



G I N

Boost Betriebshandbuch



Dieses Betriebshandbuch ist Pflichtlektüre vor dem ersten Flug mit dem Boost.

Danke...

Danke, dass du dich für den Boost entschieden hast. Wir sind zuversichtlich, dass du mit diesem Gleitschirm zahlreiche glückliche Flugerlebnisse haben wirst und grosse Fortschritte als Pilot machen wirst. Dieses Betriebshandbuch enthält all die Informationen, die du zum Fliegen und für die Wartung deines Gleitschirms benötigst. Genaue Kenntnis deines Fluggerätes und deiner gesamten Ausrüstung hilft dir sicher zu fliegen und immer das Beste aus deinen Flügen zu machen.

Bitte gib dieses Handbuch an den nächsten Besitzer deines Gleitschirms weiter, wenn du ihn verkaufst.

Wir wünschen dir glückliche Flüge und immer
Eine sichere Landung

Dein GIN Team

Wichtiger Sicherheitshinweis

Als Käufer dieses Produktes übernimmst du die alleinige Verantwortung für alle Risiken, die mit dem Gleitschirmfliegen verbunden sind, einschliesslich Verletzung und Tod. Unsachgemässe Verwendung oder Missbrauch erhöht dieses Risiko beträchtlich.

Weder GIN Gliders Inc noch der Verkäufer von GIN Gleitschirmflugausrüstung kann für persönlichen Schaden oder Schaden, der Dritten zugefügt wurde, verantwortlich gemacht werden. Jede eigenmächtige Änderung an diesem Gleitschirm hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge.

Wenn im Zusammenhang mit der Benutzung dieses Gleitschirms irgendwelche Fragen auftreten sollten, dann wende dich bitte an deine Gleitschirmflugschule oder deinen GIN Verkäufer vor Ort oder an den Importeur in deinem Land oder an GIN Gliders direkt.

Inhalt

Danke.....	2
Wichtiger Sicherheitshinweis.....	2
1. GIN Gliders.....	4
2. Einführung: der Boost	5
Für Piloten, die.....	5
Ein führendes Design	5
Die Herstellung	6
3. Vor deinem ersten Flug	7
Stückprüfung	7
Speed System	7
Einstellung der Bremsen	8
Rucksack	9
Geeignete Gurtzeuge	9
Zulässiger Gewichtsbereich	10
Voraussetzungen zum Fliegen.....	10
4. Fliegen mit dem Boost.....	11
Startvorbereitung.....	11
Vorflug-Checkliste	11
Der Start.....	11
Knoten oder Schlingen in den Leinen.....	12
Geringstes Sinken / bestes Gleiten.....	12
Beschleunigtes Fliegen	12
Aktiver Flugstil	13
Fliegen bei turbulenter Luft	13
Schneller Höhenabbau.....	14
Steuern ohne Bremsen	16
Kunstflug	16
Die Landung mit dem Boost	16
Windenschlepp.....	16
Fliegen mit Motor.....	17
5. Wartung, Pflege und Reparaturen	18
Bodenhandling	18
Schäden durch UV-Belastung.....	18
Verpacken deines Gleitschirms.....	18
Transport und Lagerung	19
Reinigung	19
Nachprüfung	19
Reparaturen.....	19
6. Reference	20
EN und LTF Zertifizierung	20
Technische Daten	22
Leinenplan	23
Nachprüfanweisungen für den Boost	24

1. GIN Gliders

GIN Gliders wurde 1998 von dem Gleitschirm-Designer und Wettkampfpiloten Gin Seok Song und seinem Team von Ingenieuren und Testpiloten gegründet.

Gin's Philosophie ist einfach zu beschreiben: Gleitschirme zu entwickeln, die er und jeder andere Pilot gerne fliegen. Diese Philosophie gilt gleichermassen für einen Gleitschirm für Einsteiger, wie den Boost, als auch für seinen Spitzen-Wettkampfschirm, den Boomerang. Kein GIN Gleitschirm geht in Produktion, bevor nicht Gin selbst mit ihm völlig zufrieden ist.

Gin hat über 20 Jahre Erfahrung mit dem Design und der Produktion von Gleitschirmen und er wird dabei unterstützt von einem ebenso erfahrenen Team in seiner Firma in Korea, wie auch von seinem weltweiten Netzwerk von professionellen Importeuren und Händlern. „GIN Team Piloten“ haben den Gleitschirm Weltcup in vielen Jahren gewonnen und darüber hinaus unzählige andere Wettbewerbe, Weltcups, Weltmeisterschaften und Nationale Titel. Der hohe Standard und das Wissen und Können der Experten um Gin, die mit Hingabe und Professionalität ihre Arbeit tun, gibt dir die Gewissheit das bestmögliche Produkt und den besten after sales Service zu bekommen, den es gibt.



2. Einführung: der Boost

Der Boost ist ein neues Konzept eines Gleitschirms für Einsteiger und für die Schulung. Gin Seok Song und Robert Graham, die beiden Designer, haben ihren ganzen, langjährigen Erfahrungsschatz genutzt um einen Gleitschirm zu schaffen, der perfekt zugeschnitten ist auf die Bedürfnisse des Piloten von heute. Der Boost bietet einzigartige Sicherheit in Verbindung mit präzisem, aber auch fehlerverzeihendem Handling. Er gibt dem Piloten genaues Feedback über seinen Flug und hilft ihm dabei einen aktiven Flugstil zu entwickeln. Der Pilot lernt die vielen unterschiedlichen Zustände und Bewegungen der Luftmasse kennen, wird mit ihnen vertraut und erzielt schnellen Lernfortschritt. Der Boost lässt dich den Flug in vollen Zügen genießen ohne deine Sicherheit jemals in Frage zu stellen.

Für Piloten, die...

Der Boost ist ideal als dein erster Gleitschirm. Er eignet sich aber auch sehr gut für Freizeitpiloten, die nicht ständig beim Fliegen sind und die einen Gleitschirm mit guter Leistung bei maximaler Sicherheit suchen.

Der Boost eignet sich für alle Arten des Fliegens, von den ersten Schritten am Übungshang der Flugschule, über Soaringflüge im Hangaufwind bis hin zu Thermik- und Streckenflügen.

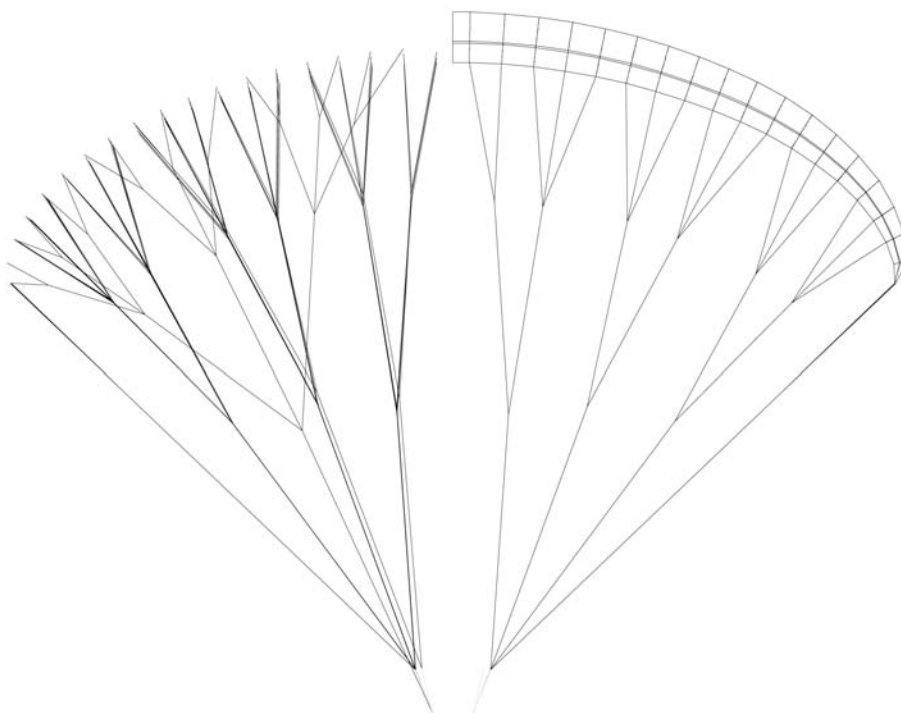
Ein führendes Design

Gin und Robert erreichten beim Boost bedeutende Fortschritte im Vergleich zu anderen Gleitschirmen für die Schulung. Die Sicherheit, die Leistung, die Starteigenschaften und auch das Handling konnten verbessert werden.

