VERSION 2 OKTOBER 2026



HANDBUCH
ADAM SPOT 2

BRUCE GOLDSMITH DESIGN

INHALT

Willkommen 4
Einleitung 5
- Bestimmungsgemäßer Gebrauch 5
- D-Griffe 6
- Gewichtsbereich 6
- Änderungen 6
- Gurtzeugabmessungen nach EN-Norm 7
- Empfohlene Kontrollen und Nachprüfungen 7
- Sicherheitshinweise 8
- Leinenknoten 8
- Ausfall der Bremsen 9
- Testflug und Garantie 9

Gleitschirmübersicht 10
Tragegurte 11
Vorbereitung / Vorflugkontrolle 12
- Fußbeschleuniger anschließen 12
- Länge der Bremsleinen 12
- Auslegen 13
- Vorflugkontrolle 13

Flugeigenschaften 15
- Start 15
- Geradeausflug 16
- Kurvenflug 16
- Verwendung der D-Griffe 16
- Der Stallpunkt 16
- Aktives Fliegen 17
- Thermikflug 17
- Beschleunigungssystem 17
- Schnellabstieg 19
- Landung 21

Extremflugmanöver 22
- Sackflug 23
- Vrille/Negativdrehung 24
- Asymmetrische Frontklapper 24
- Symmetrische Frontklapper 25
- Verhänger 25

Leinenwartung 26
- Schlaufen an den hinteren Leinen lösen 26
- Ersatzleinen einbauen 26

Lagerung, Reparatur und Wartung 29
- Lagerung und Pflege 29
- Reinigung 29
- Packen 30
- Kleine Reparaturen 30
- Wartung / Nachprüfung 30
- Umweltschutz und Recycling 31

Technische Daten 32
- Materialien 32

BRUCE GOLDSMITH DESIGN

INHALT

Technische Daten 33
Leinenplan 34
Brems- und Beschleunigerweg 35
Kontrolle der Leinenlängen 36
Schlusswort 39
Appendix 40
EN-Leinenlängen 40

ADAM SPOT 2 Benutzerhandbuch

SOLO-GLEITSCHIRM | EN/LTF A

Willkommen

Vielen Dank, dass Sie sich für ein BGD-Produkt entschieden haben. Herzlich willkommen in der BGD-Familie! Bruce Goldsmith und sein Team entwickeln seit vielen Jahren Gleitschirme und Gleitschirmausrüstung für Pilotinnen und Piloten, die Leistung, Sicherheit und ein angenehmes Flugverhalten schätzen.

Wir entwickeln hochwertige Produkte, die zuverlässig, sorgfältig verarbeitet und mit Freude zu fliegen sind. Dabei verbinden wir aerodynamisches Fachwissen mit einem tiefen Verständnis für Tücher und Materialien, das wir uns über Jahrzehnte in der Branche angeeignet haben.

Jedes BGD-Produkt entsteht mit Sorgfalt, Liebe zum Detail und dem Anspruch an gutes Design. Wir wünschen Ihnen mit Ihrer BGD-Ausrüstung viele Jahre sicherer und schöner Flüge.

Wie bei jedem Luftfahrzeug sind regelmäßige Wartung und Kontrollen unerlässlich. Mit der richtigen Pflege behält Ihr neuer Gleitschirm seine ursprünglichen Flugeigenschaften und wird Ihnen viele Jahre Freude bereiten.

Dieses Handbuch erklärt, wie Sie Ihren Gleitschirm pflegen und seine Flugeigenschaften optimal nutzen. Wenn Sie Ersatzteile oder Rat benötigen, wenden Sie sich bitte an Ihren BGD-Händler in Ihrer Nähe oder direkt an BGD.

EINLEITUNG

Bestimmungsgemäßer Gebrauch

Der ADAM SPOT 2 ist ein Solo-Gleitschirm. Er wurde für Ziellandewettbewerbe und präzise Landungen entwickelt und eignet sich auch für Soaring am Hang und Streckenflüge. Er ist nach EN/LTF A zugelassen und eignet sich für alle Pilotinnen und Piloten, einschließlich Flugschülerinnen und Flugschüler unter Aufsicht.

Er ist nicht für den Tandemflug vorgesehen.

Schleppstarts sind möglich. Sowohl der Pilot als auch der Windenführer müssen für den Windenschlepp entsprechend ausgebildet und qualifiziert sein; die Schleppwinde muss für Gleitschirme zugelassen sein.

Der Gleitschirm wurde noch nicht für den Motorschirmbetrieb getestet.

Geeignet für ...	
Tandem	Nein
Windenschlepp	Ja
Motorschirm	Nein

D-Griffe



Der ADAM SPOT 2 hat D-Griffe an den hinteren Tragegurten. Zusammen mit den Bremsgriffen können sie verwendet werden, um den Gleitschirm bis in einen halb gestallten Flugzustand abzubremsen. Der Gleitschirm sinkt dabei mit sehr geringer Vorwärtsgeschwindigkeit, sodass der Pilot präzise auf einem Ziel landen kann.

Die D-Griffe gehören zur Standardausstattung. Sie werden einfach an den Leinenschlössern des D-Tragegurts festgeknotet und können entfernt werden, wenn der Pilot sie nicht verwenden möchte.

Gewichtsbereich

Jede Schirmgröße ist für einen bestimmten Gewichtsbereich zugelassen. Das Gewicht bezeichnet das gesamte Startgewicht, also das Gewicht von Pilot, Gleitschirm, Gurtzeug und sämtlicher im Flug mitgeführter Ausrüstung.

Wir empfehlen, im mittleren Teil des Gewichtsbereichs zu fliegen. In der unteren Hälfte ist der Gleitschirm möglicherweise etwas weniger agil und reagiert gedämpfter. Bei starker Turbulenz ist er weniger widerstandsfähig gegen Einklapper.

In der oberen Hälfte des Gewichtsbereichs reagiert der Gleitschirm dynamischer und seine Trimmgeschwindigkeit ist etwas höher. In turbulenter Luft ist er widerstandsfähiger gegen Einklapper; kommt es dennoch zu einem Einklapper, fällt die Reaktion aufgrund der höheren Flächenbelastung dynamischer aus.

Änderungen

Jede Änderung, zum Beispiel an den Leinenlängen oder am Beschleunigungssystem, kann die Lufttüchtigkeit und Zulassung beeinträchtigen. Wir empfehlen, sich vor jeder Änderung an Ihren Händler oder direkt an BGD zu wenden.

Gurtzeugabmessungen nach EN-Norm

Der Gleitschirm wurde mit einem Gurtzeug des Typs „GH“ (ohne starre Kreuzverspannung) getestet. Zur Kategorie GH gehören sowohl gewichtsverlagerungsgesteuerte Gurtzeuge als auch Gurtzeuge mit ABS-System (teilweise stabilisiert).

