



# Inhalt

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| Willkommen .....                     | 3  |
| Einleitung.....                      | 5  |
| Vorbereitung .....                   | 7  |
| Tragegurte-Diagramm.....             | 8  |
| Flugeigenschaften.....               | 12 |
| Extrem-Flugmanöver .....             | 20 |
| Wartung.....                         | 24 |
| Technische Daten .....               | 33 |
| Materialliste .....                  | 33 |
| Spezifikationen.....                 | 34 |
| Übersicht der Gleitschirm Teile..... | 35 |
| Linienplan.....                      | 36 |
| Überprüfung der Leitungslänge.....   | 37 |
| Serviceheft.....                     | 46 |
| Halter Liste.....                    | 47 |
| Schlusswort.....                     | 49 |

# BLIZZARD Betrieb Handbuch

**DGAC-zertifizierter 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 probegeflogen, 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 Tragegurtes 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 Gurtbandschleufe 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:

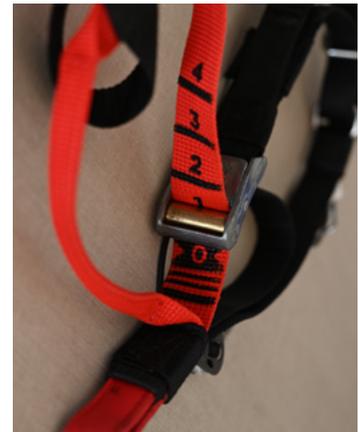
1. Beim Ausbreiten des Gleitschirmes kontrollieren Sie die Kappe auf etwaige Risse von Stacheldrähten, Gestrüpp, etc..., oder ob der Gleitschirm eventuell im Rucksack beschädigt wurde.
2. Kontrollieren Sie, ob die Leinen nicht verdreht, verschlauft oder verknotet sind. Am besten Sie sortieren die

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 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. 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 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 einklapppt 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 stollen 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 Nachvordrücken der A-Traggurte an den Leinenschlössern. Kann damit der Sackflug nicht ausgeleitet werden, dann ziehen Sie dosiert an den A-Traggurten, damit wird der Staudruck wieder an die Eintrittskante geleitet. Aber ziehen Sie nicht zu stark, da das sonst zu einem Front-Stall führen kann. Wenn trotz der oben angeführten Methoden der Sackflug weiter andauert, dann wird ein kurzer Full-Stall das Problem lösen. Um dieses Manöver durchzuführen, ziehen Sie beide Bremsen einmal ziemlich schnell, gleich wie um einen Stall einzuleiten. Dann lassen Sie sofort beide Bremsen los und dämpfen das Vorschießen in normaler Vorgehensweise.

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

## Vrille/Negativdrehung

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

In der Vrille stehen Pilot, Leinen und Schirm in einer Ebene und rotieren um eine vertikale Achse. Der 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 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 Klappern 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.

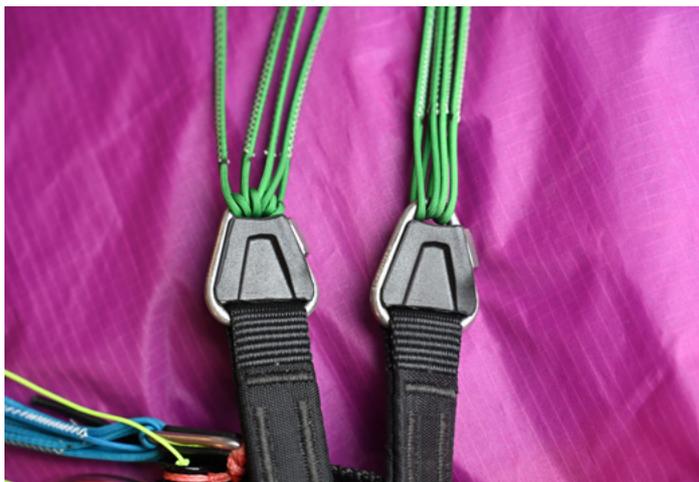
Beim Auslegen des Gleitschirmes ist darauf zu achten, dass weder Schirmtuch noch Leinen stark verschmutzen, da in den Fasern eingelagerte Schmutzpartikel das Material schädigen. Verhängen sich Leinen am Boden, können sie beim Start überdehnt oder abgerissen werden. Nicht auf die Leinen treten.

