

VERSION 2 AUGUST 2026



INHALT

Willkommen	3	Extrem-Flugmanöver	28
Kurz Zusammengefasst	5	Leinenknoten	28
Einleitung	6	Verlust der Bremsen	28
Beschränkungen	6	Stalls	28
Sicherer Betrieb.....	7	Wrille/Negativdrehung	30
Änderungen	8	Asymmetrischer Frontklapper	31
Gurtzeugabmessungen	8	Frontklapper	31
Probeflug und Garantie	9	Öffnen eines Verhängers	32
Übersicht der Gleitschirm Teile.....	10	Lagerung, Reparatur und	33
Tragegurte	11	Wartung	33
Aufbau.....	12	Lagerung und Pflege	33
Bremsgriffe.....	12	Reinigung	34
Anbringen oder Entfernen des elastischen		Packing	34
Bungee-Seils	14	Kleine Reparaturen	34
Längen der Bremsleine.....	16	Nachprüfung	35
Anbringen der Speedbar	16	Naturschutz und Recycling	36
Aufstellen.....	17	Leinen	37
Vorflugkontrolle	17	Lösen der hinteren Schleifen	37
Flugeigenschaften	20	Montage von Ersatzleinen.....	37
Geradeausflug	21	Technische Daten	41
Kurvenflug.....	21	Materialliste.....	41
Aktives Fliegen	21	Technische Daten.....	42
Thermikflug	22	Leinenplan.....	43
Der Strömungsabrisspunkt.....	23	Beschleunigungsbereich und Bremsbereich .	44
Beschleunigungssystem.....	23	Leinenlängen	45
Schnelles Abstiegsverfahren	24	Schlusswort.....	56
Landung	27		

HANDBUCH EPIC FREESTYLE 2

Solo-Gleitschirm | EN/LTF B

Willkommen

Vielen Dank, dass Sie sich für ein BGD-Produkt entschieden haben, und herzlich willkommen in der BGD-Familie!

Bruce Goldsmith und das BGD-Team entwickeln seit vielen Jahren Gleitschirme und Gleitschirmausrüstung für Piloten, denen Leistung, Sicherheit und angenehmes Flugverhalten gleichermaßen wichtig sind. Unser Fokus liegt auf der Entwicklung hochwertiger Qualitätsprodukte, die zuverlässig und sorgfältig verarbeitet sind und ein lohnendes Flugerlebnis bieten.

Unser Ansatz verbindet aerodynamisches Fachwissen mit einem tiefgreifenden Verständnis für Gewebe und Materialien, das wir uns durch jahrzehntelange Erfahrung in der Branche erworben haben. Jedes BGD-Produkt wird mit Sorgfalt, Liebe zum Detail und einem Bekenntnis zu gutem Design entwickelt.

Wir hoffen, dass Ihnen Ihre BGD-Ausrüstung viele Jahre lang sicheres und genussvolles Fliegen ermöglicht.

Der **EPIC FREESTYLE 2** richtet sich an Piloten, die mit Akro- und Freestyle-Gleitschirmfliegen beginnen oder ihre Fähigkeiten in diesen Disziplinen weiterentwickeln möchten. Er ist nach EN/LTF B zertifiziert und für Piloten geeignet, die ihre Grundausbildung abgeschlossen haben. Er ermöglicht alle gängigen Freestyle-Tricks und -Kombinationen. Dank seines minimalen Schießverhaltens verzeiht er Fehler beim Timing und bei der Steuerung, was ihn zu einem hervorragenden Gleitschirm für den Einstieg in

den Freestyle macht. Wie bei allen Fluggeräten sind regelmäßige Wartung und Kontrollen unerlässlich. Durch die richtige Pflege stellen Sie sicher, dass Ihr neuer Gleitschirm seine ursprünglichen Eigenschaften behält und viele Jahre lang hält. Dieses Handbuch enthält Informationen darüber, wie Sie Ihren Gleitschirm pflegen und wie Sie in der Luft das Beste aus ihm herausholen können. Sollten Sie jemals Ersatzteile oder Beratung benötigen, zögern Sie nicht, sich an Ihren nächstgelegenen BGD-Händler oder direkt an BGD zu wenden.

KURZ ZUSAMMENGEFASST

Bremsgriffe

Der EPIC FREESTYLE 2 wird mit den neuen Acro-Griffen von BGD ausgeliefert. Diese verfügen über T-Bügel für präzise Steuerbefehle sowie elastische Haltegurte für Piloten, die ohne Bremsbeine fliegen möchten. Die Acro-Griffe können auf Wunsch durch Standardgriffe ersetzt werden.

Empfohlene Checks und Inspektionen

Loops der hinteren Leinen öffnen	Alle 1 Jahre oder 100 Stunden
Check	Alle 2 Jahre oder 150 Stunden
Leinensatz tauschen	Falls die Überprüfung der Leitungsstärke fehlgeschlagen ist

EINLEITUNG

Beschränkungen

Der EPIC FREESTYLE 2 ist ein Solo-Gleitschirm. Er ist nicht für den Tandembetrieb vorgesehen.

Er eignet sich für den Flug am Startplatz, für Streckenflüge usw. sowie für Freestyle.

Er ist für den Windenstart geeignet. Sowohl der Pilot als auch der Windenbediener sollten über die erforderliche Ausbildung und Qualifikation für den Windenstart verfügen, und das Windensystem sollte für den Einsatz mit Gleitschirmen zertifiziert sein.

Er kann mit einem Paramotor verwendet werden. Ein Paramotor-Tragegurt-Set mit Trimmern kann im BGD-Onlineshop erworben werden. Wir empfehlen, das neue Tragegurt-Set von einem Fachmann montieren zu lassen.

Geeignet für..

Tandem	Nein
Windenschlepp	Ja
Motorschirm	Ja

Gewichtsbereich

Schirm 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 dir dringend, innerhalb des zugelassenen Gewichtsbereichs zu fliegen. Die Flugeigenschaften von Gleitschirmen werden durch die Flächenbelastung beeinflusst. Gleitschirme verhalten sich gedämpfter, wenn sie am unteren Ende des Gewichtsbereichs geflogen werden. Bei höherer Flächenbelastung sind Gleitschirme schneller, wendiger und dynamischer. Wenn du mit Freestyle beginnst oder neue Tricks lernst, ist es besser, im unteren bis mittleren Bereich des Gewichtsbereichs zu starten. Mit zunehmender Erfahrung können Sie mit einer höheren Flächenbelastung fliegen, um von der größeren Dynamik zu profitieren.

Sicherer Betrieb

Zu Ihrer eigenen Sicherheit sollten :

1. Fliegen Sie nicht außerhalb des zugelassenen Gewichtsbereichs.
2. Die Trimmgeschwindigkeit durch Verändern der Länge der Tragegurte oder Leinen anpassen.
3. Bei Regen oder Schnee fliegen. Ein nasser Schirm gerät viel leichter in einen Fallschirm- oder Vollstall. Wenn Sie in einen Regenschauer geraten, sollten Sie sofort an einem sicheren Ort landen, den Schirm sanft steuern und Manöver wie „Big Ears“ vermeiden, die einen Stall begünstigen können.
4. Bei starken Turbulenzen oder heftigen Winden fliegen.
5. Spiralstürze mit „Big Ears“ oder asymmetrischen Kollapsen durchführen. Die hohe G-Belastung bei weniger Leinen könnte diese überlasten und zum Reißen bringen.

6. Mit Knoten in den Leinen fliegen. Das Fliegen eines Gleitschirms mit Knoten in den Leinen beeinträchtigt dessen Lufttüchtigkeit. Die Überprüfung auf Knoten sollte immer Teil deiner Vorflugkontrollen sein. Wenn du nach dem Hochziehen der Kappe einen Knoten in den Leinen deines Gleitschirms bemerkst und den Start sicher abbrechen kannst, dann tu dies. Wenn du bereits in der Luft bist, solltest du eine Beschleunigung des Gleitschirms vermeiden und keine starken Bremsmanöver ausführen. Nutze Gewichtsverlagerung oder minimale Bremsmanöver, um den Gleitschirm so schnell wie möglich zu einem sicheren Landeplatz zu steuern.

Änderungen

Jede Änderung, z. B. eine Änderung der Leinenlängen oder des Geschwindigkeitssystems, kann zum Verlust der Lufttüchtigkeit und der Zulassung führen. Wir empfehlen Ihnen, sich vor der Durchführung jeglicher Änderungen an Ihren Händler oder direkt an BGD zu wenden.

