

VERSION 2 JUNI 2026

HANDBUCH

TIGRA



INHALT

Willkommen	3	Verlust der Bremsen	25
Kurz Zusammengefasst	5	Stalls	25
Einleitung	6	Vrille/Negativdrehung	27
Beschränkungen	6	Asymmetrischer Frontklapper	28
Sicherer Betrieb.....	7	Frontklapper	28
Bremsleinen.....	8	Öffnen eines Verhängers.....	29
Gurtzeugabmessungen	8	Lagerung, Reparatur und	30
Garantie	9	Wartung	30
Übersicht der Gleitschirm Teile.....	10	Lagerung und Pflege	30
Tragegurte	11	Reinigung	31
Beschleunigungssystem	12	Packen	31
Anbringen des Speedsystems	12	Kleine Reparaturen	32
Vorflugkontrolle	15	Nachprüfung	32
Flugeigenschaften	18	Naturschutz und Recycling	33
Aufstellen.....	18	Leinen	34
Start.....	18	Softlinks.....	34
Geradausflug	19	Lösen der hinteren Schleifen	34
Kurvenflug.....	19	Montage von Ersatzleinen.....	35
Aktives Fliegen	20	Technischen Daten.....	39
Thermikflug	21	Materialliste.....	39
Beschleunigungssystem.....	21	Technische Details	40
Steuerung über die hinteren Tragegurte	22	Leinenplan.....	41
Schnelles Abstiegsverfahren	23	Faltleinen	42
Landung	24	Beschleunigungsbereich und Bremsbereich	43
Extrem-Flugmanöver	25	Leinenlängen	44
Leinenknoten	25	Schlusswort.....	48

HANDBUCH TIGRA

Solo-Gleitschirm | EN C, LTF D

Willkommen

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 TIGRA.

Der TIGRA ist ein leichter, zweileiniger Hochleistungs-Gleitschirm. Er ist ideal für Strecken-, Sport- und Hike-and-Fly-Wettkampfpiloten, die ein ausgefeiltes Handling und hohe Leistung in einem leichten Gleitschirm suchen. Er eignet sich für erfahrene Piloten, die regelmäßig fliegen und über SIV-Erfahrung verfügen. Er ist nicht für Anfänger geeignet. Wie bei allen Fluggeräten sind regelmäßige Wartung und Kontrollen zwingend erforderlich. Durch die richtige Pflege bleibt der ursprüngliche Charakter Ihres neuen Gleitschirms erhalten und er hält viele Jahre lang. Dieses Handbuch enthält Informationen darüber, wie Sie Ihren Gleitschirm pflegen und wie Sie in der Luft das Beste aus ihm

herausholen können. Sollten Sie jemals Ersatzteile oder Beratung benötigen, zögern Sie nicht, sich an Ihren nächstgelegenen BGD-Händler oder direkt an BGD zu wenden.

KURZ ZUSAMMENGEFASST

Der TIGRA 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 TIGRA ist ein Hochleistungsgleiter und sollte mit Sorgfalt behandelt werden. Wir raten davon ab, SIV-Manöver mit dem TIGRA durchzuführen. Er wurde mit Einsturzleinen zertifiziert – sollten Sie dennoch asymmetrische oder symmetrische Einstürze durchführen wollen, können Sie Einsturzleinen über Ihren Händler bei BGD erwerben.

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 TIGRA 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 Windenschlepp verfügen, und das Windschleppen-System sollte für die Gleitschirmverwendung zertifiziert sein.

Der TIGRA wurde nicht für den Einsatz mit einem Motorschirm getestet.

Geeignet für..	
Tandem	Nein
Windenschlepp	Ja
Motorschirm	Noch nicht getestet

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.

Sicherer Betrieb

Zu Ihrer eigenen Sicherheit sollten :

1. Fliegen Sie nicht außerhalb des zugelassenen Gewichtsbereichs.
2. Die Trimmgeschwindigkeit durch Verändern der Länge der Tragegurte oder Leinen anpassen.
3. Bei Regen oder Schnee fliegen. Ein nasser Schirm gerät viel leichter in einen Fallschirm- oder Vollstall. Wenn Sie in einen Regenschauer geraten, sollten Sie sofort an einem sicheren Ort landen, den Schirm sanft steuern und Manöver wie „Big Ears“ vermeiden, die einen Stall begünstigen können.
4. Bei starken Turbulenzen oder heftigen Winden fliegen.
5. Spiralstürze mit „Big Ears“ oder asymmetrischen Kollapsen durchführen. Die hohe G-Belastung bei weniger Leinen könnte diese überlasten und zum Reißen bringen.
6. Mit Knoten in den Leinen fliegen. Das Fliegen eines Gleitschirms mit Knoten in den

