



Inhalt

Einleitung	5	Öffnen eines Verhängers	22
Vorbereitung	7	Verlust der Bremsen	23
Tragegurt-Einstellen	7	Wartung	24
Tragegurte Diagramm	8	Packen	24
Beim Start	9	Lagerung und Pflege	24
Flugeigenschaften	12	Kleine Reparaturen	25
Gewichtsbereich	12	Allgemeine Information zur Instandhaltung	26
Start	13	Leinen	27
Steigflug	13	Prüfberechtigung für die Nachprüfungen	29
Geschwindigkeit und Trimmer	14	Schlaufknoten	31
Kurvenflug	15	Naturschutz und Recycling	32
Stabilo Steuersystem (Tip Steering System)	16	Technischen Daten	33
Unbeabsichtigtes Aufschaukeln	16	Materialliste	33
Landung	16	Spezifikationen	34
Aktives Fliegen	17	Übersicht der Gleitschirm Teile	35
Schnelles Abstiegsverfahren	17	Leinenplan	36
Extrem-Flugmanöver	20	Leinenlängen	37
Stalls	20	Serviceheft	46
Vrille/Negativdrehung	21	Schlusswort	49
Asymmetrischer Frontklapper & Frontklapper	22		

BLIZZARD Betrieb Handbuch

Gleitschirm für die Verwendung mit Motorschirm oder Trike.

Herzlich willkommen bei Bruce Goldsmith Design

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

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

Herzlichen Glückwunsch zum Kauf der BGD BLIZZARD

Die BLIZZARD ist ein Progressions-Schirm für das Motorflug. Sie ist ideal für Piloten, die ihre Flugausbildung abgeschlossen haben und bereit sind, ihre Flugkünste auf die nächste Stufe zu bringen. Er ist einfach zu starten und zu fliegen und hat eine ausgezeichnete Stabilität. Seine Leistung und Geschwindigkeit werden von Piloten geschätzt, die bereit sind für längere, weitere Streckenflüge.

Der Blizzard fliegt gleichermaßen gut mit einem Trike oder mit Fußstart. Tatsächlich wurden alle DGAC-Flugtests für die Größe 29 mit dem maximalen Gewicht und mit einem Trike durchgeführt.

Ihr neuer Gleitschirm ist auf einen hohen Standard an Sicherheit und Stabilität ausgelegt. 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 Gleitschirm herausholen. Wir sind überzeugt, dass der Gleitschirm 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.

Einleitung

Dieser Schirm ist für Kunstflugmanöver nicht geeignet.

Dieser Gleitschirm darf nicht:

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

*Mit einer nassen Kappe ist die Wahrscheinlichkeit eines Sackfluges oder eines Full-Stalls viel größer (Kapitel 5 sehen). Wenn sie in einen Regenschauer fliegen, sollten Sie sofort an einem sicheren Ort landen, die Kappe sanft steuern und Manövern wie „Ohren anlegen“ (Big Ears) vermeiden, die die Wahrscheinlichkeit eines Strömungsabrisses erhöhen können.

Änderungen

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

Die Länge der Bremsleinen sollte allerdings angepasst werden, abhängig davon, wie hoch oder niedrig der Hängepunkt ist, oder ob das Trike geflogen wird.

Garantie

Um die BGD-Garantie in Anspruch nehmen zu können, müssen Sie das Garantief formular auf der Website ausfüllen. Es liegt in der Verantwortung Ihres Händlers, einen neuen Gleitschirm zu testen, bevor Sie ihn kaufen. Wird ein neuer Gleitschirm nicht probegefliegen, kann die Garantie ungültig werden.

Vorbereitung

Tragegurt-Einstellen

Die Tragegurte des Blizzards können an die Höhe der Aufhängepunkte ihres Motorschirmrahmens/Gurtzeugs angepasst werden.

Bei einem Motorschirm **niedrige Aufhängungspunkte** können die Standardpositionen für die Bremsbefestigung und die TST-Leine verwendet werden, wie auf dem Bild des Tragegurtcs auf der folgenden Seite gezeigt.

Bei einem Motorschirm mit **hoher Aufhängungspunkte** müssen Sie wie folgt vorgehen:

1. Lösen Sie die Bremsleinen und TST-Leinen von den beiden Griffen, an denen sie verknotet sind.
2. Entfernen Sie das Bremsbein, das an der oberen Gurtbandschlaufe am D-Tragegurt befestigt ist, und bringen Sie es in die untere Position am D-Tragegurt. ●
3. Betätigen Sie wieder den Bremsgriff und stellen Sie sicher, dass Sie die Bremsleinen um den Abstand zwischen den Schlaufen (20 cm) zu verlängern.
4. Fädeln Sie die TST-Leine durch den unteren Reibring statt durch die oberen. ●
5. Binden Sie den TST Stabilo-Steuergriff wieder an und verlängern Sie die Stabilo-Leine um das richtige Maß.
6. Die Brems- und Stabilo-leinen sollten lang genug sein, um die Verlängerung der

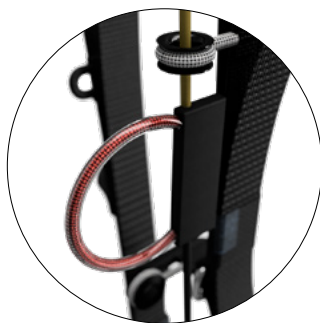


Tragegurte Diagramm

Trimmer



Tip steering TST system



Leinen zu ermöglichen. Wenn dies nicht der Fall ist, werden Sie längere Leinen brauchen oder Sie können sie oben verlängern, wo sie nicht durch Ringe oder Röllchen laufen.