Gurtzeugabmessungen	Gesamtfluggewicht	Maß
Sitzbreite	Alle	42 cm
Horizontaler Abstand zwischen den Aufhängepunkten der Tragegurte (gemessen von der Mittellinie der Karabiner)	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

Empfohlene Kontrollen und Nachprüfungen

Schlaufen an den hinteren Leinen lösen	Nach einem Jahr oder 100 Stunden oder wenn der Pilot merkt, dass sich der Gleitschirm beim Start nicht mehr so leicht aufziehen lässt
Trimmkontrolle	Zwei Jahre
Vollständige Nachprüfung	Alle zwei Jahre oder 150 Flugstunden, je nachdem, was zuerst eintritt
Leinensatz ersetzen	Wenn die Leinenfestigkeitsprüfung nicht bestanden wurde

Sicherheitshinweise

Fliegen Sie zu Ihrer Sicherheit nicht:

1. Fliegen Sie außerhalb des zugelassenen Gewichtsbereichs.
2. Verändern Sie die Trimmgeschwindigkeit durch Änderung der Tragegurt- oder Leinenlängen.
3. Fliegen Sie bei Regen oder Schnee. Eine nasse Kappe gerät deutlich leichter in einen Sackflug oder Fullstall. Wenn Sie in einen Regenschauer geraten, landen Sie unverzüglich an einem sicheren Ort. Steuern Sie die Kappe behutsam und vermeiden Sie Manöver wie angelegte Ohren, die einen Stall begünstigen können.
4. Fliegen Sie bei starker Turbulenz oder heftigem Wind.
5. Fliegen Sie Steilspiralen mit angelegten Ohren oder asymmetrischem Einklapper. Die hohe G-Belastung auf weniger Leinen könnte diese überlasten und reißen lassen.
6. Fliegen Sie mit Knoten in den Leinen.Die Kontrolle auf Knoten gehört immer zur Vorflugkontrolle. Wenn Sie nach dem Aufziehen der Kappe einen Knoten bemerken, brechen Sie den Start ab, sofern dies sicher möglich ist. Sind Sie bereits in der Luft, vermeiden Sie beschleunigtes Fliegen und starke Bremseingaben. Steuern Sie den Gleitschirm mit Gewichtsverlagerung oder nur minimalen Bremseingaben so bald wie möglich zu einem sicheren Landeplatz.

Leinenknoten

Ein Gleitschirm mit Knoten in den Leinen ist nicht uneingeschränkt lufttüchtig. Die Kontrolle auf Knoten gehört daher immer zur Vorflugkontrolle. Bemerken Sie nach dem Aufziehen der Kappe einen Knoten in den Leinen, brechen Sie den Start ab, sofern dies

sicher möglich ist. Sind Sie bereits in der Luft, vermeiden Sie beschleunigtes Fliegen und starke Bremseingaben. Steuern Sie den Gleitschirm mit Gewichtsverlagerung oder minimalen Bremseingaben so bald wie möglich zu einem sicheren Landeplatz.

Ausfall der Bremsen

Falls im Flug eine Bremsleine reißt oder sich ein Bremsgriff löst, können Sie den Gleitschirm durch vorsichtiges Ziehen an den hinteren Tragegurten steuern.

Testflug und Garantie

Alle Informationen zur BGD-Garantie finden Sie auf der Garantieseite unserer Website. Um sie in Asnpruchnehmen zu können, müssen Sie das Garantieformular ausfüllen. Ihr Händler ist dafür verantwortlich, den Gleitschirm vor der Übergabe an Sie probezufliegen und die Trimmeinstellung zu überprüfen. Ohne diesen Testflug kann der Garantieanspruch erlöschen.

GLEITSCHIRMÜBERSICHT



BRUCE GOLDSMITH DESIGN

TRAGEGURTE

1) A-Tragegurt / A-Leinen
2) A'-Tragegurt / -Leine (angelegte Ohren)
3) B-Tragegurt / B-Leinen
4) C-Tragegurt / C-Leinen
5) D-Tragegurt / D-Leine
6) D-Griff
7) Bremsleine
8) Bremsvorlauf
9) Rolle
10) Wirbel
11) Bremsgriff
12) Druckknöpfe
13) Hauptaufhängeschlaufe
14) Beschleunigungssystem
15) Brummel-Haken
16) Rollen des Beschleunigungssystems



Länge der Verbindungsstränge: 500 mm vom unteren Ende der Aufhängeschlaufe bis zum unteren Ende des Maillons. Der Längenunterschied zwischen der Vorlage und dem Muster darf höchstens 5 mm betragen. Höhe des Maillons: 27 mm.

Der Tragegurtsatz hat keine Trimmer oder anderen einstellbaren oder abnehmbaren Vorrichtungen.

VORBEREITUNG / VORFLUGKONTROLLE

Fußbeschleuniger anschließen

Der ADAM SPOT 2 besitzt beschleunigbare Tragegurte und kann mit oder ohne angeschlossenen Fußbeschleuniger geflogen werden. Schließen Sie den Fußbeschleuniger gemäß der Anleitung Ihres Gurtzeugs an und stellen Sie ihn entsprechend ein, damit die Leinen korrekt geführt werden.

Das Beschleunigungssystem muss so lang eingestellt sein, dass die A-Tragegurte bei unbelastetem Fußbeschleuniger nicht heruntergezogen werden. Sie sollten die Fersen in die Stange einhängen und beim Ausstrecken der Beine den vollen Beschleunigerweg erreichen können (die beiden Rollen berühren sich).

Setzen Sie sich zum Einstellen der Länge ins Gurtzeug und bitten Sie eine zweite Person, die Tragegurte in Flugposition hochzuhalten. Stellen Sie die Länge über die Knoten so ein, dass die Stange knapp unter dem Sitz des Gurtzeugs hängt.

Nach dieser Einstellung am Boden empfiehlt sich ein Probeflug bei ruhigen Bedingungen, um die Länge fein abzustimmen und sicherzustellen, dass beide Seiten gleich eingestellt sind.

Länge der Bremsleinen

Die Bremsleinen müssen genügend Spiel haben, damit die Hinterkante im Flug bei vollständig gelösten Bremsen weder im Trimmflug noch im beschleunigten Flug heruntergezogen wird. Falls nötig, lässt sich die Länge am Knoten des Bremsgriffs einstellen.

Mit zunehmendem Alter des Gleitschirms können sich die Bremsleinen verkürzen. Mehrfach verdrehte Bremsleinen sind ebenfalls effektiv kürzer. Prüfen Sie dies regelmäßig und entdrehen Sie die Bremsleinen vor dem Start oder verlängern Sie sie am Knoten.

Stellen Sie die Bremsleinen nicht zu kurz ein. Kontrollieren Sie gelegentlich im Flug bei vollständig gelösten Bremsen, dass die Bremsleinen leicht durchhängen und die Hinterkante nicht heruntergezogen wird.

Auslegen

Wählen Sie einen geeigneten Startplatz entsprechend Wind und Gelände. Er muss frei von Hindernissen sein, an denen sich Leinen verfangen oder die Kappe beschädigt werden könnte.

Breiten Sie die Kappe aus und ziehen Sie die Flügelenden von der Mitte weg, sodass die Kappe mit dem Untersegel nach oben in einem Bogen gegen den Wind liegt. Die Eintrittskante sollte hangaufwärts oberhalb der Hinterkante liegen. Ziehen Sie das Gurtzeug von der Kappe weg, bis die Fangleinen gerade gespannt sind.

