



Papillon[®] **BODYGUARD 7**

LTF/EN A

BETRIEBSHANDBUCH

Deutsch • Rev. 1.7 Stand: Juli 2017

Bitte lies diese Betriebsanleitung aufmerksam
durch, bevor du deinen Papillon BODYGUARD 7
das erste Mal in Betrieb nimmst.



PAPILLON BODYGUARD 7: SICHERHEIT TRIFFT LEISTUNG MIT BESTÄNDIGKEIT

Vielen Dank, dass du dich für den PAPILLON BODYGUARD 7 entschieden hast.
Wir bedanken uns für dein Vertrauen und wünschen dir viele schöne Flugstunden!

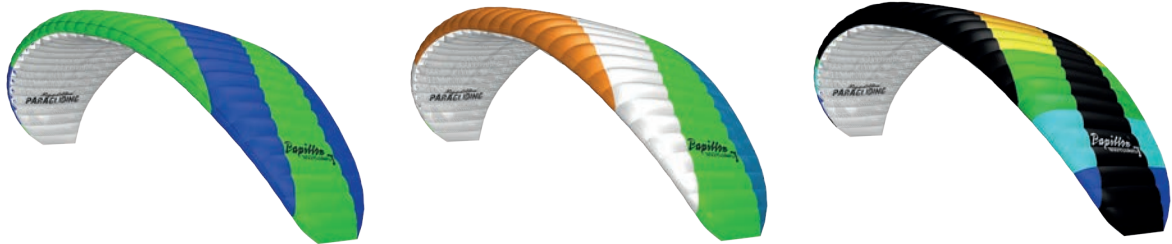
Der Name ist Programm, wer sich diesem Schirm anvertraut hat immer ein bisschen mehr: mehr Sicherheit, mehr Leistung, mehr Spaß. Wer 100.000 Flüge mit unseren Schülern und Piloten leistet ohne Zwischenfälle, hat unser vollstes Vertrauen.

Im BODYGUARD 7 steckt die Erfahrung von Papillon Paragliding, Europas größter Gleitschirmflugschule. Dieser Schirm vereint alle Features in sich, die dir einen maximal sicheren und erfolgreichen Einstieg in den Flugsport ermöglichen.

Auch als Hobby- und Genusspilot bekommst du mit dem Bodyguard 7 einen Begleiter, auf den du dich verlassen kannst.

Bei Fragen zu deiner Flugausrüstung beraten wir dich gerne.

See you UP in the sky!
Dein Papillon-Team



**Dieses Betriebshandbuch ist ein wichtiger Bestandteil des Fluggerätes.
Bitte studiere es ausführlich, denn es besteht eine VERPFLICHTUNG, dich mit dem
Luftsportgerät und dessen Besonderheiten vor Inbetriebnahme zu befassen.
Das Handbuch soll dir den Umgang mit dem PAPILLON BODYGUARD 7 so sicher
und einfach wie möglich gestalten.**

PAPILLON PARAGLIDERS
Wasserkuppe 46
D-36129 GERSFELD

Fax: +49 (06654) 82 96
Tel. +49 (06654) 75 48

info@papillon-paragliders.com
papillon-paragliders.com

INHALT

HERZLICH WILLKOMMEN IN DER PAPILLON WORLD OF PARAGLIDING!	6
PAPILLON BODYGUARD 7: Sicherheit trifft Leistung mit beständigkeit	7
BODYGUARD 7	8
- Verwendungszweck	8
- Motorisierter Flugbetrieb	8
- E-Aufstiegshilfe	8
- Windenschlepp	9
- Grund- und Bremsleineneinstellung	9
- Sicherheitsvorkehrungen	10
Gerätebeschreibung	11
- Kurzbeschreibung	11
- Tragegurte	12
- Beschleunigungssystem	13
Der Flug	14
- Flugpraxis	14
- Start	14
- Kurvenflug	16
- Aktives Fliegen	16
- Landung	17
Schnellabstieg	19
- „Ohren anlegen“	19
- B-Stall	19
Extreme Flugmanöver	21
- Steilspirale	21
- Wingover	22
- Frontklapper	22
- Klapper	22
- Damit es besser “nicht klappt”	22
- Sackflug	23
- Fullstall, beidseitiger Strömungsabriss	24
- Einseitiger Strömungsabriss	24
- Negativkurve	24
- Notsteuerung	25
- Transport und Lagerung	25
- Reparaturen	25
Wartung und Reinigung	26
- Wartung und Reinigung	26
- Natur- und landschaftlich verträgliches Verhalten	26

Flugzubehör	27
- Gurtzeug	27
- Geeignete Rettungsschirme	27
Risikovermutung	28
- Haftungsanspruch und Ausschlussverzicht	28
- Sicherheitshinweis und Haftung	28
Befreiung von der Haftung, Verzicht auf Ansprüche	29
Technische Daten Papillon BODYGUARD 7	30
Color-Info	31
Leinencode-Info BODYGUARD 7	32
Leinenplan BODYGUARD 7	33
Papillon Bodyguard 7: Neuste Gleitschirmentwicklung im Oberklasse EN-A Segment	39
Voraussetzung für LTF/EN A -Zulassung	40
Beipackzettel für Reparaturen & 2 Jahres Checks	41
Leinen-Bestellformular	42
Rückantwortkarte	43
INSTANDHALTUNGS-HANDBUCH	44
Gegenstand der Prüfungs- und Nachprüfungsintervalle	45
- Wer darf prüfen?	45
- Individuelle personelle Vorraussetzungen für die Nachprüfungen	45
- Notwendige Ausrüstung und Unterlagen	46
Bei der Nachprüfung soll in folgenden Schritten vorgegangen werden:	46
- Identifizierung des Gerätes:	46
- Überprüfung des Rettungsgerätes	46
- Überprüfung des Ober- und Untersegels, Nähte, Rettungssystem	46
- Löcher und Risse	46
- Scheuerstelle und Dehnung	47
- Überprüfung der Rippen	47
- Kontrolle der Weiterreißfestigkeit	47
- Porositätsmessung der Kappe	47
- Verbindungsteile	48
- Leinen	48
- Überprüfung der Leinenlängen und Leinenbefestigungen	48
- Stichkontrolle von Trimmung und Einstellung	49
- Sonstiges	49
Erledigte Nachprüfungen – sehr Wichtig!	50

**HERZLICH WILLKOMMEN
IN DER PAPILLON WORLD OF PARAGLIDING!**



PAPILLON BODYGUARD 7

SICHERHEIT TRIFFT LEISTUNG MIT BESTÄNDIGKEIT

Der BODYGUARD 7 vereint sportliche Eigenschaften mit hoher passiver Sicherheit. Er ist damit ein idealer Einstiegerschirm, der auch noch lange nach der Ausbildung Spaß und schnelle Lernerfolge garantiert.

Der BODYGUARD 7 weist ein einfaches Startverhalten auf. Er steigt gleichmäßig und ohne Tendenz zum Vorschießen über den Piloten und füllt sich selbst bei wenig Wind schnell und mit geringem Kraftaufwand.

Auch in turbulenter Luft ist er kaum aus der Ruhe zu bringen. Selbst in schwacher Thermik steigt er effizient und sein direktes Handling helfen beim Zentrieren der Thermik.

Der Bodyguard 7 ist ein Gleitschirm der neusten Generation und mit zahlreichen technischen Features ausgestattet: PPN und 3D shaping sorgen für eine optimierte Anströmung und Formstabilität der Eintrittskante. Aufwändige Berechnungen des Balloonings in Kombination mit der optimierten Flügel-Vorspannung sorgen für eine ausgewogene Druckverteilung und Umströmung des Profils. An der Flügel-Hinterkante verleihen Miniribs dem Profil mehr Formtreue und optimieren die Aerodynamik besonders bei Bremseneinsatz zusätzlich. Das High Pressure Crossport Design (HPCD) sorgt für eine optimierte Querbelfftung der Crossports und somit für einen ausgewogenen Innendruck des Flügels, was die Sicherheit zusätzlich verstärkt.

Ein überschaubares Leinenkonzept mit wenigen Stammleinen sorgen für ein einfaches Handling und gute Übersicht beim Groundhandling. Die Tragegurte sind mit dem Pilot Assistant (PAS) ausgestattet – dabei sorgen neben den Farbmarkierungen Icons für eine bessere Orientierung der Leinenebenen. Zusätzlich sind die Hauptaufhängungen mit Farbmarkierungen versehen, dies sorgt beim Einhängen ins Gurtzeug für bessere Orientierung.



BODYGUARD 7

Verwendungszweck

Der BODYGUARD 7 wurde ausschließlich für die einsitzige Nutzung gebaut. Der BODYGUARD 7 ist ein leichtes Luftsportgerät, mit einer Leermasse von weniger als 120kg in der Sparte Gleitschirm.

Der schulungstaugliche BODYGUARD 7 eignet sich hervorragend für Einsteiger sowie für Aufsteiger und fortgeschrittene Piloten. Alle Größen sind mustergeprüft und nach LTF / EN – A klassifiziert.

Motorisierter Flugbetrieb

Der BODYGUARD 7 eignet sich aufgrund seiner hervorragenden Starteigenschaften, seines unproblematischen Handlings und hohen Trimm Speed besonders gut für den motorisierten Einsatz.

Bitte beachte, dass im motorisierten Betrieb KEINE ACRO MANÖVER erlaubt sind. Die extrem hohe Flächenbelastung durch das zusätzliche Motorengewicht bringt auch den PAPILLON BODYGUARD 7 an seine Belastungsgrenzen. Der BODYGUARD 7 verfügt mit einem speziellen Tragegurt über eine Motor-Zulassung.

E-Aufstiegshilfe

Der PAPILLON BODYGUARD 7 eignet sich aufgrund seines unproblematischen Handlings und hohen Trimm Speed hervorragend für die E-Aufstiegshilfe.

Windenschlepp

Der Papillon BODYGUARD 7 bietet durch seine ausgezeichneten Starteigenschaften und den hohen Trimmspeed beste Voraussetzungen für den Windenschlepp. Folgendes ist beim Windenschlepp zu beachten:

- Der Papillon BODYGUARD 7 darf nicht über 100 kp Schleppleinenzug geschleppt werden
- Sofern man nicht auf seiner "Hauswinde" schleppt ist es absolut notwendig, sich mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut zu machen. Jeder "Gast" in einem fremden Fluggelände muss sich von den lokalen Piloten einweisen lassen.
- Schleppe den Papillon BODYGUARD 7 niemals mit Zuladung außerhalb der zugelassenen Gewichtsgrenzen.
- Alle am Windenbetrieb beteiligten Personen und Einrichtungen müssen die jeweils vorgeschriebenen Befähigungsnachweise bzw. Zulassungen für das Schleppen von Gleitschirmen an der Winde haben. Dies gilt für Pilot, Windenführer, Schleppereinrichtung, Schleppklynke sowie alle weiteren Einrichtungen, für die ein Befähigungsnachweis vorgeschrieben ist.

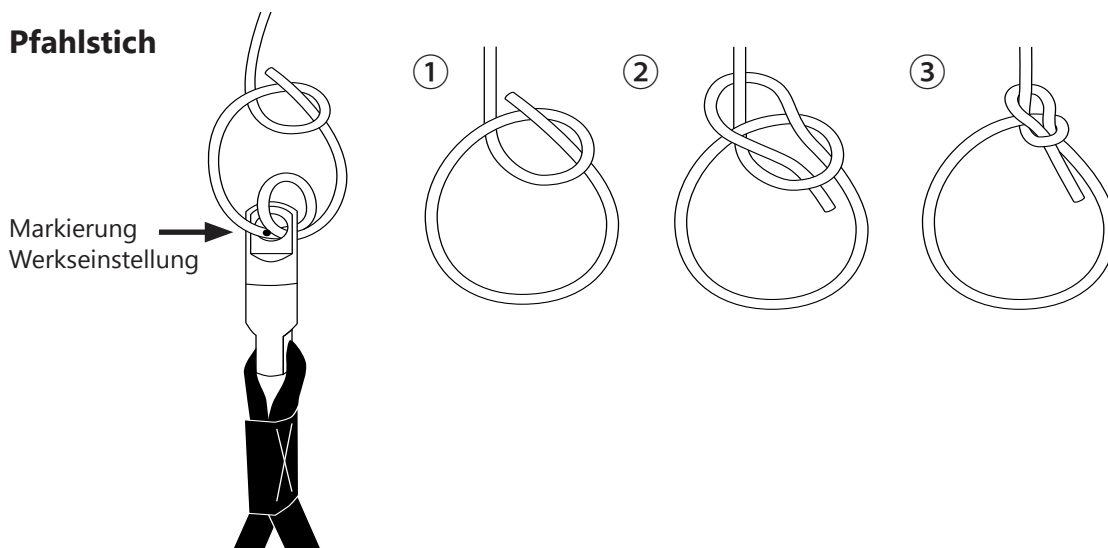
Grund- und Bremsleineneinstellung

Die ausgelieferte Bremsleineneinstellung entspricht der Einstellung 0-Leerweg plus 5 cm.

Es wird empfohlen, den Bremsgriff nach dem ersten Flug auf deine persönlichen Bedürfnisse zu justieren. Bedenke, dass die Bremsen nicht zu kurz einzustellen sind, da sonst der Schirm dauernd angebremsst fliegen würde. Diese Situationen wären für Start, Flug und Landung äußerst gefährlich! Die vorgegebene Grundeinstellung stellt in extremen Flugsituationen und bei der Landung ausreichend Bremsweg zur Verfügung. Gleichzeitig ermöglicht sie für den Trimmflug eine komfortable Armhaltung.

Keinesfalls sollte die Grundeinstellung der A-, B- und C-Leinen geändert werden. Bitte beachte, dass sich mit Höhe der Aufhängung des Gurtzeugs auch der relative Bremsweg verändert. Bei der Fixierung der Einstellung ist darauf zu achten, dass beide Seiten symmetrisch sind und dass ein dauerhafter Knoten verwendet wird. Der **Spieren- oder Pfahlstich** hat sich besonders dadurch bewährt, dass er bei exzellenter Rutschfestigkeit die Leinen am wenigsten schwächt.