Beim Start

1. Wählen Sie ein, den Wind- und Terrainverhältnissen angepasstes Startgelände, das frei von Hindernissen ist, an denen sich zum Beispiel die Leinen verfangen könnten oder die Kappe beschädigt werden könnte!
2. Wenn Ihr Gleitschirm korrekt gepackt ist, sollten Sie ihn am oberen Rand des Startplatzes auspacken/ auslegen und am Hang von oben nach unten ausrollen. Dabei liegt der Schirm mit dem Untersegel nach oben, die Eintrittskante oben am Hang und das Gurtzeug sollte bei der Austrittskante unter dem Schirm positioniert werden.
3. Rollen Sie nun die Kappe aus, ziehen sie die zwei Hälften auseinander und legen Sie anschließend den Schirm
4. Bereiten Sie Ihren Motorschirm gemäß den Anweisungen des Herstellers vor und überprüfen Sie ihn.
5. Verbinden Sie den Schirm mit dem Chassis und achten Sie darauf, dass die Traggurte richtig herum angeschlossen und die Schäkel oder Karabiner richtig geschlossen sind.

Vorflugkontrolle

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

1. Beim Ausbreiten des Gleitschirmes kontrollieren Sie die Kappe auf etwaige Risse von Stacheldrähten, Gestrüpp, etc..., oder ob der Gleitschirm eventuell im Rucksack beschädigt wurde.
2. Kontrollieren Sie, ob die Leinen nicht verdreht, verschlauft oder verknotet sind. Am besten Sie sortieren die

Leinen von den Bremsen ausgehend bis zu den A - Stammleinen von unten nach oben durch. Vom Gurtzeug ausgehend entwirren Sie die Leinen in Richtung Kappe. Das Sortieren der Leinen wird Ihnen erleichtert, wenn Sie den Gleitschirm leicht gegen den Wind aufziehen und ihn wieder ablegen.

3. Es ist besonders wichtig, dass die Bremsleinen frei liegen. Kontrollieren Sie den Knoten (Palstek), der die 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 angebremst 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. Überprüfen Sie immer die Tragegurte Schnallen und die Befestigungspunkte am Motorschirmrahmen oder Buggy. Es wird dringend empfohlen, einen Sicherheitsgurt zu verwenden. Vor dem Anlegen des Gurtzeugs sollte man einen guten Helm tragen. Legen Sie das Gurtzeug an und stellen Sie sicher, dass alle Schnallen festsitzen und richtig eingestellt sind, damit es bequem sitzt.
5. Stellen Sie sicher, dass die Trimmer wie abgebildet auf Position 1 stehen.

Ihr Gleitschirm sollte nun startbereit sein

Achten Sie darauf, dass Sie sich und andere Personen vor dem Propeller schützen und dass Sie den Motor in einem sicheren Abstand zu anderen Personen starten. Die



Propellerblätter können Trümmer auffangen und herausschleudern, die Personen in mehreren Metern Entfernung verletzen können. Vergessen Sie nicht, dass Benzin, Öl und flüchtige oder entflammbare Stoffe ein Risiko darstellen.

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 Gleitschirm vermitteln und vertiefen.

Gewichtsbereich

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

Wir empfehlen, den Gleitschirm in der Mitte des jeweiligen Abfluggewichtsbereichs zu fliegen. .

Wenn Sie in der unteren Hälfte des Gewichtsbereichs fliegen, ist die Agilität vermindert und der Schirm ist gedämpfter, hat aber eine leicht erhöhte Tendenz, in starken Turbulenzen zu kollabieren. Wenn Sie hauptsächlich bei schwachen Bedingungen fliegen, sollten Sie sich für das untere Ende des Gewichtsbereichs entscheiden.

Wenn Sie in der oberen Hälfte des Gewichtsbereichs fliegen, haben sie mehr Agilität und Geschwindigkeit und mehr Stabilität in Turbulenzen, aber ihren Schirm wird in Kurven und nach klappern weniger gedämpft sein. Wenn Sie eine dynamische Flugcharakteristik bevorzugen, sollten Sie im oberen Gewichtsbereich fliegen.

Bei starken Turbulenzen oder heftigem Wind sollten Sie niemals mit einem Motorschirm fliegen.



Start

Der Gleitschirm ist bei leichtem und bei starkem Wind sehr einfach aufzuziehen und steigt zuverlässig und schnell in die Flugposition auf.

Die beste Technik zum Aufblasen ist, einen A-Tragegurt in jeder Hand zu halten. Nimm die Bremsen in die Hand und lege die Tragegurte über deine Arme. Halten Sie die A- und Baby-A-Tragegurte an den Maillons zusammen, wie auf dem Bild gezeigt.

Wir empfehlen, mit den Trimmern in der Position 1 zu starten, wie auf Seite 10 abgebildet.

Der Gleitschirm ist bei leichtem und bei starkem Wind sehr einfach aufzuziehen und steigt zuverlässig und schnell in die Flugposition auf.

Versuchen Sie niemals zu starten, wenn der Schirm nicht perfekt über Ihrem Kopf aufgeblasen ist und Sie nicht die volle Kontrolle über das Nicken und Rollen haben.

Steigflug

Sobald Sie in der Luft sind, sollten Sie weiter gegen den Wind fliegen und dabei an Höhe gewinnen. Lassen Sie die Trimmer in der neutralen Position (geschlossen), um das beste Steigen zu erzielen.

Versuchen Sie nicht, das Steigen durch Bremsen zu erhöhen, da der Einsatz der Bremsen in Kombination mit dem Schub des Motors den Anstellwinkel so weit erhöhen kann, dass der schirm ställt. Außerdem kann dieser hohe Anstellwinkel zu

einem großen Sturzflug führen, wenn der Motor plötzlich abstirbt, was gefährlich sein kann, wenn Sie sich in Bodennähe befinden. Leiten Sie erst dann eine Kurve ein, wenn Sie genügend Höhe und Geschwindigkeit haben, um die Kurve zu fliegen.

