

# **FLEX**

## **Betriebsanleitung**

*Fassung 8. Februar 2019*



**Hersteller: Delta-Flugschule Condor, CH-8825 Hütten/ZH**  
**[www.deltaflugschule.ch](http://www.deltaflugschule.ch)   [condor.d@uudial.ch](mailto:condor.d@uudial.ch)   Mobil 0041 79 654 16 77**

## Betriebsanleitung **FLEX**

(Stand 8. Februar 2019)

Inhaltsverzeichnis	2
Allgemeines	2
Lieferumfang	3
Montage aus dem Kurzpack	4
Segel ausbreiten und Segellatten einschieben	5
Spannen des Querrohrs	5
Der Vorflugcheck	6
Start	7
Der Flug, Thermikfliegen, Stalleigenschaften	7
Die Landung	8
Der Schlepp	8
Allgemeine Hinweise und Beschränkungen	8
Optimale Trimmung, Schwerpunkt und Geradeausflug	8/9
Demontage	9
Wartungs- und Reparaturvorschriften	10
Nachprüfungsnachweis	10
Pflege, Lagerung	10
Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten	10/11
Entsorgung des Fluggerätes	11
Technische Daten, Übersichtsplan	11/12
Segellattenplan	13
Nachprüfungsanweisung für Condor-Hängegleiter	14/15/16
Kennblatt Musterprüfung DHV	16

### Allgemeines

Bei der Entwicklung des **FLEX** - Hängegleiters stand an erster Stelle der Gedanke, ein modernes, äusserst gutmütiges und leichtes Einfachsegelgerät zu bauen. Wir verstehen darunter ein Fluggerät, welches alle nützlichen und technischen Lösungen im Deltabau in sich vereint und Anfänger wie auch Genussflieger zufrieden stellt. Sauber durchkonstruiert, ermöglicht der **FLEX** ein sicheres und Kräfte sparendes Fliegen mit gutmütigsten Start- und Landeeigenschaften.

### der **FLEX**

Flügelfläche	16 m <sup>2</sup>
Doppelsegel	20 %
Spannweite	9.2 m
Streckung	5.2
Leermasse	17 kg
Packmasse	5.35 / 3.55 m
Anzahl Segellatten	11/0
min./max. Zuladung	50/90 kg
opt. Pilotengewicht	50-75 kg
V min./max.	29/70 km/h

Dank geschickter Konstruktion und leichtem Gewicht lässt sich der **FLEX** vielseitig einsetzen. Für Schulung, Genuss- und Sonntagspiloten, als Zweitgerät für Ferien- und Feierabendflüge.

Wir wünschen mit dem *FLEX* viele schöne Flüge und immer «happy landings»

### Lieferumfang

1 Lattenplan, 2 Polster für Kiel und Trapezecken, 3 Klettbänder, 1 Packsack (5.35m) für Lang- und Kurzpackung.

**Bevor Du den FLEX aufbaust und fliegst, solltest Du diese Betriebsanleitung genau durchlesen und empfohlene Flugtechniken sowie Trimmhinweise beachten. Bei Unsicherheiten oder Fragen kontaktiere bitte den Hersteller.**



Das beiliegende Luftsport - Kennblatt ist Bestandteil der Betriebsanleitung.

Montage aus dem Kurzpackmass (3.55 m)



Lege den kurz gepackten **FLEX** mit dem Trapezbereich nach oben zeigend auf den Boden. Öffne den Reissverschluss und lege die Segellatten zur Seite. Falls Du mit nichtteilbaren Rädern fliegst, schiebe diese vor der Montage des Trapez auf die Basis und sichere diese mit dem Quick-Pin Bolzen. Klappe die Seelhälften nach hinten. Schiebe die Flügelendrohre links und rechts bis zum Anschlag ins entsprechende vordere Flügelrohr und setze den Flügelverbindungsbolzen inkl. Sicherungsring ein. Anschliessend an den Flügelenden links und rechts die Ösen am Segel über die an den Flügelendrohren befindlichen M5-Schrauben stülpen und die Sicherungsringe anbringen.



Gerät umdrehen. Packsack entfernen und die Oberverspannung mit dem Turmzapfen am Turmrohr einsetzen.