Leinen beeinträchtigt dessen Lufttüchtigkeit. Die Überprüfung auf Knoten sollte immer Teil deiner Vorflugkontrollen sein. Wenn du nach dem Hochziehen der Kappe einen Knoten in den Leinen deines Gleitschirms bemerkst und den Start sicher abbrechen kannst, dann tu dies. Wenn du bereits in der Luft bist, solltest du eine Beschleunigung des Gleitschirms vermeiden und keine starken Bremsmanöver ausführen. Nutze Gewichtsverlagerung oder minimale Bremsmanöver, um den Gleitschirm so schnell wie möglich zu einem sicheren Landeplatz zu steuern.

Bremsleinen

Die Bremsleinen sollten genügend Spiel haben, damit im Flug mit „Händen oben“ die Hinterkante des Segelflugzeugs weder bei Trimmgeschwindigkeit noch bei Beschleunigung ausweicht. Die Bremsen sind am Griff mit einem Knoten versehen, damit der Pilot sie bei Bedarf einstellen kann.

Mit zunehmendem Alter des Segelflugzeugs können die Bremsleinen schrumpfen. Auch mehrere Verdrehungen in den Bremsleinen können diese effektiv verkürzen. Sie sollten es sich zur Gewohnheit machen, dies zu überprüfen und die Bremsleinen beim Start zu entdrehen oder am Knoten zu verlängern. Vermeiden Sie es, die Bremsleinen zu stark zu verkürzen.

Es ist ratsam, von Zeit zu Zeit zu überprüfen, ob Sie beim Fliegen mit „Hands up“ eine leichte „Wölbung“ oder „Durchhang“ in den Bremsleinen sehen können und ob keine Auslenkung der Hinterkante vorliegt.

Gurtzeugabmessungen

Der Gleitschirm wurde mit einem Gurtzeug vom Typ „GH“ (ohne starre Querverstrebung) getestet. Die Kategorie GH umfasst sowohl Gewichtsverlagerungsgurtzeuge als auch Gurtzeuge im ABS-Stil (halbstabil).

Die Gurtzeugabmessungen gemäß EN-Norm sehen eine Sitzbrettbreite von 42 cm vor.

Der horizontale Abstand zwischen den Befestigungspunkten der Gleitschirm-Tragegurte (gemessen von der Mittellinie der Karabiner) sollte betragen:

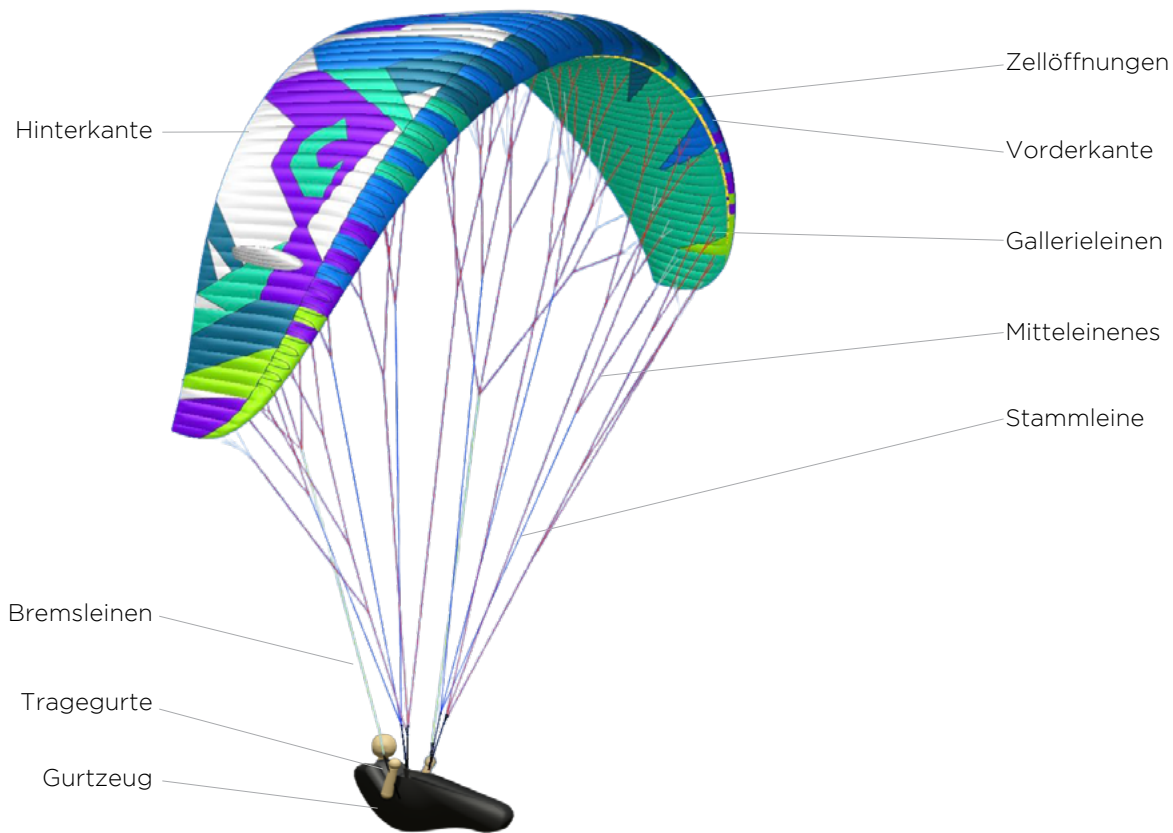
- Gesamtfluggewicht < 80 kg: Karabinerabstand 40 +/- 2 cm, Höhe 40 +/- 1 cm
- Gesamtfluggewicht 80-100 kg: Karabinerabstand 44 +/- 2 cm, Höhe 42 +/- 1 cm
- Gesamtfluggewicht über 100 kg: Karabinerabstand 48 +/- 2 cm, Höhe 44 +/- 1 cm