Gurtzeugabmessungen

Der Gleitschirm wurde mit einem Gurtzeug vom Typ „GH“ (ohne starre Querverstrebung) getestet. Die Kategorie GH umfasst sowohl Gewichtsverlagerungsgurtzeuge als auch Gurtzeuge im ABS-Stil (halbstabil).

Die Gurtzeugabmessungen gemäß EN-Norm sehen eine Sitzbrettbreite von 42 cm vor.

Der horizontale Abstand zwischen den Befestigungspunkten der Gleitschirm-Tragegurte (gemessen von der Mittellinie der Karabiner) sollte betragen:

- Gesamtfluggewicht < 80 kg: Karabinerabstand 40 +/- 2 cm, Höhe 40 +/- 1 cm
- Gesamtfluggewicht 80-100 kg: Karabinerabstand 44 +/- 2 cm, Höhe 42 +/- 1 cm
- Gesamtfluggewicht über 100 kg: Karabinerabstand 48 +/- 2 cm, Höhe 44 +/- 1 cm

Probeflug und Garantie

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. Es liegt in der Verantwortung Ihres Händlers, den Gleitschirm vor Erhalt zu testen, um sicherzustellen, dass die Trimmeinstellungen korrekt sind. Die Garantie kann erlöschen, wenn der Testflug nicht vom Händler durchgeführt wird.

ÜBERSICHT DER GLEITSCHIRM TEILE

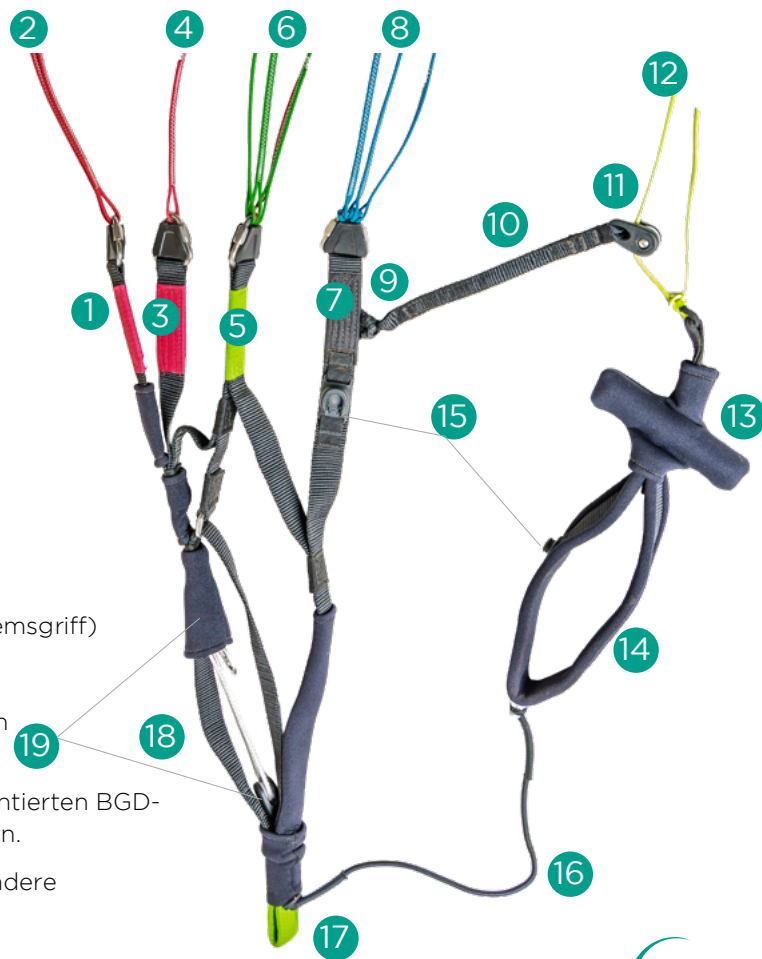


TRAGEGURTE

- 1) A-Tragegurt
- 2) A Leinen
- 3) A'-Tragegurt (für große Ohren)
- 4) A'-Leine
- 5) B-Tragegurt
- 6) B-Leinen
- 7) C (hinterer)Tragegurt
- 8) C Leinen
- 9) Befestigung des Bremsbeins
- 10) Bremsbein
- 11) Bremsriemenscheibe
- 12) Bremsleine
- 13) T-Stange
- 14) BGD Acro handle
- 15) Snaplock
- 16) Bungee (Befestigungsleine für den Bremsgriff)
- 17) Einhängeschlaufe
- 18) Geschwindigkeitsregelung
- 19) Riemenscheiben für das Speed-System

Abgebildet im Auslieferungszustand, mit montierten BGD-Acro-Griffen, Bremsbeinen und Bungee-Seilen.

Die Tragegurte haben keine Trimmer oder andere verstellbare Möglichkeit.



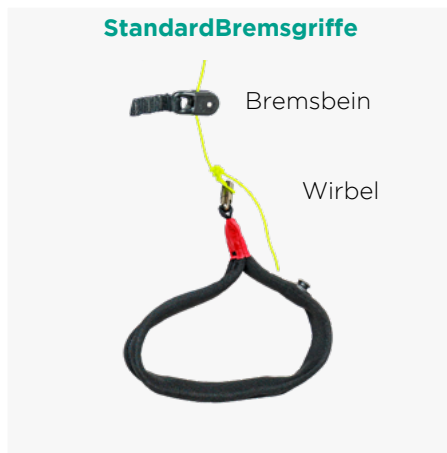
AUFBAU

Bremsgriffe

Die BGD Acro-Griffe sind mit einem elastischen Bungee-Seil an den Tragegurten befestigt.

Wenn Sie die Bremsbeine und Umlenkrollen entfernen, um mit freien Bremsen zu fliegen, sorgen die Befestigungsseile dafür, dass Sie die Griffe loslassen können, ohne sie zu verlieren. Wenn Sie mit Bremsbeinen fliegen, können Sie die Sicherungsbänder entfernen.

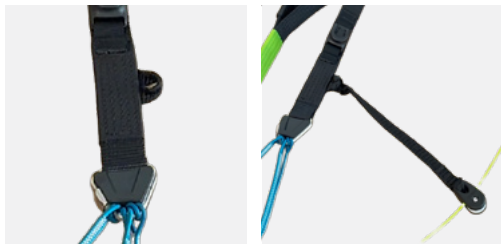
Sie sollten immer entweder die Bremsbeine, die Sicherungsbänder oder beides montiert haben. Die Sicherungsbänder sind nur mit den Acro-Griffen kompatibel. Am Standard-Griff befindet sich keine Schlaufe, an der sie befestigt werden können. Videoanleitungen zum Entfernen und Anbringen von Bremsbeinen und Sicherungsbändern sowie zum Wechseln der Bremsgriffe finden Sie auf der BGD-Website.



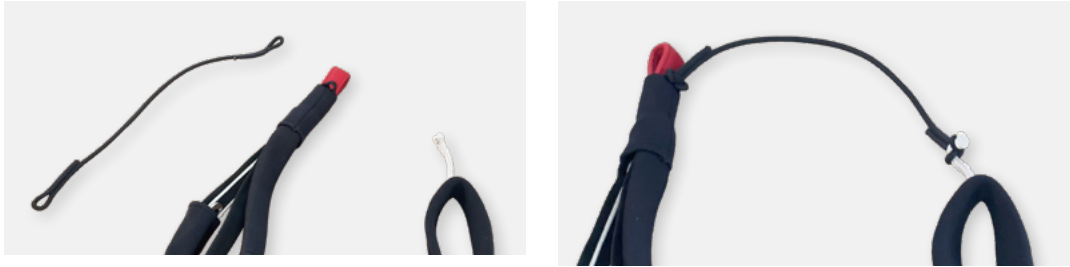
Montage oder Demontage der Bremsstützen

Die Bremsleinen haben ein geschlungenes Ende. Sie werden mit einem Lerchfuß an einer Schlaufe an den hinteren Tragegurten befestigt.

Um sie zu entfernen, müssen Sie zunächst die Bremsgriffe lösen und abnehmen und die Bremsleine durch die Rolle ziehen.



