



designed by:  **SWING**

Version: 1.0

Stand: 08.08.2014

STING 2

Betriebsanweisung (DE)



INFORMATION

POWERPLAY ist die Motorschirmmarke der SWING Flugsportgeräte GmbH.

Swing Flugsportgeräte GmbH behält sich das Recht vor, den Inhalt dieser Betriebsanweisung jederzeit zu aktualisieren und zu ergänzen. Schauen Sie daher in regelmäßigen Abständen auf:

www.Swing.de

Dort finden Sie weitere Informationen bezüglich Ihres Gleitschirms und eventuelle Aktualisierungen der Betriebsanweisung. Ausführliche Information zur Benutzung der Swing-Website finden Sie im Kapitel „Powerplay im World Wide Web“

Das Datum und die Version der Betriebsanweisung befinden sich auf der ersten Seite nach dem Deckblatt.

Die Vervielfältigung dieses Handbuchs, auch der auszugsweise Nachdruck (mit Ausnahme kurzer Zitate in Fachartikeln), unabhängig davon, auf welche Art und Weise oder mit welchen Mitteln, elektronisch oder mechanisch, dies geschieht, ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung der Swing Flugsportgeräte GmbH gestattet.

Die in diesen Unterlagen enthaltenen Daten und Angaben können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Das Bereitstellen dieses Handbuchs gibt keinen Anspruch auf die darin enthaltenen Warenbezeichnungen, Gebrauchs- und Handelsnamen sowie sonstige geistigen Eigentümer.

SEHR GEEHRTER STING 2- BESITZER!

VIELEN DANK, DASS SIE SICH FÜR EINEN GLEITSCHIRM DER MARKE POWERPLAY ENTSCHEIDEN HABEN!

Wir hoffen, dass Sie viele Jahre Flugvergnügen mit Ihrem Powerplay Motorschirm erleben. Ihr Gleitschirm zeichnet sich durch innovatives Design, erstklassige Materialien und eine hochwertige Verarbeitung aus. Ihr Powerplay Gleitschirm wurde darüber hinaus so entwickelt, dass er alle geltenden Anforderungen bezüglich Sicherheit und Musterprüfvorschriften in Deutschland erfüllt.

Diese Anforderungen beinhalten auch, dass Sie sich vor der ersten Inbetriebnahme mit dieser Betriebsanweisung und den hierin enthaltenen Informationen und Anweisungen bezüglich Sicherheit, Ausstattung und Service vertraut machen müssen.

Sollten Sie über diese Betriebsanweisung hinaus noch Fragen haben, wenden Sie sich bitte an Ihren Powerplay-Händler oder direkt an SWING. Unsere Kontaktdaten finden Sie im Anhang.

Ihr SWING-Team



WARNUNG

Vor Gebrauch Betriebsanweisung lesen!

Inhaltsverzeichnis

01 EINFÜHRUNG.....	8
BETRIEBSANWEISUNG	8
<i>Besondere Texte</i>	8
<i>Vorgangslisten</i>	9
<i>Positionslisten</i>	9
<i>Punktlisten</i>	9
<i>Betriebsanweisung im Internet</i>	9
<i>Swing Flugsportgeräte und die Umwelt</i>	9
<i>Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten</i>	9
<i>Umweltgerechtes Recycling</i>	9
02 SICHERHEIT.....	10
SICHERHEITSHINWEISE	10
SICHERHEITSMITTEILUNGEN	11
HAFTUNGS- UND GARANTIEAUSSCHLÜSSE, BETRIEBSGRENZEN	11
<i>Haftungs- und Garantiausschlüsse</i>	11
<i>Betriebsgrenzen</i>	12
GERÄTEKLASSEN UND RICHTLINIEN	12
<i>DGAC</i>	13
<i>EN/LTF Musterprüfung</i>	13
<i>Beschreibung der Flugeigenschaften</i>	13
<i>Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung</i>	13
<i>Beschreibung des erforderlichen Pilotenkönnens</i>	13
<i>Eignung für die Ausbildung</i>	13
03 TECHNISCHE BESCHREIBUNG	14
ÜBERSICHTSZEICHNUNG	14
STING 2 – DER ALLESKÖNNER	14
LEINENSYSTEM	14
04 INBETRIEBNAHME UND EINFLIEGEN	15
VOR DEM ERSTFLUG.....	15
<i>Einstellung der Hauptbremsleinen</i>	15
<i>Anpassen der Bremsgriffe</i>	17
TRAGEGURTE.....	18
<i>Beschleunigungssystem</i>	19
<i>Trimmer</i>	20
<i>Variable Bremsumlenkrolle</i>	22