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 Trimmeinstellungen korrekt sind. Die Garantie kann erlöschen, wenn der Testflug nicht vom Händler durchgeführt wird.

ÜBERSICHT DER GLEITSCHIRM TEILE

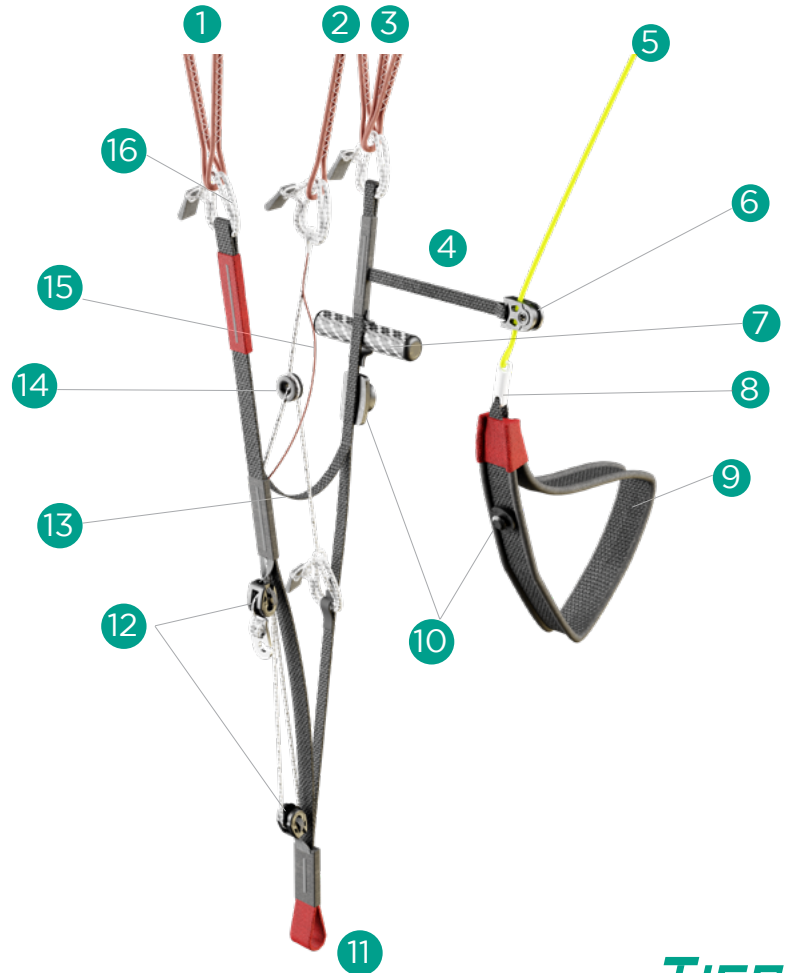


TRAGEGURTE

- 1) A-Tragegurt
- 2) AR3
- 3) B-Tragegurt
- 4) Brake leg
- 5) Bremsleine
- 6) Umlenkrolle der Bremse
- 7) T-Griff
- 8) Wirbel
- 9) Bremsgriff
- 10) Snaplock
- 11) Einhängeschleufe
- 12) Umlenkrolle
- 13) Speed limiter
- 14) Low-friction ring
- 15) AR3 limiter
- 16) Softlinks

Zur besseren Übersichtlichkeit ohne Neoprenhüllen abgebildet.

