



Inhalt

1. Willkommen	3
2. Einleitung	4
3. Vorbereitung	6
4. Vorflugkontrolle	7
5. Flugeigenschaften	10
6. Extremflugmanöver	19
7. Packung, Lagerung und Pflege	23
8. Technischen Daten	28
9. Service-heft	38
10. Schlusswort	42
11. Anhang	43

Handbuch LYNX

GLEITSCHIRM EN / LTF C

Herzlich willkommen bei Bruce Goldsmith Design

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

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

Gratulation zu Ihrer Wahl eines BGD LYNX

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

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

2. Einleitung

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

Dieser Gleitschirm darf nicht:

- außerhalb des zertifizierten Abfluggewicht geflogen werden
- in seiner Trimmgeschwindigkeit manipuliert werden, indem die Länge der Leinen oder der Traggurten verändert werden (ausgenommen Beschleunigungssystem).
- bei Regen oder Schneefall geflogen werden.
- mit einer Schleppspannung von mehr als 200 kg geschleppt werden.

Ihr Händler ist dafür verantwortlich, dass Ihr Gleitschirm eingeflogen wird, bevor Sie ihn erhalten. Die Testflugbestätigung finden Sie im Kapitel 9 dieses Handbuches. Bitte vergewissern Sie sich, dass Ihr Händler die Testflugbestätigung ausgefüllt hat, um sicher zu gehen, dass dieser Gleitschirm eingeflogen ist.

Bei fehlender Testflugbestätigung wird jegliche Garantie von Seiten BGD's abgelehnt.

Um die vollen Garantieansprüche von BGD zu genießen, müssen sie Ihr Produkt unter“ Garantie Registrierung“ auf unserer Homepage registriert haben. Für weitere Informationen über den BGD-Garantie, beziehen Sie sich bitte auf

der entsprechenden Web-Seite unseres Websites: www.flybgd.com.

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

3. Vorbereitung

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

4. Vorflugkontrolle

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

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

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

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

Vorflugcheckliste

Beim Schirm Auslegen

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

Beim Anziehen des Gurtzeugs

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

Vor dem Start

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

Ihr Gleitschirm sollte nun startbereit sein.

5. Flugeigenschaften

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

Gewichtsbereich

Der LYNX 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 LYNX in der Mitte des jeweiligen Abfluggewichtsbereichs zu fliegen. Wird der LYNX 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 LYNX 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 Klappen, nimmt hingegen leicht ab.

Gurtzeug Abmessungen bei der Zulassung

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

3.5.6. Gurtzeug Abmessungen –

Der Testpilot muss ein Gurtzeug mit einem Normalabstand von 42 cm von den Befestigungspunkten der Gleitsegel-

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

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

Aktiv Fliegen

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

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

Gurtzeug

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

Start

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

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

Kurvenflug

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

Schräglage ab. Es muss allerdings darauf geachtet werden, dass die Bremse nicht allzu hart und schnell gezogen wird. Der maximal nutzbare symmetrische Steuerweg bei maximalem Abfluggewicht ist beim LYNX, in allen Größen, größer als 60 cm.

Um eine sehr enge und flache Kurve zu fliegen, leiten Sie die Kurve in angebremstem Zustand ein, um so eine Schräglage des Gleitschirmes zu vermeiden. Der LYNX 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 LYNX dreht noch besser, wenn die Kurven mittels Gewichtsverlagerung im Gurtzeug unterstützt werden. Denken Sie daran, dass ein abruptes Ziehen der Bremsleinen immer vermieden werden sollte.

Geradeausflug

Der LYNX fliegt ohne Eingreifen des Piloten gleichmäßig. Mit einem Pilotengewicht von 95 kg auf dem LYNX M wird die Fluggeschwindigkeit ohne Beschleunigungssystem ca. 40 km/h betragen

Thermikflug

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

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

Ohren anlegen (Big Ears)

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

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

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

B-Leinen-Stall

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

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

Der B-Leinen Stall ist sehr nützlich, wenn ein schneller Höhenverlust notwendig wird, z.B. um vor einem drohenden Gewitter zu flüchten. Der B-Stall sollte nicht unter 100 m über Grund ausgeführt werden.

Steilspirale

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

Wenn der Pilot die Sinkgeschwindigkeit der Spirale auf über 16 m/sec. erhöht oder eine sogenannte Steilspirale einleitet, bedarf es möglicherweise eines aktiven Eingreifens des Piloten, um aus der Spirale herauszukommen. In diesem Fall muss der Pilot den Schirm aktiv auf der Kurvenaußenseite anbremsen und sein Gewicht von der Kurveninnen- auf die Außenseite verlagern und ihn aus der Drehung genau genommen herauslenken.

