

HANDBUCH



Inhalt

Willkommen	3
Einleitung	5
Vorbereitung	7
Flugeigenschaften	9
Extrem-Flugmanöver	16
Packen, Lagerung und Pflege	20
Technischen Daten	30
Serviceheft	40
Schlusswort	44

LUNA 2 Betrieb Handbuch

DGAC-zertifizierter Gleitschirm für die Verwendung mit Motorschirm oder Trike.

Referenz: BGD 1387038764

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 LUNA 2

Die LUNA 2 ist für das Motorschirmfliegen gemacht und bietet die perfekte Mischung aus Komfort, Leistung und Geschwindigkeit. Er ist die ideale Wahl für fortgeschrittene Piloten bis hin zu Wettkampfpiloten.

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.

Es liegt in der Verantwortung Ihres Händlers, den Gleitschirm vor Erhalt zu testen, um sicherzustellen, dass die Trimmeinstellungen korrekt sind. Das Protokoll dazu finden Sie im Serviceheft am Ende dieser Anleitung - bitte auf Vollständigkeit prüfen.

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

Alle Informationen zur BGD-Garantie finden Sie auf der Garantieseite unserer Website. Um alle Vorteile nutzen zu können, füllen Sie bitte das Garantieregistrierungsformular auf der Website (www.flybgd.com) aus.

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.

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
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.

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.

Vorflugkontrolle

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

1. Beim Ausbreiten des Gleitschirmes kontrollieren Sie die Kappe auf etwaige Risse von Stacheldrähten, Gestrüpp, etc..., oder ob der Gleitschirm eventuell im Rucksack beschädigt wurde.

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

Ihr Gleitschirm sollte nun startbereit sein

Flugeigenschaften

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

Bei Windstärken unter 10km/h starten Sie am besten mit vollständig geschlossenen Trimmern und ausgerichteten Schnallen. Wenn der Wind zum Startzeitpunkt mehr als 10 km/h beträgt, empfehlen wir, die Trimmer zum Start teilweise zu lösen.

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.

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 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 Luna2 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 Bremseinwirkung 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 Vrinne ereignen.

In der Vrinne 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 und Frontklapper

Der LUNA 2 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 MEHR INFORMATION UND WEITERFÜHRENDE LEKTÜRE ÜBER DIE VERSCHIEDENSTEN AUSSERGEWÖHNLICHEN FLUGZUSTÄNDE UND AUSLEIT-MÖGLICHKEITEN EMPFEHLEN WIR DIE "SIV BIBLE", GESCHRIEBEN VON BRUCE GOLDSMITH UND ERHÄLTICH ALS I-BOOK, ZU LESEN.

Packen Lagerung und Pflege

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

Wenn Sie Ihren Gleitschirm nass packen müssen, lassen Sie ihn nicht mehr als ein paar Stunden in diesem Zustand. Trocknen Sie Ihren Gleitschirm so schnell wie möglich. Benützen Sie keine direkten Wärmequellen zum Trocknen; der Gleitschirm ist leicht entflammbar. Der Gleitschirm sollte grundsätzlich immer trocken und im Innenpacksack bzw.

Rucksack transportiert und gelagert werden.

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

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

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

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.

Trimmer

Es ist wichtig, den Verschleiß der Trimmer regelmäßig zu überprüfen und sicherzustellen, dass das System sauber funktioniert und nicht klemmt. Bei Verschleißerscheinungen sollten die Trimmer ausgetauscht werden (Dies kann vom Piloten durchgeführt werden).

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.



Left: loops on maillons; Right: loops released

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://tinyurl.com/BGDlines>

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

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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.