Geschwindigkeit und Trimmer

Die Trimmer ermöglichen ein einfaches und schnelles Fliegen. Nach dem Start, wenn Sie eine sichere Höhe erreicht haben, können Sie die Trimmer schrittweise öffnen, um Ihre Geschwindigkeit zu erhöhen. Der Beschleuniger kann gleichzeitig benutzt werden, um die Geschwindigkeit deutlich zu erhöhen.

Anmerkung zur Verwendung der Trimmer

Die Trimmer sollten beim Einsatz nach hinten oder unten gezogen werden. Der Trimmer sollte nicht zur Seite oder in Richtung des Piloten gezogen werden, da dies dazu führt, dass das Gurtband an der Trimmerschnalle reibt und der Trimmer dadurch vorzeitig verschleißt. Achten Sie darauf, dieses Phänomen zu vermeiden, besonders wenn Sie mit einem Trike fliegen.

Sowohl Trimmer als auch Beschleuniger erhöhen die Geschwindigkeit des Gleitschirms und aktivieren das Reflexsystem. Auch bei geöffneten Trimmern und voll gedrückter Beschleuniger können die Bremsen betätigt verwendet werden, ohne dass es zu einem Front-Stall kommt. Wenn die Trimmer jedoch mehr als zur Hälfte geöffnet sind oder der Beschleuniger nur zur Hälfte gedrückt wird, ist es besser, den Stabilo Steuersystem (Tip Steering System) anstelle der Bremsen zu verwenden, da sie das Reflexprofil bewahrt und ein Wenden ohne Geschwindigkeit zu verlieren ermöglicht.

In turbulenter Luft kann es nützlich sein, die Trimmer geöffnet zu haben, um Turbulenzen besser zu verkraften, aber es ist sicherer, nicht gleichzeitig den vollen Beschleuniger zu drücken, um einen Front-Stall zu vermeiden. Um den Treibstoffverbrauch zu senken oder um in der Thermik zu fliegen, sollten die Trimmer geschlossen und bis zum Maximum heruntergezogen sein.

Die Höchstgeschwindigkeit wird erreicht, wenn die Trimmer losgelassen sind und der Beschleuniger vollständig ausgedrückt ist, so dass sich die Röllchen berühren. Drücken Sie den Beschleuniger nicht über diese Grenze hinaus, um eine höhere Geschwindigkeit zu erreichen. Um mit voller Geschwindigkeit zu fliegen, sollte der Beschleuniger schrittweise ausgedrückt werden, bis sich die beiden Röllchen an jedem A-Tragegurt berühren. Überschreiten Sie diesen Punkt nicht, indem Sie mit übermäßigem Kraftaufwand versuchen, den Schirm schneller zu machen, da dies zum Kollabieren des Schirms führen kann.

Es ist wichtig, den Verschleiß der Trimmer regelmäßig zu überprüfen und sicherzustellen, dass das System sauber funktioniert und nicht klemmt. Wenn sie Anzeichen von Verschleiß zeigen, sollten die Trimmer ausgetauscht werden. Dies kann vom Piloten selbst durchgeführt werden.

Kurvenflug

Die ersten Kurven sollten allmählich und schrittweise durchgeführt werden. Die erste Aktion, um die Richtung zu ändern, sollte die Gewichtsverlagerung im Gurtzeug auf die Seite der beabsichtigten Kurve sein. Entspannen Sie dann vorsichtig den Druck auf die äußere Bremse und drücken Sie langsam auf die innere Bremse, bis Sie die gewünschte Schräglage erreicht haben.

Um die Geschwindigkeit und die Größe des Wendekreises anzupassen, koordinieren Sie die Gewichtsverlagerung mit Druck auf die äußere Bremse. Wie Ihr Schirm auf Gewichtsverlagerung reagiert, hängt von der Art des Motorschirms ab, den Sie verwenden, z.B. ist bei einem Trike überhaupt keine Gewichtsverlagerung möglich.

Denken Sie daran, dass es gefährlich ist, die Bremsen gewaltsam zu betätigen, und dass Sie es vermeiden sollten. Leiten Sie niemals eine Kurve ein, wenn Sie langsam fliegen, da Sie sonst einen einseitigen Strömungsabriss (Trudeln) riskieren.

Stabilo Steuersystem (Tip Steering System)

Das Stabilo Steuersystem kann verwendet werden, um zu wenden, ohne das Schirm zu verlangsamen. Dies ist die gewöhnliche Weise zu wenden, wenn die Trimmer gelöst sind. Es kann auch in Verbindung mit den Bremsen verwendet werden, um die Kurvencharakteristik zu verändern.

Sie sollten die Länge der Bremsen und des Stabilo Steuersystem an Ihren eigenen Motor anpassen, um das Beste aus Ihrem Gleitschirm herauszuholen.

Unbeabsichtigtes Aufschaukeln

Unter bestimmten Umständen kann ein Pilot unbeabsichtigtes Aufschaukeln erzeugen. Dies kann durch eine Kombination aus Motor/Propeller und der Gewichtsverlagerung des Piloten und/oder Bremsenwirkung verursacht werden. Um das Pendeln zu stoppen, sollten Sie die Stärke reduzieren und sicherstellen, dass Sie zentral sitzen und nicht versehentlich Gewichtsverlagerung betreiben und dass Sie nicht auf die Bremsen einwirken. Sobald sich das Aufschaukeln stabilisiert hat, können Sie kraft vorsichtig neu anlegen.

Landung

Stellen Sie die Trimmer auf die geschlossene Position und führen Sie die Annäherung leeseitig des Landeplatzes durch. Wenn Ihre Höhe über dem Feld etwa 40 m beträgt und Sie sich in einer guten Position befinden, um auf dem vorgesehenen Landeplatz zu landen, schalten Sie den Motor aus* und führen Sie den Landeanflug durch, wobei Sie die Hände oben lassen, um viel Energie im Flügel zu halten, bis Sie sich etwa einen Meter über dem Boden befinden. Trudeln Sie aus und bremsen Sie langsam und allmählich, um den Gleitschirm abzubremsen, bis Sie nahe dem Stall-Punkt sind und auf den Füßen landen können.