Windkanal-Versuche und neue Software haben die Form der Eintrittskante optimiert und einen noch saubereren Flügel geschaffen.

Doppelte Verstärkungen an der Eintrittskante garantieren müheloses Startverhalten über viele Jahre und hohe Leistung.

Die Differenzierung der Bremsanlenkung wurde verfeinert. Der Flügel lässt sich so noch präziser steuern und gibt feinstes Feedback.



Widerstand und Gewicht wurden reduziert durch geringere Leinendurchmesser und weniger Leinenmeter und die Verwendung eines neuen, leichten high-tech Segelmaterials. Stärkere Leinen werden in der Mitte des Flügels und vorne verwendet, während bei den weniger stark belasteten Leinenebenen die Durchmesser reduziert werden konnten.

Diese und weitere Innovationen geben dir die Gewissheit mit dem Boost den besten Flügel seiner Klasse zu besitzen.

Die Herstellung

Alle GIN Glider werden in der firmeneigenen Produktionsstätte mit modernsten Verarbeitungstechniken und Maschinen hergestellt. Hochqualifiziertes Personal produziert jeden Gleitschirm mit grösster Sorgfalt. Eine genaue Qualitätskontrolle wird nach jedem Verarbeitungsschritt ausgeführt und die Nachverfolgbarkeit der Herkunft aller Materialien ist gegeben. All diese Massnahmen geben dir die Gewissheit mit dem besten und sichersten Flügel zu fliegen, den es gibt.

3. Vor deinem ersten Flug

Stückprüfung

Der Boost wird mit Speed System, Rucksack, Innensack, Packband, Reparaturmaterial und diesem Betriebshandbuch ausgeliefert. Vor der Auslieferung muss der Verkäufer den Gleitschirm aufziehen und einen Überprüfungsflug machen. Jeder Boost wird im Werk einer genauen Stückprüfung unterzogen und auf seine Baugleichheit mit dem DHV-Gütesiegemuster überprüft.

Speed System

Mit dem Speed System kann man mit höherer Geschwindigkeit fliegen. Dies geschieht dadurch, dass die vorderen Tragegurte über ein Rollensystem, das man mit den Beinen aktiviert, verkürzt werden und so der Anstellwinkel des Gleitschirms reduziert wird. Ungefähr 10 km/h Geschwindigkeitszuwachs sind so möglich.

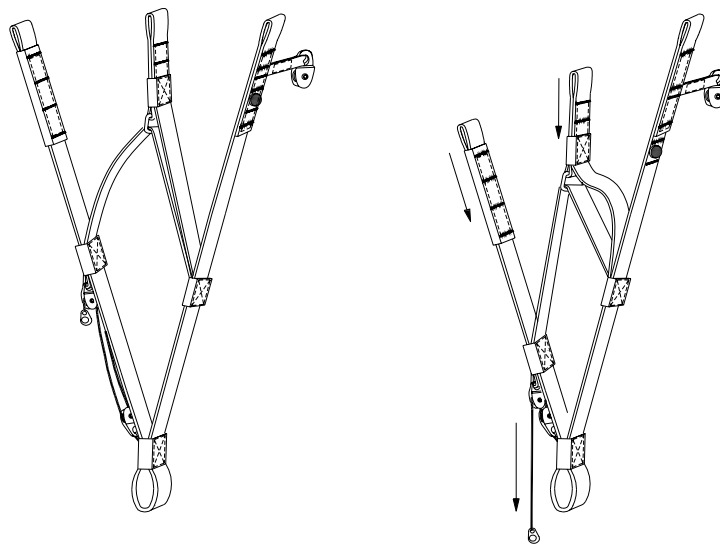
Es ist wichtig, dass die Leinen des Beschleunigungssystems am Gurtzeug richtig verlaufen. Verbunden wird das Beschleunigungssystem mit den Tragegurten mit den mitgelieferten Brummelhaken. Die Länge des Fusstreckers sollte man am Boden richtig einstellen. Man setzt sich ins Gurtzeug und stellt mit einem Helfer, der die Tragegurte hochhält, die Länge des Beschleunigungssystems so ein, dass die Beine bei maximaler Beschleunigung ganz gestreckt sind. Nach den ersten Flügen kann man dann die Feineinstellung vornehmen. Wenn man Zweifel an der richtigen Einstellung hat, dann sollte man seinen Fluglehrer oder Händler um Rat fragen.



Der Boost besitzt ein besonderes Beschleunigungssystem, das dem Piloten noch besseres Feedback über den unterschiedlichen Druck des „Gaspedals“ liefert. Das „Kick-Down System“ hilft dem Piloten die Veränderung des Anstellwinkels seines Gleitschirms noch bewusster wahrzunehmen und dadurch den Gleitwinkel zu optimieren. Ab der 50%

Marke des Beschleuniger-Weges steigt der Druck markant an und erinnert den Piloten in welcher Position auf der Polare er sich befindet.

Tragegurte	A	B	C
Länge bei Trimmgeschwindigkeit	50cm	50cm	50cm
Länge voll beschleunigt	38cm	44cm	50cm

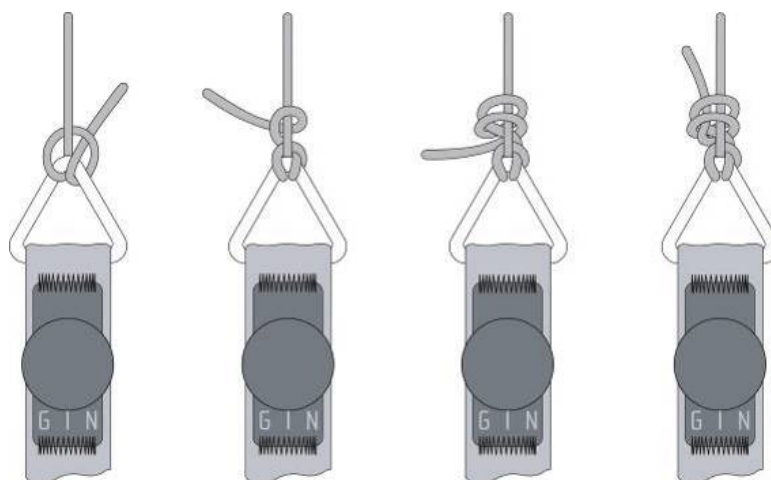


Einstellung der Bremsen

Die Bremseinstellung des Boost ist diejenige, mit der auch die Testflüge für die Musterprüfung durchgeführt wurden. Diese Einstellung wurde von den GIN Testpiloten so festgelegt und es sollte nicht notwendig sein daran etwas zu ändern.

Es ist nicht ungewöhnlich beim Soaren oder Thermikfliegen die Bremsen am Knoten zu halten (ein halbes Mal zu wickeln). In extremen Situationen darf man dann aber nicht vergessen diese Verkürzung der Bremsleinchen freizugeben.

