in der auf den Fotos gezeigten Richtung eingefädelt werden.

Befestigungspunkte für das Speedsystem

Die Tragegurte verfügen über zwei Befestigungspunkte für die Speedsystem-Leine. Bei der Auslieferung ist das Setup A. So ist der Druck auf dem Beschleuniger gering und der zu betätigende Weg länger. Um den Weg zu verkürzen, kann die Beschleunigerleine stattdessen an den unteren Befestigungspunkten angebracht werden (B). Der Druck auf dem Beschleuniger ist in diesem Fall höher. Die Geschwindigkeit des Schirms bei vollem Beschleuniger Einsatz wird durch das Verschieben der Befestigungspunkte nicht beeinflusst.

Die Länge des Beschleunigungssystems sollte dann durch Einstellen des Beschleunigers am Gurtzeug angepasst werden. Um die richtige Länge zu überprüfen, setze dich in dein Gurtzeug und bitte einen Helfer, die Tragegurte in ihrer Flugposition zu halten. Bei einem Sitzgurtzeug sollte der Beschleuniger genau am Sitzbrett anliegen. In jedem Fall sollte die Leine nicht unter Spannung stehen, wenn du dich in deiner Flugposition befindest, ohne dass der Beschleuniger betätigt ist.

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 erleichtet, 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 Bremsschleife 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 Bremsschleife 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 Einfiegen 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 sichern 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

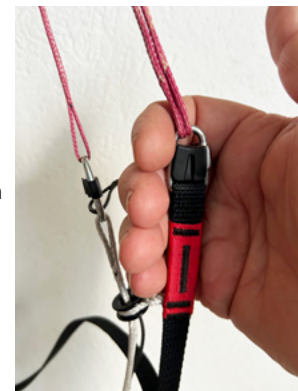
Ihr Gleitschirm sollte nun startbereit sein.

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 Schirm sollte nur mit den Haupt-A-Tragegurten also ohne die AR3-Leine aufgezogen werden, wie auf dem Bild gezeigt. Der Haupt-A-Tragegurt ist rot markiert. Fassen Sie diesen oberhalb des Umlenkungsringes. Der Schirm steigt sanft über den Kopf in eine flugbereite Position und es kann einfach gestartet werden, entweder mit der Vorwärtsstarttechnik (am besten bei leichtem Wind) oder mit dem Rückwärtsstart (am besten bei stärkerem Wind).



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.

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 is effizienter als ein später, großer Bremseinsatz. 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 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.

Beschleunigungssystem

Das Starten und gewöhnliche Fliegen erfolgt in der Regel ohne Nutzung des Fußbeschleunigers. Die maximale Geschwindigkeit wird erreicht, wenn sich die beiden Umlenkrollen des Beschleunigersystems am Tragegurt berühren.

Der Geschwindigkeitsbegrenzer steht an diesem Punkt unter Spannung. Wenn Sie zu viel Kraft aufwenden oder darüber hinaus drücken, wird der Gleitschirm nicht schneller fliegen! 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. Üben Sie den Umgang mit dem Beschleunigungssystem im normalen Flug und gewöhnen Sie sich an die Verwendung des halben Beschleunigerwegs, bevor Sie ihn voll nutzen.
2. Der Geschwindigkeitszuwachs wird durch eine Verringerung des Anstellwinkels erreicht, was bedeutet, dass die Kappe etwas mehr zum Einklappen neigt, was bei schnellem Fliegen in unruhigen oder turbulenten Bedingungen mit Vorsicht zu genießen ist, da es bei hoher Geschwindigkeit eher zu Klappern führen kann.
3. Denke daran, dass sich dein Gleiten bei höheren Geschwindigkeiten verschlechtert. Die beste Gleitleistung wird erreicht, wenn der Schirm unbeschleunigt ist und die Bremsen nicht betätigt werden, oder wenn ein wenig beschleunigt wird (bis zu 25% Geschwindigkeit).

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

Steuerung über die hinteren Tragegurte

Der CURE 3 verfügt über T-Griffe an den hinteren Tragegurten, mit denen man den Pitch einstellen oder die Richtung im Gleiten kontrollieren kann, ohne die Bremsen zu betätigen. Achten Sie darauf, dass Sie den Schirm nicht versehentlich abreißen, da die Steuerwege viel kürzer sind als bei den Bremsen. Wir empfehlen, dass Sie die Bremsen in der Hand behalten (keine Wicklung), wenn Sie die T-Griffe benutzen.

Schnelles Abstiegsverfahren

B-Leinen-Stalls sind für Zweileiner nicht geeignet.

Ohren anlegen (Big Ears)

Die Stabiloleine ist in die AR3-Leine integriert. Big Ears können mit dem CURE 3 durch Ziehen an der AR3-Leine (der äußeren B-Leine) durchgeführt werden. Es ist wichtig, die Leine hoch zu greifen, etwa 10 cm über dem oberen Ende des Tragegurts, und nicht am Tragegurt selbst zu ziehen.

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 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 Steilschleife abubrechen, 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: Steilschleifen verursachen Orientierungsverlust und es wird eine gewisse Zeit benötigt um sie auszuleiten. Dieses Manöver muss immer in ausreichender Höhe ausgeleitet werden.

