



GIN

Fuse

Betriebsanweisung

Rev.1.0
25/11/2014



Vor Gebrauch Betriebsanweisung lesen!

© 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 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.



Danke, dass Sie sich für Gin Gliders entschieden haben!

Wir sind zuversichtlich, dass Sie mit diesem Gleitschirm zahlreiche faszinierende Flüge erleben werden. Dieses Betriebshandbuch 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.

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.

GIN Team

Inhalt

1. Einführung	7
Gin Gliders	7
Betriebsanweisung	8
Gin Gliders Homepage	8
Gin Gliders und die Umwelt	8
Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten	8
Umweltgerechtes Recycling	9
2. Sicherheit	10
Sicherheitshinweise	10
Sicherheitsmitteilungen	10
Haftungs- , Garantiausschlüsse und Betriebsgrenzen	11
Haftungs- und Garantiausschlüsse	11
Betriebsgrenzen	11
Geräteklasse und Richtlinien	12
EN/LTF Zulassung	12
Beschreibung der Flugeigenschaften	12
Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung	12
Beschreibung des erforderlichen Pilotenkönnens	12
Eignung für die Ausbildung	12
Vor dem Erstflug	13
Voraussetzungen zum Fliegen	13
Zugelassene Gurtzeuge	13
Rettungsgerät	14
Zugelassenes Startgewicht	14
Erstflug	14
3. Flugpraxis	15
Startvorbereitung	15
5-Punkte-Check	15
Start	16
Schwacher Wind oder Nullwind	16
Starker Wind	16
Knoten oder Schlingen in den Leinen	16
Geradeausflug	16
Trimmungsgeschwindigkeit	16
Beschleunigtes Fliegen	16
Kurvenflug	17



Abstiegshilfen	17
Steilschneise	17
B-Stall	18
Ohren-Anlegen	18
Landung	19
Einsatzbereiche	19
Windstart	20
Motorisierter Betrieb	20
Einsitziger Betrieb	20
Kunstflug	20
4. Extremflug und Gefahren	21
Gefahrenereignisse	21
Sicherheitstraining	21
Materialbelastung und -schäden	21
Einklappen des Schirms	22
Einseitiges Einklappen	22
Einseitiges Einklappen mit Verhänger	22
Frontales Einklappen	23
Kaskaden	23
Arten des Strömungsabrisses	23
Sackflug (stabiler Stall)	23
Full Stall (dynamischer Stall)	23
Trudeln	24
Notsteuerung	24
Weitere Gefahrenhinweise	24
Werbung und Klebesegel	24
Überbelastung	24
Sand und salzhaltige Luft	24
Temperaturbereich	24
5. Lagerung, Pflege, Wartung und Reparaturen	25
Verpacken des Gleitschirms	25
Rucksack	26
Transport und Lagerung	26
Pflege	27
Bodenhandling	27
Schäden durch UV-Strahlung	27
Rigid-Konstruktionen	27
Reinigung	27
Wartung	28
Typenbezeichnung	28
Nachprüfung und Nachprüfanweisung	28
Prüfberechtigung	28
Eigenhändige Prüfung	29



Reparaturen.....	29
Gin Gliders Werkstätten.....	29
Kleine Reparaturen	29
6. Abmessungen, Grafiken und technische Details.....	30
Beschreibung	30
Design	30
Herstellung	30
Übersichtszeichnung	30
Technische Daten.....	31
Tragegurte und Trimmer	31
Distanzaufhängung	32
Leinensystem, Bremsen und Leinenplan	33
Leinensystem.....	33
Einstellung der Bremsen	33
Leinenplan.....	35
Materialbeschreibung	36
Datenblätter	37
Anhang	41
Adressen.....	41
Schirm Details.....	42
Piloten Details und Eigentümer.....	42
Durchgeführte Inspektionen und Reparaturen	43
Vermerke	44



1. Einführung

Gin Gliders

Dream

Als Gin Seok Song, Designer und Wettkampfpilot, Gin Gliders gründete, hatte er einen ganz einfachen Traum: Er wollte die besten Gleitschirme und Ausrüstungsgegenstände zum Gleitschirmfliegen bauen, die Piloten auf der ganzen Welt lieben zu fliegen – ganz gleich welche Ziele diese Piloten verfolgen.

Wir bei Gin Gliders bringen Aerodynamikspezialisten als Berater, Luft- und Raumfahrt-Ingenieure, Weltcup-Piloten und Gleitschirmfluglehrer zusammen an einen Tisch mit dem einzigen Ziel: Bess01ere Gleitschirme zu bauen.

Touch

Wir sind eine bodenständige Firma, die ständige Weiterentwicklung und Innovation ins Zentrum von allem stellt, was wir tun.

In unserem Entwicklungszentrum im Head-Office in Südkorea, das wir speziell für diesen Zweck gebaut haben, sind wir in der Lage Prototypen zu entwickeln, herzustellen, testzufliegen und zu modifizieren. Und das alles in nur wenigen Stunden. Unser internationales Entwicklungsteam arbeitet sowohl in Korea, als auch von vielen Orten auf der ganzen Welt. Dies garantiert, dass unsere Produkte auch bei anspruchsvollsten Flugbedingungen sorgfältig getestet wurden, um ein Höchstmaß an Sicherheit zu garantieren.

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

Believe

Wir sind überzeugt, dass ein Produkt für sich selbst sprechen muss. Nur im Flug kann der Pilot seinen Flügel verstehen und Vertrauen in den Gleitschirm entwickeln. Aus diesem Vertrauen entsteht dann Sicherheit, Komfort, Leistung und Freude am Fliegen.

Dein Lachen im Gesicht nach einem Flug sagt alles!

Betriebsanweisung

Wenn Sie Ihren neuen Gleitschirm besser kennen lernen wollen, sollten Sie vor Ihrem ersten Flug die Betriebsanweisung durchlesen. So können Sie sich mit neuen Funktionen vertraut machen, Sie erfahren, wie Sie den Gleitschirm in verschiedenen Situationen am besten fliegen und wie Sie den Gleitschirm optimal nutzen können.

Angaben in dieser Betriebsanweisung zur Konstruktion des Gleitschirms, technische Daten und Abbildungen sind nicht bindenden Änderungen vorbehalten. Wir behalten uns das Recht vor, ohne vorhergehende Mitteilung Änderungen vorzunehmen.

Die Betriebsanweisung entspricht den Richtlinien der LTF NFL II 91/09, ist Teil der Musterprüfung.

Diese Betriebsanweisung spiegelt den aktuellen Stand bei Drucklegung wider. Vor dem Druck ist dieses Betriebshandbuch als Download auf der Gin Gliders Homepage erhältlich.

Gin Gliders Homepage

Gin Gliders bietet im World Wide Web ein umfassendes Programm an, das Sie zusätzlich über Ihren Fuse und viele weitere Themen des Gleitschirmfliegens 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 zusätzliche Information und Zubehör für ihren Fuse auch ein breites Angebot an Accessoires für Ihren Gleitschirm sowie nützliche Produkte für Piloten.

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

- Gin Gliders Shop
- Facebook, 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, in dem 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.

2. Sicherheit

WARNUNG Die in dieser Betriebsanweisung beschriebenen Hinweise und Anweisungen müssen unter allen Umständen befolgt werden. Zuwiderhandlung haben das Erlöschen der Betriebserlaubnis und/oder den Verlust des Versicherungsschutzes zur Folge und können zu schwere Verletzungen führen oder tödlich enden.

Sicherheitshinweise

In wenigen Sportarten ist so viel Eigenverantwortung erforderlich wie beim Gleitschirmfliegen. Gerade weil das Fliegen mit Gleitschirm so einfach und praktisch von jedermann zu erlernen ist, sind Besonnenheit und Risikobewusstsein Grundvoraussetzungen für eine sichere Ausübung dieses Sports. Leichtsinn und Selbstüberschätzung können schnell in kritische Situationen führen. Besonders wichtig ist eine sichere Einschätzung des Flugwetters. Gleitschirme sind nicht für Flüge in turbulenten Wetterbedingungen konstruiert. Die meisten schweren Unfälle mit Gleitschirmen haben ihre Ursache in einer Fehleinschätzung des Flugwetters durch den Piloten.

