



BRIGHT CLASSIC

Betriebshandbuch

Bitte lese dieses Handbuch sorgfältig und aufmerksam und beachte die Anleitungen beim Umgang mit Deinem BRIGHT CLASSIC Gleitschirm

Inhaltsverzeichnis:

1. EINFÜHRUNG	3
2. ZULASSUNGEN	3
3. BESCHREIBUNG DES GLEITSCHIRMES	4
3.1. Technische Beschreibung	4
3.2. Technische Daten	5
3.3. Verwendete Materialien	5
4. EINSTELLMÖGLICHKEITEN AM BRIGHT CLASSIC	6
4.1. Bremsleinen-Einstellung	6
4.2. Beschleunigungs-System Einstellungen	7
5. DER FLUGBETRIEB	7
5.1 Standard Flugmanöver	7
5.1.1 Vor-Flug-Check	7
5.1.2 Der Start	8
5.1.3 Der Flug	8
5.1.4 Kurvenflug	8
5.1.5 Das Beschleunigungs-System	9
5.1.6 Die Landung	9
5.2 Fliegen in turbulenten Bedingungen	9
5.3. Der Schnellabstieg	9
5.3.1 Ohrenanlegen	10
5.3.2 B-Stall	10
5.3.3 Steilspirale	11
5.4 Besondere Flugmanöver	11
5.4.1. Asymmetrischer Klapper	11
5.4.2. Front-Stall	12
5.4.3. Dauersackflug	12
5.4.4 Full-Stall	12
5.4.5 Trudeln	13
6. PACKHINWEISE	13
7. WARTUNG UND LAGERUNG	14
8. REPARATUREN	14
9. LEINENPLAN	16
10. SCHLUSS	17

1. Einführung

Herzlichen Glückwunsch zum Kauf eines neuen GRADIENT BRIGHT CLASSIC ! Wir glauben, dass Du von den Flugeigenschaften und der Leistung Deines neuen Schirmes begeistert sein wirst und dass Du mit Deinem neuen Gleitschirm vollauf zufrieden sein wirst.

Der BRIGHT CLASSIC ist ein Basis-Intermediate Gleitschirm (DHV 1) eingestuft und deckt somit ein breites Spektrum von Piloten ab: vom Anfänger, frischgebackenen A-Schein Piloten bis hin zum erfahrenen Piloten, der aus irgendeinem Grund selten fliegt und daher nicht nur hohe Leistung, sondern auch außergewöhnliche Sicherheit von seinem Gleitschirm erwartet.

In diesem Handbuch stehen Informationen, welche einen sicheren Umgang mit dem BRIGHT CLASSIC ermöglichen sollen. Falls Du nach dem Lesen noch offene Fragen oder Unsicherheiten hast, dann zögere bitte nicht uns oder einen autorisierten GRADIENT Händler zu kontaktieren. Wir sind gerne bereit auf Deine Fragen einzugehen und freuen uns über Rückmeldungen unserer Kunden.

2. Zulassungen

Der BRIGHT CLASSIC hat eine Zulassung des DHV / SHV mit der Kategorie 1 erhalten. Die Musterzulassungsnummern lauten:

BRIGHT CLASSIC 24	GS-01-1203-04
BRIGHT CLASSIC 26	GS-01-1204-04
BRIGHT CLASSIC 28	GS-01-1205-04
BRIGHT CLASSIC 30	GS-01-1206-04

Die Musterzulassungsplakette befindet sich in jedem BRIGHT CLASSIC auf der Profilrippe in der Mitte des Schirmes.

Die Musterzulassung ist gültig für alle Gurtzeuge der GH Gruppe, das sind sogenannte Brustgurtzeuge (dieser Gruppe gehören fast alle modernen DHV/OeAeC-zugelassenen Gurtzeuge an, es sind Gurte, die z.B. keine feste Kreuzverspannung haben).

Als Abstand zwischen den Karabinern wird eine Breite von 42 cm empfohlen. Wie jeder Gleitschirm so kann auch der BRIGHT CLASSIC besser mit Gewichtsverlagerung gesteuert werden, wenn die Kreuzverspannung lockerer ist. Der Pilot ist dann auch sensibler mit dem Schirm verbunden: das heißt Luftbewegungen und Turbulenzen werden deutlicher an den Piloten übertragen. Bei straff gespannter Kreuzverspannung ist eine Steuerung durch Gewichtsverlagerung sehr stark eingeschränkt, der Pilot fühlt sich aber weniger bewegt aufgehängt.

Der BRIGHT CLASSIC ist zum Fliegen mit Motor weder getestet noch zugelassen worden.