Landung

Die Landung ist sehr einfach. Wenn Sie bei leichtem Wind landen, fliegen Sie wie gewohnt eine "ausgeflogene Landung". Manchmal kann es hilfreich sein, die Bremsen zu wickeln, um das Abfangen effektiver zu machen.

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. Die beste Methode bei starkem Wind ist es, die hinteren Tragegurte kurz vor der Landung an den Gurtzeugen zu fassen und den Schirm nach der Landung mit diesen zu stallen. Der Schirm kommt dabei recht schnell und ohne viel zug zum Boden.

Extrem-Flugmanöver

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!

Leinenknoten

Das Fliegen eines Gleitschirms mit einem Knoten in den Leinen beeinträchtigt seine Lufttüchtigkeit - die Überprüfung auf Knoten sollte immer Teil der Vorflugkontrolle sein. Wenn du einen Knoten in den Leinen deines Gleitschirms bemerkst, nachdem du ihn aufgezogen hast, solltest du, wenn du den Start sicher abbrechen kannst, dies tun. Wenn du bereits in der Luft bist, solltest du es vermeiden, den Gleitschirm zu beschleunigen oder zu stark zu bremsen. Benutze Gewichtsverlagerung oder minimalen Bremsinput, um den Gleitschirm so schnell wie möglich zu einem sicheren Landeplatz zu steuern.

Verlust der Bremsen

Im unwahrscheinlichen Fall, dass eine Bremsleine im Flug einrastet oder sich ein Griff löst, kann der Gleitschirm über die hintersten Tragegurte gesteuert werden. Ziehen Sie vorsichtig die hinteren Tragegurte zur Richtungssteuerung.

Stalls

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 empfohle

die Bremsen vorab zu lösen um die gesamte Flügelspannweite wieder herzustellen und zu gewährleisten, dass die Flügelaußenseiten den Gleitschirm beim Aufnehmen der Fahrtgeschwindigkeit abbremesen. 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.

Ein absichtlicher Fullstall mit dem CURE 3 sollte immer in zwei Schritten durchgeführt werden, um zu verhindern, dass sich die Flügelenden berühren, wenn der Schirm in den Rückwärtsflug fällt. Ziehen Sie zuerst die Bremse tief an, bis der Schirm nicht mehr fliegt. Die Flügelenden werden sich nach hinten biegen und der Schirm fühlt sich an, als ob er im Sackflug wäre. Lasse die Bremsen sanft und schnell los, bis du wieder unter den Schirm pendelst, und bringe die Bremsen dann sofort wieder in die Backfly-Position.

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.

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 Vrinle ereignen.

In der Vrinle 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

Ihr Gleitschirm ist sehr widerstandsfähig gegen Entleerungen; wenn die Kappe jedoch aufgrund von Turbulenzen auf einer Seite einklappt, sollten Sie zunächst die Flugrichtung kontrollieren, indem Sie auf der gegenüberliegenden Bremse gegensteuern. Die meisten normalen Einklapper öffnen sich sofort wieder von selbst und man hat kaum Zeit zu reagieren, bevor sich der Schirm von selbst wieder öffnet. Die Steuerung der Flugrichtung führt dazu, dass sich der Flügel wieder aufbläst. Bei hartnäckigeren Einklappern kann es jedoch notwendig sein, die Bremse auf der eingeklappten Seite mit einer langen, kräftigen, gleichmäßigen und festen Bewegung zu betätigen. Normalerweise reichen ein oder zwei Pumpen von etwa 80 cm Länge aus. Jeder Pumpvorgang sollte in etwa einer Sekunde erfolgen und gleichmäßig wieder gelöst werden. In schweren Fällen kann es effektiver sein, beide Bremsen gleichzeitig zu betätigen, um die Kappe wieder aufzupumpen. Achten Sie darauf, dass der Schirm nicht vollständig abgewürgt wird, wenn Sie diese Technik anwenden

Frontklapper

Es ist möglich, dass die Vorderseite des Flügels durch Turbulenzen symmetrisch einklappt, was aber durch aktive Steuerung weitgehend verhindert werden kann.

In der Anfangsphase eines Frontklappers sollte der Pilot für maximal eine Sekunde symmetrisch auf beiden Seiten bremsen. Dadurch wird die Luft vom hinteren Teil der Kappe nach vorne gedrückt und der tiefe Klapper verhindert. Stellen Sie sicher, dass die Bremsen in den späteren Phasen des Einklappens vollständig gelöst werden, da sonst ein Sackflug ausgelöst werden kann. Der Schirm erholt sich normalerweise von selbst, solange der Pilot die Bremsen anhält. Wenn der Schirm sich nicht von selbst erholt, kann es notwendig sein, die Bremsen ein zweites Mal zu betätigen.

Öffnen eines Verhängers

Nach einer zu starken Entleerung ist es möglich, dass sich ein Flügelende in den Leinen des Schirms (Verhänger) verfangen hat. In diesem Fall sollte man zuerst die Standardmethode zur Reaktion nach einem Einklapper anwenden, wie unter Asymmetrischer Einklapper beschrieben. Wenn sich die Kappe dann immer noch nicht erholt, ziehe an den hinteren Tragegurten, um der Kappe zu helfen, sich wieder zu öffnen. Das Ziehen an der Stabiloleine ist ebenfalls eine gute Möglichkeit, die Kappe zu befreien, aber denken Sie daran, dass die Kontrolle über Ihre Flugrichtung oberste Priorität hat. Wenn man sehr tief ist, ist es viel wichtiger, den Schirm zu einer sicheren Landung zu steuern oder sogar den Rettungsschirm zu werfen.

