

*Condor*²

Betriebsanweisung

v1.1 Juni 2022



GIN

WARNUNG: Vor Gebrauch Betriebsanweisung lesen!

Motorschirmfliegen birgt Risiken in sich, die zu schweren Verletzungen führen oder tödlich enden können. Die Benutzung des Motorschirms erfolgt auf eigene Gefahr!

Die in dieser Betriebsanweisung beschriebenen Hinweise und Anweisungen müssen unter allen Umständen befolgt werden. Zuwiderhandlungen haben das Erlöschen der Betriebserlaubnis und/oder den Verlust des Versicherungsschutzes zur Folge!

Gin Gliders Inc. behält sich das Recht vor, den Inhalt dieser Betriebsanweisung jederzeit zu aktualisieren und zu ergänzen. Schauen Sie daher in regelmäßigen Abständen auf:

www.gingliders.com

Dort finden Sie weitere Informationen bezüglich Ihres Motorschirms und eventuelle Aktualisierungen der Betriebsanweisung. Das Datum und die Version der Betriebsanweisung befinden sich auf der ersten Seite des Deckblatts.

© Gin Gliders Inc

Die Vervielfältigung dieses Handbuchs, auch der auszugsweise Nachdruck (mit Ausnahme kurzer Zitate in Fachartikeln), unabhängig davon, auf welche Art und Weise oder mit welchen Mitteln, elektronisch oder mechanisch, dies geschieht, ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung von Gin Gliders Inc. gestattet.

Die in diesen Unterlagen enthaltenen Daten und Angaben sind nicht bindenden Änderungen vorbehalten und können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Das Bereitstellen dieses Handbuchs gibt keinen Anspruch auf die darin enthaltenen Warenbezeichnungen, Gebrauchs- und Handelsnamen sowie sonstige geistigen Eigentümer.

Vielen Dank ...

... dass Sie sich für Gin Gliders entschieden haben. Diese Betriebsanweisung enthält alle Informationen, die zum Fliegen und für die Wartung des Gleitschirms notwendig sind. Genaue Kenntnisse des Fluggerätes und der gesamten Ausrüstung helfen Ihnen, sicher zu fliegen und immer das Beste aus Ihren Flügen zu machen.

Die Betriebsanweisung entspricht den Richtlinien der DGAC und ist Teil der Musterprüfung. Es gibt keine speziellen Flugverfahren und/oder Konfigurationen, abgesehen von denen, die in diesem Handbuch beschrieben sind.

Ihr GIN-Gleitschirm wurde darüber hinaus so entwickelt, dass er alle geltenden Anforderungen bezüglich Sicherheit erfüllt. Diese Anforderungen beinhalten auch, dass Sie sich vor der ersten Inbetriebnahme mit dieser Betriebsanweisung und den hierin enthaltenen Informationen und Anweisungen bezüglich Sicherheit, Ausstattung und Service vertraut machen müssen. Diese Betriebsanweisung muss vor dem ersten Flug vollständig gelesen und verstanden werden.

Sollten Sie über diese Betriebsanweisung hinaus noch Fragen haben, wenden Sie sich bitte an Ihren GIN-Händler.

Wir wünschen Ihnen erlebnisreiche Flüge und immer eine sichere Landung.
Ihr GIN-Team

Inhaltsverzeichnis

Gin Gliders	7
Gin Gliders Homepage	7
Gin Gliders und die Umwelt	8
Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten	8
Umweltgerechtes Recycling	8
Sicherheit	9
Sicherheitshinweise	9
Sicherheitsmitteilungen	9
Haftungs-, Garantieausschlüsse und Betriebsgrenzen	9
Haftungs- und Garantieausschlüsse	9
Betriebsgrenzen	10
Vor dem ersten Flug	10
Trike	10
Zugelassene Gurtzeuge	10
Rettungsgerät	11
Gewichtsbereich	11
Erstflug	12
Flugpraxis	13
Vorflugkontrolle	13
Allgemeine Hinweise und Ratschläge	13
Materialcheck	13
Vorflugcheck	13
Start-Check	14
Start	14
Trikestart	14
Start mit Rucksackmotor	15
Rückwärtsstart mit Rucksackmotor	16
Zusätzliche Tipps für den Start	16
Knoten oder Schlingen in den Leinen	16
Steigflug	16
Gegendrehmoment bedingtes Pendeln	17
Steuerung	17
Reiseflug	17
Trimmgeschwindigkeit	18
Beschleunigtes Fliegen	18
Kurvenflug	19
Aktives Fliegen	19
Abstiegshilfen	20
Steilspirale	20
B-Stall	21
Ohren-Anlegen	22

Landung	22
Landung mit stehendem Propeller	23
Landung mit Schleppgas	24
Weitere Hinweise zum Motorschirmfliegen	24
Extremflug und Gefahren	25
Gefahreneinweisung	25
Sicherheitstraining	25
Materialbelastung und -schäden	25
Einklappen des Schirms	26
Einseitiges Einklappen	26
Einseitiges Einklappen mit Verhänger	26
Frontales Einklappen	27
Arten des Strömungsabrisses	27
Sackflug (stabiler Stall)	28
Fullstall (dynamischer Stall)	28
Trudeln	29
Weitere Gefahrenhinweise	29
Kaskaden	29
Notsteuerung	29
Fliegen mit einem nassen Gleitschirm	29
Werbung und Klebesegel	30
Überbelastung	30
Sand und salzhaltige Luft	30
Lagerung, Pflege, Wartung und Reparaturen	31
Lagerung	31
Verpacken des Gleitschirms	31
Rucksack	32
Transport und Lagerung	32
Pflege	33
Bodenhandling	33
Tuch	33
Leinen	34
Rigid-Konstruktionen	35
Reinigung	35
Wartung	35
Typenbezeichnung	35
Regelmäßig überprüfen	35
Leinen	35
Nachprüfung und Nachprüfanweisung	36
Prüfberechtigung	37
Reparaturen	37
Gin Gliders Werkstätten	37
Kleine Reparaturen	37
GIN-Qualität und Service	37

Gerätemerkmale, Grafiken und technische Daten	38
Geräteklasse und Richtlinien	38
Geräteklasse	38
DGAC-Zulassung	38
Beschreibung der Flugeigenschaften	38
Eignung für die Ausbildung	38
Bergstart (freies Fliegen)	38
Windenstart	38
Doppelsitziger Betrieb	38
Kunstflug	38
Beschreibung des erforderlichen Pilotenkönnens	39
Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung	39
Anforderungen im Normalflug	39
Anforderungen bei Störungen und Schnellabstieg	39
Herstellung und Auslieferung	39
Übersichtszeichnung	40
Technische Daten	40
Tragegurte und Beschleunigungssystem	41
Tragegurte	41
Tragegurt Übersicht	41
Tragegurtlängen	42
Trimmer	42
Leinensystem und Bremsen	42
Leinensystem	42
Einstellungen der Bremsen	43
Werkseinstellung	43
Falsche Einstellungen	43
Leinenplan	45
Materialbeschreibung	46
Anhang	47
Schirmdetails	47
Pilotendetails und Eigentümer	47
Durchgeführte Inspektionen und Reparaturen	48
Vermerke	48
Adressen	49

Gin Gliders

Als Designer und Wettkampfpilot Gin Seok Song die Firma 'Gin Gliders' gründete, tat er das aus einem einzigen Grund: Er wollte die bestmöglichen Schirme und Ausrüstungsgegenstände zum Gleitschirmfliegen entwickeln, die Piloten auf der ganzen Welt begeistern – ganz gleich, welche Ziele sie verfolgen.

Um Gin Seok Songs Traum zu verwirklichen, bringen wir bei Gin Gliders Aerodynamiker, Luft- und Raumfahrtingenieure, Weltcup-Piloten und Gleitschirmfluglehrer an einen Tisch zusammen. Ihr Ziel: Die weitere Entwicklung des Gleitschirmsports mit neuen Innovationen zu gestalten, um Gins Traum einen Schritt näher zu kommen.

Seit der Gründung von Gin Gliders arbeiten professionelle Testpiloten und Designer im südkoreanischen Entwicklungszentrum, wo die ersten Prototypen entwickelt, produziert, getestet und modifiziert werden. Dank der logistischen Verknüpfung innerhalb Asiens ist es möglich, fast alle Entwicklungsschritte in kürzester Zeit abzuschließen. Die Tätigkeit unseres internationalen Entwicklungsteams beschränkt sich aber nicht nur auf Korea, sondern auf eine Vielzahl von Testgebieten auf der ganzen Welt. Dies garantiert ein Höchstmaß an Sicherheit, da unsere Produkte bei unterschiedlichsten Flugbedingungen sorgfältig getestet wurden.

Unsere eigenen Produktionsstätten in Ostasien und der ständige Erfahrungsaustausch sind Garant für die Qualität bei Gin Gliders. Auch bei sozialen Arbeitsbedingungen in seinen Produktionsstätten sieht sich Gin Gliders in einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess und stellt sicher, dass etwaige Missstände aufgedeckt und behoben werden.

Wir sind überzeugt, dass sich unsere Entwicklungen in ihrem Element beweisen und bewähren müssen. Im Flug zählt jedes Detail, damit der Pilot Vertrauen in seine Ausrüstung gewinnt, sie versteht und am Ende vollständig beherrscht. Daraus entsteht Sicherheit, Komfort, Leistung und Freude am Fliegen.

Bei Gin Gliders glauben wir daran, dass jeder Flug mit einem Lächeln und der Vorfreude auf das nächste Erlebnis enden sollte.

Gin Gliders Homepage

Gin Gliders bietet im World Wide Web ein umfassendes Programm an, das Sie zusätzlich über Ihren Condor 2 und viele weitere Themen des Motorschirmfliegens informiert. Die Gin Gliders Homepage ist dabei die erste Adresse für die weltweite GIN-Fangemeinde:

www.gingliders.com

Auf der Gin Gliders Homepage finden Sie neben zusätzlichen Informationen und Zubehör für ihren Condor 2 auch ein breites Angebot an Accessoires für Ihren Motorschirm sowie nützliche Produkte für Piloten.

Weiterhin finden Sie dort alle weiterführenden Links zu unseren Angeboten und Seiten im World Wide Web:

- [Gin Gliders Shops](#)
- [Facebook](#), [Instagram](#), [Twitter](#) & [YouTube](#)

Diese Website und deren Inhalte werden Ihnen zur Nutzung zur Verfügung gestellt. Die Inhalte der Gin Gliders World Wide Web Seiten werden in ihrer momentanen Form und im gegenwärtigen

Zustand zur Verfügung gestellt. Gin Gliders behält sich das Recht vor, jederzeit die Seiten zu ändern oder den Zugriff auf sie zu sperren.

Gin Gliders und die Umwelt

Umweltschutz, Sicherheit und Qualität sind die drei Grundwerte von Gin Gliders und wirken sich auf alle Bereiche aus. Wir glauben auch, dass unsere Kunden unser Umweltbewusstsein teilen.

Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten

Sie können einfach beim Umweltschutz mithelfen, indem Sie unseren Sport möglichst so betreiben, dass Natur und Landschaft geschont werden. Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und die sensiblen biologischen Gleichgewichte der Natur respektieren. Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert!

Gleitschirmfliegen ist ein Natursport - schützen und schonen Sie die Ressourcen unseres Planeten!

Umweltgerechtes Recycling

Gin Gliders bezieht bei seinen Gleitschirmen den gesamten Lebenszyklus mit ein, an dessen Ende ein umweltgerechtes Recycling steht. Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoff-Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Falls Sie nicht über die Möglichkeit einer umweltgerechten Entsorgung verfügen, ist Gin Gliders gerne bereit, den Gleitschirm für Sie zu recyceln. Schicken Sie dafür den Gleitschirm mit einem kurzen Hinweis an die im Anhang aufgeführte Adresse.

Sicherheit

Sicherheitshinweise

Das Fliegen mit Gleitschirmen ist einfach und nahezu von jedermann zu erlernen. Diese Einfachheit setzt für eine sichere Ausübung des Sports jedoch ein hohes Maß an Eigenverantwortung, Besonnenheit und Risikobewusstsein voraus. Leichtsinn und Selbstüberschätzung können schnell zu gefährlichen Situationen führen. Besonders wichtig ist eine sichere Einschätzung des Flugwetters. Gleitschirme sind nicht für Flüge in turbulenten Wetterbedingungen konstruiert. Die meisten schweren Unfälle haben ihre Ursache in einer Fehleinschätzung des Flugwetters durch den Piloten.

Gleitschirme unterliegen in den meisten Ländern den luftrechtlichen Bestimmungen und dürfen in keinem Fall ohne einen gültigen Befähigungsnachweis geflogen werden. Es liegt in Ihrer Verantwortung, die Vorschriften der Region, in der Sie fliegen, zu kennen und zu beachten.

Eigenversuche sind strengstens verboten und diese Betriebsanweisung ist kein Ersatz für den Besuch einer Flugschule.

Beim Wiederverkauf des Gleitschirms ist die Betriebsanweisung unbedingt an den Käufer weiterzugeben. Sie ist Bestandteil der Betriebserlaubnis und gehört zum Gleitschirm.

Beachten Sie die weiteren ausdrücklichen Sicherheitshinweise in den einzelnen Kapiteln dieser Betriebsanweisung!

Sicherheitsmitteilungen

Sicherheitsmitteilungen werden erlassen, wenn sich im Betrieb bei einem Gerät Mängel herausstellen, die möglicherweise auch andere Exemplare eines Modells betreffen. Die Mitteilungen enthalten Anweisungen, wie die betroffenen Geräte auf mögliche Mängel hin überprüft werden können und welche Maßnahmen zu deren Behebung erforderlich sind.

Gin Gliders veröffentlicht auf seiner Homepage alle technischen Sicherheitsmitteilungen und Lufttüchtigkeitsanweisungen, die für Gin Gliders erlassen wurden. Die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen, die aus den Sicherheitsmitteilungen ergehen, obliegt dem Halter.

Haftungs-, Garantiausschlüsse und Betriebsgrenzen

Die Benutzung des Gleitschirms erfolgt auf eigene Gefahr!

Für etwaige Personen- oder Materialschäden, die im Zusammenhang mit Gin Gliders Gleitschirmen entstehen, kann der Hersteller nicht haftbar gemacht werden.

Jeder Pilot ist für seine eigene Sicherheit selbst verantwortlich und muss dafür Sorge tragen, dass das Luftfahrzeug vor jedem Start auf seine Lufttüchtigkeit überprüft wird. Ein Start darf nur erfolgen, wenn der Gleitschirm flugtauglich ist. Weiterhin muss der Pilot die jeweiligen national gültigen Bestimmungen einhalten.

Haftungs- und Garantiausschlüsse

Der Gleitschirm darf im Rahmen der Haftungs- und Garantiebedingungen nicht geflogen werden, wenn einer oder mehrere der folgenden Punkte zutreffen:

- jegliche Änderungen (Gleitsegelkonstruktion und Bremsleinchen über die zulässigen Toleranzen)

- unsachgemäße Reparaturen
- abgelaufene Nachprüfungsfrist, bei eigenhändiger Prüfung oder Durchführung der Überprüfung von nicht autorisierten Stellen
- unzureichende oder fehlende Ausrüstung wie Notschirm, Protektor und Helm
- ungenügende Erfahrung oder Ausbildung des Piloten

Betriebsgrenzen

Der Gleitschirm darf nur innerhalb der Betriebsgrenzen betrieben werden. Diese werden überschritten, wenn einer oder mehrere der folgenden Punkte zutreffen:

- Benutzung außerhalb des zulässigen Gewichtsbereichs
- Flug bei Regen (auch Nieselregen), in Wolken, bei Nebel und/oder Schneefall
- Flug mit nasser Schirmkappe
- turbulente Wetterbedingungen und Windgeschwindigkeiten am Startplatz, die höher als 2/3 der maximal erfliegbaren Fluggeschwindigkeit (abhängig vom Startgewicht) des Gerätes sind
- Temperaturen über 50°C und extrem tiefe Temperaturen, die in Verbindung mit Feuchtigkeit zu Vereisungen führen können
- Kunstflug
- nicht genehmigte Änderungen an der Schirmkappe, den Fangleinen oder den Tragegurten

Vor dem ersten Flug

Trike

Für den motorisierten Flug sind Antrieb, Gurtzeug, Rettungsgerät und Tragwerk individuell auf ihre Kombinierbarkeit zu überprüfen. Hierbei wird die Kombinierbarkeit eines Antriebes mit den anderen Komponenten überprüft und gegebenenfalls bestätigt. Bei weiteren Fragen hierzu wenden Sie sich bitte an den Anbieter Ihres Motorschirmantriebs.

Überprüfen Sie, ob alle verwendeten Verbindungsbauteile (Maillons, Karabiner, Quick-Outs, etc.) dazu geeignet und zertifiziert sind, um die maximale Last zu tragen. Folgen Sie weiterhin den Angaben des Trikeherstellers bezüglich der Verbindung von Trike und Motorschirm.