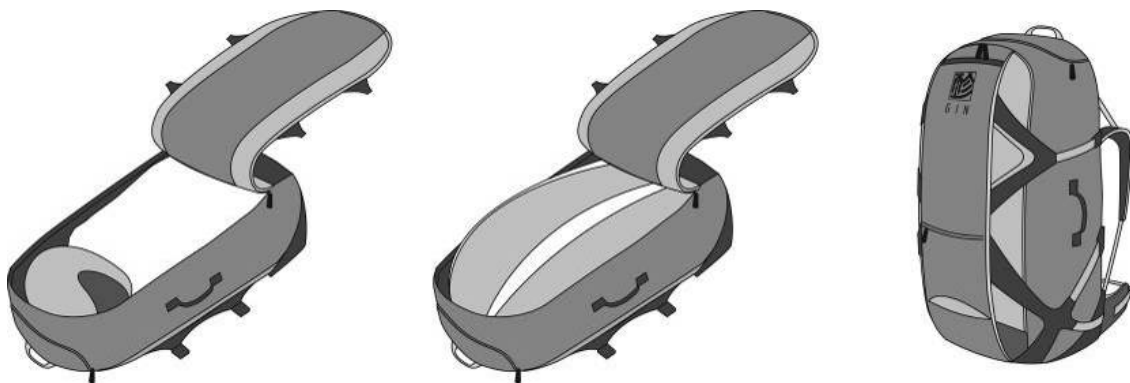
Wenn du trotzdem meinst du musst die Länge der Hauptbremsleine ändern, damit sie deinen persönlichen Anforderungen genügt, dann mache dies in sehr kleinen Schritten von nur 2cm. Der Leerlauf der Hauptbremsleine, bevor am Achterliek des Gleitschirms eine Veränderung zu sehen ist, beträgt mindestens 10cm. Dies ist notwendig, damit auch im beschleunigten Flug kein Zug auf der Bremsleine ist. Verknote die Bremsleine so, wie es auf der Zeichnung zu sehen ist.



Rucksack

Alle GIN Glider werden mit einem robusten Rucksack aus Ripstop KODURA® ausgeliefert. Dieser Rucksack ist einfach zu packen und bietet gute Ergonomie und Tragekomfort.

Den Rucksack kann man zum Beispiel, um den besten Tragekomfort zu haben, so packen: Erst packt man den Gleitschirm in das Gurtzeug und dann beides in den Rucksack. Der Gleitschirm kommt zum Rücken hin zu liegen und das Gurtzeug steckt kopfüber im Rucksack. Zuletzt zieht man die inneren und äusseren Kompressionsbänder an und stellt die Schultergurte und den Hüftgurt passend ein. Auf diese Weise kann man mit dem Rucksack am Rücken bequem gehen. Der Rucksack hat ausserdem noch zwei separate Taschen für Kleinkram. Für Piloten, die noch mehr Stauraum benötigen, gibt es auch einen XXL Rucksack mit 200 L Volumen.



Geeignete Gurtzeuge

Der Boost wurde für alle Gurtzeuge mit variablem Brustgurt und ohne starre Kreuzverspannung zugelassen. Dies sind so genannte Gurtzeuge des Gurtzeugtyps GH. 99% aller nach 1993 geprüften Gurtzeuge gehören zur Gurtzeuggruppe GH. Ältere Gurtzeuge mit starrer Kreuzverspannung sind weniger geeignet für den Boost und deshalb auch nicht zugelassen. Im Zweifelsfall erkundige dich bei deinem Fluglehrer oder Gleitschirmshop zu welcher Gurtzeuggruppe dein Gurtzeug gehört.

Die Einstellung der Länge des Brustgurtes verändert den Abstand der beiden Karabiner und hat Einfluss auf Stabilität und Handling des Gleitschirms. Ein engerer Abstand der Karabiner erschwert das Fliegen mit Gewichtsverlagerung und erhöht die Stabilität etwas. Ein weiterer Abstand ist gut für mehr Feedback vom Gleitschirm und gibt etwas weniger Stabilität.

Gin berechnet die Geometrie des Gleitschirms für einen Karabinerabstand von 44cm. Wir empfehlen mit einem Karabinerabstand zwischen 42cm und 50cm zu fliegen. Abhängig ist dies auch etwas vom Gurtzeugtyp, mit dem man fliegt. Beim Boost gibt es keinen Grund mit sehr engem Karabinerabstand zu fliegen, weil er so wie andere, vor allem ältere, Gleitschirme keine Tendenz hat sich instabil anzufühlen.

Zulässiger Gewichtsbereich

Der Boost muss innerhalb seines zulässigen Gewichtsbereiches geflogen werden. Der zulässige Gewichtsbereich ist den technischen Daten zu entnehmen. Er wird angegeben als Startgewicht, das heisst, Körpergewicht des Piloten mit Bekleidung, Gleitschirm, Gurtzeug und der gesamten anderen Ausrüstung. Der einfachste Weg sein Startgewicht festzustellen ist sich mit dem Rucksack mit der gesamten Ausrüstung auf eine Waage zu stellen. Üblicherweise beträgt der Unterschied Körpergewicht zu Startgewicht mehr als 20 kg.

Voraussetzungen zum Fliegen

Um mit diesem Gleitschirm fliegen zu können, solltest du:

- Eine theoretische und praktische Ausbildung haben, die dich befähigt einen Gleitschirm dieser Kategorie zu fliegen.

- Die vorgeschriebene Versicherung und Berechtigung haben.

- In der richtigen mentalen Verfassung sein, nicht extrem gestresst und nicht beeinflusst von legalen oder anderen Drogen.

- Nur bei Bedingungen fliegen, die für dein Level von Flugerfahrung geeignet sind.

- Einen geeigneten Helm tragen und nur mit einem geprüften Gurtzeug und Rettungsgerät fliegen.

- Einen genauen Vorflugcheck machen.

4. Fliegen mit dem Boost

Wir raten dir, dass du dich zuerst bei Aufziehübungen am Übungshang oder in der Ebene mit deinem Gleitschirm vertraut machst. Mache deine ersten Flüge mit einem neuen Gleitschirm bei sanften Bedingungen in einem dir vertrauten Fluggelände.

Startvorbereitung

Folge einer einheitlichen Routine und der gleichen Vorflugcheck-Prozedur bei jedem Flug. Dies ist sehr wichtig, um sicher zu fliegen. Wir empfehlen dabei folgendes Vorgehen:

Wenn du am Startplatz angekommen bist, dann mache dir als erstes ein Bild von den Bedingungen:

Beachte Windgeschwindigkeit und Windrichtung, Luftraum, Turbulenz und Thermikzyklen. Überprüfe deinen Gleitschirm, das Gurtzeug, den Rettungsschirmgriff und den Splint, deinen Helm und deine weitere Ausrüstung.

Suche dir einen geeigneten, grossen Startplatz aus, möglichst eben und hindernisfrei. Ziehe dein Gurtzeug an und vergiss nicht die Beingurte zu schliessen! Setze deinen Helm auf.

Lege den Gleitschirm entsprechend seiner Grundform aus und sortiere die Tragegurte und die Leinen.

Verbinde die Tragegurte mit den Karabinern deines Gurtzeuges. Achte darauf, dass nichts verdreht ist.

Verbinde das Speedsystem am Tragegurt mit dem Gaspedal. Verwende dazu die Brummelhaken.

Überprüfe ein letztes Mal, dass keine neuen Knoten in den Leinen sind und nichts verdreht ist und die Leinen nicht an Wurzeln oder Steinen verhängt sind. Bei Nullwind muss man besonders aufmerksam sein.

Vorflug-Checkliste

Rettungsgerät: Splint und Auslösegriff korrekt und sicher.

Helm und Gurtzeugschliessen geschlossen.

Alle Leinen frei.

Eintrittsöffnungen offen und Startrichtung gegen den Wind.

Luftraum frei.

Der Start

Der Schlüssel zu einer guten Starttechnik ist so oft wie möglich das Bodenhandling in der Ebene zu üben.

... bei schwachem Wind oder Nullwind.

Der Boost lässt sich bei Nullwind gleichmässig aufziehen. Führe den Gleitschirm einfach an den A-Gurten mit gebeugten Armen und den Händen auf Schulterhöhe. Folge mit deinen Händen der Bewegung des Gleitschirms in einem Bogen und warte bis der Gleitschirm sich füllt und über deinen Kopf steigt. **Es gibt keinen Grund stark an den Tragegurten zu ziehen.** Laufe während der Gleitschirm über deinen Kopf steigt. Schaue nach oben und **vergewissere dich, dass der**

Gleitschirm vollständig gefüllt ist, bevor du startest und dass keine Knoten und Verschlingungen in den Leinen sind. Wenn du irgendeine Störung siehst und du noch nicht gestartet bist, dann brich den Start sofort ab, indem du den Gleitschirm ställst. Wenn der Hang steil ist, dann ziehe nur eine Bremse ganz durch und laufe parallel zum Hang.