Pfahlstich



Sicherheitsvorkehrungen

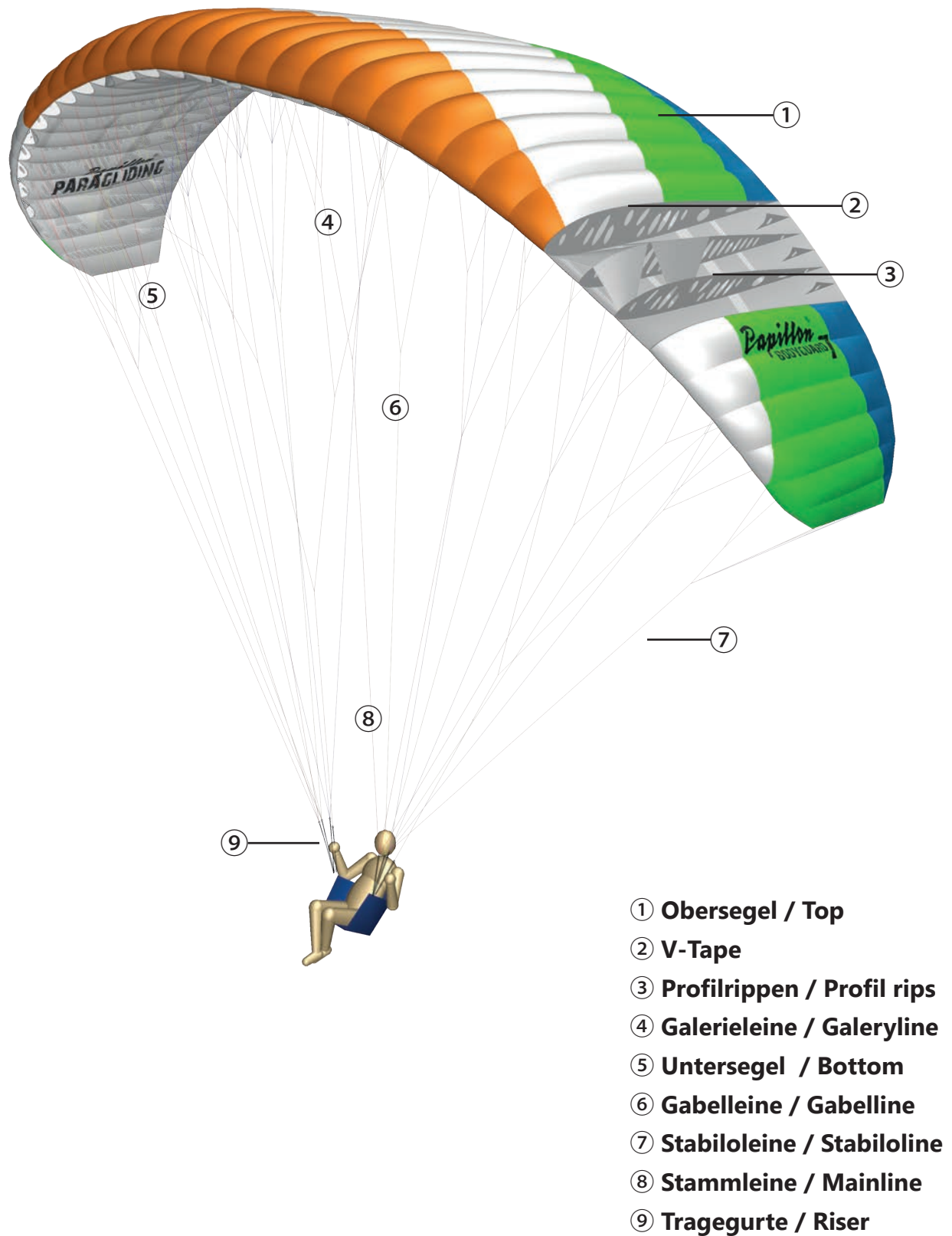
- Vor dem ersten Flug müssen die Kappe, Leinen, alle Verbindungen und Vernähtungen, die Schäkel, Bremsleinen und Bremsleinenknoten so wie evtl. verdrehte Leinen von entsprechend ausgebildetem Personal gecheckt und im Typenschild bestätigt werden.
- Mache deinen ersten Flug in einem von dir bekannten Fluggebiet und bei ruhigen Bedingungen.
- Teste dein Papillon BODYGUARD 7 nur über Wasser.
- Bei einem „Dynamischen Flug“ wirkt nicht nur die Belastung auf dich, sondern auch auf den Schirm. Unterschätze diesen Zustand nicht!
- Fliege dein Papillon BODYGUARD 7 immer mit mindestens einem Rettungsgerät!
- Die Einhaltung der im jeweiligen Land gültigen luftrechtlichen Gesetze und Vorschriften ist zu beachten.
- Das erfolgreiche Absolvieren der entsprechenden Ausbildung und das aktuelle Vorhandensein des entsprechenden Kenntnisstandes / die aktuelle Flugerfahrung sind Voraussetzungen für den Gebrauch des Papillon BODYGUARD 7.
- Die Verwendung von geeignetem, geprüfem und im jeweiligen Land zugelassenem Zubehör (Helm, Gurtzeug, Rettungsgerät) ist Voraussetzung für den Gebrauch des Papillon BODYGUARD 7.
- Führe vor jedem Start eine sorgfältige Materialkontrolle deiner Ausrüstung (Obersegel, Untersegel, Rippen, insbesondere der Leinen, Karabiner, Gurtschnallen, Tuch, Speedsystem usw.) durch. Ein Flug mit einem Riss im Schirm oder Leine kann Lebensgefährlich sein.
- Vergewissere dich stets, dass sich das Fluggerät in einem flugtüchtigen Zustand befindet und dass die vorgeschriebenen Nachprüfungen erfolgt sind.
- Sei dir im Klaren, dass du als Pilot körperlich und psychisch in der Lage sein musst, den Flug unbeeinträchtigt durchzuführen. Du musst dich voll und ganz auf das Fliegen konzentrieren, um unangenehme Flugzustände möglichst vermeiden zu können. Die meisten Unfälle sind auf Pilotenfehler zurückzuführen.
- Fliege nie in der Nähe von Hochspannungsleitungen, Flughäfen und Autobahnen, über Menschen hinweg oder bei Gewitter! Du könntest sonst das Leben und die körperliche Unversehrtheit Dritter und/oder dein eigenes Leben gefährden und handelst gleichzeitig grob fahrlässig! Der Mindestabstand darf in keinem Moment 50m unterschreiten. Bei Flughäfen beträgt dieser 5 km.
- Informiere dich im Wetterbericht und vor Ort über die vorherrschenden Wetterverhältnisse. Benutze den Papillon BODYGUARD 7 nur bei Windstärken, bei denen du in der Lage bist, den Schirm 100 % zu kontrollieren. Benutze den Papillon BODYGUARD 7 nur bei ruhigen Bedingungen, nie bei schlechtem Wetter.
- Das Kunstflugfliegen ist generell verboten und lebensgefährlich. Unberechenbare Fluglagen können auftreten, die außer Kontrolle geraten. Dabei besteht die Gefahr der Überbelastung von Material und Pilot.



BEACHT: Die Missachtung einer oder mehrerer Sicherheitsvorkehrungen kann dazu führen, dass aus Flugspaß ein lebensgefährliches Ereignis wird.

GERÄTEBESCHREIBUNG

Kurzbeschreibung



Tragegurte

Die A- und B- Tragegurte sind farblich differenziert, um sowohl beim Start wie beim Schnellabstieg mittels B-Stall eine eindeutige Identifizierung zu gewährleisten. Andere einstellbare, entfernbare oder variable Vorrichtungen sind nicht vorhanden. Anzahl Tragegurte: 3+1

Die Tragegurte des Papillon BODYGUARD 7 bestehen aus 22mm High Tenacity Polyester Yarn von Techni Sangles, Frankreich.



Beschleunigungssystem

Der BODYGUARD 7 ist mit einem sehr effektiven Fußstrecker-Beschleunigungssystem ausgerüstet. Es erhöht die Geschwindigkeit bei Betätigung bis ca. 15 km/h, je nach Schirmgröße und Pilotengewicht bzw. Flächenbelastung.

Daher sollte es bei extremen Fluglagen nicht aktiviert sein bzw. bei deren Eintreten sofort deaktiviert werden. Alle extremen Fluglagen (z.B. Einklapper) laufen bei erhöhter Geschwindigkeit dynamischer ab.

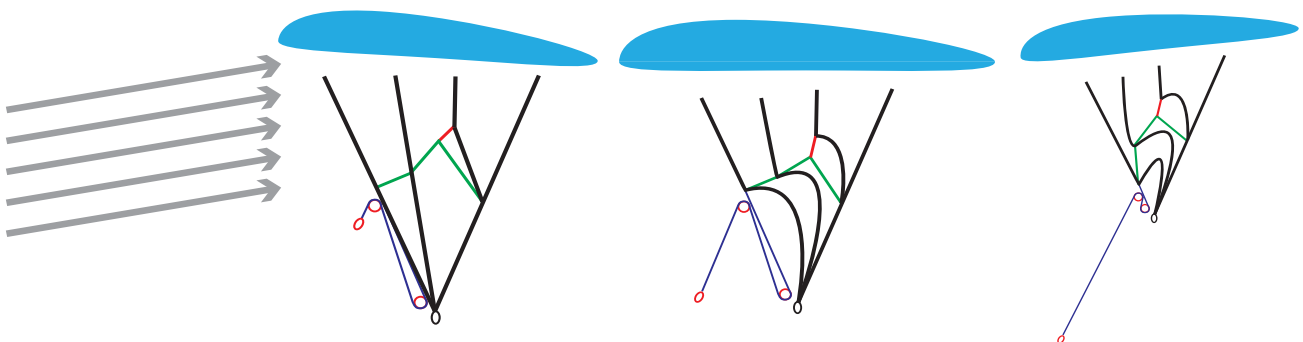


BEACHTEN: Es ist unbedingt darauf zu achten, dass der Beschleuniger nicht zu kurz eingestellt ist, damit der Schirm nicht vorbeschleunigt wird.

Das Beschleunigungssystem muss vor dem ersten Flug eingestellt werden. Dazu werden die Verbindungsleinen des Fußbeschleunigers mittels Brummelhaken mit dem Beschleunigungssystem am Tragegurt verbunden. Um die richtige Einstellung vorzunehmen, sollte das Gurtzeug aufgehängt werden, damit du in Flugposition sitzen kannst. Die angehängten Tragegurte lässt du dir am besten von jemandem hochhalten. Bei Betätigung des Fußbeschleunigers sollte bei gestreckter Beinhaltung Rolle auf Rolle aufeinander stehen. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass der Beschleuniger nicht zu kurz eingestellt ist, damit der Schirm im Flug nicht bereits vorbeschleunigt wird.



EMPFEHLUNG: Lasse dein Beschleunigungssystem am besten in einem Fachbetrieb einstellen.



Funktionsweise eines Beschleunigers

DER FLUG

Flugpraxis

Diese Betriebsanleitung geht nur auf die Punkte der Flugtechnik ein, die für den Papillon BOD-YGUARD 7 wichtig sind. Sie kann und soll eine fundierte Flugausbildung in einer anerkannten Flugschule nicht ersetzen! Ohne Flugausbildung und entsprechende Erfahrung darf der Gleitschirm nicht zum Fliegen genutzt werden!

Start

Der 5-Punkte-Startcheck

Der 5-Punkte-Startcheck muss vor jedem Flug durchgeführt werden, bevor du den Schirm aufziehst. Es ist hilfreich, den Startcheck zusätzlich von einem zweiten Piloten durchführen zu lassen (Partnercheck).

1. Pilot: Alle Gurtzeugschnallen geschlossen? Beingurte geschlossen? Karabiner unverdreht und richtig geschlossen? Helm auf? Funk an?
2. Leinen: Leinen frei? A-Leinen oben? Tragegurte unverdreht? Beschleuniger eingehängt und unverdreht? Steuerleinen frei und unverdreht?
3. Kappe: Bogenförmig ausgelegt? Alle Kammern offen?
4. Wind: Passt die Richtung? Passt die Windstärke?
5. Luftraum: Auf allen Seiten weiträumig frei?

Vorwärts-Aufziehen-Start

Du startest das Segel durch dosierten Zug mit nach hinten und unten gestreckten Armen an den vorderen Tragegurten und Anlaufen gegen den Wind. Damit sich die Kappe gleichmäßig von der Mitte her füllen kann, ist das vorherige symmetrische bogenförmige Auslegen des Gleitsegels wichtig. Die Schirmmitte des Papillon BODYGUARD 7 ist durch eine Markierung an der Eintrittskante gekennzeichnet.



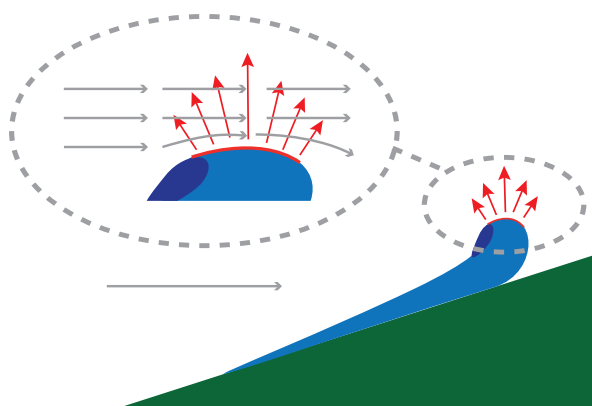
BEACHT: Anders als bei herkömmlichen Schirmen ist es nicht nötig, den Papillon BODYGUARD 7 mit starken Aufziehbewegungen oder gar einigen schnellen Schritten zu füllen. Dies gilt auch bei wenig Wind und sogar Nullwind. Dosiertes Aufziehen ist die einfachste und sicherste Art, den Papillon BODYGUARD 7 zu starten.

Sobald das Segel über dir steht, lässt du die Tragegurte los und hältst nur noch die Steuerleinen in der Hand. Laufe der Windsituation angepasst zügig, aber nicht zu schnell weiter.

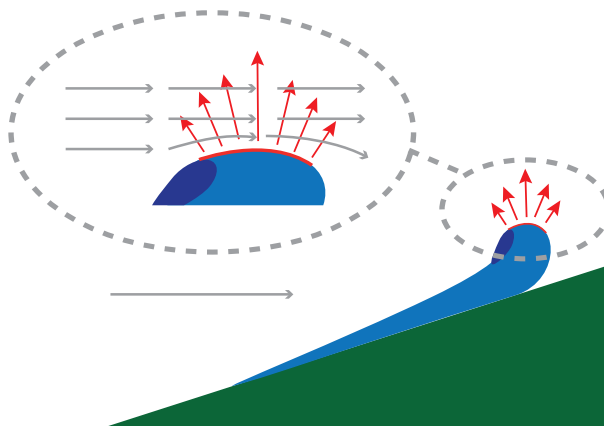
Nach einem Kontrollblick zur Kappe, zu dem du das Segel gegebenenfalls etwas anbremsst und damit stabilisierst, beginnt die Beschleunigungsphase. Mit großen, kräftigen Schritten und ruhiger Armhaltung erreichst du die Abhebegeschwindigkeit. Du verlierst den Boden unter dir, bleibst aber noch laufbereit, um ein unerwartetes Durchsacken mit den Beinen abfangen zu können. Erst mit ausreichendem Bodenabstand setzt du dich in das Gurtzeug. Die Steuerleinen werden nicht losgelassen. Im Idealfall hältst du die Steuerleinen beim Reinsetzen auf leichtem Zug (10 - 20%).

In flachen Startgeländen achtest du auf die Beschleunigungsphase. Große, lange und raumgreifende Schritte bei wenig Bremse sind hier ideal. Im steilen Gelände hingegen ziehst du behutsam auf und bremst zum Stabilisieren an. Der Schirm darf nicht zu weit nach vorn schießen, weil ein Einklappen in der Abhebephase im Steilhang unangenehm werden kann. Da es im steilen Gelände schon sehr schnell zum Abheben kommt, ist es gut, wenn ein erfahrener Fliegerfreund den Start beobachtet und schon in der Aufziehphase kontrollieren kann.

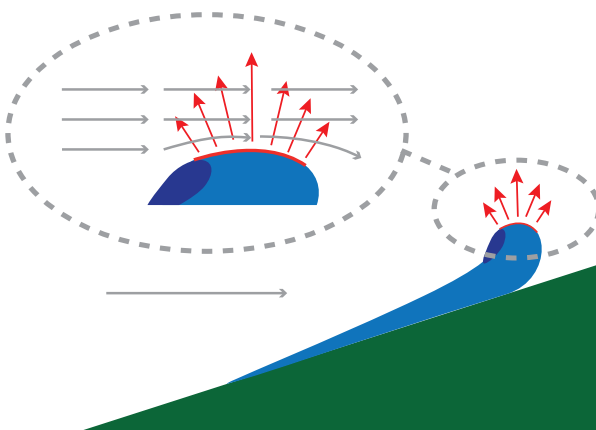
Im flachen Gelände darf impulsiv gestartet werden. Nach dem Füllen und Aufstellen des Gleitsegels erfolgt ein ausführlicher Kontrollblick nach oben zur Kappe. Dabei wird die Laufgeschwindigkeit reduziert und der Windsituation angepasst. Im steilen Startgelände wird mit geringem Impuls und anschließend deutlicher Bremse gestartet.