Man sollte beim Ausleiten aller Spiralen sehr vorsichtig vorgehen. Um eine Steilspirale auszuleiten, lassen Sie die Bremse nach und nach los. Wenn Sie die Bremse zu schnell loslassen, wird die gewonnene Energie der Steilspirale in Auftrieb umgewandelt. Das führt zu einem starken Auspendeln des Gleitschirmes und einem anschließenden starkem Vorschießen der Kappe mit anschließendem Frontklapper. Auch ist Vorsicht geboten nicht durch die eigenen Wirbelschleppen zu fliegen, die den Gleitschirm zum Einklappen bringen können.

ACHTUNG:

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

Anzahl der Tragegurte

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

Beschleunigungs-System

Der LYNX besitzt einen Tragegurt mit A/B/C Leinenaufhängung und wird standardmäßig mit einem Beschleunigungs-System am Tragegurt ausgeliefert, er kann aber auch ohne aktiviertes Beschleunigungs-System geflogen werden, was jedoch nicht ratsam ist. Beim Starten und im Normalflug wird das Beschleunigungs-System nicht eingesetzt. Das Beschleunigungs-System sollte dann eingesetzt werden, wenn eine erhöhte Geschwindigkeit wichtig ist.

Die maximale Beschleunigerfahrt für die Größen M, ML, L = 14cm

Ein 95 kg schwerer Pilot sollte mit dem LYNX M eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 57 km/h oder mehr erreichen. Bei dieser Geschwindigkeit ist das Gleiten nicht mehr sehr gut und es ist nicht die ideale Position, um in thermischen Verhältnissen zu fliegen. Zudem wird die Kappe anfälliger auf Einklapper. Um das Beschleunigungs-System zu betätigen, ist ein leichter Kraftaufwand notwendig und dies kann die Sitzposition im Gurtzeug beeinflussen. Es wird deshalb empfohlen, dazu eine aufrechte Haltung im Gurtzeug einzunehmen. Man sollte das Gurtzeug entsprechend vor dem Flug einstellen, besonders wenn Sie die ersten Beschleunigungsversuche machen.

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

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

Das Beschleuniger-System beschleunigt den Gleitschirm auf seine maximale Geschwindigkeit, wenn sich die Rollen des Beschleunigers berühren. Bitte nicht versuchen mit übermäßiger Kraft über diesen Punkt hinauszugehen, um schneller zu fliegen, da der Gleitschirm dann kollabieren kann! Der maximale Beschleunigerweg am Tragegurt des LYNX beträgt 14 cm gemessen von Achse zu Achse der oberen und unteren Beschleunigerrolle.

WICHTIG:

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

Denken Sie daran, dass sich der Gleitwinkel bei höheren Geschwindigkeiten verschlechtert. Überprüfen Sie alle Komponenten in regelmäßigen Abständen auf Verschleiß, um sicherzustellen, dass das System immer reibungslos funktioniert, wenn es wirklich benötigt wird.

Trimmer

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

Andere Vorrichtungen

Der LYNX besitzt keine anderen verstellbaren Vorrichtungen um Geschwindigkeit oder Anstellwinkel, etc. zu verändern, außer die Bremsen, Beschleuniger System und die C-Handels. Mit denen, am Tragegurt(C-Gurt) angebrachten C-Handels, kann man im unbeschleunigten und beschleunigten Flug die Nickbewegungen des Gleitschirms steuern bzw. ausgleichen.