Wenn der Gleitschirm schräg hochkommt, dann versuche den Gleitschirm zur niedrigeren Seite hin zu unterlaufen und nicht den Gleitschirm mit Gewalt hochzuziehen. Es ist nicht nötig den Gleitschirm mit Impuls zu starten und in die losen Leinen zu laufen.

...bei starkem Wind

Rückwärtsstarten ist empfohlen. Halte die Bremsgriffe und drehe dich um, wobei du einen Tragegurt über den Kopf führst. Wir empfehlen, dass du eine „Wand baust“, das heisst den Gleitschirm soweit füllst, dass er etwa bis zur Höhe der B-Ebene gefüllt ist. Nun hast du guten Überblick über die Leinen und kannst dich vergewissern, dass nichts verschlungen oder verknotet ist. Vergewissere dich, dass der Luftraum frei ist und ziehe den Gleitschirm sanft an den A-Tragegurten hoch. Wenn er oben ist, bremse leicht, drehe dich herum und starte. Wenn der Wind sehr stark ist, dann musst du beim Aufziehen ein paar Schritte auf den Gleitschirm zugehen.

Knoten oder Schlingen in den Leinen

Wenn du mit einem Knoten in den Leinen gestartet bist, dann warte bis du genügend Bodenabstand und Abstand zu anderen Piloten hast, bevor du anfängst und versuchst den Knoten zu lösen. Steuere mit Gewichtsverlagerung und bremse die Gegenseite leicht, bevor du versuchst die verknotete Seite mit Ziehen an der Bremsleine zu öffnen. Achte darauf nicht zu langsam zu fliegen und vermeide es den Gleitschirm zu stallen oder zum Trudeln zu bringen. Wenn der Knoten sich nicht öffnen lässt, dann lande sobald es geht.

Geringstes Sinken / bestes Gleiten

Mit der Geschwindigkeit des geringsten Sinkens fliegst du, wenn du den Gleitschirm ca. 30cm anbremsst. Die Geschwindigkeit des besten Gleitens bei ruhiger Luft fliegt man, wenn man ungebremst fliegt.

Beschleunigtes Fliegen

Wenn du dich mit dem Flugverhalten des Boost vertraut gemacht hast, dann kannst du anfangen das Speed System zu benutzen. Es ermöglicht besseres Gleiten gegen den Wind und eine bessere Penetration des Gleitschirms bei Wind.

Drücke das Gaspedal langsam mit beiden Füßen durch. Die Steuerung der Flugrichtung erfolgt jetzt am besten mit Gewichtsverlagerung. In Turbulenz musst du ganz oder teilweise aus dem Beschleuniger gehen. Lasse die Bremsen leicht auf Zug, um die Gleitschirmkappe besser zu spüren. In Bodennähe darfst du nicht beschleunigt fliegen. Wenn der Gleitschirm einklappt während du beschleunigt fliegst, dann musst du als erstes ganz aus dem Beschleuniger gehen, bevor du den Gleitschirm stabilisierst.

Aktiver Flugstil

Der Boost hat einen hohem Kappendruck und eine nur sehr geringe Tendenz einzuklappen und damit sehr hohe passive Sicherheit. Trotzdem solltest du dir auch schon beim Fliegen mit dem Boost einen aktiven Flugstil angewöhnen. Dies wird dir helfen Einklapper bei allen Flugbedingungen praktisch völlig zu vermeiden, ausser es ist sehr turbulent. Der Schlüssel zum aktiven Fliegen ist es, den Gleitschirm immer über deinem Kopf zu halten. Wenn er hinter dir zurück bleibt, gib die Bremsen frei. Wenn er vor dich schiesst, dann bremse kurz an bis die Vorwärtsbewegung gestoppt ist. Wenn eine Seite weich wird, dann setze die Bremse kurz tiefer und/oder verlagerere dein Gewicht entsprechend bis du fühlst, dass der Druck wieder zurückkehrt. Es ist dabei wichtig immer auf ausreichende Geschwindigkeit zu achten und jede Überreaktion zu vermeiden.

Fliegen bei turbulenter Luft

Einklapper können vorkommen, wenn die Luft sehr turbulent ist. Der Boost erholt sich von Einklappen in fast allen Situationen ohne dass der Pilot eingreifen muss. Im Zweifelsfall gib die Hände nach oben und die Bremse frei und lasse den Gleitschirm fliegen. Darüber hinaus halte dich an die folgenden Hinweise, um dem Gleitschirm zu helfen sich noch schneller wieder zu erholen.

Seitenklapper

Wenn es sehr turbulent ist, dann kann auch der Boost einmal einklappen. Ein Seitenklapper wird normalerweise von selbst sehr schnell wieder aufgehen ohne, dass der Pilot etwas tun muss. Die Flugrichtung ändert sich jedoch dabei etwas. Dies kann auf den Hang zu führen oder in die Nähe anderer Gleitschirme. Versuche deinen Kurs zu halten, indem du dein Gewicht zur offenen Seite des Gleitschirms hin verlagerst. Diese Bewegung kann mit etwas Bremsleinenzug ebenfalls auf der offenen Seite des Gleitschirms kombiniert werden. Spätestens jetzt wird der Boost normalerweise wieder ganz offen sein. Sollte trotzdem der Einklapper nicht öffnen, dann kannst du das Wiederöffnen mit einem langen, kurzzeitigen Zug auf der Bremse der geschlossenen Seite unterstützen. Lasse den Gleitschirm wieder Geschwindigkeit aufnehmen nachdem er geöffnet hat.

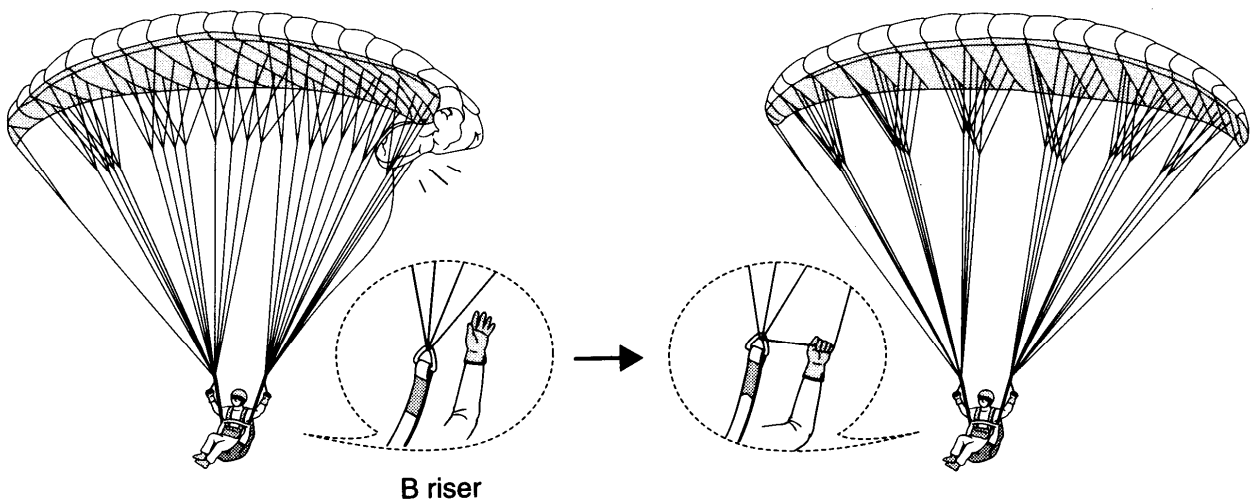
Frontklapper

Ein Frontklapper (symmetrischer Einklapper) öffnet sich sehr schnell von selbst wieder ohne, dass der Pilot eingreifen muss. Der Gleitschirm nickt etwas nach vorne und nimmt dabei wieder Geschwindigkeit auf. Wenn du das Öffnen mit der Bremse unterstützen willst, dann sei vorsichtig, dass du nicht zuviel bremst.

