



BRIGHT³

Betriebshandbuch

**Bitte lies dieses Handbuch sorgfältig und aufmerksam und beachte die
Anleitungen beim Umgang mit Deinem
BRIGHT³ 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 | 6 |
| 4. EINSTELLMÖGLICHKEITEN AM BRIGHT³ | 6 |
| 4.1. Bremsleinen-Einstellung | 7 |
| 4.2. Beschleunigungs-System Einstellungen | 7 |
| 5. DER FLUGBETRIEB | 7 |
| 5.1 Standard- Flugmanöver | 8 |
| 5.1.1 Vor-Flug-Check | 8 |
| 5.1.2 Der Start | 8 |
| 5.1.3 Der Flug | 9 |
| 5.1.4 Kurvenflug | 9 |
| 5.1.5 Das Beschleunigungs-System | 9 |
| 5.1.6 Die Landung | 9 |
| 5.2 Fliegen in turbulenten Bedingungen | 10 |
| 5.3. Der Schnellabstieg | 10 |
| 5.3.1 Ohrenanlegen | 10 |
| 5.3.2 B-Stall | 11 |
| 5.3.3 Steilspirale | 11 |
| 5.4 Besondere Flugmanöver | 12 |
| 5.4.1. Asymmetrischer Klapper | 12 |
| 5.4.2. Front-Stall | 13 |
| 5.4.3. Dauersackflug | 13 |
| 5.4.4 Full-Stall | 13 |
| 5.4.5 Trudeln | 14 |
| 6. PACKHINWEISE | 14 |
| 7. WARTUNG UND LAGERUNG | 15 |
| 8. REPARATUREN | 16 |
| 9. SCHLUSS | 16 |

1. Einführung

Herzlichen Glückwunsch zum Kauf eines neuen GRADIENT BRIGHT³ ! Wir glauben, dass Du von der Leistung und den Flugeigenschaften Deines neuen Schirmes begeistert sein wirst und wir sind sicher, dass Du mit Deinem neuen BRIGHT³ vollständig zufrieden sein wirst.

Der BRIGHT³ ist aus dem sehr erfolgreichen DHV 1 Schirm BRIGHT Classic entstanden. Als DHV 1 Schirm ist er für eine breite Pilotengruppe interessant: Für den Flugschüler bis hin zum erfahrenen Piloten, der einen sehr sicheren und fehlertoleranten Gleitschirm fliegen will.

In diesem Handbuch findest Du Informationen, die Dir einen sicheren Umgang mit dem BRIGHT³ ermöglichen sollen. Falls Du nach dem Lesen noch offene Fragen oder Unsicherheiten hast, 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 BRIGHT³ hat eine Zulassung des DHV / SHV mit der Kategorie 1 erhalten. Die Musterzulassungsnummern lauten:

| | |
|------------------------------|--------------------------|
| BRIGHT³ 26 | DHV GS-01-1484-06 |
| BRIGHT³ 28 | DHV GS-01-1485-06 |
| BRIGHT³ 30 | DHV GS-01-1486-06 |

Die Musterzulassungsplakette befindet sich in jedem BRIGHT³ an der mittleren Profilrippe.

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

Als Abstand zwischen den Karabinern wird eine Breite von 42 cm empfohlen. Wie jeder Gleitschirm kann auch der BRIGHT³ besser durch Gewichtsverlagerung gesteuert werden, wenn die Kreuzverspannung lockerer ist. Der Pilot ist dann sensibler mit dem Schirm verbunden: 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 weniger beweglich aufgehängt.