Schleppen und Tandemfliegen

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

Landung

Das Landen mit dem LYNX ist einfach und ohne Tücken. Bei leichten Windverhältnissen achten Sie darauf dass Sie genug Raum haben, den der hohe Gleitzahl zusammen mit Bodeneffekt kann zu langem Endanflug leiten. Bei Starkwind-Landungen wird eine andere Technik angewendet. Wenn Sie den LYNX bei Starkwind mit den Bremsen ausflaren, wird er die Energie in Höhe umwandeln. Das kann zu einem echten Problem führen. Bei diesen Verhältnissen ist es am besten, wenn Sie kurz vor der Landung die C-Traggurte bei den Leinenschlössern ergreifen und den Gleitschirm auf diese Weise mit sehr wenig Abstand über Grund kollabieren und dabei darauf achten nicht vom Boden überrascht zu werden. Mit den C Leinen in den Händen kann Sie der Gleitschirm praktisch nicht mehr über den Boden schleifen, da sie jeglichen Widerstand mit einem kräftigen Zug an den Gurten abwenden können. Dasselbe können Sie auch mit den B-Traggurten machen, es ist dann jedoch schwieriger, den kollabierten Gleitschirm am Boden zu kontrollieren. Der LYNX kann auch mit den C- Traggurten gesteuert werden, aber seien Sie vorsichtig, dass Sie den Gleitschirm auf diese Weise nicht vorzeitig stallen. Dieses Handbuch soll nicht dazu dienen, Ihnen Instruktionen für Extremflugmanöver zu vermitteln, sondern beschreibt nur die einzelnen Manöver, Abläufe und Gefahren. Alle diese Manöver können gefährlich sein und sollten im normalen Flugbetrieb nicht ausgeführt werden.

6. Extrem-Flugmanöver

Stalls

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

Sackflug

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

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

3. Die Kappe steht zwar normal über dem Piloten, hat aber nicht den vollen Innendruck und fühlt sich „schlabbrig“ an

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

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

Vrille/Negativdrehung

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

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

Asymmetrischer Frontklapper und Frontklapper

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

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

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

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

Öffnen eines Verhängers

Beim LYNX ist es sehr schwierig, ein Flügelende so zu verhängen, dass es nicht schnell wieder heraus-kommt. Wie auch immer, bei heftigen Klappen in extremen Bedingungen können sich alle Gleitschirme in ihre Leinen verwickeln. Wenn dies geschieht, versuchen Sie zuerst alle Standardmethoden (wie oben beschrieben), um einen seitlichen Einklapper wieder zu öffnen. Wenn sich der Einklapper dann immer noch nicht öffnet, ziehen Sie die C- oder B-Traggurten, um der Kalotte zu helfen, sich wieder zu füllen. Hilft dies nicht, nehmen sie die Stabilo-Leine und ziehen Sie diese seitlich herunter um das verfangene Flügelende aus den Leinen zu lösen. Starke Bremsbewegungen können ebenfalls helfen, die verhängte Flügelspitze wieder zu öffnen. Ein Full-Stall sollte nur dann als letzte Möglichkeit gebraucht werden, wenn ein Teil der Kappe sich richtig in den Leinen verhängt hat. Solche Manöver zur Wiederöffnung sollten aber nur gemacht werden, wenn genug Höhe über dem Boden vorhanden ist. Wenn Sie schon sehr tief sind, ist es sehr viel wichtiger, den

Gleitschirm zu einem sicheren Landeplatz zu steuern oder sogar den Notschirm zu ziehen.

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

Verlust der Bremsen

Im unwahrscheinlichen Fall, dass eine Bremsleine im Flug einrastet oder sich ein Griff löst, kann der Gleiter vorbeifliegen. Ziehen Sie vorsichtig die hinteren Tragegurte zur Richtungssteuerung.

Für mehr information und weiterführende lektüre über die verschiedensten aussergewöhnlichen flugzustände und ausleit-möglichkeiten empfehlen wir die 'SIV BIBLE', geschrieben von Bruce Goldsmith und erhältlich als i-book, zu lesen.

7. Packung Lagerung und Pflege

Packen

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

Bei Verwendung eines Innenpacksacks

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

Bei Verwendung eines Concertina Packsacks

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

Lagerung und Pflege

Wenn Sie Ihren Gleitschirm nass packen müssen, lassen Sie ihn nicht mehr als ein paar Stunden in diesem Zustand.

Trocknen Sie Ihren Gleitschirm so schnell wie möglich. Benützen Sie keine direkten Wärmequellen zum Trocknen; der Gleitschirm ist leicht entflammbar. Der Gleitschirm sollte grundsätzlich immer trocken und im Innenpacksack bzw. Rucksack transportiert und gelagert werden.

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

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

Der LYNX ist aus hochqualitativem Nylon gefertigt, das gegen die Schädigung durch Ultra - Violette - Strahlung behandelt ist. Es ist trotzdem besser, die UV - Einstrahlung auf ein Minimum zu beschränken. UV - Strahlung schwächt das Gewebe der Kalotte und starke Sonneneinstrahlung über längere Zeit kann die Sicherheit Ihres Gleitschirmes ernsthaft beeinträchtigen. Deshalb sollten Sie Ihren Gleitschirm sofort nach dem Fliegen verpacken. Lassen Sie den Gleitschirm nicht unnötig stundenlang im starken Sonnenschein liegen. Wenn Sie besorgt über den Zustand ihres Gleitschirmes sind, nehmen Sie bitte Kontakt mit dem nächsten BGD-Händler oder direkt mit BGD auf.