Krawatte / Verhänger

Ein Verhänger kann nach einem sehr grossen Einklapper vorkommen, wenn sich das Flächenende der eingeklappten Seite des Gleitschirms zwischen den Leinen verhängt. Es ist extrem unwahrscheinlich, dass dies mit dem Boost passiert. Der Pilot sollte aber auf alle Fälle wissen, was in einem solchen Fall zu tun ist. Gegenbremsen und/oder Gewichtsverlagerung zur offenen Seite ist notwendig. Pumpe mit einer langen aber kurzzeitigen Bewegung das verhängte Flächenende frei. Bei allen GIN Glidern gibt es eine separate Stabiloleine, die zum B-Tragegurt

führt. Diese Leine ist bei einer Krawatte lose. Man zieht an ihr und der Verhänger löst sich normalerweise.



Trudeln

Beim normalen Thermikfliegen ist man weit entfernt von der Grenze, bei der der Gleitschirm anfängt zu trudeln. Sollte man trotzdem einmal den Gleitschirm versehentlich zum Trudeln bringen, dann gibt man einfach die Hände wieder nach oben und der Gleitschirm wird etwas nach vorne gehen und wieder normal fliegen.

Kaskaden

Viele Rettungsschirmöffnungen sind das Ergebnis einer Kaskade von Überreaktionen des Piloten. Man merke sich: Überreagieren sind oft schlimmer als überhaupt nicht reagieren.

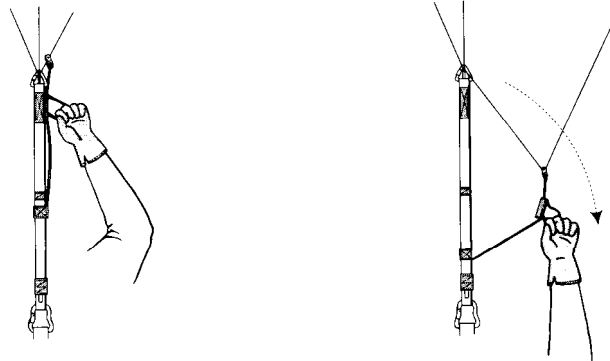
Schneller Höhenabbau

Extrem starkes und grossflächiges Steigen kann man zum Beispiel bei Gewittern finden. In einer solchen Situation ist man am besten am Boden aufgehoben. Für den Fall, dass dich das Wetter überrascht hat und du in der Situation bist möglichst schnell Höhe abbauen zu müssen, gibt es mehrere Möglichkeiten. Die beste ist natürlich einen Platz zu finden, wo es runter geht. Anderenfalls musst du eine der folgenden Methoden verwenden. Sie sind in der Reihenfolge von der geringeren bis hin zur höchstmöglichen Sinkgeschwindigkeit aufgeführt. Alle diese Möglichkeiten belasten deinen Gleitschirm zusätzlich und sollten deshalb möglichst vermieden werden, wenn du deinen Gleitschirm schonen willst. **Wir empfehlen dir diese Schnellabstiegsmöglichkeiten unter professioneller Anleitung bei einem Sicherheitstraining zu üben.**

Ohrenanlegen

Ohrenanlegen ist eine sichere Möglichkeit mit mässiger Sinkgeschwindigkeit Höhe abzubauen und dabei auch noch vorwärts zu fliegen. Lege die Ohren an, indem du die äussere A-Leine auf beiden Seiten einziehst. Der Boost ist mit einer Ohrenanlegehilfe ausgestattet, die das Ohrenanlegen leichter macht. Man muss nur die roten Griffe nach aussen, unten ziehen, so wie auf der Zeichnung dargestellt. Auch wenn man wegen des Windgeräusches meinen könnte, dass

sich die Vorwärtsgeschwindigkeit erhöht, ist es in Wirklichkeit so, dass der Gleitschirm mit angelegten Ohren langsamer fliegt. Wenn du zusätzlich noch in den Beschleuniger trittst, dann erhöht sich die Vorwärtsgeschwindigkeit und die Sinkgeschwindigkeit.



Man steuert mit Gewichtsverlagerung. Wenn man die äusseren A-Leinen freigibt, dann öffnen die Flächenenden beim Boost selbständig. Spätestens in 100m Bodenabstand öffnet man die angelegten Ohren wieder. Wenn man trotzdem bis zur Landung mit angelegten Ohren fliegt, dann ist es besser bis zum Ausflaren die Ohren angelegt zu lassen.

Steilspirale

Steilspiralen sind ein extremes Manöver. Übe Steilspiralen mit Vorsicht und am Anfang nur mit geringer Sinkgeschwindigkeit, um mit diesem Fluggefühl vertraut zu werden. Zum Einleiten lege dein Gewicht auf die Kurveninnenseite und ziehe die Bremse allmählich an. Nach etwa zwei Umdrehungen wirst du dich in einer Steilspirale befinden. Wenn du in der Steilspirale bist, dann kannst du deine Sinkgeschwindigkeit mit Gewichtsverlagerung und Zug an der kurvenäusseren Bremsleine regulieren.

WARNUNG! Steilspiralen können Orientierungsverlust und sogar Bewusstlosigkeit verursachen! Wir raten dir die Steilspirale mit einer kontrollierten Ausleitung zu beenden. Baue die Geschwindigkeit über zwei Umdrehungen ab dadurch dass du auf der Kurvenaussenseite etwas bremst und zusätzlich auch dein Gewicht zur Aussenseite der Kurve verlagerst.

B-stall

Um schnell Höhe abzubauen ohne dabei deinen Körper einer hohen G-Belastung auszusetzen, kannst du den B-Stall verwenden. Lange am besten in die B-Leinen oberhalb der Leinenschlösser und ziehe die B-Gurte langsam nach unten. Am Anfang ist dazu ein ziemlich hoher Kraftaufwand erforderlich. Man zieht die B-Gurte etwa 20cm herab. Zum Ausleiten lässt man die B-Gurte gleichmässig hoch, etwa innerhalb einer Sekunde. Man sollte den B-Stall erst dann beenden, wenn der Gleitschirm sich in einem stabilen B-Stall befindet. Der Boost wird dabei etwas nach vorne nicken und hat keinerlei Tendenz in einem stabilen Sackflug zu bleiben.

Full Stall, dynamischer Stall

Dies ist ein extremes Manöver und es sollte keinerlei Notwendigkeit bestehen dieses Manöver auszuführen.

Wickle die Bremsen nicht, um einen Full Stall zu fliegen. Halte deine Hände nahe am Körper während des Stalls und versuche sie unter dem Sitzbrett zu halten. Wenn die Kappe in einem stabilen Full Stall ist, dann wird sie sich vor und zurück bewegen. Wenn du den Full Stall beendest, gib zuerst deine Hände etwas in die Höhe, damit sich die Kappe füllen kann. Gib die Bremsen dann frei, wenn die Gleitschirmkappe vor dir ist. Auf diese Weise vermeidest du, dass sie weit nach vorne schießt. Der Boost hat keine Tendenz weit nach vorne zu schießen, du kannst aber trotzdem nach der Ausleitung des Full Stalls das Nachvorneicken mit einer kurzen Bremsbewegung dämpfen. Vorsicht: bei zuviel Bremse kann der Gleitschirm wieder stallen. Du darfst die Bremsen niemals kurz nach der Einleitung des Full Stall auslassen, bevor der Full Stall stabilisiert ist.

Sackflug (stabiler Stall)

Der Boost hat keinerlei Sackflugtendenz. Solltest du dich trotzdem einmal im Sackflug befinden, dann musst du nur die A-Tragegurte nach vorne drücken und der Gleitschirm wird wieder Geschwindigkeit aufnehmen. Du kannst aber genauso auch das Speedsystem benutzen, um einen Sackflug zu beenden.

Einen Sackflug erkennt man daran, dass der Druck auf den Bremsen weich wird und das Windgeräusch fast ganz verschwindet. Sackflug kann auftreten bei stark turbulenter Luft oder wenn man den Gleitschirm bei einem Einklapper zu stark anbremst.

Steuern ohne Bremsen

Falls die Bremse aus irgendeinem Grund ausfällt, kann man den Gleitschirm mit den hinteren Tragegurten steuern. Man sollte dabei zusätzlich mit Gewichtsverlagerung das Steuern unterstützen. Der Steuerweg am Tragegurt ist kürzer und man muss darauf achten, dass der Gleitschirm nicht ins Trudeln gerät.