Gleitschirme unterliegen in Deutschland den Richtlinien für Luftsportgeräte und dürfen in keinem Fall ohne einen gültigen Befähigungsnachweis geflogen werden. Eigenversuche sind strengstens verboten und diese Betriebsanweisung ist kein Ersatz für den Besuch einer Flugschule.

Beim Wiederverkauf des Gleitschirms ist das Betriebshandbuch an den Käufer unbedingt weiterzugeben. Es ist Bestandteil der Betriebserlaubnis und gehört zum Gleitschirm.

Beachten Sie die weiteren ausdrücklichen Sicherheitshinweise in den einzelnen Kapiteln dieses Betriebshandbuchs.

Sicherheitsmitteilungen

Sicherheitsmitteilungen werden erlassen, wenn sich im Betrieb bei einem Gerät Mängel herausstellen, die möglicherweise auch andere Exemplare eines Musters betreffen. Die Mitteilungen enthalten Anweisungen, wie die betroffenen Geräte auf mögliche Mängel 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.

WARNUNG Die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen, die aus den Sicherheitsmitteilungen ergeben, obliegt dem Halter.

Sicherheitsmitteilungen werden von den Zulassungsstellen erlassen und dort ebenfalls auf den jeweiligen Homepages veröffentlicht. Besuchen Sie daher regelmäßig die Sicherheitsseiten der Zulassungsstellen und Informieren Sie sich über neue Sicherheitsmitteilungen, die alle Produkte aus dem Gleitschirmsport umfassen.



Haftungs- , Garantieausschlüsse 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. Jegliche Änderungen (Gleitsegelkonstruktion, aber auch Bremsleinen über die zulässigen Toleranzen) oder unsachgemäße Reparaturen an diesem Gleitschirm sowie versäumte Nachprüfungen (Jahres- und 2-Jahres-Check) haben das Erlöschen der Betriebserlaubnis und Garantie zur Folge.

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.

Der Gleitschirm darf nur mit einer für das Fluggebiet gültigen Pilotenlizenz oder unter Aufsicht eines staatlich anerkannten Fluglehrers verwendet werden. Jegliche Haftung Dritter, insbesondere Hersteller und Vertreiber, ist ausgeschlossen.

Haftungs- und Garantieausschlüsse

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

- abgelaufener Nachprüfungsfrist, bei eigenhändiger Prüfung oder Durchführung der Überprüfung von nicht autorisierten Stellen
- unzureichender oder fehlender Ausrüstung wie Notschirm, Protektor und Helm
- Windenstarts an nicht geprüften Winden oder nicht lizenziertem Piloten und / oder Windenfahrer
- ungenügender 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
- turbulenten Wetterbedingungen und Windgeschwindigkeiten am Startplatz, die höher als 2/3 der maximal erfliegbaren Fluggeschwindigkeit (abhängig vom Startgewicht) des Gerätes sind
- Temperaturen unter -10°C und über 50°C
- Kunstflug / Extremflug oder Flugfiguren mit Neigungen von mehr als 90 Grad
- nicht genehmigten Änderungen an der Schirmkappe, den Fangleinen oder den Tragegurten

Gerätekategorie und Richtlinien

Der Deutsche Hängegleiterverband (DHV) hat in Zusammenarbeit mit seinem Sicherheitsreferat Richtlinien erstellt, die sich auf eine langjährige Analyse der Gleitschirmunfälle und auf die Erfahrungen von Flugschulen, Fluglehrern und Sicherheitstrainern stützen. Diese Richtlinien sollen dem Piloten helfen, die für seine fliegerischen Fähigkeiten geeignete Gerätekategorie auszuwählen. Die nachfolgenden mit einem * gekennzeichneten Angaben beziehen sich auf die Einstufungen der EN/LTF-Zulassung, weitere Informationen finden Sie zusätzlich auf der Homepage der jeweiligen Zulassungsstelle.

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.

Das Flugverhalten und die Reaktion auf Störungen lassen sich hierdurch aufgrund der Komplexität des Systems Gleitschirm nur unvollständig abbilden, schon eine kleine Veränderung einzelnen Parameter kann zu einem deutlich veränderten, und von der Beschreibung abweichenden Flugverhalten führen.

EN/LTF Zulassung

Der Fuse wurde bei der abschließenden Klassifizierung durch die Zulassungsstelle in die Klassen EN/LTF B und C eingeteilt.

Beschreibung der Flugeigenschaften

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

Zielgruppe und empfohlene Flugführung

Der Fuse ist für Tandempiloten geeignet, die hervorragende Starteigenschaften, direktes Handling und sehr gute Thermikeigenschaften schätzen. Er bietet einen weiten Einsatzbereich auf hohem Sicherheitsniveau. Dies macht den Fuse zu einem idealen Begleiter für alle Piloten, die gerne zu zweit fliegen und die Kombination aus hoher passiver Sicherheit gepaart mit ansprechendem Handling und hervorragender Gleitleistung zu schätzen wissen.

Professionelle Tandempiloten finden im Fuse durch den großen Gewichtsbereich, das geringe Schirmgewicht und die hohe Geschwindigkeit einen verlässlichen Begleiter.

Beschreibung des erforderlichen Pilotenkönnens

„Für Piloten, die „aktiv“ und regelmäßig fliegen, und die auch in turbulenten Bedingungen in der Lage sind, den Schirm über sich zu stabilisieren.“*

Eignung für die Ausbildung

Der Fuse ist grundsätzlich nicht für die Ausbildung geeignet.



Vor dem Erstflug

WARNUNG Der Verkäufer dieses Fuses sollte den Gleitschirm am Übungsstand zur Kontrolle aufgezogen haben und einen Überprüfungsflug vor der Auslieferung machen. Das Einfliegen muss auf dem Typenschild vermerkt werden.

Jeder Fuse durchläuft während der Produktion mehrere Qualitätskontrollen und wird am Ende einer genauen Stückprüfung unterzogen. Vor Auslieferung an den Kunden wird die Übereinstimmung mit dem geprüften Muster kontrolliert und bescheinigt. Alle Schnittmuster, Leinen- und Gurtlängen werden mit größter Sorgfalt gefertigt. Sie weisen eine hohe Genauigkeit auf und dürfen unter keinen Umständen verändert werden.

Informationen bzgl. der Einstellung der Bremsen, Distanzaufhängung, Trimmer und andere technische Besonderheiten finden sie in Kapitel „Abmessungen, Grafiken und technische Details“.

Voraussetzungen zum Fliegen

Um mit diesem Gleitschirm fliegen zu können, müssen Sie:

- eine theoretische und praktische Ausbildung haben, die Sie befähigt einen Gleitschirm dieser Kategorie zu fliegen.
- die vorgeschriebenen Versicherungen und Berechtigungen haben.
- in der richtigen mentalen Verfassung sein und nicht beeinflusst von legalen oder anderen Drogen.
- nur bei Bedingungen fliegen, die für Ihre Flugerfahrung geeignet sind.
- einen geeigneten Helm tragen und nur mit geprüfem Gurtzeug und Rettungsgerät fliegen.
- einen genauen Vorflugcheck machen.

Zugelassene Gurtzeuge

Der Fuse kann mit allen Gurtzeugen mit variablem Brustgurt, ohne starre Kreuzverspannung, geflogen werden. Dies sind die sogenannte GH-Gurtzeugtypen. Praktisch alle modernen Gurtzeuge gehören zur Gurtzeuggruppe GH. Ältere Gurtzeuge mit starrer Kreuzverspannung sind nicht geeignet für den Fuse und dürfen nicht verwendet werden. Im Zweifelsfall erkundige Sie sich bei Ihrem Händler, zu welcher Gurtzeuggruppe ihr Gurtzeug gehört.