Achtung: Der BRIGHT CLASSIC ist für Laufstarts am Berg und zum Schleppen konstruiert, er ist nicht ausgelegt zur Öffnung bei Absprüngen

3. Beschreibung des Gleitschirmes

3.1. Technische Beschreibung

- Der BRIGHT CLASSIC hat eine elliptische Grundform mit einer leichten Außenwölbung der Eintrittskante. Das bedeutet, dass die Ohren (Stabilos) des Schirmes leicht nach hinten zeigen. Dieses moderne Design hat einige Vorteile.
- Das beim BRIGHT CLASSIC verwendete Profil wurde speziell wegen seiner aerodynamischen Stabilität gewählt. Dadurch werden die Eigenschaften erlangt, die von einem Gleitschirm der DHV-Kategorie 1 erwartet werden. Die maximale Profildicke beträgt 16,9 %. Die Dicke und Wölbung des Profiles wurde darauf ausgelegt eine maximale Toleranz gegen vorzeitigen Strömungsabriss und plötzliches Einklappen der Eintrittskante zu bieten. Diese Vorzüge werden noch durch eine passende Anordnung und Dimensionierung der Eintrittsöffnungen unterstützt.
- Beim BRIGHT CLASSIC werden im obersten Aufhängesystem vier Leinenebenen (A, B, C und D) verwendet. Die Galerieleinen der Ebenen C und D werden auf eine Stammleinenebene zusammengefasst, so dass ein System von drei Tragegurten verwendet wird. Durch diese Methode wird der Luftwiderstand verringert und das Sortieren der Leinen erleichtert.
- Der BRIGHT CLASSIC ist für den Einsatz eines Fußbeschleunigers zugelassen. Der Standard-Beschleuniger hat zwei Rollen mit einer Arbeitslänge von 12 cm.
- Der BRIGHT CLASSIC ist mit getrennten A-Leinen, zum leichteren Ohrenanlegen, ausgestattet.

3.2. Technische Daten

	BRIGHT CLASSIC 24	BRIGHT CLASSIC 26	BRIGHT CLASSIC 28	BRIGHT CLASSIC 30
Fläche	24,08 m ²	27,06 m ²	29,99 m ²	32,62 m ²
Spannweite	10,75 m	11,40 m	12,00 m	12,52 m
Streckung	4,8	4,8	4,8	4,8
Projizierte Fläche	20,97 m ²	23,57 m ²	26,12 m ²	28,41 m ²
Projizierte Spannweite	9,10 m	9,65 m	10,16 m	10,60 m
Projizierte Streckung	3,95	3,95	3,95	3,95
Maximale Tiefe	2,80 m	2,97 m	3,12 m	3,25 m
Minimale Tiefe	0,59 m	0,62 m	0,65 m	0,68 m
Anzahl der Zellen	38	38	38	38
Maximale Leinenlänge (B)	6,70 m	7,05 m	7,40 m	7,70 m
Gewicht	5,3 kg	5,8 kg	6,2 kg	6,7 kg
Minimales Abfluggewicht	60 kg	75 kg	90 kg	100 kg
Maximales Abfluggewicht	80 kg	95 kg	110 kg	130 kg
LTF	1			

Das Abfluggewicht ist das Pilotengewicht plus das Gewicht der gesamten Flugausrüstung (meistens 17 – 20 kg)

3.3. Verwendete Materialien

Kappe

Segeltuch (Ober- und vorderes Untersegel)	Porcher Marine 9092 SKYTEX, Water repellent, 45 g/m ²
Segeltuch (hinteres Untersegel)	Porcher Marine 9017 SKYTEX, Water repellent, 40 g/m ²
Rippen	Porcher Marine 9092 SKYTEX, Hard Finish, 45 g/m ²
Verstärkungen	Dacron 160 g/m ² , Scrimm 180 g/m ²
Faden	Benar PES

Aufhängung

Leinen	Cousin Dyneema 979/1.1 Ø1,1 Edelrid Dyneema 7850-100 / Ø1,1 Edelrid Dyneema 7850-160 / Ø 1,4 Edelrid Aramid 6843-120 / Ø1,3 Edelrid Aaramid 6843-240 Ø 2,1	Festigkeit 98 daN Festigkeit 125 daN Festigkeit 186 daN Festigkeit 135 daN Festigkeit 257 daN
Faden	Benar PES	
Tragegurte	PAD 1,8/25 mm	
Faden	PAV 9 PAD	
Rollen	AustriAlpin Parafly, Riley	
Schäkel	Maillon Rapide Ø 4 mm	

4. Einstellmöglichkeiten am BRIGHT CLASSIC

Jeder BRIGHT CLASSIC wird vor seiner Auslieferung einer sorgfältigen Endkontrolle unterzogen. Dabei werden z.B. die Leinenlängen nachgemessen und der Schirm eingeflogen. Dadurch wird sichergestellt, dass jeder BRIGHT CLASSIC den Spezifikationen des Herstellers entspricht.

Einstellungen dürfen nur am Beschleunigungssystem und an den Bremsleinen geändert werden. Sämtliche Änderungen sollten aber mit größter Umsicht und Vorsicht vorgenommen werden, wobei die Hinweise in diesem Handbuch beachtet werden müssen.

Alle anderen Veränderungen am Schirm führen zu einem Verlust der Garantie und der Zulassung des Schirmes.