Zugelassene Gurtzeuge

Der Condor 2 wird serienmäßig ohne Zubehör für Fußstart-Tandemflüge geliefert. Dieses Zubehör (Roll-Bar, Spreizen, Verlängerungsstangen, etc.) sind für jeden Antrieb verschieden.

Es liegt in der Verantwortung des Piloten dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Zubehörteile vom Hersteller zugelassen sind und die notwendige Festigkeit für das maximale Abfluggewicht besitzen. Wir empfehlen das komplette System vor dem Flug zu testen, in dem Sie sich in einen Simulator einhängen.

Falls Sie den Condor 2 mit einem Rückenmotor und Gurtzeug(en) fliegen, achten Sie auf das Folgende:

Beachten Sie bei der Auswahl des Gurtzeugs, dass die Höhe der Aufhängepunkte einen Einfluss auf das Flugverhalten hat. Je niedriger der Aufhängepunkt, desto agiler wird der Gleitschirm. Achten Sie zudem darauf, dass sich mit der Höhe der Aufhängung auch der relative Bremsweg verändern kann.

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 verbessert die Stabilität etwas, erhöht aber gleichzeitig auch die Twistgefahr nach einem Klapper und die

Tendenz in einer stabilen Steilspirale zu bleiben. Ein weiterer Abstand ist besser für mehr Rückmeldung vom Gleitschirm und gibt etwas weniger Stabilität.

GIN Gleitschirme sind für die Verwendung mit GIN-Gurtzeugen konzipiert und werden mit einem Karabinerabstand von 40-48cm (abhängig von Größe und Modell) berechnet. Für EN/LTF-Testflüge wird der horizontale Abstand zwischen den Gurtzeug- Befestigungspunkten (gemessen zwischen den Mittellinien der Karabiner) abhängig vom Gesamtfluggewicht wie folgt eingestellt:

Gesamtfluggewicht	< 80 kg	80 bis 100 kg	> 100 kg
Abstand (Breite)	40 ± 2 cm	44 ± 2 cm	48 ± 2 cm

Wir empfehlen, den Abstand des Brustgurtes entsprechend der Tabelle einzustellen und gegebenenfalls leicht anzupassen. Generell sollte ein zu enger Karabinerabstand vermieden werden!

Für Flugkomfort und Sicherheit ist es sehr wichtig, dass Sie mit einem geeigneten, richtig eingestellten Gurtzeug fliegen.



HINWEIS: Schränken Sie die Bewegungsfreiheit durch sehr eng anliegende Bein- und Schultergurte nicht zu sehr ein! Ist das Gurtzeug falsch eingestellt, muss der Pilot den Schwerpunkt beim Thermikfliegen und in Turbulenzen durch aktiven Körpereinsatz in die richtige Position bringen.

Rettungsgerät

Für Notsituationen mit dauerhaftem Versagen des Gleitschirms, beispielsweise nach einem Zusammenstoß mit einem anderen Luftfahrzeug, ist das Mitführen eines geprüften Rettungsgerätes vorgeschrieben.

Bei der Auswahl des Rettungsgerätes sollten Sie darauf achten, dass das vorgesehene Startgewicht eingehalten wird. Das Rettungsgerät ist entsprechend den Anweisungen des Herstellers anzubringen.

Die DGAC schreibt zusätzlich vor, dass vor dem Einbau des Rettungsgerätes der Halter verpflichtet ist, die Anweisungen "Zusätzliche technische Bedingungen für ULM mit Rettungsgerät" auszuführen. Diese Anweisungen sind auf der folgende Internetseite erhältlich:

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Conditions_techniques_parachute_secours.pdf

Gewichtsbereich

Der Condor 2 muss innerhalb der zugelassenen Gewichtsbereiche geflogen werden, die Sie auf dem Typenschild und in den technischen Daten finden. Die DGAC-Zertifizierung ist mit einem maximalen Abfluggewicht von 472,5 kg gültig, inklusive Pilot- und Passagiergewicht, Ausrüstung, dem Trike mit Motor und Kraftstoff, Gleitschirm und Rettungssystem.

Die DGAC reduziert das zugelassene Abfluggewicht bei einem Betrieb ohne Rettungssystem auf 450 kg.

Rechnen Sie bei einem hohen Abfluggewicht (große Flächenbelastung) mit einem sehr dynamischen, reaktionsschnellen und verzögerungsfreien Flugverhalten. Im mittlere und unteren Gewichtsbereich reduziert sich die Dynamik. Das Flugverhalten wird überschaubarer. Wenn Ihnen diese Eigenschaften zusagen, sollten Sie mit weniger Flächenbelastung fliegen.



Hinweis: Ermitteln Sie ihr Abfluggewicht, indem Sie sich (und ggf. Passagier) mit der kompletten Ausrüstung auf eine Waage stellen. Addieren Sie dazu das vollständige Gewicht des Trikes inklusive Kraftstoff, Ausrüstung und Rettungssystem.

Beachten Sie, dass zusätzlicher Ballast dazu verwendet werden kann, um die Flächenbelastung an die Flugbedingungen anzupassen.

Erstflug

Der Händler, Fluglehrer oder eine berechtigte Person muss den Gleitschirm vor dem ersten Flug am Übungshang zur Kontrolle aufgezogen haben und einen Überprüfungsflug vor der Auslieferung machen. Das Einfliegen muss auf dem Typenschild vermerkt werden.

Wir raten Piloten, dass Sie sich zuerst bei Aufziehübungen am Übungshang oder in der Ebene mit Ihrem Gleitschirm vertraut machen. Erste Flüge mit dem neuen Gleitschirm sollten bei ruhigen Bedingungen in einem vertrauten Fluggelände stattfinden.

Flugpraxis

Ein Glider kann nicht gewährleisten, dass die in diesem Kapitel beschriebenen Flugverhalten auf alle möglichen Kombinationen aus Antrieb und Gleitsegel exakt zutreffen. Die Kompatibilität einer neuen Kombination muss daher durch einen Testflug von einem akkreditierten K-Prüfpiloten bestätigt werden. Kompatibilitätsflüge können vom Hersteller des Antriebes oder in Form einer Einzel-Musterprüfung vom Piloten selbst bei einer Musterprüfstelle beantragt werden.

Vorflugkontrolle

Folgen Sie bei jedem Flug einer einheitlichen Routine. Dies ist sehr wichtig, um sicher zu fliegen. Wir empfehlen dabei folgendes Vorgehen:

Allgemeine Hinweise und Ratschläge

Überprüfen Sie folgende Punkte vor dem Flug:

- Sind Sie in guter körperlicher und geistiger Verfassung?
- Sind Sie mit den Vorschriften und Regeln des Fluggebiets vertraut?
- Liegt Ihr Startgewicht innerhalb der zertifizierten Gewichtsbereiche?
- Haben Sie den notwendigen Versicherungsschutz?
- Sind Sie über das Fluggebiet, die Lufträume und die Wetterbedingungen informiert?
- Sind Ihre Ausrüstung und die Wahl des Fluggebiets für Ihr Können geeignet?
- Haben Sie einen Helm, Handschuhe, Schuhe, Brille und angemessene Kleidung?
- Führen Sie eine Notfallkarte mit persönlichen Informationen mit sich? Wenn möglich, sollten Sie mit einem Funkgerät und einem Handy fliegen.
- Verstehen Sie voll und ganz die sicherheitsrelevanten Aspekte Ihres neuen Gleitschirms? Ist dies nicht der Fall, fragen Sie Ihren Kursleiter oder Händler, damit er Ihnen offene Punkte erklärt.

Materialcheck

Kontrollieren Sie vor jedem Flug sorgfältig die nachfolgenden Punkte:

- Risse oder sonstige Schäden am Segel?
- Knoten und Überwürfe in den Leinen?
- Bremsleinen freigängig und fest mit dem Griff verbunden?
- Richtige Einstellung der Bremsleinenlänge.
- Kontrolle der Schraubschäkel an den Fangleinen und am Tragegurt (fest geschlossen und gesichert).
- Ist der Schirm trocken?
- Tragegurte und Nähte auf Beschädigungen kontrollieren.
- Beschädigungen am Gurtzeug?
- Rettungsgerätegriff richtig gesichert?

Vorflugcheck

Ein sorgfältiger Vorflugcheck ist für jedes Luftfahrzeug notwendig. Achten Sie darauf, dass Sie jeden Check mit der gleichen Sorgfalt durchführen!

- Wenn Sie am Startplatz angekommen sind, machen Sie sich als erstes ein Bild von den Bedingungen: Beachten Sie Windgeschwindigkeit und Windrichtung, Luftraum, Turbulenz und Thermikzyklen.
- Überprüfen Sie Ihren Antrieb, Gleitschirm, das Gurtzeug, den Rettungsschirmgriff und den Splint, den Helm und die weitere Ausrüstung.
- Führen Sie die Vorflugkontrolle an der Antriebseinheit durch.
- Suchen Sie sich einen großen Startplatz aus, möglichst eben und hindernisfrei.
- Ziehen Sie Ihr Gurtzeug an und vergessen Sie nie die Beingurte zu schließen! Setzen Sie dann Ihren Helm auf.
- Legen Sie den Gleitschirm bogenförmig aus und sortiere Sie die Leinen.
- Verbinden Sie die Tragegurte mit den Karabinern des Antriebs. Achten Sie darauf, dass die Karabiner geschlossen sind und nichts verdreht ist.
- Überprüfen Sie ein letztes Mal, dass keine neuen Knoten in den Leinen sind, nichts verdreht ist und die Leinen nicht an Wurzeln oder Steinen verhängt sind. Bei wenig Wind müssen Sie besonders aufmerksam sein.



WARNUNG: Wenn der Schirm durch lange Lagerung im Packsack oder starkes Komprimieren deutliche Falten zeigt, sollten Sie vor dem ersten Start einige Aufziehhübungen durchführen sowie die Anströmkante etwas glätten. Damit wird gewährleistet, dass während der Startphase die Strömung am Profil genau anliegt. Insbesondere bei niedrigen Temperaturen fällt dem Glätten der Anströmkante besondere Bedeutung zu.

Start-Check

Beim Start-Check prüft der Pilot noch einmal unmittelbar vor dem Beginn des Startlaufs die wichtigsten sicherheitsrelevanten Punkte ab. Um nichts zu vergessen, sollten sie immer in der gleichen Reihenfolge überprüft werden. Dies sind im Einzelnen:

1. Persönliche Ausrüstung (Antrieb, Gurtzeug, Karabiner, Rettungsschirm und Helm) ordnungsgemäß angelegt und alle Schlaufen geschlossen?
2. Schirm halbrund ausgelegt und alle Eintrittsöffnungen offen?
3. Alle Leinen sortiert; keine Leinen unter der Kappe?
4. Ist die Trimmerposition korrekt gewählt?
5. Lässt das Wetter, insbesondere Windrichtung und -stärke, einen gefahrlosen Flug zu?
6. Propeller frei?
7. Liefert der Antrieb volle Leistung?
8. Luftraum und Startbereich frei?

Start

Der Condor 2 hat gute Aufzieh- und Starteigenschaften für seine Klasse, und es sind keine speziellen Starttechniken erforderlich.

Trikestart

Der Condor 2 bietet zwei Möglichkeiten für den Trikestart: die 'klassische' Startmethode über die A-Tragegurte (siehe 'Zusätzliche Informationen für den Start mit Rucksackmotor') oder der Einsatz des

‘A-Assist Systems’. Dieses System bietet die Möglichkeit über einen D-Ring den A-Tragegurt mit dem Trike zu verbinden und dadurch den Startvorgang einzuleiten und zu erleichtern (siehe hierzu auch Kapitel ‘Tragegurte und Beschleunigungssystem’). Das ‘A-Assist System’ muss vom Piloten individuell für das Trike installiert werden (im Lieferumfang des Condor 2 sind keine zusätzlichen Bauteile wie Karabiner, Verbindungsleine, etc.) enthalten. Beachten Sie bei der Montage des ‘A-Assist Systems’, dass die Verbindungsleine im Flug keine Last aufnehmen darf und in jeder Fluglage locker sein muss. Unter keinen Umständen darf die Leine im Flug Zug auf die Tragegurte ausüben. Wir empfehlen, dass der gesamte Installationsvorgang von einem qualifizierten Fluglehrer oder offiziellen Händler durchgeführt wird, um sicher zu stellen, dass das ‘A-Assist System’ richtig eingestellt ist.

Starten Sie möglichst gegen den Wind. Die maximale Seitenwindkomponente beim Start beträgt 8 km/h. Legen Sie den Schirm entgegen dem Wind hinter dem Trike aus. Die meisten Trikes besitzen am Propellerkäfig ein Halter, in dem die Leinenstränge eingelegt werden. Überprüfen Sie nochmals alle Leinen (parallel und ohne Verknotungen) und steigen Sie danach in das Trike ein, anschnallen und Gurte Straff ziehen.

Vor dem Start nochmals Windrichtung und Schirmlage überprüfen. Nehmen Sie danach beide Bremsleinen in die Hände und lassen Sie den Motor an. Für den Start werden die Bremsen gelöst und die Motordrehzahl auf Aufziehleistung gebracht. Mögliche Richtungskorrekturen sind mit den Füßen durchführen.

Sobald der Schirm abhebt, steuern Sie ihn über Bremsleinen, damit er möglichst sauber und mittig über dem Trike aufsteigt. Ein eventuelles Überschießen wird durch leichtes Anbremsen verhindern. Nach dem Stabilisieren muss nochmals die Kappenposition kontrolliert werden. Falls notwendig, unterfahren Sie den Schirm, um die Kappe mittig zu halten.

Wenn der Schirm stabil über dem Trike steht, erhöhen Sie den Motorschub, wodurch das Trike schnell abhebt.



WARNUNG: Bei Soloflügen kann je nach Motorleistung eine hoher Leistungsüberschuss auftreten! Gehen Sie daher moderat mit dem Gas um und nehmen Sie es direkt nach dem Starten etwas zurück, um ungewohnt steile Fluglagen zu vermeiden.

Start mit Rucksackmotor

Vermeiden Sie während der Aufziehphase seitliche Drehungen mit dem Oberkörper, da ansonsten Leinen in den Propeller geraten können. Wenn der Schirm nicht mittig hochsteigt, sollten Sie den Ausgleich über die Tragegurte und nicht über die Bremsen vornehmen. Dadurch vermeiden Sie ein einseitiges Abkippen des Schirms. Während des Startlaufs ist es wichtig, unter dem Schirm zu bleiben und die Startrichtung einzuhalten. Wenn beide Tragegurte einen gleichmäßigen Zug haben und der Schirm über dem Piloten steht, wird der Kontrollblick durchgeführt. Überprüfen Sie, ob die Kappe vollständig gefüllt ist und keine Leine verdreht oder verhängt sind. Bleiben Sie dabei nicht stehen und drehen Sie den Oberkörper nicht. Wenn der Schirm zu weit seitlich ausbricht oder wieder nach hinten fällt, stoppen Sie den Motor und brechen Sie den Start ab.

Nach dem Kontrollblick wird der volle Motorschub eingesetzt. Eine leichte Rückenlage unterstützt den Start, da die gesamte Motorkraft genutzt wird. Geben Sie die Tragegurte frei und beschleunigen Sie so lange, bis der Condor abhebt.

Beachte Sie beim Vorwärtsstart weiterhin die folgenden Punkte:

- wenn der Käfig des Rucksackmotors nicht stabil genug ist, können die Tragegurte während des Aufziehens den Käfig verformen und an den Propeller drücken. Achte Sie darauf, bevor Sie mit maximaler Leistung fliegen
- der Bremsensatz sollte während des Startvorgangs gleichmäßig und moderat erfolgen
- starten Sie nicht, bevor der Schirm über Ihnen ist. Zu frühes Gas geben kann gefährliche Pendelbewegungen bewirken
- setzen Sie sich erst in Ihr Gurtzeug, wenn Sie ein paar Meter in der Luft sind
- niedrige Aufhängung bei Rückenmotoren ermöglichen meist einen einfacheren Start

Rückwärtsstart mit Rucksackmotor

Sie können sich wahlweise wie beim Vorwärtsstart in den Schirm einhängen und dann bei ausgeschaltetem Motor umdrehen. Führen Sie dabei die Leinen über den Käfig und achten Sie anschließend darauf, dass alle Leinen frei laufen.