Die Einstellung der Länge des Brustgurtes verändert den Abstand der beiden Karabiner und hat Einfluss auf Stabilität und Handling des Gleitschirms. Ein engerer Abstand der Karabiner 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 berechnet die Geometrie des Gleitschirms für einen Karabinerabstand von 44cm. Wir empfehlen mit einem Karabinerabstand zwischen 42cm und 50cm zu fliegen. Abhängig ist dies auch etwas vom Gurtzeugtyp, mit dem man fliegt. Beim Fuse gibt es keinen Grund mit sehr engem Karabinerabstand zu fliegen.

Rettungsgerät

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

Das Einhängengewicht des Rettungsschirmes muss den Gewichtsverhältnissen am Tandemschirm entsprechen: Mindestens so viel zugelassene Anhängelast wie tatsächliches Startgewicht des Schirms.

Beim doppelsitzigen Flug ist die Rettungsschirmleine an den Verbindungskarabinern zwischen Tragegurt und Distanzaufhängung einzuhängen, um eine möglichst gleichzeitige Notlandung mit dem Passagier zu ermöglichen.

Anders als beim doppelsitzigen Flug ist die Rettungsschirmleine beim Solofliegen an den dafür vorgesehenen Verbindungsteilen am Pilotengurtzeug zu befestigen.

Die Verbindungselemente zwischen Rettungsgerät und Aufhängung (Karabiner oder zusätzlicher Schraubschäkel) müssen eine Mindestbruchlast von je 24 kN aufweisen.

Das Rettungsgerät muss in jeder Fluglage vom Piloten ausgelöst werden können. Das Rettungsgerät darf in Deutschland nicht vom Passagier auslösbar sein. Bitte machen Sie sich in anderen Staaten vor dem Flug mit den jeweiligen Vorschriften und Gesetzen vertraut.

Zugelassenes Startgewicht

Der Fuse muss innerhalb des zugelassenen Gewichtsgebietes geflogen werden. Dieser ist den technischen Daten am Ende des Handbuchs zu entnehmen. Er wird angegeben als Startgewicht, das heißt Körpergewicht des Piloten mit Bekleidung, Passagier mit Bekleidung, Gleitschirm, Gurtzeug und der gesamten anderen Ausrüstung. Der einfachste Weg sein Startgewicht festzustellen ist sich mit dem Rucksack mit der gesamten Ausrüstung auf eine Waage zu stellen.

Erstflug

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



3. Flugpraxis

Startvorbereitung

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

- Wenn Sie am Startplatz angekommen sind, mache Sie sich als erstes ein Bild von den Bedingungen: beachten Sie Windgeschwindigkeit und Windrichtung, Luftraum, Turbulenz und Thermikzyklen.
- Überprüfen Sie Ihren Gleitschirm, die Gurtzeuge, den Rettungsschirmgriff und den Splint, Helme und die weitere Ausrüstung.
- Suche Sie sich einen großen Startplatz aus, möglichst eben und hindernisfrei.
- Ziehe Sie Ihr Gurtzeug an und vergessen Sie nie die Beingurte zu schließen! Setzen Sie dann Ihren Helm auf. Verfahren Sie genauso mit dem Passagier.
- Legen Sie den Gleitschirm bogenförmig aus und sortiere Sie die Leinen.
- Verbinden Sie die Tragegurte mit den Karabinern der Distanzaufhängung und den Gurtzeugen. Achten Sie darauf, dass die Karabiner geschlossen sind und nichts verdreht ist.
- Kontrollieren Sie die gewünschte Einstellung der Trimmer.
- Überprüfen Sie ein letztes Mal, dass keine neuen Knoten in den Leinen sind und nichts verdreht ist und die Leinen nicht an Wurzeln oder Steinen verhängt sind. Bei wenig Wind muss man besonders aufmerksam sein.

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

5-Punkte-Check

Beim 5-Punkte-Check prüft der Pilot noch einmal unmittelbar vor dem Beginn des Startlaufs die wichtigsten sicherheitsrelevanten Punkte ab. Um nichts zu vergessen sollte sie immer in der gleichen Reihenfolge überprüft werden. Dies sind im Einzelnen:

1. Persönliche Ausrüstung und die des Passagiers (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, Distanzaufhängung korrekt?
4. Lässt das Wetter, insbesondere Windrichtung und –stärke, einen gefahrlosen Flug zu?
5. Luftraum und Startbereich frei?

Start

Schwacher Wind oder Nullwind

Der Fuse lässt sich bei Nullwind gleichmäßig aufziehen. Führen Sie den Gleitschirm einfach an den A-Gurten, mit gebeugten Armen und den Händen auf Schulterhöhe. Folgen Sie mit deinen Händen der Bewegung des Gleitschirms in einem Bogen und warten Sie bis der Gleitschirm sich füllt und über ihren Kopf steigt. Es gibt keinen Grund stark an den Tragegurten zu ziehen. Laufen Sie, während der Gleitschirm über ihren Kopf steigt. Schauen Sie nach oben und vergewissern Sie sich, dass der Gleitschirm vollständig gefüllt ist und dass keine Knoten und Verschlingungen in den Leinen sind, bevor Sie starten. Wenn Sie eine Störung sehen und noch nicht gestartet sind, brechen Sie den Start sofort ab, indem Sie den Gleitschirm stallen. Wenn der Hang steil ist, dann ziehen Sie nur eine Bremse ganz durch und laufe parallel zum Hang.

Starker Wind

In diesem Fall empfiehlt sich der Rückwärtsstarten. Halten Sie die Bremsgriffe und drehe Sie sich um, indem Sie die Tragegurt über den Kopf führen. Wir empfehlen, dass Sie den Gleitschirm soweit vorfüllen, dass er etwa bis zur Höhe der B-Ebene belüftet ist. Dadurch haben Sie einen guten Überblick über die Leinen und können sich vergewissern, dass keine Überwürfe oder Knoten vorhanden sind. Vergewissern Sie sich, dass der Luftraum frei ist und ziehen Sie den Gleitschirm sanft an den A-Tragegurten hoch. Bremsen Sie am Scheitel leicht an, drehen Sie sich aus und starten. Wenn der Wind sehr stark ist, empfiehlt es sich beim Aufziehen ein paar Schritte auf den Gleitschirm zuzugehen.

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 Gleitschirm zu stallen oder zum Trudeln zu bringen. Wenn der Knoten sich nicht öffnen lässt, dann landen Sie sobald es geht.

Geradeausflug

Trimmgeschwindigkeit

Bei geöffneter Bremse fliegt der Fuse 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 fliegt erreicht man im ungebremst Zustand.

Beschleunigtes Fliegen

Wenn Sie sich mit dem Flugverhalten des Fuse vertraut gemacht haben, können Sie beginnen, die Trimmer zu benutzen. Es 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. 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 schließen. In Bodennähe sollten Sie niemals beschleunigt fliegen. Wenn der Gleitschirm einklappt während des beschleunigten Fliegens einklappt, schließen Sie sofort die Trimmer, bevor Sie den Gleitschirm stabilisieren.

Kurvenflug

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

Die Negativtendenz des Fuse ist gering, allerdings erfordert die hohe Streckung und Dynamik des Flügels bei engen Kurven und hangnahem Zentrieren eine längere Eingewöhnung. Halten Sie daher bei Ihren ersten Flügen genügend Hangabstand und Sicherheitsreserven ein, bis Sie mit der Steuerung des Fuse vertraut sind.

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

Abstiegshilfen

Extrem starkes und großflächiges Steigen kann man zum Beispiel bei Gewittern finden. In einer solchen Situation ist man am besten am Boden aufgehoben. Für den Fall, dass Sie das Wetter überrascht hat und Sie in der Situation sind, möglichst schnell Höhe abbauen zu müssen, gibt es mehrere Möglichkeiten.

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.

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.

Steilschleife

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

Zum Einleiten legen Sie Ihr Gewicht auf die Kurveninnenseite und ziehen die Bremse allmählich an. Nach etwa zwei Umdrehungen befinden Sie sich in einer Steilschleife. Wenn Sie in der Steilschleife sind, dann bewegt sich Ihr Körper automatisch auf die Kurvenaußenseite. Sie können die Sinkgeschwindigkeit mit Gewichtsverlagerung und Zug an der Kurveninneren

Bremsleine regulieren. Bei hohen Sinkwerten muss ein wenig auch die kurvenäußere Seite abgebremst werden, um Einklappen des Flügelendes zu vermeiden.