Kunstflug

Der Boost ist nicht für Kunstflug geeignet. Extreme Manöver zu fliegen ist gefährlich und man belastet den Gleitschirm dabei unnötig und seine Lebensdauer verkürzt sich.

Die Landung mit dem Boost

Suche dir einen möglichst grossen und hindernisfreien Landeplatz. Beachte genau die Windrichtung und –Geschwindigkeit am Landeplatz. Die sehr niedrige Minimalgeschwindigkeit des Boost wird dir helfen bei allen Bedingungen sanft zu landen. Fliege mit ausreichender Geschwindigkeit bis in Bodennähe und mache deine letzte Kurve nicht zu niedrig oder zu steil.

Vor der Landung musst du dich aufrichten und eine hängende Position einnehmen. Lande NIEMALS ohne dich vorher aufzurichten; Landungen auf dem Hintern sind gefährlich und können, selbst wenn du einem guten Rückenprotektor verwendest, zu Verletzungen führen. Stehend zu landen ist auf jeden Fall sicherer.

Windenschlepp

Der Boost ist schlepptauglich. Voraussetzung ist, dass der Pilot eine Windenschleppberechtigung besitzt. Achte darauf, dass dein Windenfahrer erfahren ist und die erforderliche Berechtigung besitzt und dass sowohl Winde und Schleppklinge dem Stand der

Technik entsprechen und ein DHV-Gütesiegel haben. Der Boost zeigt keine Sackflugtendenz und in einer normalen Schleppsituation hat man genügend Bremsweg zur Verfügung um Richtungskorrekturen zu machen. Der maximal zulässige Zug beim Schleppen entspricht dem Körpergewicht des Piloten und beträgt im Höchstfall 90 daN.

Fliegen mit Motor

Die Musterprüfung des Boost schliesst motorisiertes Fliegen nicht mit ein. Generell eignet sich der Boost, um mit Motor geflogen zu werden. Die Motorzulassung wird vom jeweiligen Hersteller des Motors beantragt. Dort kannst du dich erkundigen mit welchen Motoren der Boost geflogen werden darf.

5. Wartung, Pflege und Reparaturen

Die Materialien aus denen der Boost gemacht ist, wurden im Hinblick auf maximale Haltbarkeit ausgewählt. Halte dich an die folgenden Hinweise, damit dein Gleitschirm möglichst lange lufttuchtig bleibt und sicher zu fliegen ist. Besonders stark beansprucht man einen Gleitschirm durch schonungsloses Bodenhandling, unsachgemäßes Verpacken, unnötige UV-Belastung (lasse den Gleitschirm nie unnötig in der Sonne liegen). Auch Chemikalien, Hitze und Feuchtigkeit sind sehr schädlich.

Bodenhandling

Folgendes muss man unbedingt vermeiden:

Lasse den luftgefüllten Gleitschirm nie mit der Eintrittskante voraus auf den Boden aufschlagen. Zellwände können dabei platzen oder beschädigt werden.

Ziehe den Gleitschirm nicht über den Boden.

Trete nicht auf das Tuch oder auf die Leinen. Aramid ist ein bei Zugbelastung hochfestes und sehr dehnungsbeständiges Material, aber es ist empfindlich gegen Knicken.

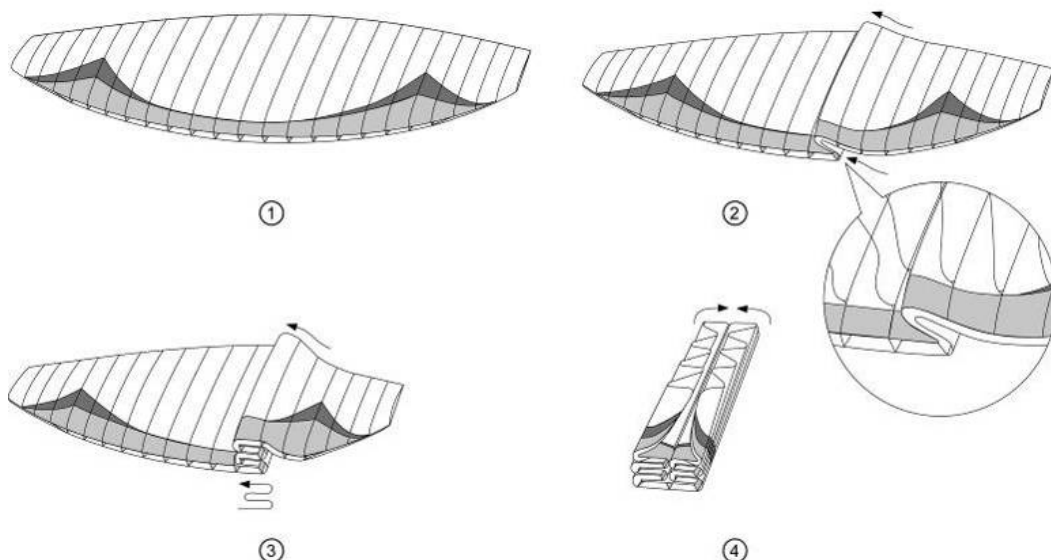
Versuche nie bei Wind deinen Gleitschirm aufzuziehen, ohne vorher die Leinen sortiert zu haben.

Schäden durch UV-Belastung

Vermeide es deinen Gleitschirm unnötig in der Sonne liegen zu lassen. UV-Strahlung schadet dem Tuch und lässt es schneller altern.

Verpacken deines Gleitschirms

Wir raten dir deinen Gleitschirm zieharmonikaförmig zu packen, so wie in der Zeichnung dargestellt. Diese Packmethode dauert zwar etwas länger und man benötigt dazu am besten auch einen Helfer. Der Vorteil ist aber, dass die Verstärkungen in der Eintrittskante nicht geknickt werden und der Gleitschirm sich über einen langen Zeitraum sehr gut starten lässt. Enges Packen schadet dem Material, deshalb packe den Gleitschirm möglichst locker.



Transport und Lagerung

Feuchtigkeit ist der schlimmste Feind deines Gleitschirms. Wenn du deinen Gleitschirm feucht eingepackt lässt, dann wird das Tuch, die Leinen und alle anderen Materialien schneller altern. Dein Gleitschirm sollte immer trocken und kühl gelagert werden. Lasse deinen Gleitschirm nie über einen längeren Zeitraum feucht, sandig oder salzig liegen. Achte darauf, dass du keinen Schmutz mit einpackst. Wenn er feucht wurde, lasse ihn am besten im Schatten trocknen. Lasse am besten den Reissverschluss des Rucksacks offen, wenn dies möglich ist, damit Restfeuchtigkeit entweichen kann. Lagere oder transportiere deinen Gleitschirm nie in der Nähe von Chemikalien, wie z.B. Benzin, Farben oder anderen Lösungsmitteln.

Reinigung

Verwende nur ein weiches Tuch und lauwarmes Wasser. Verwende nie scharfe Waschmittel oder eine Bürste. Reinige deinen Gleitschirm nur, wenn es unbedingt nötig ist, z.B. nach einer Landung in Salzwasser.

Nachprüfung

Der Boost sollte alle 100 Stunden oder einmal jährlich von einem zugelassenen Instandhaltungsbetrieb überprüft werden. Eine umfangreiche Nachprüfung ist entsprechend der in diesem Betriebshandbuch enthaltenen Nachprüfanweisungen zum Erhalt der Lufttüchtigkeit notwendig. Selbstverständlich muss der Gleitschirm nach einer Baumlandung oder anderen harten Landung überprüft werden - oder immer dann, wenn einem verändertes Flugverhalten auffällt.

Vor jedem Flug macht man routinemässig einen Vorflugcheck, bei dem man alle Teile des Gleitschirms überprüft.

Reparaturen

Sehr kleine Löcher und Risse im Segel können mit dem mitgelieferten, selbstklebenden Reparaturtuch geklebt werden. Beschädigte Leinen sollten von einem zugelassenen Instandhaltungsbetrieb ausgetauscht werden. Bevor man eine Ersatzleine einbaut, vergleicht man deren Länge mit ihrem Gegenstück auf der anderen Seite des Flügels. Wenn man eine Leine ausgetauscht hat, muss man immer erst in der Ebene den Gleitschirm aufziehen und überprüfen, ob alles in Ordnung ist, bevor man fliegt.