Vorflugkontrolle

Führen Sie vor jedem Flug die folgende Vorflugkontrolle durch.

1. Prüfen Sie beim Ausbreiten des Gleitschirms die Außenseiteder Kappe auf Risse, etwa durch scharfe Gegenstände oder Beschädigungen im Packsack. Prüfen Sie die Tragegurte auf sichtbare Schäden.
2. Prüfen Sie die Leinen auf Beschädigungen, Verdrehungen und Knoten.Teilen Sie die Fangleinen entsprechend den Tragegurten in Gruppen ein. Gehen Sie vom Gurtzeug in Richtung Kappe vor und lösen Sie dabei Verwicklungen und Verdrehungen. Ein teilweises Aufziehen der Kappe im Wind kann beim Sortieren

der Leinen helfen. Stellen Sie sicher, dass die Bremsleinen

3. frei verlaufen und sich ungehindert bewegen können. Prüfen Sie den Knoten, mit dem die Bremsgriffe an den Bremsleinen befestigt sind. Beide Bremsleinen müssen gleich lang sein. Eine zweite Person kann die oberen Enden der Bremsleinen zusammenhalten, während Sie die Bremsgriffe halten. Bei aufgezogener Kappe und ungelösten Bremsen müssen die Bremsleinen leicht durchhängen. Prüfen Sie stets die Schnallen und Verbindungen
4. des Gurtzeugs. Vergewissern Sie sich, dass die beiden Hauptkarabiner beziehungsweise Verbindungsglieder zwischen Gurtzeug und Tragegurten sowie die einzelnen Leinenschlösser zwischen Tragegurten und Leinen fest verschlossen sind. Tragen Sie einen geeigneten
5. Helm, bevor Sie das Gurtzeug anlegen. Prüfen Sie, ob das Rettungsgerätefach korrekt geschlossen und der Auslösegriff sicher befestigt ist. Legen Sie das Gurtzeug an, schließen Sie sämtliche Schnallen und stellen Sie es bequem ein.

Jetzt sind Sie startbereit.

FLUGEIGENSCHAFTEN

Dieses Handbuch ist keine Fluganleitung. Die folgenden Hinweise helfen Ihnen jedoch, die Eigenschaften Ihres Gleitschirms optimal zu nutzen.

Start

Der ADAM SPOT 2 lässt sich vorwärts starten (besonders bei schwachem Wind) oder rückwärts aufziehen (besonders bei stärkerem Wind).

Vorwärtsstart

Stellen Sie sich mit dem Rücken zur Kappe gegen den Wind und achten Sie darauf, dass alle A-Leinen hinter Ihnen gespannt sind. Gehen Sie ein oder zwei Schritte zurück, aber nicht bis zur Kappe. Nehmen Sie in jede Hand einen A-Tragegurt und gehen Sie gleichmäßig vorwärts, wobei Sie Druck auf den A-Tragegurten halten. Sobald die Kappe vom Boden aufsteigt, lassen Sie die Hände los und halten über das Gurtzeug gleichmäßig Druck auf den Tragegurten. Bei Windstille kann es hilfreich sein, die A-Tragegurte weiterhin leicht mit den Händen zu führen. Seien Sie bereit, die Kappe mit den Bremsen abzubremsen, falls sie Sie zu überholen droht.

Rückwärtsstart

Bei Windgeschwindigkeiten über 10 km/h empfehlen wir den Rückwärtsstart. Ziehen Sie die Kappe mit Blick zum Gleitschirm mithilfe Ihres Körpergewichts und der A-Tragegurte auf. Wenn die Kappe etwa 45° erreicht hat, nehmen Sie den Druck von den A-Tragegurten, damit sie nicht überschießt. Je stärker der Wind und je größer der Druck auf die A-Tragegurte, desto schneller steigt die Kappe. Bei stärkerem Wind können Sie der aufsteigenden Kappe einen Schritt entgegengehen. Dadurch verliert das Segel etwas Energie und überschießt weniger leicht.

Geradeausflug

Ohne Steuereingaben fliegt Ihr Gleitschirm ruhig geradeaus.

Kurvenflug

Ihr Gleitschirm benötigt zum Steuern keine kräftigen Eingaben. Mit Gewichtsverlagerung in die Kurve dreht er effizienter. Wie schnell Sie die Bremse betätigen, beeinflusst das Kurvenverhalten. Bei relativ schneller Bremsbetätigung fliegt die Kappe eine schnellere Kurve mit stärkerer Schräglage. Vermeiden Sie eine übermäßig starke Schräglage. Für eine effizientere Kurve bei geringem Sinken können Sie die Außenbremse leicht betätigen. Dies verlangsamt die Drehung und begrenzt die Schräglage. Bremsen Sie nicht zu heftig, da dies zum Trudeln führen kann.

Verwendung der D-Griffe

Die D-Griffe können zusätzlich zu den Bremsen verwendet werden, um den Gleitschirm abzubremsen. Sie wirken auf die D-Leinen und ziehen den hinteren Teil der Kappe nach unten. So lässt sich die Kappe erheblich verlangsamen: Sie sinkt in einem halb gestallten Flugzustand mit sehr geringer Vorwärtsgeschwindigkeit. Dies hilft Piloten bei Ziellandewettbewerben, präzise auf dem Ziel zu landen.

Behalten Sie dabei die Bremsgriffe in den Händen und ziehen Sie gleichzeitig mit den Fingern an den D-Griffen.

Der Stallpunkt

Wenn Sie den Gleitschirm zu stark abbremsen, reißt die Strömung ab. Je stärker Sie die Bremsen betätigen – mit oder ohne D-Griffe –, desto höher wird der Druck. In der Nähe des Stallpunkts ist der Druck sehr hoch. Fliegen Sie nur dann in der Nähe des Stallpunkts, wenn Sie genügend Höhe haben, um einen unbeabsichtigten Stall auszuleiten (mindestens 100 m).

Aktives Fliegen

Beim aktiven Fliegen geht es darum, den Gleitschirm ruhig durch die Luft zu führen, mit stabiler Position über dem Kopf und kontrolliertem Anstellwinkel. Dazu müssen Sie mit Ihrem Gleitschirm mitfühlen, ihn durch die Luft führen und seine Rückmeldungen wahrnehmen. In ruhiger Luft sind diese Rückmeldungen gering; bei Turbulenz erfolgen sie ständig und erfordern fortlaufende Aufmerksamkeit.

Für die beste Leistung steuern Sie den Flügel mit kleinen Bremseingaben und Gewichtsverlagerung, anstatt ständig auf den Bremsen zu stehen. Eine kleine, frühe Korrektur wirkt besser als eine große, späte Eingabe. Je häufiger Sie den Gleitschirm mit Trimmgeschwindigkeit fliegen lassen, desto besser ist seine Leistung.

Ihr Gleitschirm ist auch ohne Eingreifen des Piloten widerstandsfähig gegen Einklapper; aktives Fliegen erhöht jedoch die Sicherheitsreserve. Es kann das Flugerlebnis sicherer und angenehmer machen und wird bei guten Piloten zur Gewohnheit.