WARNUNG Steilspiralen können Orientierungsverlust und sogar Bewusstlosigkeit verursachen! Wir raten die Steilspirale mit einer kontrollierten Ausleitung zu beenden. Wenn Sie die Innenbremse lösen, wird der Fuse normalerweise die Steilspirale beenden. Bauen Sie die Geschwindigkeit über zwei Umdrehungen ab, bremsen Sie auf der Kurvenaußenseite etwas an und verlagern Sie zusätzlich ihr Gewicht zur Außenseite der Kurve.

Fliegen Sie möglichst sanfte Spiralen mit nicht mehr als 14 m/s Sinkgeschwindigkeit.

B-Stall

Beim B-Stall wird ein Strömungsabriss provoziert und der Gleitschirm sinkt senkrecht mit einer Sinkgeschwindigkeit von circa 8m/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 los lassen, kann der Schirm in einen Sackflug oder durch unsymmetrisches Ausleiten in eine Negativdrehung übergehen. In diesem Fall muss die Geschwindigkeit mit dem Beschleunigungssystem oder 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 dieses Manöver vermieden werden. Der Pilot muss sich bewusst sein, dass 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 beim Toplanden die Aufwindkomponente auszugleichen.

Um das Ohrenanlegen komfortabler zu gestalten, ist der Fuse mit einer Ohrenanleghilfe ausgestattet. Diese ermöglicht es Ihnen, die äußeren A-Leinen am Tragegurt zu fixieren, sodass sie nicht dauerhaft gehalten werden müssen.



Durch die Verkleinerung der Flügelfläche erhöht sich die Flächenbelastung, der Flügel wird stabiler gegen Einklappen bei Turbulenzen. Allerdings erhöht sich dabei auch der Luftwiderstand des Flügels, er fliegt langsamer und näher an der Grenze zum Strömungsabriss. Um dem entgegen zu wirken und die Effektivität des Sinkens zu verstärken, wird meist zusätzlich der Beschleuniger betätigt.

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 Haltekkräfte) ggf. die Ohren wieder öffnen und etwas kräftiger einleiten und halten.

Die Bremsleinen werden beim Ohrenanlegen 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.

Zum Ausleiten lassen Sie die beiden A-Leinen zügig los. Wenn sie die A-Leinen in der Klemme fixiert haben, lösen sie sie durch einen kurzen Zug am Griff und anschließendes zügiges nach oben Führen der Leinen.

Falls sich die Ohren nicht selbständig öffnen, unterstützen Sie das Öffnen durch kurzes, impulsives Pumpen mit den Bremsen.

WARNUNG Durch das Ohren-Anlegen entsteht eine höhere Belastung für die noch tragenden Leinengruppen. Fliegen Sie daher keine Extremmanöver 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

Suche Sie einen möglichst großen und hindernisfreien Landeplatz. Beachten Sie genau die Windrichtung und –Geschwindigkeit am Landeplatz. Fliege Sie mit ausreichender Geschwindigkeit bis in Bodennähe und führen Sie die letzte Kurve nicht zu niedrig oder zu steil aus.

Richten Sie sich für der Landung auf und nehmen Sie eine aufrechte Position ein. Lande Sie niemals ohne sich vorher aufzurichten; Landungen auf dem Hintern sind gefährlich und können, selbst wenn Sie einen guten Rückenprotektor verwenden, zu Verletzungen führen. Stehend zu landen ist auf jeden Fall sicherer.

Einsatzbereiche

Der Fuse wurde ausschließlich für den Betrieb als Gleitschirm für Fußstart entwickelt und getestet. Ein nicht bestimmungsgemäßer Gebrauch ist unzulässig. Verwenden Sie den Gleitschirm auf keinen Fall als Sprung- oder Personenfallschirm. Kunstflug ist nicht zulässig.

Windenstart

Der Fuse ist schlepptauglich und geeignet für Piloten, die eine Windenschleppberechtigung besitzen. Achte Sie darauf, dass der Windenfahrer erfahren ist und die erforderliche Berechtigung besitzt und dass sowohl Winde und Schleppklinge dem Stand der Technik entsprechen und eine Musterprüfung haben.

Der Startablauf beim Windenstart sieht zu Beginn ähnlich aus wie beim Vorwärtsstart. Nachdem der Pilot die Kappe bis zum Scheitelpunkt aufgezo-gen hat, hebt er durch die Zugkraft des Seils vom Boden ab. Keinesfalls darf das Startkommando gegeben werden, bevor der Schirm vollständig unter Kontrolle ist. Starke Richtungskorrekturen während der Startphase und vor Erreichen der Sicherheitshöhe sind zu vermeiden. Nachdem der Pilot den Boden verlassen hat, wird er langsam im flachen Winkel bis zur Sicherheitshöhe von 50 Meter geschleppt. In dieser Phase muss der Pilot laufbereit bleiben und darf sich nicht in sein Gurtzeug setzen, um beim Ausfall der Winde oder einem Seilriss sicher landen zu können. Achten Sie darauf, den Gleitschirm mit "offenen Bremsen" zu fliegen, damit der Anstellwinkel über die Bremsen nicht zusätzlich erhöht wird.

Die Steuerung beim Windenstart sollte möglichst nur mit Gewichtsverlagerung erfolgen. Durch kurze, kräftige Steuerimpulse mit der Bremse kann die Richtungskorrektur unterstützt werden, ohne dabei den Schirm zu stark anzu-bremsen und abzureißen.

Grundsätzlich empfiehlt Gin Gliders den Start an der Winde mit leicht vorbeschleunigtem Schirm, um die Sicherheitsreserven beim Windenschlepp weiter zu erhöhen. Aus diesem Grund sollten die Trimmer beim Windenstart halb geöffnet sein. Bringen sie die Trimmer nach dem Klinken in eine den Bedingungen angepasste Stellung.

Beim Passagierflug ist der optimale Befestigungspunkt an der Gurtzeugaufhängung des Passagiers. Achten sie darauf, dass der Passagier die Klinge nicht versehentlich auslösen kann und der Pilot die Klinge aus jeder Position heraus auslösen kann.

Motorisierter Betrieb

Der motorisierte Betrieb von Gleitsegeln bedarf in Deutschland einer zusätzlichen Prüfung. Wenn Sie den Fuse motorisiert betreiben möchten, dann setzen Sie sich bitte mit Gin Gliders, dem Hersteller des Motorantriebes oder einer LBA anerkannten Prüfstelle in Verbindung. Die Adressen finden Sie im Anhang.

Einsitziger Betrieb

Der Fuse besitzt von 110kg bis 160kg eine Zulassung für den Einsitzigen Betrieb

Kunstflug

In Deutschland ist Kunstflug mit dem Gleitschirm verboten. Unter Kunstflug versteht man Flugzustände mit einer Neigung von mehr als 135 Grad um die Quer- oder Längsachse.

Der Fuse wurde nicht für den Kunstflug entwickelt und getestet.

Alle Formen von akrobatischen Flugfiguren sind mit dem Fuse gesetzeswidrig und illegal. Der Pilot begibt sich dabei in Lebensgefahr. Beim Ausführen besteht die Gefahr von unkalkulierbaren Fluglagen, die zu Materialschäden und Strukturversagen führen können.



4. Extremflug und Gefahren

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, 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 Front Stall 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.

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

Grundsätzlich ist die Teilnahme an einem Sicherheitstraining empfehlenswert um sich mit dem Gerät und den richtigen Reaktionen in Extremsituationen vertraut zu machen. Allerdings stellen Sicherheitstrainings auch immer eine Extrembelastung für das Material dar.

Materialbelastung und -schäden

Gin Gliders rät davon ab, dass Material des Fuses im Rahmen von Sicherheitstrainings 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 in Folge von Sicherheitstrainings von der Gewährleistung ausgeschlossen.

Einklappen des Schirms

Einseitiges Einklappen

Einseitige Einklapper werden durch Wanderung des Staupunktes an der Anströmkante 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.