*Wenn Sie mit laufendem Motor landen, besteht ein erhebliches Risiko, dass der Propeller durch Rotation beschädigt wird (Leinen, die durch den Propeller gehen, oder sogar Verletzungen).

Aktives Fliegen

Aktives Fliegen bedeutet, mit ihrem Gleitschirm in Harmonie zu fliegen. Das bedeutet nicht nur, den Gleitschirm durch die Luft zu führen, sondern auch seine Bewegungen zu kontrollieren, besonders bei thermischen und turbulenten Verhältnissen. Bei ruhiger Luft braucht der Schirm nicht viel Input vom Piloten, aber in Turbulenzen wird ein ständiges Auskorrigieren mittels Bremsleinen und Gewichtsverlagerung im Gurtzeug verlangt. Bei erfahrenen Piloten sind diese Reaktionen instinktiv vorhanden. Es ist wichtig, den Kontakt mit dem Gleitschirm durch einen leichten Druck auf die Bremsen aufrechtzuerhalten. So spürt der Pilot, wie der Innendruck des Schirms nachlässt, was oft einem Einklappervorausgeht. Denken Sie daran, dass Sie einen Motorschirm nicht bei Wind oder Turbulenzen fliegen sollten.

Schnelles Abstiegsverfahren

Ohren anlegen (Big Ears)

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

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

Bevor das Manöver „Ohren anlegen“ im Ernstfall ausgeführt wird, sollten Sie diese Manöver wegen eines allfälligen

Kollapses der Eintrittskante in großer Höhe ausprobieren. Behalten Sie stets die Bremsschlaufen in den Händen, um die Kontrolle zu behalten. Eine gute Methode ist, mit den Händen durch die Steuerschlaufen zu schlüpfen, so haben Sie die Steuerschlaufen stets griffbereit an den Handgelenken.

B-Leinen-Stall

Dies ist eine schnell Abstiegsmethode und ein zusätzlicher Sicherheitsaspekt für jeden Piloten. Mit den Bremsschlaufen an den Handgelenken ergreift der Pilot das obere Ende der B-Traggurte, einen in jeder Hand, und zieht sie ca. 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 Gleitschirm nach dem Ausleiten des B-Stalls innerhalb von 2 Sekunden wieder selbstständig fliegen. Manchmal wird der Gleitschirm beim Ausleiten aus dem B-Stall leicht abdrehen. Es ist besser, die B-Traggurte schnell freizugeben, denn wenn dies langsam geschieht, kann der Gleitschirm in den Sackflug übergehen. Es ist wichtig, den B-Leinen-Stall immer symmetrisch auszuführen, da der Gleitschirm bei einer asymmetrischen Ausleitung in eine Negativdrehung übergehen kann!

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

Steilspirale

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

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 genaugenommen 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.

Extrem-Flugmanöver

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.

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 Gleitschirm ist so konstruiert, dass er nicht einfach in einen Sackflug zu bringen ist. Wie auch immer, wenn der Gleitschirm 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 Nachvorne drücken 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 Vrilte ereignen.

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

Asymmetrischer Frontklapper & Frontklapper

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

Wiederöffnung sollten aber nur gemacht werden, wenn genug Höhe über dem Boden vorhanden ist. Wenn Sie schon sehr tief sind, ist es sehr viel wichtiger, den Gleitschirm zu einem sicheren Landeplatz zu steuern oder sogar den Notschirm zu ziehen.

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

Verlust der Bremsen

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

Für weitere Informationen und weiterführende Lektüre zu den verschiedenen ungewöhnlichen Flugbedingungen empfehlen wir die Lektüre der "SIV Bible", die von Bruce Goldsmith verfasst wurde und als i-book erhältlich ist.

Wartung

Packen

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

Bei Verwendung eines Innenpacksacks

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

Bei Verwendung eines Concertina Packsacks

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

Lagerung und Pflege

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.

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.

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

Kleine Reparaturen

Generell raten wir bei Unkenntnis ab, jegliche Reparaturen selbst an Ihrem Gleitschirm vorzunehmen. Kleine Löcher am Untersegel (nicht in den Zellzwischenwänden) können mit einem Stück selbstklebendem Nylon - Ripstop selber repariert werden. Risse, die nicht länger als 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 Gleitschirm 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 Gleitschirm ist mit ummantelten Aramid- und Dyneema-Leinen ausgestattet. Man muss darauf achten, die Leinen mechanisch nicht zu beschädigen. Eine Überbelastung einzelner Leinen ist zu vermeiden, da eine sehr starke Überdehnung irreversibel ist. Wiederholtes Knicken der Leinen an der gleichen Stelle vermindert die Festigkeit.

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

Es ist darauf zu achten, dass kein Schnee, Sand oder Steine in die Kappe gelangen, da das Gewicht in der Hinterkante den Schirm bremsen oder sogar stallen kann. Scharfe Kanten beschädigen das Tuch! Eine schnell einschlagende Flügelhälfte kann zu Profilrissen, 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 schlaufen: 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.

Leinen

Lösen der hinteren Schlaufen

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



Links: Schleifen auf Maillons; Rechts: gelöste Schleifen

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

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

Montage von Ersatzleinen

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

Die zu ersetzenden Leinen können Sie anhand des

Leinenplans für Ihren Gleitschirm identifizieren. Laden Sie die neueste Version hier herunter:

<https://flybgd.com/lines>

Ersatzleinen können Sie auf der BGD-Website im Bereich Zubehör bestellen.