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.

General raten wir bei Unkenntnis ab, jegliche Reparaturen selbst an Ihrem Gleitschirm vorzunehmen. Kleine Löcher am Untersegel (nicht in den Zellzwischenwänden) können mit einem Stück selbstklebendem Nylon - Ripstop selber repariert werden. Risse, die nicht länger als 2x2 cm sind, können ebenfalls auf diese Weise repariert werden, wenn sie nicht in den stark belasteten Zonen der Kappe liegen. Wenn die Plastikversteifungen in der Gleitschirmnase kaputt gegangen sind können Sie diese ebenfalls selbst wechseln, indem Sie sie am hinteren Ende aus ihren Taschen ziehen. Vergewissern Sie sich dass die Ersatzstäbchen den gleichen Durchmesser und die gleiche Länge aufweisen sie die original Stäbchen. Wenn Sie irgendwelche Bedenken bezüglich der Flugtauglichkeit Ihres Gleitschirmes hegen,

nehmen Sie bitte Kontakt mit Ihrem Händler oder direkt mit BGD auf.

Allgemeine Information zur Instandhaltung

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

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

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

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

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

Schirm nicht über den Boden gezogen wird. Es ist immer besser, den Schirm in der weichen Wiese zu packen, als auf einem rauen Untergrund, wie z.B. Asphalt.

Nachprüfung

Auch bei guter Pflege und Wartung unterliegt Ihr LYNX, so wie jeder andere Gleitschirm, Verschleiß- und Alterungserscheinungen, die das Flugverhalten und die Flugsicherheit beeinträchtigen können. Eine regelmäßige Nachprüfung der Gleitschirmkappe und der Leinen ist deshalb erforderlich.

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

Reparatur

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

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

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

Prüfberechtigung für die Nachprüfungen

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

Naturschutz und Recycling

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

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

8. Technischen Daten

Materialliste

Beim LYNX setzt BGD nur hochwertige Materialien ein.

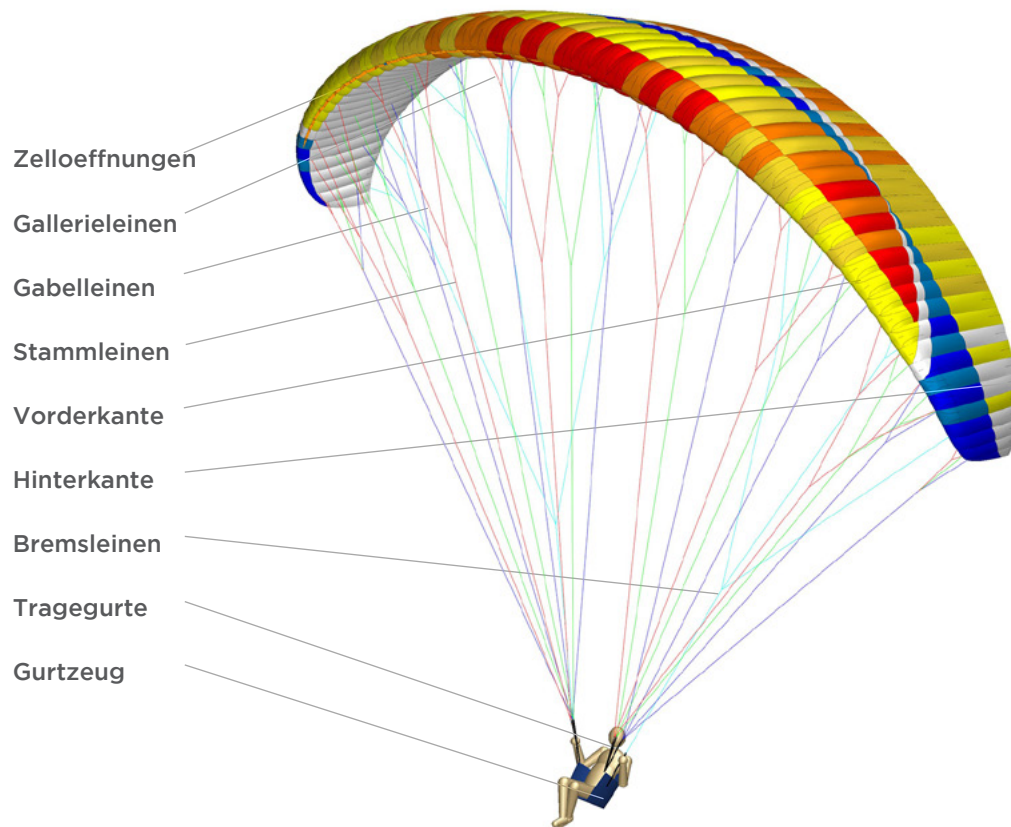
Obersegel:	Porcher 32g
Untersegel:	Porcher 32g/27g
Rippen/Diagonalrippen:	Porcher 34g/27g hard finish
Vorderkantenverstärkung:	Plastic wire 2,3mm and 2,7 mm
Tragegurte:	13 mm Kevlar/Nylon Gewebe
Galerieleinen:	Edelrid Magix Pro 8000U
Mittlereleinen:	Edelrid 8000U
Stammleinen:	Edelrid 8000U
Bremsleinen:	Edelrid 8000U