Die Tragegurte haben keine Trimmer oder andere verstellbare Möglichkeit.



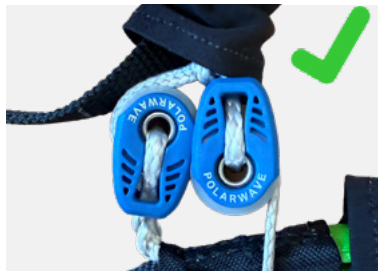
BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM

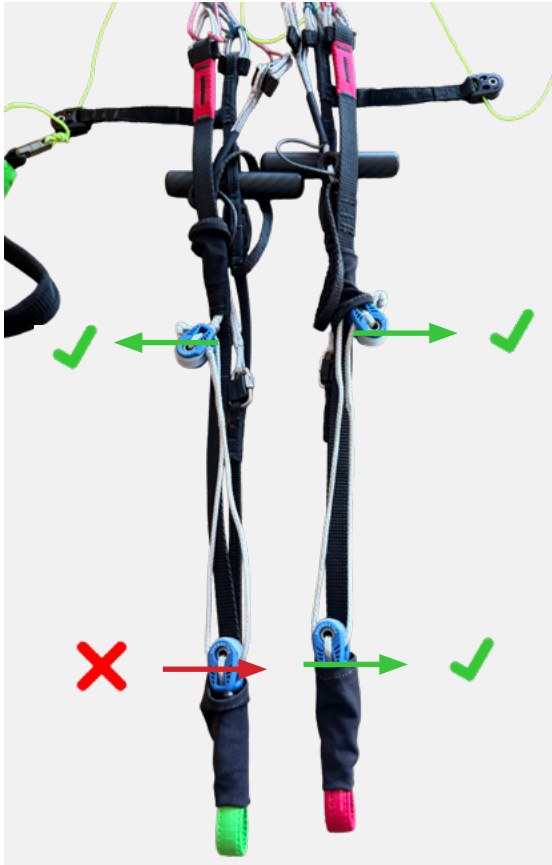
Der TIGRA3 hat Beschleuniger-Tragegurte. Der Schirm kann mit oder ohne Beschleuniger am Gurtzeug geflogen werden.

Anbringen des Speedsystems

Die Speedbar sollte gemäß den Anweisungen im Handbuch ihres Gurtzeugs angebaut und eingestellt werden.

Es ist wichtig, dass die Speedbar-Leinen korrekt um die Rollen geführt sind. Wenn die Speedbar vollständig durchgezogen wird, berühren sich die Rollen in einem korrekt verlegten Speed-System, wie auf dem Bild links zu sehen ist; wird die Speedbar bei falsch verlegten Leinen vollständig durchgezogen, wie auf dem Bild rechts zu sehen ist, werden die Rollen übermäßig belastet und können brechen.





Da sich die Rollen drehen können, ist eine falsche Führung nicht sofort erkennbar.

Wenn Sie Ihre Speedbar-Leinen um die Rollen führen, sollten Sie zunächst die Tragegurte mit der Vorderseite nach oben (ein Tragegurt oben) auslegen, wobei die Bremsgurte und die Rollen nach außen zeigen.

Die Speedbar-Leine sollte dann von innen nach außen um die Rollen geführt werden. Die Leinen dürfen sich nicht kreuzen.

Einstellung Die Länge des Beschleunigungssystems

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 erleichtert, wenn Sie den Gleitschirm leicht gegen den Wind aufziehen und ihn wieder ablegen.
3. Es ist besonders wichtig, dass die Bremsleinen frei liegen. Kontrollieren Sie den Knoten (Palstek) , der die Bremsschleufe mit der Bremsleine verbindet. Es sollten hier nicht mehrere Knoten gemacht werden, da sie sich in der Umlenkrolle/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 Bremsschleufe hält und man dann die Längen vergleicht. Die Länge der Bremsleinen muss so eingestellt sein, dass sie im Flug bei „Null Bremse“ schlaff sind und genügend „Leerlauf“ vorhanden ist, damit auch bei Einsatz des Beschleunigers die Endkante des Gleitschirms nicht abgebremst wird. Bei unzureichender Kenntnis empfehlen wir keine Änderungen an der Bremsleinenlänge durchzuführen, da die Länge werksmäßig exakt passend eingestellt ist, wie in hunderten Testflugstunden zuvor erflogen. Der Händler sollte beim Einfliegen die Länge der Bremsleinen und die Knoten kontrollieren und gegebenenfalls anpassen. Nachdem Sie die

Bremsleinen kontrolliert haben, legen Sie diese freiliegend auf den Boden.