Nasenlatte auf die M6 Schraube auf die Nasenplatte aufsetzen.



**Segelfläche ausbreiten:** Schiebe nun die Segellatten von innen nach aussen in die Segellattentaschen und sichere diese mit den Segellattenschnüren. Anschliessend kannst Du den **FLEX** an der Nasenplatte hochheben und das Zentralgelenk bis zum Turmfuss nach hinten schieben.



Die am Flügelrohr angekletteten Swivelrohre auf den Swivelzapfen am Flügelendrohr setzen.



Bei der Demontage des Gerätes verfährt Du in der umgekehrten Reihenfolge.

### Der Vorflugcheck

**Mache es Dir zur Gewohnheit, vor jedem Start einen sorgfältigen Vorflugcheck durchzuführen. Eine intakte Ausrüstung und eine richtige Einschätzung der Wetterlage reduzieren das Risiko des Drachenfliegens erheblich.**

1. Zentralverriegelung eingerastet und mit Quick-Pin gesichert?
2. Flügel-/Querrohranschluss links inkl. Drahtseile kontrollieren
3. Flügelende links inkl. Swiveltip kontrollieren
4. Segelaustrittskante inkl. Segellattenenden und Pitchkabelanschlüsse und die Verspannungen am Kielrohrende kontrollieren
5. Flügelende rechts inkl. Swiveltip kontrollieren
6. Flügel-/Querrohranschluss rechts inkl. Drahtseile kontrollieren
7. Nasenbereich inkl. Drahtseilanschlüsse und Segelbefestigung kontrollieren
8. Pilotenaufhängung und Querrohrverbindungen kontrollieren
9. Beide Trapezrohre und die Trapezbasis inkl. Drahtseilanschlüsse kontrollieren
10. Gurtzeug vor dem Einhängen kontrollieren

**Steht das Gerät vor dem Start ohne Aufsicht, ist der 10- Punkte-Check zu wiederholen!**

### Prüfe von Zeit zu Zeit, bzw. nach einem Crash zusätzlich:

- Die Rohre auf Dellen und Verbiegungen wie in der Rubrik Wartungs- und Reparaturvorschriften beschrieben.
- Alle Kabel und die dazugehörigen Anschlüsse
- Die Wölbung der Segellatten anhand des Lattenplanes



### **Start**

Ziehe Deinen Liegegurt immer erst an, wenn er bereits am Gerät eingeklinkt ist und der Karabiner zugeschraubt wurde. Mache vor dem Start eine Liegeprobe am Besten gleich dort wo Du das Gerät aufgebaut hast.

Wähle einen Anstellwinkel von ca.  $15^\circ$  des Kielrohrs und die Flügel gerade halten. Langsam anlaufen und gleichmässig beschleunigen. Einen leichten Zug am Seitentrapezrohr ausüben, um einen höher werdenden Anstellwinkel zu verhindern. Das Gerät gleichmässig bis zum Abheben beschleunigen und den letzten Schritt in der Luft machen. Schliesse erst dann das Fussteil Deines Gurtzeugs, wenn Du einen grösseren Sicherheitsabstand vom Gelände weg erreicht hast und das Gerät eigenstabil fliegt.

### **Der Flug**

Fliege Deinen **FLEX** zunächst einmal bei ruhiger Witterung. Halte den Steuerbügel ganz locker. Leite leichte Steuerbewegungen ein und Du wirst merken, dass der **FLEX** die Steuerimpulse verzögerungsfrei annimmt und umsetzt.

### **Thermikfliegen**

Am Besten fliegt Du mit einer Seitenneigung zwischen  $10^\circ$  und  $50^\circ$  abhängig davon wie eng die Thermik ist. Dazu ist die jeweilig passende Geschwindigkeit sehr wichtig. Variere bei gleicher Schräglage und Kurvenradius die Geschwindigkeit und Du wirst leicht herausfinden, wie es in der Thermik am schnellsten aufwärts geht.