Durch einen angemessenen Startimpuls erhält die Kappe ihren benötigten Erstauftrieb: Der durch die ausgeprägte Wölbung des Profils an der Eintrittskante entstehende geringe Auftrieb reicht schon aus, einen Teil des Schirmes mit seinem Eigengewicht anzuheben.



Durch dieses Anheben vergrößert sich die wirksame gewölbte Fläche, der Stoff „entwickelt“ sich, der Auftrieb auch, die Kraft reicht nach ein paar Augenblicken schon aus, das ganze Schirmgewicht anzuheben!



Dadurch und durch die einströmende Luft wird das Profil des Schirmes vollständig „aufgeblasen“. Die vorwärts gerichtete Kraft des Tragflügelprofils verhilft dem Schirm dabei nicht nur hoch, sondern beschleunigt ihn auch nach vorne. Um den Schirm über dem Piloten zu stabilisieren, wird der Schirm abgebremst.

Rückwärts-Aufziehen-Start

Bei starkem Wind und anspruchsvollen Bedingungen ist ein Start mit Rückwärts-Aufziehen zu empfehlen, da dieser eine bessere Kontrolle des Schirmes ermöglicht. Bereits in der Aufziehphase werden mögliche Verhänger und Störungen der Kappe erkannt. Somit gestaltet sich die Kontrollphase einfacher und ein asymmetrisches Hochsteigen des Schirmes kann bereits im Ansatz korrigiert werden.

Um „rückwärts“ zu starten, stellst du dich mit dem Gesicht zur Kappe und überkreuzt die Tragegurte zum Einhängen. Wenn du dich nach rechts ausdrehen möchtest, dann drehe die Tragegurte nach rechts vor dem Einhängen und nach dem Sortieren der Leinen. Achte dabei darauf, dass die grüne Einhängeschlaufe rechts in den Karabiner eingehängt wird und die rote Einhängeschlaufe am Tragegurt links. Das Ausdrehen erfolgt stets in die Richtung, in welcher der obenliegende Tragegurt am Gurtzeug befestigt ist. Vor dem Aufziehen werden zunächst die Steuerschlaufen in die Hände gelegt (darauf achten, dass diese nicht verdreht oder vertauscht werden!). Stell dir dabei vor, wie die Tragegurte und Leinen im Flug verlaufen, nachdem du dich ausgedreht hast. Danach nimmst du alle A-Tragegurte in eine Hand und trittst etwas aus der Schirmmitte heraus, auf die Seite in der du nur die Steuerschlaufe in der Hand hast. Mit dieser Hand bzw. Steuerschlaufe wird das Hochsteigen der Kappe kontrolliert, bis die Kappe zentriert über dir stabilisiert gehalten werden kann. Zur Perfektionierung der Rückwärts-Aufziehen-Technik empfehlen wir die Teilnahme an einem Rückwärtsstarttraining.

Kurvenflug

Der Papillon BODYGUARD 7 hat eine hohe Wendigkeit und reagiert auf Steuerimpulse direkt und ohne Verzögerung. Durch Gewichtsverlagerung lassen sich optimal flache Kurven mit minimalem Höhenverlust fliegen. Eine kombinierte Steuertechnik aus dosiertem Zug der kurveninneren Bremsleine und Gewichtsverlagerung eignet sich bestens für jeden Kurvenflug. Den Kurvenradius bestimmt der Bremsleinenzug. Ab ca. 75% einseitigem Bremsleinenzug nimmt der Papillon BODYGUARD 7 eine deutliche Seitenneigung ein und fliegt eine schnelle und steile Kurve, die zur Steilspirale verlängert werden kann.



BEACHTET: Zieht man eine Bremsleine zu abrupt durch, kann die Kappe negativ drehen!

Aktives Fliegen

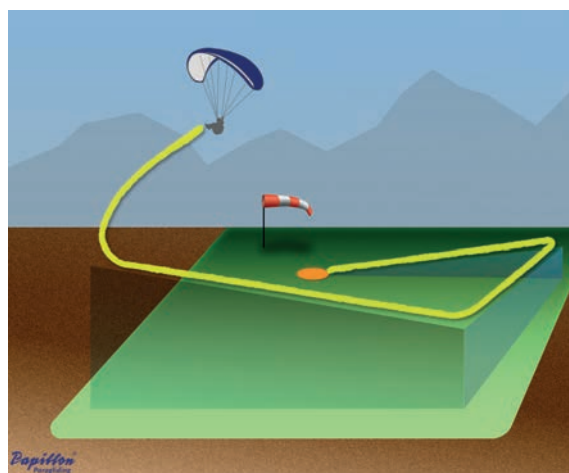
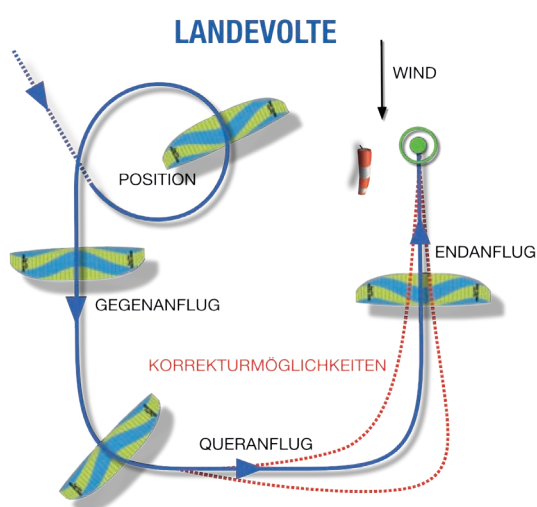
In turbulenter Luft sollte der Papillon BODYGUARD 7 beidseitig leicht angebremst geflogen werden. Eine Vergrößerung des Anstellwinkels bewirkt mehr Stabilität des Schirms. Achte beim Einfliegen in starke Thermik oder bei sehr ruppigen Verhältnissen darauf, dass die Gleitschirmkappe nicht hinter dir zurückbleibt. Verhindern lässt sich dies durch Lockern der Bremsen, um beim Einfliegen in den Aufwindbereich etwas Geschwindigkeit aufzunehmen.

Wenn die Fläche beim Verlassen eines Barts oder beim Einfliegen in Abwindbereiche vor dich

kommt, muss der Gleitschirm entsprechend abgebremst werden. Beim Durchfliegen von Abwindzonen ist der beschleunigte Flug durchaus sinnvoll. Der Papillon BODYGUARD 7 besitzt durch seine Konstruktionsweise eine sehr hohe Eigenstabilität. Ein aktiver Flugstil in turbulenter Luft (wie oben beschrieben) trägt jedoch deutlich zur Erhöhung der Sicherheit bei. Ein Einklappen und Deformieren der Kappe kann durch aktives Fliegen verhindert werden.

Landung

Die Landung sollte immer gegen den Wind erfolgen. Schon in sicherer Höhe beurteilt man Windrichtung und Stärke und plant die Landevolte. Dabei fliegt man – im Falle einer Linksvolte – aus der Position in Linkskreisen in den Gegen-, Quer- und schließlich gegen den Wind in den Endanflug.



Während der gesamten Landevolte wird das Gleitsegel leicht abgebremst mit maximaler Kappenstabilität geflogen. Dabei wird der gedachte Landepunkt bzw. Peilpunkt ständig beobachtet. Auf den Anflugschenkeln hat man gute Korrekturmöglichkeiten (gestrichelte Linien).

Du solltest dich spätestens in 5 Metern Höhe vollständig zur Landung aufrichten. In etwa einem Meter Höhe ziehst du die Bremsleinen zum Landestall zügig durch, sodass Sinkgeschwindigkeit und Fluggeschwindigkeit reduziert werden. Das Aufsetzen wird vereinfacht und stehende Landungen sind leicht möglich. Du darfst nicht zu früh bremsen. Gerade im Endanflug wäre es gefährlich, wenn ein Strömungsabriss bereits in 3, 4 oder 5 Metern Höhe erfolgen würde. Die schönsten Landungen sind solche, die kräftig „ausgeflart“ werden können. Der Endanflug erfolgt nach Möglichkeit im Trimmspeed. Erst in einem Meter Höhe wird durch langsames Durchbremsen die Dynamik des Geradeausfluges in Höhe umgesetzt. Dann wird die Fahrt weiter verringert und es erfolgt eine stehende Landung.

In thermischen Verhältnissen empfiehlt sich auch der Endanflug mit maximaler Klappstabilität (10–20 % Bremse).

Der Papillon BODYGUARD 7 lässt sich aufgrund seiner ausgezeichneten Flare-Eigenschaften völlig

unkompliziert landen, wenn man im richtigen Moment anbrems.



BEACHT: Bedenke, dass die Landung noch einmal höchste Konzentration erfordert. Plane deine Landung also so ein, dass du sicher am Boden stehst, bevor deine geistige und körperliche Leistungsfähigkeit nachlässt.

Starkwindlandung

Bei starkem Wind fliegt man vor dem Peilpunkt, vom Wind aus gesehen leicht leeseitig des Peilpunktes, mehrere Queranflüge mit Halbkreisen gegen den Wind („Achter“).

In etwa 10 bis 20 Meter Höhe erfolgt dann, leicht angebrems, ein kurzer Endanflug gegen den Wind. Auf keinen Fall darf man hier in den Wind drehen. Wind- und Eigengeschwindigkeit addieren sich. Eine Landung könnte mit zu hoher Geschwindigkeit über Grund gefährlich werden. Ist der Wind extrem stark, können die sicheren 1er auch mit angelegten Ohren bis zum Aufsetzen ohne weiteres Durchbremsen geflogen werden. Du drehst dich blitzschnell um, läufst zum Schirm und greifst am besten in die C-Ebene, damit du nicht von deinem Gerät über den Boden geschleift wirst.

Hanglandung

Eine Landung am Hang erfolgt immer seitlich zum Gefälle, aufgrund des steigenden Verletzungsrisikos nie gegen den Anstieg. Außerdem erfordert sie in der Regel einige Routine. Am Anfang der Fliegerkarriere sind die Fluggebiete mit großen Landeplätzen, wie im Stubai oder in Lüssen zu empfehlen.

Toplandung

Landungen am Startplatz setzen Wind oder Thermik voraus. Daher sind sie nur für geübte Piloten mit viel Groundhandlerfahrung zu empfehlen.



BEACHT: Bei Starkwindstarts, Groundhandling und der Landung kann die Eintrittskante mit sehr hoher Geschwindigkeit in den Boden einschlagen. Dies ist zu vermeiden, da sonst Profilrisse, Beschädigungen der Nähte oder des Tuches entstehen können.

SCHNELLABSTIEG

Sollte es aufgrund besonderer Wettersituationen wie z. B. Gewitter, Frontaufzug, extreme Aufwindsituationen oder anderer Gefahren erforderlich sein, gezielt rasch die vorhandene Höhe abzubauen, bieten sich nachfolgende Möglichkeiten dazu an:



BEACHT: Die beschriebenen Manöver zum Schnellabstieg belasten deinen Gleitschirm über das normale Maß hinaus und sollten deshalb nur zum Training oder in Notsituationen angewendet werden.



„Ohren anlegen“

Eine weitere wichtige und in vielen Fällen empfehlenswerte Abstiegshilfe ist das „Ohren Anlegen“. Durch Einziehen der äußeren A-Leinen werden die „Ohren“ (meist zwei bis vier Zellen) des Gleitschirmes eingeklappt. Das Sinken wird bei etwa gleichbleibender Fluggeschwindigkeit größer. Man kann so beispielsweise aus dem Saugbereich einer Wolke fliehen, während man mittels Steilspirale im Saugbereich unter der Wolke bleiben würde.

Beidseitig werden nacheinander die dafür vorgesehenen äußersten A2-Tragegurte (am oder über dem Leinenschloß fassen) 15 - 20 cm heruntergezogen und die Außenflügel zum Einklappen gebracht. Die Bremsgriffe werden zusammen mit den heruntergezogenen A-Leinen in der Hand gehalten.

Zur zusätzlichen Stabilisierung und zur Erhöhung der Sinkgeschwindigkeit sollte zusätzlich das Beschleunigungssystem aktiviert werden. Der Schirm bleibt über Gewichtsverlagerung voll steuerbar und fliegt mit erhöhter Sinkgeschwindigkeit (4-7m/sec, je nach Anzahl eingeklappter Zellen) geradeaus.

Lässt du die A-Leinen los, öffnen sich die eingeklappten Zellen. Sollte dies einmal nicht der Fall sein, kann das Ausklappen durch kurze, kräftige Pumper eingeleitet werden.

Das „Ohren anlegen“ ist aufgrund der erhöhten Flächenbelastung ein sehr stabiler Flugzustand und auch bei turbulenten Verhältnissen sehr gut durchzuführen. Beachte bitte, dass sich beim Einklappen der Außenflügel die Trimmgeschwindigkeit in der Regel reduziert, was jedoch durch Betätigung des Fußbeschleunigers kompensiert werden kann.

Da die Flächenbelastung größer wird und die Fluggeschwindigkeit aufgrund des größeren Widerstandes ungefähr gleich bleibt, steigt die Stallgeschwindigkeit.

Der Papillon BODYGUARD 7 verhält sich bei diesem Manöver unproblematisch.



B-Stall

Dieses Manöver bietet die Möglichkeit, bequem und sicher abzusteigen: Durch das Herunterziehen der B-Gurte wird der Schirm zum Strömungsabriss geführt und sinkt mit entlang der Querachse eingeknickter Kappe mit etwa 6 bis 9 Meter pro Sekunde.

Einleitung

Du behältst die Steuerleine ungewickelt und ungekürzt in der Hand. Du richtest dich auf und ergreifst gleichzeitig die B-Gurte. Achte darauf, dass du auch wirklich die B-Gurte ergriffen hast und nicht etwa die C-Gurte. Dies kann passieren, wenn ein Pilot die Gurte fälschlicherweise zum Beispiel von hinten her alphabetisch abzählt (statt A-Gurt den D- Gurt, statt B-Gurt den C-Gurt...).

Beim Papillon BODYGUARD 7 sind die B-Tragegurte beschriftet, um Verwechslungen zu vermeiden.

Die B-Gurte werden langsam gezogen, damit sich das gesamte System verlangsamt. Nach etwa 15–20 cm Zug tritt der Stall ein. So verlangsamt kommt es zu einem kaum merklichen Abkippen nach hinten mit zunehmenden Sinkwerten.

Das Manöver

Es ist unverzüglich nach oben zu schauen, ob sich die gewünschte B-Stallform am Gleitschirm einstellt. Dann schaust du nach unten, um den Höhenverlust und den unter dir liegenden Luftraum zu kontrollieren. Anschließend blickst du weiter wechselnd nach oben und nach unten.

Sollte es zu einer untypischen Deformation im Manöver kommen, sind die B-Gurte sofort zügig frei zu geben und das Manöver ist auszuleiten. Ein leichtes Wegdrehen im Sinken ist in der Regel normal, da bei einer nicht 100prozentig symmetrischen Einleitung ein Drehimpuls mit in das Manöver genommen wird. Außerdem kann der Wind noch einen Einfluss ausüben. Ist das Wegdrehen unangenehm, ist auszuleiten und das Manöver zu wiederholen.