Lagerung, Reparatur und Wartung

Lagern

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.

Der Gleitschirm 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.

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.

Packen

Wir empfehlen, den Schirm "Zelle auf Zelle" zu packen, um seine Lebensdauer zu verlängern. Beginnen Sie immer

mit einem gerafften Gleitschirm. Legen Sie den Schirm nicht aus, da Sie ihn sonst beim Aufeinanderlegen der Eintrittskante über den Boden ziehen und dabei Abriebschäden riskieren.

Stapeln Sie zuerst die Stäbchen der Eintrittskante aufeinander, so dass ein einziger „Stapel“ von Spitze zu Spitze entsteht (nicht in der Mitte falten). Drehen Sie den Stapel auf die Seite, so dass die Stäbchen flach liegen, und sichern Sie ihn mit dem Packband, während Sie den Rest des Schirms Falten. Drücken Sie die Luft von der Hinterkante zur Eintrittskante heraus und falten Sie den Schirm in drei oder vier Teile, damit er in den Innensack passt. Entfernen Sie das Band an der Vorderkante und schließen Sie es um den gesamten Schirm, bevor Sie ihn in den Innensack legen.

Ein Zellenpacksack kann das Packen des Schirms erheblich erleichtern. Er hat einen speziellen Gurt, um die gestapelte Eintrittskante zu fixieren. Der Rest des Schirms kann dann mit einem Reißverschluss von der Eintrittskante zur Hinterkante hin in den Packsack gepackt werden. Schließlich kann Packsack in drei Teile gefaltet und mit dem außenliegenden Gurt gesichert werden. Bruce zeigt in [diesem Video](#), wie man den Zellenpacksack verwendet.

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 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.

Nachprüfung

Es ist wichtig, dass Ihr Schirm regelmäßig gewartet wird. Die Längen der Leinen können sich besonders in der

Anfangszeit verändern; Hochleistungs-Schirme reagieren besonders sensibel auf Veränderungen in der Trimmung. Wir empfehlen eine Trimmkontrolle nach den ersten 30 Flugstunden, um sicherzustellen, dass Ihr CURE 3 innerhalb der vorgesehenen Toleranzen bleibt, und anschließend alle 100 Flugstunden.

Die Schlaufen der hinteren Leinen sollten gelöst werden, wenn dies bei der Trimmkontrolle als notwendig festgestellt wird.

Ihr Schirm sollte alle 2 Jahre oder nach 150 Flugstunden, je nachdem was zuerst eintritt, einer gründlichen Inspektion unterzogen werden.

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 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



*Links: Schlaufen auf Maillons;
Rechts: gelöste Schlaufen.*

Leinen

Lösen der hinteren Schlaufen

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

auszugleichen.

Die Schlaufen der hinteren Leinen sollten gelöst werden, wenn dies bei der Trimmkontrolle als notwendig festgestellt wird.

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.

Der schnellste Weg, die alten Leinen zu entfernen, ist, sie abzuschneiden. Schneiden Sie die alten 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.

Leinenverbindung

Es ist wichtig, dass die Leinen in der richtigen Richtung montiert werden.

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

Gelber Faden**Weißer Faden**

Die nicht verstärkte Seite ist mit weißem Faden markiert und sollte an der Lasche des Gleitschirm oder an dem Schnallen befestigt werden. Der gelbe Faden kennzeichnet das verstärkte Ende einer Mikroleine

Ummantelte Leinen haben keine zusätzliche Verstärkung. Sie können in beide Richtungen montiert werden

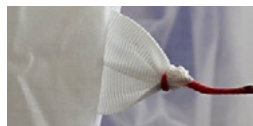
Die Leinen sollten symmetrisch auf der Lasche platziert werden, außer wenn die Lasche geneigt ist. Die A-Laschen sind bei allen BGD-Schirmen nach hinten geneigt, um mit der Zugrichtung der Leine übereinzustimmen. Bei der Montage der Leinen sollte also die A-Lasche nach hinten geneigt sein, und die B-,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

Schlaufknoten

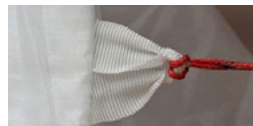
Verriegelte Verbindung -
richtig



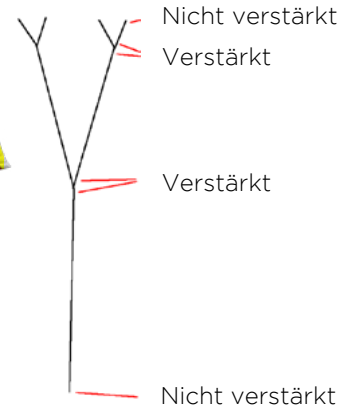
Geschlungene Verbindung
- nicht korrekt



Verriegelte Verbindung -
richtig



Geschlungene Verbindung
- nicht korrekt



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.

Schlaufen auf der hinteren Leinenebene

A-Tragegurte: neue Leinen sollten ohne Schlaufen montiert werden; die Stabi- und hinteren Leinen sollten einen einzelnen Loop haben.