Wie beim Vorwärtsstart ist die richtige Kombination von Brems- und Gasstellung wichtig, um die beste Geschwindigkeit und das beste Steigen zu erzielen. Die richtige Technik des Einhängens, Aufziehens und Ausdrehens ist beim Rückwärtsstart sehr wichtig. Sie muss vom Piloten beherrscht werden, bevor er sie mit laufendem Motor ausführt

Zusätzliche Tipps für den Start

- Halten Sie sich bei starkem Wind bereit, während der Aufziehphase ein paar Schritte Richtung Kappe zu laufen.
- Starten Sie den Flügel mit einer bogenförmigen Bewegung nach oben. Ziehen Sie den Schirm nicht über die Tragegurte nach unten.
- Trainieren Sie Bodenhandling regelmäßig, um Ihre Start-Fähigkeiten zu verbessern!
- Bei höheren Windgeschwindigkeiten (ab circa 6 m/s) muss der Gleitschirm aktiv am Boden gehalten werden. Es kann sonst passieren, dass der Schirm selbstständig über den Piloten steigt.



HINWEIS: Beim Aufziehen des Gleitschirms mit Blickrichtung zum Schirm sowie beim Bodenhandling ist darauf zu achten, die Bremsleinen nicht über die Tragegurte zu schleifen. Dies kann zu Beschädigungen der Tragegurte oder Bremsleinen führen.

Knoten oder Schlingen in den Leinen

Wenn Sie mit einem Knoten in den Leinen gestartet sind, sollten Sie so lange warten, bis Sie genügend Bodenabstand und Abstand zu anderen Piloten haben, bevor Sie beginnen, den Knoten zu lösen. Steuern Sie mit Gewichtsverlagerung und bremsen Sie die Gegenseite leicht an, bevor Sie versuchen, die verknotete Seite mit Ziehen an der Bremsleine zu öffnen. Achten Sie darauf, nicht zu langsam zu fliegen und vermeiden Sie es, den Schirm zu stallen oder zum Trudeln zu bringen. Wenn sich der Knoten nicht öffnen lässt, dann landen Sie sobald es geht.

Steigflug

Nach dem Abheben kann sich das Gegendrehmoment in Form einer Kurve gegen die Propellerdrehrichtung bemerkbar machen. Suchen Sie sich einen Fixpunkt in einiger Entfernung und

halten Sie die Richtung durch Gegenbremsen. Der Condor 2 besitzt außerdem Trimmer mit denen Sie das Drehmoment teilweise ausgleichen können. Die Verwendung wird im Kapitel „Trimmer“ erklärt.

Fliegen Sie nach dem Start zuerst weiter gegen den Wind und lassen Sie den Condor 2 Fahrt aufnehmen. Steigen Sie nicht mit zu großem Anstellwinkel. Die Drehzahl und der Bremsleineneinsatz sollte so gewählt werden, dass ausreichend Fahrt vorhanden ist, um genügend Reserve zum Stallpunkt zu haben.

Beim Steigen mit zu hohem Anstellwinkel kann eine zusätzliche Anstellwinkelerhöhung durch z.B. eine Vertikalböe einen Stall verursachen. Ein weiterer Grund für einen flachen Steigflug ist das Risiko eines Motorausfalls in geringer Höhe. In diesem Fall sollten Sie immer in der Lage sein, sicher zu landen.

Abhängig von den Eigenschaften Ihres Motors können Sie in der Luft mit einem Drehmomenteffekt konfrontiert werden. Dies kann dazu führen, dass der Schirm zu drehen beginnt. Halten Sie sich deshalb bereit, um einen möglichen Drehmomenteffekt mit den Bremsen zu kontrollieren und unterstützen Sie dies, indem Sie sich auf die gegenüberliegende Seite im Gurtzeug lehnen. Diese Gewichtsverlagerung kann sehr effektiv sein, ohne dabei zusätzlichen Widerstand (im Vergleich zum Bremseneinsatz) zu verursachen.

Falls der Drehmomenteffekt während der Steigphase mit langsamer Trimmung erfolgt, achten Sie darauf, dass durch das Gegenbremsen der Strömungsabriss schneller erfolgen kann. Der sichere Betrieb hängt von Ihrem Wissen über die Eigenschaften der Ausrüstung und des Motors ab.

Gegendrehmoment bedingtes Pendeln

Bestimmte Kombinationen von Startgewicht, Motorschub, Größe des Propellers und Aufhängepunkten am Motor können Pendelbewegungen verursachen. Dabei wird der Pilot, bedingt durch das Gegendrehmoment und den Kreiseffekt, während des Fluges zu einer Seite angehoben. Durch die Gewichtskraft schwingt der Pilot zurück in die ursprüngliche Pilotenposition, und schaukelt danach weiter auf. Um einer Pendelbewegung entgegenzuwirken kann der Pilot folgendes tun:

- die Gasstellung ändern
- mit leichtem Bremsleinenzug der Pendelbewegung entgegenwirken
- das Gewicht im Gurtzeug verlagern und/oder die Gurtzeugeinstellung anpassen, falls dieses Einstellmöglichkeiten hierzu bietet (Kreuzgurt)
- Einstellung der Trimmer anpassen, um die Pendelbewegung zu stoppen

Pendelbewegungen treten meist bei hohen Drehzahlen und Propellern mit großen Durchmessern auf. Steuerbewegungen des Piloten können, wenn sie nicht exakt dosiert und zum richtigen Zeitpunkt erfolgen, die Pendelbewegung verstärken. Bei unkontrolliertem Pendeln sollte der Pilot einfach das Gas reduzieren und keine Steuerimpulse geben

Steuerung

Reiseflug

Sobald Sie nach dem Start eine ausreichende Höhe erreicht haben, können Sie in die gewünschte Richtung fliegen, den Bremsleinenzug freigeben und die Trimmer entsprechend Ihrer gewünschten Reisegeschwindigkeit einstellen. Wenn die Bedingungen turbulent sind, denken Sie daran, aktiv zu fliegen.

Wenn Sie die Bremsen aus der Hand nehmen, achten Sie darauf, dass sie nicht durch eine zu lange Einstellung in den Propeller geraten können.

Wenn Sie einen Vario oder Höhenmesser haben, behalten Sie die Anzeige im Auge. Im Horizontalflug ist es sehr leicht unbeabsichtigt zu steigen. Die Instrumente helfen Ihnen dabei, Geschwindigkeit und Kraftstoffverbrauch zu optimieren.

Die Sicherheit und der Erfolg jedes Fluges ist im wesentlichen von der Flugplanung und dem Piloten abhängig. Der Condor 2 liefert dafür die Grundlage. Spurtreu und stabil bietet er den notwendigen Komfort, um ohne permanente Richtungskorrektur die richtigen Einstellungen des Reiseflugs einzustellen.

Trimmgeschwindigkeit

Bei geöffneter Bremse fliegt der Condor 2 eigenstabil geradeaus. Über die Bremsleinen erfolgt die Anpassung der Geschwindigkeit an die Flugsituation, um ein Optimum an Leistung und Sicherheit zu gewährleisten. Die Geschwindigkeit des besten Gleitens bei ruhiger Luft erreicht man im ungebremsten Zustand.

Wird die Bremsleine beidseitig circa zehn Zentimeter gezogen, befindet sich der Schirm im Bereich des geringsten Sinkens. Erhöht man den Zug auf den Bremsen weiter, so verringert sich das Sinken nicht mehr, die Steuerkräfte steigen spürbar an und der Pilot erreicht die Minimalgeschwindigkeit.



WARNUNG: Zu langsames Fliegen nahe der Stallgeschwindigkeit erhöht die Gefahr eines unbeabsichtigten einseitigen oder kompletten Strömungsabrisses. Dieser Geschwindigkeitsbereich sollte gemieden und nur bei der Landung eingesetzt werden.

Beschleunigtes Fliegen

Wenn Sie mit dem Flugverhalten des Condor 2 vertraut sind, können Sie beginnen, das Beschleunigungssystem (Trimmer) zu benutzen. Tasten Sie sich während der ersten Flüge langsam an die Maximalgeschwindigkeit heran und beachten Sie die Bremsposition.

Beschleunigtes Fliegen ermöglicht besseres Gleiten gegen den Wind und eine bessere Penetration des Gleitschirms bei Wind. Beim beschleunigten Fliegen ist der Gleitschirm weniger stabil und das Risiko eines Einklappers deutlich größer als bei Trimmgeschwindigkeit.

Es ist wichtig, sich daran zu erinnern, dass Sie bei der Verwendung des Beschleunigungssystems alle Wicklungen auf den Bremsen freigeben. Die Bremslänge des Condor 2 ist ab Werk so eingestellt, dass sie im voll beschleunigten Flug, bei vollständiger Freigabe, die Hinterkante nicht anbremst. Eine angebremschte Hinterkante reduziert die Leistung und erhöht die Wahrscheinlichkeit von Klappern.

Aktivieren Sie das Beschleunigungssystem, indem Sie die Trimmer gleichzeitig und symmetrisch öffnen. Die Reaktionen des Gleitschirms bei einem beschleunigten Klapper sind deutlich dynamischer als bei Trimmgeschwindigkeit. In Turbulenzen sollten Sie daher immer ganz oder teilweise die Trimmer geschlossen lassen. In Bodennähe sollten Sie beschleunigtes fliegen vermeiden.

Wenn der Gleitschirm während des beschleunigten Fliegens einklappt, schließen sie sofort die Trimmer, bevor Sie den Gleitschirm stabilisieren.



WARNUNG: Ein sehr starkes, beidseitiges Anbremsen mit der Hauptbremse im beschleunigten Flug erzeugt ein instabiles Profil und es besteht die Gefahr eines Frontstall oder anderer Extremflugmanöver.

Kurvenflug

Der Condor 2 reagiert verzögerungsfrei auf Steuerimpulse und ist ausgesprochen wendig. Die beste Steigleistung wird erzielt, wenn der Condor 2 während des Kurvenflugs mit ausreichender Geschwindigkeit und Gewichtsverlagerung geflogen wird. Zu starker Bremseneinsatz erhöht lediglich das Eigensinken.

Die Negativtendenz des Condor 2 ist ausgesprochen gering. Daher kann er auch auf engstem Raum durch aufmerksames Ziehen der kurveninneren Bremsleine gedreht werden. Halten Sie bei Ihren ersten Flügen genügend Hangabstand und Sicherheitsreserven ein, bis Sie mit der Steuerung des Condor 2 vertraut sind.

Mit zunehmendem Bremsleinenzug erhöht sich die Querlage und der Schirm fliegt eine schnelle und steiler werdende Kurve, die am Ende in eine Steilspirale übergeht (weitere Informationen darüber finden Sie unter „Steilspirale“).

Aktives Fliegen

Gleitschirmfliegen in stärkeren thermischen und turbulenten Bedingungen setzt die sichere Beherrschung der Anstellwinkelkontrolle voraus, um ein Einklappen des Schirms oder sonstige Extremflugmanöver zu vermeiden. Dieses Vorgehen bezeichnet man allgemein als aktives Fliegen.

Ein Gleitschirm ist aerodynamisch instabil und der tiefe Schwerpunkt sorgt nur begrenzt für Stabilität. Das Pendelsystem Schirm-Pilot ist zwar stets um Ausgleich bestrebt, jedoch gelingt das bei unruhiger Luft nicht immer. Die Pendelausschläge des Systems erzeugen eine instabile Druckpunktwanderung und verursachen dadurch ständige, nicht selten gefährliche starke Anstellwinkelveränderungen.

Aktiv im Normalflug zu fliegen heißt, den Gleitschirm stets in einem sicheren Anstellwinkelbereich zu halten, möglichst senkrecht über dem Piloten. Die auf die Schirmkappe einwirkenden Luftbewegungen verändern den Anstellwinkel oft in unerwünschter Weise. Beim Einflug in einen Aufwind stellt sich der Schirm auf, die Kappe nickt nach hinten, der Anstellwinkel vergrößert sich Richtung Strömungsabriss. Bei Abwind bewegt sich der Schirm nach vorne, der Anstellwinkel verkleinert sich Richtung Einklapper. Beides kann symmetrisch, beidseitig oder asymmetrisch, einseitig erfolgen.

Jede Veränderung des Anstellwinkels wird bereits im Ansatz durch eine Veränderung des Steuerdrucks auf den Bremsen angekündigt. Der Steuerdruck gibt dem Piloten unmittelbare Informationen über den Anstellwinkel und damit darüber, was die Kappe gerade macht oder im Begriff ist zu machen.

Aktives Fliegen ist ein ständiges Korrigieren mit beiden Steuerleinen. Die Steuerbewegungen folgen dabei dem steigenden oder nachlassenden Druck unmittelbar, ohne Verzögerung. Die Steuerausschläge sind meist gering (10-30 cm), können aber, besonders bei kräftigen Nickbewegungen nach vorne, sehr deutlich sein.

Zusammenfassung: „Aktiv Fliegen“

- Der Pilot sitzt aufrecht in seinem Gurtzeug, sein Blick geht in Flugrichtung.
- Er reagiert ständig auf nachlassende und steigende Steuerdrücke mit dem Ziel, stets gleichbleibenden Druck auf den Steuerleinen zu haben.
- Bei nachlassendem Steuerdruck wird entschlossen angebremsst, bei steigendem Steuerdruck wird die Bremse freigegeben.



WARNUNG: Wenn der Schirm hinter Ihnen ist, dabei aber nach vorne beschleunigt, lösen Sie auf keinen Fall die Bremsen.

Abstiegshilfen

In manchen Flugsituationen ist ein sehr schneller Abstieg notwendig, um drohenden Gefahren zu entgehen. Diese sind z. B. der Aufwind einer Cumuluswolke, eine herannahende Kaltfront oder aufziehende Gewitter.

Alle Abstiegshilfen sollten in ruhiger Luft und mit ausreichender Höhe geübt werden, um sie dann in extremen Verhältnissen effektiv einsetzen zu können. Die Abstiegshilfen werden in drei verschiedene Manöver unterteilt, die die Sinkgeschwindigkeit sicher und beherrschbar erhöhen.

Ohren-Anlegen und Steilspirale sind in der Regel die am häufigsten verwendeten Abstiegshilfen. Angelegte Ohren erzielen, je nach Größe, ein moderates Sinken mit dem Vorteil, dass eine geringe Vorwärtsgeschwindigkeit und Manövrierfähigkeit erhalten bleibt.

Steilspiralen erreichen die höchsten Sinkwerte, wobei das technisch anspruchsvolle Manöver mit signifikanten g-Kräften verbunden ist. Der "B-Stall" hat im Vergleich zu den anderen Abstiegsmethoden wenig oder gar keine Vorteile und wird daher in normalen Situationen nicht empfohlen.

Fliegen Sie immer vorausschauend, um nicht in die Gefahr zu kommen, die Abstiegshilfen in Notsituationen einzusetzen. Überprüfen Sie genau die Flugbedingungen vor dem Start und achten Sie darauf, wie sich der Tag entwickelt.

Alle diese Möglichkeiten belasten Ihren Gleitschirm zusätzlich und sollten deshalb möglichst vermieden werden, wenn Sie Ihren Gleitschirm schonen wollen. Wir empfehlen, die Schnellabstiegsmöglichkeiten unter professioneller Anleitung bei einem Sicherheitstraining zu üben.

Steilspirale

Die Steilspirale ist die effektivste, aber auch anspruchsvollste, Abstiegshilfe, mit deren Hilfe Sinkgeschwindigkeiten bis über 20 m/s erzielt werden können. Sie eignet sich bei hohen Steigwerten und wenig Wind. Die Steilspirale ist ein extremes Manöver mit hohen G-Lasten. Üben Sie daher die Steilspiralen mit Vorsicht und am Anfang nur mit geringer Sinkgeschwindigkeit, um mit dem Manöver vertraut zu werden.

Die Testflüge für die Zulassung werden mit einem definierten Karabinerabstand (siehe „Zugelassene Gurtzeuge“) durchgeführt. Abweichungen von dieser Einstellung und nicht zugelassene Gurtzeuge können das Manöver erheblich verändern. Bei sehr hohen Sinkwerten kann ein Anbremsen der äußeren Flügelhälfte und/oder Gewichtsverlagerung nach außen zur Ausleitung der Spirale erforderlich sein.

Eingeleitet wird die Steilspirale aus voller Fahrt durch eine immer enger geflogene Kurve mit deutlicher Gewichtsverlagerung des Piloten auf die Kurveninnenseite (siehe hierzu auch „Kurvenflug“).

Die Schräglage und Sinkgeschwindigkeit kontrolliert man durch Gewichtsverlagerung und dosiertes Ziehen bzw. Nachlassen der kurveninneren Bremsleine.

Bei hohen Sinkwerten kann die Außenseite des Segels einklappen, was allerdings ohne Bedeutung ist. Sie können dies verhindern, indem Sie auf der Kurvenaußenseite leicht anbremsen. Lassen Sie die Bremsen gefühlvoll nach.

Das Ausleiten der Steilspirale erfolgt langsam und stetig über mehrere Umdrehungen. Dabei wird die Bremse der Kurveninnenseite dosiert freigegeben. Bei einem zu schnellen Öffnen der Bremse kann das Segel durch die überhöhte Geschwindigkeit nach oben wegsteigen, aufschaukeln und teilweise einklappen. Unterstützen kann man die Ausleitung durch leichtes Anbremsen der Kurvenaußenseite.