Ein Seitenklapper wird normalerweise von selbst wieder aufgehen, ohne dass der Pilot eingreifen muss. Die Flugrichtung ändert sich jedoch dabei in Richtung des Einklappers. Dies kann auf den Hang zu führen oder in die Nähe anderer Gleitschirme. Versuchen Sie den Kurs zu halten, indem Sie ihr Gewicht etwas zur offenen Seite des Gleitschirms hin verlagern. Diese Bewegung sollte mit etwas Bremsleinenzug ebenfalls auf der Gegenseite des Einklappers kombiniert werden. Spätestens jetzt wird der Fuse normalerweise wieder ganz offen sein. Sollte der Einklapper nicht selbstständig öffnen, kann das Wiederöffnen mit einem langen, kurzzeitigen Zug auf der Bremse der geschlossenen Seite aktiv herbeiführen. Lassen Sie den Gleitschirm wieder Geschwindigkeit aufnehmen nachdem er sich geöffnet hat.

Bei großflächigen beschleunigten Einklappern müssen Sie sofort die Trimmer schließen und die offene Seite, die nach vorn schießt, leicht abbremsen. Das Gewicht sollte dabei neutral im Gurtzeug sein und bei liegender Flugposition ist ein Aufrichten des Piloten wichtig um die Twistgefahr zu minimieren. Der Pilot pendelt nach dem Klapper meist zuerst kurz nach vorn und der Schirm bleibt etwas hinter dem Pilot zurück – Stallgefahr bei Überreaktion!

Erst wenn der Schirm vorschießt und anfängt wegzudrehen, sollten Sie die offene Seite dosiert anbremsen. Der Schirm dreht meist nur mäßig weg und öffnet einen großen Teil der Fläche selbständig. Zu starkes oder zu frühzeitiges Gegenbremsen der offenen Seite nach einem beschleunigten Seitenklapper kann einen kompletten Störungsabritt zur Folge haben und zu Verhängern oder Kaskaden führen.

Einseitiges Einklappen mit Verhängern

Ein Verhänger kann nach einem großen Einklapper vorkommen, wenn sich das Flächenende der eingeklappten Seite des Gleitschirms zwischen den Leinen verhängt. Gegenbremsen und/oder Gewichtsverlagerung zur offenen Seite ist notwendig. Pumpen Sie mit einer langen aber kurzzeitigen Bewegung das verhängte Flächenende frei. Beim Fuse gibt es eine separate Stabiloleine, die zum B-Tragegurt führt. Diese Leine ist bei einer Krawatte normalerweise lose.

Durch ziehen an der Stabiloleine lassen sich Verhänger in der Regel sehr gut lösen.

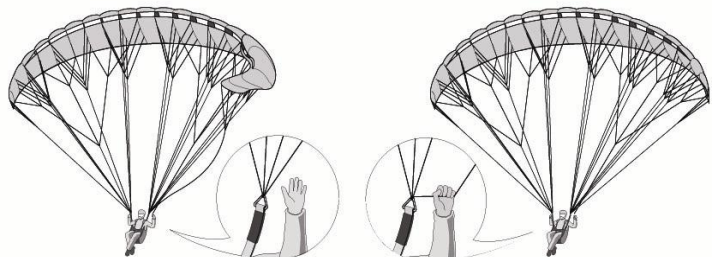


Abbildung 1: Greifen der Stabiloleine



Frontales Einklappen

Ein Frontklapper (symmetrischer Einklapper) öffnet sich meist von selbst wieder ohne, dass der Pilot stark eingreifen muss. 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 Frontklappen darf der Schirm erst beim Vorschießen angebremst werden, da der Schirm nach dem Frontklapper schon weit hinter dem Piloten steht. In dieser Situation auf keinen Fall anbremsen – Stallgefahr!

Kaskaden

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

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.

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

Sackflug (stabiler Stall)

Der FUSE hat nahezu keine Sackflugtendenz. Sollten Sie sich trotzdem einmal im Sackflug befinden, drücken Sie die A-Tragegurte nach vorne und der Gleitschirm wird wieder Geschwindigkeit aufnehmen. Sie können auch das Speedsystem benutzen, um einen Sackflug zu beenden. Wenn Sie sich im Sackflug befinden, bremsen Sie den Schirm nicht an und stellen Sie sicher, dass die Bremsen komplett freigegeben sind.

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

Full Stall (dynamischer Stall)

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

Wickeln Sie die Bremsen nicht, um einen Full Stall zu fliegen. Halte Sie die Hände nahe am Körper während des Stalls und versuche sie unter dem Sitzbrett zu halten. Wenn die Kappe in einem stabilen Full Stall ist, dann wird sie sich vor und zurück bewegen. Wenn Sie den Full Stall 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 FUSE 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.

Sie dürfen niemals die Bremsen kurz nach der Einleitung des Full Stall auslassen, bevor der Full Stall stabilisiert ist.

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 entfernt von der Grenze bei der der Gleitschirm anfängt zu trudeln. Sollte man trotzdem einmal den Gleitschirm versehentlich zum Trudeln bringen, dann führen Sie die Hände sofort nach oben, wodurch der Gleitschirm etwas nach vorne kommt und wieder normal fliegt. 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.

Notsteuerung

Beim Ausfall der Bremsleinen, z.B. durch lösen des Befestigungsknotens am Bremsgriff oder einer defekten Bremsleine, lässt sich der FUSE 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.

Weitere Gefahrenhinweise

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.

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.

Temperaturbereich

Temperaturen unter -10 °C und über +50°C können den Gleitschirm fluguntauglich machen. Bei Über- oder Unterschreitung dieser Werte entfällt die Garantie des Herstellers.

5. Lagerung, Pflege, Wartung und Reparaturen

Verpacken des Gleitschirms

Für eine lange Lebensdauer der Profilverstärkungen ist es sehr wichtig, dass Sie den Gleitschirm sorgsam packen. Legen Sie den Fuse wie in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt zusammen. Die Profilnasen-Verstärkungen (Mylar- und Rigid-Systeme) werden dabei aufeinander gelegt, 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 und 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.

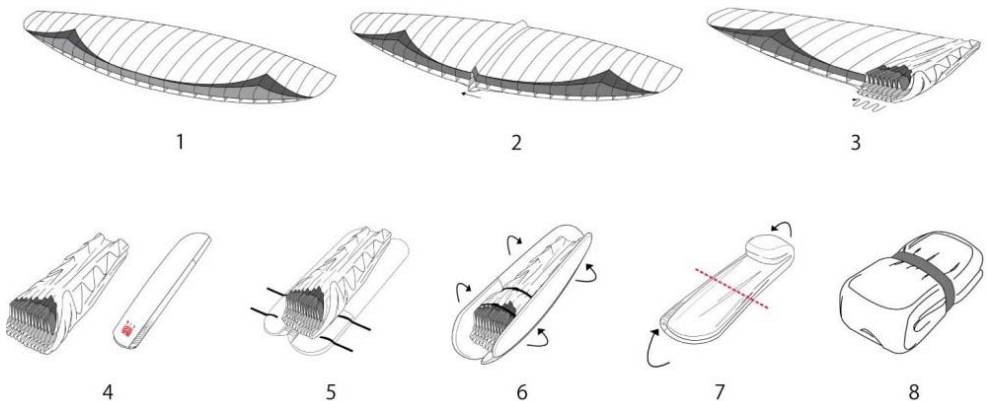


Abbildung 2: Packen des Fuse

Da enges Packen dem Material schadet, sollten Sie den Gleitschirm möglichst locker zusammenlegen und darauf achten, dass der Schirm nur leicht gefaltet und nicht geknickt oder stark komprimiert wird.

Rucksack

Alle GIN Gleitschirme werden mit einem robusten Rucksack aus Ripstop Kodure® mit 160 L Volumen ausgeliefert. Dieser Rucksack ist einfach zu packen und bietet gute Ergonomie und Tragekomfort.