Falls Du irgendwelche Verbesserungsvorschläge hast, teile sie uns mit und unsere Testpiloten werden gerne Deine Ideen ausprobieren, ohne dass Du etwas riskieren mußt.

4.1. Bremsleinen-Einstellung

Bei der Auslieferung werden die Bremsleinen am BRIGHT CLASSIC so eingestellt, wie dieser das DHV / SHV Prüfverfahren durchlaufen hat. Diese Einstellung sollte für die meisten Piloten passen und ist an der Bremsleine markiert.

Natürlich ist es aber auch möglich die Bremsleinenlänge dem Körperbau des Piloten, dem Aufhängepunkt des Gurtzeuges oder dem persönlichen Flugstil anzupassen.

Wir bitten Dich allerdings Änderungen mit größter Umsicht und Vorsicht vorzunehmen.

Die Bremsleinen sind zu kurz, wenn

- die Hände in einer ermüdenden unnatürlichen Position gehalten werden müssen,
- sie das Ausleiten von gewissen instabilen Manövern verhindern,
- der Schirm seine Endgeschwindigkeit nicht erreicht

Die Bremsleinen sind zu lang, wenn

- sie den Piloten beim Starten behindern,
- die Steuerung extremer Flugmanöver behindert,
- kein Ausflaren bei der Landung ermöglicht.

Jede Bremsleine muß mit einem sicheren Knoten an dem Bremsgriff befestigt sein. Geeignete Knoten sind hierfür z.B. der gesicherte Mastwurf.

4.2. Beschleunigungs-System Einstellungen

Der BRIGHT CLASSIC ist mit einem fußgesteuerten Beschleunigungs-System ausgestattet. Durch das Treten der Beschleunigerstange oder –leiter werden die A und B-Tragegurte verkürzt, wodurch der Anstellwinkel der Kappe kleiner wird. Dadurch wird eine höhere Fluggeschwindigkeit erreicht. Der Beschleunigungsweg beträgt 12 cm. Achte beim Einstellen des Beschleunigers darauf, dass diese Länge ausgenutzt wird. Es kann durchaus notwendig sein eine "Leiter" zu verwenden.

5. Der Flugbetrieb

Dieses Handbuch ist kein Schulbuch zum Thema "Wie lerne ich Gleitschirmfliegen" und keine Anleitung zum Performance-Training. Hierzu benutze dafür geeignete Schulen !

Dieses Handbuch will die charakteristischen Eigenschaften Deines neuen BRIGHT CLASSIC beschreiben.

5.1 Standard Flugmanöver

5.1.1 Vor-Flug-Check

Ein gewissenhafter Vor-Flug-Check ist eine Grundvoraussetzung zum sicheren Fliegen. Beim BRIGHT CLASSIC ist wie bei jedem üblichen Gleitschirm darauf zu achten, dass weder das Segel noch die Leinen und Tragegurte beschädigt sind. Die Leinen müssen unverdreht und knotenfrei sein. Vergiß auch nicht Dein Gurtzeug auf eventuelle Schäden zu Prüfen - auch unter Beachtung des Rettungssystems. Das Gurtzeug muß vollständig geschlossen und korrekt

angelegt sein. Die Tragegurte müssen korrekt und unverdreht mit dem Gurtzeug verbunden sein und alle Leinen frei laufen.

Vor dem Start ist ein Start-Check durchzuführen, der mindestens die folgenden Punkte enthalten sollte:

1. Helm geschlossen
2. Gurtzeug alle Schließen geschlossen
3. Gleitschirm richtig eingehängt (Karabiner gesichert, Tragegurte unverdreht)
4. alle Leinen frei, unverdreht, ohne Knoten und nicht unter dem Schirm
5. Steuerleinen frei
6. Kappe liegt richtig, alle Zellen offen
7. Wind OK
8. Luftraum frei

5.1.2 Der Start

Das Starten mit dem BRIGHT CLASSIC ist einfach, egal ob vorwärts oder rückwärts. Ein dynamischer Zug an den A-Tragegurten bringt den Schirm einfach über den Piloten. Die Kappe füllt sich von der Mitte her gleichmäßig und zügig. Der BRIGHT CLASSIC neigt nicht zum Überschiessen sondern stabilisiert sich selbständig über dem Piloten. Nach einem Kontrollblick kannst Du dann den Startlauf beginnen, wenn die Kappe störungsfrei steht. Das Abheben kann durch einen dosierten Bremsleinenzug beschleunigt werden.

5.1.3 Der Flug

Der BRIGHT CLASSIC ist so getrimmt, dass er bei losgelassenen Bremsen mit dem besten Gleitwinkel fliegt. Das geringste Sinken wird mit ca. 20 bis 25 % Bremsleinenzug erreicht.