Thermikflug

Für das beste Steigen sollten Sie in der Thermik eine flache Kurve wie oben beschrieben fliegen und die Schräglage möglichst gering halten. In starker Thermik kann eine engere Kurve mit größerer Schräglage helfen, näher am Kern zu bleiben. Gewichtsverlagerung im Gurtzeug macht die Kurve effizienter und verringert den erforderlichen Bremseinsatz.

Beschleunigungssystem

Start und normaler Flug erfolgen üblicherweise ohne Beschleuniger. Um den Gleitschirm zu beschleunigen, drücken Sie mit den Füßen auf die Beschleunigerstange. Die Höchstgeschwindigkeit ist erreicht, wenn sich die beiden Rollen des Beschleunigungssystems an jedem A-Tragegurt berühren. Üben Sie keine übermäßige Kraft aus und drücken Sie nicht über diesen Punkt hinaus: Der Gleitschirm wird dadurch

nicht schneller, und es kann zu einem Frontklapper kommen! Betätigen und lösen Sie den Fußbeschleuniger gleichmäßig und schrittweise, um die Nickbewegung des Gleitschirms zu kontrollieren. Jeder Gleitschirm kann frontal einklappen, wenn der Beschleuniger zu abruptgelöst wird.

Wir empfehlen, nur bei Bedingungen zu fliegen, unter denen Sie ohne Beschleuniger gegen den Wind vorankommen, sodass bei Bedarf noch zusätzliche Fluggeschwindigkeit zur Verfügung steht.

WICHTIG:

1. Üben Sie die Verwendung des Beschleunigungssystems im normalen Flug und machen Sie sich mit halb betätigtem Beschleuniger vollständig vertraut, bevor Sie ihn ganz durchtreten.
2. Der Fußbeschleuniger erhöht die Geschwindigkeit, indem er den Anstellwinkel verringert. Dadurch steigt die Einklapptendenz der Kappe leicht. Seien Sie bei schnellem Flug in unruhiger oder turbulenter Luft besonders vorsichtig, da Einklapper bei höherer Geschwindigkeit wahrscheinlicher sind.
3. Denken Sie daran, dass sich die Gleitleistung bei höherer Geschwindigkeit verschlechtert. Die beste Gleitzahl erreichen Sie mit gleich hohen Tragegurten und vollständig gelösten Bremsen oder mit leicht betätigtem Beschleuniger (bis zu 25 % des Beschleunigerwegs).

Die Dyneema-Leine, die das Beschleunigungssystem in den Tragegurten verbindet, ist mit etwas Spiel ausgelegt, damit die Tragegurte im beschleunigten Flug die korrekte Länge erreichen. Dieses Spiel hängt von der Schirmgröße ab und bestimmt die Länge des B-Tragegurts bei voller Beschleunigung. Die Leinenlänge lässt sich an der Schlaufe am Leinenschloss des B-Tragegurts einstellen. Bei Bedarf kann die Leine auch ersetzt werden.

Prüfen Sie die Bestandteile des Beschleunigungssystems regelmäßig auf Verschleiß und stellen Sie sicher, dass es stets leichtgängig funktioniert.

Schnellabstieg

Angelegte Ohren

Die Flügelenden können eingeklappt werden, um das Sinken des Gleitschirms zu erhöhen („angelegte Ohren“). Damit können Sie rasch Höhe abbauen, ohne die Vorwärtsgeschwindigkeit wesentlich zu verringern. Anders als beim B-Stall bleibt also die Vorwärtsfahrt weitgehend erhalten.

Beugen Sie sich im Gurtzeug nach vorn und greifen Sie bei weiterhin gehaltenen Bremsgriffen die äußeren A-Leinen oder die Leinenschlösser der A'-Tragegurte. Ziehen Sie die äußeren A-Leinen oder A'-Tragegurte mindestens 30 cm nach außen und unten, sodass die Flügelenden einklappen. Achten Sie unbedingt darauf, dabei nicht die anderen A-Leinen zu betätigen, da sonst die Eintrittskante einklappen könnte. Mit angelegten Ohren können Sie durch Gewichtsverlagerung steuern. Wenn Sie die äußeren A-Leinen oder A'-Tragegurte loslassen, öffnen sich die Ohren von selbst. Falls nötig, kann ein kurzer Bremsimpuls das Öffnen beschleunigen.

Üben Sie das Manöver zunächst mit reichlich Bodenabstand, da ein Frontklapper auftreten könnte. Halten Sie beide Bremsgriffe stets fest, damit Sie die Kontrolle behalten.

B-Stall

Ein B-Stall kann nützlich sein, wenn Sie rasch viel Höhe abbauen müssen, etwa um einem Gewitter zu entkommen. Führen Sie ihn nicht unter 100 m Bodenabstand durch.

Halten Sie beide Bremsgriffe fest, greifen Sie mit jeder Hand das obere Ende eines B-Tragegurts und ziehen Sie beide 10–15 cm nach unten. Die Strömung an der Kappe reißt ab und die Vorwärtsgeschwindigkeit sinkt auf null. Achten Sie auf reichlich Bodenabstand, denn die Sinkgeschwindigkeit kann über 10 m/s liegen. Ziehen Sie stärker an den

B-Tragegurten, um die Sinkgeschwindigkeit zu erhöhen.

Zum Ausleiten lassen Sie beide B-Tragegurte symmetrisch und relativ schnell los. Die Kappe fliegt normalerweise innerhalb von zwei Sekunden selbstständig wieder an. Zu langsames Loslassen kann zu einem Sackflug führen; asymmetrisches Loslassen kann Trudeln auslösen.

Steilspirale:
Die Steilspirale zählt zu den gefährlichsten Gleitschirmmanövern. Die hohe G-Belastung und der schnelle Höhenverlust können Piloten leicht überraschen. Eine Fehleinschätzung kann zu einem sehr schweren Unfall führen. Üben Sie Steilspiralen nur unter enger Aufsicht, etwa bei einem Sicherheitstraining.

Eine normale Kurve geht bei fortgesetztem Bremsen auf einer Seite in eine Steilspirale über. Dabei nehmen Schräglage und Drehgeschwindigkeit zu. Leiten Sie die Spirale schrittweise und kontrolliert ein: Zu schnelles Bremsen kann Trudeln oder eine Spirale mit hoher G-Belastung auslösen.

Zum Ausleiten einer steilen Spirale lassen Sie die gezogene Bremse allmählich los und/ oder betätigen die Gegenbremse allmählich. Abruptes Lösen kann bewirken, dass die Kappe vorschießt und abtaucht, während Geschwindigkeit in Auftrieb umgesetzt wird. Seien Sie bereit, ein Abtauchen mit den Bremsen abzufangen. Beim Ausleiten können Sie außerdem durch Ihre eigene Wirbelschleppe fliegen. Die dadurch entstehende Turbulenz kann einen Einklapper auslösen.

ACHTUNG: Steilspiralen können Orientierungsverlust oder Bewusstlosigkeit verursachen. Ihre Ausleitung dauert eine gewisse Zeit. Leiten Sie das Manöver deshalb rechtzeitig und mit ausreichender Höhe aus.