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

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

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

Ausrichtung der Laschen

Die Leinen sollten symmetrisch auf der Lasche platziert werden, außer wenn die Lasche geneigt ist. Die Lasche ist bei den A-Laschen aller BGD-Schirme nach hinten geneigt, um sie mit der Zugrichtung der Leine auszurichten. Beim Zusammenbau der Leinen sollte also die A-Lasche nach hinten geneigt sein, und die B-, C- und D-Laschen sollten senkrecht stehen.

Schnallen

Neue Leinen sollten an den Schnallen ohne Schlaufen an den A- und B-Tragegurten montiert werden. Die Stabi-Leine und die C-Tragegurte sollten eine einzelne Schlaufe am Schnalle haben.

Kunststoffeinsätzen

Die Schnallen sind mit schwarzen Kunststoffeinsätzen versehen, damit sie sich nicht versehentlich lösen und die Leinen herunterfallen können. Bringe sie nach dem Aufrüsten des Gleitschirms immer korrekt an. Sollten sie verloren gehen, dann verwende einen Dichtungsring, um die Schlaufe zu sichern. Neue Einsätze können bei flybgd.com bestellt werden

Leinen-Check

Überprüfen Sie nach dem Aufrüsten die Abmessungen des Schirms und blasen ihn auf, um zu sehen, ob alles in Ordnung ist, bevor sie fliegen.

Prüfberechtigung für die Nachprüfungen

Auch bei guter Pflege und Wartung unterliegt Ihr Gleitschirm, 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 Gleitschirm sollte alle 24 Monate oder alle 150 Flugstunden - je nachdem, was früher eintritt - einer vollständigen Nachprüfung unterzogen werden. Das ist ein umfassender Check, bei dem die Leinenlängen und -stärken, die Porosität und Reißfestigkeit des Tuches sowie weitere Kontrollarbeiten durchgeführt werden. Nachprüfungen sollten nur von 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.

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.

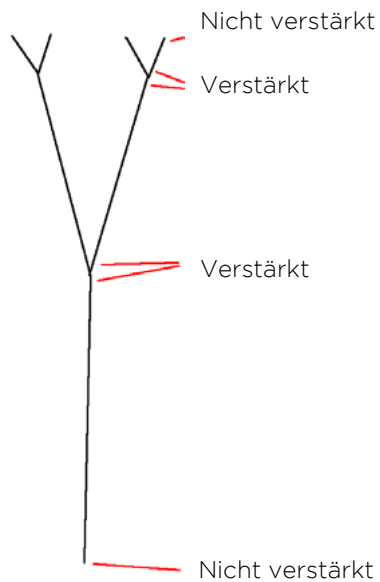
Korrekte Ausrichtung der Mikroleinen



Äußere Verstärkung

Innere Verstärkung

Keine Verstärkung



Schlaufknoten

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



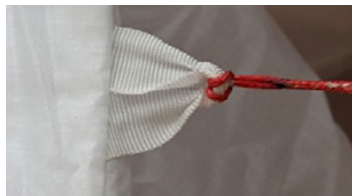
Verriegelte Verbindung - richtig



Geschlungene Verbindung - nicht korrekt



Verriegelte Verbindung - richtig



Geschlungene Verbindung - nicht korrekt

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.

Technischen Daten

Materialliste

Gleitschirmsegel

Obersegel:	Porcher Skytex 38 g/m ²
Untersegel:	Porcher Eazyfly 38 g/m ²
Interne Struktur:	Porcher Skytex 38 hard white
Nose reinforcing:	Ratioparts

Tragegurte

Webbing:	Rivori
Maillons	Rapide MRD103.5
Umlenkrollen	Allen A2020pti3 (20mm)

Leinen

Galerieleinen:	Liros PPSL & DSL
Mittlereleinen:	Liros PPSL & DSL
Stammleinen:	Liros PPSL & DSL
Bremsleinen:	Liros DSL 70, 110, 350