### **Stalleigenschaften** (Langsamflugeigenschaften)

Die Stalleigenschaften entsprechen anderen Geräten dieser Klasse. Um das Gerät abkippen zu lassen, muss man den Steuerbügel langsam und stetig nach vorne schieben. Wenn die Strömung vollständig abreisst, kippt die Nase relativ gemütlich nach unten und einige Meter Höhe gehen verloren, bis sich der Hängegleiter wieder selbstständig abfängt. Der **FLEX** beschleunigt schnell wieder bis zur Trimmgeschwindigkeit.

### **Landung**

Die gute Wendigkeit des **FLEX** erlaubt eine problemlose Landeeinteilung. Lasse ihn über dem Boden langsam ausgleiten. Erst wenn sich alles ganz weich anfühlt, drückst Du sanft aber entschlossen das Trapez nach oben/vorne. Wenn man bei Windstille oder schwachem Rückenwind landet, muss man den Steuerbügel mit kräftigem Schwung voll nach oben/vorne ausdrücken.

**Achtung!** Hast Du **zu früh gedrückt** und der **FLEX** steigt hoch, lass die Arme gestreckt und er wird Dich sanft zu Boden setzen. Hast Du **zu spät gedrückt**, laufe ein paar Schritte mit und er kippt von selbst nach hinten.

### **Der Schlepp**

Der **FLEX** ist für den Winden- und UL-Schlepp zugelassen. Voraussetzung hierzu ist nach der Forderung des DHV:

- eine zu Hängegleiterschlepp zugelassene Winde
- eine Schleppausbildung des Piloten
- eine Ausbildung des Windenfahrers bzw. UL-Piloten
- eine zugelassene Schleppklinke
- ein zugelassenes UL-Gerät

Gib bei Strömungseinflüssen im UL- Schlepp nur kurze Steuerimpulse mit dem Gesäss (Körperschwerpunkt) und halte die Schleppklinke in der Mitte der Basis. Die Gewichtsverlagerung in eine Ecke und das Warten auf eine Steuerreaktion führt in der Regel zum Aufschaukeln des Drachens. Stütze Dich nicht auf der Basis auf. Trick: Basis mit offener Handfläche nur nach hinten ziehen!

### **Allgemeine Hinweise und Beschränkungen**

Der **FLEX** wurde in Deutschland vom DHV mustergeprüft und ist in der Geräteklasse 1 eingestuft.

Der **FLEX** darf nur geflogen werden:

- von Piloten mit Befähigungsausweis für diese Klasse
- einsitzig
- in einem Winkel von +30 Grad bis -30 Grad zum Horizont
- in einer Querlage bis max. 60 Grad
- mit einer V - max. von 70 km/h

**Der **FLEX** darf nicht zu Kunstflugzwecken benutzt werden!**

### **Flugspass durch optimale Trimmung**

Das Segel hat eine vom Werk eingestellte Spannung. Trotz dieser Einstellung kann es nach einiger Zeit erforderlich sein, die Grundeinstellung zu korrigieren.

Teste das Gerät wenn immer möglich in leichter Thermik, da bei bewegter Luft die Veränderungen des Flugverhaltens besser festzustellen sind.

Falls Du irgendeine Veränderung vornehmen solltest, empfehlen wir Dir die alte Einstellung zu markieren, um bei ausbleibendem Erfolg wieder leicht zur ursprünglichen Einstellung zurückzufinden.

### **Schwerpunkt**

Der **FLEX** soll mit losgelassenem Steuerbügel ca. 30 km/h schnell fliegen. Durch versetzen der Aufhängeschlaufen am Kielrohr kann der Schwerpunkt angepasst werden. Klettverschluss öffnen und jeweils einen Pkt. (Bohrloch) versetzen. Es sind nur die vorhandenen Trimpunkte (M5-Bohrungen) zu verwenden.

**Versetzen nach vorne = kopflastiger = schneller,**

**Versetzen nach hinten = schwanzlastiger = langsamer.**

### **Geradeausflug**

**Sollte Dein FLEX nach einer Seite ziehen, kontrolliere bitte:**

1. die Biege-Radien der Segellatten (Lattenplan verwenden!)
2. ob die Flügelrohre gerade sind.