4. Kontrollieren Sie immer, dass alle Schnallen und Befestigungen am Gurtzeug geschlossen sind. Versichern Sie sich, dass die beiden Hauptkarabiner die das Gurtzeug mit den Traggurten verbinden, geschlossen und gegebenenfalls verschraubt sind. Ebenso sollten sie alle Leinenschlösser, welche die Traggurte mit den Leinen verbinden, kontrollieren ob sie fest verschlossen sind.
5. Jeder Pilot sollte einen 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, Bremsleine

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.

Aufstellen

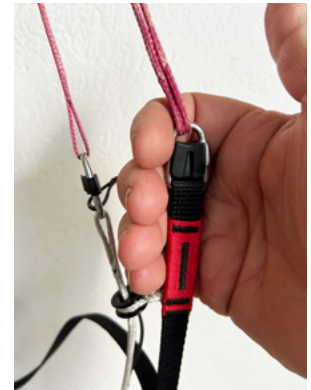
Wählen Sie einen geeigneten Startplatz, der sich nach Wind und Gelände richtet und frei von Hindernissen ist, die sich in den Leinen verfangen oder die Kappe beschädigen könnten. Breiten Sie die Kappe aus, indem Sie die Flügelspitzen von der Mitte des Gleitschirms wegziehen, sodass ein Bogen entsteht, der in den Wind zeigt, wobei die Unterseite nach oben zeigt und die Vorderkante höher am Hang liegt als die Hinterkante. Ziehen Sie das Gurtzeug von der Kappe weg, bis die Tragegurte gerade straff sind.

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 Bremsimpulsen 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 Bremseninsatz 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 TIGRA 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 TIGRA 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 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 könntest, 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

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 starkes Bremsen. Bei Annäherung an den Stallpunkt steigt der Bremsdruck an. Dies ist ein Warnsignal für den Piloten, die Bremsen zu lösen.

Nähert sich die Kappe dem Stallpunkt, beginnt sie nahezu senkrecht zu sinken und fällt schließlich hinter den Piloten zurück. Während eines Full Stalls bewegt sich der Gleitschirm relativ zum Piloten vor und zurück.

Es ist sehr wichtig, die Bremsposition beizubehalten, bis sich der Gleitschirm in einer geeigneten Position für die Ausleitung befindet. Die Bremsen sollten erst freigegeben werden, wenn sich der Gleitschirm über oder vor dem Piloten befindet.

Anschließend sollten die Bremsen relativ zügig und vollständig freigegeben werden, in der Regel innerhalb von etwa zwei Sekunden. Hände ganz nach oben! Das Beibehalten eines leichten Bremsdrucks kann die anschließende Vorschießbewegung deutlich verstärken.

Seien Sie darauf vorbereitet, den Vorschießer gegebenenfalls abzufangen.

Für erfahrene SIV-Piloten kann es sinnvoll sein, vor der Ausleitung die Kappe wieder vollständig zu öffnen und die volle Spannweite herzustellen, um ein Verhängen der Flügelspitzen während der Erholung zu vermeiden.

Für die sichere Durchführung und Ausleitung dieses Manövers ist ausreichend Höhe entscheidend. Eine professionelle Ausbildung wird dringend empfohlen.

Ein absichtlicher Fullstall mit dem TIGRA 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:

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

Das Ausleiten des Sackfluges ist einfach. Eine Methode ist, eine leichte Kurve einzuleiten. Beginnt der Gleitschirm zu drehen, geht er automatisch in den Normalflug über bzw. zurück. Ziehen Sie die Bremse jedoch nicht zu stark, da diese sonst zu einer Negativdrehung führen kann. Normalerweise genügt jedoch das Nachvornedrücken der A-Traggurte an den Leinenschlössern. Kann damit der Sackflug nicht ausgeleitet werden, dann ziehen Sie dosiert an den A-Traggurten, damit wird der Staudruck wieder an die Eintrittskante geleitet. Aber ziehen Sie nicht zu stark, da das sonst zu einem Front-Stall führen kann.

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

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

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.

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.

Ziehen oder schieben Sie den Gleitschirm niemals über Beton oder andere harte Oberflächen, da dies zu Abriebschäden am Segel führen kann.

Reinigung

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 TIGRA 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. Wenn die Prüfung der Leitungsfestigkeit fehlschlägt, sollte der gesamte Leitungsstrang ausgetauscht 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.

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.