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

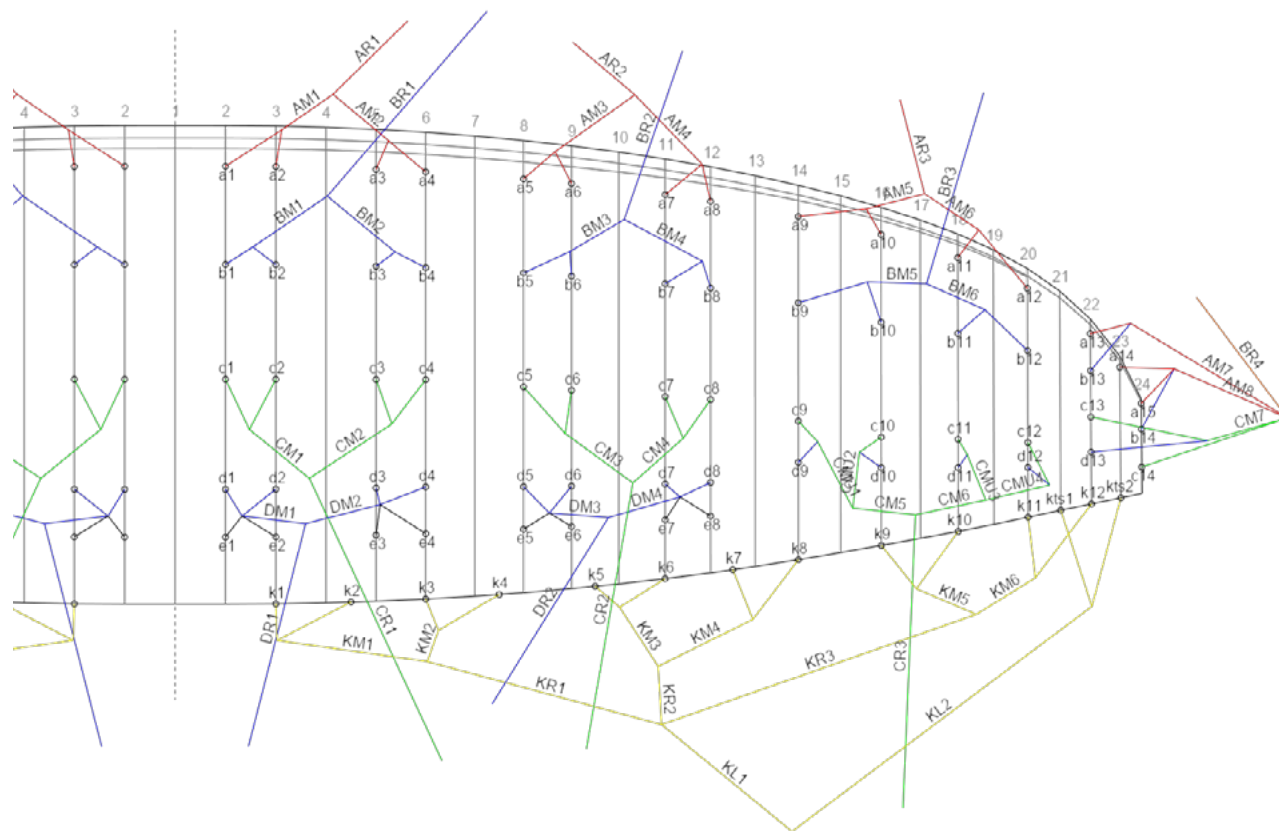
Spezifikationen

	20	23	26	29
Projizierte Fläche (m ²)	17.2	19.7	22.3	24.9
Ausgelegte Fläche (m ²)	20	23	26	29
Gewicht (kg)	4.8	5.2	5.7	6.2
Anzahl der Stammleinen	3/4/3/2	3/4/3/2	3/4/3/2	3/4/3/2
Zellen	46	46	46	46
Ausgelegte Streckung	5.0	5.0	5.0	5.0
Projizierte Streckung	3.6	3.6	3.6	3.6
Flächentiefe (m)	2.5	2.7	2.8	3.0
Ausgelegte Spannweite (m)	10.0	10.7	11.4	12.0
Projizierte Spannweite (m)	7.7	8.2	9.0	9.3
Gewichtsbereich Abflug (kg)	60-120	70-130	85-160	100-200
Minimale Geschwindigkeit (km/h)	25	25	25	25
Trimmungsgeschwindigkeit (km/h)	37-47	37-47	37-47	37-47
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	54	54	54	54
Identifikation DGAC	Ja	Ja	Ja	Ja

Übersicht der Gleitschirm Teile



Leinenplan



Leinenlängen

Alle Abmessungen in mm, mit einer Spannung von 50N, wobei diese Leinenspannung langsam und stufenweise aufgebracht wird, bevor die Messung durchgeführt wird.

Die Leinenlängen werden von der Unterseite des Segel bis zur Innenkante des verbindenden Maillons am Tragegurt gemessen.

Die Länge von Bremsen und TST wird vom Knoten bis zum Gurtband gemessen; die Reffung wird dabei nicht berücksichtigt.

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

Gesamtleinenlängen, Größe 20

	A	B	C	D	E	K	TST
1	6061	5958	6011	6103	6194	6259	5419
2	6028	5922	5959	6046	6143	6119	5190
3	6000	5895	5931	6024	6118	6021	
4	6011	5908	5960	6062	6150	6040	
5	5993	5894	5949	6051	6131	5908	
6	5971	5870	5915	6009	6087	5798	
7	5952	5862	5916	6011	6079	5774	
8	5966	5883	5956	6049	6105	5856	
9	5924	5859	5936	5981		5790	
10	5876	5819	5899	5941		5733	
11	5821	5783	5866	5903		5703	
12	5737	5723	5816	5855		5752	
13	5558	5537	5577	5648			
14	5443	5436	5499				
15	5395						

Einzelleinenlängen, Größe 20

A		B		C		D		K	
a1	426	b1	489	c1	354	d1	614	k1	495
a2	393	b2	453	c2	302	d2	557	k2	355
a3	441	b3	464	c3	314	d3	563	k3	425
a4	452	b4	477	c4	343	d4	601	k4	444
a5	440	b5	462	c5	319	d5	550	k5	451
a6	418	b6	438	c6	285	d6	508	k6	341
a7	366	b6	415	c7	263	d7	436	k7	336
a8	380	b8	436	c8	303	d8	474	k8	418
a9	1536	b9	1358	c9	542	d9	587	k9	442
a10	1488	b10	1318	c10	522	d10	564	kts1	598
a11	1135	b11	902	c11	441	d11	478	kts2	369
a12	1051	b12	842	c12	255	d12	294	k10	385
a13	434	b13	411	c13	343	d13	414	k11	306
a14	553	b14	544	c14	1196			k12	355
a15	505					DM1	1049		
AM1	2325	BM1	2081	CM1	1573	DM2	1021	KM1	880
AM2	2249	BM2	2043	CM2	1533	DM3	999	KM2	712
AM3	2127	BM3	1789	CM3	1384	DM4	1073	KM3	742
AM4	2160	BM4	1804	CM4	1407	DR1	3919	KM4	723
AM5	1323	BM5	1080	CMU1	569	DR2	3981	KM5	577
AM6	1621	BM6	1459	CMU2	552			KM6	626
AM7	828			CMU3	469	e1	705	KL2	4814
AM8	594	BR1	2863	CMU4	605	e2	654	KR1	2855
AR1	2787	BR2	3116	CM7	936	e3	657	KR2	2686
AR2	2903	BR3	2893	CR1	3565	e4	689	KR3	2742
AR3	2540	BR4	3777	CR2	3726	e5	630	KL1	2037
				CM5	1119	e6	586		
				CM6	1250	e7	504		
				CR3	3190	e8	530		