Ausleitung

Durch zügiges, vor allem aber symmetrisches Freigeben der B-Leinen wird das Manöver beendet. Der Schirm nickt vor, um wieder Strömung aufzunehmen. Dieses Vornicken ist keinesfalls durch Bremsen zu verhindern. Piloten mit aktivem Flugstil neigen dazu, auch dieses Vornicken wegzubremsten.

Der Unterschied zum Vornicken beim Thermikflug besteht darin, dass der Schirm aus dem Stall erst wieder Fahrt aufnehmen muss, während er turbulenzbedingt sonst nur vor- oder zurückpendelt.

EXTREME FLUGMANÖVER

Obwohl der Papillon BODYGUARD 7 über eine sehr hohe aerodynamische Stabilität verfügt, kann das Gerät durch Turbulenzen oder Pilotenfehler in extreme Fluglagen geraten. Die beste Methode, in einem solchen Fall ruhig und richtig reagieren zu können, ist die Teilnahme an einem Sicherheitstraining. Hier lernst du unter professioneller Anleitung, extreme Fluglagen zu beherrschen. Extreme Flugmanöver dürfen nur bei ruhiger Luft und in ausreichender Höhe unter professioneller Anleitung (Sicherheitstraining) ausgeführt werden. Auf die bestehende Rettungsschirmpflicht sei hier nochmals deutlich hingewiesen. Die im nachfolgenden Abschnitt beschriebenen extremen Flugfiguren und Flugzustände können absichtlich, durch Turbulenzen bedingt oder durch Pilotenfehler herbeigeführt werden. Jeder Pilot kann in diese Flugzustände geraten. Alle hier aufgeführten extremen Flugfiguren und Flugzustände sind gefährlich, wenn sie ohne adäquates Wissen, ohne genügend Sicherheitshöhe und ohne entsprechende Einweisung durchgeführt werden. Die falsche Ausführung der hier beschriebenen Flugfiguren und Flugzustände kann lebensgefährlich sein!

Steilspirale

Wie beim Kurvenflug ist das Einleiten der Steilspirale mit dem Papillon BODYGUARD 7 sehr einfach.



BEACHT: Die Steilspirale ist ein extremes Manöver und soll nur unter fachkundiger Anleitung über Wasser erfolgen werden. Wegen der hohen physischen Belastung ist das Manöver nur für geübte Piloten empfehlenswert.

Einleitung:

Eine Kurve wird mit Körpergewicht und Innenbremse immer enger gezogen und so ein erster Kreis geflogen. Zum 2. Kreis wird die Schräglage verschärft. Die Außenbremse wird mit zunehmender Geschwindigkeit ebenfalls angezogen. Zum 3. Kreis kippt der Schirm in die Spirale und erreicht Sinkwerte von über 10 m/s.

Spiralphase:

Über die Außenbremse (10 bis 30 %) lassen sich die Schräglage, das Sinken und damit auch die Geschwindigkeit im Manöver kontrollieren. Auf den Körper wirkt dabei eine 2,5 bis 4fache G-Belastung.

Achtung: Der Schirm darf nicht zu schnell in die Spirale gezogen werden. Es könnte sowohl zum einseitigen Stall, als auch zum Abkippen („auf die Nase drehen“) in extremes Sinken kommen. Der rasche Höhenverlust kann unterschätzt werden.

Ausleitung:

Mittels Nachlassen des Drucks auf der Innenbremse, Neutralisieren des Körpergewichts und Erhöhung des Druckes auf der Außenbremse lässt sich der Schirm wieder aufrichten. Die Ausleitung erfolgt über ein bis zwei Kreise Nachdrehen. Dabei werden die Geschwindigkeit verlangsamt und die Schräglage reduziert. Die Regulation erfolgt über die Außenbremse.

Achtung: Zu rasches Ausleiten führt zum Hochschießen und kann zum Einklappen führen. Zu langsames Ausleiten kann zum Hängenbleiben und in der Folge zu raschem Höhenverlust führen. Der Bremsdruck nimmt wegen der erhöhten G-Belastung im Manöver zu. Bleibt der Schirm hängen, kann man mit beidseitigem Bremsen die Dynamik reduzieren und das Manöver ausleiten. Gelingt die Ausleitung nicht, ist die Rettung auszulösen.



BEACHTEN: Bei zu rascher Einleitung besteht die Gefahr, dass die Kappe negativ dreht. In diesem Fall die Bremse wieder freigeben und erneut dosiert die Spirale einleiten.

Wingover

Für einen Wingover muss der Pilot im Wechsel Rechts- und Linkskurven mit stärker werdender Kurvenneigung fliegen, bis die gewünschte Kurvenneigung erreicht ist. Das Einklappen des Flügelendes wird durch leichtes Anbremsen beim Auf- und/oder Abschwung verhindert. Ein Einklappen droht beim Papillon BODYGUARD 7 normalerweise nur bei sehr hohen Kurvenneigung. Mit abwechselnder Körperverschiebung während des Anbremsens ermöglicht es, möglichst hohe Wingover zu erfliegen.

Frontklapper

Ein durch Turbulenzen verursachter, negativer Anstellwinkel oder das beidseitige Herunterziehen der A-Tragegurte durch den Piloten bewirkt ein frontales Einklappen der Anströmkante. Der Papillon BODYGUARD 7 beendet einen Frontklapper schnell und selbständig. Gleichmäßig symmetrisches, oberflächiges Pumpen der Bremsen kann die Wiederöffnung unterstützen.

Klapper

Obwohl der Papillon BODYGUARD 7 über eine sehr hohe aerodynamische Stabilität verfügt, kann starke Turbulenz zu seitlichem Einklappen der Kappe führen. Dies ist normalerweise unkritisch und ein selbständiges Wiederöffnen erfolgt unmittelbar. Das Wiederöffnen kann durch kräftiges Anbremsen (Pumpen) der betroffenen Seite bei gleichzeitigem Gegensteuern auf der offenen Seite unterstützt werden. Bei großflächigen Einklappern ist das Gegensteuern dosiert durchzuführen, um die Strömung an der positiven Seite des Schirms nicht komplett abreißen zu lassen und um nicht in eine Vrilte zu geraten.

Damit es besser "nicht klappt"

Seitliche Einklapper, besonders in Bodennähe, gehören immer noch zur häufigsten Unfallursache beim Gleitschirmfliegen. Damit es besser "nicht klappt" oder, wenn's nun mal schon geklappt hat, keinen Stress gibt, hier ein paar Tipps und Tricks vom Entwickler, Test- und Wettkampfpiloten Ernst Strobl:

Die wichtigste Maßnahme, um Einklapper im Vorfeld zu vermeiden, ist die Wahl des richtigen Schirms. Leider fliegen viele Piloten ein Gerät, das sie überfordert. Also: lieber eine Klasse niedriger, dafür in der Thermik aber eine Stufe höher fliegen. So bleibt der Flugspaß am sichersten. Zur Optimierung des Gespürs für den Schirm kann ich folgende Übung empfehlen: Stelle dich bei ge-

eignetem Wind auf eine Wiese und trainiere am Boden. Ziehe den Schirm auf und versuchen dabei, ihn möglichst lange ohne Blick zum Gerät in der Luft zu halten. Dieses Training sensibilisiert das Gefühl zum Schirm und ist Voraussetzung für optimales "aktives Fliegen" - übrigens das Zauberwort zur Vermeidung von Einklappen! Enorm wichtig, speziell beim Fliegen in Bodennähe, ist die aufmerksame Betrachtung des Geländes. Schaue, ob Hindernisse vorhanden sind, die möglicherweise Turbulenzen verursachen. Diese können durch Baumreihen, Scheunen o. ä. verursacht werden. An thermisch aktiven Tagen ist mit Ablösungen zu rechnen, z. B. an gemähten Landeplätzen!

Konzentriere dich bei turbulenten Verhältnissen ganz besonders. Achte auf den Schirm, Klapper kündigen sich meistens an. Leichtes Anbremsen bei Turbulenzen verhindert bereits die meisten Einklapper. Sollte der Schirm unvorhergesehen in Bodennähe klappen, versuche nicht um jeden Preis, ein Wegdrehen zu verhindern. Es droht die Gefahr, die noch offene Seite zu stark anzubremsen, so dass die Strömung abreißt und ein Stall oder Sackflug eintritt. Lieber die mäßige Wegdrehgeschwindigkeit nutzen, um die geschlossene Seite wieder zu öffnen. Also dosiertes Anbremsen der offenen Seite und je nach Größe der weggeklappten Fläche ruhig und kontrolliert pumpen. Manche Schirme öffnen auch bedeutend besser, wenn auf der eingeklappten Seite einmal kräftig durchgebremst wird. Dies ist auch abhängig von der jeweiligen BremsleinenEinstellung und der Länge deiner Arme.

Verhänger lösen sich am einfachsten, wenn in ausreichender Höhe die Gegenseite angebremst und die verhängte Seite kräftig durchgepumpt wird. Dabei bitte kein unnötiges Risiko eingehen. Stallgefahr! Sollte der Verhänger trotzdem bleiben, versuche, mit der Stabiloleine (äußerste B-Leine) weit herunterzuziehen. Reicht die Höhe zu solchen Aktionen nicht mehr aus, den Schirm auf der Gegenseite stützen, so dass er nicht wegdrehen kann, und den Verhänger lassen. Statt riskanter Manöver jetzt lieber volle Konzentration auf den Landeanflug.

Ja, und zu guter Letzt noch ein allgemeiner Tipp, um in allen Situationen Herr der Lage zu bleiben: Besuche ein Sicherheitstraining über Wasser! Es gibt keine bessere Möglichkeit, richtiges Verhalten zu trainieren, als bei der Simulation von Gefahrensituationen. Lasse dich nicht vom ersten Klapper kalt erwischen. Zudem lernst du in einem Sicherheitstraining die individuellen Eigenschaften des Geräts genau kennen und kannst noch mehr Vertrauen in deinen Schirm und in die eigenen Fähigkeiten gewinnen – die beste Basis für sicheres Fliegen. Soweit die Profi-Tipps zum Thema Klapper von Ernst Strobl.

Sackflug

Reißt die Strömung ab und das Segel bleibt noch mit Luft gefüllt, befindet man sich im Sackflug. Streng genommen ist das kein Flug, weil keine Strömung anliegt. Weiteres Bremsen führt zum Fullstall, einem Strömungsabriss mit teilweiser Entleerung der Kappe, nach vorn eingeklappten Ohren und Rückwärtsflug.

Der Papillon BODYGUARD 7 ist nicht sackflugempfindlich. Er beendet einen Sackflug, eingeleitet durch zu starkes Ziehen der Bremsleinen bzw. der hinteren Tragegurte, oder durch zu langsam beendeten B-Stall, mit Lösen der Bremsen bzw. der hinteren Tragegurte selbständig. Sollte sich der Schirm durch eine besondere Flugsituation oder Flugkonfiguration (z.B. zu geringes Startgewicht) im Sackflug befinden, so beendest du diesen durch beidseitiges symmetrisches "nach-vorne-Drücken" der A-Tragegurte oder Treten des Beschleunigers.



BEACHT: Flugübungen, bei denen man sich beabsichtigt an den Strömungsabriss herantastet, sollten nur in ausreichend Sicherheitshöhe durchgeführt werden. Keinesfalls sollte im Sackflug einseitig gebremst werden, die Kappe könnte dadurch ins Trudeln geraten (Negativkurve).



BEACHT: Ist der BODYGUARD 7 erst einmal im Fullstall, sollte man die Bremse bei ausreichender Höhe über Grund erst nach ca. 3 Sekunden wieder frei geben. Der Schirm wird das Manöver selbstständig beenden. Bei geringer Höhe oder wenig Flugerfahrung empfehlen wir, das Rettungssystem auszulösen.

Fullstall, beidseitiger Strömungsabriss

Der Strömungsabriss wird durch das Nachlassen der Windgeräusche und durch die hohe Sinkgeschwindigkeit (5–20 m/s) erkannt. Es gibt mehrere Ursachen, die von Flugfehlern über verknottete Leinen nach unordentlicher Startvorbereitung bis zu Mängeln am Gleitsegel (Luftdurchlässigkeit nach Alterung) reichen. Du solltest dem Schirm die Möglichkeit geben, wieder Strömung aufzubauen. Moderne Gleitschirme wie der Papillon BODYGUARD 7 leiten einen solchen Flugzustand selbstständig aus. Dazu muss du die Bremsen freigeben, ohne sie loszulassen, damit der Schirm wieder Fahrt aufnehmen kann.

Einseitiger Strömungsabriss

Ein Strömungsabriss kann auch einseitig durch schnelles starkes Herunterziehen einer Bremse erfolgen. Der Schirm gerät in eine plötzliche, stark beschleunigte Drehung um seine Hochachse, fast ohne Querneigung. Dieser unkontrollierbare Flugzustand heißt Trudeln, negativ Drehen oder Vrilte. Gibt die Bremsen zur Ausleitung zügig frei. Die sicheren Schirme der neuen Generation leiten Trudeln sofort selbstständig aus. Bei stabilem Trudeln mit ausreichender Höhe könnte das Manöver auch mit einem Fullstall ausgeleitet werden, in geringer Höhe wirft man das Rettungsgerät.

Negativkurve

Eine Negativkurve wird eingeleitet, indem der Pilot nahe der Stallgrenze eine Bremse schnell und komplett durchzieht und die andere halb freigibt. Bei einer Negativkurve dreht der Schirm relativ schnell um die Schirmmitte, während der Innenflügel rückwärts fliegt. Um eine Negativkurve zu beenden, muss die tiefgehaltene Bremse geöffnet werden, damit der Schirm Geschwindigkeit aufnehmen kann. Oder man leitet durch einen Fullstall aus, indem die höher gehaltene Bremse nach unten gezogen wird.



BEACHT: Die Vrilte und der Fullstall sind unberechenbare und gefährliche Flugfiguren und sollten außer in einem unter Anleitung durchgeführten Sicherheitstraining niemals absichtlich erfolgen werden. Es besteht Twistgefahr. Bei einem Twist kann die Steuerleine blockiert werden.



BEACHTEN: Fullstalls und Negativkurven als Abstiegshilfe sind gefährlich, weil ein falsches Ausleiten, unabhängig vom Schirmtyp, verhängnisvolle Folgen haben kann.

Notsteuerung

Sollte es aus irgendeinem Grund nicht möglich sein, den Papillon BODYGUARD 7 mit den Bremsleinen zu steuern, lässt er sich auch sehr gut mit den hinteren Tragegurten steuern und landen. Kurven können mit Gewichtsverlagerung geflogen werden, jedoch ist zu beachten, dass der Schirm nicht in eine Spirale gerät.

Transport und Lagerung

Beim Transport des Gleitschirms ist darauf zu achten, dass er keinen Flüssigkeiten ausgesetzt wird. Er muss trocken verpackt werden. Beim Einlagern der BODYGUARD 7 sollte darauf geachtet werden, dass er keinen UV-Strahlen ausgesetzt ist. Außerdem darf er nicht zusammen mit Säuren oder Ähnlichem gelagert werden. Eine trockene Lagerung ist äußerst wichtig.



BEACHTEN: Nach längerer Lagerung muss der Schirm gründlich überprüft werden.