WARNUNG: Bei der Steilspirale können sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten mit einem Vielfachen der Erdbeschleunigung (bis über 6g) erreicht werden. Tasten Sie sich deshalb vorsichtig an diese Figur heran. Beachten Sie bitte Folgendes:

- Führen Sie die Steilspirale nicht zu lange aus, es könnten Bewusstseinsstörungen auftreten.
- Halten Sie unbedingt eine Sicherheitshöhe von 150 bis 200 Metern über Grund ein.
- Spiralen mit „angelegten Ohren“ führen zu einer extremen Belastung der offenen Kappenteile. Diese Figur ist in Deutschland verboten.
- Vermeiden Sie Spiralen mit offenen Trimmern. Diese verursachen extrem hohe G-Kräfte und können ein aktives Ausleiten durch den Piloten erfordern.
- Fliegen Sie möglichst sanfte Spiralen mit nicht mehr als 14 m/s Sinkgeschwindigkeit.
- Häufige Steilspiralen können zu einer frühzeitigen Alterung des Gleitschirms führen.

Gerät der Schirm und die Sinkgeschwindigkeit außer Kontrolle und kommt es zu einer stabilen Spirale, lösen Sie sofort Ihr Rettungsgerät aus! Es können infolge der Spirale Belastungen und/oder Bewusstseinsstörungen auftreten, die ein späteres Auslösen unmöglich machen.

B-Stall

Beim B-Stall wird ein Strömungsabriss provoziert und der Gleitschirm sinkt senkrecht mit einer Sinkgeschwindigkeit von circa 8 m/s nach unten. Der B-Stall eignet sich bei mittleren Steigwerten und wenig Wind.

Greifen Sie die beiden B-Tragegurte an den Farbmarkierungen von außen an den Karabinern. Ziehen Sie beide B-Tragegurte symmetrisch nach unten, bis die Strömung an der Kappe abreißt und der Schirm vollständig in den vertikalen Sinkflug übergeht. Danach sollten die B-Gurte in dieser Position gehalten werden, um ein ruhiges Sinken zu gewährleisten.

Ziehen Sie die B-Gurte nur so weit, bis die Strömung abreißt. Wenn die B-Gurte tiefer gezogen werden, kann es zu einer Rosettenbildung kommen. Achten Sie vor und während des B-Stalls unbedingt darauf, dass der Luftraum unter Ihnen frei ist.

Bei der Ausleitung führen Sie die beiden B-Tragegurte zügig und gleichmäßig wieder in die Ausgangsposition zurück. Wenn Sie die B-Tragegurte zu langsam loslassen, kann der Schirm in einen Sackflug oder durch unsymmetrisches Ausleiten in eine Negativdrehung übergehen. In diesem Fall muss die Geschwindigkeit mit dem Beschleunigungssystem oder durch nach vorne Drücken der A-Tragegurte erhöht werden.



WARNUNG: Die Kappe nimmt nach dem Freigeben der B-Gurte Geschwindigkeit auf, bis die Strömung wieder anliegt. Sie dürfen in dieser Phase auf keinen Fall den Schirm anbremsen.

Bei niedrigen Lufttemperaturen sollte auf den B-Stall verzichtet werden, da unter diesen Bedingungen die Sackflugtendenz deutlich zunehmen kann.

Ohren-Anlegen

Das Ohren-Anlegen, auch Big Ears genannt, ist die einfachste Abstieghilfe, mit der Sinkgeschwindigkeiten von 3 bis 5 m/s erzielt werden. Vorteil des Ohren-Anlegens ist, dass der Gleitschirm weiter geradeaus fliegt; man kann somit einen Gefahrenbereich verlassen. Es kann sogar mit angelegten Ohren gelandet werden, um beispielsweise die Aufwindkomponente beim Toplanden auszugleichen.

Durch die Verkleinerung der Flügelfläche erhöht sich die Flächenbelastung, der Flügel wird stabiler gegen Einklapper bei Turbulenzen. Allerdings erhöht sich dabei auch der Luftwiderstand des Flügels, er fliegt langsamer und näher an der Grenze zum Strömungsabriss. Um dem entgegenzuwirken und die Effektivität des Sinkens zu verstärken, empfiehlt sich der Einsatz der Trimmer.

Eingeleitet wird das Ohren-Anlegen durch Ziehen der äußeren A-Leinen nach unten. Dabei sollte die Einleitung so erfolgen, dass eine ausreichend große Fläche des Außenflügels einklappt, um nicht einer permanenten Wiederöffnungstendenz entgegenwirken zu müssen. Bei zu wenig eingeklappter Fläche (Schlagen der Ohren, hohe Haltekräfte) ggf. die Ohren wieder öffnen, etwas kräftiger einleiten, halten und den Beschleuniger drücken.

Die Bremsleinen werden beim Ohren-Anlegen festgehalten, gesteuert wird der Gleitschirm durch Gewichtsverlagerung des Piloten. Sie können jetzt gefahrlos mit dem stabilen Mittelteil des Segels absteigen. Bei der Ausführung des Manövers dürfen die Bremsen nicht verkürzt werden, z. B. durch Wickeln der Bremsleinen.

Nach dem Anlegen der Ohren können Sie die Sinkgeschwindigkeit und Vorwärtsfahrt erhöhen, indem Sie die Trimmer öffnen. Öffnen Sie die Trimmer immer erst, nachdem die Ohren angelegt sind, nicht davor.

Zum Ausleiten lassen Sie die beiden A-Leinen zügig los. Falls sich die Ohren nicht selbstständig öffnen, unterstützen Sie das Öffnen durch kurzes, impulsives Pumpen mit den Bremsen.



WARNUNG: Legen Sie niemals die Ohren bei starkem Motorschub an. Der Widerstand der Gleitschirmkappe erhöht den Anstellwinkel und der Schirm kann in den Sackflug übergehen.

Durch das Ohren-Anlegen entsteht eine höhere Belastung für die noch tragenden Leinengruppen. Fliegen Sie daher keine Extremflugmanöver mit „angelegten Ohren“. Bei niedrigen Lufttemperaturen sollte dieses Manöver vermieden werden. Der Pilot muss sich bewusst sein, dass unter diesen Bedingungen die Sackflugtendenz steigt.

Landung

Motorschirme bieten zwei Möglichkeiten zur Landung: mit stehendem Propeller oder Landung mit Schleppgas. Unabhängig davon, ob Sie mit oder ohne Motorleistung landen, sollten Sie immer die folgenden Punkte zu beachten:

Landen Sie möglichst auf einem großen und hindernisfreien Landeplatz. Fliegen Sie mit Trimmgeschwindigkeit einen geraden Endanflug gegen den Wind. Ungefähr einem Meter über dem Boden werden beide Bremsen zügig etwa den halben Steuerweg (30 bis 40 Zentimeter) gezogen (Abfangen), was den Schirm in ein kurzes, nahezu bodenparalleles Ausgleiten übergehen lässt. Unmittelbar vor der Bodenberührung werden beide Bremsen dann vollständig durchgezogen.

Je schwächer der Gegenwind ist, desto energischer und tiefer muss das abschließende Durchbremsen zur Landung ausfallen. Bei stärkerem Gegenwind darf das abschließende Durchbremsen nicht zu abrupt erfolgen. Bei sehr starkem Wind wird nicht durchgebremst, um ein

Aufsteigen und Rückwärtsfliegen des Schirms zu vermeiden. Drehen Sie sich stattdessen sofort nach der Bodenberührung ohne Bremsleineinsatz zum Schirm und bringen Sie die Kappe über einen Stall mit den hinteren Tragegurte zu Boden. Seien Sie darauf vorbereitet, Richtung Schirm zu laufen.

Landungen aus Steilkurven und schnelle Kurvenwechsel vor der Landung sind wegen der damit verbundenen Pendelbewegungen zu vermeiden.

Vor der Landung sollten Sie aus dem Sitzbrett des Gurtzeugs rutschen und eine aufrechte Position einnehmen. Landen Sie niemals ohne sich vorher aufzurichten; Landungen auf dem Hintern sind gefährlich und können, selbst wenn Sie einen guten Rückenprotektor verwenden, zu Verletzungen führen.



HINWEIS: Der Condor 2 besitzt eine gute Grundgeschwindigkeit, Gleitleistung und Umsetzung der kinetischen Energie in Höhe. Achten Sie daher darauf, genügend Landefläche zur Verfügung zu haben, um die Geschwindigkeit abzubauen, bevor Sie ausflaren.



WARNUNG: Fliegen Sie in Bodennähe immer mit ausreichender Geschwindigkeit (deutlich über der Stallgeschwindigkeit), um einen unabsichtlichen Strömungsabriss zu vermeiden. Starke Turbulenzen oder Ablösungen können dazu führen, dass die Strömung nahe der Stallgrenze abreißt.

Lassen Sie niemals die Vorderkante bei der Landung auf den Boden fallen. Durch den Impuls beim Aufschlagen riskieren Sie, dass die Nähte oder innere Strukturen beschädigt werden.

Beachten Sie bei Landungen, egal ob diese mit oder ohne Schleppgas durchgeführt werden, die folgenden Punkte:

- in Turbulenzen sollte der Condor 2 mit neutraler Trimmerstellung geflogen werden. Wenn die Bedingungen stark sind, ist es besser, den Anflug mit größerer Geschwindigkeit durchzuführen und den Platz zu nutzen, um die Geschwindigkeit abzubauen (flaren), bevor sie den Boden berühren (wie beim Drachenfliegen)
- schauen Sie sich vor dem Start den Lande- / Flugplatz genau an
- überprüfen Sie vor der Landung die Windrichtung und –geschwindigkeit
- trainieren Sie Landeanflüge möglichst oft, um mit dem Condor 2 vertraut zu werden
- eine Landung ohne Schleppgas benötigt weniger Platz
- bei starkem Gegenwind sollte der Bremseneinsatz dosierter erfolgen. Drehen Sie sich nach der Landung in Richtung des Schirmes aus, wenn die Gefahr besteht, vom Schirm rückwärts gezogen zu werden und hinzufallen
- Landungen aus Steilkurven und schnelle Kurvenwechsel vor der Landung sind wegen der damit verbundenen Pendelbewegungen zu vermeiden.

Landung mit stehendem Propeller

Die Landung mit stehendem Propeller verringert die Gefahr, den Propeller und die Leinen während der Landung zu beschädigen. Allerdings verlieren Sie dadurch auch die Möglichkeit, bei einer falschen Landeinteilung durchzustarten oder den Landeanflug zu korrigieren.

Für eine Landung mit stehendem Propeller schalten Sie den Motor in 30 bis 50 Meter Höhe aus. Durch den fehlenden Motorschub verringert sich der Anstellwinkel des Condor 2 und der Schirm

nimmt spürbar an Fahrt auf. Die Sinkgeschwindigkeit erhöht sich ebenfalls, so dass der Landeanflug zuerst sehr schnell und mit erhöhtem Sinken beginnt. Im unteren Bremsbereich beginnt der Condor 2 dann die Energie umzusetzen und flart deutlich aus.

Wenn Sie Präzisions-Landungen oder Landung bei Null-Wind durchführen, wird empfohlen, die Trimmer zur Hälfte oder vollständig zu schließen (maximaler Auftrieb). Dadurch verbessert sich die Sinkrate - gerade bei hoher Flächenbelastung ist diese Auswahl wichtig.

Landung mit Schleppgas

Beginnen Sie die Landung mit Schleppgas mit einem geraden Endanflug gegen den Wind und lassen Sie den Condor 2 mit im Schleppgas ausgleiten. In einem Meter Höhe werden die Steuerleinen bis zum tiefsten Punkt durchgezogen, so dass das Gleitsegel kurz vor der Bodenberührung voll angebremst ist. Schalten Sie sofort nach dem Aufsetzen den Motor aus.

Weitere Hinweise zum Motorschirmfliegen

Die nachfolgenden Punkte sollten Sie beim Fliegen mit dem Condor 2 beachten:

- starten Sie den Motor niemals in Windrichtung hinter dem Schirm
- überprüfen Sie die Dichtungen aller Kraftstoffleitungen
- kontrollieren Sie, ob Sie für den geplanten Flug genügend Kraftstoff mitführen
- kontrollieren Sie Ausrüstung und Gurtzeug auf lose Gegenstände, die in den Propeller geraten könnten
- gehen Sie vor jedem Flug die einzelne Punkte der Vorflugkontrolle genau durch
- schalten Sie unmittelbar nach der Landung den Motor aus, um Leinen- und Propellerschäden zu vermeiden
- vermeiden Sie Flüge über Wasser und Stromleitungen, fliegen Sie nicht zwischen Bäumen hindurch und meiden Sie generell Gebiete, in denen ein Motorausfall keine Landemöglichkeit bietet
- bei Veränderung des Motorgeräusches oder erhöhter Vibration sollte sofort gelandet werden, um das Problem zu beheben
- denken Sie daran, dass Motorenlärm stört. Vermeiden Sie daher geringe Höhen über Ortschaften

Extremflug und Gefahren



WARNUNG: Extremflugmanöver mit Motor unter Vollast sind lebensgefährlich und können dadurch nicht getestet werden! Das folgende Kapitel beschreibt die standard Gleitschirm Testflugmanöver ohne Motor und wie Sie Extremsituationen vermeiden und korrigieren.

Gefahreneinweisung

Bei Flugfehlern, extremen Windverhältnissen und Turbulenzen, die der Pilot nicht rechtzeitig erkennt, kann der Gleitschirm in einen außergewöhnlichen Flugzustand geraten, der vom Piloten besondere Reaktionen und Fähigkeiten erfordert. Die nachweislich beste Methode, um im Ernstfall ruhig und richtig zu reagieren, ist der Besuch eines Sicherheitstrainings. Hierbei lernt man unter professioneller Anleitung, extreme Fluglagen zu beherrschen.

Eine weitere sichere und effektive Methode, um sich mit den Reaktionen seines Gleitschirms vertraut zu machen, ist das Bodentraining. Das Starten lässt sich dabei genauso üben wie kleinere Flugmanöver (Strömungsabriss, einseitiges Einklappen, Frontstall u.a.).

Jeder Pilot, der in Turbulenzen fliegt oder einen Fehler bei der Steuerung macht, begibt sich in die Gefahr, in einen extremen Flugzustand zu geraten. Alle hier beschriebenen extremen Flugfiguren und Flugzustände sind gefährlich, wenn sie ohne adäquates Wissen, ohne ausreichende Sicherheitshöhe oder ohne Einweisung durchgeführt werden.

Halten Sie unter allen Umständen die Betriebsgrenzen ein. Vermeiden Sie auf jeden Fall Kunstflugfiguren und Extrembelastungen. Sie beugen dadurch Unfällen vor und vermeiden Überlastungen der Gleitschirmstruktur.

Halten Sie bei Turbulenzen immer genügend Abstand zu Felswänden und anderen Hindernissen. Sie brauchen Zeit und genügend Höhe, um Extremsituationen wieder auszuleiten.



WARNUNG: Führen die beschriebenen Korrekturen in den einzelnen Kapiteln nicht zur Rückkehr in einen kontrollierten Flugzustand oder ist die Höhe für eine Korrektur zu gering, lösen Sie ihr Rettungsgerät aus.

Sicherheitstraining

Diese Betriebsanweisung ist kein Ersatz für ein Sicherheitstraining. Wir empfehlen Ihnen deshalb die Teilnahme an einem speziellen Sicherheitstraining, in dem Sie den Umgang mit dem Gerät und die richtigen Reaktionen in Extremsituationen lernen. Allerdings stellen Sicherheitstrainings auch immer eine Extrembelastung für das Material dar.

Materialbelastung und -schäden

Gin Gliders rät davon ab, dass Material des Condor 2 über Gebühr zu strapazieren. Im Rahmen von Sicherheitstrainings können unkontrollierte Flugzustände auftreten, die außerhalb der Betriebsgrenzen des Gleitsegels liegen und die zu Überlastungen des Gerätes führen können.

Vertrimmungen der Leinenlängen und des Kappenmaterials nach einem Sicherheitstraining können zu einer generellen Verschlechterung der Flugeigenschaften führen.

Grundsätzlich sind Schäden infolge von Sicherheitstrainings von der Gewährleistung ausgeschlossen.



WARNUNG: Achten Sie darauf, den simulierten Klapper korrekt auszuführen. Insbesondere beschleunigte, asymmetrischen Klapper müssen nach den Testvorgaben ausgeführt werden, da ansonsten ein unberechenbares Klappverhalten und eine impulsive Wiedereröffnung auftreten können. Klapper außerhalb der Testnorm erfordern ein sofortiges Eingreifen des Piloten und besondere Pilotenqualifikationen.

Einklappen des Schirms

Einseitiges Einklappen

Einseitige Einklapper werden durch Wanderung des Staupunkts an der Anströmkannte des Schirmes hervorgerufen. Durch negative Anstellwinkel kollabiert ein Teil der Kappe und klappt nach unten weg, das Gleitsegel kann durchsacken, wegdrehen oder in eine schnelle Rotation geraten.