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

Technischen Daten

	S	M	ML	L	
Zoom	0,96	1	1,04	1,08	
Projizierte Fläche	17,69	19,20	20,77	22,39	m ²
Ausgelegte Fläche	21,20	23,00	24,88	26,83	m ²
Gewicht	3,6	3,9	4,2	4,5	kg
Leinenmeter	225	244	264	285	m
Höhe	7,1	7,625	7,9	8,2	m
Anzahl der Stammleinen	3/3/4	3/3/4	3/3/4	3/3/4	
Zellen	108/60/118	108/60/118	108/60/118	108/60/118	
Ausgelegte Streckung	6,75	6,75	6,75	6,75	
Projizierte Streckung	4,87	4,87	4,87	4,87	
Flächentiefe	2,18	2,27	2,36	2,45	m
Ausgelegte Spannweite	11,96	12,46	12,96	13,46	m
Projizierte Spannweite	9,27	9,66	10,05	10,43	m
Gewichtsbereich (Abflug)	60 - 80	75 - 95	90 - 110	105 - 123	kg
Trimm speed	40	40	40	40	km/h
Top speed	57	57	57	57	km/h
Min sinken	1	1	1	1	m/s
Gleitzahl	11	11	11	11	
Zulassung	EN+LTF: C	EN+LTF: C	EN+LTF: C	EN+LTF: C	