Gesamtleinenlängen, Größe 23

	A	B	C	D	E	K	TST
1	6487	6385	6446	6547	6644	5854	5570
2	6452	6346	6392	6487	6591	5614	5530
3	6425	6319	6364	6464	6567	6496	
4	6438	6334	6396	6506	6600	6517	
5	6422	6320	6384	6494	6581	6376	
6	6399	6295	6349	6450	6534	6259	
7	6378	6287	6350	6452	6525	6234	
8	6395	6310	6394	6493	6552	6324	
9	6353	6288	6375	6423		6253	
10	6301	6245	6336	6381		6193	
11	6244	6207	6300	6340		6163	
12	6154	6142	6246	6287		6216	
13	5967	5944	5986	6062			
14	5845	5836	5902				
15	5792						

Einzelleinenlängen. Größe 23

A		B		C		D		K	
a1	458	b1	526	c1	380	d1	659	k1	531
a2	423	b2	487	c2	326	d2	599	k2	382
a3	473	b3	498	c3	337	d3	604	k3	456
a4	486	b4	513	c4	369	d4	646	k4	477
a5	473	b5	496	c5	342	d5	590	k5	484
a6	450	b6	471	c6	307	d6	546	k6	367
a7	392	b6	445	c7	282	d7	469	k7	360
a8	409	b8	468	c8	326	d8	510	k8	450
a9	1648	b9	1458	c9	582	d9	630	k9	474
a10	1596	b10	1415	c10	561	d10	606	kts1	653
a11	1218	b11	969	c11	474	d11	514	kts2	413
a12	1128	b12	904	c12	275	d12	316	k10	414
a13	467	b13	442	c13	369	d13	445	k11	329
a14	595	b14	584	c14	1283			k12	382
a15	542					DM1	1124		
AM1	2488	BM1	2232	CM1	1687	DM2	1096	KM1	943
AM2	2411	BM2	2194	CM2	1648	DM3	1071	KM2	765
AM3	2278	BM3	1917	CM3	1485	DM4	1150	KM3	794
AM4	2315	BM4	1935	CM4	1511	DR1	4243	KM4	776
AM5	1417	BM5	1158	CMU1	610	DR2	4312	KM5	617
AM6	1738	BM6	1565	CMU2	592			KM6	672
AM7	888			CMU3	503	e1	756	KL2	5194
AM8	638	BR1	3102	CMU4	648	e2	703	KR1	3058
AR1	3018	BR2	3380	CM7	1003	e3	707	KR2	2881
AR2	3148	BR3	3144	CR1	3860	e4	740	KR3	2945
AR3	2763	BR4	4093	CR2	4037	e5	677	KL1	2225
				CM5	1201	e6	630		
				CM6	1341	e7	542		
				CR3	3466	e8	569		

Gesamtleinenlängen, Größe 26

	A	B	C	D	E	K	TST
1	6904	6785	6845	6953	7056	7207	6266
2	6868	6746	6788	6890	7001	7050	6004
3	6839	6719	6762	6868	6977	6940	
4	6855	6735	6796	6914	7013	6963	
5	6836	6722	6785	6902	6995	6815	
6	6812	6696	6747	6855	6944	6691	
7	6793	6689	6752	6859	6937	6665	
8	6810	6714	6798	6903	6966	6760	
9	6766	6689	6778	6829		6687	
10	6711	6644	6736	6784		6624	
11	6649	6604	6697	6739		6593	
12	6553	6535	6640	6684		6651	
13	6349	6323	6366	6447			
14	6218	6207	6277				
15	6161						

Einzelleinenlängen, Größe 26

A		B		C		D		K	
a1	487	b1	559	c1	405	d1	701	k1	565
a2	451	b2	520	c2	348	d2	638	k2	408
a3	503	b3	530	c3	359	d3	643	k3	485
a4	519	b4	546	c4	393	d4	689	k4	508
a5	503	b5	528	c5	365	d5	628	k5	516
a6	479	b6	502	c6	327	d6	581	k6	392
a7	418	b6	474	c7	301	d7	499	k7	384
a8	435	b8	499	c8	347	d8	543	k8	479
a9	1754	b9	1550	c9	620	d9	671	k9	505
a10	1699	b10	1505	c10	597	d10	645	kts1	684
a11	1296	b11	1031	c11	505	d11	547	kts2	422
a12	1200	b12	962	c12	293	d12	337	k10	442
a13	498	b13	470	c13	393	d13	474	k11	350
a14	634	b14	621	c14	1364			k12	408
a15	577					DM1	1193		
AM1	2648	BM1	2370	CM1	1789	DM2	1166	KM2	814
AM2	2567	BM2	2333	CM2	1752	DM3	1137	KM3	843
AM3	2423	BM3	2037	CM3	1575	DM4	1223	KM4	825
AM4	2465	BM4	2058	CM4	1606	DR1	4538	KM5	655
AM5	1509	BM5	1231	CMU1	648	DR2	4616	KM6	716
AM6	1850	BM6	1664	CMU2	629			KL2	5575
AM7	945			CMU3	534	e1	804	KR1	3249
AM8	678	BR1	3331	CMU4	689	e2	749	KR2	3064
AR1	3246	BR2	3630	CM7	1065	e3	752	KR3	3135
AR2	3387	BR3	3380	CR1	4132	e4	788	KL1	2400
AR3	2978	BR4	4387	CR2	4325	e5	721		
				CM5	1276	e6	670		
				CM6	1424	e7	577		
				CR3	3718	e8	606		