Anbringen oder Entfernen des elastischen Bungee-Seils

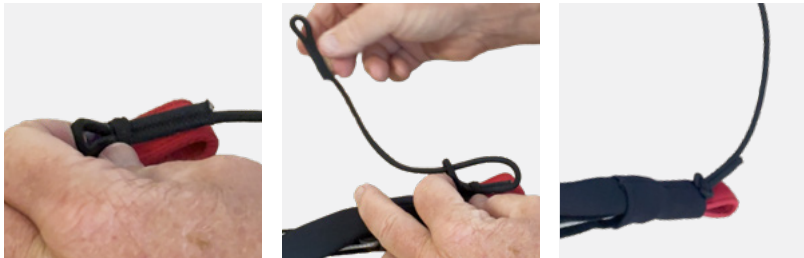


Das elastische Bungee-Seil hat an beiden Enden eingenähte Schlaufen.

Es wird mit einem Lerchfuß an einer Schlaufe am unteren Ende des Tragegurts und mit einem Drachenknoten an der geknoteten Schlaufe am unteren Ende des Bremsgriffs befestigt.

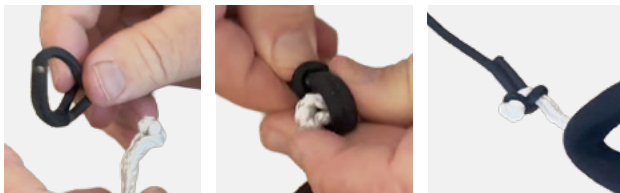
Lerchfuß am Tragegurt

Führen Sie das mit der Schlaufe versehene Ende der Leine durch die schwarze Schlaufe am unteren Ende des Tragegurts. Führen Sie dann das andere Ende der Leine durch dessen Schlaufe und ziehen Sie daran, um die Leine festzuziehen.



Kite-Knoten am Bremsgriff

Weiten Sie die Schlaufe am anderen Ende der Leine aus. Legen Sie diese Schlaufe über den Knoten am Ende des Bremsgriffs und ziehen Sie dann daran, um die Leine um den Knoten festzuziehen.



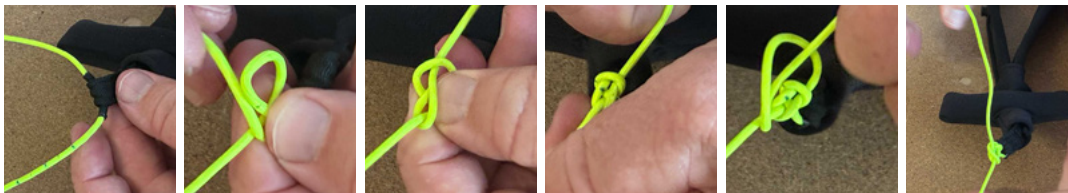
Bremsgriffe austauschen.

Lösen Sie den Knoten und entfernen Sie den alten Bremsgriff.

Die Bremsleinen verfügen an der Stelle, an der der Griff angebracht werden soll, über eine schwarze Ummantelung. Diese verhindert, dass die Bremsleine durch den Wirbel beschädigt wird.

Wenn Sie Bremsbeine verwenden, stellen Sie sicher, dass diese montiert sind und die Bremsleinen durch die Rolle geführt wurden, bevor Sie den neuen Griff anbringen.

Der Griff sollte mit einem Palstek und einem Halbmastknoten befestigt werden. Vermeiden Sie zu viele Knoten, da sperrige Knoten sich in den Bremsrollen verfangen könnten.



Längen der Bremsleine

Die Bremsleinen sollten genügend Spiel haben, damit im Flug mit „Händen oben“ die Hinterkante des Segelflugzeugs weder bei Trimmgeschwindigkeit noch bei Beschleunigung ausweicht. Die Bremsen sind am Griff mit einem Knoten versehen, damit der Pilot sie bei Bedarf einstellen kann.

Mit zunehmendem Alter des Segelflugzeugs können die Bremsleinen schrumpfen. Auch mehrere Verdrehungen in den Bremsleinen können diese effektiv verkürzen. Sie sollten es sich zur Gewohnheit machen, dies zu überprüfen und die Bremsleinen beim Start zu entdrehen oder am Knoten zu verlängern. Vermeiden Sie es, die Bremsleinen zu stark zu verkürzen.

Es ist ratsam, von Zeit zu Zeit zu überprüfen, ob Sie beim Fliegen mit „Hands up“ eine leichte „Wölbung“ oder „Durchhang“ in den Bremsleinen sehen können und ob keine Auslenkung der Hinterkante vorliegt.

Anbringen der Speedbar

Der EPIC FS 2 verfügt über Beschleunigungstragegurte. Er kann sowohl mit als auch ohne angebrachte Speedbar geflogen werden.

Befolgen Sie beim Anbringen der Speedbar die Anweisungen in der Anleitung Ihres Gurtzeugs, um eine korrekte Führung der Leinen sicherzustellen.

Einstellen der Länge des Speed-Systems

Die Länge des Speed-Systems sollte durch Verschieben der Knoten an der Leine am Gurtzeugende eingestellt werden. Um zu überprüfen, ob die Länge korrekt ist, setzen Sie sich in Ihr Gurtzeug und bitten Sie einen Helfer, die Tragegurte in ihrer Flugposition hochzuhalten. Das Speed-System sollte so eingestellt sein, dass die A-Tragegurte nicht gezogen werden, wenn die Speedbar nicht betätigt wird. Sie sollten in der Lage sein, Ihre

Fersen in die Speedbar einzuhaken und die volle Ausdehnung der Speedbar zu erreichen, wenn Sie Ihre Beine nach vorne strecken.

Sobald Sie die Leine auf diese Weise am Boden aufgestellt haben, empfiehlt sich ein Testflug bei ruhiger Luft, um die Länge genau abzustimmen und sicherzustellen, dass sie auf beiden Seiten gleich ist.

Aufstellen

Wählen Sie einen geeigneten Startplatz, der sich nach Wind und Gelände richtet und frei von Hindernissen ist, die sich in den Leinen verfangen oder die Kappe beschädigen könnten. Breiten Sie die Kappe aus, indem Sie die Flügelspitzen von der Mitte des Gleitschirms wegziehen, sodass ein Bogen entsteht, der in den Wind zeigt, wobei die Unterseite nach oben zeigt und die Vorderkante höher am Hang liegt als die Hinterkante. Ziehen Sie das Gurtzeug von der Kappe weg, bis die Tragegurte gerade straff 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 Bremsschlaufe 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 Bremsschlaufe 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 erfolgt. 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. Kontrollieren Sie immer, dass alle Schnallen und Befestigungen am Gurtzeug geschlossen sind. Versichern Sie sich, dass die beiden Hauptkarabiner die das Gurtzeug mit den Traggurten verbinden, geschlossen und gegebenenfalls verschraubt sind. Ebenso sollten sie alle Leinenschlösser, welche die Traggurte mit den Leinen verbinden, kontrollieren ob sie fest verschlossen sind.
5. Jeder Pilot sollte einen sicheren und zugelassenen Helm beim Fliegen tragen. Stellen Sie sich das Gurtzeug vor dem Fliegen bequem ein (mit ausgedehnter Sitzprobe) und kontrollieren Sie am Startplatz, dass alle Schnallen geschlossen sind.

Vorflugcheckliste

Beim Schirm Auslegen

- Schirmkappe ohne Beschädigungen

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

Beim Anziehen des Gurtzeugs

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

Vor dem Start

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

Ihr Gleitschirm sollte nun startbereit sein.

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 Ihren Gleitschirm vermitteln und vertiefen.

Start

Der EPIC FREESTYLE 2 kann entweder mit der Vorwärtsstarttechnik (am besten bei leichtem Wind) oder mit dem Rückwärtsstart (am besten bei stärkerem Wind).

Null Wind Start

Bei Nullwind machen Sie, von der Position mit gespannten A-Leinen ausgehend, ein oder zwei Schritte rückwärts (aber nicht ganz zurück bis zur Kappe) und beginnen dann Ihren gleichmäßigen Startlauf, während dem Sie sanft und gleichmäßig die A-Traggurte führen. Sobald die Kappe sich vom Boden abzuheben beginnt, reduzieren Sie den Zug an den Traggurten, beschleunigen aber mit leichter Körpervorlage gleichmäßig weiter. Bei sehr schwachen Windverhältnissen hilft es, einen sanften Druck auf den A-Traggurten beizubehalten. Halten Sie sich bereit, die Kappe mit den Bremsen zu stoppen, falls sie vorschießen sollte.

