

**Betriebshandbuch**

# **Striker**

**Version 1.1 — 03/2011**



**Fly market GmbH & Co. KG  
Am Schönebach 3  
D-87637 Eisenberg**

Tel: +49-8364-98330  
Fax: +49-8364-983333  
E-Mail: [info@independence-world.com](mailto:info@independence-world.com)  
[www.independence-world.com](http://www.independence-world.com)

## **Vorab herzlichen Glückwunsch zum Kauf des Striker.**

### **Dieses Betriebshandbuch bitte sorgfältig lesen.**

Dieses Betriebshandbuch enthält wichtige Informationen über das Fliegen und den Umgang mit Ihrem neuen Striker. Es wurde von uns sorgfältig zusammengestellt.

Der Gleitschirm darf ohne das sorgfältige Lesen dieses Handbuches nicht in Betrieb genommen werden, um Fehlbedienungen zu vermeiden. Wir weisen hiermit ausdrücklich darauf hin, dass für eventuelle Folgen eines nicht sachgemäßen Umganges keine Haftung übernommen werden kann.

Der Striker ist ein Hochleistungs-Gleitschirm in der Gütesiegelklasse LTF/EN D

Neue Schirme müssen vom Verkäufer eingeflogen werden. Dieser Einflug ist mit Datum und Unterschrift auf den dafür vorgesehenen Papieren und am Typenschild des Gleitschirmes zu bestätigen.

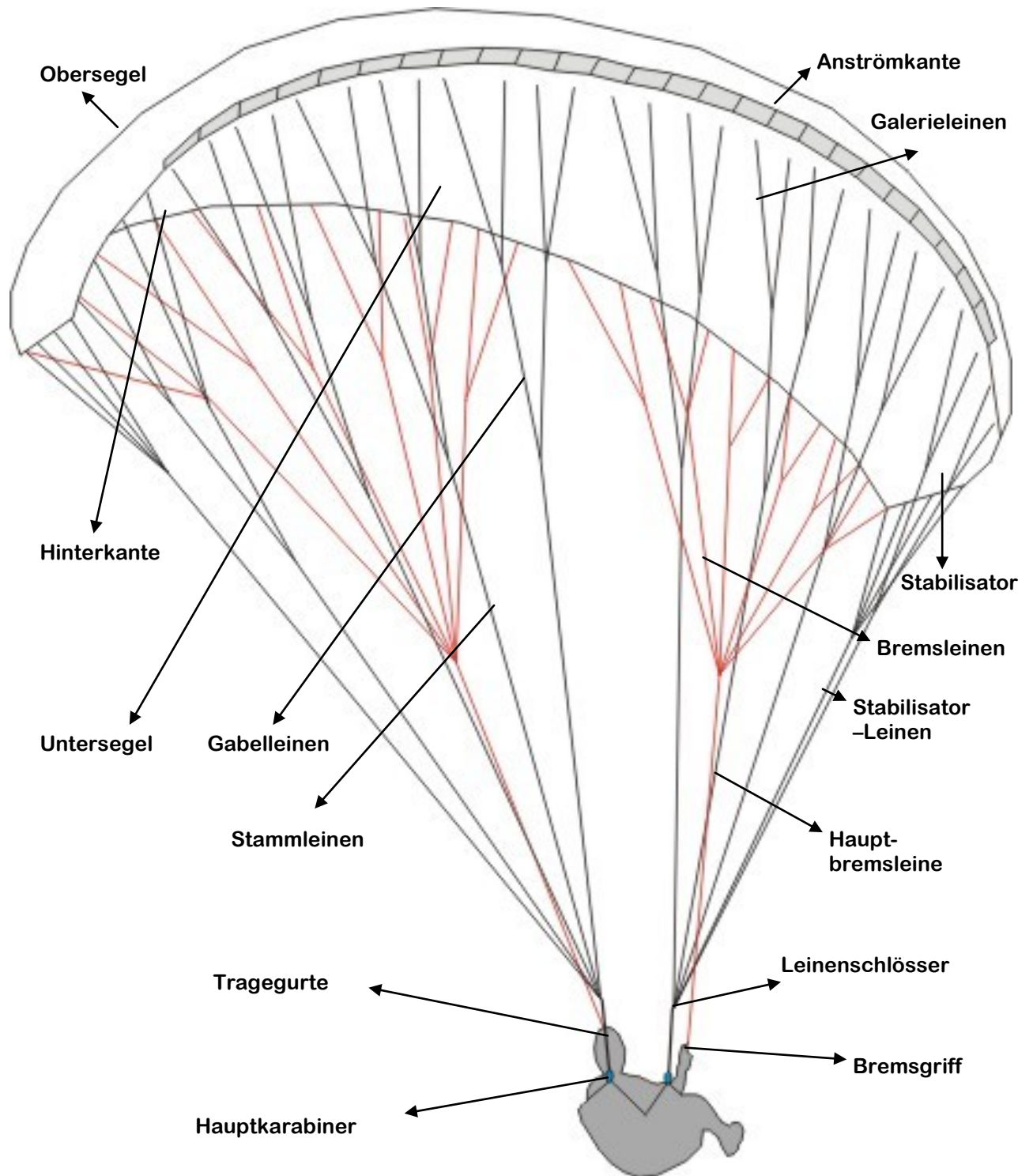
Jede eigenmächtige Änderung am Gleitschirm hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge. Der Pilot trägt die Verantwortung für die Lufttüchtigkeit seines Fluggerätes selbst. Ebenso trägt der Pilot die Verantwortung, dass sämtliche gesetzlichen Bestimmungen die zum Betreiben dieses Fluggerätes notwendig sind eingehalten werden.

Es wird vorausgesetzt, dass die Fähigkeiten des Benutzers den Anforderungen des Gerätes entsprechen! Die Benutzung des Gleitschirmes erfolgt ausschließlich auf eigene Gefahr! Die Haftung von Hersteller oder Vertreiber ist ausgeschlossen.

## Inhaltsverzeichnis

Übersichtszeichnung Gleitschirm	4
Kappenaufbau	5
Aufhängungssystem	5
Beschleunigungssystem	5-6
Technische Daten	6
Leinenplan	8
Gesamtleinenlänge	9-10
Gurtzeuge	11
Überprüfen Gleitschirm	11
Einstellen Steuerleinen	11
<b>Flugbetrieb</b>	
Startvorbereitung	11
Checkliste	12
Start	12
Beschleunigter Flug	12
Kurvenflug	13
Aktives Fliegen	13
Landung	13
Windenschlepp	13
Motorflug	13
<b>Extreme Fluglagen</b>	
Seitliche Einklapper	14
Verhänger	14
Frontstall	14
Sackflug	14-15
Fullstall	15
Trudeln	15
Wingover	15
Notsteuerung	15
<b>Abstiegshilfen</b>	
Steilspirale	16
Ohren Anlegen	16
B-Stall	16
<b>Pflege, Lagerung, Reparaturen, Entsorgung, Nachprüfung</b>	
Pflege	17
Lagerung	17
Reparaturen	17
Entsorgung	17
Natur-und landschaftsverträgliches Verhalten	17
Nachprüfanweisung	18
Prüfschritte	19-21
Prüfmittel	21
Dokumentation	21

## 1. Übersichtszeichnung



## Technische Beschreibung

### 2. Kappenaufbau

Das Obersegel des Striker ist vorne aus 20D ZOPO und hinten aus 20D (WR). Das Untersegel ist komplett aus 20D (WR). Die Hauptprofile sind aus 30D hard finish und die Zwischenprofile aus 20D (WR) gefertigt. In diesen synthetisch hergestellten Stoff ist ein verstärkendes Fadennetz eingewebt, das ein Weiterreißen verhindert und die Zugfestigkeit an den Nähten erhöht. Die Beschichtung macht den Stoff wasserabweisend, UV-beständig und luftundurchlässig.

Der Striker besteht aus 68 Zellen. Das Flügelende (Stabilisator) ist nach unten gezogen und übergangslos in die Kappe integriert.

Die Belüftung der Kappe erfolgt durch Öffnungen auf der Unterseite der Profilnase, und die exakt dimensionierte Überströmöffnungen in der Profilrippe (Cross Ports). Jede tragende Profilrippe ist an 4 / 5 Leinenanschlüssen aufgehängt. Diese sind im Profil verstärkt. Zwischen den einzelnen Stammleingruppen sind Spannbänder eingenäht, die die Segelspannung regulieren. In der Profilnase sind Verstärkungen aufgenäht, die für hohe Formtreue und Stabilität sorgen. An der Anström- und Abströmkante ist ein dehnungsarmes Band eingenäht, dass für eine ausgeklügelte, durch unsere Konstruktionssoftware berechnete, Spannungsverteilung über die Kappe sorgt.

### 3. Aufhängungssystem

Die Leinen des Striker bestehen je nach Einbauort aus polyesterummanteltem HMA Aramid oder Polyester um - oder unummanteltes PES / Dyneema. Die Festigkeiten der einzelnen Leinen hängen vom Einbauort ab. Die Fangleinen unterscheidet man je nach Einbauort in Galerieleinen (oben an der Kappe), Gabelleinen (Zwischenstock), Stammleinen (unten am Tragegurt), Stabilisatorleinen (am Flügelende) und Bremsleinen (oben an der Hinterkante) und Hauptbremsleinen (am Bremsgriff). Die Fangleinen werden in A / B / C / D / E Ebene und Bremse eingeteilt.

Die Fangleinen jeder Ebene sind zur leichteren Kontrolle farblich von einander abgesetzt.

Der Tragegurt des Striker besitzt je Seite 5 Tragegurte.

Der A-Tragegurt ist in einen Haupt (A)- und einen Nebentragegurt (A') aufgeteilt. Im A-Tragegurt sind 2 Stammleinen aufgehängt, im A' eine.