5.1.4 Kurvenflug

Das Handling des BRIGHT CLASSIC beim Kurvenfliegen ist sehr angenehm. Der Schirm spricht sehr gut auf den Bremsleieneinsatz an und lässt sich sehr genau steuern. Er hat keine Eigenarten oder nicht standardmäßige Verhaltensweisen. Besonderer Wert wurde bei der Konstruktion des BRIGHT CLASSIC auf angenehme Steuerkräfte gelegt. Die Steuerkräfte sind so ausgelegt, dass eine sehr gute Kommunikation zwischen dem Schirm und dem Piloten stattfinden kann. Der Schirm reagiert exakt auf die Steuereingaben und meldet aber auch Luftbewegungen an den Piloten. Die Steuerkräfte nehmen progressiv mit dem Weg zu.

Gewichtsverlagerung vereinfacht die Steuerung des Schirmes und macht ihn noch wendiger.

Im Notfall (z.B. Bremsleinenriss) kann der Schirm vollständig durch Gewichtsverlagerung oder über die hintersten Tragegurte gesteuert werden

5.1.5 Das Beschleunigungs-System

Die maximale Geschwindigkeit ist eine der Stärken der GRADIENT Gleitschirme und der BRIGHT CLASSIC ist da keine Ausnahme. Er hat nicht nur eine hohe Endgeschwindigkeit, sondern diese hohe Geschwindigkeit ist wirklich voll nutzbar. Aber trotz dieser außerordentlich guten Stabilität bei Full-Speed solltest Du nicht vergessen, dass Klapper bei Full-Speed viel dynamischer und ernster sind als bei normalem Trim-Speed. Deshalb behalte immer beide Hände an den Bremsen, wenn Du beschleunigt in turbulenter Luft unterwegs bist und sei jederzeit darauf vorbereitet den Fuß von "Gas" zu nehmen bei Klappern.

Die Benutzung des Beschleunigers sollte in Bodennähe nur äußerst vorsichtig oder gar nicht geschehen.

5.1.6 Die Landung

Die Landung mit dem BRIGHT CLASSIC ist einfach. Du bist beim ersten mal vielleicht überrascht, wie gut er gleitet. Denk daran beim Landeanflug.

Gegen den Wind kannst Du in ca. 1 m Höhe die Bremse ganz durchziehen. Ohne Wind oder bei einer Notlandung mit Rückenwind kann es sein, dass Du mit einmal Wickeln einen schnelleren Flare erzwingen willst.

5.2 Fliegen in turbulenten Bedingungen

Beim Durchflug von Turbulenzen ist es ratsam die Kappe durch einen leichten Bremsleinenzug zu stabilisieren. Diese beidseitige symmetrische Bremsleinenzug verhindert Klapper und erlaubt auch feinere Rückmeldungen von der Kappe zu bekommen. Die Bremsleinen sollen dabei so benutzt werden, dass die Kappe immer über dem Piloten bleibt, bekannt als aktives Fliegen. Durch aktives Fliegen können viele Klapper vermieden oder zumindest verkleinert werden.

5.3. Der Schnellabstieg

Es kann durchaus vorkommen, dass aufgrund der Wettersituation oder auch der persönlichen Verfassung ein Flug schneller beendet werden soll. Bedenke dabei immer, dass die Luftkräfte stärker sind als Du. Es ist fast immer sinnvoller aus einem Steiggebiet wegzufiegen, als wie zu versuchen in steigenden Luftmassen mit irgendwelchen Schnellabstiegsverfahren Höhe zu vernichten.

Übe die Schnellabstiegsverfahren aber trotzdem (am besten im Rahmen eines Sicherheitstraining) um sie im Falle eines Falles zu beherrschen. Die gebräuchlichsten Verfahren lauten Ohrenanlegen, B-Stall und Steilspirale.

5.3.1 Ohrenanlegen

Das Ohrenanlegen ist die einfachste Methode zum Erhöhen der Sinkgeschwindigkeit. Abhängig davon wieviel von Flächenende Du einholst werden 3 bis 6 m/s erreicht. Beim Ohrenanlegen kannst Du die Sink- und Vorwärtsgeschwindigkeit durch Betätigung des Beschleunigers weiter erhöhen. Die Richtungssteuerung kann durch Gewichtsverlagerung erfolgen.

Einleitung: Nimm die äußersten A-Leinen (sie haben einen eigenen Tragegurt!) so hoch wie es geht in die Hand (die Bremsgriffe sollten in der Hand bleiben, kontrolliere, daß Du die richtigen Leinen in der Hand hast). Ziehe beide Leinen (also links und rechts je eine) gleichzeitig nach unten und halte sie fest. Je nachdem wie weit die Leinen nach unten gezogen werden wird mehr oder weniger von Flügelende deformiert. Achte auf einen symmetrischen Zug auf die Leinen. Zum Erreichen von höheren Sinkgeschwindigkeiten können auch auf jeder Seite die zwei äußersten A-Leinen eingeholt werden.

Ausleitung: Der BRIGHT CLASSIC öffnet selbständig sobald die Leinen losgelassen werden. Die Öffnung kann durch einen oder mehrfachen (Pumpen) kurzzeitigen Bremsleinenzug beschleunigt werden.