Rückwärts Start

Bei Windgeschwindigkeiten von mehr als 10 km/h ist es oftmals besser einen Rückwärtsstart durchzuführen, da Sie während des Aufziehens mit den inneren A-Traggurten den Gleitschirm besser beobachten und gegebenenfalls steuern können.

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

der Kappe mit den Bremsen zu stoppen.

Geradeausflug

Der Gleitschirm fliegt gleichmäßig ohne das Eingreifen des Piloten. Bei maximalem Fluggewicht ohne Beschleunigersystem fliegt der Schirm ungefähr mit der in den Spezifikationen angegebenen Trimmgeschwindigkeit.

Kurvenflug

Der Gleitschirm verlangt keine starken Steuerkräfte, um ihn zu manövrieren. Um eine schnelle Kurve zu fliegen, ziehen Sie gleichmäßig an der Bremse auf der Seite, nach welcher Sie die Kurve fliegen wollen. Die Geschwindigkeit, mit welcher angebremsst wird, ist sehr wichtig. Wird eine Bremse relativ schnell gezogen, dreht der Gleitschirm sehr schnell mit Schräglage ab. Es muss allerdings darauf geachtet werden, dass die Bremse nicht allzu hart und schnell gezogen wird.

Um eine sehr enge und flache Kurve zu fliegen, leiten Sie die Kurve in angebremsstem Zustand ein, um so eine Schräglage des Gleitschirmes zu vermeiden. Der Gleitschirm fliegt auf diese Weise sehr gut, es ist jedoch darauf zu achten, dass der Gleitschirm auf der Kurveninnenseite nicht überzogen wird, was einen einseitigen Strömungsabriss zur Folge hätte. Der Gleitschirm dreht noch besser, wenn die Kurven mittels Gewichtsverlagerung im Gurtzeug unterstützt werden. Denken Sie daran, dass ein abruptes Ziehen der Bremsleinen immer vermieden werden sollte.

Aktives Fliegen

Aktives Fliegen ist ein wichtiges Werkzeug, das Ihnen hilft mit größerer Sicherheit und mehr Freude zu fliegen. Aktiv fliegende Piloten haben ein gutes Gefühl für Ihren Gleitschirm. Das bedeutet nicht nur, den Schirm durch die Luft zu steuern sondern die

Kappe auch in Thermik und Turbulenzen zu fühlen. Wenn die Luft ruhig ist, kann das Feedback minimal sein, in unruhiger Luft aber gibt der Gleitschirm kontinuierlich Feedback und muss ständig vom Piloten neu beurteilt werden. Solche Reaktionen werden bei guten, aktiven Piloten, intuitiv.

Um die beste Leistung des Gleitschirm abzurufen, sollte der Pilot versuchen, den Schirm mittels kleinen Bremsimpulsen und Gewichtsverlagerung durchgängig zu kontrollieren anstatt ständig Zug auf der Bremse zu haben. Eine frühe und kleine Bremsimpuls ist effizienter als ein später, großer Bremseneinsatz. Je näher der Schirm an der Trimmungsgeschwindigkeit geflogen wird, desto mehr Leistung kann man aus ihm herausholen. Das Ziel des aktiven Fliegens ist es, den Gleitschirm ruhig und reibungslos durch die Luft zu bringen in einer stabilen Position über dem Kopf. Der Gleitschirm wird auch ohne Pilotenreaktion nicht sehr schnell einklappen, jedoch wird ein aktives Fliegen die Sicherheit noch zusätzlich erhöhen.

Thermikflug

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

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

Der Strömungsabrisspunkt

Wenn Sie zu stark bremsen, gerät der Segler in einen Strömungsabriss. Je stärker Sie bremsen, desto höher ist der Bremsdruck. Wenn Sie sich dem Strömungsabrisspunkt nähern, ist der Druck sehr hoch. Fliegen Sie nur dann in der Nähe des Strömungsabrisspunkts, wenn Sie über genügend Höhe verfügen, um einen unbeabsichtigten Strömungsabriss zu überwinden (mindestens 100 m).

Beschleunigungssystem

Das Starten und gewöhnliche Fliegen erfolgt in der Regel ohne Nutzung des Fußbeschleunigers. Die maximale Geschwindigkeit wird erreicht, wenn sich die beiden Umlenkrollen des Beschleunigersystems am Tragegurt berühren. Der Geschwindigkeitsbegrenzer steht an diesem Punkt unter Spannung. Wenn Sie zu viel Kraft aufwenden oder darüber hinaus drücken, wird der Gleitschirm nicht schneller fliegen! Gehen Sie nicht über diesen Punkt hinaus, indem Sie mit übermäßiger Kraft versuchen, den Gleitschirm schneller zu machen, da dies dazu führen kann, dass der Gleitschirm zusammenklappt.

Wenn Sie das Durchtreten des Beschleunigersystems zurücknehmen wollen, ist es auch wichtig, dass Sie dies flüssig und langsam machen, um einen reibungslosen Übergang zwischen Beschleunigung und normaler Fahrtgeschwindigkeit zu gewährleisten. Gleitschirme können an der Eintrittskante kollabieren, wenn dies zu schnell geschieht.

Wir empfehlen, dass Sie nur in Bedingungen fliegen, in denen Sie kein Beschleunigersystem um gegen den Wind anzukommen, damit Sie diese zusätzliche Geschwindigkeit haben, falls Sie diese benötigen.

WICHTIG:

1. Üben Sie den Umgang mit dem Beschleunigungssystem im normalen Flug und gewöhnen Sie sich an die Verwendung des halben Beschleunigerwegs, bevor Sie

ihn voll nutzen.

2. Der Geschwindigkeitszuwachs wird durch eine Verringerung des Anstellwinkels erreicht, was bedeutet, dass die Kappe etwas mehr zum Einklappen neigt, was bei schnellem Fliegen in unruhigen oder turbulenten Bedingungen mit Vorsicht zu genießen ist, da es bei hoher Geschwindigkeit eher zu Klappern führen kann.
3. Denke daran, dass sich dein Gleiten bei höheren Geschwindigkeiten verschlechtert. Die beste Gleitleistung wird erreicht, wenn der Schirm unbeschleunigt ist und die Bremsen nicht betätigt werden, oder wenn ein wenig beschleunigt wird (bis zu 25% Geschwindigkeit).

Die Dyneema-Leine, die das Beschleunigungssystem in den Tragegurten verbindet, ist so ausgelegt, dass sie ein wenig Spiel hat, um bei Beschleunigung die richtigen Tragegurtlängen zu erzielen. Das Spiel dieser Leine variiert je nach Flügelgröße und bestimmt die Länge des B-Tragegurts bei voller Beschleunigung. Die Länge dieser Leine lässt sich an der Stelle einstellen, an der sie am Maillon des B-Tragegurts befestigt ist. Bei Bedarf kann die Leine auch ausgetauscht werden.

Überprüfen Sie alle Komponenten in regelmäßigen Abständen auf Verschleiß, um sicherzustellen, dass das System immer reibungslos funktioniert, wenn es wirklich benötigt wird.

Schnelles Abstiegsverfahren

Big Ears

Die Flügelspitzen des Gleitschirms können nach innen gefaltet werden, um die Sinkgeschwindigkeit zu erhöhen (Big Ears). Mit der Big-Ears-Technik können Sie schnell sinken, ohne die Vorwärtsgeschwindigkeit Ihres Gleitschirms wesentlich zu verringern. Dies steht im Gegensatz zu B-Leinen-Stalls, die zu einem schnellen Sinkflug bei stark

reduzierter Vorwärtsgeschwindigkeit führen.

Um „Big Ears“ auszulösen, lehne dich im Gurtzeug nach vorne und greife die äußeren A-Leinen oder die Maillons der A'-Tragegurte, wobei du beide Bremsgriffe festhältst. Ziehe die äußeren A-Leinen oder A'-Tragegurte mindestens 30 cm nach außen und unten, um die Flügelspitzen zusammenzufalten. Es ist sehr wichtig, dass die anderen A-Leinen dabei nicht mitgerissen werden, da ein Ziehen an diesen dazu führen könnte, dass die Vorderkante zusammenfällt. Das Steuern mit aktivierten „Big Ears“ ist durch Gewichtsverlagerung möglich. Wenn du die äußeren A-Leinen oder die A'-Tragegurte loslässt, lösen sich die „Big Ears“ von selbst wieder. Ein kurzes Ziehen an den Bremsen kann diesen Vorgang bei Bedarf beschleunigen.