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

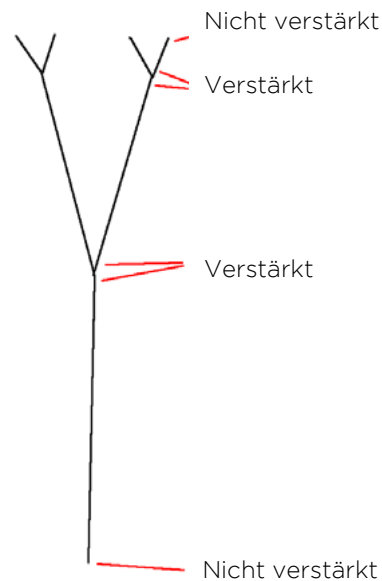
Überprüfen Sie nach dem Aufrüsten die Abmessungen des Schirms und blasen ihn auf, um zu sehen, ob alles in Ordnung ist, bevor sie fliegen.



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

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.

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

Beim LUNA 2 setzt BGD nur hochwertige Materialien ein:

Obersegel:	Dominico Dokdo-N30DMF
Untersegel:	Porcher Eazyfly 38 g/m ²
Interne Struktur:	Porcher Skytex 40 g/m ²
Nose reinforcing:	Plastic wire 2.4 mm and 2.7 mm
Tragegurte:	20 mm Kevlar / nylon
Galerieleinen:	Liros DSL 70
Mittlereleinen:	Liros TSL 140
Stammleinen:	TSL 380, TSL28, TSL190
Bremsleinen:	Liros DSL 70 yellow