Landung

Die Landung ist unkompliziert. Bei schwachem Wind flaren Sie wie üblich aus etwa 2 m Höhe aus. Es kann hilfreich sein, die Bremsleinen einmal um die Hände zu wickeln, um die Ausleitung wirksamer zu machen.

Bei starkem Wind ist eine andere Technik erforderlich. Wenn Sie dann mit den Bremsen ausflaren, kann der Gleitschirm die Energie in zusätzliche Höhe umsetzen. Greifen Sie stattdessen unmittelbar vor der Landung die hinteren Tragegurte an den Leinenschlössern und lassen Sie die Kappe nach dem Aufsetzen damit zusammenfallen. So klappt der Gleitschirm sehr schnell zusammen.

EXTREMFLUGMANÖVER

Ausgebildete Testpiloten haben den Gleitschirm weit außerhalb des normalen Flugbereichs getestet. Diese Tests werden sehr präzise, mit Rettungsgerät und über Wasser durchgeführt.

Fullstalls und Trudeln sind mit jedem Gleitschirm gefährliche Manöver und werden nicht empfohlen.

Fullstall

Piloten sollten ihren Gleitschirm nur unter Anleitung bei einem Sicherheitstraining absichtlich in den Stall bringen.

Unbeabsichtigte Strömungsabrisse entstehen durch zu starkes Bremsen. Beim Annähern an den Stallpunkt steigt der Bremsdruck. Dies ist ein Warnsignal, die Bremsen freizugeben.

Kurz vor dem Stallpunkt beginnt die Kappe senkrecht zu sinken; schließlich fällt sie hinter den Piloten zurück und klappt zusammen.

Wenn der Gleitschirm stallt, ist es sehr wichtig, die Bremsstellung zunächst beizubehalten, bis sich der Gleitschirm in einer sicheren Position befindet. Während des Stalls bewegt sich der Gleitschirm gegenüber dem Piloten nach hinten und vorne. Geben Sie die Bremsen erst frei, wenn sich die Kappe über oder vor Ihnen befindet.

Die Bremsen sollten dann zügig und vollständig freigegeben werden, normalerweise innerhalb von etwa zwei Sekunden. Strecken Sie dabei die Hände ganz nach oben: Werden die Bremsen auch nur geringfügig angelegt gehalten, fällt das anschließende Vornicken erheblich stärker aus. Seien Sie bereit, das Vornicken abzufangen.

Erfahrenen Piloten im Sicherheitstraining wird empfohlen, die Bremsen vorzulösen und die

gesamte Spannweite wieder zu öffnen, um bei der Ausleitung Verhänger an den Flügelenden zu vermeiden.

Für die Wiederherstellung des Normalflugs ist ausreichende Höhe entscheidend. Für solche Manöver wird eine professionelle Schulung dringend empfohlen.

Sackflug

Ihr Gleitschirm wurde so konstruiert, dass er normalerweise nicht im Sackflug bleibt. Bei falscher Leineneinstellung oder wenn seine Flugeigenschaften aus anderen Gründen beeinträchtigt sind, kann er dennoch in einen Sackflug geraten. Aus Sicherheitsgründen sollten alle Piloten dieses Problem und die Ausleitung kennen.

Im Sackflug bemerkt der Pilot folgende Anzeichen:

- Sehr geringe Fluggeschwindigkeit.
- Nahezu senkrechtes Sinken (ähnlich einem Rundkappenschirm), typischerweise etwa 5 m/s.
- Der Gleitschirm wirkt relativ gut gefüllt, hat aber nicht seinen vollen Innendruck; die Kappe sieht schlaff aus und fühlt sich auch so an.

Zum Ausleiten eines Sackflugs sollten Sie zunächst einfach die Hände nach oben nehmen. Dadurch sollte der Gleitschirm wieder normal fliegen. Falls er nicht in den Normalflug zurückkehrt, kann vorsichtiges Ziehen an den A-Tragegurten dazu beitragen, dass die Strömung an der Eintrittskante wieder anliegt. Ziehen Sie nicht zu stark nach unten, da dies einen Frontklapper auslösen 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 vertikaleAchse. Der gleitschirm wird nicht grundlos negativ drehen. Wird dennoch aus Versehen eine Negativdrehung eingeleitet, sollte der Pilot die Bremsen sofort wieder lösen undbereit 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.

Asymmetrische Frontklapper

Ihr Gleitschirm ist sehr widerstandsfähig gegen Entleerungen; wenn die Kappe jedochaufgrund von Turbulenzen auf einer Seite einklappt, sollten Sie zunächst die Flugrichtungkontrollieren, indem Sie auf der gegenüberliegenden Bremse gegensteuern. Die meistennormalen Einklapper öffnen sich sofort wieder von selbst und man hat kaum Zeit zureagieren, bevor sich der Schirm von selbst wieder öffnet. Die Steuerung der Flugrichtungführt dazu, dass sich der Flügel wieder aufbläst. Bei hartnäckigeren Einklappern kann esjedoch notwendig sein, die Bremse auf der eingeklappten Seite mit einer langen, kräftigen,gleichmäßigen und festen Bewegung zu betätigen. Normalerweise reichen ein oder zweiPumpen von etwa 80 cm Länge aus. Jeder Pumpvorgang sollte in etwa einer Sekundeerfolgen und gleichmäßig wieder gelöst werden. In schweren Fällen kann es effektiversein, beide Bremsen gleichzeitig zu betätigen, um die Kappe wieder aufzupumpen. AchtenSie darauf, dass der Schirm nicht vollständig abgewürgt wird, wenn Sie diese Technikanwenden.

Symmetrische 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 Sekundesymmetrisch auf beiden Seiten bremsen. Dadurch wird die Luft vom hinteren Teil derKappe nach vorne gedrückt und der tiefe Klapper verhindert. Stellen Sie sicher, dass dieBremsen 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, kannes notwendig sein, die Bremsen ein zweites Mal zu betätigen.

Verhänger

Nach einem schweren Einklapper kann sich ein Flügelende in den Leinen verfangen. Gehen Sie zunächst wie oben unter „Asymmetrische Einklapper“ beschrieben vor. Wenn sich die Kappe noch immer nicht öffnet, ziehen Sie an den hinteren Tragegurten, um das Wiederfüllen zu unterstützen. Auch Ziehen an der Stabiloleine kann einen Verhänger lösen. Die Kontrolle der Flugrichtung hat jedoch immer oberste Priorität. In geringer Höhe ist es wichtiger, die Kappe zu einem sicheren Landeplatz zu steuern oder gegebenenfalls das Rettungsgerät auszulösen.

LEINENWARTUNG

Schlaufen an den hinteren Leinen lösen



Links: Schlaufen an den Leinenschlössern; rechts: Schlaufen gelöst

Alle BGD-Gleitschirme werden ab Werk mit Schlaufen an den Leinenschlössern der C-Leinen (und, falls vorhanden, der D-Leinen) sowie der Stabiloleine ausgeliefert. Die Schlaufen können gelöst werden, um eine etwaige Verkürzung der hinteren Leinen mit zunehmendem Alter des Gleitschirms auszugleichen.