BGD-Maillons

Die BGD-Maillons sind mit schwarzen Kunststoffeinsätzen versehen, die verhindern, dass sie sich versehentlich lösen und die Leinen herausfallen können. Achte immer darauf, dass sie nach dem Aufrüsten des Schirms korrekt montiert sind. Sollten sie verloren gehen, verwenden Sie einen Leinenverschluss-Einsatz, um die Verbindung geschlossen zu halten. Neue Einsätze können unter www.flybgd.com bestellt werden.

Kontrollen vor dem Flug

Überprüfen Sie nach dem Aufrüsten des Flügels immer die Abmessungen der Leinen und pumpen Sie ihn auf, um sicherzustellen, dass alles korrekt ist, bevor Sie fliegen.

Technischen Daten

Materialliste

Beim CURE 3 setzt BGD nur hochwertige Materialien ein.

Segel

Obersegel	Porcher Skytex 32 g/m ²
Obersegel Vorderkante	Porcher Skytex 38 g/m ²
Untersegel	Porcher Skytex 32 g/m ²
Interne Struktur	Porcher Skytex 32 g/m ² hard finish
Verstärkung der Eintrittskante	LSNR (linear stock nylon rod) yellow

Tragegurte

Gurtband	12mm Kevlar / nylon
Umlenkrollen	Riley / Sprenger

Leinen

Obere Leinen	Edelrid Magix Pro Dry 8001U-50,70,90 (ungeschützt)
Mittlere Leinen	Edelrid Magix Pro Dry 8001U-50,70,90,130 (ungeschützt)
Untere Leinen	Edelrid Magix Pro Dry 8001U-130,190,280,340 (ungeschützt)
Bremsleinen	9200U-30, 8001U-50. PPSL200

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

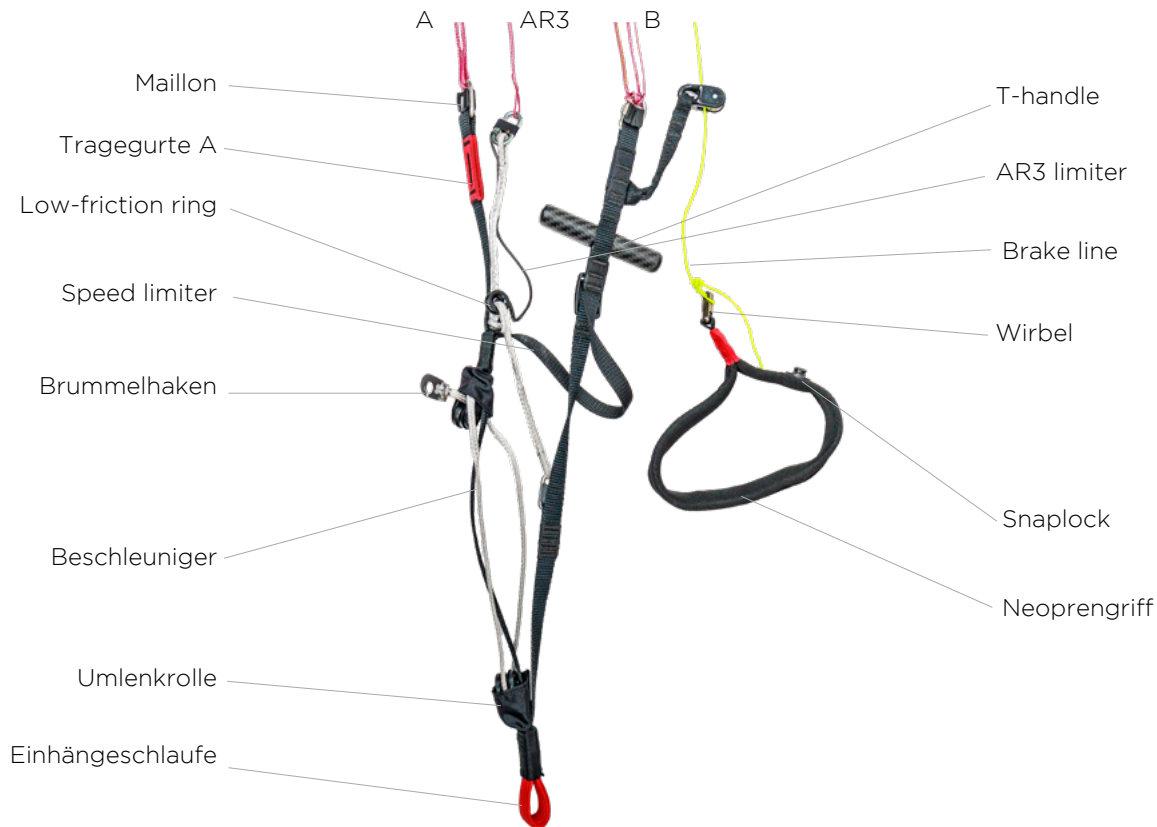
Technische Details

	S	M	ML	L
Zoom	0.97	1.00	1.04	1.08
Projizierte Fläche (m²)	17.6	18.9	20.5	21.9
Ausgelegte Fläche (m²)	21.0	22.5	24.4	26.1
Gewicht (kg)	4.8	5.1	5.4	5.7
Anzahl der Stammleinen	3/3			
Zellen	70			
Ausgelegte Streckung	6.7			
Projizierte Streckung	5.1			
Maximale Profiltiefe (m)	2.29	2.37	2.46	2.55
Zertifizierter Gewichtsbereich (kg)	65-85	75-95	85-108	95-119
Idealer Gewichtsbereich (kg)	73-84	84-95	95-108	108-119
Zulassung	EN C			
Geeignet für Paramotor	Noch nicht getestet			
Geeignet zum Windenflug	Ja			

Übersicht der Gleitschirm Teile



Tragegurte



Die Tragegurte haben keine Trimmer oder andere verstellbare Möglichkeit.