Ist der Schirm einseitig eingeklappt, muss die Drehbewegung durch dosiertes Anbremsen auf der intakten Flügelseite kontrolliert und der Flügel stabilisiert werden, bis der Gleitschirm wieder geradeaus fliegt. Das Wiederöffnen des eingeklappten Flügelbereichs erfolgt im Regelfall eigenständig und kann durch dosiertes Anbremsen (kein hektisches „Pumpen“) der betroffenen Seite bei gleichzeitigem Gegensteuern auf der offenen Seite unterstützt werden. Nutzen Sie dabei den vollen Bremsweg.

Bei großflächigen und beschleunigten Einklappern müssen Sie sofort die Trimmer schließen. Das Gewicht sollte dabei neutral im Gurtzeug sein. Das Gegensteuern ist feinfühlig durchzuführen, da zu starkes Gegensteuern auf der intakten Flügelseite zum Strömungsabriss und damit zu weiteren unkontrollierten Flugfiguren (Kaskadenverhalten) führen kann.



WARNUNG: Großflächige Klapper entlasten das Gurtzeug einseitig, was zu einem plötzlichen Abkippen führt. Die instinktive Körperreaktion ist, sich Halt zu suchen. Dies kann dazu führen, dass sich der Pilot unbeabsichtigt über die Bremse abstürzt und damit eine normale Öffnungsreaktion des Schirms verhindert. Achten Sie daher unbedingt darauf, dass Sie die Bremsen einschließlich aller Wicklungen vollständig freigeben.

Einseitiges Einklappen mit Verhänger

Nach sehr großen, flächigen Einklappern sind Verhänger nicht auszuschließen, bei denen sich das Flächenende der eingeklappten Seite zwischen den Leinen verhängt. Hier muss der Gleitschirm ebenfalls durch Gegenbremsen und Gewichtsverlagerung am Wegdrehen gehindert werden. Das verhängte Ende lässt sich meist durch einen kurzen, schnellen Zug mit der Bremsleine öffnen oder mit einem Zug an der separaten Stabiloleine.



WARNUNG: Behalten Sie beim Öffnen eines Verhängers andere Luftfahrzeuge im Auge und kontrollieren Sie den Bodenabstand. Zögern Sie nicht, Ihren Rettungsschirm zu werfen, wenn die Rotation durch einen Verhänger unkontrolliert steigt, oder wenn Sie sich in geringer Höhe befinden.

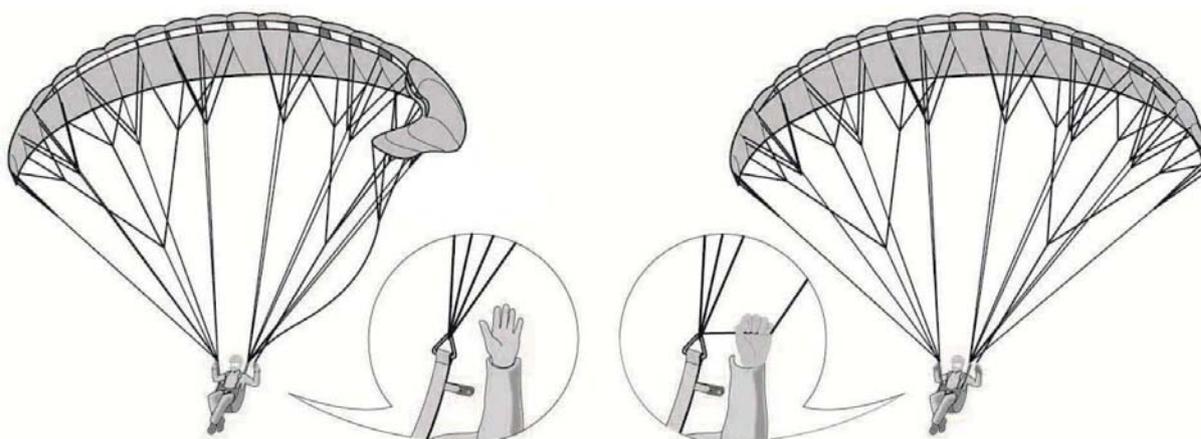


Abbildung: Greifen der Stabiloleine

Frontales Einklappen

Einklappungen des mittleren Eintrittskantenbereichs werden ebenfalls durch negative Anstellwinkel verursacht.

Ein Frontstall (symmetrischer Einklapper) öffnet sich meist von selbst - ohne Eingreifen des Piloten. Der Gleitschirm nickt nach vorne und nimmt dabei wieder Geschwindigkeit auf. Wenn Sie das Öffnen mit der Bremse unterstützen, müssen Sie darauf achten, nicht zu viel zu bremsen.

Bei einem beschleunigten Frontstall darf der Schirm erst beim Vorschießen angebremst werden, da der Schirm nach dem Frontklapper schon weit hinter dem Piloten steht. Wird der Schirm in dieser Position angebremst, besteht Stallgefahr.

Bei extremen Frontstalls über die gesamte Flächentiefe können die Außenflügel nach vorne wandern, so dass der Schirm eine U-Form bildet. Die Ausleitung erfolgt ebenfalls über leichtes symmetrisches Bremsen auf beiden Seiten, wobei darauf geachtet werden muss, dass beide Flügelenden gleichmäßig in die normale Fluglage gelangen.



WARNUNG: Schließen Sie bei einem Einklapper sofort die Trimmer und wenden Sie danach die beschriebenen Verfahren zur Wiederöffnung an.

Arten des Strömungsabrisses

Bei der Umströmung des Gleitschirms entsteht immer eine laminare und turbulente Grenzschichtzone. Äußerst gefährliche Flugzustände können auftreten, wenn sich die laminare Grenzschicht ablöst, wodurch praktisch die gesamte Strömung auf der Flügeloberseite abreißt, was vor allem bei sehr großen Anstellwinkeln der Fall ist.



WARNUNG: Fullstall und Trudeln sind Flugmanöver, die bei falscher Ausleitung lebensgefährlich sind. Die Manöver sollten deshalb vermieden werden. Vielmehr ist es wichtig, den Beginn des Strömungsabrisses zu erkennen, damit dieser durch sofortige Reaktion des Piloten verhindert werden kann.

Kontrollieren Sie immer den Höhenabstand und zögern Sie nicht, das Rettungsgerät zu werfen, falls Sie keine ausreichende Höhe zum Wiederherstellen einer normalen Fluglage besitzen.

Im Einzelnen unterscheidet man die drei folgenden Arten des Strömungsabrisses bei Gleitschirmen:

Sackflug (stabiler Stall)

Gleitschirme können durch verschiedene Umstände in einen Sackflug geraten: zu kurz eingestellte Bremsleinen (ohne Freilauf), gealtertes oder beschädigtes und damit erhöht luftdurchlässiges Tuchmaterial, veränderte Trimmung / Leinenlängen und Veränderung der Profileigenschaften durch Nässe (Flug durch Regenschauer). Gleitsegel sind besonders bei zu geringer Flächenbelastung sackfluganfällig.

Im Sackflug verringert sich die Anströmung von vorne und der Schirm gerät in einen stabilen Flugzustand ohne Vorwärtsfahrt. Der Gleitschirm sackt annähernd senkrecht mit 4 bis 5 m/s ab und die Fahrtwindgeräusche verringern sich deutlich.

Der Condor 2 hat nahezu keine Sackflugtendenz. Sollten Sie sich trotzdem einmal im Sackflug befinden, drücken Sie die A- und B-Tragegurte nach vorne und der Gleitschirm wird wieder Geschwindigkeit aufnehmen.

Wenn Sie das Beschleunigungssystem eingehängt haben, können Sie die Geschwindigkeit auch über den Beschleuniger erhöhen, damit der Schirm aus dem Sackflug in eine normale Fluglage übergeht.

Nach erfolgter Landung ist eine Überprüfung des Schirms und der Leinenlängen dringend erforderlich.

Einen Sackflug erkennt man daran, dass der Druck auf den Bremsen weich wird und das Windgeräusch fast ganz verschwindet. Sackflug kann bei stark turbulenter Luft auftreten oder wenn man den Gleitschirm bei einem Einklapper zu stark anbremst. Auch ein nasser Gleitschirm hat eine höhere Sackflugtendenz. Besonders wenn Sie durch Regen geflogen sind, sollten Sie immer leicht beschleunigt fliegen und keinesfalls mit nassem Schirm die Ohren anlegen!



WARNUNG: Setzen Sie niemals die Bremse oder sogar gewickelte Bremsen ein, wenn Sie sich im Sackflug befinden!

Fullstall (dynamischer Stall)

Beim Fullstall kommt es zum vollständigen oder nahezu vollständigen Zusammenbruch der Auftrieb erzeugenden Zirkulation am Gleitschirm. Auslöser ist die Überschreitung des maximal möglichen Anstellwinkels des Profils. Häufigste Ursache ist das Unterschreiten der Minimalgeschwindigkeit oder Fliegen im Bereich der Minimalgeschwindigkeit in Verbindung mit Turbulenzeinwirkungen.

Der Gleitschirm verliert im Fullstall die Vorwärtsfahrt, kippt nach hinten weg und entleert sich. Wenn die Bremsen unten gehalten werden, kommt das Segel wieder über den Piloten. Es folgt eine nahezu senkrecht, leicht nach hinten geneigte Flugbahn mit ca. 8 m/s Sinkgeschwindigkeit.

Wickeln Sie die Bremsen nicht, um einen Fullstall zu fliegen. Halten Sie die Hände während des Stalls nahe am Körper und unter dem Sitzbrett. Wenn die Kappe in einem stabilen Fullstall ist, dann wird sie sich vor und zurückbewegen. Wenn Sie den Fullstall beenden, führen Sie zuerst die Hände etwas in die Höhe, damit sich die Kappe füllen kann. Danach werden die Bremsen vollständig freigegeben, wenn die Gleitschirmkappe vor dem Piloten ist. Auf diese Weise vermeiden Sie, dass die Kappe weit nach vorne schießt.

Der Condor 2 wird beim Ausleiten nach vorne nicken und das Nicken normal von selbst beenden. Sie können ihn auch kurz anbremsen, wenn er weit vor ihnen steht, und dann die Bremsen gleich

wieder freigeben, damit er sauber anfahren kann. Vorsicht: Bei zu viel Bremse kann der Gleitschirm wieder stallen.



WARNUNG: Wenn der Gleitschirm im Fullstall nach hinten wegkippt, müssen die Bremsen unbedingt unten gehalten werden. Die Schirmkappe kann sonst sehr stark vorschießen, im Extremfall bis unter den Piloten. Halten Sie die Bremsen so lange unten, bis das Segel wieder über Ihnen steht.

Trudeln

Das Trudeln ist ein stabiler Flugzustand, bei dem sich eine Seite des Gleitschirms im Strömungsabriss befindet, während die andere Seite weiterhin Auftrieb erzeugt. Der Gleitschirm rotiert um die abgerissene Flügelseite.

Beim normalen Thermikfliegen ist man weit von der Grenze entfernt, bei der der Gleitschirm anfängt zu trudeln. Bemerkt der Pilot, dass er unabsichtlich das Trudeln eingeleitet hat, sollte er sofort die zu weit gezogene Bremse freigeben, wodurch die abgerissene Flügelseite wieder Geschwindigkeit aufnimmt und normal fliegt.

Abhängig von der Art des Ausleitens und der Dynamik der Drehbewegung kann die Kappe einseitig vorschießen und seitlich einklappen. Bei längerem Trudeln darf der Pilot die Bremsen nur in dem Moment freigeben, in dem der Schirm in seiner Drehbewegung über oder vor dem Piloten ist.

Sollte das Trudeln nicht aufhören, überprüfen Sie, ob die Bremsen vollständig geöffnet sind!

Weitere Gefahrenhinweise

Kaskaden

Viele Rettungsschirmöffnungen sind das Ergebnis einer Kaskade von Überreaktionen des Piloten. Überreaktionen können sehr oft schlimmere Folgen haben als überhaupt keine Reaktion.

Notsteuerung

Beim Ausfall der Bremsleinen, z.B. durch Lösen des Befestigungsknotens am Bremsgriff oder einer defekten Bremsleine, lässt sich der Condor 2 auch mit den hinteren Tragegurten steuern und landen.

Der Strömungsabriss erfolgt dabei früher und der Pilot muss das veränderte Flugverhalten durch sensiblen Zug an den Gurten ausgleichen.

Fliegen mit einem nassen Gleitschirm

Fliegen Sie niemals mit einem nassen Gleitschirm oder im Regen. Die erste Gefahr besteht darin, dass sich bei längeren Flügen im Regen das Kappengewicht erhöht und dadurch der Schwerpunkt sowie der Anstellwinkel des Schirms verschieben. In der Folge kann die Strömung am Gleitschirm abreißen. Dabei gilt: je mehr Wasser ein Schirm aufnimmt (ältere Schirme sind davon mehr betroffen, da sie über die Zeit die wasserabweisende Beschichtung verlieren) und je näher sich ein Schirm konstruktions- und alterungsbedingt an der Sackfluggrenze befindet, umso weniger Wasseraufnahme und somit auch Gewichtsveränderung ist nötig, um den Schirm in den Sackflug zu bringen.

Bei einsetzendem Regen können auf dem Obersegel eines Gleitschirms genauso viele Wassertropfen haften bleiben, dass fast die ganze Oberfläche des Schirmes davon betroffen ist, aber dennoch keine geschlossene Wasserfläche vorliegt. Dabei wird die Oberfläche durch die Tropfenbildung so rau, dass sich die Strömung ablöst. Dieses Phänomen ist schon seit langem bei

Drachen- und Segelfliegern bekannt. Je neuer ein Schirm ist (die Tropfen werden bei neueren Schirmen weniger schnell vom Tuch aufgesaugt), je mehr Tropfen auf dem Obersegel haften und je größer diese Tropfen sind, umso größer ist die Gefahr, dass es dabei zum Strömungsabriss kommen kann.

Für beide Fälle gilt, dass sich erst die Steuer- und Bremswege deutlich verkürzen und dann der Sackflugzustand, meist durch eine Brems- oder Anstellwinkeländerung, z.B. von einer Böe oder einer Thermikablösung, ausgelöst wird.

Beim Fliegen in extrem feuchter Luft, bei Regen oder mit einem nassen Schirm befinden Sie sich außerhalb der Betriebsgrenzen des Gleitschirms. Sollte ein Flug im Regen unvermeidbar sein, ist Folgendes zu beachten:

- Es ist ratsam während und auch nach dem Regen leicht beschleunigt (min. 30% oder mehr) zu fliegen.
- Möglichst keinen oder nur sehr geringen Bremsesatz.
- Keine Ohren anlegen.
- Die Steuerwege werden kürzer.
- Meiden Sie enge Kurven, vor allem im Endanflug. Wenn es die Verhältnisse zulassen, sollten Sie auch in dieser Flugphase leicht beschleunigt fliegen.
- Große Anstellwinkel und den möglichen und frühzeitigen Strömungsabriss in Bodennähe vermeiden (den Fußbeschleuniger nur langsam nachlassen).

Werbung und Klebesegel

Vergewissern Sie sich vor der Anbringung von Werbung darüber, dass das aufzubringende Klebesegel keine Veränderung der Flugeigenschaften bewirkt. Im Zweifelsfall sollte Sie auf das Einkleben von Werbung verzichten.

Ein Bekleben des Schirms mit großen, schweren oder nicht geeigneten Klebesegeln kann das Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge haben.

Überbelastung

Hohe Belastungen der Schirmstruktur treten vor allem bei Extremflugmanövern, Abstiegshilfen (Steilspirale) oder verbotenen Kunstflugfiguren auf. Sie beschleunigen den Alterungsprozess der Struktur erheblich und sollten daher vermieden werden.

Hat der Pilot einen Schirm über das normale Maß beansprucht, muss der Gleitschirm frühzeitig einer Nachprüfung unterzogen werden.

Sand und salzhaltige Luft

Sand und salzhaltige Luft führen in vielen Fällen zu einer deutlich schnelleren Alterung des Leinen- und Tuchmaterials. In diesem Fall muss der Schirm frühzeitig zur Nachprüfung eingeschickt werden.

Lagerung, Pflege, Wartung und Reparaturen

Lagerung

Verpacken des Gleitschirms

Der Condor 2 kann mit allen üblichen Methoden gepackt werden. Für eine lange Lebensdauer der Profilverstärkungen ist es sehr wichtig, dass Sie den Gleitschirm sorgsam packen. Es wird daher empfohlen, dass Sie den Condor 2, wie in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt, zusammenlegen. Die Profilnasen-Verstärkungen (Mylar- und Rigid-Systeme) werden dabei aufeinandergelegt, um Knicke und Verformungen zu vermeiden. Diese Packmethode hilft, dass die Eintrittskante schonend behandelt wird. Dadurch erhöht sich die Lebensdauer der Verstärkungen und die Leistungseigenschaften sowie das Startverhalten Ihres Gleitschirms bleiben erhalten.