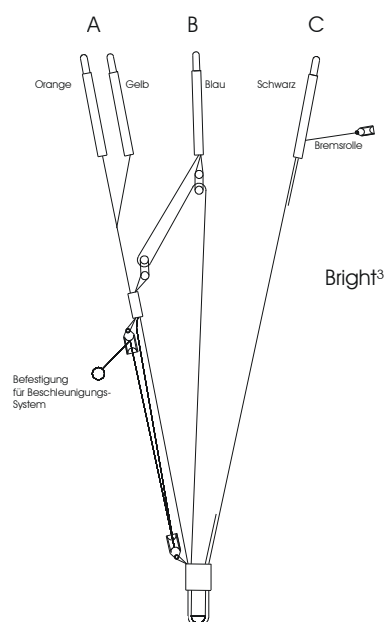
Der BRIGHT³ ist zum Fliegen mit Motor weder getestet noch zugelassen worden.

Achtung: Der BRIGHT³ ist für Laufstarts am Berg und zum Schleppen konstruiert, er ist nicht ausgelegt auf eine Öffnung bei Absprüngen!

3. Beschreibung des Gleitschirmes

3.1. Technische Beschreibung

- Der Grundriss des BRIGHT³ entspricht einer Ellipse, die an der Vorderkante nach hinten gebogen wurde. Damit wurden die Stabilos (Ohren) nach hinten verschoben. Dieses moderne Design bringt etliche Vorteile mit sich.
- Das gewählte Profil erfüllt die Anforderungen an einen DHV-1er-Schirm. Die maximale Profilstärke beträgt 17 %. Die Anforderungen an das Profil lagen vor allem darin, höchste Klappstabilität zu erreichen. Diese Eigenschaften werden noch durch die optimale Positionierung und Größe der Lufteinlässe, wie auch durch die passende Wahl der Bremsanlenkungen unterstrichen.
- Abgestufte Einlassöffnungen vermindern die interne Luftströmung und unterstützen eine optimale Druckverteilung im Segel.
- Diagonale Teilrippen erzeugen eine Kappe mit bester Kraftverteilung. Die Teilrippen übertragen die Kräfte zwischen den Aufhängepunkten der A-, B-, C- und D- Leinen und den inneren Rippen. Dadurch reichen nur wenige Aufhängepunkte pro Seite und Leinenebene aus um ein exzellent stehendes Segel zu erhalten. Auf diese Weise kommt der BRIGHT³ mit weniger Leinen aus, was zu weniger Widerstand führt. Das beste Gleiten und die Endgeschwindigkeit sind entsprechend höher.
- Die diagonalen Rippen erzeugen eine kompaktere und stabilere Kappe, was sich positiv auf die Klappstabilität auswirkt.
- Der BRIGHT³ ist mit einem dreigeteilten Tragegurt ausgestattet, der ein übersichtliches Sortieren der Leinen gestattet. Die C- und D- Ebene teilen sich erst in der obersten Galerie auf. Der A-Tragegurt ist, um das Ohrenanlegen zu vereinfachen, geteilt ausgelegt
- Der Tragegurt ist mit einem Beschleunigungs- System ausgerüstet. Der Beschleunigungsweg beträgt 12 cm.



Detailzeichnung der Tragegurte

3.2. Technische Daten

| | BRIGHT³ 24 | BRIGHT³ 26 | BRIGHT³ 28 | BRIGHT³ 30 |
|---------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Fläche | 23,94 m² | 26,98 m² | 29,89 m² | 32,64 m² |
| Spannweite | 10,71 m | 11,35 m | 11,95 m | 12,49 m |
| Streckung | 4,78 | 4,78 | 4,78 | 4,78 |
| Projizierte Fläche | 20,86 m² | 23,51 m² | 26,04 m² | 28,44 m² |
| Projizierte Spannweite | 9,03 m | 9,59 m | 10,09 m | 10,54 m |
| Projizierte Streckung | 3,91 | 3,91 | 3,91 | 3,91 |
| Maximale Tiefe | 2,77 m | 2,94 m | 3,09 m | 3,23 m |
| Minimale Tiefe | 0,62 m | 0,66 m | 0,69 m | 0,72 m |
| Anzahl der Zellen | 40 | 40 | 40 | 40 |
| Maximale Leinenlänge (B) | 6,49 m | 6,89 m | 7,25 m | 7,57 m |
| Gewicht | 5,1 kg | 5,4 kg | 5,8 kg | 6,1 kg |
| Minimales Abfluggewicht | 60 kg | 75 kg | 90 kg | 100 kg |
| Maximales Abfluggewicht | 80 kg | 95 kg | 110 kg | 130 kg |
| DHV / SHV | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Minimales Sinken | ± 1,15 m/s | ± 1,15 m/s | ± 1,15 m/s | ± 1,15 m/s |
| Gleitzahl | 7,5+ | 7,5+ | 7,5+ | 7,5+ |