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

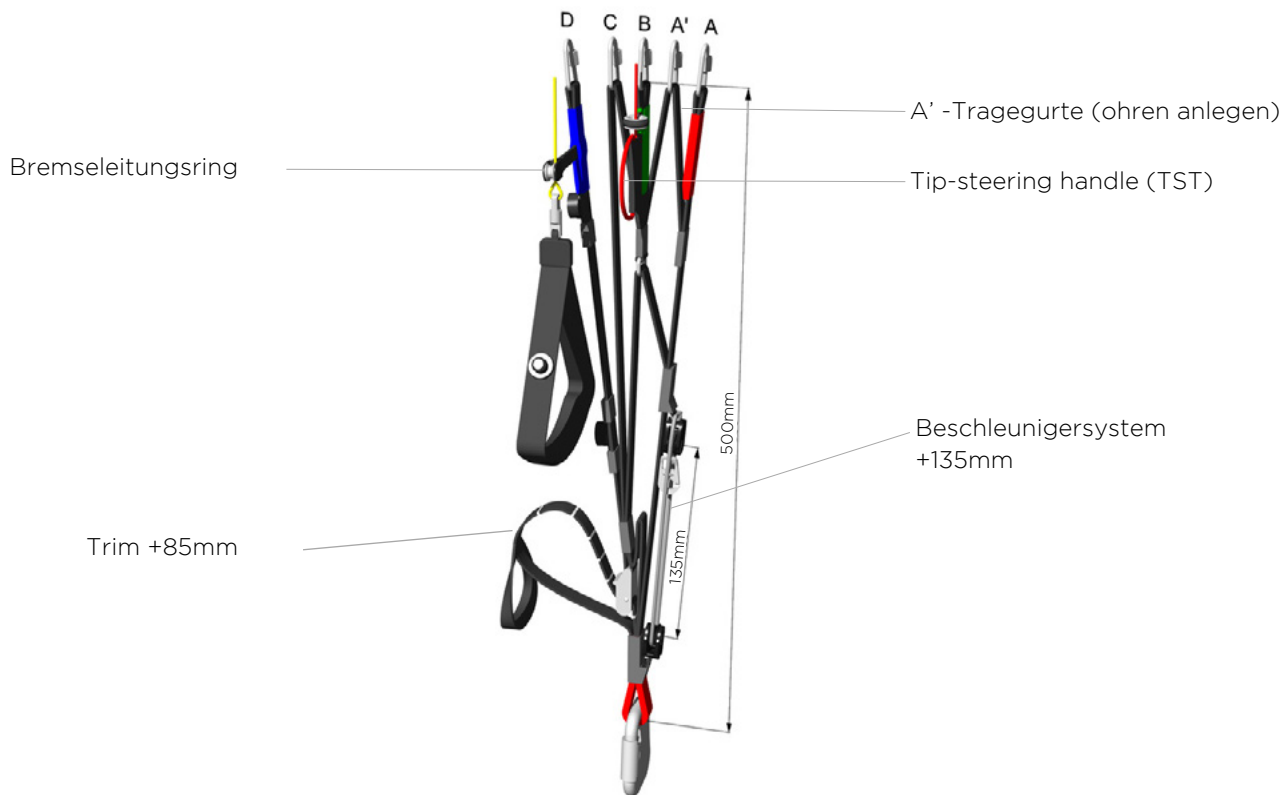
Specifications

	18	20	23	26
Projizierte Fläche (m ²)	15.6	17.3	19.9	22.5
Ausgelegte Fläche (m ²)	18	20	23	26
Gewicht (kg)	4.5	5.0	5.5	6.0
Höhe (m)	6.5	6.8	7.3	7.8
Anzahl der Stammleinen	3/4/3/2			
Zellen	52			
Ausgelegte Streckung	5.4			
Projizierte Streckung	3.8			
Flächentiefe (m)	2.3	2.4	2.6	2.8
Ausgelegte Spannweite (m)	9.6	10.1	10.9	11.6
Projizierte Spannweite (m)	7.7	8.2	8.7	9.3
Gewichtsbereich Abflug (kg)	80-120	80-120	90-140	105-160
Trimm speed (km/h)	48	44	46	47
Trimmers open (km/h)	53	54	56	56
Accelerator speed* (km/h)	64.5	65	66	67
Zulassung	DGAC			

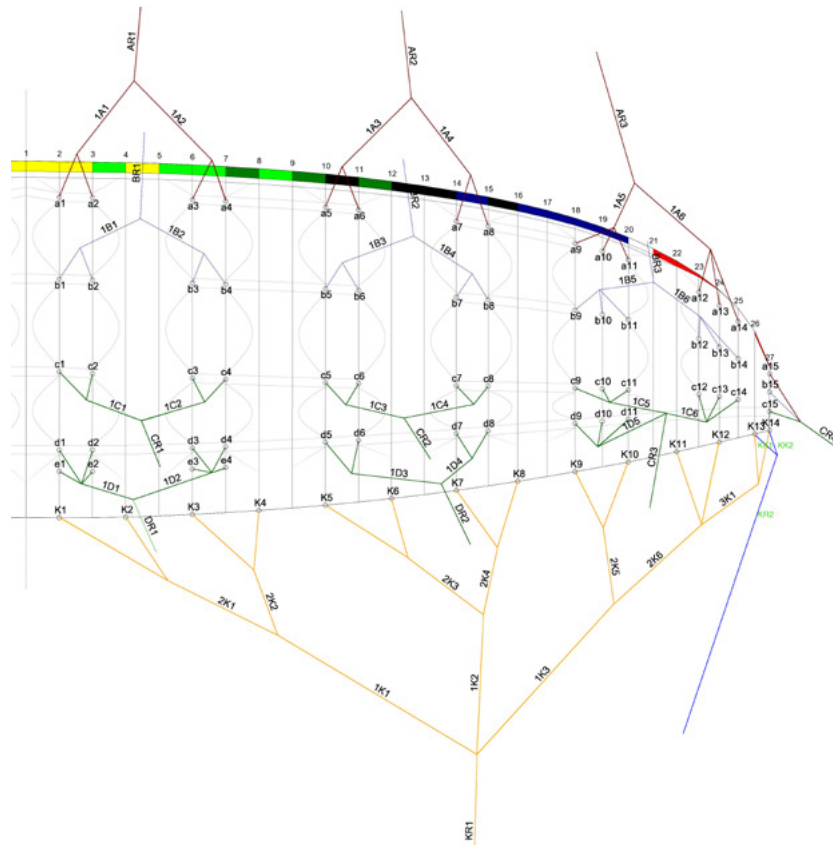
Übersicht der Gleitschirm Teile



Tragegurte



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.