Bevor du „Big Ears“ ernsthaft einsetzt, solltest du mit reichlich Bodenfreiheit üben, für den Fall, dass es zu einem Einbruch der Vorderkante kommt. Halte immer beide Bremsen fest, um die Kontrolle zu behalten.

B-Leinen-Stall

B-Leinen-Stalls sind nützlich, wenn du schnell viel Höhe verlieren musst, z. B. um einem Gewitter zu entkommen. Sie sollten nicht bei weniger als 100 m Bodenfreiheit durchgeführt werden.

Halten Sie beide Bremsgriffe fest, greifen Sie die oberen Enden der B-Tragegurte – einen in jeder Hand – und ziehen Sie sie 10–15 cm nach unten. Dadurch gerät die Kappe ins Strömungsabriss und ihre Vorwärtsgeschwindigkeit sinkt auf null. Achten Sie darauf, dass Sie ausreichend Bodenfreiheit haben, da die Sinkgeschwindigkeit über 10 m/s betragen kann. Um die Sinkgeschwindigkeit zu erhöhen, ziehen Sie stärker an den B-Tragegurten.

Zum Beenden des Manövers lassen Sie die B-Tragegurte symmetrisch und relativ schnell los. Der Schirm beginnt automatisch wieder zu fliegen, in der Regel innerhalb von zwei Sekunden. Ein zu langsames Loslassen kann dazu führen, dass der Schirm in einen tiefen Strömungsabriss gerät. Ein asymmetrisches Loslassen kann dazu führen, dass der Schirm

in eine Trudelspirale gerät.

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.

Die Steilspirale ist eines der gefährlichsten Manöver beim Gleitschirmfliegen. Die hohen G-Kräfte und der schnelle Höhenverlust können den Piloten leicht überrumpeln. Eine Fehleinschätzung dieser Faktoren kann zu einem sehr schweren Unfall führen, daher müssen Spiralen mit großem Respekt behandelt werden. Man empfiehlt Piloten, Steilspiralen unter strenger Aufsicht oder während eines SIV Kurses zu üben.

Führen Sie keine Steilspiralen mit Ohren Anlegen oder asymmetrischen Einklappen durch. Die hohe G-Belastung auf weniger Leinen könnte die Leinen überlasten und brechen.

Um aus einer Steilspirale abzubrechen, lassen Sie die angewendete Bremse allmählich los und/oder langsam die Gegenüberliegende Bremse anwenden. Ein abruptes Lösen der Bremse kann dazu führen, dass der Gleitschirm aufsteigt und überschießt, wenn der Schirm Geschwindigkeit in Auftrieb umwandelt. Seien Sie immer bereit, jedes Überschießen mit den Bremsen abzufangen. Sei auch auf Turbulenzen vorbereitet, wenn Sie aus einer Spirale aussteigen, da du durch ihre eigene Wirbelschleppen fliegen könntest, was eine Klapper verursachen kann.

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

Landung

Die Landung ist sehr einfach. Wenn Sie bei leichtem Wind landen, fliegen Sie wie gewohnt eine "ausgeflogene Landung". Manchmal kann es hilfreich sein, die Bremsen zu wickeln, um das Abfangen effektiver zu machen.

Bei Starkwind-Landungen wird eine andere Technik angewendet. Wenn Sie den Gleitschirm bei Starkwind mit den Bremsen ausflaren, wird er die Energie in Höhe umwandeln. Das kann zu einem echten Problem führen. Die beste Methode bei starkem Wind ist es, die hinteren Tragegurte kurz vor der Landung an den Gurtzeugen zu fassen und den Schirm nach der Landung mit diesen zu stallen. Der Schirm kommt dabei recht schnell und ohne viel zug zum Boden.

EXTREM-FLUGMANÖVER

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!

Leinenknoten

Das Fliegen eines Gleitschirms mit einem Knoten in den Leinen beeinträchtigt seine Lufttüchtigkeit - die Überprüfung auf Knoten sollte immer Teil der Vorflugkontrolle sein. Wenn du einen Knoten in den Leinen deines Gleitschirms bemerkst, nachdem du ihn aufgezogen hast, solltest du, wenn du den Start sicher abbrechen kannst, dies tun. Wenn du bereits in der Luft bist, solltest du es vermeiden, den Gleitschirm zu beschleunigen oder zu stark zu bremsen. Benutze Gewichtsverlagerung oder minimalen Bremsinput, um den Gleitschirm so schnell wie möglich zu einem sicheren Landeplatz zu steuern.

Verlust der Bremsen

Im unwahrscheinlichen Fall, dass eine Bremsleine im Flug einrastet oder sich ein Griff löst, kann der Gleitschirm über die hintersten Tragegurte gesteuert werden. Ziehen Sie vorsichtig die hinteren Tragegurte zur Richtungssteuerung.

Stalls

Stalls entstehen durch zu starkes Bremsen. Bei Annäherung an den Stallpunkt steigt der Bremsdruck an. Dies ist ein Warnsignal für den Piloten, die Bremsen zu lösen.

Nähert sich die Kappe dem Stallpunkt, beginnt sie nahezu senkrecht zu sinken und fällt schließlich hinter den Piloten zurück. Während eines Full Stalls bewegt sich der Gleitschirm relativ zum Piloten vor und zurück.

Es ist sehr wichtig, die Bremsposition beizubehalten, bis sich der Gleitschirm in einer geeigneten Position für die Ausleitung befindet. Die Bremsen sollten erst freigegeben werden, wenn sich der Gleitschirm über oder vor dem Piloten befindet.

Anschließend sollten die Bremsen relativ zügig und vollständig freigegeben werden, in der Regel innerhalb von etwa zwei Sekunden. Hände ganz nach oben! Das Beibehalten eines leichten Bremsdrucks kann die anschließende Vorschießbewegung deutlich verstärken.

Seien Sie darauf vorbereitet, den Vorschießer gegebenenfalls abzufangen.

Für erfahrene SIV-Piloten kann es sinnvoll sein, vor der Ausleitung die Kappe wieder vollständig zu öffnen und die volle Spannweite herzustellen, um ein Verhängen der Flügelspitzen während der Erholung zu vermeiden.

Für die sichere Durchführung und Ausleitung dieses Manövers ist ausreichend Höhe entscheidend. Eine professionelle Ausbildung wird dringend empfohlen.

Ein absichtlicher Fullstall mit dem TIGRA sollte immer in zwei Schritten durchgeführt werden, um zu verhindern, dass sich die Flügelenden berühren, wenn der Schirm in den Rückwärtsflug fällt. Ziehen Sie zuerst die Bremse tief an, bis der Schirm nicht mehr fliegt. Die Flügelenden werden sich nach hinten biegen und der Schirm fühlt sich an, als ob er im Sackflug wäre. Lasse die Bremsen sanft und schnell los, bis du wieder unter den Schirm pendelst, und bringe die Bremsen dann sofort wieder in die Backfly-Position.

Sackflug

Der Gleitschirm ist so konstruiert, dass er nicht einfach in einen Sackflug zu bringen ist. Wie auch immer, wenn er 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:

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

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

Ihr Gleitschirm ist sehr widerstandsfähig gegen Entleerungen; wenn die Kappe jedoch aufgrund von Turbulenzen auf einer Seite einklappt, sollten Sie zunächst die Flugrichtung kontrollieren, indem Sie auf der gegenüberliegenden Bremse gegensteuern. Die meisten normalen Einklapper öffnen sich sofort wieder von selbst und man hat kaum Zeit zu reagieren, bevor sich der Schirm von selbst wieder öffnet. Die Steuerung der Flugrichtung führt dazu, dass sich der Flügel wieder aufbläst. Bei hartnäckigeren Einklappern kann es jedoch notwendig sein, die Bremse auf der eingeklappten Seite mit einer langen, kräftigen, gleichmäßigen und festen Bewegung zu betätigen. Normalerweise reichen ein oder zwei Pumpen von etwa 80 cm Länge aus. Jeder Pumpvorgang sollte in etwa einer Sekunde erfolgen und gleichmäßig wieder gelöst werden. In schweren Fällen kann es effektiver sein, beide Bremsen gleichzeitig zu betätigen, um die Kappe wieder aufzupumpen. Achten Sie darauf, dass der Schirm nicht vollständig abgewürgt wird, wenn Sie diese Technik anwenden.