Im B-Tragegurt sind pro Seite jeweils 3 B-Stammleinen plus 1 Stabilisatorleine aufgehängt.

Der C-Tragegurt nimmt jeweils 3 C-Stammleinen auf.

Der D-Tragegurt nimmt jeweils 2 D-Stammleinen auf.

Die Hauptbremsleine wird über eine Umlenkrolle am D-Tragegurt zum Bremsgriff geführt.

Die Leinenschlösser sind aus Edelstahl und sind mit einem Plastikeinsatz gegen ungewolltes Öffnen und Verrutschen der Leinen gesichert.

Leinenanordnung siehe Einzelleinenplan Seite 7.

### 4. Beschleunigungssystem

Der Striker besitzt ein Fußbeschleunigungssystem, dass sich nach der Betätigung selbstständig wieder in die Ausgangslage zurückstellt. Der Tragegurt besitzt keinen feststellbaren Trimmer.

Das Beschleunigungssystem verkürzt die A,B,C Tragegurte und verkleinert den Anstellwinkel der Kappe.

Im Normalflug sind alle Tragegurte gleich lang 52 cm.

## Funktionsweise und Handhabung

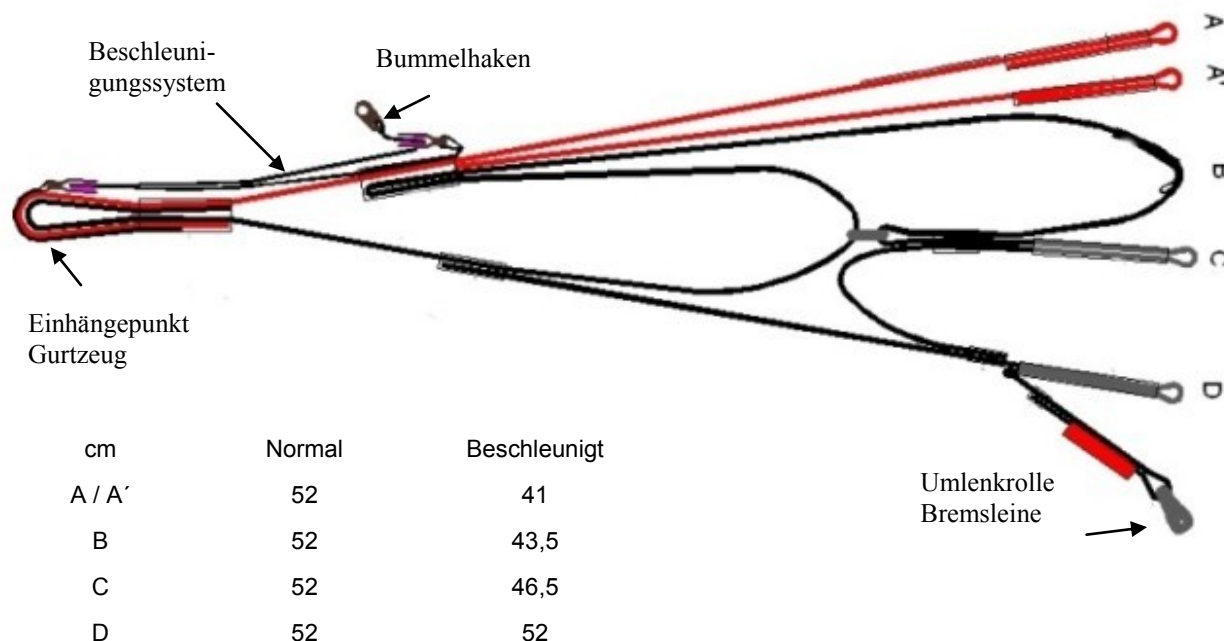
Vor dem Start werden die Brummelhaken vom gurtzeugseitigen Fußbeschleuniger in den Brummelhaken des Beschleunigungssystem eingehängt. Es ist darauf zu achten, dass das eingehängte Beschleunigerseil frei läuft.

Vor erstmaligem Gebrauch muß die Länge des Fußbeschleunigers richtig eingestellt werden. Dies geschieht am besten im Simulator. Die Länge ist richtig eingestellt, wenn bei nicht betätigtem Fußbeschleuniger das Beschleunigerseil noch etwas Spiel hat und nicht unter Zug ist.

Im Normalflug sind alle Tragegurte gleich lang.

Durch das Betätigen des Fußbeschleunigers verkürzt der Pilot die A, A' Gurte um 11 cm, den B Gurt 8,5 cm und C Gurt um 5,5 cm.

## Übersicht Tragegurt:



## 5. Technische Daten

Größe	Striker	S/M	M/L	L
Homologation	EAPR GS-	7310/10	7311/10	/11
Fläche ausgelegt	m <sup>2</sup>	25,5	27,5	29,5
Fläche proj.	m <sup>2</sup>	21,8	23,58	25,3
Spannweite ausg.	m	12,89	13,39	13,87
Flügeltiefe Mitte	Cm	247	256	265
Streckung ausg.	A/R	6,6	6,6	6,6
Streckung proj.	A/R	4,8	4,8	4,8
Anzahl der Zellen	Nr	68	68	68
Schirmgewicht	Kg	5,4	5,8	6,2
Startgewicht min.	Kg	65	90	105
Startgewicht max.	Kg	92	110	130
Sinkwert min.	m/sec	1,0	1,0	1,0
V-Trim	Km/h	38	38	38
V-Max.	Km/h	58	58	58
EN/LTF	Kat.	D	D	D

### Alterung von Leinen und Trimmmöglichkeit am Striker

Bisher ist man immer davon ausgegangen, dass sich Leinen unter Gebrauch dehnen. Bei den mittleren A und B Leinen - wo am meisten Last dranhängt - stimmt dies sogar.

Alle Leinen bekommen bei Gebrauch ( Kevlar- als auch Dyneemaleinen) mikroskopisch feinste Risse in ihre dünnen Fäden und quellen dann quasi auf. Die hinteren C und D Leinen und die äusseren A,B,C, D Leinen werden beim fliegen mit nur wenigen Gramm Gewicht belastet. Dies führt bei wenig belasteten Leinen zu schleichenden Verkürzungen - weil ganz einfach zu wenig Last dranhängt um die Leine zu recken.

Dagegen kann man technisch momentan sehr wenig machen. Der Striker ist ab Werk mit einem minimalst schnelleren Trimm ausgestattet (+ 5 mm auf C und D) um dieser Verkürzung vorzukommen.

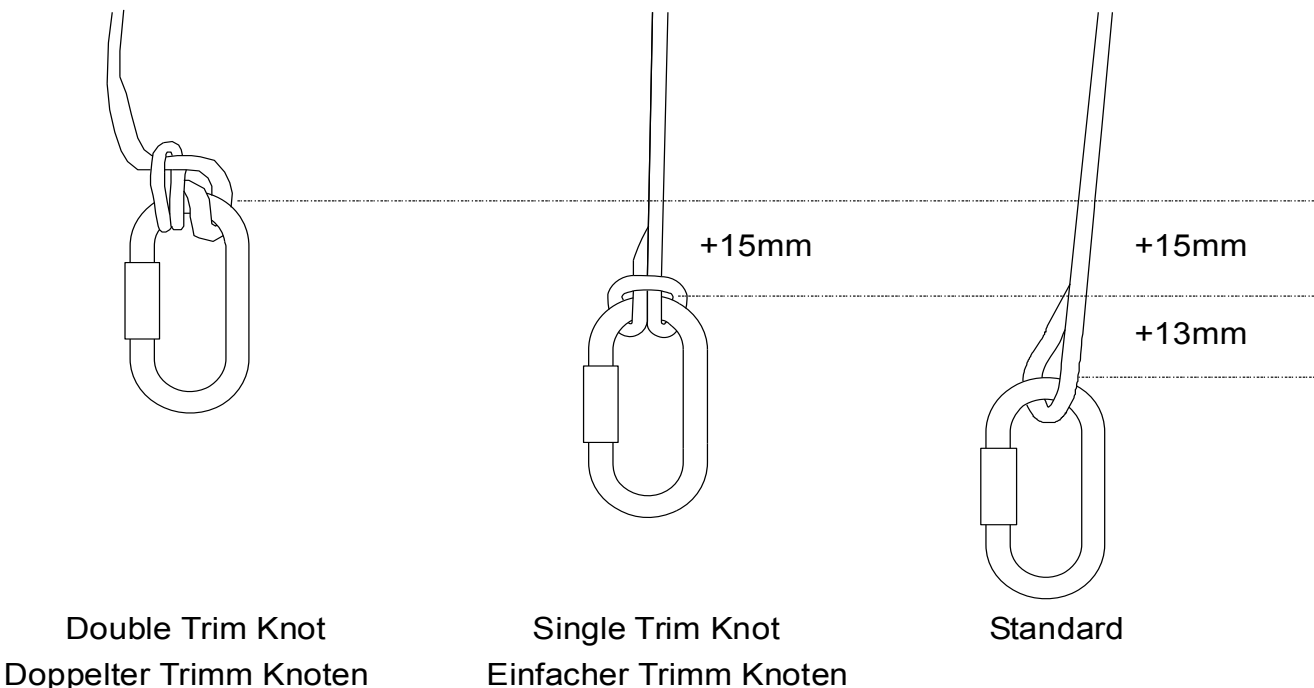
Ab Werk werden wenig belastete Leinen mit einem doppelten Trimmknoten ausgeliefert. Damit kann man den Schirm gegebenenfalls in zwei Schritten nachtrimmen und die Leinen verlängern.