BGD empfiehlt, die Schlaufen nach 100 Flugstunden oder einem Jahr zu lösen, je nachdem, was zuerst eintritt. Dies sollte früher geschehen, wenn der Pilot bemerkt, dass sich der Gleitschirm beim Start nicht mehr so leichtaufziehen lässt.

Bei der ersten Leinenkontrolle, normalerweise nach zwei Jahren, sollten die Schlaufen bereits gelöst worden sein. Das Prüfzentrum muss dies überprüfen und die Einstellung gegebenenfalls feinjustieren.

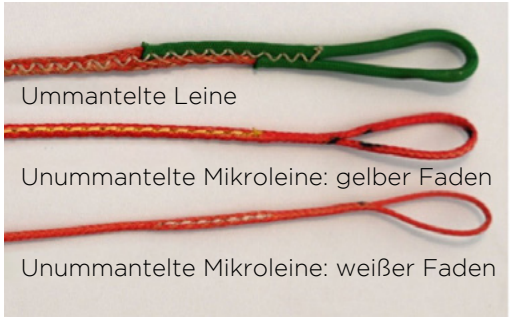
Ersatzleinen einbauen

Wenn Leinen an Ihrem Gleitschirm ausgetauscht werden müssen, empfehlen wir, die neuen Leinen von einer Fachkraft einbauen zu lassen. Die Lufttüchtigkeit Ihres Gleitschirms und Ihre Sicherheit hängen vom korrekten Einbau ab.

Die auszutauschenden Leinen können Sie anhand des Leinenplans für Ihren Gleitschirm identifizieren. Die aktuelle Versionsteht unter https://flybgd.com/lines zum Download bereit.

Ersatzleinen können Sie im Zubehörbereich der BGD-Website bestellen. Prüfen Sie, ob die neuen Leinen der aktuellen Version des Leinenblatts entsprechen. Vergewissern Sie sich

außerdem, dass die Leinenführung am Gleitschirm mit dem Leinenplan im Handbuch übereinstimmt. Am schnellsten lassen sich alte Leinen durch Abschneiden entfernen. Stellen Sie aber unbedingt sicher, dass die neuen Leinen bereits eingetroffen sind! Manchmal wird nur ein Teil des Leinensatzes benötigt (z. B. ohne Galerieleinen oder Bremsleinen). Achten Sie darauf, keine Leinen abzuschneiden, die erhalten bleiben müssen.

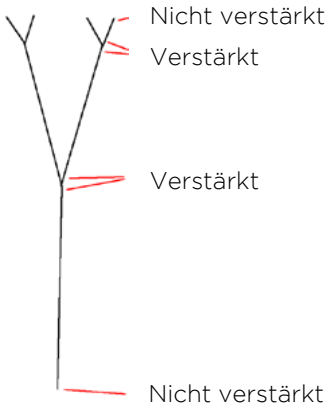


Welche Seite nach oben?

Die Leinen müssen in der richtigen Orientierung eingebaut werden.

Unummantelte Leinen sind an einem Ende verstärkt; dieses Ende ist durch einen gelben Faden gekennzeichnet. Verbindungen zwischen Leinen müssen stets mit den verstärkten Enden der Mikroleinen hergestellt werden.





Das nicht verstärkte Ende ist mit einem weißen Faden gekennzeichnet und wird am Aufhängepunkt des Gleitschirms oder am Leinenschloss befestigt. Ummantelte Leinen besitzen keine zusätzliche Verstärkung und können in beiden Richtungen eingebaut werden.

Ausrichtung der Aufhängepunkte

Die A-Aufhängepunkte sind bei allen BGD-Gleitschirmen nach hinten geneigt, damit sie in Zugrichtung der Leinen liegen. Beim Einbau der Leinen müssen die A-Aufhängepunkte nach hinten geneigt sein; die übrigen Aufhängepunkte sollten senkrecht zum Untersegel stehen.



Leinenverbindungen

Alle Leinen sind durch Ankerstichverbindungen mit anderen Leinen oder Aufhängepunkten verbunden. Achten Sie darauf, dass diese Verbindungen korrekt ineinandergreifen und nicht nur lose durchgeschlauft sind.

Schlaufen an den hinteren Leinen

Leinen an den A- und B-Tragegurten: Neue Leinen ohne Schlaufen einbauen.
C-Leinen und Stabiloleine: Neue Leinen mit einer einfachen Schlaufe am Leinenschloss einbauen.

Aufziehkontrolle

Nach dem Einbau von Leinen müssen Sie stets sämtliche Leinenlängen des Gleitschirms prüfen und den Gleitschirm aufziehen, um vor dem nächsten Flug zu kontrollieren, ob alles korrekt aussieht.

LAGERUNG, REPARATUR UND WARTUNG

Lagerung und Pflege

Wenn Sie die Kappe nass einpacken müssen, lassen Sie sie höchstens einige Stunden in diesem Zustand. Trocknen Sie sie so bald wie möglich, aber verwenden Sie keine direkte Wärmequelle: Das Material ist brennbar!

Lagern Sie die Kappe immer an einem trockenen, warmen Ort, idealerweise bei 5 °C bis 25 °C. Lassen Sie die Kappe niemals gefrieren, insbesondere wenn sie feucht ist.

Ihr Gleitschirm besteht aus hochwertigem Nylon, das gegen Schwächung durch UV-Strahlung behandelt wurde. UV-Strahlung schwächt das Gewebe dennoch; längere Einwirkung intensiver Sonne kann die Sicherheit der Kappe erheblich beeinträchtigen. Packen Sie den Gleitschirm nach dem Flug ein und lassen Sie ihn nicht unnötig in der starken Sonne liegen.

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

Reinigung

Behandeln Sie die Kappe nicht mit chemischen Reinigungs- oder Lösungsmitteln. Falls Sie das Tuch reinigen müssen, verwenden Sie warmes Wasser und etwas Seife. Wenn die Kappe mit Meerwasser in Berührung gekommen ist, spülen Sie sie mit warmem Wasser ab und trocknen Sie sie sorgfältig.

Packen

Wir empfehlen, den Gleitschirm ziehharmonikaförmig zu packen, um seine Lebensdauer zu verlängern. Beginnen Sie immer mit zusammengerafftem Gleitschirm. Legen Sie ihn nicht erst vollständig aus, denn beim anschließenden Zusammennehmen der Eintrittskante würden Sie ihn über den Boden ziehen und Scheuerschäden riskieren.

Legen Sie zunächst die Kunststoffverstärkungen der Eintrittskante von einem Flügelende zum anderen übereinander (nicht in der Mitte falten). Drehen Sie diesen Stapel auf die Seite, sodass die Verstärkungen flach liegen, und sichern Sie ihn mit einem Gurt, während Sie den restlichen Gleitschirm ziehharmonikaförmig falten. Drücken Sie die Luft von der Hinterkante in Richtung Eintrittskante heraus und falten Sie den Gleitschirm anschließend in drei oder vier Abschnitte, damit er in den Innenpacksack passt. Entfernen Sie den Gurt von der Eintrittskante, schließen Sie ihn um den gesamten Gleitschirm und legen Sie diesen in den Innenpacksack.