Übersicht der Gleitschirm Teile



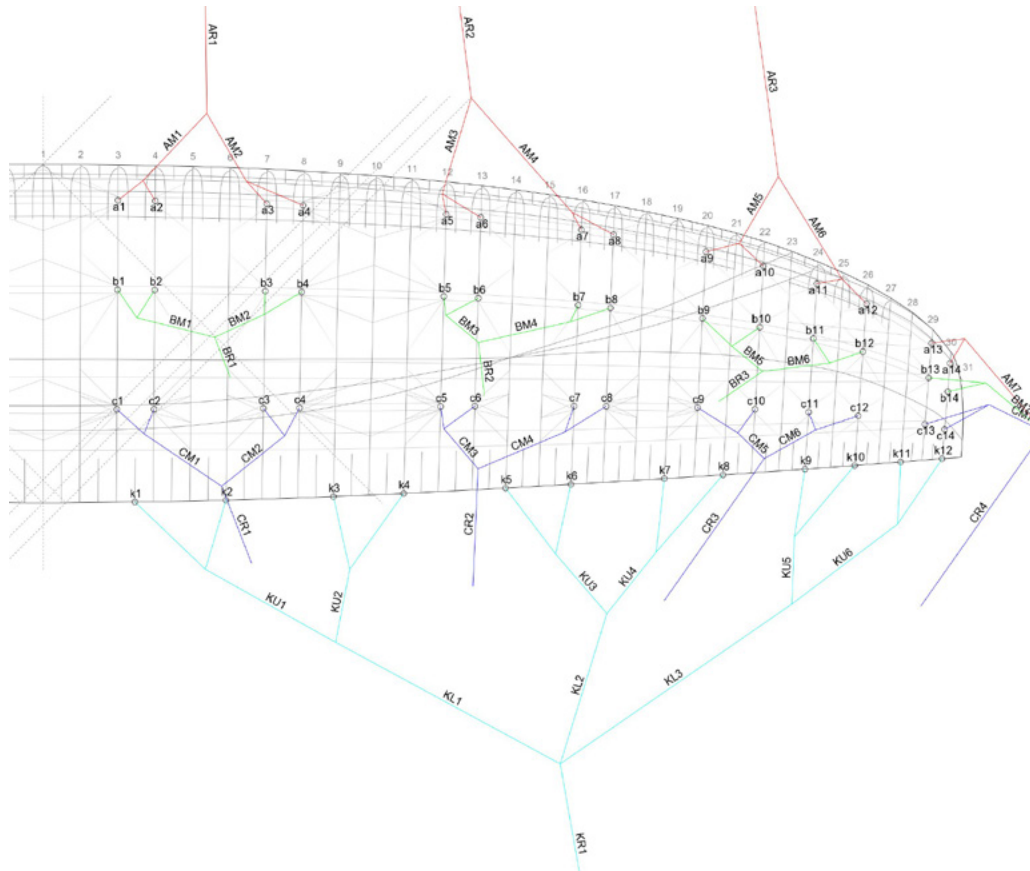
Tragegurte

Der LYNX verfügt über drei Tragegurte und ein Beschleunigersystem mit 14cm Federweg.

Die Tragegurte haben keine Trimmer oder andere verstellbare Möglichkeit.



Leinenplan



Leinenlängen

Alle Abmessungen in mm, mit 50N Leinenspannung.

Der Lynx wird ausgeliefert mit Schäkel an den Tragegurten. Die hier angegebenen Leinenlängen enthalten die Länge der Tragegurte sowie die Längen der Schäkel.

Während des EN-Zertifizierungsprozesses prüfte das Testteam die Längen der Fangleinen, Kontrolllinien und Tragegurte nach Abschluss der Testflüge mit dem im Handbuch beschriebenen Mustergleiter. Die zulässige Toleranz beträgt 3 10 mm.

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

Größe S

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	K
1	7343	7277	7411	7404
2	7305	7239	7362	7260
3	7272	7210	7324	7127
4	7286	7223	7345	7126
5	7202	7151	7243	7014
6	7162	7112	7203	6909
7	7103	7063	7143	6891
8	7119	7079	7159	6958
9	6953	6946	7024	6832
10	6849	6841	6913	6748
11	6759	6761	6825	6655
12	6688	6708	6763	6604
13	6387	6380	6478	
14	6300	6315	6411	

Einzelleinenlängen

A		B		C		K	
a1	343	b1	530	c1	293	k1	1018
a2	305	b2	491	c2	245	k2	874
a3	311	b3	457	c3	243	k3	658
a4	325	b4	471	c4	263	k4	657
a5	331	b5	423	c5	310	k5	646
a6	291	b6	384	c6	271	k6	541
a7	274	b7	311	c7	267	k7	506
a8	290	b8	327	c8	283	k8	573
a9	968	b9	880	c9	826	k9	488
a10	864	b10	775	c10	714	k10	404
a11	1060	b11	893	c11	828	k11	398
a12	988	b12	840	c12	766	k12	347
a13	249	b13	241	c13	264		
a14	162	b14	176	c14	197	KU1	1594
						KU2	1677
						KU3	1050
						KU4	1067
						KU5	719
						KU6	632
AM1	1826	BM1	1697	CM1	1594		
AM2	1787	BM2	1702	CM2	1558		
AM3	1620	BM3	1577	CM3	1705		
AM4	1577	BM4	1601	CM4	1648	KL1	2238
AM5	1352	BM5	1032	CM5	973	KL2	2763
AM6	1065	BM6	833	CM6	772	KL3	3070
AM7	654	BM7	650	CM7	725		
AR1	4639	BR1	4513	CR1	4995	KR1	2550
AR2	4721	BR2	4617	CR2	4697		
AR3	4108	BR3	4503	CR3	4692		
				CR4	4956		

Größe M

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	K
1	7633	7562	7712	7764
2	7593	7523	7663	7603
3	7561	7493	7625	7452
4	7575	7508	7646	7443
5	7482	7429	7527	7306
6	7440	7389	7478	7182
7	7380	7339	7416	7140
8	7397	7356	7433	7196
9	7247	7236	7308	7014
10	7139	7127	7199	6912
11	7045	7038	7108	6802
12	6971	6982	7044	6737
13	6669	6665	6776	
14	6578	6599	6702	