Reparaturen

Grundsätzlich dürfen Reparaturen an Gleitschirmen nur von autorisierten Servicestellen vorgenommen werden. Kleine Beschädigungen wie Risse oder kleine Löcher bis zu einer Größe von 2 x 2 cm, die ohne spezielle Geräte durchgeführt werden können, dürfen vom Piloten selbst repariert werden. Dabei ist das mitgelieferte Reparatur-Klebesegel aus dem Reparaturkit zu verwenden. Risse oder kleine Löcher werden von beiden Seiten der beschädigten Stelle aufgebracht. Bitte beachte, dass das Reparatur-Klebesegel mindestens 2 cm über den beschädigten Bereich auf allen Seiten übersteht. Das Klebesegel kann durch Zuschnitt in die passende Form gebracht werden. Das Abrunden der Ecken verhindert ein Ablösen.

WARTUNG UND REINIGUNG

Wartung und Reinigung

Da für unsere Schirme ausschließlich hochwertige Materialien verwendet werden, wird der Papillon BODYGUARD 7 bei guter Pflege und Wartung eine unverminderte Lufttuchtigkeit über mehrere Jahre erhalten. Wie schnell dein Papillon BODYGUARD 7 altert, hängt letztendlich davon ab, wie häufig er geflogen wird, wo er geflogen wird, wie viele UV-Stunden er ansammelt und wie sorgfältig er gepflegt wird. Nachfolgend einige Hinweise zur Pflege und Wartung:

Langanhaltende UV-Bestrahlung und extreme Acro-Manöver mindern im Laufe der Zeit die Festigkeit von jedem Gleitschirmtuch.

- Lasse deinen Papillon BODYGUARD 7 nie unnötig in der Sonne liegen, sondern packen ihn nach dem Fliegen wieder in den Packsack.
- Achte bei der Wahl des Startplatzes soweit möglich auf den Untergrund, auf dem der Gleitschirm ausgelegt wird.
- Das Aufeinanderlegen der Öffnungsverstärkungen erhöht die Lebensdauer des Gleitschirms.
- Schleife deinen Gleitschirm nicht über den Boden und packe ihn auf Grasflächen zusammen.

Bitte beachte, dass:

- die Leinen regelmäßig auf Beschädigungen kontrolliert werden.
- die Leinen nicht unnötig genickt werden und du beim Auslegen nicht auf die Leinen stehst.
- Leinen nach Überbelastungen (Baumlandungen, Wasserlandungen etc.) auf ihre Festigkeit und korrekte Länge kontrolliert und gegebenenfalls ausgetauscht werden müssen.
- Leinen bei Veränderung des Flugverhaltens auf ihre Länge kontrolliert werden.
- die Bremsstammelleine am Bremsgriff nicht unnötig häufig geknotet wird, jeder Knoten schwächt die Leine.

Zur Reinigung der Kappe verwendest du am besten nur warmes Wasser und einen weichen Schwamm. Keinesfalls dürfen zur Reinigung Chemikalien verwendet werden, da diese die Beschichtung und Festigkeit des Tuches schädigen. Lagere deinen Gleitschirm immer trocken und lichtgeschützt, nie in der Nähe von Chemikalien. Nach spätestens 24 Monaten oder 150 Betriebsstunden muss der Papillon BODYGUARD 7 zur Überprüfung zum Hersteller bzw. zu einem zertifizierten Checkbetrieb gebracht werden. Gerne führen wir auf Wunsch die vorgeschriebene Nachprüfung auch schon vor diesem Zeitpunkt durch, wenn du der Meinung bist, dass dies notwendig sei.

Natur- und landschaftlich verträgliches Verhalten

Hier noch der Aufruf, unseren Sport möglichst so zu 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 im Gebirge respektieren. Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert!

Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoffmaterialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an uns zurückschicken: diese werden von uns zerlegt und entsorgt.

FLUGZUBEHÖR

Gurtzeug

Für den Papillon BODYGUARD 7 sind alle gütesiegelgeprüften Gurtzeuge mit Aufhängung etwa in Brusthöhe geeignet. Je niedriger der Aufhängepunkt des Gurtzeugs liegt, desto besser ist der Papillon BODYGUARD 7 durch Gewichtsverlagerung zu steuern.

Bitte bedenke, dass auch dein Gurtzeug extremen Belastungen ausgesetzt wird.

Wenn du Fragen bezüglich der Verwendung deines Gurtzeugs mit dem Papillon BODYGUARD 7 hast, setze dich bitte mit uns in Verbindung. Wir beraten dich gerne!

Geeignete Rettungsschirme

Das Mitführen eines geeigneten Rettungsfallschirms ist Vorschrift und zum sicheren Betrieb eines Gleitschirms absolut lebensnotwendig.

Achte bei der Auswahl des Rettungsfallschirms darauf, dass er für das vorgesehene Startgewicht geeignet und zugelassen ist.

In den Papillon Fliegershops beraten wir dich gerne persönlich und helfen dir bei der Zusammenstellung der Flugausrüstung, die deinen Bedürfnissen und Ansprüchen am besten gerecht wird.



RISIKOVERMUTUNG

Die Verwendung des Papillon BODYGUARD 7 beherbergt gewisse Gefahren der Verletzung am Körper oder Tötung des Benutzers dieses Produkts oder Dritter. Mit der Verwendung des BODYGUARD 7 stimmst du zu, sämtliche bekannten und unbekannten, wahrscheinlichen und unwahrscheinlichen Verletzungsrisiken auf dich zu nehmen und zu akzeptieren. Die mit Ausübung dieser Sportart verbundenen Gefahren lassen sich durch die Beachtung der Warnhinweise des Handbuchs, sowie der im Einzelfall gebotenen Sorgfalt reduzieren. Die diesem Sport innewohnenden Risiken können zu einem großen Teil reduziert werden, wenn man sich sowohl an die Wartungsrichtlinien, die in dieser Gebrauchsanweisung aufgelistet sind, als auch an den gesunden Menschenverstand hält.

Haftungsanspruch und Ausschlussverzicht

Durch den Abschluss des Kaufvertrages über einen Papillon BODYGUARD 7 erklärst du dich mit den folgenden Punkten innerhalb der gesetzlichen Vorgaben einverstanden:

DEN VERZICHT AUF SÄMTLICHE WIE AUCH IMMER GEARTETE ANSPRÜCHE,

die aus der Verwendung des Papillon BODYGUARD 7 und entweder seiner Komponenten jetzt oder in Zukunft gegen die PAPILLON PARAGLIDERS - GLEITSCHIRM DIREKT GmbH und alle anderen Vertragspartner erwachsen könnten.

Die Entbindung der PAPILLON PARAGLIDERS - GLEITSCHIRM DIREKT GmbH und aller anderen Vertragspartner von jeden Ansprüchen bezüglich Verlust, Schaden, Verletzung oder Ausgaben, die du, deine nächsten Angehörigen und Verwandten oder jeden anderen Benutzer deines Papillon BODYGUARD 7 erleiden können, die sich aus der Verwendung des Papillon BODYGUARD 7 ergeben, einschließlich der aus Gesetz oder Vertrag ergebenden Haftung seitens der PAPILLON PARAGLIDERS - GLEITSCHIRM DIREKT GmbH und aller anderen Vertragspartner bei Herstellung und Verarbeitung des Papillon BODYGUARD 7 und aller seiner Komponenten. Mit dem Eintritt des Todes oder der Erwerbsunfähigkeit, treten alle hier angeführten Bestimmungen in Kraft und binden auch die Erben, nächste Angehörigen und Verwandten, Nach-lass- und Vermögensverwalter, Rechtsnachfolger und gesetzliche Vertreter. Die PAPILLON PARAGLIDERS - GLEITSCHIRM DIREKT GmbH und alle anderen Vertragspartner haben keine anderen mündlichen oder schriftlichen Darstellungen abgegeben und leugnen ausdrücklich, dass dies getan wurde, mit Ausnahme dessen, was hier im Handbuch des Papillon BODYGUARD 7 aufgeführt ist.

Sicherheitshinweis und Haftung

Dieser Gleitschirm entspricht zum Zeitpunkt seiner Auslieferung den Zulassungsbestimmungen der EAPR (siehe Anhang). Jede eigenmächtige Änderung hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge! Jeder Pilot trägt die Verantwortung für seine eigene Sicherheit selbst und muss auch selbst dafür sorgen, dass das Luftfahrzeug mit dem er/sie fliegt vor jedem Start auf seine Lufttüchtigkeit überprüft wird. Wir setzen außerdem voraus, dass der Pilot im Besitz des jeweils erforderlichen Befähigungsnachweises ist und dass die jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Die Benutzung des Gerätes erfolgt auf eigene Gefahr! Für Unfälle jeglicher Art und deren etwaige Folgeschäden übernehmen Hersteller und Vertreiber keinerlei Haftung. Beachte die Sicherheitsvorkehrungen, um sicher fliegen zu können.

BEFREIUNG VON DER HAFTUNG, VERZICHT AUF ANSPRÜCHE

Hiermit erklärst du, dass du – vor Verwendung des Papillon BODYGUARD 7 – das gesamte Handbuch des Papillon BODYGUARD 7, einschließlich aller Anweisungen und Warnhinweise, die in diesem Handbuch enthalten sind, gelesen und verstanden hast.

Darüber hinaus erklärst du dafür Sorge zu tragen, dass – bevor du die Benutzung deines Papillon BODYGUARD 7 einer anderen Person gestattest – dieser andere Benutzer (der das Produkt von dir endgültig oder zeitlich befristet von dir übernimmt) die gesamte Gebrauchsanweisung des Papillon BODYGUARD 7 einschließlich aller Anweisungen und Warnhinweise, die in diesem Handbuch enthalten sind, gelesen und verstanden hat.

Datum, Ort

Unterschrift des ersten Piloten

Datum, Ort

Unterschrift des zweiten Piloten

Datum, Ort

Unterschrift des dritten Piloten

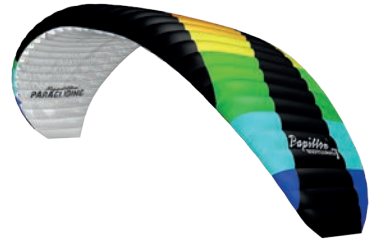
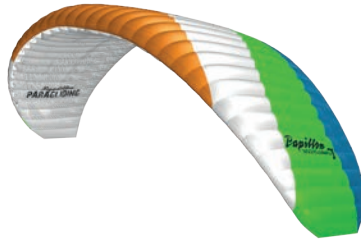
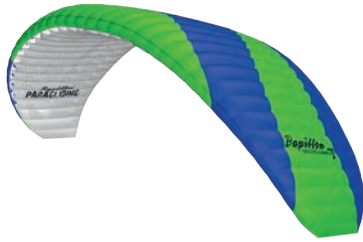
Die Firma PAPILLON PARAGLIDERS - GLEITSCHIRM DIREKT GmbH übernimmt keine Verantwortung, Haftung und/oder Garantie für nicht von ihr durchgeführten Checks, Nachprüfungen und Reparaturen.

TECHNISCHE DATEN PAPILLON BODYGUARD 7

	55	60	80	85	100	120
Recommended Start weight **** Empfohlenes Startgewicht ****	60-75 kg	60-85 kg	80-95 kg	85-105 kg	100-120 kg	120-140 kg
Extended Start weight *** Erweitertes Startgewicht ***	55-80 kg	60-95 kg	80-110 kg	85-115 kg	100-130 kg	120-150 kg
Motor Start weight (LTF 23/05) Motor Startgewicht (LTF 23/05)	-	90-108 kg	108-130 kg	117-140 kg	125-150 kg	-
Flat area Fläche ausgelegt	23 m²	25,5 m²	28,5 m²	30 m²	31,5 m²	35 m²
Projected area Fläche projiziert	19,119 m²	21,197 m²	23,691 m²	24,938 m²	26,184 m²	29,51 m²
Flat wingspan Spannweite ausgelegt	10,724 m	11,292 m	11,937 m	12,247 m	12,55 m	13,323 m
Projected wingspan Spannweite projiziert	8,273 m	8,711 m	9,209 m	9,449 m	9,682 m	10,278 m
Flat AR Streckung ausgelegt	5	5	5	5	5	5
Projected AR Streckung projiziert	3,58	3,58	3,58	3,58	3,58	3,58
Chord: center / wingtip Flügelteife: Mitte / Stabulo	2,550 m / 0,721 m	2,686 m / 0,769 m	2,849 m / 0,805 m	2,913 m / 0,823 m	3,008 m / 0,850 m	3,186 m / 0,901 m
V-trim V-Trim	~ 37-39 km/h	~ 37-39 km/h	~ 37-39 km/h	~ 37-39 km/h	~ 37-39 km/h	~ 37-39 km/h
V-max V-Max.	52 + km/h	52 + km/h	52 + km/h	52 + km/h	52 + km/h	52 + km/h
Bridle height Abstand Tragegurt-Kappe	6,649 m	7,001 m	7,401 m	7,593 m	7,781 m	8,26 m
Nr. of cells Zellenanzahl	36	36	36	36	36	36
Glider weight Gewicht	4,7 kg	5,1 kg	5,5 kg	5,7 kg	5,9 kg	6,5 kg
Bridle length Gesamt Leinenlänge	243 m	256m	269m	279 m	286 m	304 m
Line diameter Leinendurchmesser	0,95 / 1,2 / 1,65 1,8 / 2,0 mm	0,95 / 1,2 / 1,65 1,8 / 2,0 mm	0,95 / 1,2 / 1,65 1,8 / 2,0 mm	0,95 / 1,2 / 1,65 1,8 / 2,0 mm	0,95 / 1,2 / 1,65 1,8 / 2,0 mm	0,95 / 1,2 / 1,65 1,8 / 2,0 mm
Speed system / trimmer Fuß Beschleuniger / Trimmer	Yes / No Ja / Nein	Yes / No Ja / Nein	Yes / No Ja / Nein	Yes / No Ja / Nein	Yes / No Ja / Nein	Yes / No Ja / Nein
Certification Zulassung	EN-A / LTF-A	EN-A / LTF-A	EN-A / LTF-A	EN-A / LTF-A	EN-A / LTF-A	EN-A / LTF-A
Certified standards and procedures Angewandte Testverfahren	LTF 91/09 & EN 926-1:2006, 926-2:2013	LTF 91/09 & EN 926-1:2006, 926-2:2013	LTF 91/09 & EN 926-1:2006, 926-2:2013	LTF 91/09 & EN 926-1:2006, 926-2:2013	LTF 91/09 & EN 926-1:2006, 926-2:2013	LTF 91/09 & EN 926-1:2006, 926-2:2013
Folding lines used for certification Faltleinen für Testflüge benutzt	No Nein	No Nein	No Nein	No Nein	No Nein	No Nein
Certification No. Zulassungsnummer	EAPR-GS-0619/17	EAPR-GS-0618/17	EAPR-GS-0617/17	EAPR-GS-0616/17	EAPR-GS-0615/17	EAPR-GS-0614/17

Errors and omissions expected. Subject to change without notice. Reproduction in whole or in part without written permission of Papillon Paragliders is prohibited.
Irrtümer, Druckfehler und Änderungen bleiben vorbehalten. Nachdruck auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung von Papillon Paragliders.