**Sollte der Hängegleiter noch immer einseitig ziehen, gibt es folgende Möglichkeiten zur Trimmung:**

z.B. Hängegleiter zieht nach rechts: Segellattengummi der zweitäussersten Segellatte auf der Seite nach der der Gleiter zieht, stärker anspannen (Erhöht Biegung und Auftrieb). Durch Alterung kann das Segel schlaffer werden, was die Grundgeschwindigkeit reduziert. In diesem Fall kann das Segel am Flügelende durch Versetzen der M5 Flügelendschraube um einen Bohrpunkt nach aussen gestrafft werden.

### **Wichtig:**

Beim Trimmen des Hängegleiters sollte jede der Möglichkeiten einzeln und in kleinen Schritten auf einem Übungsgelände vorgenommen werden. Sollte diese Massnahme nicht ausreichen, wende Dich bitte an Deinen Händler oder den Hersteller.

**Kontrolliere von Zeit zu Zeit die Wölbung der Segellatten links und rechts!**

### **Demontage des Gerätes**

Die Demontage des **FLEX** beginnt in umgekehrter Reihenfolge, wobei auf folgende Besonderheiten zu achten ist. Ziehe den Quick-Pin aus der Zentralverriegelung heraus und ziehe den Zentralkopf in Richtung der Nasenplatte. Lege den **FLEX** flach auf den Boden. Segellatten herausziehen (die Nasenplatte verbleibt im Segel) Die Swiveltips herausziehen und am Klett des Flügelendrohrs befestigen.

Ziehe den Turmzapfen aus dem Turmrohr und klappe den Turm nach vorne. Falte die Segelhälften Zug um Zug zusammen. Rolle die Segelhälften ein und sichere die eingerollten Segelhälften mit einem Klettband. Schliesse die Klettbänder nicht zu eng, damit sich keine bleibenden Falten bilden. Ziehe den Packsack über das auf der Basis liegende Gerät. Drehe das Gerät um und klappe das Trapez zusammen. Stülpe die Trapezschutztasche über die Trapezecken und den Kielrohrschutz über den Unterverspannungsanschluss.

## **Wartungs- und Reparaturvorschriften**

Beim PKW-Transport ist die Befestigung des Gerätes auf speziellen Trägersystemen oder einer Leiter vorteilhaft. Rolle das Segel im Bereich der Mylareinlage nicht zu eng. Ziehe die Klettbänder nicht zu stramm fest, damit sich keine unnötigen Falten in der Anströmkante bilden. Ein nasses Gerät sollte man nach dem Transport **zum Trocknen leicht ausbreiten**, damit sich keine Stockflecken bilden. Klettbänder hierzu lösen! Nach einem Crash musst Du das Gerät **sorgfältig kontrollieren!**

Bei harten Crashes empfiehlt sich zur genaueren Kontrolle die Demontage der Rohre. Nach einer Überbelastung nimmt ein Rohr zunächst eine bleibende Verformung an (ist verbogen) und bricht erst danach. Verbogene Rohre haben demnach bereits eine Überbelastung erfahren und müssen unverzüglich ausgetauscht werden, da die Materialstruktur geschädigt ist. Rufe uns im Zweifelsfalle an. Durch das Auf- und Abbauen sind die meisten Stahlseile, vor allem im Übergangsbereich (Seil/Presshülse/Kausche) einem erhöhten Verschleiss unterworfen. **Kontrolliere diesen Bereich regelmässig!**

Die Segellatten müssen anhand des Lattenplanes von Zeit zu Zeit auf ihre korrekte Form hin überprüft werden. Die Länge der Flügelrohrendstücke und der Spreizlatten wird bei jedem Gerät individuell eingestellt. **Falls ein solches Bauteil ersetzt wird, muss die ursprüngliche Länge bestellt bzw. eingestellt werden.**

Beschädigte Trapezseitenrohre können durch lösen der M6- Polystopmuttern von den Innensechskantschrauben gelöst und ausgetauscht werden.