Grössere Reparaturen, wie der Austausch ganzer Zellen, sollten nur von GIN Gliders Service-Betrieben durchgeführt werden.

6. Reference

EN und LTF Zertifizierung

Der Boost von GIN Gliders wurde nach LTF und ebenso nach der Europäischen Norm EN-926 geprüft. Er erhielt die Einstufung in LTF 1 (GH), dies bedeutet er gehört zur sichersten Klasse der Gleitschirme. Der Boost hat ebenso einen Belastungstest und einen Schock-Belastungstest mit mehr als dem 8-fachen der maximal zulässigen Beladung bestanden.

	Gleitschirm / Paraglider Boost M	Prüf-Nr. / Test reference-No GS_0200.2008	Certification Date / Prüfung Datum 08-06-2009
Angewandte Prüfrichtlinien/normen: Testregulations/ Standards Applied:	Lufttüchtigkeitsanforderungen für GS	Klasse / Class:	1
Hersteller / Manufacturer	Gin Gliders Inc.	Anzahl Sitze / Number of Seats:	1
Musterprüfbescheinigung Erteilt An: Declaration Of Conformity Issued To:	Gin Gliders Inc.	Fluggewicht / Weight in flight (kg):	75-95
Serien- Nr: Serial- No:		Gerätgewicht / Weight of Glider (kg):	4.8
Conformity Checked By: Stückerprüft Durch:	Monat / Jahr : Month / Year :	Projizierte Fläche / Projected Area (m ²):	21.9
Regelmässige Nachprüfung Nach: Periodic Inspection After:	every 12 months or every 100 flying hours	Anzahl Tragegurte / Number of Risers:	3
		Beschleuniger / Accelerator:	ja/yes
		Trimmer / Trimmer:	nein/no

Conformity tests according to **2. DV LuftGerPV §1, Nr. 7 c** standards carried out by: **LBA anerkannte Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel**
Angewandte Prüfrichtlinien / Normen durch:

para-test.de

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Compte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30

Vor Gebrauch Betriebsanleitung lesen / Read instructions before use

para-test.com



paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Combe 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

Class: **A**In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0204.2009**

Date of issue (DMY):

15. 04. 2009Manufacturer: **Gin Gliders Inc.**Model: **Boost L**

Serial number:

Configuration during flight tests

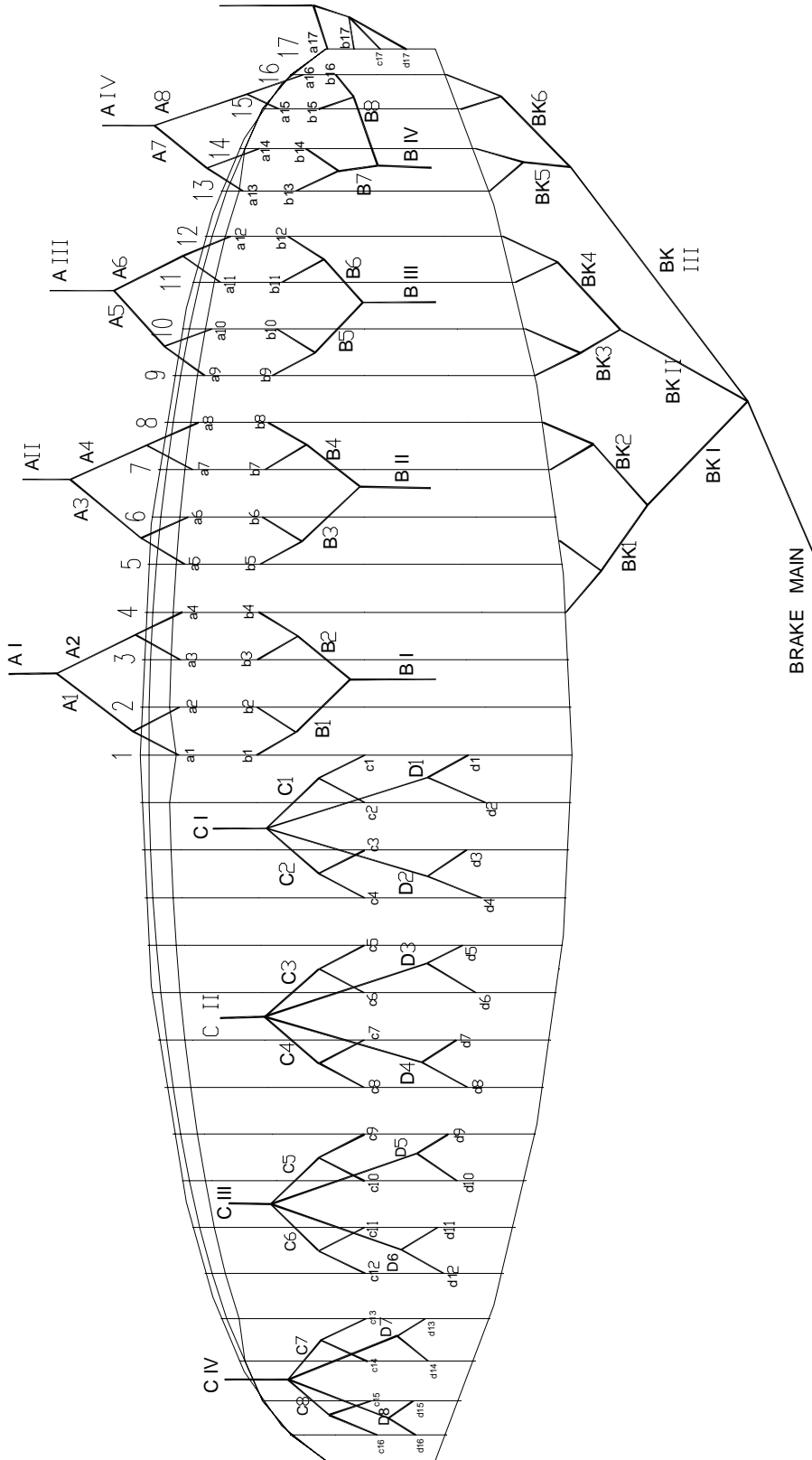
Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	120	Range of speed system (cm)	10
Minimum weight in flight (kg)	80	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	5.05	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	19
Projected area (m ²)	24.27		
Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 12 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Gin Gliders	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Gingo ML	Person or company having presented the glider for testing: None	
Harness to risers distance (cm)	48		
Distance between risers (cm)	46		

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
 A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A 0

Technische Daten

Grösse		XS	S	M	L
Ausgelegt	Fläche	21.65 m ²	23.15 m ²	25.15 m ²	27.9 m ²
	Spannweite	9.64m	9.98m	10.4m	10.95m
	Streckung	4.3	4.3	4.3	4.3
Projiziert	Fläche	18.83 m ²	20.15 m ²	21.9 m ²	24.27 m ²
	Spannweite	7.8m	8.06m	8.4m	8.85m
	Streckung	3.23	3.23	3.23	3.23
Flügeltiefe	Mitte	2.81m	2.91m	3.03m	3.19m
	Tip	0.71m	0.74m	0.77m	0.81m
Gesamthöhe		6.12m	6.33m	6.60m	6.95m
Anzahl Zellen		32	32	32	32
Gewicht		4.1kg	4.4kg	4.8kg	5.2kg
Zulässiges Startgewicht		45-65kg	60-80kg	75-95kg	90-120kg
LTF		LTF I in process	I	I	I
EN 926		EN in process	B	B	A

Leinenplan



Nachprüfanweisungen für den Boost

Der Boost muss entsprechend der folgenden Nachprüfanweisungen nachgeprüft werden. Ohne gültige Nachprüfung verliert er seine Lufttüchtigkeit.

Nachprüfintervall

Nachprüfungen sollten jährlich oder im Abstand von 100 Flugstunden durchgeführt werden, spätestens jedoch alle 24 Monate.

Eine Verkürzung des Nachprüfintervalls liegt im Einzelfall im Ermessen des Prüfers.