Größe 18

Technischen Daten

	A	B	C	D	E	K			A	B	C	D/E		K		
1	5859	5799	5900	6035	6090	6433	a1	498	b1	493	c1	500	d1	505	K1	1409
2	5829	5769	5875	6011	6068	6285	a2	469	b2	463	c2	475	d2	480	K2	1261
3	5797	5735	5845	5975	6030	6184	a3	486	b3	482	c3	491	d3	494	K3	1356
4	5801	5740	5850	5978	6030	6151	a4	491	b4	487	c4	497	d4	498	K4	1323
5	5774	5723	5837	5955		6064	a5	495	b5	489	c5	500	d5	513	K5	1171
6	5748	5699	5809	5923		5989	a6	469	b6	465	c6	472	d6	481	K6	1096
7	5717	5676	5783	5887		5955	a7	457	b7	452	c7	464	d7	474	K7	1001
8	5726	5687	5793	5890		5969	a8	466	b8	464	c8	473	d8	477	K8	1015
9	5653	5626	5728	5793		5915	a9	786	b9	772	c9	608	d9	819	K9	823
10	5605	5584	5677	5740		5868	a10	739	b10	730	c10	557	d10	766	K10	776
11	5587	5570	5663	5713		5817	a11	721	b11	716	c11	544	d11	739	K11	751
12	5467	5471	5553			5744	a12	550	b12	539	c12	561			K12	678
13	5432	5427	5498			5689	a13	515	b13	495	c13	505	1D1	2841	K13	180
14	5437	5416	5458			5682	a14	519	b14	484	c14	466	1D2	2790	K14	173
15	5482	5425	5494				a15	146	b15	89	c15	158	1D3	2066		
													1D4	2036	2K1	858
							1A1	2718	1B1	2692	1C1	2755	1D5	1669	2K2	662
							1A2	2667	1B2	2639	1C2	2708			2K3	1111
							1A3	2019	1B3	1996	1C3	2012	DR1	2690	2K4	1171
							1A4	2000	1B4	1986	1C4	1995	DR2	3377	2K5	1300
							1A5	1460	1B5	1577	1C5	1815			2K6	1275
							1A6	1511	1B6	1655	1C6	1688	e1	559		
													e2	537	1K1	2134
							AR1	2643	BR1	2614	CR1	2645	e3	550	1K2	1749
							AR2	3260	BR2	3238	CR2	3325	e4	550	1K3	1759
							AR3	3407	BR3	3277	CR3	3305				
											CR4	5336			3K1	443
							KK1	440								
							KK2	356								
							KR2	4871								

Gesamtleinenlängen ▲

Einzelleinenlängen ►

Größe 20

Technischen Daten

	A	B	C	D	E	K
1	6744	6679	6792	6928	6978	5709
2	6702	6648	6766	6903	6955	5519
3	6668	6613	6734	6866	6916	5377
4	6674	6619	6740	6870	6918	5308
5	6647	6603	6728	6850	527	6554
6	6620	6578	6698	6817	527	6435
7	6588	6552	6671	6778	527	6369
8	6598	6565	6680	6781	527	6369
9	6523	6504	6608	6675	527	6308
10	6473	6459	6556	6619	527	6265
11	6454	6443	6538	6590	527	6183
12	6340	6340	6416	527	527	6100
13	6300	6292	6357	527	527	6058
14	6301	6276	6314	527	527	6053
15	6112	6103	6163	527	527	