Stark geknickte und verformte Verstärkungen deformieren sich im Flug leichter, wodurch sich eine veränderte Anströmung einstellt, die zu Leistungseinbußen und Veränderungen im Flugverhalten führen kann.

Die Nasen-Verstärkungen besitzen auch beim Starten eine wichtige Funktion. Daher gilt: Je weniger die Verstärkungen geknickt sind, umso leichter lässt sich der Schirm aufziehen und starten.

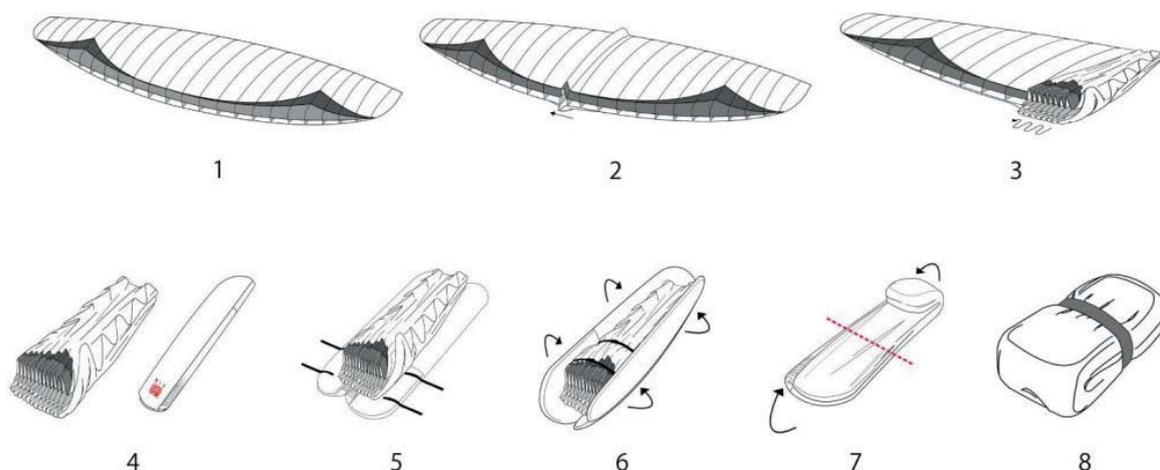


Abbildung: Richtiges Packen des Condor 2

1. Legen Sie den Gleitschirm vollständig auf einer glatten Oberfläche aus. Ziehen Sie ihn auf keinen Fall über raue Flächen wie Schotter oder Asphalt. Dadurch können Nähte und die Oberflächenbeschichtung beschädigt werden.
2. Fangen Sie von der Mitte aus an, die Profile einer Flügelseite aufeinander zu legen.
3. Verfahren Sie so weiter bis zum Flügelende und achten Sie darauf, dass die Eintrittskante nicht verbogen wird.
4. Falten Sie die zweite Seite des Schirms genauso wie unter 2. und 3. beschrieben. Legen Sie anschließend den 'Concertina Bag' unter den zusammengefalteten Schirm, so dass alle Profile entlang der Länge des 'Concertina Bags' liegen.
5. Der Gleitschirm ist jetzt entlang seiner Länge zusammengefaltet und die Eintrittskante ist übereinandergelegt, ohne dass dabei Profile verbogen wurden. Schließen Sie die Gurte an der Hinterkante, sodass diese nicht abrutschen, und dann die Gurte in der Mitte und am Ende des Gleitschirms.

6. Schließen Sie den Reißverschluss und achten Sie dabei darauf, dass keine Leinen im Reißverschluss hängen bleiben.
7. Falten Sie den Gleitschirm entlang seiner Länge, mit der ersten Falte unterhalb der Eintrittskanten-Verstärkungen (rote Linie). Achten Sie dabei besonders darauf, keine Verstärkungen zu knicken.
8. Falten Sie dann den Schirm erneut. Legen Sie die Kompressionsriemen um den Schirm und befestigen Sie diese durch leichtes Ziehen. Stellen Sie sicher, dass der Schirm nur locker gefaltet ist und nicht gebogen oder zu stark komprimiert wird.

Rucksack

Gin Gliders besitzt eine große Auswahl an unterschiedlichen Rucksäcken. Wählen Sie zwischen extrem leichten "hike 'n fly" oder unverüstbaren klassik Modellen in verschiedenen Größen, um den Rucksack an Ihre individuellen Bedürfnisse anzupassen. Mehr Information finden sie unter www.gingliders.com

Es gibt unterschiedliche Arten, den Schirm zu packen, abhängig von den persönlichen Vorlieben, dem Gurtzeug und der Ausrüstung. Für den besten Tragekomfort hat sich die folgende Methode bewährt: 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.

Allgemein gilt: Je enger die Ausrüstung im Rucksack gepackt ist, umso komfortabler ist er zu tragen. GIN-Gliders bietet eine Vielzahl Rucksäcke in unterschiedlichen Größen an, um Ihren persönlichen Vorlieben und Einsatzbereichen Rechnung zu tragen.

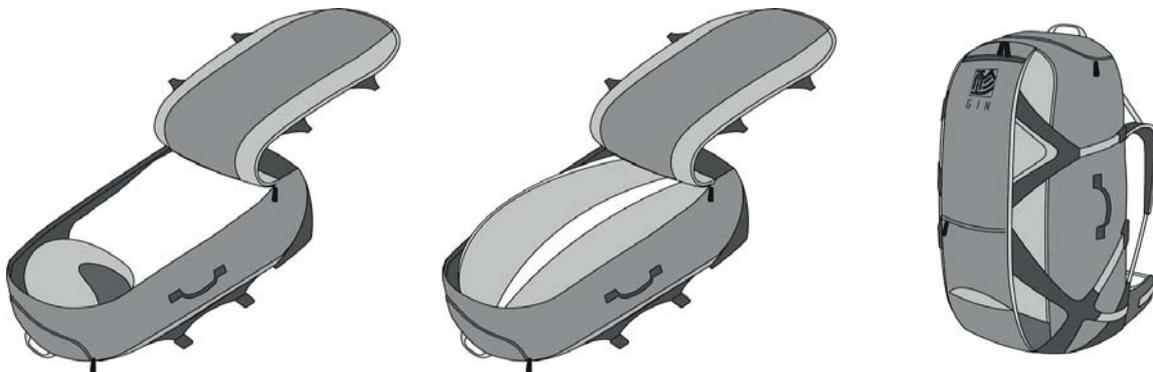


Abbildung: Packen des Rucksacks am Beispiel einer normalen Flugausrüstung

Transport und Lagerung

Selbst wenn Ihr Schirm beim Einpacken nach dem letzten Flug der Saison vollkommen trocken war, sollten Sie ihn für die langfristige Lagerung möglichst aus dem Packsack nehmen und die Kappe an einem sauberen, trockenen und lichtgeschützten Platz etwas ausbreiten. Falls Sie nicht über den nötigen Raum verfügen, öffnen Sie den Packsack, Innenpacksack und Spannungsgurt so weit wie möglich und vermeiden Sie bei der Lagerung eine starke Komprimierung des Gleitschirms. Die Dauerlagertemperatur muss zwischen 10° und 25° C bei einer relativen Luftfeuchte zwischen 50 bis 75% betragen. Achten Sie auch darauf, dass keine Tiere wie Mäuse oder Katzen bei längerer Lagerung den Gleitschirm als Schlafplatz benutzen.

In unmittelbarer Nähe des Gleitschirms sollten sich keine chemischen Substanzen befinden. Benzin beispielsweise löst den Stoff auf und kann so Ihren Schirm schwer beschädigen. Verstauen Sie Ihren Packsack im Kofferraum möglichst weit entfernt vom Reservekanister oder von Ölbehältern.

Der Gleitschirm sollte keiner extremen Hitze (wie z. B. im Sommer im Kofferraum des Autos) ausgesetzt werden. Durch die Hitze wird eventuell noch vorhandene Feuchtigkeit durch das Tuch gepresst, wodurch die Beschichtung beschädigt werden kann. Vor allem in Kombination mit Feuchtigkeit beschleunigen hohe Temperaturen den Hydrolyse-Prozess, der Fasern und Beschichtung beschädigt. Lagern Sie Ihren Schirm auch nicht in der Nähe von Heizkörpern oder anderen Wärmequellen.

Transportieren Sie Ihren Gleitschirm immer in dem dazugehörigen Innensack und verwenden Sie für die komplette Ausrüstung den mitgelieferten Packsack.

Pflege

Die Materialien, aus denen der Condor 2 gefertigt ist, wurden im Hinblick auf maximale Haltbarkeit und beste Leistung ausgewählt. Halten Sie sich an die folgenden Hinweise, damit Ihr Gleitschirm möglichst lange lufttchtig bleibt und sicher zu fliegen ist. Besonders stark beansprucht wird ein Gleitschirm durch häufiges Bodenhandling, unsachgemäßes Verpacken und unnötige UV-Belastung. Auch Chemikalien, Hitze und Feuchtigkeit sind sehr schädlich.

Bodenhandling

Folgendes sollten Sie unter allen Umständen vermeiden:

- Den luftgefüllten Gleitschirm nie mit der Eintrittskante voraus auf den Boden aufschlagen lassen. Zellwände können dabei platzen oder beschädigt werden.
- Den Gleitschirm nie unnötig über den Boden ziehen. Heben Sie den Gleitschirm auf und tragen Sie ihn an einen anderen Platz, falls dies nötig ist.
- Treten Sie nicht auf das Tuch oder auf die Leinen. Das Aramidmaterial der Leinen ist ein bei Zugbelastung hochfestes und sehr dehnungsbeständiges Material, aber es ist empfindlich gegen Knicken. Besonders bei nicht ummantelten Wettkampfleinen ist besondere Sorgfalt geboten!
- Versuchen Sie nie bei Wind Ihren Gleitschirm aufzuziehen, ohne vorher die Leinen zu sortieren.
- Bodenhandling auf rauen Oberflächen sollte grundsätzlich vermieden werden.
- Vermeiden Sie schnelles Belüften und Herabfallen des Gleitschirms. Gehen Sie einen Schritt auf die Kappe zu, damit der Schirm liegen bleibt und die Dynamik reduziert wird.
- Setzen Sie sich nicht auf den Packsack, wenn sich darin Ihr Schirm befindet.

Tuch

Für den Condor 2 setzt Gin Gliders ein speziell entwickeltes Polyamidtuch mit einer hochwertigen Beschichtung für verbesserte UV-Beständigkeit, Farbechtheit und Luftundurchlässigkeit ein. Dieses Tuch wird strengsten Laborkontrollen unterworfen und wurde über mehrere Monate unter extremen Bedingungen im harten Flugbetrieb getestet.

Um die Dauerhaftigkeit und die Beibehaltung der Werte dieser Gewebe und Ihres Segels zu garantieren, ist Sorgfalt unentbehrlich. Schützen Sie Ihr Segel daher vor unnötigen UV-Strahlen. Packen Sie Ihren Condor 2 erst unmittelbar vor dem Start aus und gleich nach der Landung wieder ein. Auch wenn moderne Gleitschirmstoffe immer besser vor den Auswirkungen der Sonnenstrahlung geschützt sind, gehört insbesondere die UV-Strahlung immer noch zu den entscheidenden Faktoren

bei der Tuchalterung. Zuerst bleichen die Farben aus, danach beginnen die Beschichtung und die Fasern zu altern.

Bei der Herstellung des Condor 2 wird die beschichtete Seite des Tuchs nach innen gelegt. Die für die Tucheigenschaften maßgebliche Beschichtung wird so vor mechanischen Beschädigungen relativ gut geschützt. Dennoch sollten Sie bei der Wahl des Startplatzes möglichst einen Untergrund aussuchen, der frei von scharfkantigen und hervorstehenden Gegenständen ist.

Treten Sie nicht auf den Schirm. Solche Tritte schwächen den Stoff, besonders auf hartem und steinigem Untergrund. Achten Sie am Startplatz auch auf das Verhalten der Zuschauer, insbesondere von Kindern: Zögern Sie nicht, auf die Empfindlichkeit des Tuchs aufmerksam zu machen.

Achten Sie bitte darauf, dass sich beim Einpacken des Gleitschirms keine Insekten in der Schirmkappe befinden. Manche Arten erzeugen während der Verwesung Säuren, die Löcher in das Tuch ätzen können. Heuschrecken beißen sich mit ihren Mundwerkzeugen durch das Tuch, wodurch Löcher entstehen. Außerdem sondern sie einen dunklen, stark färbenden Saft ab. Scheuchen Sie die Tiere vor dem Zusammenlegen weg.

Ist der Schirm feucht oder nass geworden, sollte er schnellstmöglich an einem gut belüfteten Ort (jedoch keinesfalls an der Sonne) getrocknet werden. Da die Tuchfasern das Wasser aufnehmen, kann es mehrere Tage dauern, bis die Kappe vollständig getrocknet ist. Wenn der Gleitschirm feucht eingepackt bleibt, dann kann es zu Schimmelbildung und, insbesondere bei Wärme, zu einer Zersetzung der Fasern kommen. Der Gleitschirm kann dadurch nach kurzer Zeit fluguntauglich werden.

Ein fabrikneuer Schirm ist bei der Lieferung oft stark komprimiert. Diese Komprimierung dient einzig dem ersten Transport und sollte danach nicht mehr erfolgen. Legen Sie daher Ihren Schirm nach der Nutzung nicht zu eng zusammen. Und auch wenn es sehr bequem ist – setzen Sie sich möglichst nie auf den Packsack, in dem sich Ihr Schirm befindet.

Ist der Schirm mit Salzwasser in Berührung gekommen, sollte er gleich mit Süßwasser gründlich angespült werden (siehe Kapitel „Reinigung“).

Leinen

Der Condor 2 ist mit unterschiedlichen hochwertigen und exakt gefertigten Leinen ausgestattet, die den Last- und Einsatzbereichen entsprechend ausgewählt wurden. Ähnlich wie das Tuchmaterial verlieren auch Leinen vor allem durch die UV-Strahlung an Festigkeit. Auch hier gilt: Schützen Sie Ihre Leinen vor unnötiger UV-Strahlung!

Dyneemaleinen sind sehr temperaturempfindlich und können bei Temperaturen über 75°C dauerhaft beschädigt werden. Daher sollten Sie Ihren Schirm im Hochsommer auf keinen Fall im Auto lagern.

Es ist darauf zu achten, dass die Beschichtung und der Mantel der Leinen nicht durch Abrieb beschädigt wird. Dies kann häufig beim Bodenhandling oder Starten mit gekreuzten Tragegurten passieren.

Treten Sie nicht auf die Leinen nachdem der Schirm ausgebreitet wurde. Achten Sie auf Zuschauer und Skifahrer, die versehentlich über die Leinen gehen / fahren.

Beim Einpacken des Schirms sollten keine unnötigen Knicke und Schlaufen in den Leinen sein. Verwenden Sie für die Bremse nur die beschriebenen Überhandknoten oder Palstek-Knoten.

Rigid-Konstruktionen

Im Condor 2 kommen Plastikstäbe (Rigid-Konstruktionen) zum Einsatz, die für die Formgebung der Profilhase verantwortlich sind.

Um die Formtreue der Plastikstäbe zu gewährleisten, ist es wichtig, dass Sie den Schirm immer, wie im Kapitel „Verpacken des Gleitschirms“ beschrieben, packen.

Alle Plastikstäbe können beim Condor 2 über kleine Öffnungen ausgetauscht werden. Sollten Sie bemerken, dass durch unsachgemäßen Gebrauch ein Plastikstab beschädigt oder verformt ist, kann dieser bei einer von Gin Gliders anerkannten Vertragswerkstatt ersetzt werden.

Reinigung

Verwenden Sie zum Reinigen am besten nur lauwarmes Süßwasser und einen weichen Schwamm. Für hartnäckigere Fälle empfiehlt sich ein mildes Waschmittel, welches anschließend sorgfältig und gründlich ausgespült werden muss. Lassen Sie Ihren Schirm danach an einem schattigen und gut belüfteten Ort trocknen.

Keinesfalls dürfen zur Reinigung des Schirms Chemikalien, Bürsten, harte Schwämme oder gar Hochdruckreiniger oder Dampfstrahlgeräte verwendet werden, da diese die Beschichtung und Festigkeit des Tuchs beschädigen können. Das Segel wird porös und verliert an Reißfestigkeit.

Ein Schirm gehört keinesfalls in die Waschmaschine: Selbst ohne Waschmittel würde dabei das Tuch durch die mechanische Belastung schwer beschädigt. Tauchen Sie Ihre Kappe auch nicht in ein Schwimmbecken: Das chlorhaltige Wasser greift den Stoff an. Falls Sie Ihren Schirm unbedingt spülen müssen, beispielsweise nach einer Wasserlandung im Meer, spritzen Sie ihn innen und außen mit einem sanften Wasserstrahl ab. Häufige Spülung beschleunigt den Alterungsprozess.