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

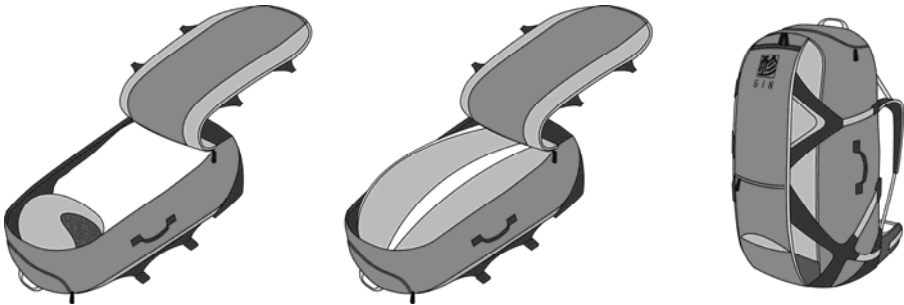


Abbildung 3: Packen des Rucksacks

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 Spanngurt so weit wie möglich und vermeiden Sie bei der Lagerung eine starke Komprimierung des Gleitschirms. Die Dauerlagertemperatur muss zwischen 10° und 25° C betragen bei einer relativen Luftfeuchte zwischen 50 bis 75%. Achte 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 Fuse gefertigt ist, wurden im Hinblick auf maximale Haltbarkeit und beste Leistung ausgewählt. Halten Sie sich an die folgenden Hinweise, damit ihr Gleitschirm möglichst lange lufttuchtig 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 sollte 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 unnötig über den Boden ziehen.
- Trete 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 deinen Gleitschirm aufzuziehen, ohne vorher die Leinen zu sortieren.

Schäden durch UV-Belastung

Vermeiden Sie es, den Gleitschirm und die Leinen unnötig in der Sonne liegen zu lassen. UV-Strahlung schadet dem Tuch und lässt es schneller altern. Es schwächt zudem die Zugfestigkeit der Aramidleinen erheblich.

Rigid-Konstruktionen

Im Fuse kommen unterschiedliche Arten von Plastikstäben (Rigid-Konstruktionen) zum Einsatz, die für die Formgebung der Profilnase und Stabilität der Kappe 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 Fuse 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. Verwenden Sie nie scharfe Waschmittel oder eine Bürste und reinigen Sie den Gleitschirm nur, wenn es unbedingt nötig ist, z.B. nach einer Landung in Salzwasser.

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.

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 Fuse gelten die folgenden Nachprüffristen: 24 Monate nach dem Erstflug oder nach 100 Betriebsstunden (inklusive Bodenhandling) erforderlich, je nachdem was zuerst eintritt. Auf Grund des erhöhten Kappenverschleißes müssen Sie die Zeit beim Bodenhandling mindestens mit dem Faktor 2 zu den Gesamtbetriebsstunden des Gleitschirms hinzuzählen.

Selbstverständlich muss der Gleitschirm nach einer Baumlandung oder anderen außergewöhnlichen Belastungen von einer qualifizierten Person überprüft werden - oder immer dann, wenn ein verändertes Flugverhalten auffällt.

Gin Gliders autorisierten Prüfstellen sind in Besitz der Gin Gliders Nachprüfanweisung, die alle benötigt Verfahren, Gerätschaften und zusätzliche technische Informationen über den Fuse 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 zum Service bringen. Damit Sie von Ihrer 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.



Eigenhändige Prüfung

Nach § 14 Abs. 5 LuftGerPV kann der Halter sein Gerät selber 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.

Der DHV empfiehlt, die Nachprüfung beim Hersteller/Importeur oder einem von ihm beauftragten und DHV 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.

6. Abmessungen, Grafiken und technische Details

Beschreibung

Design

Der Fuse verwendet das gleiche EPT (Equalized Pressure Technology), das auch Herz und Seele des Streckenflugflügels Carrera ist. EPT bedeutet besseres Startverhalten, einfacheres Landen und besseres Verhalten in jeder Beziehung im Flug! Der Fuse ist ein zuverlässiger Partner und sehr effizient im kommerziellen Gebrauch.

Ein langer Trimmerweg von 11cm verbessert die Penetration gegen den Wind. Die Trimmer mit kleinem Negativbereich und großem Positivbereich erlauben es die Geschwindigkeit für den gesamten Bereich des zulässigen Startgewichtes zu optimieren.

Herstellung

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

Übersichtszeichnung

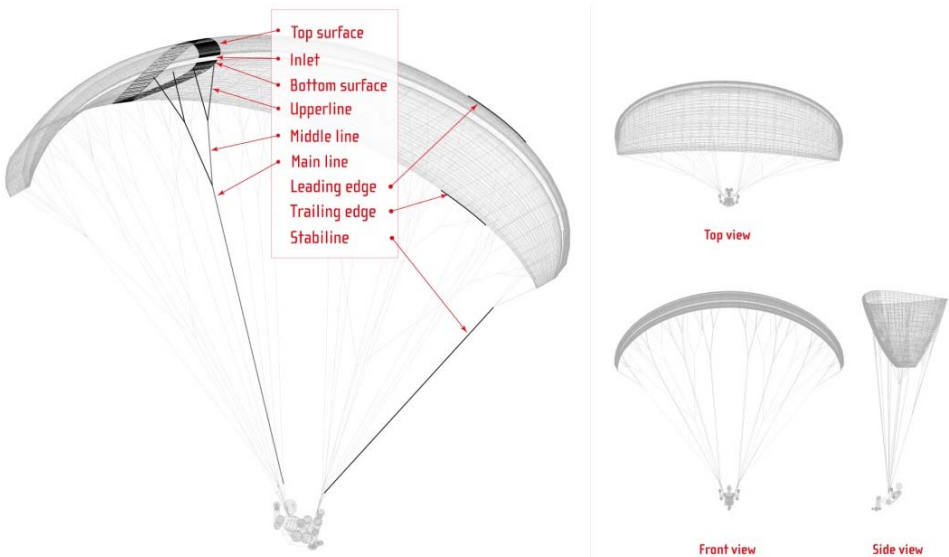


Abbildung 4: Übersichtszeichnung

Technische Daten

Größe	41
Ausgelegte Fläche	41,15
Projizierte Fläche	34,77
Ausgelegte Spannweite [m]	14,84
Projizierte Spannweite [m]	11,67
Ausgelegte Streckung	5,35
Projizierte Streckung	3,93
Zellen	49
Schirmgewicht [kg]	7,9
EN/LTF [160-220kg]	B
EN/LTF [110-159kg]	C

Tragegurte und Trimmer

Die speziell für den Fuse entwickelten 20 Millimeter breiten Tragegurte ermöglichen dem Piloten, das Geschwindigkeitsverhalten des Fuse über einen Trimmer seinen Wünschen anzupassen.

Der Fuse besitzt im Trimmflug bereits eine hohe Grundgeschwindigkeit, die mit dem zusätzlichen Trimmersystem deutlich erhöht werden kann. 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, dass Schließen über das Trimmerband. Der Einsatz ist speziell bei starkem Gegenwind, Talquerungen oder beim Entfernen aus einer Gefahrenzone sinnvoll, wenn die Bedingungen einen sicheren Einsatz zulassen.

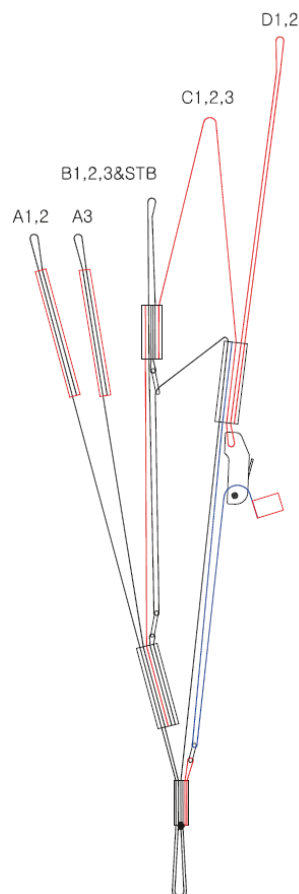


Abbildung 5: Fuse Trimmertragegurte (geöffnet)

Distanzaufhängung

Die Distanzaufhängung des Fuse bietet mehrere Einhängemöglichkeiten, um Gewicht und/oder Größenunterschiede zwischen Pilot zu Passagier auszugleichen. Der Größenausgleich wird durch das Einhängen der Passagierkarabiner in die obere oder untere Schlaufe am Vorderteil der Distanzaufhängung erreicht. Achten Sie immer darauf, den Passagier auf beiden Seiten in die gleiche Schlaufe einzuhängen.