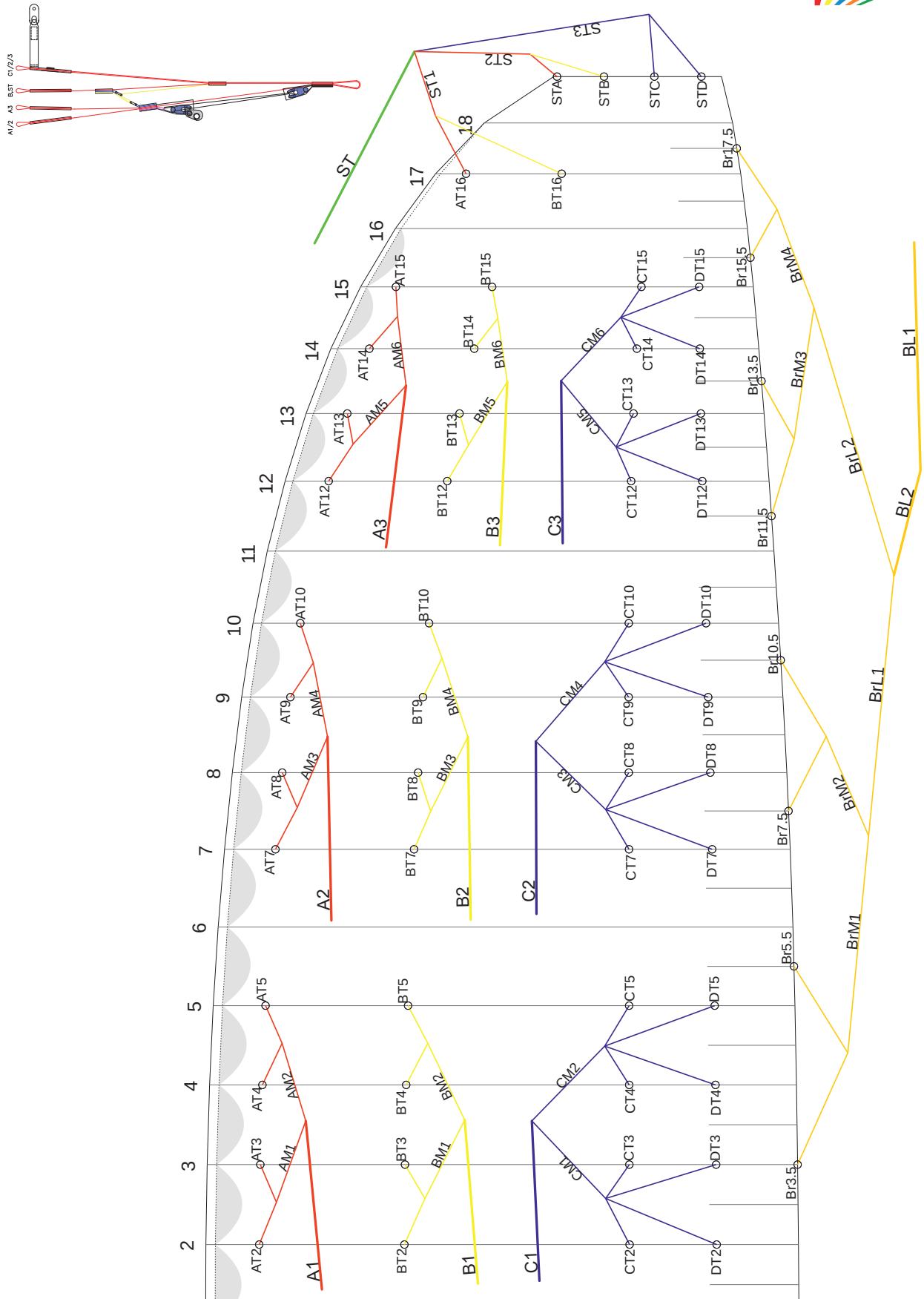
COLOR-INFO



Color 1 **Papillon®**
BODYGUARD 7

Color 2 **Papillon®**
BODYGUARD 7

Color 3 **Papillon®**
BODYGUARD 7



LEINENPLAN BODYGUARD 7 55

Bodyguard 7 XS			Lineplan rev3	13.03.2017	Line plan length	EAPR Check Sheet
A-Lines						A-Lines
r 2	658	1253	4276		6187	6176
r 3	627				6155	6144
r 4	627	1250			6152	6141
r 5	642				6167	6158
r 7	671	1253	4203		6128	6119
r 8	627				6083	6073
r 9	627	1228			6058	6048
r 10	625				6056	6047
r 12	586	1164	4207		5958	5946
r 13	531				5902	5889
r 14	531	1108			5847	5834
r 15	491				5806	5794
r 17	895	448			5550	5541
Stabilo	431	671			5310	5299
B-Lines						B-Lines
r 2	658	1253	4193		6104	6092
r 3	627				6073	6062
r 4	627	1250			6069	6057
r 5	642				6085	6073
r 7	671	1253	4113		6038	6027
r 8	627				5993	5980
r 9	627	1226			5966	5954
r 10	625				5964	5953
r 12	586	1164	4108		5858	5846
r 13	536				5808	5795
r 14	546	1108			5762	5750
r 15	513				5729	5719
r 17	885				5540	5529
Stabilo	480		4207		5359	5346
C-Lines						C-Lines
r 2	658	1253	4316		6227	6215
r 3	627				6196	6186
r 4	627	1250			6192	6183
r 5	645				6211	6201
r 7	680	1253	4243		6177	6165
r 8	627				6123	6112
r 9	627	1221			6091	6079
r 10	620				6085	6075
r 12	586	1164	4216		5967	5956
r 13	531				5911	5900
r 14	534	1119			5870	5861
r 15	503				5839	5828
Stabilo	522	716			5446	5437
D-Lines						D-Lines
r 2	775				6344	6334
r 3	747				6316	6305
r 4	747				6312	6303
r 5	758				6324	6314
r 7	792				6289	6278
r 8	737				6233	6224
r 9	731				6196	6187
r 10	716				6181	6172
r 12	670				6050	6039
r 13	613				5993	5984
r 14	610				5945	5935
r 15	578				5914	5904
Stabilo	630				5554	5545
Brake						Brake
r 3	1555	1880	1611	260	1650	6956
r 5,5	1253				+ 150	6655
r 7,5	1307	1611				6440
r 9,5	1249					6382
r 11,5	1057	1164	2063			6194
r 13,5	1001					6138
r 15,5	796	1325				6094
r 17,5	794					6092

BODYGUARD 7 60

Bodyguard 7 S			Lineplan rev3		25.02.2017		Lineplan length		EAPR Mesurements					
A-Lines														
r 2	702	1338	4551			6591		6573						
r 3	669					6557		6540						
r 4	669	1334				6554		6536						
r 5	685					6570		6553						
r 7	717	1338	4486			6540		6521						
r 8	669					6492		6472						
r 9	669	1311				6466		6445						
r 10	667					6464		6442						
r 12	626	1242	4491			6359		6337						
r 13	567					6299		6279						
r 14	567	1183				6240		6220						
r 15	524					6197		6178						
r 17	955	478				5923		5904						
Stabilo	461	717				5667		5648						
B-Lines														
r 2	702	1338	4467			6507		6489						
r 3	669					6473		6455						
r 4	669	1334				6470		6453						
r 5	685					6486		6470						
r 7	717	1338	4391			6445		6428						
r 8	669					6397		6380						
r 9	669	1309				6369		6348						
r 10	667					6367		6350						
r 12	626	1242	4386			6254		6234						
r 13	572					6200		6180						
r 14	583	1183				6152		6131						
r 15	547					6116		6095						
r 17	945					5913		5892						
Stabilo	512		4490			5719		5699						
C-Lines														
r 2	704	1338	4596			6638		6618						
r 3	671					6604		6586						
r 4	671	1334				6601		6581						
r 5	691					6621		6601						
r 7	728	1338	4529			6595		6576						
r 8	671					6537		6518						
r 9	671	1303				6503		6482						
r 10	664					6496		6475						
r 12	628	1242	4500			6370		6350						
r 13	569					6311		6290						
r 14	572	1194				6267		6246						
r 15	537					6231		6210						
Stabilo	557	764				5811		5793						
D-Lines														
r 2	827					6761			6744					
r 3	797					6730	6710							
r 4	797					6727	6704							
r 5	809					6739	6720							
r 7	846					6712	6694							
r 8	786					6653	6634							
r 9	781					6613	6594							
r 10	764					6596	6579							
r 12	715					6457	6439							
r 13	654					6397	6379							
r 14	651					6345	6329							
r 15	617					6312	6293							
Stabilo	673					5927	5909							
Brake														
r 3	1660	2006				1720	400		1650	7436		7366		
r 5,5	1338				+ 150	7114	7045							
r 7,5	1395	1720			Complete length of main brake line: 1800mm Handle on: 1650mm	6885	6816							
r 9,5	1333					6822	6753							
r 11,5	1128	1242	2202			6623	6553							
r 13,5	1068					6563	6494							
r 15,5	849	1414				6516	6446							
r 17,5	847					6514	6444							

Complete length of main
brake line: 1800mm
Handle on: 1650mm

BODYGUARD 7 80

Bodyguard 7 SM			Lineplan rev3		03.02.2017		line plan				Check length EAPR	
A-Lines												
r 2	735	1400	4788					6923			6922	
r 3	700							6888			6888	
r 4	700	1396						6884			6884	
r 5	717							6901			6900	
r 7	750	1400	4695					6845			6842	
r 8	700							6795			6793	
r 9	700	1372						6767			6764	
r 10	698							6765			6760	
r 12	655	1300	4700					6655			6654	
r 13	593							6593			6592	
r 14	593	1238						6531			6528	
r 15	548							6486			6484	
r 17	1000	500						6200			6198	
Stabilo	482	750						5932			5930	
B-Lines												
r 2	735	1400	4700					6835			6834	
r 3	700							6800			6799	
r 4	700	1396						6796			6795	
r 5	717							6813			6812	
r 7	750	1400	4610					6760			6755	
r 8	700							6710			6706	
r 9	700	1370						6680			6676	
r 10	698							6678			6675	
r 12	655	1300	4610					6565			6564	
r 13	599							6509			6507	
r 14	610	1238						6458			6454	
r 15	573							6421			6420	
r 17	989							6189			6188	
Stabilo	536		4700					5986			5985	
C-Lines												
r 2	735	1400	4835					6970			6968	
r 3	700							6935			6933	
r 4	700	1396						6931			6927	
r 5	721							6952			6949	
r 7	760	1400	4740					6900			6897	
r 8	700							6840			6837	
r 9	700	1364						6804			6801	
r 10	693							6797			6794	
r 12	655	1300	4710					6665			6662	
r 13	593							6603			6598	
r 14	597	1250						6557			6553	
r 15	562							6522			6518	
Stabilo	583	800						6083			6079	
D-Lines												
r 2	866						7101			7098		
r 3	834						7069			7066		
r 4	834						7065			7061		
r 5	847						7078			7073		
r 7	885						7025			7019		
r 8	823						6963			6958		
r 9	817						6921			6917		
r 10	800						6904			6899		
r 12	748						6758			6754		
r 13	685						6695			6691		
r 14	681						6641			6637		
r 15	646						6606			6602		
Stabilo	704						6204			6200		
Brake												
r 3	1737	2100	1800	500	1650	7787			7746			
r 5,5	1400					+ 150	7450			7407		
r 7,5	1460	1800				complete length of main brake line: 1800mm -handle on: 1650mm	7210			7165		
r 9,5	1395				7145				7100			
r 11,5	1181	1300	2335				6966			6927		
r 13,5	1118				6903				6866			
r 15,5	889	1485				6859			6822			

complete length of main
brake line: 1800mm
Handle on: 1650mm

BODYGUARD 7 85

Bodyguard 7 M			Lineplan rev6		17.02.2017		line plan		Check length EAPR					
A-Lines														
r 2	754	1436	4915			7105		7087						
r 3	718					7069		7050						
r 4	718	1432				7065		7045						
r 5	735					7083		7065						
r 7	769	1436	4816			7022		7005						
r 8	718					6970		6953						
r 9	718	1407				6942		6925						
r 10	716					6940		6923						
r 12	672	1334	4821			6827		6805						
r 13	608					6763		6740						
r 14	608	1270				6699		6675						
r 15	562					6653		6628						
r 17	1026	513				6360		6335						
Stabilo	494	769				6085		6060						
B-Lines														
r 2	754	1436	4820			7010		6990						
r 3	718					6974		6950						
r 4	718	1432				6970		6948						
r 5	735					6988		6965						
r 7	769	1436	4729			6934		6917						
r 8	718					6883		6865						
r 9	718	1405				6852		6835						
r 10	716					6850		6833						
r 12	672	1334	4729			6734		6715						
r 13	614					6677		6660						
r 14	626	1270				6625		6605						
r 15	588					6587		6567						
r 17	1015					6349		6325						
Stabilo	550		4821			6140		6119						
C-Lines														
r 2	754	1436	4945			7135		7113						
r 3	718					7099		7078						
r 4	718	1432				7095		7073						
r 5	740					7117		7098						
r 7	780	1436	4862			7078		7058						
r 8	718					7016		6995						
r 9	718	1399				6980		6958						
r 10	711					6972		6953						
r 12	672	1334	4832			6837		6818						
r 13	608					6773		6750						
r 14	612	1282				6726		6705						
r 15	576					6690		6668						
Stabilo	598	821				6240		6218						
D-Lines														
r 2	888					7269			7248					
r 3	856					7237	7218							
r 4	856					7233	7213							
r 5	869					7246	7225							
r 7	908					7206	7185							
r 8	844					7143	7122							
r 9	838					7100	7079							
r 10	821					7082	7063							
r 12	767					6932	6913							
r 13	703					6868	6848							
r 14	699					6812	6793							
r 15	663					6776	6755							
Stabilo	722					6364	6343							
Brake														
r 3	1782					2154	1846		520	1650	7952		7885	
r 5,5	1436					+ 150	7607	7535						
r 7,5	1498	1846				7361	7300							
r 9,5	1431					7294	7230							
r 11,5	1215	1334	2395		7114	7055								
r 13,5	1147					7046	6985							
r 15,5	912	1523				7000	6935							

complete length of main
brake line 1800mm
Handle on: 1650mm

BODYGUARD 7 100

Bodayguard 7 L			Lineplan rev3		10.02.2017		line plan length	Check length EAPR					
A-Lines													
r 2	776	1478	5019				7273	7276					
r 3	739						7236	7238					
r 4	739	1474					7232	7230					
r 5	757						7250	7253					
r 7	792	1478	4958				7228	7230					
r 8	739						7175	7177					
r 9	739	1449					7145	7146					
r 10	737						7143	7144					
r 12	692	1373	4963				7027	7030					
r 13	626						6962	6965					
r 14	626	1307					6896	6899					
r 15	579						6849	6852					
r 17	1056	528					6547	6549					
Stabilo	509	792					6264	6264					
B-Lines													
r 2	776	1478	4937				7191	7194					
r 3	739						7154	7157					
r 4	739	1474					7150	7152					
r 5	757						7168	7172					
r 7	792	1478	4857				7127	7129					
r 8	739						7074	7075					
r 9	739	1447					7043	7045					
r 10	737						7041	7044					
r 12	692	1373	4852				6916	6920					
r 13	633						6857	6861					
r 14	644	1307					6803	6806					
r 15	605						6764	6768					
r 17	1044						6535	6537					
Stabilo	566		4963				6321	6325					
C-Lines													
r 2	776	1478	5069				7323	7320					
r 3	739						7286	7282					
r 4	739	1474					7282	7277					
r 5	761						7304	7299					
r 7	803	1478	4996				7277	7273					
r 8	739						7213	7208					
r 9	739	1440					7175	7172					
r 10	732						7168	7163					
r 12	692	1373	4963				7027	7026					
r 13	626						6962	6958					
r 14	630	1320					6913	6909					
r 15	593						6876	6872					
Stabilo	616	845					6423	6418					
D-Lines													
r 2	914					7462		7458					
r 3	881					7428		7424					
r 4	881					7424		7419					
r 5	894					7437		7433					
r 7	934					7409		7405					
r 8	869					7343		7339					
r 9	863					7299		7294					
r 10	845					7281		7277					
r 12	790					7126		7122					
r 13	723					7059		7056					
r 14	719					7002		6998					
r 15	682					6965		6960					
Stabilo	743					6551		6547					
Brake													
r 3	1834					2217		1901	620	1650	8222	8172	
r 5,5	1478					Complete length of main brake line: 1800mm Handle on: 1650mm	7866	7817					
r 7,5	1542	1901					7613	7564					
r 9,5	1473						7544	7492					
r 11,5	1247	1373		2434			7324	7272					
r 13,5	1181						7257	7204					
r 15,5	939	1563					7205	7154					
r 17,5	937						7203	7152					