5.3.2 B-Stall

Der B-Stall ist eine sehr effektive Art des Schnellabstieges. Abhängig davon wie weit die B-Tragegurte herabgezogen werden lassen sich Sinkgeschwindigkeiten zwischen 5 und 10 m/s erreichen.

Einleitung: Nimm die B-Tragegurte in die Hand (die Bremsgriffe sollten in der Hand bleiben, kontrolliere, daß Du die richtigen Tragegurte in der Hand hast). Ziehe beide Tragegurte (also links und rechts) gleichzeitig nach unten und halte sie fest. Je nachdem wie weit die Tragegurte nach unten gezogen werden erhöht sich die Sinkgeschwindigkeit. Erschrecke Dich nicht, wenn der Schirm beim Strömungsabriss nach hinten kippt. Er stabilisiert sich bald wieder über Dir, wenn auch ohne Vorwärtsgeschwindigkeit.

Ausleitung: Wenn die B-Tragegurte wieder nach oben geführt werden fährt der BRIGHT CLASSIC von alleine wieder an und beginnt wieder normal zu Fliegen. Der BRIGHT CLASSIC hat keine Tendenzen zum Sackflug oder zum

Überschiessen. Die Tragegurte müssen allerdings symmetrisch und gleichmäßig nach oben geführt werden.

Achtung: Werden die Tragegurte ungleichmäßig gelöst so kann es zu einem Kreisflug kommen. Werden die Tragegurte sehr unsymmetrisch und langsam gelöst kann es zum Spiralen kommen.

5.3.3 Steilspirale

Die Steilspirale ist die effektivste Art des Schnellabstieges. Die Steilspirale sollte vom Piloten vorsichtig geübt werden, falls er sie eines Tages anwenden muß. Achte aber bei diesem Manöver immer auf die Höhe, welche sehr schnell abnehmen kann. Die erreichbaren Sinkwerte liegen bei 12 bis 15 m/s oder mehr. Während der Spirale ist der Pilot und der Schirm einer extremen Belastung durch die Zentrifugalkraft ausgesetzt. Die erreichte Zentrifugalkraft kann über 3 g liegen. Der Schirm ist diesen Belastungen ebenfalls ausgesetzt.

Einleitung: Ziehe langsam die kurveninnere Bremse immer weiter herab, so daß der Schirm aus einer normalen Kurve immer steiler kurvt. Die Einleitung sollte durch Gewichtsverlagerung unterstützt werden. Achte beim Bremsleinenzug auf den Bremsdruck. Sollte er abnehmen, ist das ein Zeichen von Strömungsabriss, welcher Trudeln zur Folge haben kann.

Ausleitung: der BRIGHT CLASSIC hört normalerweise von alleine auf zu Spiralen sobald die Bremse gelöst wird. Löse die Bremse gefühlvoll und lasse dem Schirm Zeit nachzudrehen und beende die Spirale in sicherer Höhe.

5.4 Besondere Flugmanöver

Unabhängig davon welchen Schirm mit welcher Kategorisierung Du fliegst, in starken thermischen und turbulenten Bedingungen kann es zu allen möglichen Arten von Klappern kommen. Der BRIGHT CLASSIC verhält sich in diesen Situation unkritisch, er verhält sich in diesen Situationen durchaus selbständig stabilisierend und bringt eine überdurchschnittliche Sicherheitsreserve mit sich. Trotz allem, beachte alle Sicherheitsvorkehrungen beim Üben der besonderen Flugmanövern. Beachte vor allem die Sicherheitshöhe.

5.4.1. Asymmetrischer Klapper

Einleitung: Nimm die äußerste A-Leine auf einer Seite in die Hand (der Bremsgriff sollte in der Hand bleiben, kontrolliere, daß Du die richtige Leine in der Hand hast). Ziehe die Leine nach unten und halte sie fest. Je nachdem wie weit die

Leinen nach unten gezogen werden wird mehr oder weniger von Flügelende deformiert. Durch leichtes Gegenbremsen kannst Du die Richtung halten. Du kannst die Übung dann mit mehreren A-Leinen wiederholen.

Ausleitung: wie beim Ohrenanlegen nur einseitig. Zum Halten der Richtung sollte auch per Gewichtssteuerung (zur offenen Seite hin) gearbeitet werden.

5.4.2. Front-Stall

Einleitung: Nehme alle A-Tragegurte in die Hand (die Bremsgriffe sollten in der Hand bleiben, kontrolliere, daß Du die richtigen Tragegurte in der Hand hast) und ziehe sie herab, bis die Eintrittskante kollabiert.

Ausleitung: Unter normalen Bedingungen öffnet der BRIGHT CLASSIC selbständig sobald die A-Tragegurte wieder freigegeben werden. Die Öffnung kann durch kurzzeitiges beidseitiges Bremsen beschleunigt werden.