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 stollen kann. Scharfe Kanten beschädigen das Tuch! Eine schnell einschlagende Flügelhälfte kann zu Profilirissen, 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



*Links: Schleifen auf Maillons; Rechts: gelöste Schleifen*

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

### 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.

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

Version hier herunter: <https://tinyurl.com/BGDlines>

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.

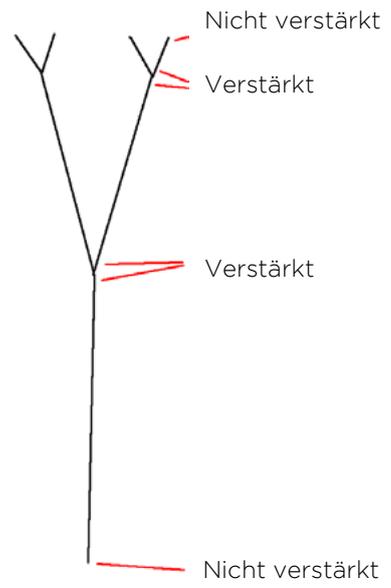
Ihr Gleitschirm sollte alle 24 Monate oder alle 150 Flugstunden - je nachdem, was früher eintritt - einer vollständigen Nachprüfung unterzogen werden. Das ist ein umfassender Check, bei dem die Leinenlängen und -stärken, die Porosität und Reißfestigkeit des Tuches sowie weitere Kontrollarbeiten durchgeführt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

### Korrekte Ausrichtung der Mikrolinien



- 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

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

### Gleitschirmsegel

|                   |                                     |
|-------------------|-------------------------------------|
| Obersegel:        | Porcher Skytex 38 g/m <sup>2</sup>  |
| Untersegel:       | Porcher Eazyfly 38 g/m <sup>2</sup> |
| 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.