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

3.3. Verwendete Materialien

Kappe

| | |
|----------------|--|
| Obersegeltuch | Porcher Marine SKYTEX 9092 E77A, 45 g/m ² |
| Untersegeltuch | Porcher Marine SKYTEX 9017 E38A, 40 g/m ² |
| Rippen | Porcher Marine SKYTEX 9017 E38A 40g/m ² |
| Verstärkungen | Scrim F 02 420 X15A, 180 g/m ² ; |

Aufhängung

| Leinenmaterial Stammleinen | Leinenmaterial 1. Galerie | Leinenmaterial 2. Galerie | Stammleinen Durchmesse r [mm] | Mittlere Galerieleinen Durchmesser [mm] |
|-------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|---|
| Aramid | Dyneema | Dyneema | 1,5/1,8/2,1 | 1,1/1,3/1,4 |

| | | |
|------------|-------------------------|--|
| Tragegurte | PAD 1,8/22 mm | |
| Rollen | Riley Australia | |
| Schäkel | Maillon Rapide Ø 3,5 mm | |

4. Einstellmöglichkeiten am BRIGHT³

Jeder BRIGHT³ wird vor seiner Auslieferung einer sorgfältigen Endkontrolle unterzogen. Dabei werden z.B. die Leinenlängen nachgemessen und der Schirm eingeflogen. So wird sichergestellt, dass jeder BRIGHT³ den Spezifikationen des Herstellers entspricht.

Werksseitige 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 BRIGHT³ 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,
- sie die Steuerung extremer Flugmanöver behindern,
- kein Ausflaren bei der Landung möglich ist.

Jede Bremsleine muss mit einem sicheren Knoten am Bremsgriff befestigt sein. Ein geeigneter Knoten hierfür ist z.B. der gesicherte Mastwurf.

4.2. Beschleunigungs-System Einstellungen

Der BRIGHT³ 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. Damit 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 kontaktiere dafür geeignete Schulen!

Dieses Handbuch will die charakteristischen Eigenschaften Deines neuen BRIGHT³ beschreiben.

5.1 Standard- Flugmanöver

5.1.1 Vor-Flug-Check

Ein gewissenhafter Vor-Flug-Check ist eine Grundvoraussetzung für ein sicheres Fliegen. Beim BRIGHT³ 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 nicht, Dein Gurtzeug auf eventuelle Schäden zu überprüfen, 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 BRIGHT³ ist einfach, egal ob vorwärts oder rückwärts. Ein dynamischer Zug an den A-Tragegurten bringt den Schirm über den Piloten. Die Kappe füllt sich von der Mitte her gleichmäßig und zügig. Der BRIGHT³ neigt nicht zum Überschießen, sondern stabilisiert sich selbstständig über dem Piloten. Nach einem Kontrollblick kannst Du den Startlauf beginnen, wenn die Kappe störungsfrei steht. Das Abheben kann durch einen dosierten Bremsleinenzug beschleunigt werden.