LEINEN

Softlinks

TIGRA verfügt über Softlinks. In diesem Video finden Sie eine Erklärung wie Softlinks zu bedienen sind.

<https://vimeo.com/782625749>



Links: Schleifen auf
Maillons; Rechts: Loops
freigegeben

Lösen der hinteren Schleifen

Alle BGD-Segelflugzeuge sind von neuem mit Schleifen an den Maillons der Hinterleinen plus der Stabi-Linie ausgestattet. Die Schlaufen sind vorhanden, damit sie gelöst werden können, um ein Schrumpfen der hinteren Linien mit zunehmendem Alter des Segelflugzeugs auszugleichen. Die Schlaufen an den hinteren Leinen sollten gelöst werden, wenn die Trimmprüfung dies erforderlich macht.

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 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

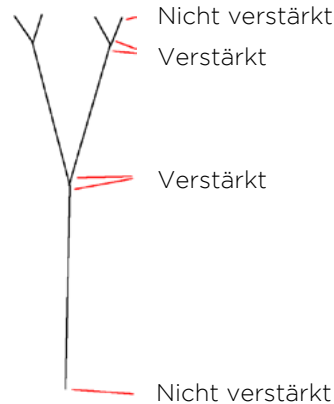
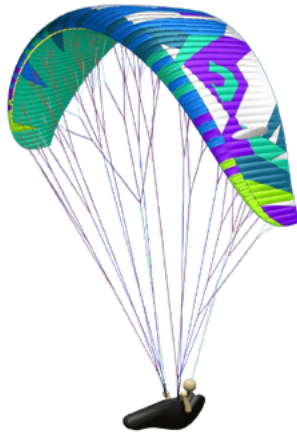
Mikroleinen haben eine interne Verstärkung, die durch einen gelben Faden markiert ist. Diese muss am Ende der Leinenverbindung angebracht werden. Die unverstärkte Leitungen haben keine zusätzliche Verstärkung. Die nicht verstärkte Seite ist mit weißem Faden markiert und sollte an der Lasche des Gleitschirm oder an dem Schnallen befestigt werden.



Gelber Faden – verstärktes Ende



Weißer Faden – nicht verstärktes Ende



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.

Schlaufknoten

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.



Verriegelte Verbindung - richtig



Geschlungene Verbindung - nicht korrekt



Verriegelte Verbindung - richtig



Geschlungene Verbindung - nicht korrekt

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

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 TIGRA setzt BGD nur hochwertige Materialien ein:

OBERSEGEL	Porcher Skytex Classic II 27g/m²
TOP SURFACE LEADING EDGE	Porcher Skytex 32g/m²
UNTERSEGEL	Dominico D10 (j)22g/m²)
INNERE STRUKTUR	Porcher Skytex hard finish 27g/m²
VORDERKANTENVERSTÄRKUNG	Plastic & Nitinol
GALLERIELEINEN	Edelrid 8001U-50,70,90 (unsheathed Kevlar)
MITTLERE LEINEN	Edelrid 8001U-50,70,90,130 (unsheathed Kevlar)
STAMMLEINEN	Edelrid 8001U-130,190,280,340 (unsheathed Kevlar)