Einzelleinenlängen

A		B		C		K	
a1	356	b1	551	c1	303	k1	1061
a2	317	b2	512	c2	254	k2	900
a3	323	b3	475	c3	253	k3	689
a4	337	b4	490	c4	274	k4	680
a5	344	b5	439	c5	331	k5	675
a6	302	b6	400	c6	282	k6	551
a7	284	b7	323	c7	278	k7	537
a8	301	b8	340	c8	295	k8	593
a9	1008	b9	917	c9	854	k9	510
a10	900	b10	808	c10	745	k10	408
a11	1103	b11	930	c11	862	k11	417
a12	1029	b12	874	c12	799	k12	352
a13	260	b13	251	c13	282		
a14	169	b14	185	c14	208	KU1	1667
						KU2	1727
						KU3	1114
						KU4	1086
AM1	1897	BM1	1763	CM1	1655	KU5	752
AM2	1858	BM2	1770	CM2	1619	KU6	633
AM3	1683	BM3	1639	CM3	1773		
AM4	1640	BM4	1665	CM4	1715	KL1	2502
AM5	1405	BM5	1073	CM5	1012	KL2	2982
AM6	1108	BM6	861	CM6	803	KL3	3217
AM7	673	BM7	674	CM7	754		
AR1	4844	BR1	4715	CR1	5224	KR1	2530
AR2	4925	BR2	4817	CR2	4893		
AR3	4308	BR3	4716	CR3	4910		
				CR4	5207		

Größe ML

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	K
1	7957	7878	8017	8035
2	7915	7835	7965	7873
3	7882	7806	7926	7723
4	7897	7822	7948	7717
5	7806	7741	7827	7546
6	7764	7699	7784	7416
7	7701	7647	7719	7370
8	7718	7664	7736	7428
9	7547	7534	7612	7315
10	7433	7419	7491	7204
11	7336	7332	7396	7088
12	7257	7273	7328	7016
13	6926	6930	7046	
14	6831	6858	6973	

Einzelleinenlängen

A		B		C		K	
a1	371	b1	575	c1	316	k1	1103
a2	330	b2	533	c2	265	k2	942
a3	336	b3	495	c3	264	k3	715
a4	352	b4	512	c4	286	k4	710
a5	358	b5	458	c5	336	k5	702
a6	316	b6	417	c6	294	k6	573
a7	297	b7	337	c7	289	k7	558
a8	315	b8	355	c8	307	k8	617
a9	1049	b9	954	c9	895	k9	531
a10	936	b10	840	c10	775	k10	421
a11	1148	b11	968	c11	898	k11	435
a12	1070	b12	910	c12	831	k12	364
a13	270	b13	262	c13	287		
a14	176	b14	191	c14	215	KU1	1730
						KU2	1807
						KU3	1159
						KU4	1128
						KU5	782
						KU6	652
AM1	1974	BM1	1834	CM1	1725		
AM2	1935	BM2	1843	CM2	1688		
AM3	1752	BM3	1706	CM3	1846		
AM4	1707	BM4	1734	CM4	1786	KL1	2708
AM5	1463	BM5	1116	CM5	1054	KL2	3191
AM6	1153	BM6	901	CM6	836	KL3	3508
AM7	702	BM7	713	CM7	805		
AR1	5062	BR1	4925	CR1	5445	KR1	2490
AR2	5144	BR2	5031	CR2	5112		
AR3	4494	BR3	4920	CR3	5127		
				CR4	5419		

Größe L

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	K
1	8554	8463	8603	8614
2	8511	8418	8547	8449
3	8476	8387	8508	8297
4	8492	8402	8530	8297
5	8390	8314	8402	8141
6	8342	8266	8354	7995
7	8264	8203	8277	7935
8	8279	8218	8292	7993
9	8149	8086	8145	7776
10	8022	7963	8015	7671
11	7914	7872	7916	7586
12	7814	7822	7869	7570
13	7505	7499	7623	
14	7436	7455	7574	

Einzelleinenlängen

A		B		C		K	
a1	399	b1	619	c1	340	k1	1181
a2	357	b2	575	c2	285	k2	1017
a3	363	b3	534	c3	285	k3	760
a4	380	b4	550	c4	308	k4	761
a5	386	b5	494	c5	363	k5	750
a6	338	b6	447	c6	316	k6	605
a7	321	b7	364	c7	313	k7	598
a8	337	b8	380	c8	329	k8	657
a9	1140	b9	1029	c9	959	k9	569
a10	1014	b10	907	c10	830	k10	465
a11	1256	b11	1063	c11	976	k11	449
a12	1157	b12	1014	c12	930	k12	434
a13	342	b13	333	c13	364		
a14	274	b14	290	c14	316	KU1	1868
						KU2	1973
						KU3	1263
						KU4	1210
						KU5	848
						KU6	779
AM1	2126	BM1	1972	CM1	1851		
AM2	2085	BM2	1982	CM2	1812		
AM3	1890	BM3	1838	CM3	1985		
AM4	1830	BM4	1858	CM4	1911	KL1	3136
AM5	1609	BM5	1223	CM5	1146	KL2	3699
AM6	1258	BM6	975	CM6	901	KL3	3930
AM7	699	BM7	701	CM7	795		
AR1	5494	BR1	5340	CR1	5898	KR1	2425
AR2	5577	BR2	5451	CR2	5536		
AR3	4869	BR3	5302	CR3	5519		
				CR4	5944		