Ein Zellenpacksack oder Kompressionssack erleichtert diese Packweise erheblich. Bruce zeigt in diesem Video, wie man den Zellenpacksack verwendet.

Kleine Reparaturen

Kleine Risse im Ober- oder Untersegel der Kappe (nicht in den Profilrippen) können mit selbstklebendem Ripstop-Nylon repariert werden. Risse bis etwa 10 cm lassen sich auf diese Weise reparieren, sofern sie sich nicht in stark belasteten Bereichen befinden. Wenn Sie Zweifel an der Lufttüchtigkeit der Kappe haben, wenden Sie sich bitte an Ihren Händler oder direkt an BGD.

Wartung / Nachprüfung

Lassen Sie Ihren Gleitschirm regelmäßig warten. Er benötigt alle 24 Monate oder nach 150 Flugstunden eine gründliche Kontrolle beziehungsweise Nachprüfung, je nachdem,

was zuerst eintritt. Diese muss vom Hersteller, Vertreiber oder einer anderen autorisierten Person durchgeführt werden.

Die vollständige Nachprüfung umfasst eine gründliche Kontrolle aller Bauteile: Sicht- und Zustandsprüfung, Prüfung der Luftdurchlässigkeit des Kappenmaterials (Porosität), der Leinenfestigkeit, der Kappenfestigkeit sowie der Leinengeometrie und Leinenlängen einschließlich der Tragegurte. Die Ergebnisse müssen dokumentiert werden. Besteht der Leinensatz die Festigkeitsprüfung nicht, mussder gesamte Leinensatz ausgetauscht werden.

BGD übernimmt nur für Reparaturen Verantwortung, die von einem zugelassenen Servicezentrum durchgeführt wurden, sowie für Leinen aus BGD-Produktion, die von einem zugelassenen Servicezentrum eingebaut wurden. Eine Liste zugelassener Servicezentren finden Sie auf unserer Website.

Wenn Sie hinsichtlich der Unversehrtheit Ihres Gleitschirms Bedenken haben, wenden Sie sich bitte an Ihren BGD-Händler in Ihrer Nähe oder direkt an BGD.

Umweltschutz und Recycling

Unser Sport findet in der Natur statt, und wir sollten alles tun, um unsere Umwelt zu bewahren. Ein Gleitschirm besteht im Wesentlichen aus Nylon, synthetischen Fasern und Metall. Entfernen Sie am Ende seiner Lebensdauer alle Metallteile und geben Sie die verschiedenen Materialien bei einer geeigneten Entsorgungs- oder Recyclingstelle ab.

TECHNISCHE DATEN

Materialien

Der ADAM SPOT 2 besteht aus den folgenden hochwertigen Materialien:

OBERSEGEL	Porcher Skytex 38g/m²
UNTERSEGEL	MJ Tex MJ40 (40g/m²)
WINGLET	MJ Tex MJ40 (40g/m²)
INNERE STRUKTUR	Porcher Skytex hard finish 40g/m²
VORDERKANTENVERSTÄRKUNG	Plastic wire 2.4mm / 2.7mm
TRAGEGURTE	20mm Kevlar / nylon webbing
UMLENKROLLEN	Sprenger/Ronstan P18
GALLERIELEINEN	Liros DSL
MITTLERE LEINEN	Liros TSL
STAMMLEINEN	Liros TSL
BREMSLEINEN	Liros DSL

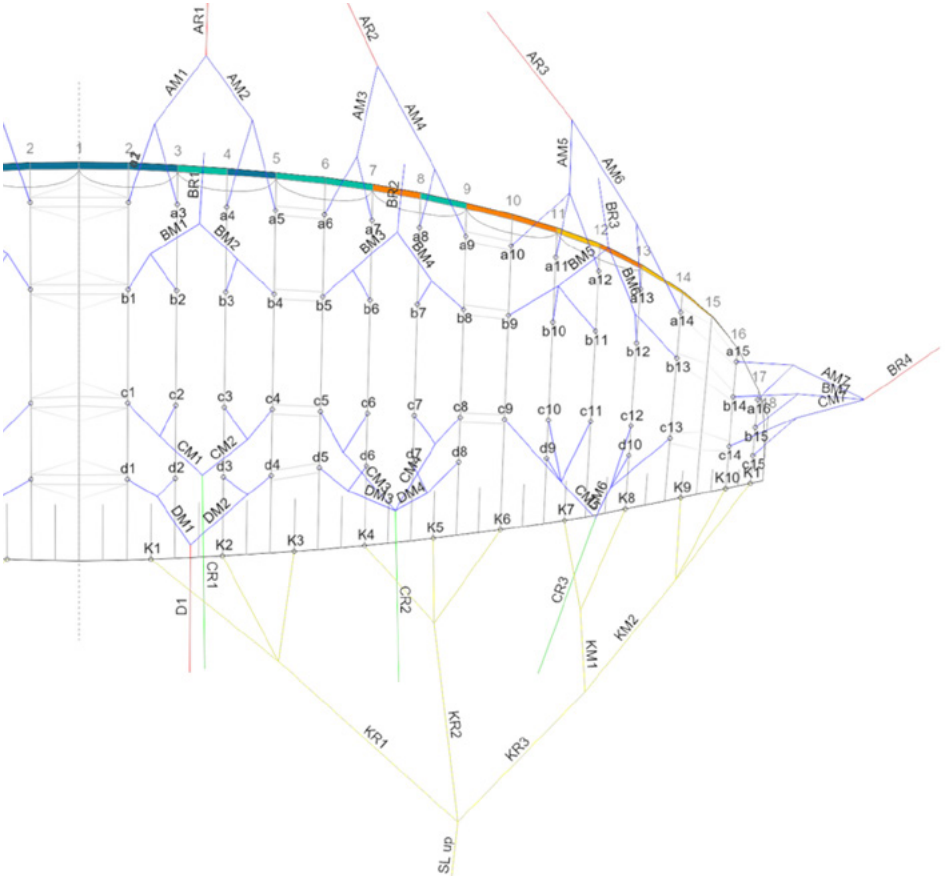
Ersatzteile erhalten Sie direkt bei BGD oder über unser Netzwerk registrierter BGD-Reparaturbetriebe. Eine vollständige Liste finden Sie unter www.flybgd.com.