Als Karabiner für die Hauptaufhängung empfehlen wir Ihnen Stahlkarabiner mit ausreichender Bruchlast zu verwenden. Bitte machen sie sich mit den jeweiligen nationalen Vorschriften hierzu vertraut.

Der Fuse wurde mit der Gin Gliders Distanzaufhängung getestet und zugelassen. Systeme von anderen Herstellern sollten nicht eingesetzt werden, da sie die Flugeigenschaften verändern können.



Abbildung 6: Gin Gliders Distanzaufhängung mit Karabinern

Leinensystem, Bremsen und Leinenplan

Leinensystem

Der Fuse besitzt A, B, C und D-Stammleinenebenen, die sich von unten (Tragegurt) nach oben (Schirmkappe) 2-mal gabeln und in "Main", "Middel" 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 die Bremsrolle am Tragegurt und wird in den Bremswirbel des Steuergriffs 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 geführt und fixiert.

Einstellung der Bremsen

Der Fuse 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 Bremsleinen freizugeben.

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

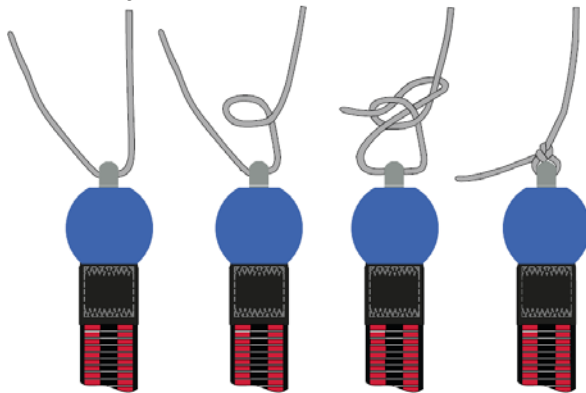


Abbildung 7: Bremsleinenknoten

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

Achten Sie unbedingt darauf, dass nur Sackstich oder Palstek Knoten für die Verbindung eingesetzt und richtig ausgeführt werden.

Falsche Einstellungen

Wenn die Hauptbremsleinen 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 Bremsleinen auf die richtige Länge ein. Veränderungen des Bremswegs sollten immer nur in kleinen Schritten von maximal zwei bis drei 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 Bremsleinen verlangsamt wird. Neben einer Verschlechterung der Leistungs- und Starteigenschaften können bei stark verkürzten Bremsen auch Sicherheitsprobleme auftreten.

WARNUNG Eine zu kurz eingestellte Hauptbremsleinen führt zu folgenden Gefahren:

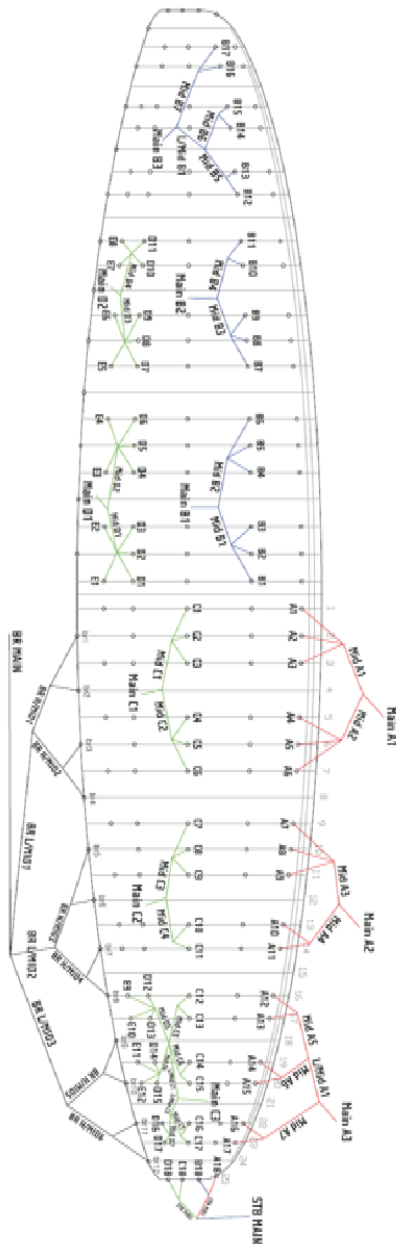
- die Strömung am Gleitschirm kann früher abreißen
- der Gleitschirm besitzt schlechte Starteigenschaften; es besteht Sackfluggefahr
- der Gleitschirm zeigt ein gefährliches Extremflugverhalten
- im beschleunigten Flug wird die Hinterkante des Gleitschirms angebremst, was im Extremfall einen Frontklapper 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



List of material

Rev. 1.1 | 2014-04-23

Description	Article Code	Material	Dimension	Finsih	Manufacturer
Upper sail front	30 DMF(WR)	Polyamid 6.6	41g/m ²	coated	Dominico Tex. Co.
Upper sail rear	30 DMF(WR)	Polyamid 6.6	41g/m ²	coated	Dominico Tex. Co.
Lower sail	N20 DMF (WR)	Polyamid 6.6	35g/m ²	coated	Dominico Tex. Co.
Diagonal, loaded rib, band	Skytex 9017 E29A	Polyamid 6.6	40g/m ²	coated	Porcher Sport
Unloaded rib, half Rib	N30 DFM	Polyamid 6.6	32g/m ²	coated	Dominico Tex. Co.
Reinforcement I	W420 [02420-X15]	Nylon	180 g/m ²	Double laminated with polyester fibers	Porcher Sport
Reinforcement II	6-353	Nylon	ø 2,0 - 3,0 mm	-	Ratioparts
Top lines	7950-080	Dyneema	ø 0.9mm	Sleeve Polyester	Edelrid
Middle lines	7343-140	Technora aramid	ø 1.3mm	Sleeve Polyester	Edelrid
Middle, main lines	7343-190	Technora aramid	ø 1.5mm	Sleeve Polyester	Edelrid
Main lines	7343-240	Technora aramid	ø 1.7mm	Sleeve Polyester	Edelrid
Main lines	7343-420	Technora aramid	ø 2.2mm	Sleeve Polyester	Edelrid
Riser	70221	Polyester	20mm	-	Guth & Wolf
Line loop I	M21030	Nylon	13 mm HBT	-	-
Line loop II	M21010	Nylon	10 mm HBT	-	-
Line shackle (Carabiner)	M300193	Stainless steel	ø 3.85mm	Stainless	JuTech Korea
O-Ring (Carabiner)	046801525 [Würth]	Perbunan 70	15 mm x 2.5 mm	-	Würth GmbH
Thread for fabric	Milli Faden 150D/3	Polyester bonded	0.05g	impregnated	Amann A. Sohne
Thread for riser	210D/4	Polyester bonded	0.07g	-	Wonang
Trailing Edge Band	Mylar Tape (F6382)	Polyester	25 mm	Pes fabric laminated film	Porcher Sport
Binding Tape (Leading Edge)	10mm Tape	Nylon	10mm	-	Seokwang (Korea)

facebook.com/gingliders
www.gingliders.comPhone: +82 31 333 1241
FAX: +82 31-334-6788285-1 GalDam-Ri, Mohyun-Myun
Yongin City, Kyunggi-Do
449-851 Korea

GIN Gliders Inc. ...