### **Nachprüfungen / Nachweis**

**Der FLEX muss nach 60 Monaten vom Hersteller oder nach der anliegenden Nachprüfungsanweisung selbst überprüft werden. Diese Nachprüfung muss anschliessend alle 24 Monate wiederholt und dokumentiert werden.**

### **Pflege, Lagerung**

Besprühe alle Reissverschlüsse von Zeit zu Zeit mit einem Silikonspray. Verschmutzungen des Segels lassen sich mit üblichen Feinwaschmitteln beseitigen. Spüle das Tuch danach mit klarem Wasser ab. Flecken auf der Anströmkante, bzw. Klebereste von Kennzeichen können mit Aceton entfernt werden. Lagere den Drachen in einem trockenen Raum auf Wandträgern.

Beim Transport auf dem Autodachträger empfiehlt sich eine Plane oder ein PVC Packsack, der über den leichten Serien-Packsack gezogen wird. Dadurch wird das Segel gegen Regen und Flattern geschützt.

### **Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten**

Du kannst mithelfen, dass Natur und Umwelt geschont werden. Vermeide unnötigen Lärm und hinterlasse in den Fluggebieten keinen Müll (Papier, Zigaretten, Feuer etc.) und respektiere mit deinem Verhalten das sensible Gleichgewicht der Natur.

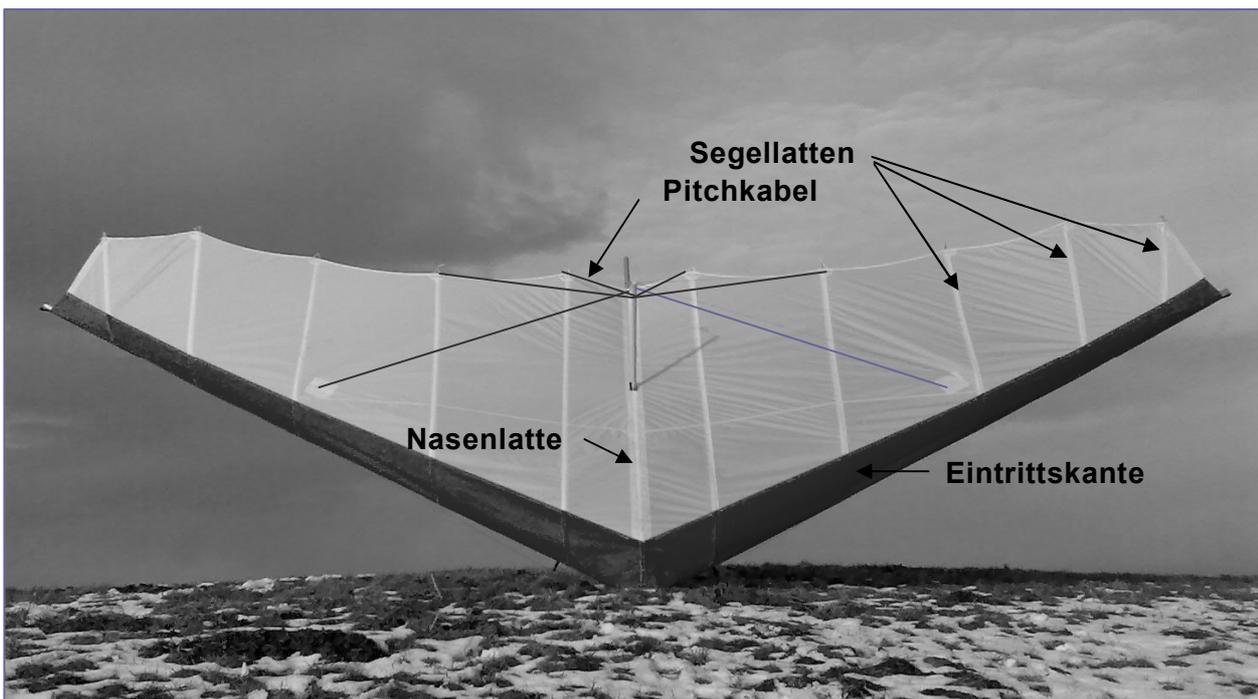
## Entsorgung

Zur Entsorgung des Fluggerätes wird das Segel am besten mit einem Folienmesser zerschnitten und anschliessend gebündelt. Das Segeltuch besteht aus Polyester und kann auf einer Mülldeponie entsorgt werden. Die Alurohre werden auseinander geschraubt und mit den Edelstahlseilen und Schrauben zum Schrotthändler gebracht.