Gesamtleinenlängen ▲

Einzelleinenlängen ►

A		B		C		D/E		K	
a1	526	b1	510	c1	517	d1	522	K1	1455
a2	484	b2	479	c2	491	d2	497	K2	1265
a3	502	b3	498	c3	507	d3	511	K3	1422
a4	508	b4	504	c4	513	d4	515	K4	1353
a5	511	b5	506	c5	517	d5	529	K5	1214
a6	484	b6	481	c6	487	d6	496	K6	1095
a7	470	b7	466	c7	479	d7	489	K7	1038
a8	480	b8	479	c8	488	d8	492	K8	1038
a9	815	b9	804	c9	729	d9	853	K9	836
a10	765	b10	759	c10	677	d10	797	K10	793
a11	746	b11	743	c11	659	d11	768	K11	750
a12	570	b12	558	c12	580			K12	667
a13	530	b13	510	c13	521	1D1	3003	K13	169
a14	531	b14	494	c14	478	1D2	2952	K14	164
a15	221	b15	212	c15	272	1D3	2190		
						1D4	2158	2K1	927
1A1	2863	1B1	2840	1C1	2914	1D5	1767	2K2	628
1A2	2811	1B2	2786	1C2	2867			2K3	1179
1A3	2126	1B3	2107	1C3	2133	DR1	2878	2K4	1170
1A4	2108	1B4	2096	1C4	2114	DR2	3605	2K5	1292
1A5	1548	1B5	1664	1C5	1824			2K6	1253
1A6	1610	1B6	1746	1C6	1780	e1	572		
						e2	549	1K1	2306
AR1	2831	BR1	2804	CR1	2836	e3	561	1K2	1761
AR2	3486	BR2	3465	CR2	3553	e4	563	1K3	1780
AR3	3635	BR3	3511	CR3	3530				
				CR4	5300			3K1	456
KK1	465								
KK2	381								
KR2	5271								

Größe 23

Technischen Daten

	A	B	C	D	E	K	A		B		C		D/E		K	
1	7215	7152	7275	7428	7482	7580	a1	553	b1	548	c1	556	d1	561	K1	1561
2	7183	7120	7248	7402	7458	7378	a2	521	b2	516	c2	529	d2	535	K2	1359
3	7150	7087	7218	7365	7419	7227	a3	540	b3	536	c3	545	d3	549	K3	1524
4	7156	7093	7226	7370	7421	7155	a4	546	b4	542	c4	553	d4	554	K4	1452
5	7130	7078	7215	7344		7014	a5	549	b5	544	c5	556	d5	569	K5	1302
6	7102	7052	7184	7309		6888	a6	521	b6	517	c6	525	d6	534	K6	1176
7	7069	7026	7157	7268		6818	a7	506	b7	501	c7	515	d7	526	K7	1112
8	7080	7041	7167	7272		6820	a8	517	b8	515	c8	525	d8	530	K8	1114
9	7000	6974	7086	7159		6757	a9	875	b9	863	c9	911	d9	917	K9	897
10	6946	6926	7034	7098		6712	a10	822	b10	815	c10	859	d10	856	K10	852
11	6925	6909	7011	7067		6628	a11	801	b11	798	c11	836	d11	825	K11	802
12	6802	6798	6884			6542	a12	613	b12	600	c12	624			K12	716
13	6759	6746	6820			6497	a13	570	b13	548	c13	560	1D1	3222	K13	181
14	6760	6730	6774			6493	a14	571	b14	532	c14	514	1D2	3170	K14	177
15	6501	6510	6545				a15	649	b15	657	c15	694	1D3	2349		
													1D4	2316	2K1	993
							1A1	3070	1B1	3043	1C1	3124	1D5	1895	2K2	677
							1A2	3018	1B2	2989	1C2	3077			2K3	1263
							1A3	2281	1B3	2259	1C3	2287	DR1	3135	2K4	1257
							1A4	2263	1B4	2250	1C4	2270	DR2	3915	2K5	1386
							1A5	1663	1B5	1786	1C5	1826			2K6	1352
							1A6	1728	1B6	1873	1C6	1910	e1	615		
													e2	591	1K1	2467
							AR1	3073	BR1	3042	CR1	3076	e3	603	1K2	1890
							AR2	3781	BR2	3756	CR2	3852	e4	605	1K3	1915
							AR3	3942	BR3	3805	CR3	3830				
											CR4	5330			3K1	490
							KK1	499								
							KK2	410								
							KR2	5703								