Voraussetzungen

Personelle Voraussetzungen für die Nachprüfung von von Dritten genutzten Gleitschirmen und für Doppelsitzer:

Eine Berufsausbildung auf einem für die Prüfertätigkeit förderlichen Fachgebiet.

Eine ausreichende, typenbezogene Einweisung beim Hersteller oder einem Fachbetrieb, der für die Nachprüfung des betreffenden Gleitschirmtyps zugelassen ist.

Technische Voraussetzungen / Voraussetzungen an Prüfmittel und Material

Textiluhr nach Kretschmer

Vorrichtung zur Überprüfung der Leinenfestigkeit, die es erlaubt die Reissfestigkeit von Gleitschirmleinen in voller Länge zu ermitteln

Nähmaschine, die geeignet ist zum Nähen von Gleitschirmleinen aller verwendeten Durchmesser

Präzisionsfederwaage mit Messbereich von ca. 0-30 kp zur Ermittlung der Dehnungs- und Rückstellwerte von Gleitschirmleinen

Messvorrichtung zur Messung und Dokumentation der Längenmessung von Gleitschirmleinen unter 5 kp Zug und Stahlmassband nach DIN

Vorrichtung zur Ermittlung der Reissfestigkeit von Gleitschirmtuch nach TS-108 Norm

Sollten Reparaturen notwendig sein: weitere, entsprechend dem verwendeten Material und Nahtbild erforderliche Nähmaschinen

Alle zu verwendenden Originalmaterialien, so wie sie vom Gleitschirmhersteller spezifiziert sind

Notwendige Unterlagen

Typen-Kennblatt

Stückprüfprotokoll

Vorangegangene Nachprüfprotokolle, falls bereits vorhanden

Wartungs- und Kalibrierungsunterlagen der Messgeräte

Lufttüchtigkeitsanweisungen bzw. Sicherheitsmitteilungen des Herstellers für den betreffenden Gleitschirm, sofern solche existieren

Gültige Einweisungsbestätigung des Herstellers oder eines vom Hersteller autorisierten Fachbetriebs

Formblatt des Herstellers zur Protokollierung der Nachprüfung

Leinenmessblatt zur Dokumentation der Soll-, Ist- und Differenzwerte der Leinenlängen

Der Prüfer muss sich vor Durchführung der Nachprüfung beim Hersteller informieren, ob neueste Erkenntnisse vorliegen, die bei der Nachprüfung des betreffenden Gleitschirmtyps zu berücksichtigen sind

Prüfschritte

Identifizierung des Gleitschirms

Der Gleitschirm wird an Hand des Typenschildes identifiziert.

Das Typenschild ist auf Vollständigkeit und Lesbarkeit zu überprüfen.

Sichtkontrolle der Kappe

Ober- und Untersegel, Eintrittskante und Achterliek, Profile, Nähte und Leinenloops werden auf Risse, Scheuerstellen, Dehnung, Beschädigung der Beschichtung, sachgemäße Ausführung evtl. vorhandener Reparaturen und sonstige Auffälligkeiten untersucht.

Eventuell notwendige Reparaturen sind nur mit den Originalmaterialien nach Anweisung des Herstellers durchzuführen

Sichtkontrolle der Leinen

Sämtliche Leinen sind auf Beschädigungen zu untersuchen. Dies betrifft z.B. Beschädigungen der Nähte oder des Mantels, Risse, Knicke, Scheuerstellen, Kernaustritte, Verdickungen usw.

Beschädigte Leinen sind durch Originalmaterial (Leine und Faden) in identischer Verarbeitung zu ersetzen

Sichtkontrolle der Verbindungsteile

Die Tragegurte sind auf Beschädigungen zu untersuchen. Dies betrifft z.B. Beschädigungen der Nähte, Risse, Knicke, Scheuerstellen, usw.

Die Leinenschlösser sind auf Beschädigungen zu überprüfen und es ist zu kontrollieren, ob sie fest geschlossen sind

Die Länge der Tragegurte (voll beschleunigt und unbeschleunigt) ist unter 5daN Last zu vermessen. Toleranzwert: +/- 5mm

Beschädigte Leinenschlösser müssen ausgetauscht werden. Beschädigte Tragegurte müssen ersetzt oder nach Anweisung des Herstellers repariert werden.

Vermessung der Leinenlängen

Diese erfolgt unter 5 daN Last nach Anweisung des Herstellers. Toleranzwert +/- 10 mm; darüber hinausgehende Toleranzen sind im Einzelfall nach Ermessen des Prüfers zulässig.

Kontrolle der Dehnung und Rückstellung der Leinen

Diese erfolgt unter 20 daN Last nach Anweisung des Herstellers. Maximal zulässiger Rückstellwert +10 mm; darüber hinausgehende Toleranzen sind im Einzelfall nach Ermessen des Prüfers zulässig.

Kontrolle der Leinenfestigkeit

Aus der A-Ebene und B-Ebene wird je eine mittlere Stammleine, eine Leine der mittleren Ebene und eine der Galerie bis zur Bruchlast belastet. Die minimal erforderliche Festigkeit beträgt für die Summe aller A- und B-Stammleinen 8G im Bezug auf das maximal zulässige Startgewicht. Für die Summe aller übrigen Stammleinen 6G in Bezug auf das maximal zulässige Startgewicht. Die Gesamt-Leinenfestigkeiten des mittleren und oberen Leinenstockwerks müssen jeweils mindestens so hoch sein, wie die des darunter liegenden Leinenstockwerks.

Kontrolle der Materialfestigkeit der Kappe

Diese erfolgt nach Herstelleranweisung entsprechend der TS-108 Norm. Grenzwert ebenfalls entsprechend TS-108 Norm.

Kontrolle der Luftdurchlässigkeit des Kappenmaterials

Erfolgt nach Herstelleranweisung mit der Kretschmer Textiluhr. Der Grenzwert beträgt 15 Sek.

Sichtkontrolle von Trimmung und Einstellung

Im Normalfall besteht bei Einhaltung der oben angegebenen Toleranzwerte kein Grund die Trimmung oder die Einstellung zu ändern. Im Einzelfall liegt es jedoch im Ermessen des Prüfers eine Trimm-Korrektur vorzunehmen, z.B. wenn sämtliche Toleranzen der A-Leinen im Plus-Bereich liegen und sämtliche Toleranzen der D-Leinen im Minus-Bereich liegen.

Checkflug

Im Normalfall ist bei Befolgen der vorliegenden Verfahrensanweisungen kein Checkflug erforderlich. Sollten jedoch besondere Umstände vorliegen, liegt es im Ermessen des Prüfers einen Checkflug vorzunehmen. Hierbei sind die Anweisungen des Herstellers zu beachten.

Dokumentation

Die jeweiligen Prüfergebnisse, die Beurteilung des Gesamtzustandes des Gleitschirms, sowie Reparaturen und Korrekturen sind im Prüfprotokoll des Herstellers festzuhalten. Die Soll-, Ist- und Differenzwerte der Leinenlängen sind im Leinenmessblatt festzuhalten. Das Prüfprotokoll und das Leinenmessblatt ist zusammen mit dem Betriebshandbuch aufzubewahren. Dem Hersteller ist auf Verlangen eine Kopie des Prüfprotokolls und des Leinenmessblatts auszuhändigen. Die Durchführung der Nachprüfung, sowie die Fälligkeit zur nächsten Nachprüfung ist mit Datum und Unterschrift des Prüfers und dessen Prüfnummer auf oder neben dem Typenschild festzuhalten.

" Gleitschirmdesign ist eine persönliche Erfahrung, Herausforderung und Entdeckungsreise, eine ständig weiterführende Suche nach Perfektion."

- Gin Seok Song

Wir haben uns grösste Mühe gegeben sicherzustellen, dass alle Informationen in diesem Betriebshandbuch so korrekt wie möglich sind. Dieses Betriebshandbuch dient nur als Leitfaden und kann keinesfalls eine Gleitschirmausbildung in einer zugelassenen Schule ersetzen. Diese Betriebsanleitung kann jederzeit und ohne Vorankündigung geändert werden, wenn es erforderlich erscheint. Bitte informiere dich bei www.gingliders.com über die letzten News in Bezug auf deinen Boost und andere GIN Produkte.