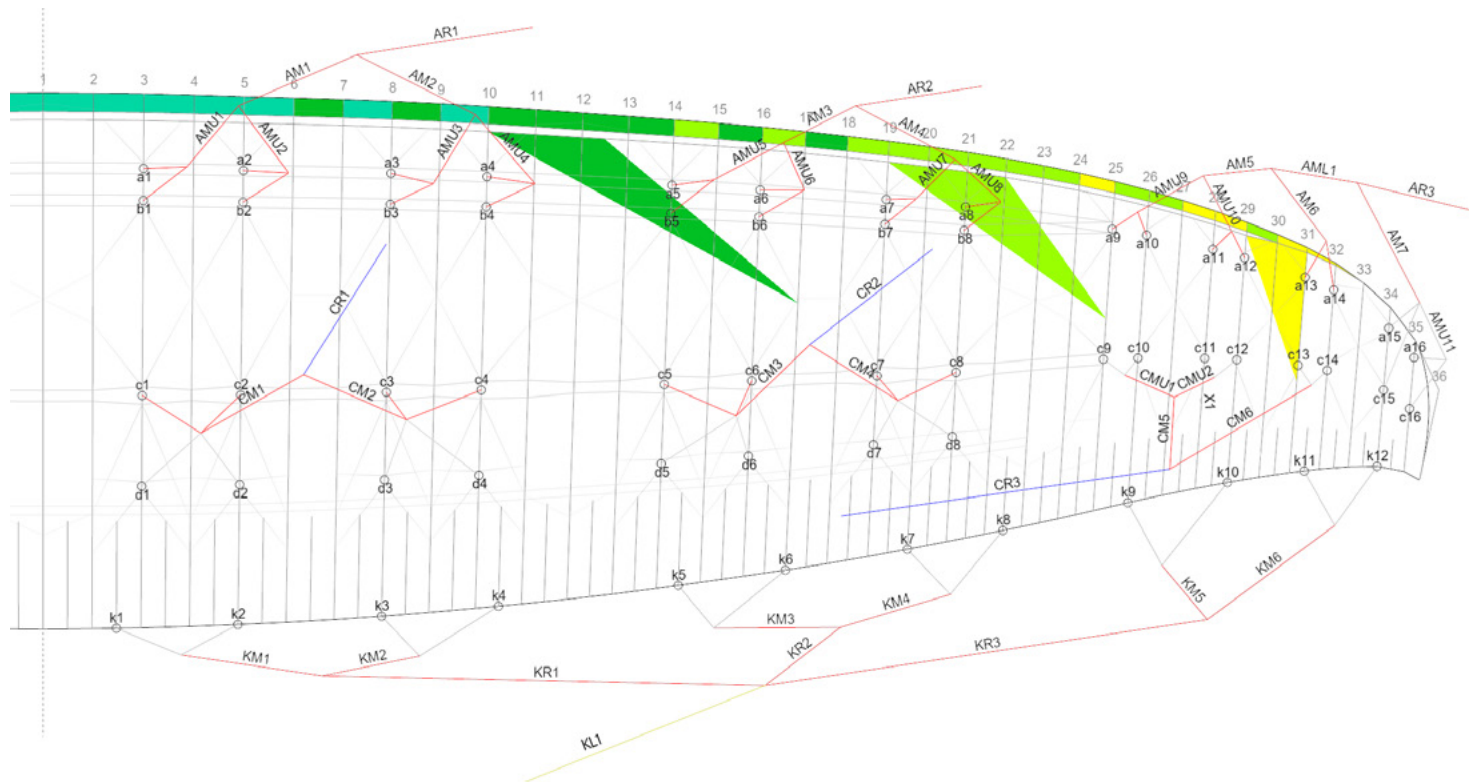
Beschleunigungsbereich und Bremsbereich

Größe	Länge der Tragegurte Trimmgeschwindigkeit (mm)*	Beschleunigerweg (mm)	Bremsbereich (mm)**
S	500	150	620
M	500	180	650
ML	500	150	670
L	500	195	700