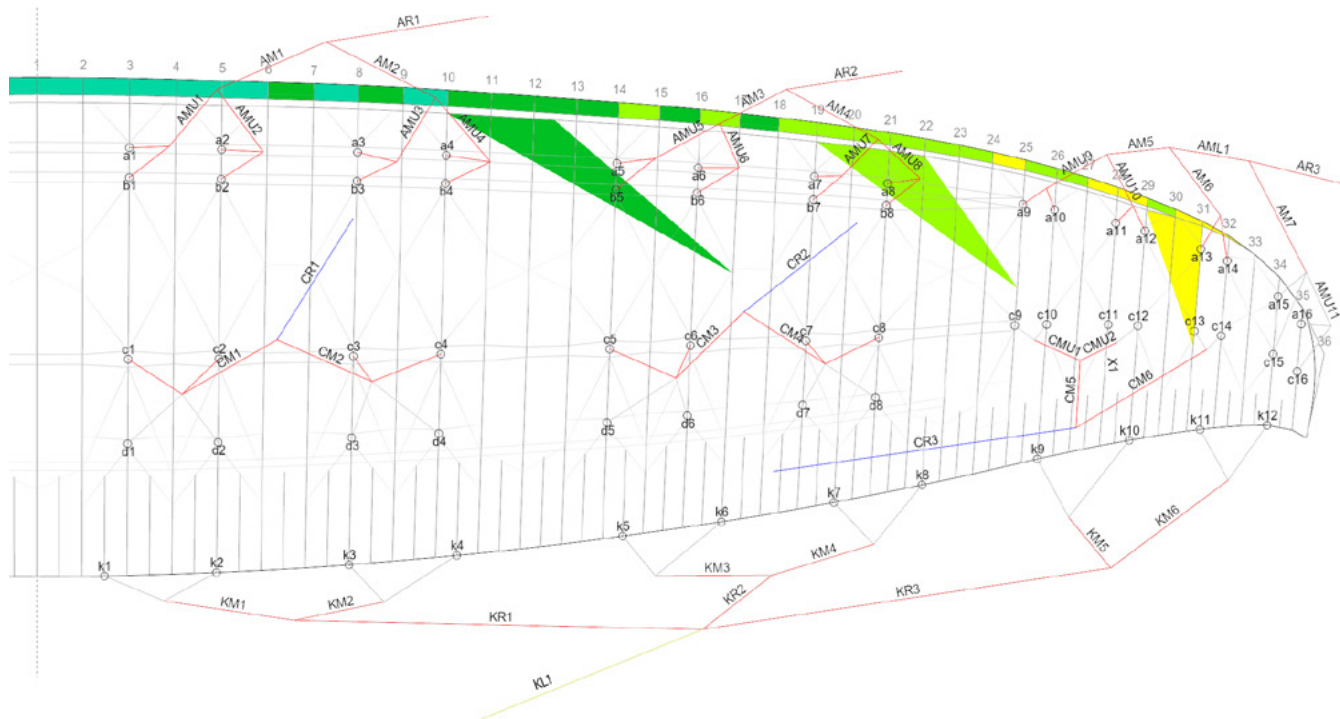
Alle Ersatzteile können bei den jeweiligen BGD Händlern oder in Ausnahmefällen direkt über BGD bezogen werden. www.flybgd.com

Technische Details

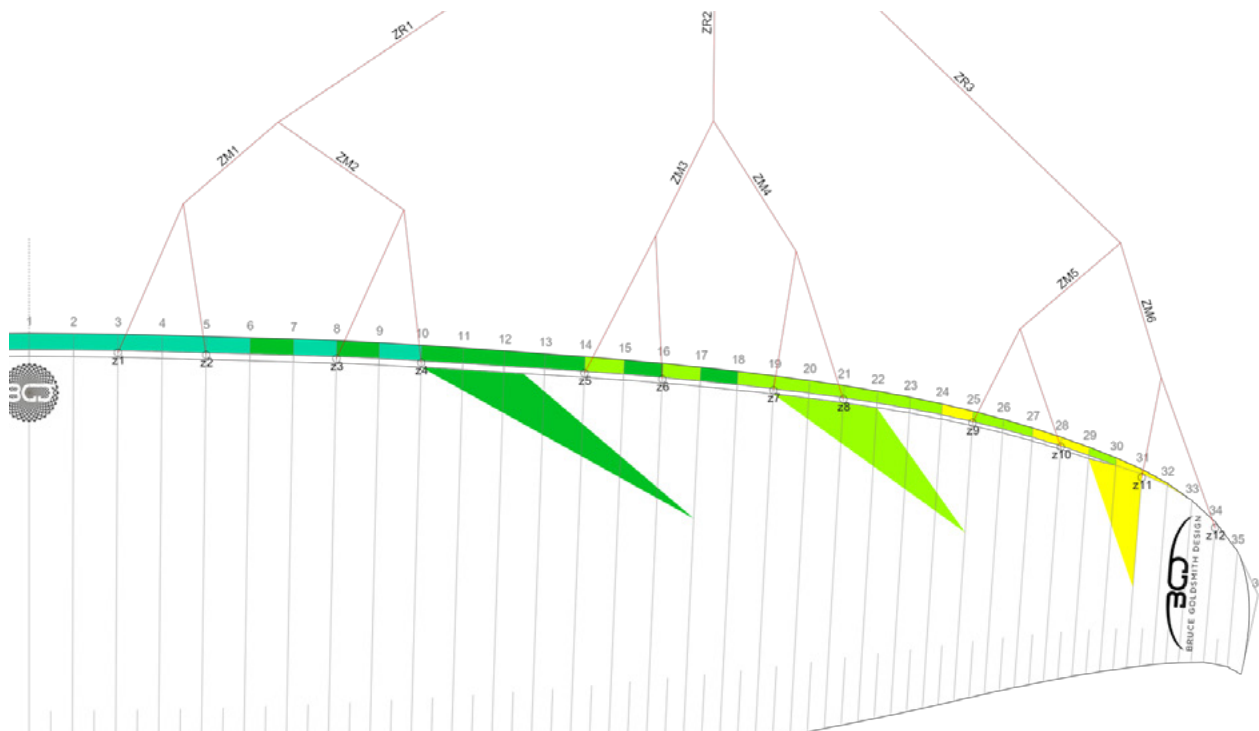
	S	M	ML	L
SKALIERUNGSFAKTOR	0.96	1	1.03	1.07
PROJIZIERTE FLÄCHE (M²)	16.8	18.1	19.4	20.6
AUSGELEGTE FLÄCHE (M²)	20	21.5	23	24.5
SCHIRMGEWICHT (KG)	3.8	4	4.2	4.4
ANZAHL DER LEINENEbenen (A/B/C)	3/3			
ZELLEN	70			
AUSGELEGTE STRECKUNG	6.7			
MAXIMALE PROFILTIEFE (M)	2.2	2.3	2.4	2.5
AUSGELEGTE SPANNWEITE (M)	11.5	12	12.4	12.8
IDEALER GEWICHTSBEREICH	73-83	83-93	93-103	103-113
ZUGELASSENES STARTGEWICHT (KG)	65-85	75-95	85-105	95-115
ZULASSUNG (EN/LTF)	C*			