Doppelter Trimmknoten: Entfernung des ersten der beiden Trimmknoten: +15mm  
Einfacher Trimmknoten: Entfernung des zweiten Trimmknotens: +13mm

Dem Checkbetrieb oder dem Piloten steht nun die Möglichkeit offen, den Schirm problemlos und ohne den Austausch der Leinen nachzutrimmen. Eine Leinenvermessung sollte alle 20 Flugstunden gemacht und mit dem Kennblatt verglichen werden. Es ist völlig normal, dass Leinen bei sehr intensiver Nutzung bis zu 35 mm schrumpfen können.

Sämtliche Leinenveränderungen sind schleichend. Treten also nicht plötzlich auf. Man stürzt dabei auch nicht ab, sondern man stellt dies oft nur dann fest wenn man schlechter gegen den Wind ankommt oder beim fliegen das Gerät etwas an Spritzigkeit verliert.

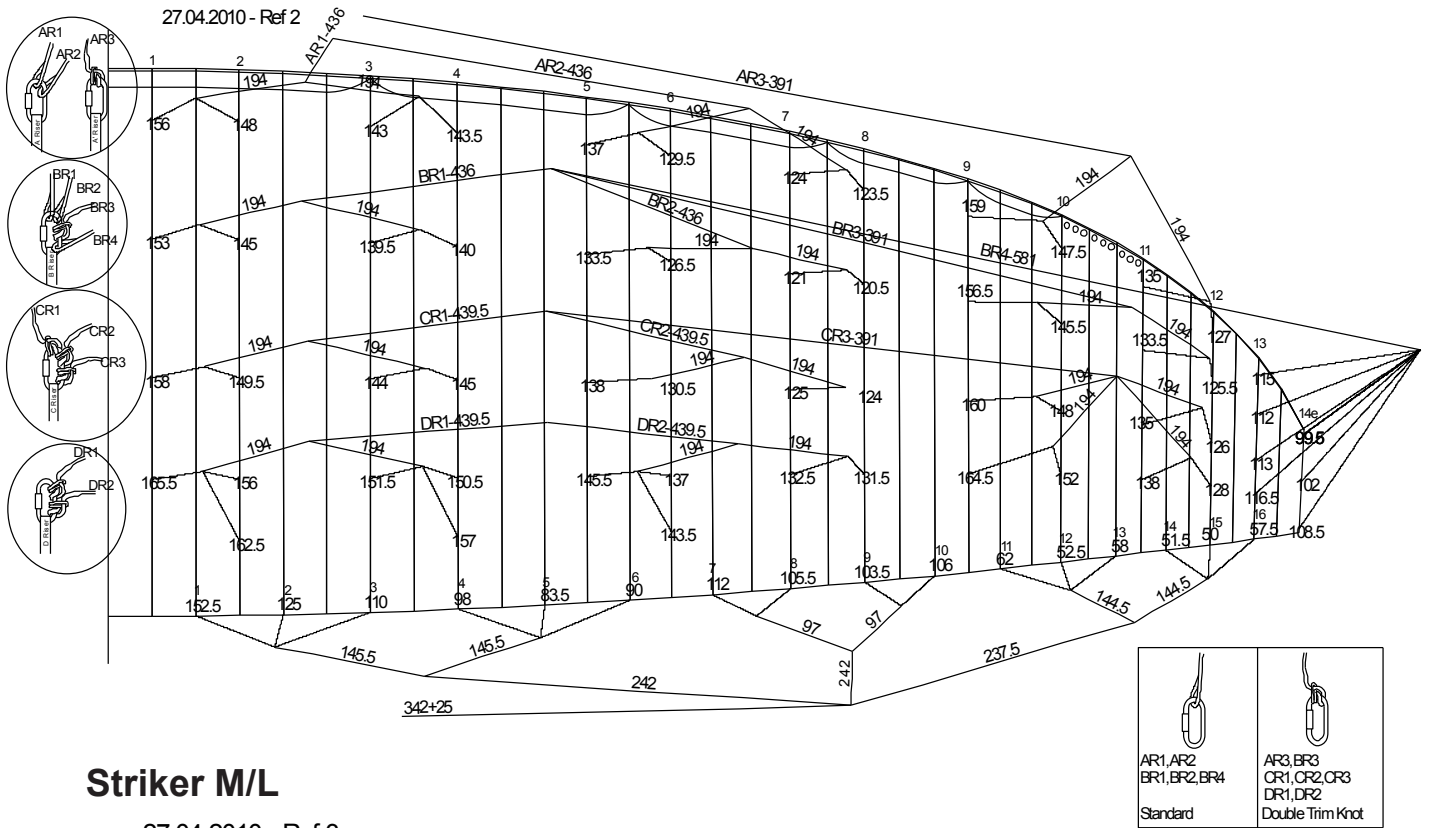
## Trim Knots Trimm Knoten





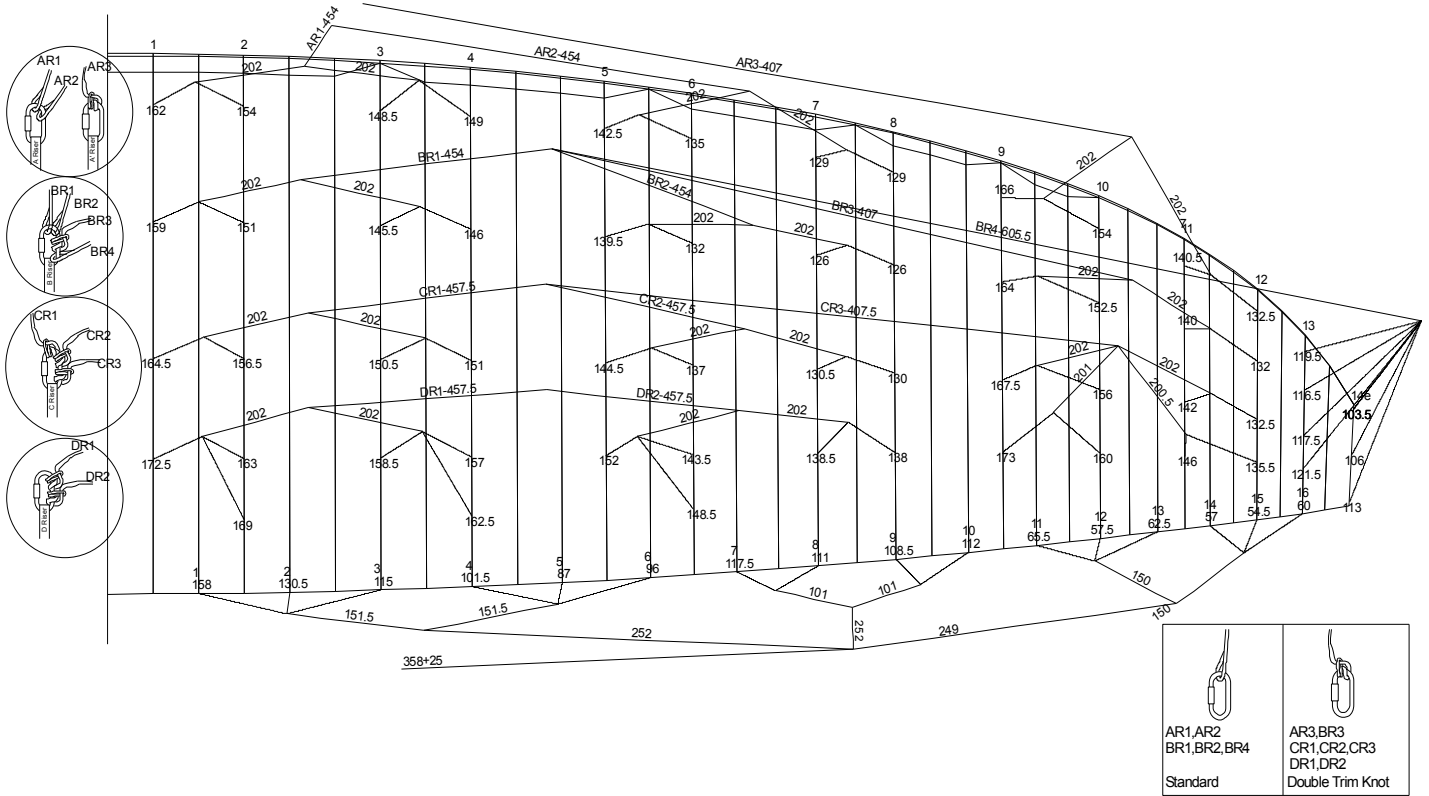
6. Leinenplan

**Striker S/M**



**Striker M/L**

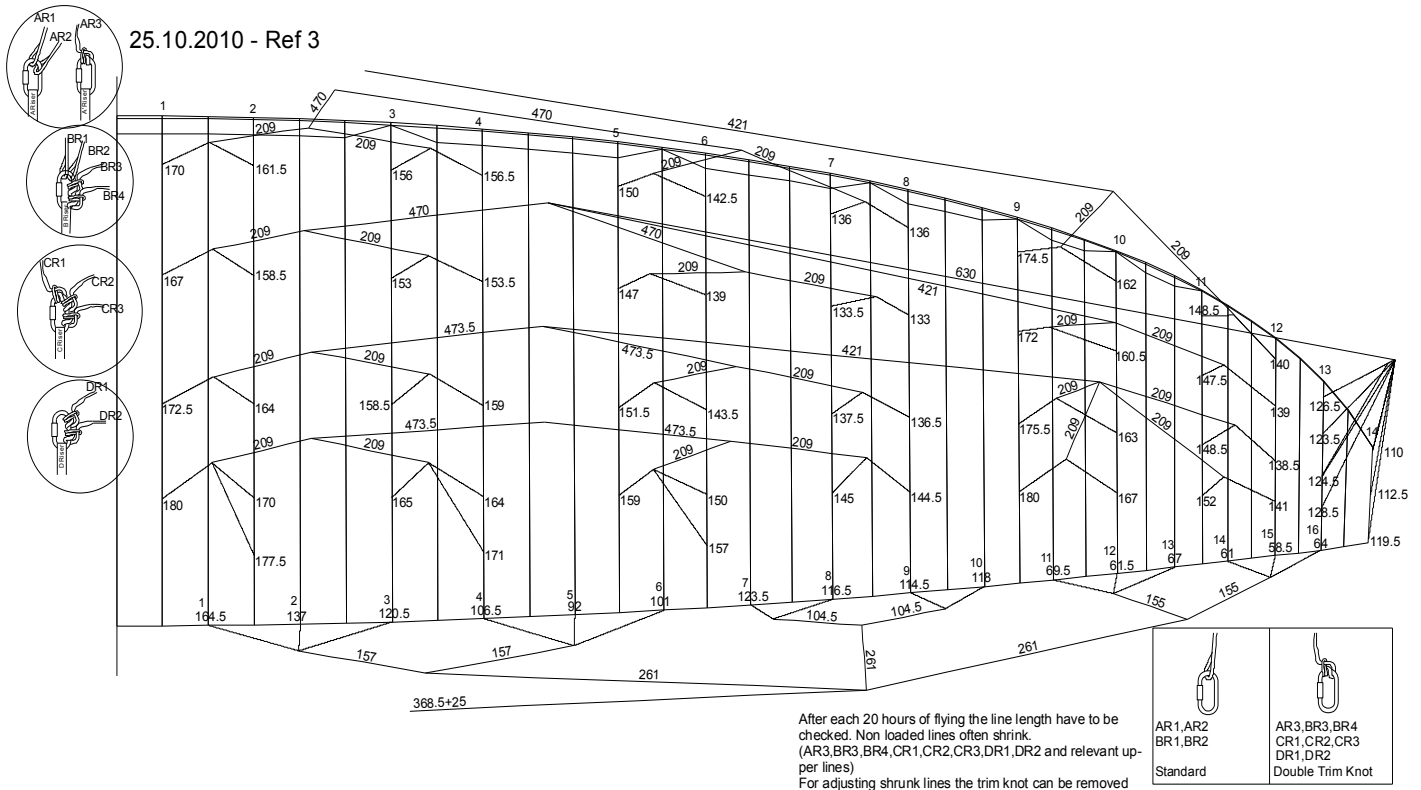
27.04.2010 - Ref 3





**Striker L**

25.10.2010 - Ref 3



**Nach 20 Flugstunden müssen die Leinenlängen der Striker Serie überprüft werden.**

Nicht belastete Leinen schrumpfen oft! (AR3, BR3, BR4, CR1, CR2, CR3, DR1, DR2 und zugehörige Topleinen)

Zum justieren geschrumpfter Leinen können die Knoten entfernt werden.

Trimmanweisung: siehe entsprechendes Nachprüfkapitel im Handbuch!

**Striker S/M**

Länge in mm	A	B	C	D	E	BR
	Value without Riser	Value without Riser	Value without Riser	Value without Riser	Value without Riser	Value without Riser
1	7870	7840	7890	7965	7935	8820
2	7790	7760	7805	7870	7880	8545
3	7740	7705	7750	7825	7745	8395
4	7745	7710	7760	7815		8275
5	7680	7645	7690	7765		8130
6	7605	7575	7615	7680		8195
7	7550	7520	7560	7635		7930
8	7545	7515	7550	7625		7865
9	7415	7390	7425	7470		7845
10	7300	7280	7305	7345		7870
11	7175	7160	7175	7205		7860
12	7095	7080	7085	7105		7765
13	6975	6945	6955	6990		7820
14	6820	6845	6910			7755
15						7740
16						7815
17						

**Striker M/L**

Länge in mm	A	B	C	D	E	BR
	Value without Riser	Value without Riser	Value without Riser	Value without Riser	Value without Riser	Value without Riser
1	8190	8160	8215	8295	8260	9195
2	8110	8080	8135	8200	8195	8920
3	8055	8025	8075	8155	8055	8765
4	8060	8030	8080	8140		8630
5	7995	7965	8015	8090		8485
6	7920	7890	7940	8005		8575
7	7860	7830	7875	7955		8285
8	7860	7830	7870	7950		8220
9	7725	7705	7745	7790		8195
10	7605	7590	7630	7660		8230
11	7470	7465	7490	7515		8225
12	7390	7385	7395	7410		8145
13	7265	7235	7245	7285		8195
14	7105	7130	7200			8140
15						8115
16						8170
17						

**Striker L**

Länge in mm	A	B	C	D	E	BR
	Value without Riser	Value without Riser	Value without Riser	Value without Riser	Value without Riser	Value without Riser
1	8500	8470	8525	8600	8575	9510
2	8415	8385	8440	8500	8510	9235
3	8360	8330	8385	8450	8370	9070
4	8365	8335	8390	8440		8930
5	8300	8270	8315	8390		8785
6	8225	8190	8235	8300		8875
7	8160	8135	8175	8250		8575
8	8160	8130	8165	8245		8505
9	8020	7995	8030	8075		8485
10	7895	7880	7905	7945		8520
11	7760	7750	7760	7795		8540
12	7675	7665	7660	7685		8460
13	7545	7515	7525	7565		8515
14	7380	7405	7475			8455
15						8430
16						8485
17						

## 8. Gurtzeug

Der Striker wurde mit Gurtzeugen des LTF Typ GH getestet und zugelassen. Nahezu alle auf dem Markt befindlichen Gurtzeuge sind "GH" Gurtzeuge und für den Striker geeignet. Diese unterscheiden sich von GX Gurtzeugen durch eine niedrigere Aufhängung und nicht sehr effektiven (falls überhaupt vorhandenen) Kreuzgurten. Diese Kreuzgurte haben sich bei modernen Schirmen nicht bewährt.