5.4.3. Dauersackflug

Einleitung: Ziehe beide Bremsen langsam und gefühlvoll nach unten, bis die Sinkgeschwindigkeit spürbar zunimmt und Vorwärtsgeschwindigkeit fast zum Erliegen kommt. Die Kappe muß dabei offen bleiben – die Bremsen dürfen nicht soweit gezogen werden, dass die Kappe nach hinten in den Full-Stall fällt.

Ausleitung: Der BRIGHT CLASSIC bleibt nicht selbständig im Sackflug. Nach dem Lösen der Bremsen beginnt der Schirm von selber wieder zu Fliegen. Das Anfahren kann auf zwei Arten beschleunigt werden falls dies notwendig ist. Entweder ziehst Du die Bremsen kurzzeitig voll durch um sie dann sofort vollständig zu lösen, oder Du ziehst an den A-Tragegurten.

Achtung: Ist Dein Zug an den A-Tragegurten zu stark, dann kann es zu einem Front-Stall kommen.

5.4.4 Full-Stall

Einleitung: Wickle die Bremse ein oder zwei mal und ziehe sie dann langsam herab. Halte die Bremse bis die Kappe nach hinten weg kippt und sich entleert. Halte die Bremse unbedingt fest (presse sie z.B. gegen den Sitz), Du solltest sie keinesfalls lösen, wenn der Schirm gerade nach hinten gekippt ist.

Ausleitung: Der BRIGHT CLASSIC beendet den Full-Stall selbständig sobald die Bremsen beide flüssig freigegeben werden. Achte darauf die Bremsen

symmetrisch freizugeben. Wird der Full-Stall korrekt ausgeleitet zeigt der BRIGHT CLASSIC keine extremen Tendenzen, z.B. kein Schießen. Werden die Bremsen allerdings während des Zurückklappens oder zu schnell gelöst kann der Schirm sehr weit vor den Piloten schießen. Es besteht dann die Gefahr in das Segel zu fallen.

Achtung: wie bei allen Gleitschirmen üblich führt ein unsymmetrisches Lösen der Bremsen zu massiven seitlichen Klappern, welche zum Spiralen führen können.

5.4.5 Trudeln

Einleitung: verlangsamen den Schirm bis kurz vor den Stall. Dann ziehe eine Bremse bis zum Anschlag und lasse gleichzeitig die andere frei. Dadurch staltet die gebremste Seite des Schirmes, während die andere weiter fliegt. Die gestaltete Seite kippt nach hinten und die andere nach vorne. Daraus entsteht eine schnelle Rotation mit großen Höhenverlust.

Ausleitung: Der BRIGHT CLASSIC beendet das Trudeln unter normalen Umständen selbständig, sobald die Bremsen beide vollständig freigegeben werden.

Achtung: Es besteht die Gefahr bei langanhaltender Rotation oder wenn die Bremsen zu schnell freigegeben werden, dass es zum Schießen der Kappe, gefolgt von massiven asymmetrischen Klappern kommt.

WARNUNG: Bei allen Manövern mit teilweise abgerissener Strömung nimmt die Sinkgeschwindigkeit stark zu, was zu großem Höhenverlust führt.

Denke immer daran, dass ein falsches Manöver zur falschen Zeit eine einfache Situation in eine sehr gefährliche Lage wandeln kann. Du setzt Dich und Deinen Schirm damit Kräften, die zerstörend wirken können. Übe deshalb diese besonderen Flugmanöver nur unter Beobachtung Deines Fluglehrers und mit einem Rettungssystem.

6. Packhinweise

Wenn Du Deinen Schirm sorgsam behandelst und ihn passend lagerst, so wird er für lange Zeit Dein treuer Begleiter bleiben. Auf der anderen Seite kannst Du ihn durch unsachgemäße Behandlung und schlechte Lagerung auch sehr schnell altern lassen.

Um ihn gut zu behandeln beachte die folgenden Regeln:

- Suche Dir einen geeigneten Startplatz. Leinen die sich an Wurzeln und Felsen verhängen werden leicht beschädigt. Ebenso sollten die Leinen beim Aufziehen frei laufen und nicht miteinander verschlauft sein.
- Lasse bei der Landung die Kappe nicht vor Dir auf die Eintrittskante fallen. Durch diesen Stoß steigt der Innendruck so stark an, dass es zu Beschädigungen der Rippen und Nähte kommen kann.
- Quäle Deinen Schirm nicht, indem Du ihn z.B. unnötigerweise über Gras, Sand und Steine schleifst.
- Steige nie, auch nicht beim Auslegen (und Zusammenlegen) auf die Leinen oder das Tuch.
- Mache keine unnötigen Knoten in die Leinen. Manche Packmethoden der Fallschirmspringer benutzen Knoten, diese sind für Deinen Gleitschirm nicht geeignet.
- Setze Deinen Schirm nicht unnötig der UV-Strahlung aus. Lasse ihn nicht länger als notwendig im direkten Sonnenlicht liegen.
- Vermeide den Kontakt mit Meerwasser. Sollte es trotzdem an den Schirm kommen wasche die Leinen, Tragegurte und das Segel mit Süßwasser aus.
- Benutze zum Verpacken immer den inneren Packsack.
- Setze den Schirm nicht Temperaturen über 50° C aus.
- Lasse den Schirm niemals mit Chemikalien in Berührung kommen. Zum Reinigen sollte ausschließlich lauwarmes Wasser verwendet werden.
- Bei längerer Lagerung sollte der Schirm nicht zu eng an einem kühlen , trockenen und gut gelüfteten Raum liegen.
- Nach einer Baum oder Wasser-Landung sollte der Schirm sehr genau untersucht werden. Wenn Du das Gefühl hast, dass sich das Flugverhalten geändert hat, dann kontaktiere den nächsten autorisierten GRADIENT-Händler sobald wie möglich.
- nach 200 Flugstunden oder spätestens nach 2 Jahren muß Dein BRIGHT CLASSIC durch den Hersteller geprüft werden.