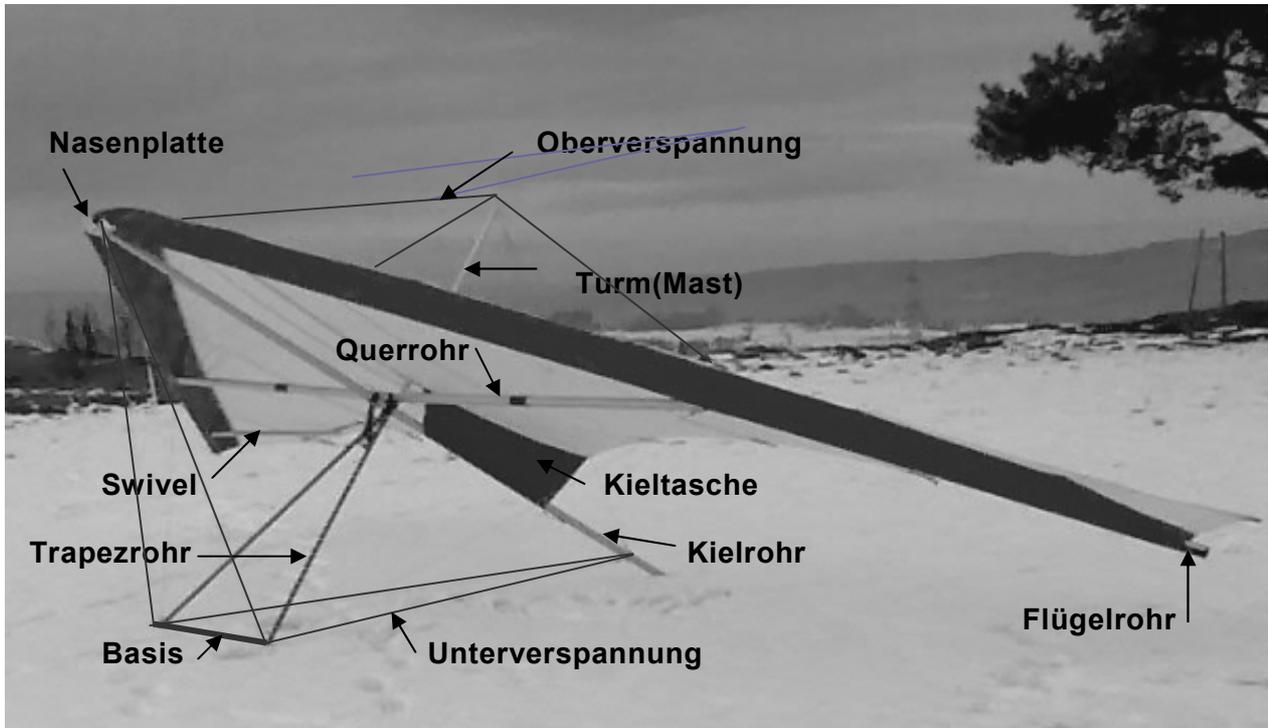
## Technische Daten

Gerätemuster: <b>FLEX</b>	DHV 01-
Geräteklasse:	DHV 1, Einsitzer
Segelfläche:	16.0 m <sup>2</sup>
Spannweite:	9.15 m
Nasenwinkel:	120°
Streckung:	5.2
Packmasse:	lang 5.35 m; kurz 3.55 m
Lattenzahl:	11
Stallgeschwindigkeit:	ca. 29 km/h
Maximal zulässige Geschwindigkeit:	70 km/h
Min. Sinken bei:	ca. 29 km/h
Max. Gleiten bei:	ca. 34 km/h
Zulässiges Startgewicht:	min/max. 67/107 kg
Pilotengewicht mit Ausrüstung:	min. 50 kg / max. 90 kg
Gerätegewicht ohne Packsack:	17 kg

## Übersicht Bedienungselemente **FLEX**



## Übersicht Bedienungselemente *FLEX*



## FLEX Lattenplan

## **Nachprüfungsanweisung für Condor-Hängegleiter** (gültig für Ein- und Doppelsitzer-Drachen (Stand 01/2011))

### **Gesetzliche Regelung der Nachprüfung**

Alle Hängegleiter werden als Neugeräte stückgeprüft, in einem lufttüchtigen Zustand ausgeliefert. Im Alltagsgebrauch kann sich die Lufttüchtigkeit des Hängegleiters aufgrund von Segelschrumpfung, Verschleiss, UV-Belastung, Crash usw. bis zur Luftuntüchtigkeit verschlechtern.