## 9. Überprüfen des Gleitschirmes

Jeder ausgelieferte Gleitschirm wird von uns mehrfach überprüft und vermessen. Wir empfehlen trotzdem, den neuen Gleitschirm nach den folgenden Punkten gründlich durchzuchecken. Dieser Anleitung sollte man auch folgen, wenn der Gleitschirm nach intensivem Flugbetrieb, harten Flugmanövern oder nach Baumlandungen überprüft werden muss. Die Nähte an den Leinen-Aufhängeschlaufen, an den Tragegurten und an der Kappe sind auf Beschädigung zu überprüfen. Sind alle Leinen frei von Beschädigung und korrekt vernäht?

Sind alle Leinenschlösser richtig verschraubt und die Plastikeinsätze befestigt?

Alle Bahnen, auch die Rippen und V-Bänder sind auf Risse zu untersuchen.

Jede Beschädigung, ist sie noch so unscheinbar, muss von einem Fachmann begutachtet und behoben werden. Ein beschädigter Gleitschirm ist nicht flugtüchtig!

## 10. Einstellen der Steuerleinen

Die beiden Hauptsteuerleinen führen zu je einer mehrfach verzweigten Leinenspinne, welche an der Hinterkante (Abströmkante) befestigt sind. An den Tragegurten laufen die Steuerleinen durch eine Führungsrolle und sind mit je einem Steuergriff verbunden. Diese Steuergriffe werden beim Transport mittels zweier Magneten an den Tragegurten befestigt. Die Steuerleinenlänge wird ab Werk korrekt eingestellt und muss normalerweise nicht verändert werden. Der Einstellpunkt ist farblich auf der Hauptsteuerleine markiert. Sie muss im Flug mindestens 5 cm Freilauf haben (bevor die Bremsen greifen) und sollte nur unter Aufsicht von einem qualifizierten Fluglehrer oder Händler verändert werden. Die unsachgemäße Änderung der Steuerleinenlänge verändert das Flugverhalten und beeinträchtigt die Sicherheit des Gerätes.

## 11. Flugbetrieb

Die folgenden Seiten sollen keine Anleitung für das Gleitschirmfliegen sein. Vielmehr wollen wir in die Besonderheiten des Striker einweisen und einige wichtige Informationen für den Flugbetrieb und die Sicherheit geben.

### 11.1 Startvorbereitungen

Vor jedem Start ist ein sorgfältiger Vorflugcheck durchzuführen. Dabei sind Tragegurt, Leinen und Schirmkappe auf Beschädigungen zu überprüfen. Ebenso muss sichergestellt sein, dass die Leinenschlösser fest geschlossen und mit einem Plastikclip gegen verdrehen gesichert sind.

Das Gurtzeug ist mit größter Sorgfalt anzulegen. Nach dem Anlegen sind alle Schnallen nochmals zu überprüfen ob diese korrekt geschlossen sind. Ebenso ist der korrekte Verschluß des Rettungsgerätecontainers sowie der korrekte Sitz des Rettungsgerätegriffes zu überprüfen (siehe Betriebsanweisung des Gurtzeuges).

Wird ein Mangel festgestellt, darf keinesfalls gestartet werden!

Der Striker läßt sich am besten starten, wenn er bogenförmig ausgelegt wird. Beim auslegen muss die Schirmkappe gegen den Wind ausgelegt werden.

Die Leinenebenen inklusive Bremsleinen sind sorgfältig zu trennen und die Tragegurte zu ordnen. Alle Leinen müssen frei und ohne Verschlingung und Knoten verlaufen. Es dürfen keine Leinen unter der Kappe liegen.

Sind alle Vorbereitungen abgeschlossen werden die Hauptkarabiner des Gurtzeuge mit den Tragegurten verbunden. Es muss darauf geachtet werden, dass die Karabiner geschlossen sind. Bei der Verwendung eines Fußbeschleunigers werden zusätzlich die beiden Brummelhaken miteinander verbunden. Es ist auf freien, unverdrehten Verlauf des Beschleunigungssystems zu achten.