Frontklapper

Es ist möglich, dass die Vorderseite des Flügels durch Turbulenzen symmetrisch einklappt, was aber durch aktive Steuerung weitgehend verhindert werden kann.

In der Anfangsphase eines Frontklappers sollte der Pilot für maximal eine Sekunde symmetrisch auf beiden Seiten bremsen. Dadurch wird die Luft vom hinteren Teil der Kappe nach vorne gedrückt und der tiefe Klapper verhindert. Stellen Sie sicher, dass die Bremsen in den späteren Phasen des Einklappens vollständig gelöst werden, da sonst

ein Sackflug ausgelöst werden kann. Der Schirm erholt sich normalerweise von selbst, solange der Pilot die Bremsen anhält. Wenn der Schirm sich nicht von selbst erholt, kann es notwendig sein, die Bremsen ein zweites Mal zu betätigen.

Öffnen eines Verhängers

Nach einer zu starken Entleerung ist es möglich, dass sich ein Flügelende in den Leinen des Schirms (Verhänger) verfangen hat. In diesem Fall sollte man zuerst die Standardmethode zur Reaktion nach einem Einklapper anwenden, wie unter Asymmetrischer Einklapper beschrieben. Wenn sich die Kappe dann immer noch nicht erholt, ziehe an den hinteren Tragegurten, um der Kappe zu helfen, sich wieder zu öffnen. Das Ziehen an der Stabiloleine ist ebenfalls eine gute Möglichkeit, die Kappe zu befreien, aber denken Sie daran, dass die Kontrolle über Ihre Flugrichtung oberste Priorität hat. Wenn man sehr tief ist, ist es viel wichtiger, den Schirm zu einer sicheren Landung zu steuern oder sogar den Rettungsschirm zu werfen.

LAGERUNG, REPARATUR UND WARTUNG

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.

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

Reinigung

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.

Packing

Wir empfehlen, den Flügel wie eine Ziehharmonika zusammenzufalten, da dies dazu beiträgt, seine Lebensdauer zu verlängern. Beginnen Sie immer mit einem gerafften Gleitschirm. Legen Sie den Schirm nicht aus, da Sie ihn sonst beim Aufeinanderlegen der Eintrittskante über den Boden ziehen und dabei Abriebschäden riskieren. Stapeln Sie zuerst die Stäbchen der Eintrittskante aufeinander, so dass ein einziger „Stapel“ von Spitze zu Spitze entsteht (nicht in der Mitte falten). Drehen Sie den Stapel auf die Seite, so dass die Stäbchen flach liegen, und sichern Sie ihn mit dem Packband, während Sie den Rest des Schirms Falten. Drücken Sie die Luft von der Hinterkante zur Eintrittskante heraus und falten Sie den Schirm in drei oder vier Teile, damit er in den Innensack passt. Entfernen Sie das Band an der Vorderkante und schließen Sie es um den gesamten Schirm, bevor Sie ihn in den Innensack legen. Ein Zellenpacksack kann das Packen des Schirms erheblich erleichtern. .

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 10 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 wie 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.

Nachprüfung

Es ist wichtig, dass Ihr Schirm regelmäßig gewartet wird. Ihr Schirm sollte alle 2 Jahre oder nach 150 Flugstunden, je nachdem was zuerst eintritt, einer gründlichen Inspektion unterzogen werden. Eine vollständige Überprüfung umfasst eine gründliche Begutachtung aller Komponenten und beinhaltet eine Sichtprüfung und Zustandsprüfung, die Prüfung der Durchlässigkeit des Fallschirmmaterials (Porosität), der Leinenfestigkeit, der Fallschirmfestigkeit, der Leinengeometrie sowie der Leinenmaße einschließlich der Tragegurte. Die Ergebnisse müssen dokumentiert werden.

Wenn die Prüfung der Leitungsfestigkeit fehlschlägt, sollte der gesamte Leitungsstrang ausgetauscht werden. Nachprüfungen sollten nur von 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.

BGD übernimmt nur die Verantwortung für Reparaturen, die von einer autorisierten Werkstatt durchgeführt wurden, sowie für Leinen, die von uns hergestellt und von einer autorisierten Werkstatt montiert wurden. Eine Liste der autorisierten Werkstätten finden Sie auf unserer Website. Sollten Sie Bedenken hinsichtlich der Unversehrtheit Ihres

Gleitschirms haben, wenden Sie sich bitte an Ihren nächstgelegenen BGD-Händler oder direkt an BGD.

Naturschutz und Recycling

Unser Sport findet ausschließlich in freier Natur statt und genau so sollten wir uns verhalten. Man sollte die Natur schützen.. Ein Gleitschirm besteht grundsätzlich aus Nylon, synthetischen Fasern und Metall. Am Ende der Lebensdauer Ihres Gleitschirms entfernen Sie bitte alle Metallteile und geben Sie die verschiedenen Materialien in eine geeignete Abfall-/Wiederverwertungsanlage.

LEINEN

Lösen der hinteren Schleifen

Alle BGD-Segelflugzeuge sind von neuem mit Schleifen an den Maillons der Hinterleinen plus der Stabi-Linie ausgestattet. Die Schlaufen sind vorhanden, damit sie gelöst werden können, um ein Schrumpfen der hinteren Linien mit zunehmendem Alter des Segelflugszeugs auszugleichen.

Die Schlaufen sollten nach 100 Stunden oder einem Jahr gelöst werden, je nachdem, was zuerst eintritt, oder früher, wenn der Pilot den Eindruck hat, dass der Segler beim Start nicht mehr so leicht abhebt.

Bei der ersten Leinenprüfung, die normalerweise nach zwei Jahren stattfindet, sollten die Schlaufen bereits gelöst sein; dies sollte vom Prüfbüro überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.



Links: Schleifen auf Maillons;

Rechts: Loops freigegeben

Montage von Ersatzleinen

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

Die zu ersetzenden Leinen können Sie anhand des Leinenplans für Ihren Gleitschirm identifizieren. Laden Sie die neueste Version hier herunter: <https://flybgd.com/lines>.

Ersatzleinen können Sie auf der BGD-Website im Bereich Zubehör bestellen. Stellen Sie sicher, dass die Leinen, die Sie erhalten haben, mit der letzten Aktualisierung des Leinenplans übereinstimmen. Vergewissern Sie sich auch, dass das Leinenlayout am Gleitschirm mit dem Leinenlayout im Handbuch übereinstimmt.

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

Leinenverbindung

Mikroleinen haben eine interne Verstärkung, die durch einen gelben Faden markiert ist. Diese muss am Ende der Leinenverbindung angebracht werden.

Die nicht verstärkte Seite ist mit weißem Faden markiert und sollte an der Lasche des Gleitschirm oder an dem Schnallen befestigt werden.

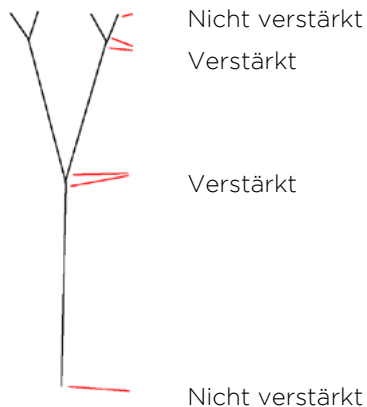
Ummantelte Leinen haben keine zusätzliche Verstärkung und können in beliebiger Ausrichtung montiert werden.



Ein gelber Faden kennzeichnet das verstärkte Ende einer Mikroleine.



Ein weißer Faden kennzeichnet das nicht verstärkte Ende einer Mikroleine.



Ausrichten der Befestigungspunkte

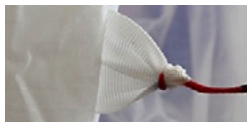
Die Leinen sollten symmetrisch auf der Lasche angebracht werden, außer wenn die Lasche geneigt ist. Die A-Laschen sind bei allen BGD-Schirmen nach hinten geneigt, um mit der Zugrichtung der Leine übereinzustimmen. Bei der Montage der Leinen sollte also die A-Lasche nach hinten geneigt sein, und die B-, C- und D-Laschen sollten senkrecht zur Unterseite des Flügels stehen.