7. Wartung und Lagerung

Bei längerer Lagerung sollte der Schirm nicht zu eng an einem kühlen , trockenen und gut gelüfteten Raum liegen.

Der Schirm sollte regelmäßig auf Schäden oder Abnutzungserscheinungen geprüft werden.

Der Schirm muß spätestens nach zwei Jahren durch einen von GRADIENT autorisierten Betrieb geprüft werden.

8. Reparaturen

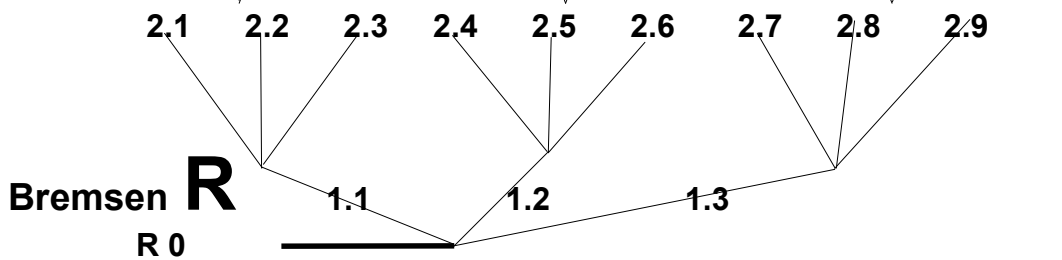
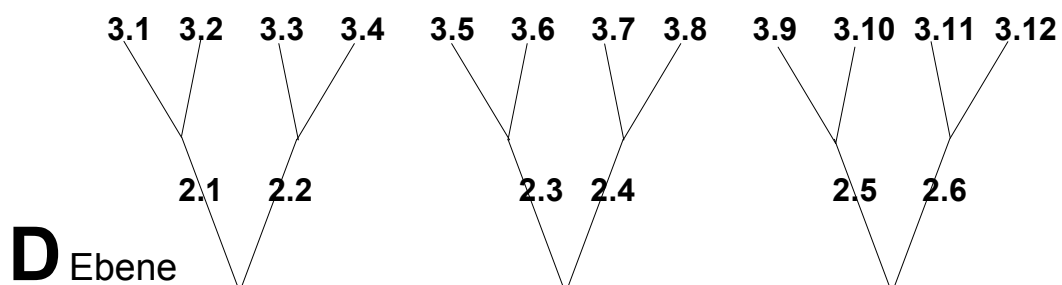
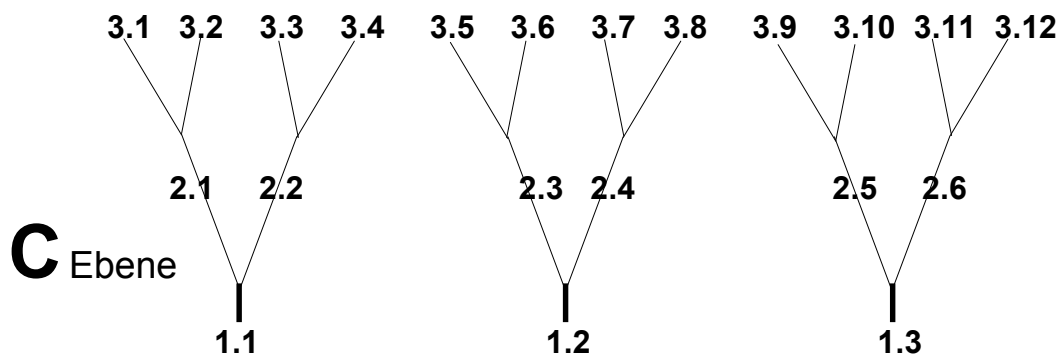
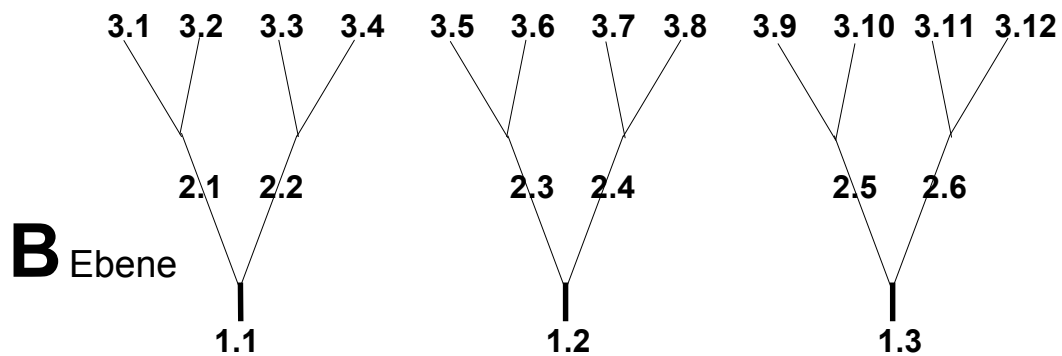
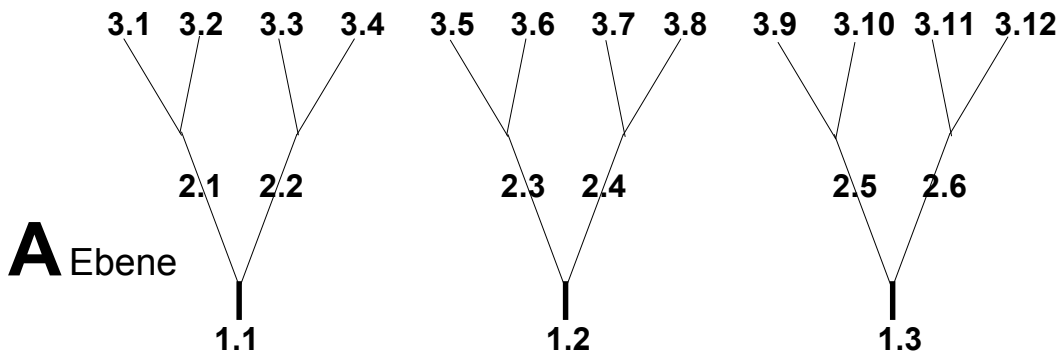
Du kannst an Deinem Schirm nur kleinere Reparaturen selber machen. Du kannst kleinere Risse im Segel (bis 10 cm Länge) reparieren, wenn sie nicht entlang von Nähten sind oder beschädigte Leinen austauschen.