## 11.2 Checkliste

### Gleitschirm:

- Schirmkappe ohne Beschädigung
- Tragegurte ohne Beschädigung
- Leinenschlösser fest verschlossen und gegen verdrehen gesichert (Plastikclip)
- Fangleinen ohne Beschädigung
- alle Fangleinen frei von der Kappe zum Tragegurt, Bremsleinen

### Gurtzeug:

- Rettungsgerätecontainer verschlossen
- Rettungsgerätegriff korrekt angebracht
- alle Schließen geschlossen
- Hauptkarabiner

### Start:

- Tragegurte nicht verdreht
- Speedsystem eingehängt
- Bremsgriff und richtigen Tragegurt aufgenommen
- Pilotenposition mittig, alle Leinen gleich gespannt
- Windrichtung
- Hindernisse am Boden
- Luftraum frei

## 11.3 Start

Der Striker ist sehr einfach zu starten. Generell empfehlen wir beide A-Gurte (A und A') beim Start zu verwenden. Je nach Starttechnik, Windverhältnisse und Gelände kann man alternativ nur die mittleren A-Gurte zum aufziehen des Gleitschirmes verwenden. Zur besseren Orientierung sind die unterschiedlichen Tragegurteebenen farblich markiert. Der startbereite Pilot hält je Seite die A-Tragegurte und Steuergriffe in den Händen und geht mit den A-Leinen leicht auf Zug. Bei flachen Startplätzen und wenig Wind kann man alternativ einen Schritt Richtung Kappe zurückgehen und mit mehr Impuls den Gleitschirm aufziehen. Während des Startlaufes sind die Arme zuerst in Verlängerung der A-Gurte seitlich nach hinten gestreckt und werden mit dem Aufsteigen des Gleitschirmes nach oben geführt. Das Wichtigste beim Aufziehen ist wie bei allen Schirmen nicht die Kraft, sondern die Konstanz des Zuges. Da der Striker sehr leicht aufzuziehen ist, muß man ihn auf steilen Startplätzen oder bei starkem Wind etwas anbremsen, damit die Schirmkappen nicht überholt. Beim Rückwärts-Aufziehen bei starkem Wind kann man ein verfrühtes Abheben leicht verhindern, indem man während des aufziehens mit dem Schirm mitgeht. Die beste Vorbereitung für perfekte Starkwindstarts ist immer noch stundenlanges Spielen im Wind am Boden.

## 11.4 Beschleunigter Flug

Wenn das Beschleunigungssystem mit den Füßen betätigt wird verringert sich der Anstellwinkel der Kappe wodurch die Geschwindigkeit zu nimmt. Durch die höhere Geschwindigkeit ist der Gleitschirm instabiler und klappt leichter und heftiger ein.

Aus Sicherheitsgründen sollte man deshalb nur in ruhiger Luft und mit ausreichendem Abstand zum Boden beschleunigt fliegen. Die Steuergriffe sind beim beschleunigten Fliegen niemals loszulassen! Beim Einflug in Turbulenzen ist das Beschleunigungssystem sofort zu deaktivieren!

Ziehen der Steuerleinen während des beschleunigten Fluges ist ebenfalls zu vermeiden, da dabei durch den erhöhten Luftwiderstand an der Abströmkante die Nase kurzzeitig noch mehr nach unten nickt und sich die Gefahr des „Unterschneidens“ erhöht und der Schirm heftig einklappen kann.

Sollte der Gleitschirm einklappen, so ist das Beschleunigungssystem sofort zu deaktivieren, dann wird zuerst die Kappe über die Steuerleinen stabilisiert und wieder geöffnet.

### 11.5 Kurvenflug

Die hohe Wendigkeit des Striker ist auf seine besondere Steuercharakteristik zurückzuführen: Er reagiert auf Steuerimpulse sehr direkt und verzögerungsfrei.

Durch Gewichtsverlagerung (Pilot lehnt sich auf die Kurveninnenseite) lassen sich sehr flache Kurven mit minimalem Höhenverlust fliegen.

Gewichtsverlagerung und Zug an der kurveninneren Steuerleine ist für schnelle Richtungswechsel geeignet.

Für das Thermikfliegen eignet sich am besten die Kombination aus Gewichtsverlagerung, Anbremsen der Kurveninnenseite sowie dosiertes zusätzliches Anbremsen des Außenflügels. Durch das Gegenläufig ziehen und Lösen (aktives fliegen) mit der kurveninneren und kurvenäußeren Bremse kann der Kurvenradius und die Querlage verändert und das zentrieren der Thermik optimiert werden.

Achtung: bei zu weitem oder zu schnellem durchziehen der Steuerleinen besteht die Gefahr des Strömungsabrisses!

Ein einseitiger Strömungsabriss kündigt sich deutlich an: die Kurveninnenseite wird weich und das kurveninnere Flügeldrittel bleibt fast "stehen". Ist dieser Flugzustand eingetreten, so ist die kurveninnere Bremse sofort zu lösen.

### 11.6 Aktives Fliegen

Durch aktives Fliegen lassen sich viele Einklapper schon im Vorfeld verhindern!

Aktives Fliegen bedeutet durch Gewichtsverlagerung und Steuerimpulse den Gleitschirm so stabil und effizient wie möglich zu fliegen.

In Turbulenzen und ruppiger Thermik sollte durch aktives Fliegen die Kappe durch dosierte Bremseneinsätze möglichst immer senkrecht über sich gehalten werden.

Beim Einfliegen in starke Thermik vergrößert sich der Anstellwinkel des Gleitschirmes. Werden die Bremsen während des Einfliegens in die Thermik gelöst, kann die Schirmkappe beschleunigen und bleibt annähernd über dem Kopf des Piloten.

Anders beim Einfliegen in Abwinde: Hier werden die Bremsen dosiert gezogen.

### 11.7 Landung

Der Striker ist einfach zu landen. Im Endanflug gegen den Wind lässt man den Schirm leicht angebremsst ausgleiten. In ca 1m Höhe über Grund wird der Anstellwinkel durch zunehmendes Bremsen erhöht und abgefangen. Der Zeitpunkt der Landung sollte gleichzeitig mit dem vollen Bremseneinsatz zusammenfallen.

Bei starkem Gegenwind darf der Bremseneinsatz nur sehr dosiert erfolgen um einen Strömungsabriss vor der Landung zu vermeiden!

Bei dieser Gelegenheit möchten wir nahe legen, bei einem zu hohen Anflug die Höhe nicht durch die riskante Unsitte des „Pumpens“ abzubauen.

Ebenfalls sind Landungen mit steilen Kurven oder Kurvenwechseln im Endanflug unbedingt zu vermeiden.

Nach der Landung sollte die Fläche nicht mit der Nase voran auf den Boden fallen. Dies kann die Profile zerstören und beeinträchtigt auf Dauer das Material im Nasenbereich!

### 12. Windenschlepp

Der Striker weist beim Windenschlepp keine Besonderheiten auf. Über die Besonderheiten in einem Schleppegelände sowie die verwendete Ausrüstung (Winde, Klinke etc) sollte in jedem Fall vorher mit dem Windenfahrer und dem Startleiter gesprochen werden.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass die für den Schlepp benötigte Ausrüstung in jedem Fall auch zugelassen sein muß.

### 13. Motorflug

Der aktuelle Zulassungsstand ist entweder bei den Antriebsherstellern bei Ihrem Händler, Importeur oder bei uns zu erfragen.

## 14. Extreme Fluglagen

### 14.1 Seitliche Einklapper

Ein seitlicher Einklapper ist beim Gleitschirmfliegen die wohl am häufigsten auftretende Störung. Sollte der Striker in turbulenter Luft einmal einklappen, tritt dies in der Regel nur im Außenflügelbereich auf. Um in diesem Flugzustand die Flugrichtung beizubehalten wird die gegenüberliegende, offene Flügelhälfte angebremsst.

Ist die Kappe sehr stark kollabiert darf das Anbremsen der offenen Seite nur sehr dosiert erfolgen um einen Strömungsabriss zu vermeiden.

Nachdem das Wegdrehen durch Gegenlenken verhindert wurde kann gleichzeitig die Kappe durch Pumpen auf der eingeklappten Seite wieder geöffnet werden.

Wenn auf den seitlichen Einklapper nicht aktiv durch Gegensteuern reagiert wird, dann öffnet der Striker meist selbstständig innerhalb einer Umdrehung. Sollte die Kappe durch die starken Turbulenzen oder andere Einflüsse (Verhänger) nicht selbstständig öffnen, so geht der Gleitschirm in eine Steilspirale über.

### 14.2 Verhänger

Bei großen Einklappern oder sonstigen Extremsituationen kann es bei jedem Gleitschirm zu sogenannten Verhängern kommen. Dabei bleiben die eingefallenen Kammern des Flügelendes in den Leinen hängen. Ohne Pilotenreaktion geht der Schirm in eine stabile Spirale über. Ist dies passiert, muss als erstes die Drehbewegung durch gefühlvolles Gegenbremsen gestoppt werden. Sollte die Drehgeschwindigkeit trotz Gegensteuerns weiter zunehmen, ist bei geringer Höhe sofort das Rettungsgerät auszulösen.

Bei ausreichender Höhe kann durch folgende Möglichkeiten versucht werden den Verhänger zu lösen.

- Gefühlvolles Gegenbremsen und durch sehr schnelles, entschlossenes und tiefes Durchziehen der Steuerleine an der verhängten Seite eine Wiederöffnung versuchen.
- Ziehen der Stabilo Leine.

Führen diese Maßnahmen nicht zum Erfolg kann bei ausreichender Höhe versucht werden, den Verhänger durch einen Fullstall zu lösen.

#### **Achtung:**

Die oben genannten Flugmanöver sind sehr anspruchsvoll und können viel Höhe vernichten! Sollte sich der Pilot überfordert fühlen oder nicht genügend Höhe vorhanden sein ist sofort das Rettungsgerät auszulösen.