Gesamtleinenlängen, Größe 29

	A	B	C	D	E	K	TST
1	7285	7157	7222	7338	7448	7643	6651
2	7247	7117	7163	7273	7390	7477	6380
3	7219	7090	7135	7251	7366	7360	
4	7235	7109	7173	7299	7404	7386	
5	7218	7095	7163	7290	7388	7229	
6	7193	7068	7124	7240	7336	7099	
7	7174	7061	7129	7244	7327	7072	
8	7192	7088	7179	7292	7358	7174	
9	7144	7063	7157	7211		7098	
10	7086	7015	7114	7164		7032	
11	7022	6975	7074	7118		7000	
12	6922	6903	7013	7060		7061	
13	6708	6680	6726	6812			
14	6570	6558	6631				
15	6509						

Einzelleinenlängen, Größe 29

A		B		C		D		K	
a1	515	b1	590	c1	428	d1	740	k1	598
a2	477	b2	550	c2	369	d2	675	k2	432
a3	532	b3	559	c3	379	d3	680	k3	512
a4	548	b4	578	c4	417	d4	728	k4	538
a5	532	b5	559	c5	386	d5	664	k5	545
a6	507	b6	532	c6	347	d6	614	k6	415
a7	442	b6	501	c7	318	d7	527	k7	405
a8	460	b8	528	c8	368	d8	575	k8	507
a9	1852	b9	1638	c9	655	d9	709	k9	534
a10	1794	b10	1590	c10	632	d10	682	kts1	736
a11	1369	b11	1089	c11	534	d11	578	kts2	465
a12	1269	b12	1017	c12	310	d12	357	k10	468
a13	527	b13	497	c13	416	d13	502	k11	370
a14	671	b14	657	c14	1441			k12	431
a15	610					DM1	1259		
AM1	2793	BM1	2499	CM1	1887	DM2	1232	KM1	1057
AM2	2710	BM2	2463	CM2	1849	DM3	1201	KM2	860
AM3	2556	BM3	2148	CM3	1661	DM4	1292	KM3	889
AM4	2602	BM4	2172	CM4	1695	DR1	4818	KM4	872
AM5	1592	BM5	1298	CMU1	684	DR2	4904	KM5	691
AM6	1953	BM6	1758	CMU2	664			KM6	757
AM7	998			CMU3	564	e1	850	KL2	5908
AM8	716	BR1	3543	CMU4	727	e2	792	KR1	3429
AR1	3454	BR2	3861	CM7	1125	e3	795	KR2	3236
AR2	3607	BR3	3599	CR1	4388	e4	833	KR3	3314
AR3	3175	BR4	4664	CR2	4596	e5	762	KL1	2567
				CM5	1346	e6	710		
				CM6	1504	e7	610		
				CR3	3956	e8	641		

Serviceheft

Service No 1

Datum	Stempel - Unterschrift
Anzahl der Flüge	
Serviceleistung	
Anmerkungen	

Service No 2

Datum	Stempel - Unterschrift
Anzahl der Flüge	
Serviceleistung	
Anmerkungen	

Service No 3

Datum	Stempel - Unterschrift
Anzahl der Flüge	
Serviceleistung	
Anmerkungen	

Service No 4

Datum	Stempel - Unterschrift
Anzahl der Flüge	
Serviceleistung	
Anmerkungen	

Service No 5

Datum	Stempel - Unterschrift
Anzahl der Flüge	
Serviceleistung	
Anmerkungen	

Service No 6

Datum	Stempel - Unterschrift
Anzahl der Flüge	
Serviceleistung	
Anmerkungen	

Halter Liste

Pilot No 1

Vorname

Nachname

Straße

Wohnort

PLZ

Land

Telefon

Email

Pilot No 2

Vorname

Nachname

Straße

Wohnort

PLZ

Land

Telefon

Email

Schlusswort

Ihr Gleitschirm ist ein fortschrittlicher, eigenstabiler Gleitschirm, der Ihnen viele Stunden sicheres und genussvolles Fliegen verspricht, vorausgesetzt, Sie behandeln ihn sorgfältig und behalten immer einen gesunden Respekt vor den potentiellen Gefahren des Fliegens.

Bitte denken Sie immer daran, dass Fliegen gefährlich sein kann und Ihre Sicherheit von Ihnen selbst abhängt. Bei sorgfältiger Behandlung und Pflege sollte Ihr Gleitschirm für viele Jahre eine hohe Flugtauglichkeit aufweisen. Er wurde international unter den gängigen Flugtauglichkeitsstandards geprüft und diese repräsentieren die aktuellen Kenntnisse, die die Flugsicherheit eines Gleitschirmes betreffen. Da sind jedoch noch viele Unbekannte, z.B. was die effektive Lebensdauer der heutigen Generation von Gleitschirmen anbetrifft und wie stark die Materialalterung akzeptiert werden kann, ohne dass die Flugtauglichkeit beeinträchtigt wird. Wir sind sicher, dass es Naturgewalten gibt, die Ihre Sicherheit ernsthaft bedrohen können, unabhängig von der Konstruktionsqualität oder dem Zustand Ihres Fluggerätes. Ihre Sicherheit liegt letztlich in Ihrer eigenen Verantwortung. Wir empfehlen Ihnen dringend, dass Sie vorsichtig fliegen, sich den Wetterverhältnissen anpassen und sich stets auf der sicheren Seite bewegen. Das Fliegen in einem Club, einer Schule oder mit erfahrenen Piloten ist dringend zu empfehlen.

Wir empfehlen, dass Sie mit einem handelsüblichen zugelassenen Gurtzeug mit Rückenprotektor und einem zugelassenem Notschirm fliegen. Benützen Sie immer eine gute Ausrüstung und einen zugelassenen Helm. Wir hoffen Ihre Erwartungen mit unseren Gleitschirmen und Zubehör im höchsten Maße zu Erfüllen und würden uns freuen Sie persönlich am Startplatz zu treffen.

See you in the sky!

BGD GmbH
Am Gewerbepark 11, 9413 St. Gertraud, Austria
Tel: +43 (0) 4352 20477
e-mail: sales@flybgd.com
www.flybgd.com