Datenblätter

Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC
 DHV-Musterprüfstelle, Miesbacher Str. 2, 83703 Gmund a.T.
 Akkreditierte Musterprüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel
 nach DIN EN ISO/IEC 17020:2012-07



FB GS-02

Herstellerangaben zum Luftsportgeräte-Datenblatt

Herstellerangaben zum Luftsportgeräte-Datenblatt Gleitsegel

I. Musterprüfung

1. Gerätemuster: **GIN Fuse**
 2. Hersteller: **Gin Gliders Inc.**
 3. Inhaber der Musterprüfbescheinigung: **Gin Gliders Inc.**

II. Merkmale und Betriebsgrenzen

1. Gerätemasse(kg): **7,9**
 2. Zulässiges Startmasse minimal (kg): **160** maximal (kg): **220**
 3. Anzahl der Sitze: **2**
 4. Klasse: **LTF / EN-B**
 5. Gurtzeugbeschränkung GH / GX: **ja GH**
 6. Fußbeschleuniger: **nein**
 7. Trimmer: **ja**
 8. Projizierte Fläche (m²): **34,77**
 9. Windenschlepp: **ja**
 10. Tragegurtlängen (mm):

Tragegurt A:	Tragegurt B:	Tragegurt C:	Tragegurt D:
normal: 370	normal: 370	normal: 370	normal: 370
beschleunigt: 370	beschleunigt: 390	beschleunigt: 435	beschleunigt: 485
geschlossen: 370	geschlossen: 360	geschlossen: 357	geschlossen: 345

Erstellt/Geändert: SH/ DHV	Freigegeben: Hannes Weininger		
FB GS-02	Gültig ab: 31.12.2013	Version: 0	Seite 1/2

FB_GS-02_Herstellerangaben-Datenblatt_Fuse_B

Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC

DHV-Musterprüfstelle

Akkreditierte Musterprüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel

nach DIN EN ISO/IEC 17020:2012-07


11. Leinenlängen (mm), von der Kappenmitte beginnend:

	A	B	C	D	E	Bremse	
1	8600	8518	8540	8630	8750	9485	1
2	8480	8393	8420	8520	8610	9170	2
3	8450	8368	8385	8490	8575	8975	3
4	8410	8333	8350	8455	8610	8950	4
5	8385	8303	8325	8430	8545	8765	5
6	8455	8383	8400	8500	8470	8595	6
7	8395	8323	8340	8440	8400	8525	7
8	8305	8233	8250	8365	8390	8555	8
9	8315	8248	8260	8380	8290	8440	9
10	8265	8203	8215	8305	8175	8345	10
11	8275	8218	8225	8305	7990	8300	11
12	8165	8105	8105	8190		8370	12
13	8060	8000	8000	8080			13
14	7895	7845	7835	7905			14
15	7855	7815	7800	7865			15
16	7710	7680	7665	7705			16
17	7690	7660	7630	7675			17
18	7350	7295	7315	7365	7945		18
19							19
20							20

12. Sonstige Besonderheiten: keine
III. Betriebsanweisung in der Fassung vom: V1.0 / April 2014

Ort, Datum, Stempel und Unterschrift des Herstellers:	Bearbeitungsvermerk DHV
Yongin. 2014-11-01  GIN GIN GLIDERS INC. <i>Ginsert S.</i> GIN SEOK, SONG/PRESIDENT	Datenblatt geprüft am: von:

 286-1, BALDWIN-10, NORMAN-10, PIONEER-10, PIONEER-10, PIONEER-10, PIONEER-10
 TEL. 02-91-555-1001 FAX 02-91-554-5700 www.gin-gliders.com



Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC
 DHV-Musterprüfstelle, Miesbacher Str. 2, 83703 Gmund a.T.
 Akkreditierte Musterprüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel
 nach DIN EN ISO/IEC 17020:2012-07

**FB GS-02****Herstellerangaben zum Luftsportgeräte-Datenblatt**

Herstellerangaben zum Luftsportgeräte-Datenblatt

Gleitsegel

I. Musterprüfung

1. Gerätemuster: **GIN_Fuse**
2. Hersteller: **Gin Gliders Inc.**
3. Inhaber der Musterprüfbescheinigung: **Gin Gliders Inc.**

II. Merkmale und Betriebsgrenzen

1. Gerätemasse(kg): **7,9**
2. Zulässiges Startmasse minimal (kg): **110** maximal (kg): **159**
3. Anzahl der Sitze: **1/2**
4. Klasse: **LTF / EN-C**
5. Gurtzeugbeschränkung GH / GX: **ja GH**
6. Fußbeschleuniger: **nein**
7. Trimmer: **ja**
8. Projizierte Fläche (m²): **34,77**
9. Windenschlepp: **ja**
10. Tragegurtlängen (mm):
- | Tragegurt A: | Tragegurt B: | Tragegurt C: | Tragegurt D: |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| normal: 370 | normal: 370 | normal: 370 | normal: 370 |
| beschleunigt: 370 | beschleunigt: 390 | beschleunigt: 435 | beschleunigt: 485 |
| geschlossen: 370 | geschlossen: 360 | geschlossen: 357 | geschlossen: 345 |

Erstellt/Geändert: SH/DHV	Freigegeben: Hannes Weininger		
FB GS-02	Gültig ab: 31.12.2013	Version: 0	Seite 1/2

FB_GS-02_Herstellerangaben-Datenblatt_Fuse_C

Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC

DHV-Musterprüfstelle

Akkreditierte Musterprüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel

nach DIN EN ISO/IEC 17020:2012-07


11. Leinenlängen (mm), von der Kappenmitte beginnend:

	A	B	C	D	E	Bremse	
1	8600	8518	8540	8630	8750	9485	1
2	8480	8393	8420	8520	8610	9170	2
3	8450	8368	8385	8490	8575	8975	3
4	8410	8333	8350	8455	8610	8950	4
5	8385	8303	8325	8430	8545	8765	5
6	8455	8383	8400	8500	8470	8595	6
7	8395	8323	8340	8440	8400	8525	7
8	8305	8233	8250	8365	8390	8555	8
9	8315	8248	8260	8380	8290	8440	9
10	8265	8203	8215	8305	8175	8345	10
11	8275	8218	8225	8305	7990	8300	11
12	8165	8105	8105	8190		8370	12
13	8060	8000	8000	8080			13
14	7895	7845	7835	7905			14
15	7855	7815	7800	7865			15
16	7710	7680	7665	7705			16
17	7690	7660	7630	7675			17
18	7350	7295	7315	7365	7945		18
19							19
20							20

12. Sonstige Besonderheiten: keine
III. Betriebsanweisung in der Fassung vom: V1.0 / April 2014

Ort, Datum, Stempel und Unterschrift des Herstellers:	Bearbeitungsvermerk DHV
Yongin, 2014-11-01  GIN GLIDERS INC. <i>Gyeong S.</i> GIN SEOK, SONG/PRESIDENT	Datenblatt geprüft am: von:

280-1 JARDAN-19 MONTEUR-MITUS, France CITY JOINTMENT, DO NOTEN
TEL: 02-91-353-1001 FAX: 02-91-354-8700 www.gin-gliders.com



Anhang

Adressen

Gin Gliders Inc.

285-1 GalDam-Ri, Mohyun-Myun
Yongin City, Kyunggi-Do
449-851 Korea
Fon: +82-31-333-1241
Fax: +82-31-334-6788
www.gingliders.com

DHV

Miesbacher Str. 2
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

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

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

EAPR

European Academy of Parachute Rigging
Marktstr. 11
87730 Bad Grönenbach
Germany
Fon: +49 (0) 8334 - 534470
Fax: +49 (0) 8334 - 534469
Email: info@para-academy.eu
www.para-academy.eu

DULV

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



Schirm Details

Size:	Colour:	Serial number:
Check flight (date): _____		
Mark and signature: _____		

Piloten Details und Eigentümer

1. Owner	
Name:	
Address:	
Phone:	
Email:	
2. Owner	
Name:	
Address:	
Phone:	
Email:	
3. Owner	
Name:	
Address:	
Phone:	
Email:	



Durchgeführte Inspektionen und Reparaturen

Date	Work carried out	General condition on delivery	Completed by (Name)	Stamp and signature

Vermerke

[illegible]



GIN

More about Gin Gliders Inc.

gingliders.com



G I N

Gin Gliders Inc.

285-1 Galdam-Ri, Mohyun-Myun, Yongin-City, Kyunggi-Do, Korea
www.gingliders.com, gin@gingliders.com