### 14.3. Frontstall

Das Einklappen der gesamten Anströmkannte geschieht meist durch starkes Ziehen an den A-Gurten, beim beschleunigten Fliegen oder durch plötzlich auftretende starke Abwinde. Diese Flugstörung sieht zwar spektakulär aus, ist aber bei geringer Einklapptiefe oft nicht weiter gefährlich. Dabei entstehen keine Drehbewegungen, der Schirm öffnet sich meist schnell von selbst und nimmt rasch wieder Fahrt auf. Durch dosiertes, beidseitiges Anbremsen kann die Öffnung beschleunigt werden.

Rechtzeitiges Erkennen der Situation und schnelles Reagieren durch beidseitiges Anbremsen hilft den Höhenverlust möglichst gering zu halten und die Störung nicht außer Kontrolle zu verlieren.

### 14.4 Sackflug

Bei einem Sackflug hat der Gleitschirm keine Vorwärtsfahrt und gleichzeitig stark erhöhte Sinkwerte. Verursacht wird der Sackflug unter anderem durch zu langsames Auslassen der B-Gurte beim B-Stall, bei altem und porösem Tuch, bei Beschädigungen an den Leinen oder den Rippen, durch Ziehen an den C- oder D-Gurten oder bei unzulässigem Startgewicht. Auch wenn die Kappe nass ist oder die Lufttemperatur sehr niedrig, nimmt die Tendenz zum Sackflug zu.



Ob sich der Schirm sich im Sackflug bemerkt man daran, dass das Fahrtgeräusch trotz gelöster Bremsen sehr schwach ist und der Schirm in einer ungewohnten Position über dem Piloten ist. In diesem Fall gilt unbedingt: Steuerleinen auslassen!

Bei betriebstüchtigen Zustand der Kappe und der Leinen nimmt der Striker innerhalb 2 bis 3 Sekunden selbstständig wieder Fahrt auf. Sollte dies, aus welchem Grund auch immer, nicht der Fall sein, sind die die A-Tragegurte nach vorne zu drücken oder ist das Beschleunigungssystem zu betätigen. War ein Schirm ohne offensichtlichen Grund (z.B. Regenflug oder unzulässiges Startgewicht) im Dauersackflug muss dieser vor dem nächsten Flug überprüft werden.

**Achtung:** Im Sackflug dürfen die Bremsen nicht betätigt werden, da der Gleitschirm unverzüglich in den Fullstall übergeht. In Bodennähe darf ein stabiler Sackflug wegen einer möglichen Pendelbewegung nicht mehr ausgeleitet werden. Der Pilot richtet sich statt dessen im Gurtzeug auf und bereitet sich auf eine harte Landung vor, möglichst mit Landefall.

#### 14.5 Fullstall

Um einen Fullstall einzuleiten müssen beide Bremsleinen ganz durchgezogen werden.

Der Schirm wird stetig langsamer, bis die Strömung komplett abreißt. Die Kappe kippt plötzlich nach hinten.

Es ist sehr wichtig, trotz der unangenehmen Schirmreaktion bei einem Fullstall die Bremsleinen solange durchgezogen zu halten bis sich der Schirm stabilisiert.

Zur Ausleitung werden beide Bremsleinen symmetrisch nach oben geführt (Schaltzeit  $\geq 2$  sec.)

Der Schirm öffnet sich und pendelt nach vorne, um Fahrt auf zu nehmen.

Durch symmetrisches Anbremsen wird ein zu starkes Vorscheißen des Schirms verhindert. Bremst man die Kappe nicht an schießt sie sehr weit nach vorne, und ein großflächiges Einklappen ist möglich.

Auch durch eine asymmetrische Fullstallausleitung ist ein Einklappen möglich.

Bei allen dynamischen Extremflugfiguren besteht die Gefahr das der Pilot falsch reagiert.

Es sollte immer durch dosierte Bremsbewegungen korrigiert werden.

#### 14.6 Trudeln

Durch Überziehen einer Seite kann die Strömung am halben Flügel abreißen. Dabei entsteht eine Umkehrung der Anströmrichtung. Die tief angebremsste Hinterkante wird dann von hinten angeströmt und fliegt in die umgekehrte Richtung, der Schirm dreht um seine Hochachse.

Für das Trudeln gibt es 2 Ursachen:

- eine Bremsleine wird zu schnell und weit durchgezogen (Beispiel: einleiten einer Steilspirale)
- im Langsamflug wird eine Seite zu stark angebremsst (Beispiel: beim Thermikkreisen)

Wird eine versehentlich eingeleitete Negativkurve sofort ausgeleitet, geht der Schirm ohne großen Höhenverlust wieder in den Normalflug über. Wird die Negativkurve länger gehalten, kann der Gleitschirm beschleunigen und bei der Ausleitung einseitig nach vorne schießen. Ein impulsives Einklappen oder Verhänger können die Folge sein.

#### 14.7 Wingover

Es werden abwechselnd enge Kurven nach links und rechts geflogen, die Querneigung des Schirms wird dabei zunehmend erhöht. Bei Wingovers mit großer Schräglage beginnt der kurvenäußere Flügel zu entlasten. Weiteres erhöhen der Querneigung ist zu vermeiden, da ein eventuelles Einklappen sehr impulsiv sein kann.

Fullstall, Trudeln und Wingover (über 90 Grad) sind verbotene Kunstflugfiguren und dürfen im normalen Flugbetrieb nicht durchgeführt werden.

Falsches Ausleiten und Überreaktionen des Piloten können generell bei allen Gleitschirmen lebensgefährliche Folgen haben!

#### 14.8 Notsteuerung

Bei Ausfall der Steuerleinen kann der Striker problemlos mit den hinteren Tragegurten gesteuert werden. Der Weg bis zum Strömungsabriß ist beim Steuern mit den hinteren Tragegurten natürlich viel kürzer als mit den Steuerleinen, er beträgt beim Striker ungefähr 20cm. Leichte Kurven kannst Du auch durch ziehen der Stabilo-Leinen oder durch Gewichtsverlagerung fliegen.



## 15. Abstiegshilfen

### 15.1 Steilspirale

Die Steilspirale ist die effizienteste Möglichkeit des Schnellabstieges. Die hohe Sinkrate und die dabei auftretende Zentrifugalkräfte führen zu einer starken Körperbelastung des Piloten, und sind von ungeübten Piloten nicht lange durchzuhalten.

Das Anspannen der Bauchmuskulatur während der Steilspirale kann sehr hilfreich sein.

Bei den ersten Anzeichen von Übelkeit, Schwindel, Ohnmachtsgefühl ist die Steilspirale sofort auszuleiten.

### 15.2 Ohren anlegen

Das sogenannte „Ohren anlegen“ ist eine einfache, wenn auch nicht allzu wirksame Abstiegshilfe bei der die Vorwärtsgeschwindigkeit höher ist als die Sinkgeschwindigkeit. Sie ist eher dazu geeignet, die Gleitleistung zu verringern und von einer Gefahrenquelle horizontal Abstand zu gewinnen als schnell abzusteigen.

Zum Ohren anlegen werden die beiden Außenflügel durch Ziehen der äußeren A-Tragegurte (A') symmetrisch nach unten eingeklappelt.

Zu großes Einklappen durch Herunterziehen der nächsten beiden A-Stammleinen Seiten verringert die Fluggeschwindigkeit und kann im Extremfall zum Strömungsabriß führen. Deshalb darf immer nur der äußere A-Tragegurt zum Ohrenanlegen verwendet werden. Durch das „Ohren anlegen“ kann die Sinkgeschwindigkeit auf ca. 5 m/sec. erhöht und die Gleitleistung halbiert werden.

Durch Betätigen des Fußbeschleunigers kann das Sinken und die Vorwärtsfahrt nochmals deutlich gesteigert werden.

Zur Ausleitung genügt es, wenn die äußeren A-Tragegurte wieder losgelassen werden. Die Kappe öffnet in der Regel selbstständig. Um die Öffnung zu beschleunigen kann der Pilot leicht anbremsen.

**Achtung:** Fliege nie eine Steilspirale mit angelegten Ohren, denn dabei werden die mittleren A-Leinen über ihre Grenzen belastet.

### 15.3 B-Stall

Der B-Stall ist einfach einzuleiten. Die B-Tragegurte werden langsam und symmetrisch bis zu 20 cm heruntergezogen. Die Strömung reißt ab und der Schirm geht in einen vertikalen Sinkflug ohne Vorwärtsfahrt über.

Zur Ausleitung genügt es die B-Tragegurte wieder nach oben zu führen, der Schirm nickt nach vorne und nimmt wieder Fahrt auf.

Durch zu weit ziehen der B-Tragegurte kann man die Fläche zusätzlich verkleinern und die Sinkgeschwindigkeit erhöhen. Hierbei besteht allerdings die Gefahr, dass die Kappe eine Rosette nach vorne bildet. Der B-Stall ist sofort auszuleiten.

Öffnet die Kappe nicht ist dieses durch beidseitiges dosiertes Anbremsen zu unterstützen.

Alle Abstiegshilfen sollten bei ruhiger Luft und in ausreichender Sicherheitshöhe geübt werden, um sie in Notsituationen bei turbulenter Luft einsetzen zu können.