Beachte bei diesen Reparaturen die folgenden Regeln:

- Bei Segelreparaturen muß das passende selbstklebende Tuch verwendet werden. Jeder BRIGHT CLASSIC wird von Hersteller mit entsprechenden Reparatur-Tuch ausgeliefert.
- Leinen können nicht repariert werden sondern müssen bei Beschädigungen ausgetauscht werden. Als Austausch-Leine darf ausschließlich eine original Leine verwendet werden, die Du beim Hersteller oder einem autorisierten GRADIENT Händler bekommst.
Zum Bestellen der Leine gibt es eine Code der sicherstellt, dass Du die richtige Leine bekommst. Du findest diesen mit dem Leinen-Schema-Bild heraus. Er besteht aus dem Schirmnamen, der Schirmgröße, der Leinenebene und der Leinenposition.
- Eine Ausnahme stellt der Austausch der Bremsleine dar. Der Hersteller legt jedem BRIGHT CLASSIC eine Ersatzbremsleine bei – sie muß also nicht extra bestellt werden. Solltest Du sie Einbauen müssen, dann stelle sie auf die gleiche Länge ein, wie auf der unbeschädigten Seite.
- Nach jedem Leineneinbau muß eine genaue Überprüfung stattfinden. Solltest Du irgendwelche Zweifel an der Richtigkeit Deiner Arbeit haben, dann zögere nicht Deinen Fluglehrer oder eine andere Person mit dem nötigen Fachwissen zu fragen. Bleiben immer noch Zweifel so helfen wir oder Dein GRADIENT Händler gerne.
- Solltest Du die Fixierungsringe am Schäkel tauschen müssen, dann benutze den Ersatzring, der mitgeliefert wurde. Achte darauf, dass die Leinen nicht versehentlich in der falschen Reihenfolge fixiert werden.

9. Leinenplan

Kappenmitte



10. Schluss

Auch wenn der BRIGHT CLASSIC eine hervorragende Leistung und Stabilität hat solltest Du immer bedenken, dass auch der sicherste Gleitschirm ein Fluggerät ist. Und Fluggeräte können gefährlich sein, wenn sie unter gefährlichen Bedingungen oder unsachgemäß benutzt werden. Denke immer daran, dass Deine Sicherheit in Deinen Händen liegt.

Unterschätze nie die Kräfte der Natur und denke daran, dass Du zur Freude fliegst.

GRADIENT wünscht Dir viele schöne Flüge und glückliche Landungen!

Ondrej Dupal

Václav Sýkora