Technische Daten

	S	M	ML
SKALIERUNGSFAKTOR	0.94	1	1.05
PROJIZIERTE FLÄCHE (M^2)	18.6	21	23.2
AUSGELEGTE FLÄCHE (M^2)	22.1	25	27.6
SCHIRMGEWICHT (KG)	4	4.5	5.1
ANZAHL DER LEINENEBENEN (A/B/C/D)		3/4/3/1	
ZELLEN		34	
AUSGELEGTE STRECKUNG		4.5	
PROJIZIERTE STRECKUNG		3.2	
MAXIMALE PROFILTIEFE (M)	2.8	3	3.1
AUSGELEGTE SPANNWEITE (M)	10	10.6	11.1
ZUGELASSENES STARTGEWICHT (KG)	55-80	70-90	80-100
ZULASSUNG (EN/LTF)	A*	A	A*

* Zertifizierung ausstehend

Leinenplan


AR1
AR2
AR3
AM1
AM2
AM3
AM4
AM5
AM6
AM7
BR1
BR2
BR3
BR4
CM1
CM2
CM3
CM4
CM5
CM6
CM7
DM1
DM2
DM3
DM4
CR1
CR2
CR3
KM1
KM2
KR1
KR2
KR3
D1
SL up
K1
K2
K3
K4
K5
K6
K7
K8
K9
K10

BRUCE GOLDSMITH DESIGN

Brems- und Beschleunigerweg

Größe	Beschleunigerweg	Bremsweg Mindestgewicht	Bremsweg Höchstgewicht
S M ML	14 cm	76 cm	76 cm

Kontrolle der Leinenlängen

Alle Maße sind in Millimetern angegeben. Die Leinen werden bei 50 N Spannung gemessen; die Spannung muss vor der Messung langsam und gleichmäßig

aufgebaut werden. Die Leinenlängen gelten für einen bereits geflogenen Gleitschirm. Gemessen wird ab dem Untersegel; Tragegurte und Leinenschlösser

sind eingeschlossen. Während der EN-Zulassung hat das Testteam nach den Testflügen die im Handbuch angegebenen Längen der Fangleinen, Steuerleinen und Tragegurte mit dem Prüfmuster verglichen. Die Abweichung zwischen Handbuch und Prüfmuster darf höchstens 10 mm betragen. Die aktuellen Leinenlängen

und Leinenpläne stehen unter https://flybgd.com/lines zum Download bereit.

Größe M

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	D	K
1	6531	6462	6529	6626	6800
2	6482	6411	6477	6572	6529
3	6467	6398	6468	6561	6422
4	6495	6431	6506	6592	6283
5	6473	6412	6497	6604	6190
6	6428	6371	6456	6559	6258
7	6424	6373	6470	6526	6266
8	6464	6424	6529	6576	6273
9	6459	6395	6494	6462	6269
10	6404	6346	6431	6393	6232
11	6400	6350	6420		6227
12	6369	6332	6393		
13	6334	6306	6383		
14	6045	6061	6166		
15	5963	5997	6075		

AdamSpot_2_M_V1_rev4_Lines_Manual

Größe M

Einzelleinenlängen

A		B		C		D		K	
a1	883	b1	873	c1	878	d1	927	k1	1749
a2	833	b2	821	c2	826	d2	873	k2	1477
a3	846	b3	834	c3	837	d3	886	k3	1370
a4	873	b4	866	c4	874	d4	916	k4	1523
a5	862	b5	851	c5	858	d5	980	k5	1429
a6	816	b6	809	c6	817	d6	934	k6	1497
a7	792	b7	779	c7	781	d7	818	k7	797
a8	831	b8	829	c8	839	d8	867	k8	803
a9	1338	b9	1237	c9	1267	d9	1235	k9	957
a10	1282	b10	1187	c10	1204	d10	900	k10	919
a11	1278	b11	1191	c11	1193			k11	914
a12	969	b12	965	c12	901				
a13	933	b13	938	c13	890				
a14	859	b14	743	c14	476				
a15	776	b15	678	c15	384				
AM1	1230	BM1	1119	CM1	1972	DM1	2050	KM1	735
AM2	1202	BM2	1093	CM2	1951	DM2	2025	KM2	577
AM3	1169	BM3	1062	CM3	978	DM3	962	KR1	2326
AM4	1189	BM4	1094	CM4	1027	DM4	1046	KR2	2034
AM5	1168	BM5	1003	CM5	758	DR1	3155	KR3	2015
AM6	1446	BM6	1211	CM6	1022			KL1	2681
AM7	853	BM7	984	CM7	1355				
AR1	3941	BR1	3969	CR1	3185				
AR2	3452	BR2	3998	CR2	4175				
AR3	3452	BR3	3654	CR3	3983				
		BR4	3836						

AdamSpot_2_M_V1_rev4_Lines_Manual

SCHLUSSWORT

Gleitschirmfliegen ist ein wunderbarer Sport. Wir wünschen Ihnen viele Flüge und Abenteuer mit Ihrem neuen Gleitschirm.

Bitte bedenken Sie, dass Gleitschirmfliegen eine potenziell gefährliche Tätigkeit ist. Wir arbeiten intensiv daran, unsere Ausrüstung so sicher wie möglich zu gestalten. Ihre Sicherheit liegt jedoch immer in Ihrer eigenen Verantwortung. Vor der Verwendung dieser Ausrüstung benötigen Sie eine entsprechende Ausbildung.

Wählen Sie stets Ausrüstung und Wetterbedingungen, die zu Ihrem Können passen. Prüfen Sie die Wettervorhersage, verlassen Sie sich aber nicht ausschließlich darauf. Die tatsächlichen Bedingungen können von der Vorhersage abweichen und sich schnell ändern.

Pflegen Sie Ihre Ausrüstung sorgfältig. UV-Strahlung durch direktes Sonnenlicht lässt Materialien altern, sowohl in der Luft als auch am Boden. Wenn Sie Ihre Ausrüstung möglichst wenig der Sonne aussetzen und sie stets trocken halten, verlängern Sie ihre Lebensdauer. Lassen Sie Ihren Gleitschirm regelmäßig überprüfen.

Letztlich sind Sie selbst für Ihre Sicherheit verantwortlich. Fliegen Sie umsichtig und mit Blick auf Ihre Sicherheit – und haben Sie Spaß!

Wir sehen uns in der Luft!

BGD GmbH
Am Gewerbepark 11, 9413 St. Gertraud, Österreich
Tel. +43 (0) 4352 20477
E-Mail sales@flybgd.com
www.flybgd.com

APPENDIX

EN-Leinenlängen

Die folgenden Tabellen zeigen die bei der Musterprüfung von der Prüfstelle ermittelten Leinenlängen der Testschirme.

Größe M

Gesamte Leinenlänge einschließlich Tragegurt und Karabiner (mm). Rechts: Gesamtlänge des Tragegurts ohne Karabiner (mm).

		A	B	C	D	E	Stab	Brakes
Center	1	6535	6461	6533	6636			6787
	2	6483	6409	6480	6581			6517
	3	6469	6396	6467	6565			6408
	4	6497	6428	6502	6591			6280
	5	6477	6414	6501	6602			6186
	6	6430	6373	6458	6555			6254
	7	6423	6375	6473	6523			6266
	8	6460	6422	6528	6570			6271
	9	6456	6390	6487	6460			6267
	10	6401	6341	6422	6392			6229
	11	6395	6342	6415				6224
	12	6367	6333	6395				
	13	6332	6305	6385				
	14	6041	6056	6158				
	15	5960	5991	6069				
	16							
	17							
Wing tip	18							

Risers	Std	Acc
A	498	351
A'	497	351
B	497	400
C	496	497
D	496	496
Acc	147	*[mm]
Trimmer	n/a	[mm]

*Travel range (distance between A and rear riser)