9. Service-Heft

Überprüfungsflug Protokoll

Modell

Größe

Seriennummer

Farbe

Datum des Überprüfungsfluges

Händlerunterschrift und Stempel

Service-Heft

Service No 1:

Model:

Datum: Stempel – Unterschrift:

Flüge:

Serviceleistung:

Service No 2:

Model:

Datum: Stempel – Unterschrift:

Flüge:

Serviceleistung:

Service No 3:

Model:

Datum: Stempel – Unterschrift:

Flüge:

Serviceleistung:

Halter Liste

Pilot No 1

Vorname

Nachname

Straße

Wohnort

PLZ

Land

Telefon

Email:

Halter Liste

Pilot No 2

Vorname

Nachname

Straße

Wohnort

PLZ

Land

Telefon

Email:

10. Schlusswort

Ihr LYNX ist ein fortschrittlicher, eigenstabiler Gleitschirm, der Ihnen manche Stunde sicheres und genussvolles Fliegen verspricht, vorausgesetzt, Sie behandeln ihn sorgfältig und behalten immer einen gesunden Respekt vor den potentiellen Gefahren des Fliegens. Bitte denken Sie immer daran, dass Fliegen gefährlich sein kann und Ihre Sicherheit von Ihnen selbst abhängt. Bei sorgfältiger Behandlung und Pflege sollte Ihr LYNX für viele Jahre eine hohe Flugtauglichkeit aufweisen. Der LYNX 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 Rückenprotector 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!

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

10. Anhang

EN Gesamtleinenlängen

Die folgenden Tabellen zeigen die Vermessungsmaße für die Testflügel, die während des Zertifizierungsverfahrens vom Testhaus gemessen wurden. Diese Zahlen beziehen sich auf die Bridle Check Tables in Kapitel 8.

Size S

	A	B	C	K
1	7349	7285	7415	7399
2	7312	7245	7368	7255
3	7277	7212	7327	7127
4	7293	7228	7348	7127
5	7206	7155	7237	7014
6	7169	7116	7200	6905
7	7107	7068	7135	6887
8	7122	7084	7152	6955
9	6961	6955	7026	6828
10	6858	6849	6916	6743
11	6766	6770	6829	6649
12	6696	6716	6766	6598
13	6396	6382	6481	
14	6313	6318	6413	

Size M

	A	B	C	K
1	7620	7547	7696	7759
2	7583	7505	7646	7599
3	7546	7478	7609	7449
4	7559	7491	7631	7439
5	7465	7408	7518	7298
6	7428	7370	7470	7172
7	7365	7317	7407	7130
8	7382	7334	7422	7186
9	7230	7215	7292	7005
10	7121	7106	7182	6902
11	7032	7020	7093	6792
12	6954	6960	7029	6731
13	6659	6651	6762	
14	6560	6581	6684	

Size ML

	A	B	C	K
1	7962	7882	8022	8037
2	7919	7839	7973	7874
3	7885	7809	7933	7727
4	7901	7827	7957	7721
5	7805	7745	7833	7544
6	7765	7702	7792	7412
7	7700	7649	7727	7368
8	7717	7666	7743	7426
9	7548	7533	7612	7326
10	7435	7416	7491	7214
11	7336	7332	7400	7099
12	7259	7273	7330	7028
13	6934	6938	7055	
14	6844	6871	6986	

Size L

	A	B	C	K
1	8559	8474	8611	8612
2	8522	8427	8557	8448
3	8481	8398	8517	8297
4	8499	8411	8543	8297
5	8393	8323	8408	8140
6	8349	8276	8364	7993
7	8269	8214	8287	7934
8	8287	8230	8302	7994
9	8154	8093	8150	7775
10	8030	7968	8019	7671
11	7921	7874	7923	7586
12	7820	7827	7876	7572
13	7509	7501	7622	
14	7440	7456	7573	