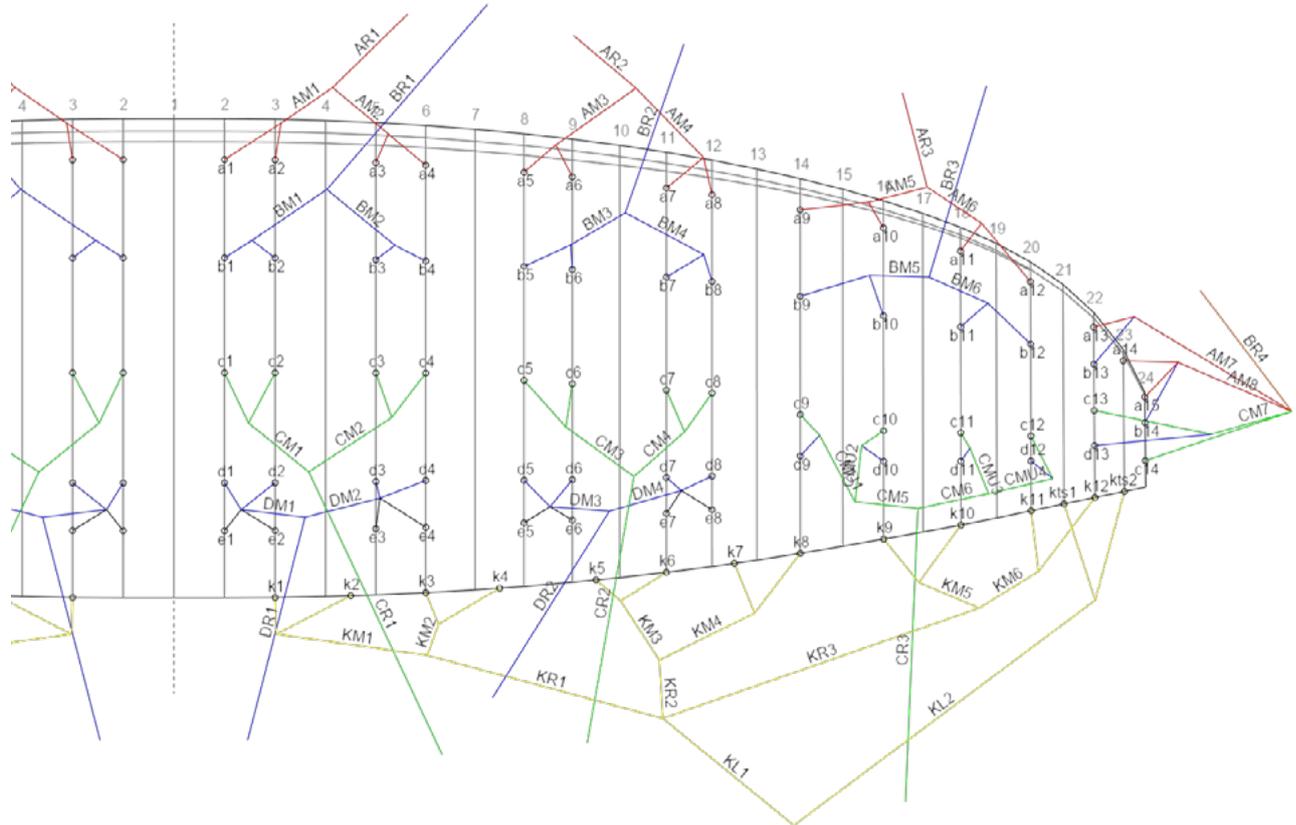
## Spezifikationen

|                                      |         |         |         |         |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|---------|
|                                      | 20      | 23      | 26      | 29      |
| Projizierte Fläche (m <sup>2</sup> ) | 17.2    | 19.7    | 22.3    | 24.9    |
| Ausgelegte Fläche (m <sup>2</sup> )  | 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      |
| Trimmgeschwindigkeit (km/h)          | 37-47   | 37-47   | 37-47   | 37-47   |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)         | 54      | 54      | 54      | 54      |
| Zulassung                            | DGAC    | DGAC    | DGAC    | DGAC    |

## 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.

## Gesamtleinenlängen, Größe 20

|    | <b>A</b> | <b>B</b> | <b>C</b> | <b>D</b> | <b>E</b> | <b>K</b> | <b>TST</b> |
|----|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|
| 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

| <b>A</b> |      | <b>B</b> |      | <b>C</b> |      | <b>D</b> |      | <b>K</b> |      |
|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|
| 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

|    | <b>A</b> | <b>B</b> | <b>C</b> | <b>D</b> | <b>E</b> | <b>K</b> | <b>TST</b> |
|----|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|
| 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

| <b>A</b> |      | <b>B</b> |      | <b>C</b> |      | <b>D</b> |      | <b>K</b> |      |
|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|
| 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

|    | <b>A</b> | <b>B</b> | <b>C</b> | <b>D</b> | <b>E</b> | <b>K</b> | <b>TST</b> |
|----|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|
| 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

| <b>A</b> |      | <b>B</b> |      | <b>C</b> |      | <b>D</b> |      | <b>K</b> |      |
|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|
| 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

|    | <b>A</b> | <b>B</b> | <b>C</b> | <b>D</b> | <b>E</b> | <b>K</b> | <b>TST</b> |
|----|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|
| 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

| <b>A</b> |      | <b>B</b> |      | <b>C</b> |      | <b>D</b> |      | <b>K</b> |      |
|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|
| 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

## Services

### 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  | <input type="text"/> |
| Nachname | <input type="text"/> |
| Straße   | <input type="text"/> |
| Wohnort  | <input type="text"/> |
| PLZ      | <input type="text"/> |
| Land     | <input type="text"/> |
| Telefon  | <input type="text"/> |
| Email    | <input type="text"/> |

**Pilot No 2**

|          |                      |
|----------|----------------------|
| Vorname  | <input type="text"/> |
| Nachname | <input type="text"/> |
| Straße   | <input type="text"/> |
| Wohnort  | <input type="text"/> |
| PLZ      | <input type="text"/> |
| Land     | <input type="text"/> |
| Telefon  | <input type="text"/> |
| Email    | <input type="text"/> |

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

See you in the sky!

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