Complete length of main
brake line: 1800mm
Handle on: 1650mm

PAPILLON BODYGUARD 7 120

Bodyguard 7 XL			Lineplan rev3	27.03.2017	Lineplan length
A-Lines					
r 2	822	1566	5340		7728
r 3	783				7689
r 4	783	1561			7684
r 5	802				7703
r 7	839	1566	5251		7656
r 8	783				7600
r 9	783	1534			7568
r 10	781				7566
r 12	733	1454	5257		7443
r 13	663				7374
r 14	663	1385			7304
r 15	613				7254
r 17	1118	559			6934
Stabilo	539	839			6634
B-Lines					
r 2	822	1566	5255		7643
r 3	783				7604
r 4	783	1561			7599
r 5	802				7618
r 7	839	1566	5155		7560
r 8	783				7504
r 9	783	1532			7470
r 10	781				7468
r 12	733	1454	5150		7337
r 13	670				7274
r 14	682	1385			7217
r 15	641				7176
r 17	1106				6922
Stabilo	599		5257		6695
C-Lines					
r 2	822	1566	5390		7778
r 3	783				7739
r 4	783	1561			7734
r 5	806				7758
r 7	850	1566	5300		7716
r 8	783				7649
r 9	783	1526			7608
r 10	775				7601
r 12	733	1454	5268		7454
r 13	663				7385
r 14	668	1398			7334
r 15	629				7294
Stabilo	652	895			6803
D-Lines					
r 2	969				7924
r 3	933				7889
r 4	933				7884
r 5	947				7899
r 7	990				7856
r 8	920				7786
r 9	914				7739
r 10	895				7720
r 12	837				7558
r 13	766				7488
r 14	762				7427
r 15	723				7388
Stabilo	787				6939
Brake					
r 3	1945	2349	2013	690	1650
r 5,5	1566				+ 150
r 7,5	1633	2013			
r 9,5	1560				
r 11,5	1321	1454	2578		
r 13,5	1250				
r 15,5	994	1655			
r 17,5	992				

EAPR measurements

7725
7685
7680
7700
7652
7597
7565
7563
7441
7373
7302
7252
6932
6631
7639
7600
7595
7614
7559
7501
7466
7464
7335
7270
7212
7172
6920
6693
7775
7735
7730
7754
7712
7645
7604
7597
7450
7382
7330
7290
6800
7920
7885
7880
7895
7853
7782
7737
7717
7555
7480
7425
7385
6935
8645
8265
7995
7922
7690
7620
7563
7560

PAPILLON BODYGUARD 7: DIE NEUESTE GLEITSCHIRM-ENTWICKLUNG IM OBERKLASSE EN-A SEGMENT

Der BODYGUARD 7 ist die neueste Gleitschirm-Entwicklung im Oberklasse-EN-A-Segment. Die ausgewogenen Flug- und Materialeigenschaften zeichnen ihn als besonders gut geeigneten Begleiter von den ersten Höhenflügen über das Thermikfliegen bis zu den ersten Streckenerfahrungen aus.

Dank des Leichttuches sind seine Vorwärts- und Rückwärtsstartcharaktere definitiv bei den besten und einfachsten im Gleitschirmsport angesiedelt. Gleichzeitig sind Profilnase und Obersegel mit Verwendung des 5g/qm schwererem Tuches robust und sogar für den Schulungseinsatz oder für häufiges Groundhandling gut geeignet.

Gleitleistung aus der B-Klasse

In der Luft besticht der BODYGUARD 7 mit einem Gleiten, dass bis 2015 noch die B-Klasse markierte. In der Thermik dreht er flach, mit sehr geringem Sinken und ohne wegzutauchen; das bestätigen auch die Testpiloten, die in der Erprobungsphase in den Fluggebieten immer sofort die höchsten gewesen sind. Grund dafür ist das geringste Sinken, dass dank der im Schnitt 2 Quadratmeter größeren Fläche mit einer Reduzierung von 0,1m/s eine Verbesserung der Steigleistung um rund 10% gegenüber den meisten anderen Kappen nahezu aller Klassen ausmacht. Seine Abhebegeschwindigkeit ist gering, was im alpinem Gelände bei wenig Vorwind ein enormer Vorteil ist. Auch das Landen fällt damit gerade am Anfang deutlich leichter. Die Trimmgeschwindigkeit ist mit 33-36 km/h – je nach Einhängengewicht – ausreichend groß, um im seriösen meteorologischen Umfeld sicher auch gegen den Wind fliegen zu können. Bei auffrischendem Wind oder für die Anfänge im Streckenflug lässt sich die Geschwindigkeit mit Einsatz des Speedsystems auf 44 bis 48km/h, je nach Belastung, steigern.

Extreme Flugzustände

Extreme Flugzustände sind ebenso extrem selten und können praktisch nur nach wetterbedingter Überforderung auftreten. Grundsätzlich gilt das Profil der Kappe als eines der bislang klappstabilsten und störungsunanfälligsten in der Gleitschirmentwicklung (vgl. DHV Safetyclass Emotion 3, (gleiches Profil)). Wenn es dann doch zu einem Kollaps kommen würde, reagierte der Schirm in zahllosen Tests mit insgesamt geringer Dynamik.

Auf Klapper dreht er zwischen 90 (nur bei flächentiefen Klappen bis maximal 180°) weg, schießt dabei mäßig vor und hat dank der nur geringen Sinkgeschwindigkeit im Gesamteindruck für den unteren bis mittleren Gewichtsbereich meine persön-

liche Bestnote bekommen. Noch einfacheres Klappverhalten war bei allen mir bekannten Gleitschirmen nur bei Kappen mit geringeren Leistungsdaten zu beobachten (vgl. Fluglehrerpraxistests Papillon). Auf frontale Klapper erfolgt nach mäßigem Abkippen die sofortige Wiederöffnung. Insgesamt entsteht auch bei diesen Klappen eine vergleichsweise nur geringe Dynamik.

Abstiegshilfen

Der B-Stall ist zuverlässig und entgegen seiner Vorgängermodelle Bodyguard 1 bis 3 einfach zu erfiegen. Der Schirm kippt in der Einleitphase leicht nach hinten, nimmt Sinken auf und bleibt auch bei asymmetrischer Bedienung sehr stabil. Das Sinken ist aufgrund seiner größeren Fläche mit 10m/s etwas geringer als im Vergleich zu anderen Modellen. Die Ausleitung bzw. das Anfahren erfolgen sofort ohne Verzögerung. Die gängigste Abstiegshilfe ist das Ohrenanlegen. Die äußeren Leinen sind sehr gut markiert. Sie erlauben eine einfache Einleitung für einen ruhigen Flugzustand mit höherem Sinken, welches von 2,5 m/s auf 3,5m/s mittels Beschleuniger erhöht werden kann. Die Ausleitung erfolgt selbständig sofort. Die Steilschleife habe ich mit dem BODYGUARD 7 nur ein paarmal geflogen. Der Schirm hat vergleichsweise längere Leinen, was im Manöver zu etwas höheren Fliehkräften führt. Daher ist dieses Manöver nur mit Training angesagt. Bei Sinkwerten über 10m/s bedarf es eines aktiven Flugstils für die Ausleitung, damit es nicht zum Nachdrehen kommt. Aktives Fliegen ist aber ohnehin Grundlage für das Fliegen bzw. Erleben von Spiralen, die als anspruchsvollste Abstiegshilfe gelten. Im oberen Gewichtsbereich wird der Schirm sehr wendig, was auch in allen außerordentlichen Flugzuständen aufgrund der geringeren Rolldämpfung erhöhte Dynamiken bedeutet. Talentierte Piloten können gerade auf dem BODYGUARD 7 ihre ersten Stalls, Flightbacks, Helis und Sats erleben. Ich hatte einen riesigen Spaß, weil alle Manöver langsamer und damit auch für ältere Testpiloten noch erlebbar bleiben ;)

Mein Fazit

Der Schirm ist für die Mitte unseres Kundenprofils aufgrund unseres Sicherheitsbedürfnisses und unseres Anspruches, die ausgewogensten* Flugeigenschaften zu versprechen, die erste Empfehlung.

– *Andreas Schubert, Papillon Paragliding*

*größte messbare Leistung im Gleiten bei gleichzeitig sicherstem geprüfem Extremflug

VORAUSSETZUNG FÜR LTF/EN A -ZULASSUNG

Gurtzeugabmessung

Gewicht	A-Abmessung	B-Abmessung
< 50 kg	38 cm	38 cm
50-80 kg	42 cm	42 cm
> 80 kg	46 cm	46 cm



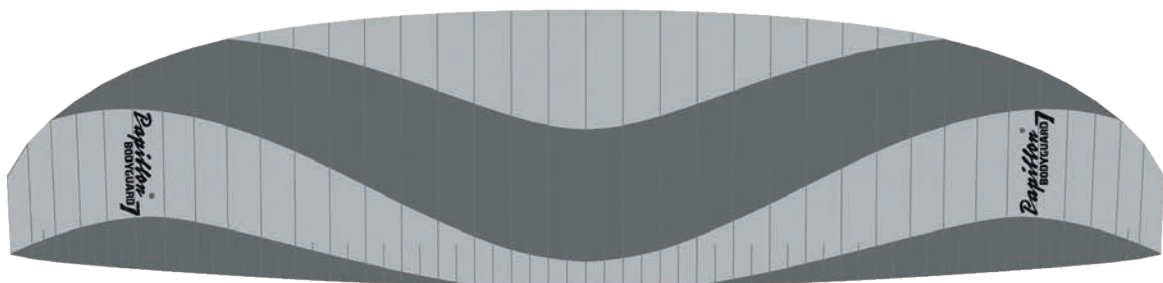
Steuerweg

BODYGUARD 7 Größe	Max. symmetrischer Steuerweg bei max. Gewicht
55	> 55 cm
60	> 60 cm
80	> 60 cm
85	> 65 cm
100	> 65 cm
120	> 65 cm

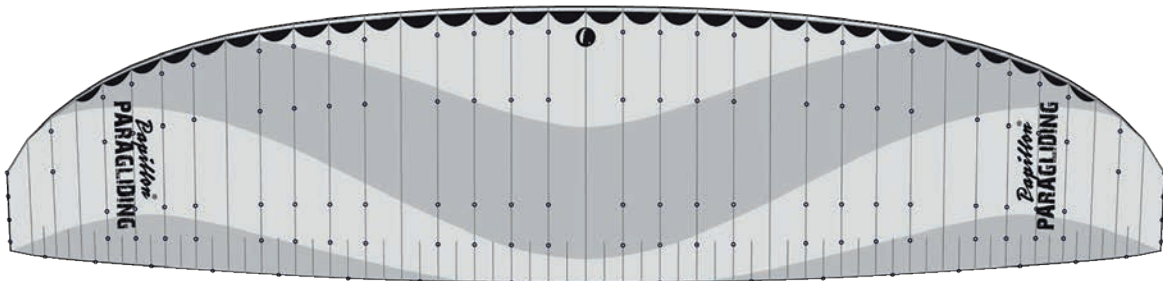
BEIPACKZETTEL FÜR REPARATUREN & 2 JAHRES CHECKS

Name:	Vorname:
Straße, Hausnummer:	PLZ, Ort:
Land:	Telefon:
E-Mail:	
Schirm Modell und Farbe:	
Seriennummer:	
Kommentar/Bemerkungen:	

- | | |
|--|---|
| ☐ 2-Jahres-Check | ☐ Leinenprüfung inkl. Festigkeitsprüfung |
| ☐ Luftdurchlässigkeitsprüfung | ☐ Reparatur des eingezeichneten Schadens |
| ☐ Rückruf bei Sichtung des Gleitschirms | |



Obersegel / Top



Untersegel / Bottom

PAPILLON PARAGLIDERS
Wasserkuppe 46
D-36129 GERSFELD

Fax: +49 (06654) 82 96
Tel. +49 (06654) 75 48

info@papillon-paragliders.com
papillon-paragliders.com

LEINEN-BESTELLFORMULAR

Name:	Vorname:
Straße, Hausnummer:	PLZ, Ort:
Land:	Telefon:
E-Mail:	
Schirm Modell und Farbe:	
Größe:	
Seriennummer:	
Kommentar/Bemerkungen:	

Bezeichnung Leinen-Code	Stückzahl

PAPILLON PARAGLIDERS
Wasserkuppe 46
D-36129 GERSFELD

Fax: +49 (06654) 82 96
Tel. +49 (06654) 75 48

info@papillon-paragliders.com
papillon-paragliders.com

RÜCKANTWORTKARTE

Name:	Vorname:
Straße, Hausnummer:	PLZ, Ort:
Land:	Telefon:
E-Mail:	
Produkt:	
Seriennummer:	
Kaufdatum:	
Gekauft bei:	
Pilot seit:	
Anzahl Flüge pro Jahr:	
Verein:	

☐

Ja, ich möchte über die neusten Aktivitäten und Entwicklungen von Papillon Paragliding informiert werden

PAPILLON PARAGLIDERS
Wasserkuppe 46
D-36129 GERSFELD

Fax: +49 (06654) 82 96
Tel. +49 (06654) 75 48

info@papillon-paragliders.com
papillon-paragliders.com



INSTANDHALTUNGS- HANDBUCH

als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb für Paragliders,
Gurtzeuge und Rettungssysteme

Deutsch Rev. 1.2 Stand: Juni 2017

Copyright © 2017 by PAPILLON PARAGLIDERS – GLEITSCHIRM DIREKT GmbH, alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieser Publikation darf ohne schriftliche Genehmigung der PAPILLON PARAGLIDERS reproduziert oder in irgend einer Form weiterverarbeitet werden. Alle technischen Angaben in diesem Handbuch wurden sorgfältig von uns überprüft. Wir weisen jedoch darauf hin, dass für evtl. fehlerhaft angegebene technische Angaben keine Haftung übernommen wird. Dies gilt für die juristische Verantwortung sowie die Haftung für Folgen, die auf fehlerhaften Angaben beruhen. Laufende Änderungen zu diesem Handbuch, soweit sie dem technischen Fortschritt dienen, behalten wir uns vor.

GEGENSTAND DER PRÜFUNGS- UND NACHPRÜFUNGSINTERVALLE

Regelmäßige Nachprüfung nach der Luftgeräteprüfordnung für mustergeprüfte Gleitsegel.

Bei Endkundengeräten nach 24 Monaten, bei Schulgeräten nach 12 Monaten.

Die Nachprüfung muss nach den oben angegebenen Intervallen oder spätestens nach 150 Flugstunden erfolgen. Bodenhandling sollte in die Zahl der Flugstunden mit eingerechnet werden.



BEACHT: bei unnormalem Flugverhalten sollte der Hersteller sofort informiert werden und der Schirm bei Notwendigkeit zum Überprüfen eingeschickt werden.

Wer darf prüfen?