<i>Weitere Vorrichtungen</i>	22
<i>Geeignete Gurtzeuge</i>	22
<i>Rettungsgerät</i>	23
EMPFOHLENER GEWICHTSBEREICH	23
05 FLUGPRAXIS	24
ERSTFLUG	24
AUSLEGEN UND VORFLUGKONTROLLE	24
FLUGPRAXIS MOTORISIERTES FLIEGEN	24
START-CHECK	25
START	25
<i>Vorwärtsstart</i>	25
<i>Rückwärtsstart</i>	26
STEIGFLUG	26
GEGENDREHMOMENTBEDINGTES PENDELN	27
REISEFLUG	27
<i>Geradeausflug</i>	27
<i>Kurvenflug mit Hauptbremse</i>	27
<i>Drehmoment ausgleichen</i>	28
LANDUNG	28
<i>Landung mit stehendem Propeller</i>	28
<i>Landung mit Schleppgas</i>	28
WEITERE HINWEISE ZUM MOTORSCHIRMFLIEGEN	29
FLUGPRAXIS MOTORLOSES FLIEGEN	30
5-PUNKTE-CHECK	30
START	30
GERADEAUSFLUG	30
KURVENFLUG	31
ABSTIEGSHILFEN	31
<i>Steilspirale</i>	31
<i>B-Stall</i>	33
<i>Ohren-Anlegen</i>	33
LANDUNG	34
WINDENSTART	35
<i>Klinkenbefestigung</i>	36
06 EINSATZBEREICHE	37
DOPPELSITZERFLÜGE	37

KUNSTFLUG	37
07 GEFAHREINWEISUNG UND EXTREMFLUG	38
GEFAHREINWEISUNG	38
SICHERHEITSTRAINING	39
<i>Materialbelastung und -Schäden</i>	39
EINKLAPPEN DES SCHIRMS	39
<i>Einseitiges Einklappen</i>	39
<i>Frontstall</i>	39
ARTEN DES STRÖMUNGSABRISES	40
<i>Sackflug</i>	40
<i>Fullstall</i>	40
<i>Trudeln</i>	41
<i>Notsteuerung</i>	41
WEITERE GEFAHRENHINWEISE	41
<i>Bahnsackflug bei Regen</i>	41
<i>Werbung und Klebesegel</i>	42
<i>Überbelastung</i>	42
<i>Sand und salzhaltige Luft</i>	42
<i>Temperaturbereich</i>	42
08 AUFBEWAHRUNG UND PFLEGE	43
AUFBEWAHRUNG	43
<i>Zusammenlegen</i>	43
<i>Lagerung und Transport</i>	44
PFLEGE	44
<i>Tuch</i>	44
<i>Leinen</i>	45
<i>Reinigung</i>	45
<i>Feuchtigkeit / Nässe</i>	46
<i>Kontakt mit Salzwasser</i>	46
09 REPARATUREN, NACHPRÜFUNGEN UND GARANTIE	47
TYPENBEZEICHNUNG	47
ERSATZTEILE	47
REPARATUREN	47
<i>Kleine Reparaturen am Schirm</i>	47
<i>Swing-Werkstätten</i>	47
REGELMÄßIG ÜBERPRÜFEN	47

<i>Leinen</i>	47
NACHPRÜFUNG	48
<i>Allgemein</i>	48
<i>Nachprüffristen</i>	48
<i>Prüfberechtigung</i>	49
<i>Eigenhändige Prüfung</i>	49
GARANTIE	49
10 SWING IM WORLD WIDE WEB	50
SWING WEBSITE	50
PRODUKTREGISTRIERUNG	50
FACEBOOK, TWITTER & YOUTUBE.....	50
<i>Paragliders</i>	50
<i>Speedgliders</i>	50
<i>Swing TV</i>	50
<i>Swing App</i>	51
ANHANG	52
ADRESSEN.....	52
<i>Swing Flugsportgeräte GmbH</i>	52
<i>Einsendung für Recycling-Schirme</i>	52
<i>DHV</i>	52
<i>EAPR</i>	52
<i>DULV</i>	52
VERSIONEN	52
GERÄTEDATEN	53
PILOTENDATEN / HALTERNACHWEIS.....	53
ERFOLGTE NACHPRÜFUNGEN UND REPARATUREN:	54
NOTIZEN:	56

01 Einführung

Betriebsanweisung

Lesen sie diese Betriebsanweisung unbedingt vor dem ersten Flug sorgfältig durch. So können Sie sich mit neuen Funktionen vertraut machen, Sie erfahren, wie Sie den Gleitschirm in verschiedenen Situationen am besten fliegen und wie Sie den Gleitschirm optimal nutzen können.