Wartung

Typenbezeichnung

Gin Gliders Schirme besitzen auf der Unterseite des Stabilos oder auf der Mittelrippe eine genaue Kennzeichnung, die bei Gleitschirmen verpflichtend vorgeschrieben ist. Alle erforderlichen Angaben sind in den Lufttüchtigkeitsforderungen festgelegt.

Bei allen Fragen an ihren Gin Gliders Händler oder bei der Bestellung von Ersatzteilen und Zubehör ist es von Vorteil, wenn Sie die Typenbezeichnung des Gleitschirms angeben können, um eine eindeutige Identifizierung zu gewährleisten.

Regelmäßig überprüfen

Die folgenden Bauteile und Materialien auf Beschädigungen, Abrieb und korrekte Funktion in regelmäßigen Abständen, z. B. nach einer Landung, überprüfen:

- Tragegurte mit Leinenschlössern
- Leinen
- Tuch

Leinen

Zur regelmäßigen Gleitschirmkontrolle gehört das Vermessen der Leinenlängen. Die Leinen haben einen großen Einfluss auf das Flugverhalten. Korrekte Leinenlängen und Symmetrie sind zudem wichtig für die Leistung und das Handling. Gin Gliders empfiehlt daher eine Kontrolle der Leinen nach 50 bis 100 Flugstunden oder einmal im Jahr.

Leinen altern und verlieren an Festigkeit selbst dann, wenn der Gleitschirm selten oder gar nicht verwendet wird. Die Funktion und Sicherheit Ihres Gleitschirms kann dann beeinträchtigt werden. Verschleißindikatoren sind leichte Erhebungen oder Fransen. Die Leinen sind dann umgehend auszutauschen. Setzen Sie nur geprüfte und zugelassene Leinen ein, die Sie über Gin Gliders beziehen können.



WARNUNG Eine beschädigte Leine kann zum Verlust der Kontrolle über den Gleitschirm führen. Wechseln Sie daher beschädigte Leinen in jedem Fall aus.

Falls Sie beschädigte oder verschlissene Teile austauschen müssen, verwenden Sie ausschließlich Originalteile oder vom Hersteller freigegebene Teile.

Verwenden Sie auf keinen Fall zum Kürzen der Leinen Knoten. Diese schwächen die Festigkeit erheblich und können bei hohen Belastungen ein Reißen der Leine bewirken.

Lediglich bei der Verbindung Hauptbremsleine / Bremsgriff sind die beschriebenen Sackstich oder Palstek-Knoten für die Verbindung zulässig.

Nachprüfung und Nachprüfanweisung

Ein Nichtbeachten der Nachprüffristen führt zum Erlöschen der Garantie und der Betriebserlaubnis. Ein ordnungsgemäß geführtes Flugbuch mit den Angaben aller Flug- und Trainingsstunden hilft Ihnen, die Fristen rechtzeitig festzustellen.

Für den Condor 2 gelten die folgenden Nachprüffristen:

- 36 Monate oder 200 Betriebsstunden (inklusive Bodenhandling) nach dem Erstflug, je nachdem was zuerst eintritt
- danach alle 24 Monate oder 150 Betriebsstunden (inklusive Bodenhandling), je nachdem was zuerst eintritt

Aufgrund des erhöhten Kappenverschleißes müssen Sie die Zeit beim Bodenhandling mindestens mit dem Faktor 2 zu den Gesamtbetriebsstunden des Gleitschirms hinzuzählen.

Wenn Sie den Condor 2 in sehr rauen Bedingungen (Sand, Staub, Steine etc.) benutzen, empfehlen wir eine jährliche Kontrolle.

Im professionellen oder schulischen Einsatz sind Nachprüfungen nach 100 Flugstunden und bis zu maximal 300 Flüge zulässig, sofern diese Prüfungen in Abständen von höchstens zwei Jahren erfolgen. Dieses Vorgehen gilt ausschließlich bei einer fachgerechten Handhabung und Lagerung des Gleitschirms sowie einer regelmäßigen Tuch- und Leinenkontrolle nach maximal 150 Flügen durch den Piloten.

Nach außergewöhnlichen Belastungen, wie z.B. einer Baumlandung, und bei Veränderungen des Flugverhaltens muss der Gleitschirm ebenfalls einer Nachprüfung unterzogen werden.

Der Zustand aller Komponenten und Materialien muss bei der Prüfung nach den GIN-Inspektionsrichtlinien mit größter Genauigkeit geprüft werden. Das Ergebnis und eine Beurteilung des Gesamtzustands sind Bestandteil des Checkprotokolls.

Von Gin Gliders autorisierte Prüfstellen sind im Besitz der GIN-Inspektionsrichtlinien, die alle benötigten Verfahren, Gerätschaften und zusätzliche technische Informationen über den Condor 2, wie Einzelleinenlängen, Vernähtungen und weiterführende Material- und Verarbeitungsrichtlinien, enthält.

Prüfberechtigung

Es ist sehr wichtig, dass Sie Ihren Gleitschirm während seiner gesamten Lebensdauer in den vorgeschriebenen Abständen zur Nachprüfung bringen. Damit Sie von unserer Garantie profitieren, müssen Sie:

- Ihren Gleitschirm von Gin Gliders oder einer von Gin Gliders autorisierten Prüfstellen checken lassen.
- Die Dokumentation und das Ergebnis der Prüfung müssen vom Prüfbeauftragten eindeutig identifizierbar sein (Datum und Stelle / Name des Beauftragten) und in der Nähe des Typenschildes eingetragen werden.

Der Halter kann sein Gerät selbst nachprüfen oder einen Dritten (z.B. Hersteller / Importeur) mit der Nachprüfung beauftragen, sofern alle vorgeschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind. Bei eigenhändiger Nachprüfung erlischt allerdings die Haftung und Garantie der Firma Gin Gliders Inc.

Gin Gliders empfiehlt, die Nachprüfung beim Hersteller/Importeur oder von einem von ihm beauftragten und anerkannten Nachprüfbetrieb durchführen zu lassen.

Reparaturen

Gin Gliders Werkstätten

Lassen Sie Wartungs- und Reparaturarbeiten immer direkt bei Gin Gliders oder in einer von Gin Gliders anerkannten Vertragswerkstatt durchführen. GIN-Werkstätten verfügen über geschulte Mitarbeiter, original GIN-Ersatzteile und das erforderliche Know-how - dies bürgt für höchste Qualität. Größere Reparaturen, wie der Austausch ganzer Zellen, sollten nur vom Importeur oder von Gin Gliders selbst durchgeführt werden.

Kleine 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.



WARNUNG: Versuchen Sie nicht, Reparaturen selbst durchzuführen, wenn Sie nicht die nötigen Kenntnisse, Erfahrungen, Materialien und Werkzeuge besitzen.

GIN-Qualität und Service

Wir sind stolz auf die Qualität unserer Produkte und bestrebt, Produktionsfehler, welche die Sicherheit oder Funktion Ihres GIN-Produkts beeinträchtigen, sofort zu beheben. Ihr GIN-Händler ist die erste Anlaufstelle, wenn Sie irgendwelche Probleme mit Ihrer Ausrüstung haben. Wenn Sie sich nicht an Ihren Händler oder GIN-Importeur wenden können, kontaktieren Sie direkt Gin Gliders über unsere Website.

Gerätemerkmale, Grafiken und technische Daten

Geräteklasse und Richtlinien

Das Flugverhalten und die Reaktion auf Störungen beziehen sich auf die Ergebnisse der EN/LTF-Tests. Sie lassen sich aufgrund der Komplexität nur vereinfacht beschreiben. Geringfügige Abweichungen einzelner Parameter können bereits zu einem deutlich veränderten und von der Beschreibung abweichenden Flugverhalten führen.



WARNUNG: Alle in dieser Anleitung enthaltenen Beschreibungen der Flugeigenschaften basieren auf den Erfahrungen aus den Testflügen. Diese werden unter standardisierten Bedingungen durchgeführt. Die Einstufung stellt lediglich eine Beschreibung der Reaktionen auf diese Standardtests dar, in der Regel zunächst ohne Eingreifen des Piloten.

Geräteklasse

Der Condor 2 wurde ausschließlich für den Betrieb als Motor-Gleitschirm mit Motorschirmtragwerk entwickelt und getestet. Ein nicht bestimmungsgemäßer Gebrauch ist unzulässig.

DGAC-Zulassung

Der Condor 2 ist bei der DGAC als ULM Klasse 1 registriert.

Beschreibung der Flugeigenschaften

Gleitsegel mit guter passiver Sicherheit und verzeihendem Flugverhalten. Einigermaßen widerstandsfähig gegen abnormale Flugzustände.

Eignung für die Ausbildung

Der Condor 2 ist nicht für die Ausbildung geeignet.

Bergstart (freies Fliegen)

Der Condor 2 wurde nicht für den Bergstart (freies Fliegen) entwickelt und getestet.

Windenstart

Der Condor 2 ist nicht für den Windenstart zugelassen.

Doppelsitziger Betrieb

Der Condor 2 ist für ein- und doppelsitzigen Motor-Betrieb zugelassen.

Kunstflug

Der Condor 2 wurde nicht für den Kunstflug entwickelt und getestet.

Die gesetzlichen Bestimmungen unterscheiden sich stark in den jeweiligen Ländern und müssen unter allen Umständen beachtet werden.

Beim Ausführen von akrobatischen Flugfiguren besteht die Gefahr von unkalkulierbaren Fluglagen, die zu Materialschäden und Strukturversagen führen können.

Beschreibung des erforderlichen Pilotenkönnens

Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung

Für alle Piloten einschließlich Piloten aller Ausbildungsstufen. Thermik- und Streckenflieger, die über regelmäßige Flugpraxis und über fortgeschrittene flugtechnische Kenntnisse, bei mindestens ca. 20-30 Flugstunden pro Jahr verfügen.

Anforderungen im Normalflug

Das Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse verlangt, wegen teilweise kürzerer Steuerwege, geringerer Roll- und Nickdämpfung und dynamischeren Kurvenhandling eine fortgeschrittene, präzise und feinfühligere Steuertechnik sowie einen weitgehend automatisierten aktiven Flugstil.

Anforderungen bei Störungen und Schnellabstieg

Das Geräteverhalten nach Störungen stellt erhöhte Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Dieser sollte über ausreichende praktische Kenntnisse zur Vermeidung und Beherrschung der häufigsten Störungen, besonders seitliche und frontale Einklapper verfügen.

Flugmanöver, wie z.B. Steilspirale oder B-Stall, stellen, wegen des insgesamt anspruchsvolleren Steuerverhaltens, höhere Anforderungen an den Piloten. Gute praktische Kenntnisse dieser Manöver sollten vorhanden sein.

Ist diese Erfahrung nicht ausreichend vorhanden, wird eine Einweisung am besten in einem Sicherheitstraining empfohlen.

Herstellung und Auslieferung

Alle GIN-Gleitschirme werden in der firmeneigenen Produktionsstätte mit modernsten Verarbeitungstechniken und Maschinen hergestellt. Hoch qualifiziertes 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 Ihnen die Gewissheit, mit dem besten und sichersten Flügel zu fliegen, den es in dieser Klasse gibt.

Der Condor 2 wird mit original Werkseinstellungen und Trimmung ausgeliefert, die der getesteten Konfiguration entsprechen. Jede Änderung, zum Beispiel an den Tragegurten oder Leinen, ist potenziell gefährlich und hat das Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge.

Übersichtszeichnung

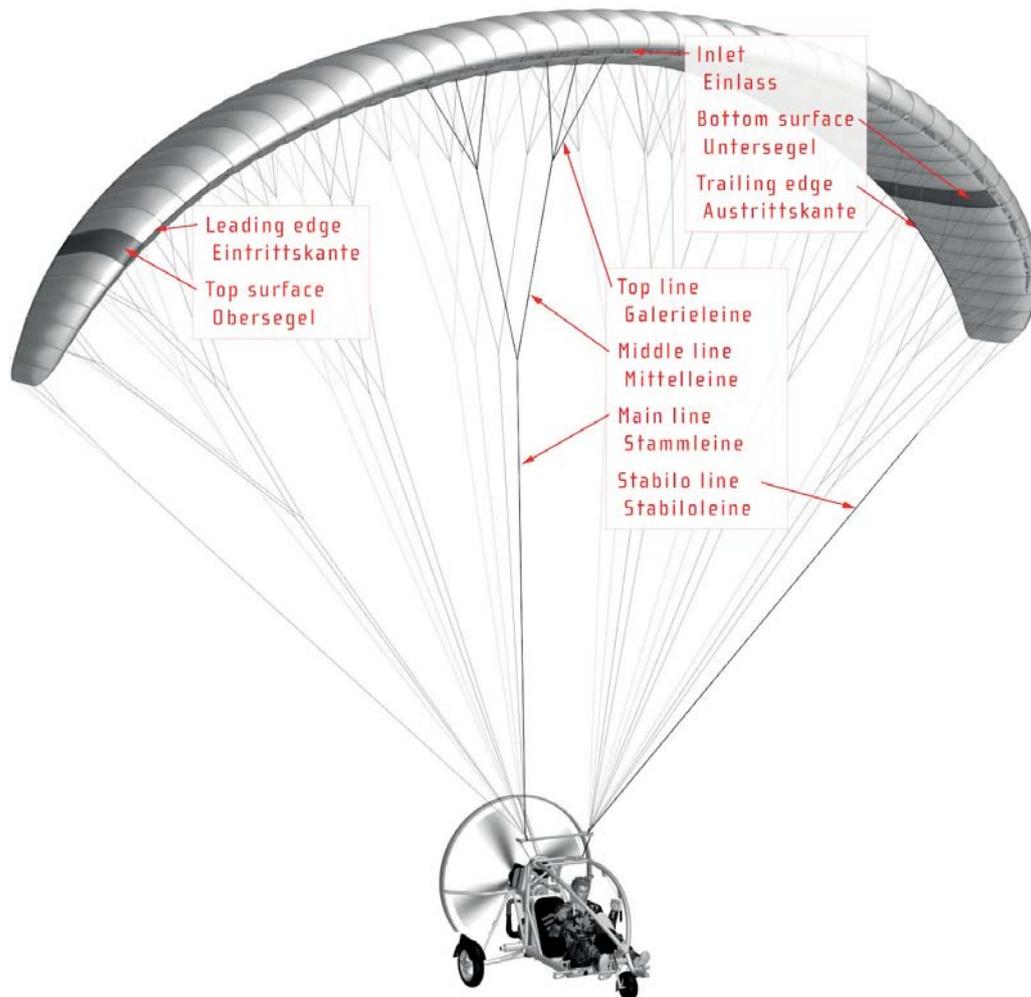


Abbildung: Allgemeine Übersichtszeichnung und Beschreibung der Gleitschirmbauteile

Technische Daten

Größe	37	41
Fläche ausgelegt [m ²]	37.00	41.15
Fläche proj. [m ²]	31.34	34.86
Spannweite ausgelegt [m]	14.07	14.84
Spannweite proj. [m]	11.08	11.69
Streckung ausgelegt	5.35	5.35
Streckung proj.	3.92	3.92
Zellen	49	49
Schirmgewicht [kg]*	8.3	8.9
Startgewicht [kg]	110-430	130-472.5 (450)*
DGAC	ULM Class 1	ULM Class 1

*Die DGAC reduziert das zugelassene Abfluggewicht bei einem Betrieb ohne Rettungssystem auf 450 kg.

Tragegurte und Beschleunigungssystem

Tragegurte

Die Condor 2 Tragegurte verändern präzise den Anstellwinkel im beschleunigten Flug und besitzen speziell entwickelte Details für die Handhabung des Gleitschirms.

Das 'A-Assist System' besitzt einen D-Ring auf der Vorderseite des A-Tragegurts und dient als Aufziehhilfe für Trikes während des Starts.

Eine Leinenklemme am D-Gurt ermöglicht zudem, die äußeren A-Leinen am Tragegurt zu fixieren, damit diese nicht über einen längeren Zeitraum dauerhaft gehalten werden müssen. Die Leinen können nachgezogen und erneut in der Klemme befestigt werden. Die Fixierung hat den Vorteil, dass der Gleitschirm mit angelegten Ohren normal über die Bremsen gesteuert werden kann.