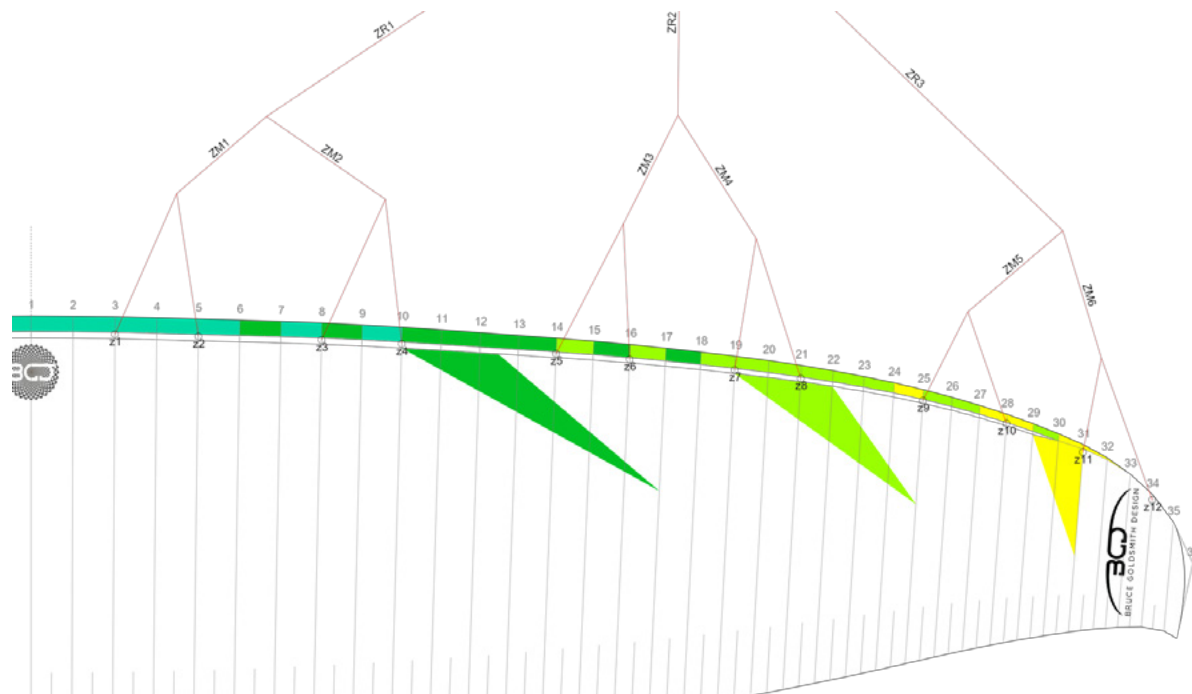
*Die tatsächlich gemessene Länge des Tragegurtes darf nicht mehr als 5 mm von dem Wert in der Tabelle abweichen.

** Die Bremsbereiche gelten für das maximale Gesamtgewicht.

Leinenplan



Faltlinien



Bridle check sheet

Top	Mitte	Trage- gurte		
a1	AMU1	AM1	AR1	
a2	AMU2	AM1	AR1	
a3	AMU3	AM2	AR1	
a4	AMU4	AM2	AR1	
a5	AMU5	AM3	AR2	
a6	AMU6	AM3	AR2	
a7	AMU7	AM4	AR2	
a8	AMU8	AM4	AR2	
a9	AMU9	AM5	AML1	AR3
a10	AMU9	AM5	AML1	AR3
a11	AMU10	AM5	AML1	AR3
a12	AMU10	AM5	AML1	AR3
a13	AM6	AML1	AR3	
a14	AM6	AML1	AR3	
a15	AM7	AR3		
a16	AMU11	AM7	AR3	

b1	AMU1	AM1	AR1
b2	AMU2	AM1	AR1
b3	AMU3	AM2	AR1
b4	AMU4	AM2	AR1
b5	AMU5	AM3	AR2
b6	AMU6	AM3	AR2
b7	AMU7	AM4	AR2
b8	AMU8	AM4	AR2
c1	CM1	CR1	
c2	CM1	CR1	
c3	CM2	CR1	
c4	CM2	CR1	
c5	CM3	CR2	
c6	CM3	CR2	
c7	CM4	CR2	
c8	CM4	CR2	
c9	CMU1	CM5	CR3
c10	CMU1	CM5	CR3
c11	CMU2	CM5	CR3
c12	CMU2	CM5	CR3
c13	CMU3	CM6	CR3
c14	CMU3	CM6	CR3
c15	AM7	AR3	
c16	AMU11	AM7	AR3

d1	CM1	CR1	
d2	CM1	CR1	
d3	CM2	CR1	
d4	CM2	CR1	
d5	CM3	CR2	
d6	CM3	CR2	
d7	CM4	CR2	
d8	CM4	CR2	
k1	KM1	KR1	KL1
k2	KM1	KR1	KL1
k3	KM2	KR1	KL1
k4	KM2	KR1	KL1
k5	KM3	KR2	KL1
k6	KM3	KR2	KL1
k7	KM4	KR2	KL1
k8	KM4	KR2	KL1
k9	KM5	KR3	KL1
k10	KM5	KR3	KL1
k11	KM6	KR3	KL1
k12	KM6	KR3	KL1

Faltleinen

Rib	Chord					
3	4	z1	ZM1	ZR1	RA2	RA
5	4	z2	ZM1	ZR1	RA2	RA
8	4	z3	ZM2	ZR1	RA2	RA
10	4	z4	ZM2	ZR1	RA2	RA
14	4	z5	ZM3	ZR2	RA2	RA
16	4	z6	ZM3	ZR2	RA2	RA
19	4	z7	ZM4	ZR2	RA2	RA
21	4	z8	ZM4	ZR2	RA2	RA
25	4	z9	ZM5	ZR3	RA2	RA
28	4	z10	ZM5	ZR3	RA2	RA
31	4	z11	ZM6	ZR3	RA2	RA
34	4	z12	ZM5	ZR3	RA2	RA

Leinenlängen

Die neueste Version der Leinenlayouts und Leinenlängen für alle BGD Gleitschirmen können von <https://flybgd.com/lines>.