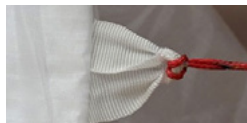
Verriegelte Verbindung - richtig



Geschlungene Verbindung - nicht korrekt



Verriegelte Verbindung - richtig



Geschlungene Verbindung - nicht korrekt

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.

Schlaufen auf der hinteren Leinenebene

Für die A- und B-Tragegurte müssen neue Leinen ohne Schlaufen an den Maillons angebracht werden.

Die Stabi-Leine und die C-Tragegurte sollten jeweils eine einzelne Schlaufe am Maillon haben

Kontrollen vor dem Flug

Überprüfen Sie nach dem Aufrüsten des Flügels immer die Abmessungen der Leinen und pumpen Sie ihn auf, um sicherzustellen, dass alles korrekt ist, bevor Sie fliegen.

TECHNISCHE DATEN

Materialliste

Beim EPIC FREESTYLE 2 setzt BGD nur hochwertige Materialien ein:

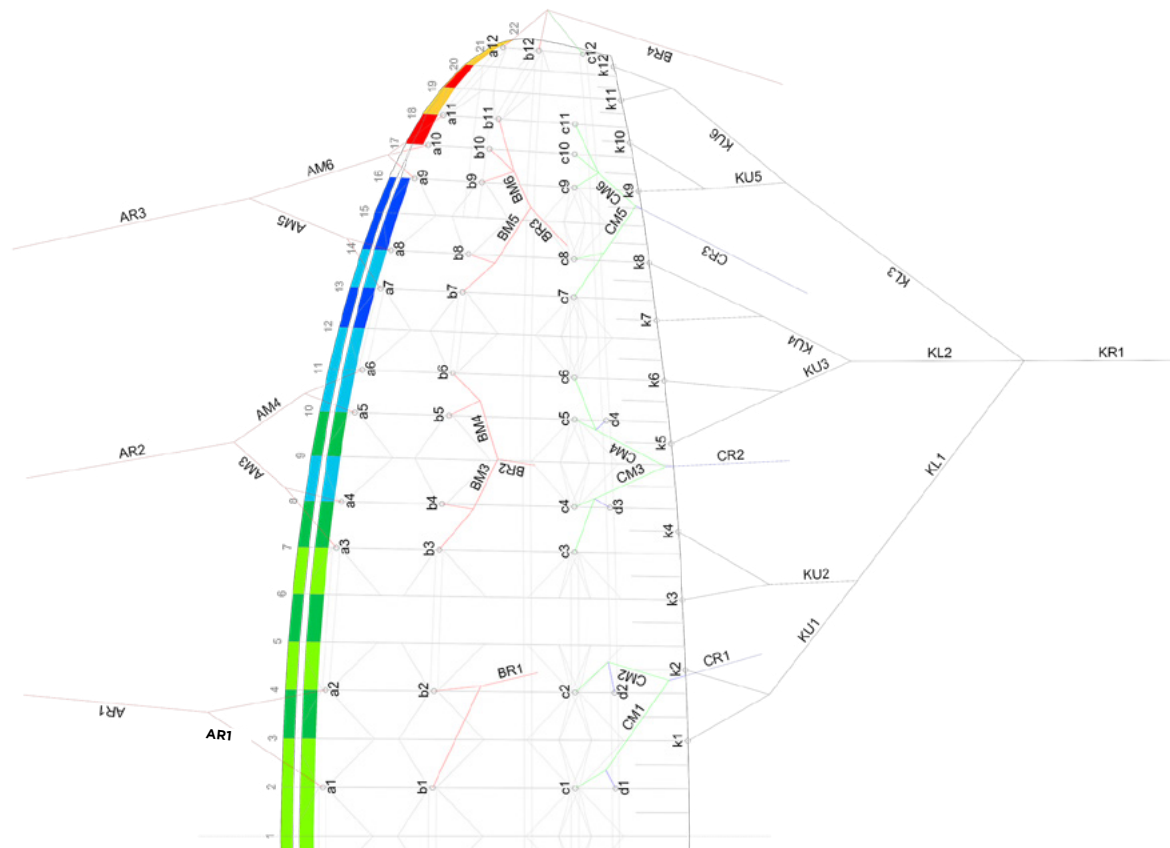
OBERSEGEL	Porcher Skytex 38g/m ²
VORDERKANTE DER OBERSEITE	Porcher Skytex 38g/m ²
UNTERSEGEL	Porcher Eazyfly 40g/m ²
INNERE STRUKTUR	Porcher Skytex hard finish 40g/m ²
VORDERKANTENVERSTÄRKUNG	Plastic wire 2,3 / 2,7mm
GALLERIELEINEN	Liros DC
MITTLERE LEINEN	Liros DSL – sheathed Dyneema
STAMMLEINEN	Liros TSL
BREMSLEINEN	Liros DSL

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

Technische Daten

	XS	S	M	ML	L
SKALIERUNGSFAKTOR	0.96	1	1.04	1.08	1.12
PROJIZIERTE FLÄCHE (M²)	17.9	19.6	21.2	22.8	24.5
AUSGELEGTE FLÄCHE (M²)	21	23	25	27	29
SCHIRMGEWICHT (KG)	4.4	4.8	5.1	5.3	5.6
GESAMTLEINENLÄNGE (M)	210	230	250	268	289
HÖHE (M)	6.7	7	7.3	7.5	7.8
ANZAHL DER LEINENEbenen (A/B/C)	3/4/3				
ZELLEN	42				
AUSGELEGTE STRECKUNG	5				
PROJIZIERTE STRECKUNG	3.6				
MAXIMALE PROFILTIEFE (M)	2.6	2.7	2.8	2.9	3
AUSGELEGTE SPANNWEITE (M)	10.2	10.7	11.2	11.6	12
PROJIZIERTE SPANNWEITE (M)	8	8.4	8.8	9.07	9.4
TRIMM GESCHWINDIGKEIT (KM/H)	38				
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT (KM/H)	50				
ZUGELASSENES STARTGEWICHT (KG)	50-65	60-80	75-95	90-110	105-125
ZULASSUNG (EN/LTF)	B				

Leinenplan



Beschleunigungsbereich und Bremsbereich

Größe	Beschleunigerweg	Bremsbereich Mindestgewicht	Bremsbereich Höchstgewicht
XS	12 cm	> 55 cm	> 55 cm
S	14 cm	> 55 cm	> 60 cm
M	14 cm	> 55 cm	> 60 cm
ML	14 cm	> 60 cm	> 65 cm
L	14 cm	> 65 cm	> 65 cm

Leinenlängen

Alle Maße sind in Millimetern angegeben, bei einer Leinenzugkraft von 50 N. Diese Zugkraft wird langsam und gleichmäßig angelegt, bevor die Messung erfolgt.

Die Längen werden von der Unterseite der Kappe gemessen und schließen die Tragegurte und Maillons mit ein.

Die Leinenlängen beziehen sich auf einen geflogenen Schirm. Im Rahmen des EN-Zertifizierungsprozesses hat das Testteam die in diesem Handbuch angegebenen Längen der Aufhängungsleinen, Steuerleinen und Tragegurte mit dem Mustergerät nach den Testflügen überprüft. Der Längenunterschied zwischen den Angaben im Handbuch und dem Muster darf höchstens 10 mm betragen.