5.1.3 Der Flug

Der BRIGHT³ 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 BRIGHT³ beim Kurven fliegen ist sehr angenehm. Der Schirm spricht ohne Verzögerung auf den Bremsleineneinsatz an und lässt sich sehr genau steuern. Er hat keine unangenehmen Eigenarten oder nicht standardgemäße Verhaltensweisen. Besonderer Wert wurde bei der Konstruktion des BRIGHT³ auf angenehme Steuerkräfte gelegt. Die Steuerkräfte sind auf

eine bestmögliche Kommunikation zwischen dem Schirm und dem Piloten ausgerichtet. Der Schirm reagiert exakt auf die Steuereingaben und meldet zuverlässig jede Luftbewegung 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 BRIGHT³ macht da keine Ausnahme. Er erreicht nicht nur eine hohe Endgeschwindigkeit, sondern diese ist wirklich voll nutzbar. Aber trotz dieser außerordentlich guten Stabilität solltest Du nicht vergessen, dass Klapper bei Full-Speed viel dynamischer sind als bei normaler Trimm-Speed. Deshalb behalte immer beide Hände

an den Bremsen wenn Du beschleunigt in turbulenter Luft unterwegs bist und sei jederzeit darauf vorbereitet, den Fuß „vom 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 BRIGHT³ ist einfach. Du bist beim ersten Mal vielleicht überrascht, wie gut er gleitet. Denke daran, dies beim Landeanflug zu berücksichtigen!

Gegen den Wind kannst Du in ca. 1m Höhe die Bremse ganz durchziehen. Ohne Wind oder bei einer Notlandung mit Rückenwind kann es sein, dass Du einmal wickeln musst um ausflaren zu können.

5.2 Fliegen in turbulenten Bedingungen

Beim Durchfliegen von Turbulenzen ist es ratsam, die Kappe durch einen leichten Bremsleinenzug zu stabilisieren. Dieser beidseitige symmetrische Bremsleinenzug verhindert Klapper und ermöglicht, feinere Rückmeldungen von der Kappe zu bekommen. Die Bremsleinen sollten 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 dem Bereich starken Steigens herauszufliegen, als zu versuchen, in steigenden Luftmassen mit irgendwelchen Schnellabstiegsverfahren Höhe zu vernichten. Übe die Schnellabstiegsverfahren aber trotzdem (am besten im Rahmen eines Sicherheitstrainings), um sie im Falle eines Falles zu beherrschen.

Die gebräuchlichsten Verfahren zum Schnellabstieg sind Ohrenanlegen, B-Stall und Steilspirale.

5.3.1 Ohrenanlegen

Das Ohrenanlegen ist die einfachste Methode zum Erhöhen der Sinkgeschwindigkeit. Abhängig davon, wie viel vom 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: Greife die äußersten A-Leinen so hoch wie möglich (die Bremsgriffe sollten in der Hand bleiben, kontrolliere, ob 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 vom Flügelende deformiert.

Zum Erreichen höherer Sinkgeschwindigkeiten können auch auf jeder Seite die zwei äußersten A-Leinen eingeholt werden.

Ausleitung: Der BRIGHT³ öffnet selbstständig, sobald die Leinen losgelassen werden. Die Öffnung kann durch einen oder mehrere einseitige kurze Bremsleinenzüge (Pumpen) 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 12 m/s erreichen.

Einleitung: Greife die B-Tragegurte auf Höhe der Leinenschlösser (die Bremsgriffe sollten in der Hand bleiben, kontrolliere, ob 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. Der Schirm wird beim Strömungsabriss leicht nach hinten kippen. Er stabilisiert sich bald wieder über Dir, jedoch ohne Vorwärtsfahrt.

Ausleitung: Wenn die B-Tragegurte wieder nach oben geführt werden fährt der BRIGHT³ von alleine an und beginnt wieder normal zu fliegen. Der BRIGHT³ zeigt keine Tendenz zum Sackflug oder zum Überschießen. Die Tragegurte müssen allerdings symmetrisch und gleichmäßig nach oben geführt werden.