Tragegurt Übersicht

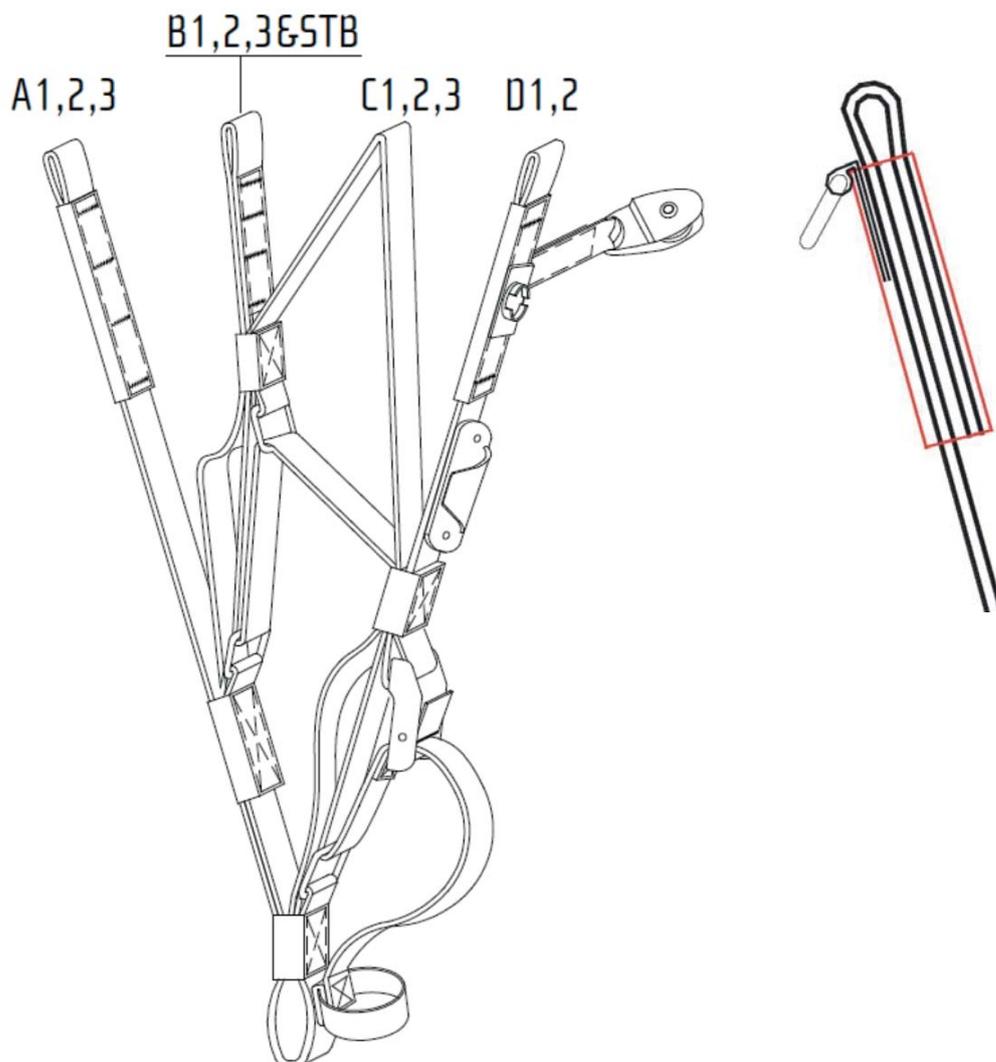


Abbildung: Tragegurte des Condor 2 und 'A-Assist System'

Tragegurtlängen

Tragegurtlängen [mm] *	A	B	C	D
Trimmgeschwindigkeit	370	370	370	370
Trimmer offen	370	370	420	470
Trimmer zu	370	370	345	320

* incl. Karabiner (Maillions)

Trimmer

Der Condor 2 Tragegurt besitzt Trimmer, mit dem der Pilot die Möglichkeit hat, die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen und das Gegendrehmoment auszugleichen. Bei Start- und Landung empfehlen wir die Trimmer stets geschlossen zu halten.

Die C- und D-Tragegurtlängen können mit dem Trimmer verändert werden. Dadurch verringert sich der ursprüngliche Anstellwinkel des Gleitschirms und die Geschwindigkeit erhöht sich (bzw. verringert sich beim Schließen).

Für den Start empfiehlt sich eine Einstellung um den neutralen Punkt (alle Tragegurte haben dabei die gleiche Länge). Das Lösen der Trimmer erfolgt über eine Trimmerschnalle, das Schließen über das Trimmerband.



WARNING: In turbulenten Zonen und in Bodennähe wird wegen steigender Einklappgefahr generell von der Benutzung des Trimmers zur Erhöhung der Fluggeschwindigkeit abgeraten.

Leinensystem und Bremsen

Leinensystem

Der Condor 2 besitzt A-, B-, C- und D-Stammleinenebenen, die sich von unten (Tragegurt) nach oben (Schirmkappe) drei bis vier Mal gabeln und in „Main“, „Middle“, „Higher-Middle“ und „Top“ Leinen aufgeteilt sind. Die einzelnen Leinenebenen werden über den sogenannten Handshake-Knoten miteinander verbunden.

Im Bereich der Bremsleinen werden die einzelnen Ebenen am Ende mit der Hauptbremsleine zusammengefasst. Diese verläuft durch einen „Low friction ring“ am Tragegurt und wird an den Steuergriff geknotet. An der Hauptbremsleine befindet sich eine Markierung, die die richtige Positionierung des Steuergriffs ermöglicht.

Alle Stammleinen werden in die Maillion-Schraubglieder der Tragegurte eingehängt. Um den richtigen Sitz der Leinen zu gewährleisten und ein Verrutschen zu verhindern, werden sie durch spezielle Gummiringe (oder Plastikclips) geführt und fixiert.



HINWEIS: Einige GIN-Gleitschirme werden mit zusätzlichen Leinenloops auf den Schraubgliedern des Tragegurts ausgeliefert. Diese dienen professionellen Check-Betrieben zur Nachtrimmung des Gleitschirms, falls dies während eines Service-Intervalls notwendig ist.

Einstellungen der Bremsen

Werkseinstellung

Der Condor 2 wird ab Werk mit einer Bremseinstellung markiert und ausgeliefert, die dem geprüften Testmuster entspricht und nicht geändert werden sollte. Mit dieser Einstellung können Sie das Gleitsegel fast verzögerungsfrei steuern und landen. 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 Bremsleinena freizugeben.

Moderne Schirme wie der Condor 2 haben eine geringere Toleranz hinsichtlich der Bremseneinstellung. Längenänderungen sind daher normalerweise nicht notwendig. Falls Sie dennoch die Bremseinstellung anpassen, muss dies in sehr kleinen Schritten von nur 2 cm erfolgen. Der Leerlauf der Hauptbremsleine, bevor am Achterliek des Gleitschirms eine Veränderung zu sehen ist, beträgt mindestens 10 cm. Dies ist notwendig, damit auch im beschleunigten Flug kein Zug auf der Bremsleine ist. Verknoten Sie die Bremsleine so, wie es auf der nachfolgenden Zeichnung zu sehen ist:

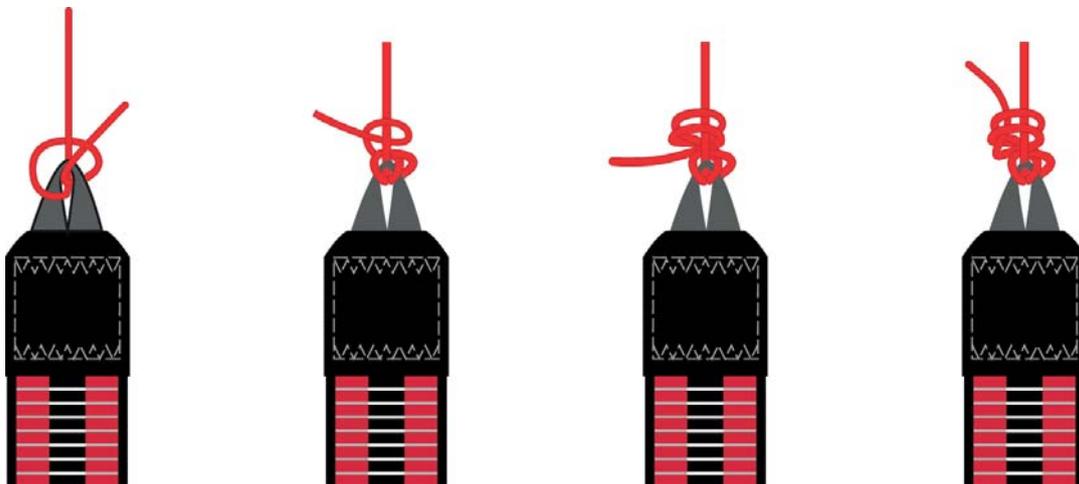


Abbildung: Bremsleinena



WARNUNG: Lose, ungeeignete oder falsch ausgeführte Bremsknoten können zum Lösen der Hauptbremsleine und zum Verlust der Kontrolle über den Gleitschirm führen.

Falsche Einstellungen

Wenn die Hauptbremsleinena zu lang eingestellt sind, reagiert das Gleitsegel träge und ist schlecht zu landen. Durch ein kurzes Wickeln der Bremsleine um die Hand kann die Einstellung im Flug verändert und die Flugeigenschaft verbessert werden. Stellen Sie nach der Landung die Bremsleinena auf die richtige Länge ein. Veränderungen des Bremswegs sollten immer nur in kleinen Schritten von maximal zwei Zentimetern erfolgen und müssen am Übungshang kontrolliert werden. Die symmetrische Einstellung von linker und rechter Bremse muss dabei immer gewährleistet sein.

Bei einer Verkürzung der Bremseinstellung ist besonders darauf zu achten, dass der Gleitschirm im Trimmflug und Beschleunigt nicht durch zu kurze Bremsleinena verlangsamt wird. Neben einer Verschlechterung der Leistungs- und Starteigenschaften können bei stark verkürzten Bremsen auch Sicherheitsprobleme auftreten.

Eine zu kurz eingestellte Hauptbremsleine führt zu folgenden Gefahren:

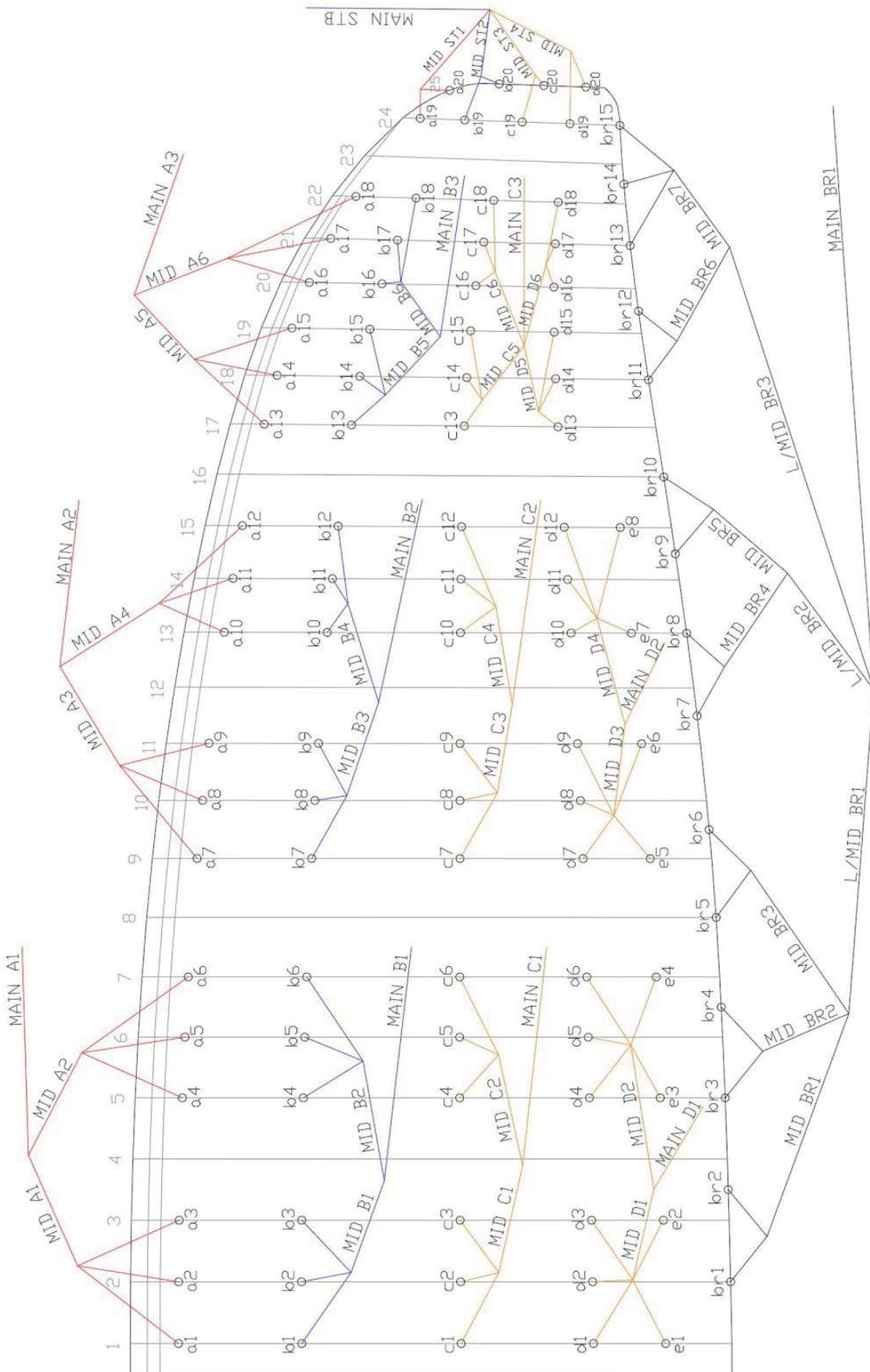
- die Strömung am Gleitschirm kann früher abreißen
- der Gleitschirm besitzt schlechte Starteigenschaften; es besteht Sackfluggefahr

- der Gleitschirm zeigt ein gefährliches Extremflugverhalten
- im beschleunigten Flug wird die Hinterkante des Gleitschirms abgebremst, was im Extremfall einen Frontklapper verursacht



WARNUNG: Eine Verkürzung der Bremsleinen kann auch durch Umwelteinflüsse hervorgerufen werden. Überprüfen Sie deswegen regelmäßig, insbesondere bei verändertem Start- und Flugverhalten, die Bremsleinenlänge.

Leinenplan



Materialbeschreibung

Tuch

Obersegel Vorderkante	Myungjin MJ40 MF
Obersegel Hinterkante	Myungjin MJ40 MF
Untersegel Vorderkante	Myungjin MJ40 MF
Untersegel Hinterkante	Myungjin MJ40 MF
Rippen	Myungjin MJ38 HF

Leinen

Topleinen	Edelrid 7950 080 Edelrid 7343 140 190
Mittlere Leinen	Edelrid 7343 140 230 280 420
Hauptleinen	Edelrid 7343 420
Bremse	TGL 400

Tragegurte

Güth & Wolf 25 mm Polyester

Leinenschlösser

Stainless steel 3.85 mm
Soft Link

Nähfaden Schirmkappe

Amann & Söhne - Mill Faden 150D/3
Polyester bonded

Anhang

Schirmdetails

Größe:	Farbe:	Seriennummer:
Checkflug (Datum): _____		
Name und Unterschrift: : _____		

Pilotendetails und Eigentümer

1. Besitzer	
Name:	
Adresse:	
Telefon:	
E-Mail:	
2. Besitzer	
Name:	
Adresse:	
Telefon:	
E-Mail:	
3. Besitzer	
Name:	
Adresse:	
Telefon:	
E-Mail:	

Adressen

Gin Gliders Inc.

2318-32, Baegok-daero, Mohyeon-myeon,
Cheoin-Gu, Yongin-si, Gyeonggi-Do
17036 Korea
Fon: +82-31-333-1241
Fax: +82-31-334-6788
Email: info@gingliders.com
www.gingliders.com
facebook.com/gingliders
Instagram: www.instagram.com/gingliders
twitter.com/GIN

DHV

Am Hoffeld 4
Postfach 88
83701 Gmund am Tegernsee
Germany
Fon: +49 (0) 8022 9675 - 0
Fax: +49 (0) 8022 9675 - 99
Email: dhv@dhv.de
www.dhv.de

Air Turquoise SA

Route du Pré-au-Comte 8
1844 Villeneuve
Switzerland
Fon: +41 219 65 65 65
Fax: +41 219 65 65 68
www.para-test.com

DGAC

Bâtiment 1602
9 rue de Champagne
91200 Athis-Mons
France
www.ecologique-solidaire.gouv.fr/ulm-introduction

DULV

Mühlweg 9
71577 Großerlach-Morbach
Germany
Fon: +49 (0) 7192 93014 - 0
Email: info@dulv.de
www.dulv.de

FAI - Fédération Aéronautique Internationale

Maison du Sport International
Av. de Rhodanie 54
1007 Lausanne
Switzerland
Fon: +41 21 345 1070
Fax: +41 21 345 1077
www.fai.org

Aerotest-FFVL

1 Place du Général Goiran
06100 Nice
France
Fon: +33 647 219 431
<https://labo.ffvl.fr>

www.gingliders.com



GIN