**Aus diesem Grund schreibt der Gesetzgeber dem Halter die Kontrolle auf Lufttüchtigkeit in regelmässigen Zeitabständen vor** (LuftGerPV§14 Nachprüfungen). Ob und wann das beim Hersteller, durch den Piloten selbst oder in dessen Auftrag zu erfolgen hat, bestimmt der Hersteller/Inhaber der Musterprüfung in einer Nachprüfungsanweisung die der Betriebsanleitung beiliegt.

**Der Halter/Pilot ist für die Sicherheit und Lufttüchtigkeit seines Fluggerätes selbst verantwortlich!**

### **Nachprüfungsintervalle**

**Neue Condor-Hängegleiter müssen nach 60 Monaten (5 Jahre) und danach alle 24 Monate (2 Jahre) nachgeprüft werden.**

### **Die DHV- Muster - Nachprüfungsanweisung**

Der DHV hat vor vielen Jahren aufgrund von langjährigen Erfahrungen und in Absprache mit den Herstellern eine sog. «DHV-Musternachprüfungsanweisung» erarbeitet. Diese Anweisung ist die Grundlage der nachfolgenden «Condor-Nachprüfungsanweisung» und garantiert die grösstmögliche Prüfungsqualität. Doppelsitzer-Drachen sollten aus haftungsrechtlichen Gründen nur im Herstellerwerk nachgeprüft werden. Einsitzige Condor-Drachen dürfen auch vom Halter selbst nachgeprüft werden, wenn er vorher im Herstellerwerk in die Prüfungsarbeiten eingewiesen wurde. Es ist ein Nachprüfungsprotokoll anzufertigen. Der Selbstprüfer schickt eine Kopie an Condor.

Folgende Unterlagen und Arbeitsgeräte und Einrichtungen sind für die Nachprüfung erforderlich:

- Nachprüfungsprotokoll
- DHV -Typenkennblatt des zu prüfenden Hängegleiter-Musters
- Vermessungseinrichtung
- Spezielles Werkzeug je nach Gerätemuster

## Wie wird nachgeprüft?

### 1. Vorbereitung

Der Hängegleiter wird ausgepackt und gesichtet. Das Typenschild und die Prüfplakette werden auf Korrektheit, Vollständigkeit und Lesbarkeit überprüft. Die Daten wie Modell, Typ, Baujahr etc. werden im Nachprüfungsprotokoll eingetragen.

### 2. Austuchen

Das Trapez und die Verspannung wird abgeschraubt, die Mittelsegellatte aus dem Segel gezogen und die Befestigung des Segels vorne und an den Flügelrohren gelöst. Die Querrohr/Flügelrohr- Verbindungsschrauben müssen gelöst werden. Anschliessend kann das komplette Segel vorsichtig abgezogen werden.

### 3. Segelüberprüfung

Das Segel wird ausgebreitet und einer Sichtprüfung auf Risse und Beschädigungen unterzogen. Dabei ist auf Verschleisserscheinungen an Nähten, Segelbefestigungsbändern, Lattentaschen, Ösen, Reissverschlüssen, Sicherungsgummis, Profilrippen zu achten. Das Garn sollte noch eine Mindestzugfestigkeit von 2 kg haben! Die Eintrittskante wird ebenso einer genauen Überprüfung unterzogen.