Für alle Extremflugmanöver und Abstiegshilfen gilt:

- erstes Üben nur unter Anleitung eines Fluglehrers oder im Rahmen eines Sicherheitstrainings
- vor dem Einleiten der Manöver sicherstellen, dass der Luftraum unter dem Piloten frei ist
- während der Manöver muss der Pilot Blickkontakt zur Kappe haben und dabei die Höhe ständig kontrollieren

## 16. Pflege, Lagerung, Reparaturen, Entsorgung

Vom Zustand deines Gleitschirmes hängt in der Luft Dein Leben ab. Ein gepflegter und sachgemäß behandelter Gleitschirm kann das doppelte Alter erreichen. Damit der Striker seinen Piloten/Pilotin möglichst lange und sicher durch die Lüfte trägt, bitte folgende Punkte beachten:

### 16.1 Pflege

- Die UV-Strahlen der Sonne schädigen auf Dauer den Stoff des Gleitschirmes. Deshalb sollte der Gleitschirm nicht unnötig im Sonnenlicht liegen.
- Beim Auslegen ist darauf zu achten, dass weder die Kappe noch die Leinen stark verschmutzen. Die eingelagerten Schmutzpartikel können das Material schädigen.
- Nach Baum- und Wasserlandungen sollte man die Leinenlängen überprüfen.
- Den Gleitschirm nicht über den Boden ziehen. Die Tuchbeschichtung wird beschädigt.
- Nässe schadet der Beschichtung des Tuches und verkürzt die Lebensdauer.
- Verhängen die Leinen am Boden können sie beim Start überdehnt oder abgerissen werden.
- Nicht auf die Leinen treten!
- Beim Zusammenrollen bitte den mitgelieferten Stoffsack unterlegen um mechanischen Abrieb und Beschädigungen des Segels zu vermeiden.
- Die Leinen sind so wenig wie möglich zu knicken.
- Nach Kontakt mit Salzwasser ist das Gerät sofort sorgfältig mit Süßwasser zu spülen
- Insekten, welche sich in die Kammern verirrt haben, sollten lebend entfernen werden, nicht nur aus Tierliebe, sondern auch weil diese eine ätzende Flüssigkeit absondern.
- Den Gleitschirm höchstens mit Wasser reinigen. Dabei mechanische Belastungen wie bürsten und rubbeln vermeiden. Chemische Reinigungsmittel beschädigen Tuch und Leinen.

### 16.2 Lagerung

- Der Gleitschirm muss immer trocken gelagert werden. Sollte er mal naß geworden sein, muss er sobald als möglich zum Trocknen ausgebreitet werden (aber nicht in prallem Sonnenlicht!).
- Den Gleitschirm nicht in der Nähe von chemischen Dämpfen und Gasen lagern.
- Beim Transport und Lagerung speziell in Autos darauf achten dass der Gleitschirm nicht unnötig hohen Temperaturen ausgesetzt wird.

### 16.3 Instandhaltung und Reparatur

- Kleinere Risse im Stoff, welche nicht längs der Naht verlaufen, können provisorisch mit Klebesegel aus dem Gleitschirmfachhandel verschlossen werden.
- Alle anderen Arten von Beschädigungen wie große Risse, Risse an Nähten, herausgerissene Leinenbefestigung, gerissene und beschädigte Leinen dürfen nur von einem autorisierten Fachbetrieb oder dem Hersteller repariert werden.
- Es sind nur Original Ersatzteile zu verwenden.
- Durch jede Veränderung am Gleitsegel, außer jene vom Hersteller genehmigten, erlischt die Betriebserlaubnis des Gerätes.
- Der Striker muß spätestens alle zwei Jahre oder alle 100 Betriebsstunden von einem autorisierten Fachbetrieb oder vom Hersteller überprüft werden.

### 16.4 Entsorgung

Die in einem Gleitschirm eingesetzten Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an uns zurücksenden. Diese werden von uns dann fachgerecht entsorgt.

### 17. Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten

Eigentlich selbstverständlich, aber hier nochmals ausdrücklich erwähnt: Bitte unseren naturnahen Sport 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 im Gebirge respektieren.  
Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert.

## 18. Nachprüfanweisung

Achtung: Die Firma Fly market GmbH & Co. KG haftet nicht für Fehler der verantwortlichen Person (bzw. Checkbetrieb), die den Check ausführt. Diese arbeitet immer auf eigene Verantwortung!  
Bei Zweifel an der Durchführung der Checks oder Lufttüchtigkeit des Gerätes immer Fly market GmbH & Co. KG kontaktieren, oder gegebenenfalls das Gerät zur Überprüfung direkt zu uns schicken.

### 18.1. Gegenstand der Prüfung

Der Prüfungspflicht unterliegt jedes Gleitsegelmuster.

Die Prüfungen können vom Hersteller oder einer, von ihm beauftragten Person durchgeführt werden, die die nachstehenden personellen Voraussetzungen erfüllen. Seit dem 01.07.2001 besteht auch die gesetzliche Möglichkeit, dass der Halter sein Gerät selber nachprüfen kann. Diese Möglichkeit wird vom Hersteller ausdrücklich nicht empfohlen, da der Halter in der Regel nicht die Entsprechende personelle Voraussetzung und Messgeräte zur Verfügung hat. Zudem darf in diesem Fall das Gerät nur vom Halter geflogen werden eine Nutzung des Gleitsegels durch Dritte ist dann ausgeschlossen!!! Bei jeder Nachprüfung wird ein Prüfprotokoll erstellt. Der Halter ist verpflichtet, immer das letzte Schriftstück aufzubewahren, sowie dem Hersteller eine Kopie dieses Nachprüfprotokolls zu übersenden. Jeder Prüfschritt ist gewissenhaft durchzuführen und im Nachprüfprotokoll einzutragen.

Falls bei der Prüfung ein Mangel festgestellt wird, darf mit dem Gerät nicht weiter geflogen werden. Es muss dann eine Instandsetzung durch den Hersteller oder einer, von ihm beauftragten Person durchgeführt werden.

### 18.2. Nachprüfungsintervalle

Der Turnus beträgt bei Schulungsgeräten und gewerblich genutzten Tandem Gleitschirmen alle 12 Monate, alle anders genutzten Gleitschirme alle 24 Monate oder nach 150 Betriebsstunden.

### 18.3. Personelle Voraussetzungen für die Nachprüfung

Personelle Voraussetzungen für die Nachprüfung von ausschließlich persönlich und einsitzig genutzten Gleitsegel:

- Besitz eines gültigen unbeschränkten Luftfahrerscheins für Gleitsegel oder gleichwertige anerkannte Lizenz.
- Eine ausreichende typenbezogene Einschulung im Betrieb des Herstellers oder Importeurs.

Hinweis: Wurde ein GS ausschließlich für die persönliche Nutzung nachgeprüft, dann ist dessen Benutzung durch Dritte ausgeschlossen.

Personelle Voraussetzung für die Nachprüfung von Gleitsegel, die von Dritten genutzt werden und für Doppelsitzer:

- Eine für die Prüftätigkeit förderliche Berufsausbildung
- Eine berufliche Tätigkeit von zwei Jahren bei der Herstellung oder Instandhaltung von Gleitschirmen und Hängegleitern oder technisch ähnlichen Art, davon 6 Monate innerhalb den letzten 24 Monaten. In einem Herstellerbetrieb für Luftsportgerät.
- Eine ausreichende, mindestens zweiwöchige typenbezogene Einschulung im Betrieb des Herstellers oder Importeurs
- Eine typenbezogene Einweisung je Gerätetyp die jährlich zu verlängern ist.

### 18.4. Notwendige Unterlagen

- Aktuelle Fassung der Nachprüfanweisung (Sicherstellung)
- Luftsportgeräte-Kennblatt
- Stückprüfprotokoll
- Vorangegangene Nachprüfprotokolle (nur bei weiteren Nachprüfungen)
- Wartungs- und Kalibrierunterlagen der Messgeräte
- Anweisungen des Herstellers zur Mängelbehebung
- Ggf. Lufttüchtigkeitsanweisungen

## 18.5. Prüfschritte

### Identifizierung des Gerätes:

- Nach der Übergabe des Gleitsegels wird eine Sichtung des Fluggerätes vorgenommen und das Gleitsegel anhand der offiziellen Herstellerunterlagen identifiziert.
- Typenschild und Aufschriften sind auf Korrektheit, Vollständigkeit und Lesbarkeit zu überprüfen

### Sichtkontrolle der Kappe:

- Das Ober- und Untersegel, Eintrittskante, Austrittskante, Rippen (inkl. evtl. vorhandener V-Rippen), Zellzwischenwände, Nähte, Flares und Leinenloops werden auf Risse, Scherstellungen, Dehnungen, Beschädigungen der Beschichtung, Reparaturstellen und sonstige Auffälligkeiten untersucht. Das Prüfergebnis ist im Nachprüfprotokoll festzuhalten.
- Bei Rissen an den Nähten und anderen Beschädigungen muss die Reparatur unbedingt nur durch Originalersatzteile und durch originales Nahtbild erfolgen, kein Kleben mit Klebesegel, Verwendung nicht originaler Ersatzteile u.s.w.

### Sichtkontrolle der Leinen:

- Bei Verletzungen der Leinen (Nähte, Risse, Knicke, Scheuerstellen, Verdickungen, Kernaustritte usw.) muss diese sofort mit originalen Ersatzteilen und originalem Nahtbild erneuert werden.
- Bei Verletzungen der Leinen (Nahtbild Mantel o.ä.) muss diese sofort mit originalen Ersatzteilen und mit originalem Nahtbild erneuert werden.

### Sichtkontrolle der Verbindungsteile:

- Alle Leinenschlösser und evt. vorhandene Trimmer und Speedsysteme sind auf Auffälligkeiten wie Risse, Scheuerstellen und Schwergängigkeit hin zu überprüfen. Beide Tragegurte werden auf Scherstellen, Risse und starke Abnutzungen untersucht und anschließend unter einer Last von 5 daN vermessen. Die ermittelten Werte sind den Vorgaben des Typenkennblattes gegenüberzustellen und im Nachprüfprotokoll zu dokumentieren
- Max +/- 5 mm Unterschied an den Tragegurtenlängen sind zulässig.