* Angestrebte Zulassung

Leinenplan



Faltlinien



Beschleunigungsbereich und Bremsbereich

Größe	Länge der Tragegurte Trimmgeschwindigkeit (mm)*	Beschleunigerweg (mm)	Bremsbereich (mm)**
S	500	150	440
M	500	150	460
ML	500	180	480
L	500	180	500

*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.

Leinenlängen

Alle Maße sind in Millimetern angegeben, bei einer Leinenzugkraft von 50 N. Diese Zugkraft wird langsam und gleichmäßig angelegt, bevor die Messung erfolgt.

Die Längen werden von der Unterseite der Kappe gemessen und schließen die Tragegurte und Maillons mit ein.

Die Leinenlängen beziehen sich auf einen geflogenen Schirm. Im Rahmen des EN-Zertifizierungsprozesses hat das Testteam die in diesem Handbuch angegebenen Längen der Aufhängungsleinen, Steuerleinen und Tragegurte mit dem Mustergerät nach den Testflügen überprüft. Der Längenunterschied zwischen den Angaben im Handbuch und dem Muster darf höchstens 10 mm betragen.

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

Bridle check sheet

Top	Middle	Riser		
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	

Schleifen ein AR3, CR1,
CR2, CR3

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	CM6	CR3	
c14	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

Größe M

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	D	K
1	6985	6978	6917	7040	7620
2	6890	6877	6825	6952	7258
3	6846	6832	6782	6902	6983
4	6878	6866	6806	6913	6896
5	6753	6739	6692	6798	6596
6	6664	6648	6595	6691	6463
7	6590	6575	6529	6611	6380
8	6587	6575	6540	6603	6475
9	6391		6373		6385
10	6363		6339		6438
11	6304		6297		6475
12	6300		6313		6663
13	6236		6242		
14	6222		6239		
15	6146		6195		
16	6145		6231		

Größe M

Einzelleinenlängen

a1	238	AM1	1330	c11	217	k1	679
a2	237	AM2	1247	c12	233	k2	318
a3	231	AM3	1296	c13	492	k3	548
a4	225	AM4	1174	c14	488	k4	461
a5	211	AM5	1549	c15	642	k5	518
a6	202	AML1	1018	c16	452	k6	384
a7	187	AM7	3185	CMU1	725	k7	394
a8	175	AR1	4392	CMU2	659	k8	488
a9	259	AR2	4178	CM1	1201	k9	443
a10	230	AR3	1869	CM2	1132	k10	495
a11	271	b1	229	CM3	980	k11	287
a12	267	b2	224	CM4	904	k12	474
a13	267	b3	216	CM5	1430	KM1	1262
a14	253	b4	213	CM6	1754	KM2	756
a15	593	b5	196	CR1	4128	KM3	1034
a16	367	b6	186	CR2	4257	KM4	942
AMU1	528	b7	171	CR3	3484	KM5	574
AMU2	431	b8	163	d1	1205	KM6	820
AMU3	476	c1	1083	d2	1117	KR1	2246
AMU4	513	c2	990	d3	1135	KR2	1611
AMU5	568	c3	1015	d4	1146	KR3	1934
AMU6	487	c4	1039	d5	1053	KL1	3393
AMU7	549	c5	948	d6	946		
AMU8	558	c6	850	d7	941		
AMU9	1205	c7	859	d8	934		
AMU10	1105	c8	870				
AM6	2582	c9	228				
AMU11	230	c10	194				

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