Achtung: *Werden die Tragegurte ungleichmäßig gelöst, kann es zu einem Kreisflug kommen. Werden die Tragegurte extrem unsymmetrisch und langsam gelöst, kann es zum Spiralen kommen!*

5.3.3 Steilspirale

Die Steilspirale ist die effektivste Art des Schnellabstieges. Jeder Pilot sollte in der Lage sein, eine Steilspirale zu fliegen, falls er sie eines Tages anwenden muss. Achte aber bei diesem Manöver immer auf die Höhe, die sehr schnell abnehmen kann! Die erreichbaren Sinkwerte liegen bei 12 bis 15 m/s oder mehr. Während der Spirale sind sowohl der Pilot als auch der Schirm einer extremen Belastung

durch die Zentrifugalkraft ausgesetzt. Die erreichte Zentrifugalkraft kann über 3 G liegen.

Einleitung: Ziehe langsam die kurveninnere Bremse immer weiter herab, so dass der Schirm aus einer normalen Kurve heraus immer steiler kurvt. Die Einleitung sollte durch Gewichtsverlagerung unterstützt werden. Achte beim Bremsleinenzug auf den Bremsdruck. Sollte er abnehmen, ist das ein Zeichen eines beginnenden Strömungsabrisses, der Trudeln zur Folge haben kann. Stütze den Schirm mit der äußeren Bremse.

Ausleitung: Der BRIGHT³ hört normalerweise von alleine auf zu spiralen, sobald die Bremse gelöst wird. Löse die Bremse gefühlvoll, lasse dem Schirm Zeit nachzudrehen und beende die Spirale in sicherer Höhe.

Achtung: *Achte auf Deine Position im Gurtzeug: Schon eine leichte Verlagerung des Gewichtes nach innen kann die Ausleitung massiv verzögern!*

5.4 Besondere Flugmanöver

Unabhängig davon, welchen Schirm mit welcher Kategorisierung Du fliegst, kann es in starken thermischen und turbulenten Bedingungen verschiedenen Arten von Klappern kommen. Der BRIGHT³ verhält sich in diesen Situationen unkritisch, stabilisiert sich weitgehend selbstständig und bringt eine überdurchschnittliche Sicherheitsreserve mit sich. Trotz allem, beachte alle Sicherheitsvorkehrungen beim Üben der besonderen Flugmanöver; z.B. solltest Du den Umgang mit deinem Rettungssystem geübt haben und sicherstellen, dass Du das Rettungsgerät in jeder Situation werfen kannst. Beachte vor allem die Sicherheitshöhe.

5.4.1. Asymmetrischer Klapper

Einleitung: Greife die äußerste A-Leine einer Seite (der Bremsgriff sollte in der Hand bleiben, kontrolliere, ob 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 vom 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 zusätzlich mit Gewichtssteuerung (zur offenen Seite hin) gearbeitet werden.

5.4.2. Front-Stall

Einleitung: Greife die A-Tragegurte beider Seiten (die Bremsgriffe sollten in der Hand bleiben, kontrolliere, ob Du die richtigen Tragegurte in der Hand hast) und ziehe sie herab, bis die Eintrittskante kollabiert.

Ausleitung: Unter normalen Bedingungen öffnet der BRIGHT³ selbstständig, sobald die A-Tragegurte wieder freigegeben werden. Die Öffnung kann durch kurzes beidseitiges Anbremsen beschleunigt werden.

5.4.3. Dauersackflug

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

Ausleitung: Der BRIGHT³ bleibt nicht selbstständig im Sackflug. Nach dem Lösen der Bremsen beginnt der Schirm von selbst wieder zu fliegen. Das Anfahren kann auf zwei Arten beschleunigt werden, falls dies nötig sein sollte. Entweder ziehst Du die Bremsen kurz 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, kann es zu einem Front-Stall kommen!*

5.4.4 Full-Stall

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

Ausleitung: Der BRIGHT³ beendet den Full-Stall selbstständig sobald beide Bremsen flüssig freigegeben werden. Achte darauf, die Bremsen symmetrisch

freizugeben. Wird der Full-Stall korrekt ausgeleitet zeigt der BRIGHT³ keine extremen Reaktionen wie z.B. Überschießen. Werden die Bremsen allerdings zu schnell oder während des Zurückklippens 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, die zum Spiralen führen können!*

5.4.5 Trudeln

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

Ausleitung: Der BRIGHT³ beendet das Trudeln unter normalen Umständen selbstständig, sobald beide Bremsen vollständig freigegeben werden.