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, Kontrollleinen 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 S

Technischen Daten

	A	B	C	D	K
1	6901	6889	6855	6973	7580
2	6796	6781	6759	6882	7220
3	6744	6729	6710	6825	6945
4	6766	6751	6727	6832	6854
5	6643	6631	6611	6716	6601
6	6544	6528	6506	6604	6468
7	6457	6443	6425	6509	6373
8	6445	6434	6427	6494	6453
9	6247		6234		6349
10	6214		6197		6403
11	6147		6141		6501
12	6142		6151		6708
13	6078		6093		
14	6070		6098		
15	6020		6069		
16	6020		6114		

Gesamtleinenlängen ▲

Einzelleinenlängen ►

a1	237	AM1	1314	c12	231	k1	668	z1	6563
a2	235	AM2	1210	c13	242	k2	308	z2	6445
a3	229	AM3	1283	c14	246	k3	542	z3	6386
a4	223	AM4	1129	c15	666	k4	451	z4	6419
a5	208	AM5	1550	c16	488	k5	514	z5	6273
a6	200	AML1	985	CMU1	793	k6	425	z6	6144
a7	185	AM7	3130	CMU2	704	k7	446	z7	6043
a8	173	AR1	4340	CMU3	342	k8	480	z8	6050
a9	256	AR2	4081	CM1	1180	k9	439	z9	5847
a10	223	AR3	1757	CM2	1103	k10	538	z10	5692
a11	273	b1	224	CM3	990	k11	253	z11	5604
a12	266	b2	219	CM4	885	k12	459	z12	5655
a13	262	b3	212	CM5	1348	KM1	1245		
a14	253	b4	208	CM6	1642	KM2	735		
a15	617	b5	194	CR1	4082	KM3	1030		
a16	394	b6	184	CR2	4168	KM4	914		
AMU1	522	b7	170	CR3	3349	KM5	539		
AMU2	417	b8	161	d1	1192	KM6	876		
AMU3	475	c1	1075	d2	1101	KR1	2317		
AMU4	502	c2	979	d3	1121	KR2	1552		
AMU5	562	c3	1007	d4	1128	KR3	1921		
AMU6	468	c4	1023	d5	1038	KL1	3269		
AMU7	549	c5	933	d6	926				
AMU8	549	c6	828	d7	935				
AMU9	1199	c7	851	d8	920				
AMU10	1082	c8	853						
AM6	2565	c9	226						
AMU11	226	c10	189						
		c11	221						

Größe M

Technischen Daten

	A	B	C	D	K
1	7146	7133	7060	7182	7573
2	7039	7022	6962	7088	7246
3	6984	6967	6913	7033	7006
4	7009	6994	6933	7041	6955
5	6870	6856	6808	6918	6693
6	6767	6749	6702	6804	6531
7	6676	6662	6618	6705	6426
8	6667	6655	6620	6690	6488
9	6456		6415		6331
10	6424		6377		6303
11	6355		6322		6352
12	6349		6334		6510
13	6282		6278		
14	6275		6284		
15	6224		6273		
16	6222		6318		

Gesamtleinenlängen ▲

Einzelleinenlängen ►

a1	245	AM1	1351	c12	240	k1	752	z1	6804
a2	244	AM2	1245	c13	250	k2	425	z2	6693
a3	237	AM3	1320	c14	255	k3	637	z3	6634
a4	231	AM4	1162	c15	688	k4	586	z4	6655
a5	216	AM5	1618	c16	505	k5	616	z5	6505
a6	207	AML1	1049	CMU1	816	k6	499	z6	6383
a7	191	AM7	3286	CMU2	727	k7	513	z7	6281
a8	179	AR1	4504	CMU3	355	k8	530	z8	6276
a9	265	AR2	4252	CM1	1200	k9	539	z9	6021
a10	232	AR3	1783	CM2	1123	k10	556	z10	5931
a11	282	b1	232	CM3	1019	k11	337	z11	5886
a12	276	b2	226	CM4	912	k12	495	z12	5984
a13	271	b3	219	CM5	1394	KM1	1202		
a14	263	b4	216	CM6	1700	KM2	749		
a15	638	b5	201	CR1	4252	KM3	995		
a16	409	b6	190	CR2	4327	KM4	874		
AMU1	540	b7	176	CR3	3476	KM5	667		
AMU2	433	b8	167	d1	1232	KM6	890		
AMU3	490	c1	1111	d2	1137	KR1	2960		
AMU4	521	c2	1012	d3	1159	KR2	2380		
AMU5	581	c3	1039	d4	1168	KR3	2420		
AMU6	485	c4	1060	d5	1072	KL1	2629		
AMU7	567	c5	963	d6	958				
AMU8	569	c6	856	d7	966				
AMU9	1244	c7	878	d8	950				
AMU10	1124	c8	881						
AM6	2673	c9	234						
AMU11	232	c10	195						
		c11	228						