Gesamtleinenlängen ▲

Einzelleinenlängen ►

Gesamtleinenlängen ▲

Einzelleinenlängen ►

Größe 26

Technischen Daten

	A	B	C	D	E	K										
1	7698	7633	7762	7922	7979	8091	a1	588	b1	583	c1	591	d1	597	K1	1661
2	7665	7599	7733	7895	7954	7877	a2	555	b2	549	c2	563	d2	570	K2	1447
3	7631	7565	7703	7856	7914	7718	a3	574	b3	570	c3	579	d3	584	K3	1620
4	7639	7573	7712	7862	7916	7643	a4	582	b4	578	c4	588	d4	590	K4	1545
5	7612	7557	7703	7837	52	7494	a5	584	b5	578	c5	592	d5	605	K5	1384
6	7582	7530	7670	7800	52	7362	a6	554	b6	551	c6	559	d6	568	K6	1252
7	7548	7503	7640	7756	52	7289	a7	538	b7	533	c7	547	d7	559	K7	1181
8	7560	7519	7652	7761	52	7293	a8	550	b8	548	c8	559	d8	564	K8	1185
9	7476	7450	7565	7640	52	7227	a9	932	b9	919	c9	1082	d9	975	K9	953
10	7419	7398	7512	7576	52	7181	a10	875	b10	867	c10	1029	d10	911	K10	907
11	7397	7380	7485	7543	52	7095	a11	853	b11	849	c11	1002	d11	878	K11	851
12	7266	7263	7352	52	52	7006	a12	652	b12	639	c12	664			K12	762
13	7221	7207	7284	52	52	6959	a13	607	b13	583	c13	596	1D1	3424	K13	192
14	7222	7190	7235	52	52	6955	a14	608	b14	566	c14	547	1D2	3371	K14	188
15	6944	6958	6987	52	52		a15	1062	b15	1074	c15	1107	1D3	2497		
													1D4	2462	2K1	1054
													1D5	2014	2K2	722
							1A1	3263	1B1	3234	1C1	3320			2K3	1341
							1A2	3210	1B2	3179	1C2	3274			2K4	1339
							1A3	2424	1B3	2401	1C3	2431	DR1	3364	2K5	1474
							1A4	2406	1B4	2392	1C4	2414	DR2	4198	2K6	1444
							1A5	1768	1B5	1898	1C5	1826				
							1A6	1837	1B6	1990	1C6	2030	e1	654		
													e2	629	1K1	2618
							AR1	3298	BR1	3265	CR1	3302	e3	642	1K2	2011
							AR2	4055	BR2	4028	CR2	4130	e4	644	1K3	2042
							AR3	4228	BR3	4083	CR3	4108				
											CR4	5330			3K1	523
							KK1	536								
							KK2	441								
							KR2	6107								

Gesamtleinenlängen ▲

Einzelleinenlängen ►

Gesamtleinenlängen ▲

Einzelleinenlängen ►

Serviceheft

Überprüfungsflug Protokoll

Modell

Größe

Seriennummer

Farbe

Datum des Überprüfungsfluges

Händlerunterschrift und Stempel

Serviceheft

Service No 1:

Modell :

Datum: Stempel – Unterschrift :

Flüge :

Serviceleistung :

Service No 2:

Modell :

Datum: Stempel – Unterschrift :

Flüge :

Serviceleistung :

Service No 3:

Modell :

Datum: Stempel – Unterschrift :

Flüge :

Serviceleistung :

Halter Liste

Pilot No 1

Vorname

Nachname

Straße

Wohnort

PLZ

Land

Telefon

Email

Pilot No 2

Vorname

Nachname

Straße

Wohnort

PLZ

Land

Telefon

Email

Schlusswort

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

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

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

See you in the sky!

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