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

WARNUNG: Bei allen Manövern mit teilweise oder ganz 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 aus, die zerstörend wirken können. Übe deshalb diese besonderen Flugmanöver nur unter Beobachtung Deines Fluglehrers und mit einem funktionierenden Rettungssystem.

6. Packhinweise

Wenn Du Deinen Schirm sorgsam behandelst und ihn passend lagerst, wird er für lange Zeit Dein treuer Begleiter bleiben. Unsachgemäße Behandlung und schlechte Lagerung beschleunigen den Alterungsprozess Deines Schirmes!

Um Deinen Schirm zu schonen beachte bitte 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 (oder 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 gepackt an einem kühlen, trockenen und gut belüfteten Ort liegen.
- Nach einer Baum- oder Wasserlandung sollte der Schirm sehr genau untersucht werden. Wenn Du das Gefühl hast, dass sich das Flugverhalten verändert hat, kontaktiere den nächsten autorisierten GRADIENT- Händler sobald wie möglich.
- Nach 200 Flugstunden oder spätestens nach 2 Jahren muss Dein BRIGHT³ durch den Hersteller geprüft werden.
- Packe Deinen Schirm nicht in nassem Zustand.

7. Wartung und Lagerung

Bei längerer Lagerung sollte der Schirm nicht zu eng gepackt an einem kühlen, trockenen und gut belüfteten Ort liegen.

Der Schirm sollte regelmäßig auf Schäden oder Abnutzungserscheinungen überprüft werden.

Er muss spätestens alle zwei Jahre durch einen von GRADIENT autorisierten Betrieb geprüft werden.

8. Reparaturen

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

Beachte bei diesen Reparaturen die folgenden Regeln:

- Bei Segelreparaturen muss das passende selbstklebende Tuch verwendet werden. Jeder BRIGHT³ wird vom Hersteller mit entsprechendem 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 einen Code der sicherstellt, dass Du die richtige Leine bekommst.
Du findest diesen mit dem Leinenschema-Bild heraus.
Er setzt sich aus dem Schirmnamen, der Schirmgröße, der Leinenebene und der Leinenposition zusammen.
- Eine Ausnahme stellt der Austausch einer Bremsleine im Gelände dar. Der Hersteller legt jedem BRIGHT³ eine Ersatzbremsleine bei – sie muss also nicht extra bestellt werden. Solltest Du sie einbauen müssen, stelle sie auf die gleiche Länge ein wie auf der unbeschädigten Seite.
Sobald Du wieder zurück in der „Zivilisation“ bist, tausche diese Leine durch eine passende Original- Leine aus.
- Nach jedem Leineneinbau muss eine genaue Überprüfung stattfinden. Solltest Du irgendwelche Zweifel an der Richtigkeit Deiner Arbeit haben zögere nicht, Deinen Fluglehrer oder eine andere Person mit dem nötigen Fachwissen zu fragen. Bleiben immer noch Zweifel, helfen wir oder Dein GRADIENT Händler gerne.
- Solltest Du die Fixieringsringe am Schäkel tauschen müssen, benutze den Ersatzring, der mitgeliefert wurde. Achte darauf, dass die Leinen nicht versehentlich in der falschen Reihenfolge fixiert werden.

9. Schluss

Auch wenn der BRIGHT³ eine hervorragende Leistung und Stabilität aufweist, 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 eigenen Händen liegt.

Unterschätze nie die Kräfte der Natur und vergiss nicht, dass Du zu Deiner Freude fliegst!

GRADIENT wünscht Dir viele schöne Flüge und glückliche Landungen!

Ondrej Dupal

Václav Sýkora