Größe ML

Technischen Daten

	A	B	C	D	K
1	7442	7433	7379	7541	8126
2	7333	7319	7278	7445	7741
3	7279	7264	7225	7381	7447
4	7311	7292	7246	7390	7352
5	7166	7146	7115	7254	6999
6	7059	7037	7004	7134	6854
7	6965	6945	6918	7034	6754
8	6953	6937	6920	7013	6840
9	6735		6708		6787
10	6701		6667		6833
11	6628		6608		6935
12	6621		6619		7153
13	6549		6557		
14	6542		6562		
15	6479		6532		
16	6479		6579		

Gesamtleinenlängen ▲

Einzelleinenlängen ►

a1	255	AM1	1412	c12	249	k1	720	z1	7114
a2	253	AM2	1304	c13	261	k2	334	z2	6988
a3	246	AM3	1380	c14	266	k3	584	z3	6927
a4	240	AM4	1216	c15	718	k4	488	z4	6965
a5	224	AM5	1669	c16	525	k5	554	z5	6808
a6	215	AML1	1060	CMU1	853	k6	454	z6	6670
a7	199	AM7	3372	CMU2	758	k7	477	z7	6562
a8	186	AR1	4707	CMU3	368	k8	518	z8	6570
a9	276	AR2	4450	CM1	1270	k9	483	z9	6351
a10	241	AR3	1941	CM2	1189	k10	573	z10	6183
a11	294	b1	241	CM3	1064	k11	280	z11	6088
a12	286	b2	236	CM4	954	k12	498	z12	6142
a13	282	b3	228	CM5	1452	KM1	1341		
a14	274	b4	225	CM6	1769	KM2	797		
a15	665	b5	209	CR1	4445	KM3	1110		
a16	425	b6	198	CR2	4536	KM4	987		
AMU1	560	b7	183	CR3	3656	KM5	588		
AMU2	451	b8	174	d1	1319	KM6	939		
AMU3	510	c1	1157	d2	1223	KR1	2471		
AMU4	541	c2	1056	d3	1238	KR2	1695		
AMU5	604	c3	1083	d4	1247	KR3	2076		
AMU6	505	c4	1104	d5	1144	KL1	3544		
AMU7	591	c5	1005	d6	1023				
AMU8	592	c6	893	d7	1033				
AMU9	1291	c7	917	d8	1011				
AMU10	1165	c8	918						
AM6	2764	c9	244						
AMU11	243	c10	203						
		c11	239						

Größe L

Technischen Daten

	A	B	C	D	K
1	7699	7689	7620	7776	8415
2	7585	7573	7515	7677	8017
3	7530	7517	7464	7619	7713
4	7558	7546	7486	7629	7616
5	7396	7381	7358	7502	7254
6	7287	7269	7242	7378	7104
7	7189	7173	7155	7274	7001
8	7178	7166	7158	7258	7091
9	6967		6929		7026
10	6931		6887		7075
11	6857		6826		7177
12	6850		6838		7401
13	6781		6773		
14	6772		6778		
15	6712		6764		
16	6712		6812		

Gesamtleinenlängen ▲

Einzelleinenlängen ►

a1	263	AM1	1459	c12	258	k1	745	z1	7375
a2	261	AM2	1350	c13	270	k2	347	z2	7245
a3	254	AM3	1426	c14	275	k3	603	z3	7184
a4	249	AM4	1257	c15	742	k4	506	z4	7223
a5	231	AM5	1725	c16	543	k5	574	z5	7062
a6	223	AML1	1095	CMU1	882	k6	468	z6	6919
a7	206	AM7	3486	CMU2	784	k7	491	z7	6807
a8	192	AR1	4893	CMU3	380	k8	536	z8	6816
a9	286	AR2	4612	CM1	1311	k9	496	z9	6590
a10	249	AR3	2028	CM2	1231	k10	590	z10	6416
a11	304	b1	249	CM3	1100	k11	292	z11	6317
a12	296	b2	244	CM4	987	k12	516	z12	6373
a13	292	b3	236	CM5	1501	KM1	1386		
a14	283	b4	232	CM6	1828	KM2	827		
a15	687	b5	216	CR1	4605	KM3	1147		
a16	439	b6	205	CR2	4709	KM4	1021		
AMU1	579	b7	189	CR3	3786	KM5	612		
AMU2	467	b8	180	d1	1352	KM6	967		
AMU3	526	c1	1196	d2	1253	KR1	2558		
AMU4	559	c2	1091	d3	1275	KR2	1763		
AMU5	624	c3	1120	d4	1285	KR3	2147		
AMU6	522	c4	1142	d5	1182	KL1	3700		
AMU7	609	c5	1039	d6	1059				
AMU8	611	c6	923	d7	1067				
AMU9	1335	c7	948	d8	1051				
AMU10	1205	c8	950						
AM6	2858	c9	252						
AMU11	251	c10	210						
		c11	247						

Serviceheft

Serviceheft

Service No 1:

Modell :

Datum: Stempel – Unterschrift :

Flüge :

Serviceleistung :

Service No 2:

Modell :

Datum: Stempel – Unterschrift :

Flüge :

Serviceleistung :

Service No 3:

Modell :

Datum: Stempel – Unterschrift :

Flüge :

Serviceleistung :

Halter Liste

Pilot No 1

Vorname

Nachname

Straße

Wohnort

PLZ

Land

Telefon

Email

Pilot No 2

Vorname

Nachname

Straße

Wohnort

PLZ

Land

Telefon

Email

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](mailto: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. .