### 4. Alurohrgestell

Durch Lösen der Verbindungsschrauben werden die Alurohre entnommen. Folgendes wird auf Beschädigung (Verbiegung, Stauchung, Dellen, Risse, Scheuerstellen, Korrosion, Durchmesser, Länge) untersucht und wenn nötig gegen Originalteile ersetzt:

- Alurohre: Flügel-/Kiel-/Quer-/Turm- und Trapezrohre, Speedbar.
- Trapezecken
- Nasenplatten
- Verbindungsteile
- Zentralgelenk
- Sonstige Zubehörteile

### 5. Schrauben und Bolzen/Quick-Pins

Alle Schrauben, sonstige Bolzen und Quick-Pins werden auf Verbiegung, Abnutzung, Korrosion und Gewindebeschädigung untersucht und gegebenenfalls gegen Originalteile ausgetauscht.

### 6. Verspannungen

Jetzt werden die seitlichen, hinteren und vorderen Unter- und Oberriggs auf Beschädigungen der Seillitzen, Ummantelung, Knickstellen, Kauschen und Presshülsen überprüft. Anschliessend werden die Längen an einer Messvorrichtung mit den Längen im Typenkennblatt verglichen und evtl. erneuert. Beschädigte Stahlseile sind durch Originalersatzteile zu ersetzen.

### 7. Segellatten

Mit Hilfe des Segellattenplans werden alle Segellatten exakt auf den Profilverlauf geprüft und notfalls nachgebogen. Auch die Segellattenendstücke werden auf Funktion überprüft.

## **8. Piloten-Aufhängung**

Die Aufhängung wird auf Abnutzung und korrekte Montage untersucht und die Nähte kontrolliert. Die Sicherungsschleufe darf dabei die Bewegungsfreiheit der Aufhängung nicht beeinträchtigen.

## **9. Eintuchen**

Nach eventuellen Instandsetzungsarbeiten an Segel und Gestell wird das Segel wieder aufgezogen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Flügelrohre zwischen Eintrittskante und Profilrippen und das Kielrohr in die vorgesehene Kieltasche durchgeführt werden. Der Turm wird auf das Kielrohr montiert. Die Segelbefestigungsösen werden an den Flügelendrohren über die Flügelschrauben gestülpt und mittels Flügelschrauben und Sicherungsring gesichert. Die seitlichen Unterriggs werden durch die vorgesehenen Öffnungen im Segel geführt und mit dem seitlichen Oberrigg festgeschraubt. Trapez und Speedbar werden mit den Verbindungsteilen am Gestell angeschraubt. Die hintere Unterverspannung am Kiel hinten, sowie alle restlichen Unterriggs an der Trapezecke links, bzw. rechts in die Schäkel geführt und befestigt.

## **10. Aufbau**

Jetzt wird der Hängegleiter auf das Trapez gestellt und die Flügel auseinandergereitet. Die Nasenlatte wird eingeschoben und die Kieltasche mittels Befestigungsschnur am Kiel am markierten Punkt befestigt. Das Segel wird rechts und links neben den Nasenplatten am Flügelrohr montiert. Anschliessend wird der Gleiter komplett wie in der Bedienungsanleitung beschrieben, flugfertig aufgebaut.

## **11. Vermessung**

Der Drachen wird nun auf die Speedbar und das Kielrohr hinten auf eine Stütze gestellt. Alle durch Pitchleinen hochgezogenen Segellatten werden Schritt für Schritt mit einer Leine (Bsp. Angelschnur) von links nach rechts verbunden (z.B. Latte Nr. 3 links mit Latte Nr. 3 rechts usw.). Dann wird der Abstand der Schnur zur Kielrohr-Oberkante gemessen und protokolliert. Die einzelnen Messergebnisse werden in das Prüfprotokoll eingetragen und mit dem Typenkennblatt verglichen und - wenn notwendig - angepasst. (Toleranz +1/-1 cm).

Reparaturen und Korrekturarbeiten müssen in einem Protokoll eingetragen werden. Eine Kopie des Nachprüfungsprotokolls ist dem Hersteller Condor zu übersenden. Der Halter ist verpflichtet, aussergewöhnliche Mängel dem Hersteller zu melden.

**Die Nachprüfung wird am Hängegleiter durch eine Plakette von der autorisierten Prüfperson mit Unterschrift und Datum bestätigt. Es ist einzutragen, wann die nächste Nachprüfung zu erfolgen hat. Die Kopie des Nachprüfungsprotokolls wird im Betriebshandbuch abgelegt.**

**DHV Kennblatt Musterprüfung**