### Vermessung der Leinenlängen:

- Die einzelnen Leinen werden ausgelegt und mit 5 daN belastet. Die Vermessung erfolgt vom Einhängpunkt des Tragegurtes bis zur Kappe einschließlich Fangleinenloop. Die Rippenummerierung beginnt jeweils in der Flügelmitte wobei die Flügelseiten in Flugrichtung gesehen werden. Die ermittelten Gesamtleinenlängen werden im Nachprüfprotokoll dokumentiert und den Sollleinenlängen des entsprechenden Typenkennblattes gegenübergestellt. Die Vermessung der gegenüberliegenden Flügelseite kann, gleiche Bedingungen vorausgesetzt, kann durch einen Symmetriecheck vorgenommen werden. Die Einhaltung der aus der Herstelleranweisung zu entnehmenden Toleranzen ist im Nachprüfprotokoll zu dokumentieren.
- Grenzwerte (Toleranzwerte) dürfen maximal +/- 15 mm gegenüber dem Typenkennblatt abweichen, wobei durch die Toleranzen keine nennenswerte Trimmverschiebung vorliegen darf. Die Toleranzen der Bremsleinen betragen +/- 25 mm Abweichung gegenüber dem Typenkennblatt.
- Einschränkend gilt, dass ein Feintrimm in 2 Fällen vorgenommen werden muss (die Vorgehensweise muss beim Hersteller erfragt werden):
  - wenn mehr als 50 % der Leinen die Toleranzgrenze erreichen, wobei die Toleranzgrenze lediglich entweder in + oder - Richtung abweichen darf (gerechnet werden alle Werte von 10-15 mm).
  - oder 25 % der Leinen die Toleranzgrenzen in beide Richtungen (+ oder -) abweichen (Beispiel: A/B Leinen sind um 10-15 mm länger, während gleichzeitig die C/D Leinen um 10-15 mm kürzer als im Typenkennblatt sind (Trimmverschiebung nach hinten durch Alterung)

### Kontrolle der Leinenfestigkeit

- Der Nachweis der Leinenfestigkeit ist analog zu der in der LTF geforderten Nachweis für die Musterprüfung zu dokumentieren:
- Stammleine: Aus jeder Leinenebene (A, B, C) wird jeweils aus der Schirmmitte eine Stammleine ausgebaut und mit dem Zugfestigkeitsprüfgerät die Bruchlast ermittelt. Die ausgebauten Leinen sind im Nachprüfprotokoll zu benennen (z.B. A1, B1, C1, D1 in Flugrichtung links). Dies ist wichtig, damit bei einer späteren Nachprüfung nicht die bei der vorhergegangenen Prüfung ersetzte Leine geprüft wird. Bei der 3. und 4. Nachprüfung werden Stammleinen neben der mittleren Stammleine geprüft (d.h. A2, B2, C2). Ab der 5. Nachprüfung fängt der Turnus wieder von vorne an (z.B. A1, B1, C1 in Flugrichtung links, gemäß der ersten Nachprüfung).
- Galerieleinen: Oberhalb der Stammleinen wird jeweils eine weiterführende Leine bis hin zur Kappe ausgebaut und ebenfalls die Bruchlast ermittelt. Liegt die ermittelte Bruchlast der A-Galerieleinen beim 1,5-fachen des Sollwert (z.B. Sollwert 35 daN, ermittelte Bruchlast >52,5 daN), dann kann eine Prüfung von weiteren Galerieleinen auf der B/C-Ebenen entfallen.
- Grenzwerte der Einzelleinen für den Striker:

Stammleinen:	A/B: 100 daN;	C/D: 70 daN
Mittlere Ebene:	A/B: 60 daN;	C/D: 50 daN
Obere Ebene:	A/B: 35 daN;	C/D: 35 daN

### Kontrolle der Kappenfestigkeit:

- Die Prüfung der Kappenfestigkeit wird mit dem Bettsometer (B.M.A.A. approved Patent No. GB 2270768 Clive Betts Sales) vorgenommen. Bei dieser Prüfung wird in das Ober- und Untersegel im Bereich der A-Leinenanlenkung ein nadeldickes Loch gestoßen und das Tuch auf seine Weiterreißfestigkeit hin geprüft. Der Grenzwert der Messung wird auf 800 g und eine Risslänge von 5 mm festgelegt
- Der genaue Prüfablauf ist durch die Bedienungsanleitung des Bettsometer vorgegeben. Der ermittelte Messwert wird in das Nachprüfprotokoll eingetragen

### Kontrolle der Luftdurchlässigkeit des Tuches:

- Mittels einer JDC Textiluhr wird eine Porositätsmessung an jeweils mindestens 5 Punkten des Obersegels (wobei mindestens 2 Messpunkte im mittleren Schirmdrittel liegen müssen) und mindestens 3 Punkten des Untersegels durchgeführt. Die ermittelten Werte werden im Nachprüfprotokoll dokumentiert. Die Messpunkte auf dem Ober-/Untersegel liegen über die Spannweite verteilt ca. 20-30 cm hinter der Einströmkante.
- Grenzwerte: keine Messstelle darf einen Wert von unterhalb von 10 Sekunden erreichen. Ergibt eine Messung einen Wert unter 10 Sekunden, so verliert das Gleitsegel seine Betriebstüchtigkeit.

### Sichtkontrolle von Trimmung und Einstellung:

- Alle Leinen sind lt. Leinenübersichtsplan zu kontrollieren ob sie auch richtig eingeleint wurden, und dass auch alle Leinenebenen frei sind. Ebenso sind die Bremsleinen zu kontrollieren, dass alles richtig eingeleint und frei ist.
- Die Sichtkontrolle muss genau dem Leinenübersichtsplan entsprechen

**Checkflug:**

- Ein Checkflug ist nur bei größeren Reparaturen notwendig.
- Beim Checkflug muss festgestellt werden, ob sich die Flugeigenschaften des zu überprüfenden Gleitsegels gegenüber einem fabrikneuen Gerät verändert haben.
- Der Prüfer muss von seinem fliegerischen Können und Erfahrung in der Lage sein, die Bauvorschriften mit dem Flugverhalten des zu überprüfenden Gleitsegels zu vergleichen und eventuell veränderte Eigenschaften festzustellen. Dazu gehört vor allen Dingen, dass das Gleitsegelmuster und dessen Eigenschaften / Flugverhalten dem Prüfer bekannt sind.
- Ebenfalls müssen die zum Zeitpunkt der Zulassung des Musters geltenden Bauvorschriften bekannt sein.
- Ein Checkflug muss mindestens die Punkte Aufziehverhalten, Neigung zum Sackflug (Wiederanfahren aus dem B-Stall), Tendenz zu Negativkurven, Steuerweglängen, >50%iges einseitiges Einklappen umfassen.
- Wenn das überprüfte Gerät in irgendeiner Weise sich nicht richtig verhält, darf mit diesem Gerät nicht mehr geflogen werden und muss zur Überprüfung zum Hersteller. Keinesfalls darf man selbst versuchen, den Fehler zu beheben.

**Sonstige vorgesehene Prüfungen:**

- Kontrolle der Leinendehnung:

Alle innersten Stammleinen sind zunächst unter einer Belastung von 6 daN zu messen und dann für 5 Sekunden mit 20 daN zu belasten und anschließend wieder unter 6 daN zu vermessen. Diese Tätigkeit ist unbedingt vor der Vermessung der Leinenlängen durchzuführen und die Dehnungswerte im Nachprüf-Protokoll festzuhalten.

**18.6. Prüfmittel**

Für die einzelnen Prüfung zu verwendende Prüfmittel müssen unbedingt die nachstehend genannten Geräte verwendet werden:

- Luftdurchlässigkeitsmessgerät: JDC
- Längenmessgerät: Maßband aus Stahl oder elektronische Vermessanlage
- Festigkeitsmessgerät für Leinen: elektronische Messung mit Maximalwertspeicher, Abtastrate > 5 Messungen/Sekunde
- Festigkeitsmessgerät für Kappe: Bettsometer, B.M.A. GB 2270768

Alle Messgeräte müssen in regelmäßigen Abständen gemäß den jeweiligen Herstellerangaben kalibriert und gewartet werden.

**18.7. Dokumentation**

- Alle Prüfergebnisse sowie alle Angaben des Schirmes (Typ, Größe, Seriennummer, Baujahr) müssen im Nachprüfprotokoll vermerkt werden.
- Reparatur- und Korrekturarbeiten werden ebenfalls auf dem Nachprüfprotokoll vermerkt.
- Der Gesamtzustand des Gerätes wird entsprechend der anzukreuzenden Möglichkeiten des Nachprüfprotokolls angegeben. In dem Gesamtzustand fließen alle ermittelten Werte wie Festigkeiten, Porosität, etc ein.
- Bei einem negativen Prüfergebnis ist mit dem Hersteller Kontakt aufzunehmen um die weitere Verfahrensweise abzustimmen ( z. B. Einsendung des Gerätes an den Hersteller zur Reparatur).
- Außergewöhnliche Mängel sind dem Hersteller sofort zu melden!
- Die Nachprüfung wird am Gerät neben dem Typenschild mit dem entsprechenden Nachprüfstempel vermerkt. Dieser Nachprüfstempel ist vollständig auszufüllen mit dem Zeitpunkt der nächsten Nachprüfung, Ort, Datum, Unterschrift und Prüfervname.
- Sämtliche Nachprüfunterlagen (Nachprüfprotokoll und Vermessungsprotokoll) sind in 3-facher Ausfertigung zu erstellen. Jeweils eine Ausfertigung erhält der Gerätehalter, Prüfer und Hersteller (die Ausfertigung muss zeitnah übermittelt werden). Die Aufbewahrungsfrist der Nachprüfunterlagen beträgt 6 Jahre.