Außer dem Hersteller oder der von ihm beauftragten Person / Prüfstelle darf nur der Besitzer des Gleitsegels persönlich die eigenhändige 2-Jahresprüfung durchführen, sofern er die Voraussetzungen erfüllt.

Individuelle personelle Voraussetzungen für die Nachprüfungen

Personelle Voraussetzungen für die Nachprüfung von ausschließlich persönlichen und einsitzig genutzten Gleitsegeln:

- Besitz eines gültigen unbeschränkten Luftfahrtscheins für Gleitsegel oder gleichwertig anerkannte Lizenz.
- eine ausreichend typenbezogene Einweisung im Betrieb des Herstellers. Hierzu ist eine 3monatige Ausbildung beim Hersteller notwendig.
- wurde ein GS ausschließlich für die persönliche Nutzung nachgeprüft, dann ist dessen Benutzung durch Dritte ausgeschlossen.

Individuelle personelle Voraussetzungen für die Nachprüfung von GS, RG, GZ, die von Dritten genutzt werden und für Tandem:

- eine für die Prüftätigkeit förderliche Berufsausbildung.
- eine berufliche Tätigkeit bei der Herstellung oder Instandhaltung von GS, RG, GZ oder einer technisch ähnlichen Art. Davon 6 Monate innerhalb der letzten 24 Monate in einem Herstellerbetrieb für Luftsportgeräte.
- Kostenpflichtige, mindestens 2 wöchige, typenbezogene Schulungen im Betrieb des Herstellers.
- eine typenbezogene Einweisung je Grätetyp, die jährlich aufzufrischen ist.

Notwendige Ausrüstung und Unterlagen

- Messuhr, vorzugsweise nach Kretschmer mit Betriebsanleitung
- Bettsometer mit Betriebsanleitung
- Instandhaltungsanweisung des Herstellers
- Original-Materialien und -Ersatzteile, sowie Original-Materialliste für das Gerät
- Lufttuchtigkeitsanweisung für das Gerät
- Luftsportgerätekenntnisblatt (siehe Handbuch)
- Leinenlängentabelle (siehe Handbuch)
- alte Nachprüfprotokolle (sofern vorhanden)
- Nachprüfprotokoll (Vorlage) zur Dokumentation
- Lichttisch zur Sichtkontrolle des Rettungssystems.

BEI DER NACHPRÜFUNG SOLL IN FOLGENDEN SCHRITTEN VORGEGANGEN WERDEN:

Identifizierung des Gerätes:

Feststellung der Identität des Fluggerätes anhand der Gütesiegelplakette oder Typenschild.

- Sind die dazugehörigen Herstellerunterlagen vorhanden?
- Sind Typenschild und Gütesiegel vorhanden, ist es lesbar und korrekt?
- Falls nicht: Bitte beim Hersteller oder Händler anfordern.

Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Überprüfung des Rettungsgerätes

Vor dem Packen des Rettungssystems ist dieser vom Packer zu kontrollieren. Wurde der Fallschirm für eine Rettung geöffnet, so ist er einer Nachprüfung zu unterziehen.

Soll ein gepackter Rettungsschirm neu gepackt werden, ist eine Auslösekontrolle durchzuführen.

Dabei ist festzustellen, ob die Auslösekraft zwischen minimal 3 und maximal 6 kg liegt.

Überprüfung des Ober- und Untersegels, Nähte, Rettungssystem

Löcher und Risse

Das Ober- und Untersegel bei Gleitschirmen sowie bei Rettungssystemen muss Bahn für Bahn von der Segeleintrittskante bis zur Segelhinterkante folgender Prüfung unterzogen werden. Sofern bei einem der folgenden Punkte Auffälligkeiten festgestellt werden, ist der Schirm dem Hersteller zur Prüfung vorzulegen:

- Prüfung auf Löcher kleine bzw. größere Risse, Dehnungen und Scheuerstellen
- Defekte an der Beschichtung, sonstige Auffälligkeiten an der Kappe wie z.B. alte Reparaturstellen.
- Bei Rettungsgeräten ist zur Kontrolle von Löchern, Scheuerstellen und Dehnungen ein Lichttisch zu verwenden.

Scheuerstelle und Dehnung

Bei großen und kritischen Scheuer- und Dehnungsstellen müssen die betroffenen Segelbahnen vom Hersteller ersetzt werden. Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Überprüfung der Rippen

Sichtprüfung der Kammern (von der Eintritts- zur Hinterkante), ob die innen liegenden Vernähen, Zellzwischenwände und Versteifungen in guten Zustand, also ohne Risse, Dehnungen, Scheuerstellen, Beschädigung der Beschichtung sind.

Bei gerissenen Rippen, defekten, losen oder fehlenden Vernähen muss der Schirm zum Hersteller oder autorisierten Checkbetrieb eingeschickt werden.

Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Kontrolle der Weiterreißfestigkeit

Durchzuführen mit dem Bettsometer an folgenden Punkten (B.M.A.A. approved Patentnummer GB2270768 Clive Betts Sails). Der Prüfablauf ist der Bedienungsanleitung des Bettsometer zu entnehmen.

- Im Ober- und Untersegel der A-Leinen-Anlenkung ein nadeldickes Loch stoßen und die Weiterreißfestigkeit prüfen.
- Der Grenzwert der Messung ist festgelegt auf 500g, und eine Risslänge von weniger als 5mm.

Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Porositätsmessung der Kappe

An allen folgenden Messstellen soll die Luftdurchlässigkeit höher als mind. 20 sek. (nach Kretschmer) sein. Bei kleineren Luftdurchlässigkeitswerten muss der Gleitschirm zum Hersteller eingeschickt werden.

Messstellen: Die Porositätsmessungen nach der Kretschmer-Messmethode (Bedienungsanleitung bitte beachten) sollen an folgenden Punkten der Kappe durchgeführt werden Prüfungen jeweils auf Unter- und Obersegel durchführen.

- mittlere Zelle ca. 20-30cm hinter Eintrittskante
- 3. Zelle von Mitte jeweils links/rechts ca. 20-30cm hinter der Eintrittskante
- 10. Zelle von Mitte jeweils links/rechts ca. 20-30cm hinter der Eintrittskante

Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Verbindungsteile

Überprüfung der Tragegurte und Leinenschlösser

- sind Scheuerstellen, Knickstellen, Risse, starke Abnutzungserscheinungen vorhanden?
- sind alle Vernähungen fest?
- ist der Beschleunigerzug freigängig und intakt?
- sind Bremsschlaufenbefestigungen noch fest angenäht?
- sind Leinenschlösser korrosionsfrei, ist das Gewinde freigängig?

Vermessung unter einer Last von 5 kg. Die ermittelten Werte sind mit den Vorgaben aus dem DHV-Typenkennblatt zu vergleichen. Zulässige Abweichungen sind den Herstelleranweisungen zu entnehmen. Falls der Tragegurt oder Teile davon defekt sind, sind beim Hersteller Ersatzteile zu bestellen und die defekten Teile gegen ein Originalersatzteil auszutauschen.

Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Leinen

Überprüfung der Leinenreißfestigkeit:

Leinenwahl: Es werden eine mittlere A-, B und C-Stammleine, sowie, falls vorhanden, eine mittlere A- und B-Kaskaden-Leine ausgewählt und mit einem Zugfestigkeitsprüfgerät auf ihre Reißfestigkeit überprüft. Zuggeschwindigkeit des Zugzylinders: $v=30\text{cm/min}$

Die ermittelten Werte / Änderungen der Reiß- / Zugfestigkeitswerte sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!



BEACHT: Jeder Größe (Leinendurchmesser) ist ein fester Wert zugeordnet. Falls die Leinen der angegebenen Zuglast oder Reißfestigkeit nicht standhalten können, müssen auch alle anderen Leinen ausgewechselt werden. Falls die geprüften Leinen diese Prüfkriterien erfüllen, werden nur sie durch neue ersetzt. Alle ersetzten Leinen sind in der Nähe des Schäkels (Naht) mit einem schwarzen Stift zu markieren und im Prüfprotokoll mit dem Datum des Tausches und Flugstundenzahl vom Gerät zu vermerken. Bei der nächsten Nachprüfung wird für die Leinenfestigkeitsprüfung eine ursprüngliche Nachbarleine verwendet. Den unterschiedlichen Leinendurchmessern ist eine minimale Vernähungslänge zugeordnet!

Überprüfung der Leinenlängen und Leinenbefestigungen

Stamm-, Kaskaden- und Bremsleinen auf Risse, Knicke, Scheuerstellen optisch überprüfen. Zuerst die A-Leinen-Ebene, dann B. usw.

- Sind alle Leinen in den Leinenbefestigungen adäquat vernäht und angebracht?
- Sind die Ummantelungen der Leinen exakt?
- Sind alle Schlaufen, Verknotungen, Vernähungen in gutem Zustand?
- Sind Scheuerstellen vorhanden?

Vermessen der Leinenlängen: Zur regelmäßigen Datenkontrolle gehört das Vermessen der Leinenlängen.

- Die Leinen müssen mit einer Last entsprechend 5 kg gemessen werden, um vergleichbare Ergebnisse zu erhalten. Du findest die entsprechenden Leinenlängen im Luftsportgeräte-Kennblatt deines Handbuches.
- Die Vermessung erfolgt gemäß DHV-Methode vom Leinenschäkel bis zur Kappe (inkl. Leinenschlaufe an der Kappe).
- Die Nummerierung erfolgt von Schirmmitte zum Stabilo hin. Die Vermessung der gegenüberliegenden Flügelseite kann unter gleichen Bedingungen auch durch einen Symmetrievergleich durchgeführt werden.
- Das Ergebnis wird wieder im Nachprüfprotokoll vermerkt und den Sollleinenlängen des DHV-Typenkennblatts gegenübergestellt. Die Toleranzabweichung sollte nicht mehr als + / - 1,5 cm betragen.
- Ist eine Leine defekt, ist sie umgehend auszutauschen. Bitte Bezeichnung der Leinen dem Leinenplan entnehmen, beim Hersteller bestellen und dann entsprechend einbauen bzw. einbauen lassen.

Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Stichkontrolle von Trimmung und Einstellung

Vor einem Checkflug ist bei einem ausgelegten und aufgezogenen Gerät eine optische Kontrolle der Kappe und Leinen durchzuführen. Es sollte besonders die Länge der Steuerleinen (Bremsleinen) bei einem aufgezogenen Schirm beachtet werden. Erst wenn alle Bedenken bezüglich falscher Einstellung der Steuerleinen (Bremsleinen) ausgeräumt sind, darf ein Checkflug durchgeführt werden.

Materialbeschreibung und technische Daten

Siehe Handbuch deines Gleitschirms.

Sonstiges

- Alle Vermessungs- und Reparaturarbeiten an Gleitschirm und Rettungssystem müssen vollständig im Nachprüfprotokoll dokumentiert werden.
- Bei Neu- oder Umpacken des Rettungssystems ist auf die spezielle Packweise des Rettungssystems unbedingt zu achten! Siehe Rettungsgerät-Handbuch.
- Beim Austausch von Bauteilen oder Baugruppen dürfen nur Originalmaterialien bzw. Originalersatzteile verwendet werden!
- Bei Näharbeiten ist das Originalnähbild einzuhalten, Flicker- und Fadenmaterial in gleicher Stärke und Qualität wie Original!
- Das Nachprüf- und/oder Vermessungsprotokoll müssen mit Unterschrift, Ort und Datum versehen werden!
- Die Aufbewahrungsfrist dafür beträgt 4 Jahre.

ERLEDIGTE NACHPRÜFUNGEN – SEHR WICHTIG!

Bevor du eigenhändige Prüfungen und/oder Reparaturen an deinem Gleitsegel vornimmst, bitten wir dich, die nachfolgenden Seiten aufmerksam zu lesen. Du informierst dich damit über Voraussetzungen und Bedingungen einer eigenhändigen 2-Jahresprüfung.

- Nach neuer DHV-Regelung kann der Kunde (GS-Besitzer) mit Hilfe der Nachprüfanweisung und aller nötigen Gerätschaften und Unterlagen in eigener Verantwortung die 2-Jahresüberprüfung des Gleitsegels eigenhändig durchführen. Dazu muss der GS nicht zum Hersteller eingeschickt werden.
- Die 2-Jahresprüfung darf nur vom GS-Besitzer persönlich, falls er die Voraussetzungen erfüllt, oder vom Hersteller und dessen autorisierten Prüfstellen durchgeführt werden. Frage deswegen beim Hersteller nach autorisierten Prüfstellen an.
- Der Besitzer des Schirmes muss sich der Verantwortung bewusst sein, die er mit einer eigenhändig ausgeführten 2-Jahresüberprüfung des Schirmes übernimmt. Die eigenhändige 2-Jahresprüfung ist nur rechtlich wirksam, wenn diese nach der Prüfung mit Datum, Namensbeschriftung (in Druckbuchstaben) und Unterschrift auf oder neben der Gütesiegelplakette bestätigt wird.
- Rettungsgeräte-Packungsintervall gem. DHV: Alle 4 Monate eine Neupackung erforderlich.
Zulässige Betriebszeit: 8 Jahre, danach bis 12 Jahre bei jährlicher Nachprüfung
- Über versicherungsrechtliche Auswirkungen ihrer eigenhändigen 2-Jahresüberprüfung solltest du dich rechtzeitig bei deinem Versicherer informieren.
- Eine Nachprüfung ist nur gültig, wenn das Nachprüfprotokoll komplett ausgefüllt wird.
Informiere dich auch über mögliche Änderungen der Nachprüfanweisungen beim Hersteller vor dem Check.
- Wichtig: Falls die nötigen Aufwendungen für die Instandhaltungsprüfung nicht geleistet werden können (s. nötige Gerätschaften und Unterlagen), sollte der Schirm zum Hersteller eingeschickt werden.
- Für Gleitschirme, Gurtzeuge und Rettungsgeräte, die nicht von Papillon Paragliders autorisiertem Personal überprüft, gecheckt, kontrolliert, repariert, gepackt, neu oder umgepackt, eingeflogen und/oder sonstige Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden, erlischt jegliche Gewährleistung und Garantie!
- Alle Instandhaltungsarbeiten müssen gemäß den Wartungsangaben der Betriebsanleitung und den speziellen Instandhaltungsanweisungen des Herstellers und den Publikationen des IHB durchgeführt werden.
- Bei außergewöhnlichen Vorkommnissen während der Durchführung der Instandhaltungsarbeiten ist der technische Leiter zu verständigen, der über die weitere Vorgangsweise zu entscheiden hat.
- Beim Austausch von Bauteilen oder Baugruppen dürfen nur Originalmaterialien bzw. Originalersatzteile verwendet werden!

PAPILLON PARAGLIDERS

Wasserkuppe 46

36129 Gersfeld

Fon: +49 (0)6654 - 75 48

Fax: +49 (0)6654 - 82 96

info@papillon-paragliders.com

Weitere Informationen: **papillon-paragliders.com**

Copyright © 2017 by PAPILLON PARAGLIDERS – GLEITSCHIRM DIREKT GmbH, alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieser Publikation darf ohne schriftliche Genehmigung der PAPILLON PARAGLIDERS reproduziert oder in irgend einer Form weiterverarbeitet werden. Alle technischen Angaben in diesem Handbuch wurden sorgfältig von uns überprüft. Wir weisen jedoch darauf hin, dass für evtl. fehlerhaft angegebene technische Angaben keine Haftung übernommen wird. Dies gilt für die juristische Verantwortung sowie die Haftung für Folgen, die auf fehlerhaften Angaben beruhen. Laufende Änderungen zu diesem Handbuch, soweit sie dem technischen Fortschritt dienen, behalten wir uns vor.