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

Größe XS

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	D	K
1	6599	6532	6646	6716	6749
2	6567	6499	6616	6683	6619
3	6567	6505	6626	6654	6529
4	6534	6471	6585	6641	6519
5	6530	6475	6581		6406
6	6569	6521	6625		6326
7	6450	6443	6556		6301
8	6398	6383	6491		6356
9	6311	6310	6418		6259
10	6235	6264	6391		6219
11	6231	6273	6396		6155
12	5905	5909	5988		6104

EpicFreestyle2_XS_V3_rev7_Lines_Manual

Größe XS

Einzelleinenlängen

a1	1355	b1	1344	c1	678	d1	747
a2	1322	b2	1310	c2	659	d2	725
a3	562	b3	555	c3	672	d3	699
a4	529	b4	521	c4	630	d4	653
a5	483	b5	472	c5	594	k1	898
a6	521	b6	517	c6	637	k2	767
a7	542	b7	535	c7	543	k3	719
a8	489	b8	474	c8	477	k4	709
a9	594	b9	573	c9	581	k5	707
a10	517	b10	526	c10	553	k6	626
a11	513	b11	535	c11	558	k7	587
a12	1109	b12	1112	c12	1191	k8	641
AM3	1200	BM3	1070	CM1	759	k9	462
AM4	1241	BM4	1122	CM2	747	k10	421
AM5	1889	BM5	1066	CM3	1186	k11	321
AM6	1697	BM6	896	CM4	1219	k12	269
AR1	4723	BR1	4667	CM5	909	KU1	1151
AR2	4295	BR2	4370	CM6	732	KU2	1109
AR3	3502	BR3	4326	CR1	4702	KU3	839
		BR4	4286	CR2	4262	KU4	853
				CR3	4597	KU5	656
						KU6	692
						KL1	2000
						KL2	2159
						KL3	2440
						KR1	2699

EpicFreestyle2_XS_V3_rev7_Lines_Manual

Größe S

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	D	K
1	6942	6862	6982	7054	7038
2	6910	6829	6951	7021	6902
3	6921	6848	6956	6988	6810
4	6887	6813	6916	6973	6801
5	6881	6816	6913		6684
6	6920	6863	6955		6600
7	6785	6766	6885		6575
8	6729	6702	6816		6631
9	6637	6627	6741		6531
10	6555	6576	6711		6487
11	6550	6586	6717		6419
12	6200	6205	6291		6364

EpicFreestyle2S_V3_rev9_Lines_Manual

Größe S

Einzelleinenlängen

a1	1419	b1	1406	c1	707	d1	781
a2	1387	b2	1373	c2	687	d2	759
a3	589	b3	581	c3	700	d3	734
a4	555	b4	546	c4	660	d4	685
a5	506	b5	494	c5	623	k1	940
a6	545	b6	541	c6	665	k2	804
a7	568	b7	560	c7	567	k3	752
a8	512	b8	496	c8	498	k4	743
a9	623	b9	600	c9	608	k5	740
a10	541	b10	549	c10	578	k6	656
a11	536	b11	559	c11	584	k7	615
a12	1157	b12	1162	c12	1248	k8	671
AM3	1257	BM3	1120	CM1	800	k9	484
AM4	1300	BM4	1175	CM2	789	k10	440
AM5	1979	BM5	1116	CM3	1278	k11	336
AM6	1776	BM6	937	CM4	1312	k12	281
AR1	4980	BR1	4917	CM5	950	KU1	1204
AR2	4532	BR2	4608	CM6	765	KU2	1164
AR3	3700	BR3	4553	CR1	4953	KU3	878
		BR4	4518	CR2	4456	KU4	894
				CR3	4846	KU5	687
						KU6	723
						KL1	2116
						KL2	2288
						KL3	2582
						KR1	2728

EpicFreestyle2S_V3_rev9_Lines_Manual

Größe M

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	D	K
1	7200	7116	7250	7323	7361
2	7168	7083	7219	7290	7222
3	7171	7093	7227	7257	7127
4	7136	7057	7183	7243	7120
5	7132	7062	7180		7000
6	7174	7112	7228		6913
7	7043	7018	7153		6888
8	6986	6952	7082		6948
9	6889	6873	7004		6839
10	6805	6821	6974		6794
11	6800	6831	6980		6724
12	6440	6440	6523		6673

EpicFreestyle2_M_V3_rev7_Lines_Manual

Größe M

Einzelleinenlängen

a1	1478	b1	1464	c1	743	d1	815
a2	1445	b2	1430	c2	722	d2	792
a3	613	b3	605	c3	733	d3	762
a4	578	b4	569	c4	688	d4	711
a5	527	b5	514	c5	649	k1	979
a6	568	b6	563	c6	696	k2	839
a7	592	b7	583	c7	591	k3	782
a8	534	b8	516	c8	519	k4	774
a9	648	b9	625	c9	633	k5	771
a10	563	b10	572	c10	602	k6	683
a11	558	b11	582	c11	608	k7	640
a12	1216	b12	1215	c12	1298	k8	699
AM3	1309	BM3	1165	CM1	824	k9	504
AM4	1355	BM4	1224	CM2	813	k10	458
AM5	2061	BM5	1162	CM3	1292	k11	350
AM6	1850	BM6	976	CM4	1329	k12	293
AR1	5201	BR1	5131	CM5	989	KU1	1253
AR2	4739	BR2	4813	CM6	797	KU2	1215
AR3	3873	BR3	4757	CR1	5176	KU3	914
		BR4	4714	CR2	4696	KU4	932
				CR3	5066	KU5	715
						KU6	753
						KL1	2223
						KL2	2408
						KL3	2713
						KR1	2902

EpicFreestyle2_M_V3_rev7_Lines_Manual

Größe ML

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	D	K
1	7456	7375	7518	7597	7604
2	7424	7342	7488	7564	7461
3	7429	7360	7505	7538	7364
4	7393	7323	7459	7524	7358
5	7390	7329	7457		7234
6	7434	7381	7506		7145
7	7301	7292	7428		7118
8	7242	7225	7354		7181
9	7144	7143	7273		7070
10	7058	7090	7242		7023
11	7054	7101	7248		6949
12	6706	6710	6799		6895

EpicFreestyle2_ML_V3_rev6_Lines_Manual

Größe ML

Einzelleinenlängen

a1	1530	b1	1517	c1	766	d1	844
a2	1497	b2	1483	c2	745	d2	820
a3	635	b3	627	c3	759	d3	791
a4	599	b4	590	c4	712	d4	738
a5	546	b5	533	c5	672	k1	1015
a6	589	b6	584	c6	720	k2	871
a7	613	b7	604	c7	614	k3	810
a8	553	b8	536	c8	539	k4	803
a9	671	b9	648	c9	657	k5	799
a10	584	b10	594	c10	625	k6	709
a11	580	b11	605	c11	631	k7	663
a12	1254	b12	1257	c12	1346	k8	725
AM3	1355	BM3	1208	CM1	856	k9	523
AM4	1404	BM4	1270	CM2	846	k10	475
AM5	2135	BM5	1205	CM3	1340	k11	363
AM6	1919	BM6	1013	CM4	1379	k12	303
AR1	5405	BR1	5337	CM5	1027	KU1	1298
AR2	4929	BR2	5015	CM6	828	KU2	1262
AR3	4036	BR3	4967	CR1	5389	KU3	947
		BR4	4942	CR2	4900	KU4	966
				CR3	5280	KU5	742
						KU6	780
						KL1	2321
						KL2	2517
						KL3	2834
						KR1	2966

EpicFreestyle2_ML_V3_rev6_Lines_Manual

Größe L

Gesamtleinenlängen

	A	B	C	D	K
1	7738	7657	7780	7858	7905
2	7705	7624	7749	7824	7759
3	7712	7639	7770	7802	7659
4	7674	7601	7723	7788	7654
5	7671	7607	7721		7527
6	7716	7662	7772		7435
7	7576	7560	7692		7408
8	7515	7490	7616		7473
9	7412	7405	7532		7356
10	7321	7349	7500		7307
11	7316	7359	7507		7231
12	6938	6938	7027		7174

EpicFreestyle2_L_V3_rev5_Lines_Manual

Größe L

Einzelleinenlängen

a1	1588	b1	1573	c1	799	d1	876
a2	1554	b2	1539	c2	777	d2	851
a3	659	b3	650	c3	788	d3	819
a4	621	b4	612	c4	740	d4	764
a5	566	b5	552	c5	698	k1	1052
a6	610	b6	606	c6	748	k2	905
a7	636	b7	626	c7	635	k3	839
a8	574	b8	555	c8	558	k4	833
a9	697	b9	672	c9	680	k5	828
a10	605	b10	615	c10	647	k6	735
a11	600	b11	625	c11	654	k7	688
a12	1307	b12	1306	c12	1395	k8	752
AM3	1406	BM3	1252	CM1	885	k9	542
AM4	1457	BM4	1317	CM2	875	k10	492
AM5	2215	BM5	1249	CM3	1388	k11	377
AM6	1989	BM6	1049	CM4	1429	k12	314
AR1	5629	BR1	5563	CM5	1063	KU1	1345
AR2	5137	BR2	5227	CM6	857	KU2	1311
AR3	4208	BR3	5169	CR1	5589	KU3	982
		BR4	5121	CR2	5088	KU4	1002
				CR3	5487	KU5	769
						KU6	808
						KL1	2424
						KL2	2632
						KL3	2960
						KR1	3080

EpicFreestyle2_L_V3_rev5_Lines_Manual

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