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

Die Kennzeichnung besonderer Texte orientiert sich an der ANSI Z535.6.

Die Betriebsanweisung entspricht den Richtlinien der LTF in der zur zum Zeitpunkt der Zulassung gültigen aktuellen Version und ist Teil der Zulassung.

Sie besteht aus insgesamt drei Teilen die folgendes beinhalten:

1. Betriebsanweisung (vorliegend):
Anweisungen zur Inbetriebnahme und zum Betrieb des Gleitsegels
2. Service- und Kontrollheft (PDF/Download):
Technische Daten sowie gerätespezifische Informationen zur Nachprüfung
3. Nachprüfanweisung (PDF/Download):
Allgemeine Anweisung und Anleitung zur Durchführung der Turnusmäßigen Nachprüfung von Gleitsegeln

© Swing Flugsportgeräte GmbH

Besondere Texte



GEFAHR

Gefahr-Texte weisen auf eine **unmittelbar** gefährliche Situation hin, die mit hoher Wahrscheinlichkeit zum **Tod oder zu schweren Verletzungen** führen **wird**, wenn die Anweisungen nicht befolgt werden



WARNUNG

Warnung-Texte weisen auf eine möglicherweise gefährliche Situation hin, die zum **Tod oder zu schweren Verletzungen** führen **kann**, wenn die Anweisungen nicht befolgt werden



VORSICHT

Vorsicht-Texte weisen auf eine möglicherweise gefährliche Situation hin, die zu **geringfügigen oder leichten Verletzungen** führen kann, wenn die Anweisungen nicht befolgt werden.



HINWEIS

Hinweis-Texte weisen auf mögliche **Sachschäden** hin, welche entstehen können, wenn die Anweisungen nicht befolgt werden.



TIP

Tip-Texte geben Ratschläge oder Tipps, die die Verwendung des Gleitschirms erleichtern.

Vorgangslisten

Vorgänge, bei denen Maßnahmen in einer bestimmten Reihenfolge vorgenommen werden müssen, sind in der Betriebsanweisung durchnummeriert.

- < Bei Bilderserien zu Schritt-für-Schritt Anleitungen hat jeder Schritt dieselbe Nummer wie das entsprechende Bild.
- d Bilderserien, bei denen die Reihenfolge der Anweisung nicht relevant ist, sind mit Buchstaben nummeriert.

Positionslisten

- Rot umkreiste Zahlen in Übersichtsbildern weisen auf verschiedene Teile hin. Die Zahl ist im Anschluss an die Abbildung in der Positionsliste, die das Objekt beschreibt, wiederzufinden.

Punktlisten

Für Aufzählungen in der Betriebsanweisung werden Punktlisten verwendet.

Beispiel:

- Tragegurte
- Leinen

Betriebsanweisung im Internet

Auf www.Swing.de sind weitere Informationen bezüglich Ihres Gleitschirms und eventuelle Aktualisierungen der Betriebsanweisung zu finden.

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

Swing Flugsportgeräte und die Umwelt

Umweltschutz, Sicherheit und Qualität sind die drei Grundwerte von Swing Flugsportgeräte GmbH und wirken sich auf alle Bereiche aus. Wir glauben auch, dass unsere Kunden unser Umweltbewusstsein teilen.

Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten

Sie können einfach beim Umweltschutz mithelfen, in dem Sie unseren Sport möglichst so betreiben, dass Natur und Landschaft geschont werden. Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und die sensiblen biologischen Gleichgewichte der Natur respektieren. Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert!

Falls sie Rauchen, hinterlassen sie bitte keine Zigarettenstummel am Startplatz.

Gleitschirmfliegen ist ein Natursport - schützen und schonen Sie die Ressourcen unseres Planeten.

Umweltgerechtes Recycling

Swing bezieht bei seinen Gleitschirmen den gesamten Lebenszyklus mit ein, an dessen Ende ein umweltgerechtes Recycling steht. Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoff-Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Falls Sie nicht über die Möglichkeit einer umweltgerechten Entsorgung verfügen, ist Swing gerne bereit, den Gleitschirm für Sie zu recyceln. Schicken Sie dafür den Gleitschirm mit einem kurzen Hinweis an die im Anhang aufgeführte Adresse.

02 Sicherheit



WARNUNG

Die nachfolgenden Sicherheitshinweise müssen unter allen Umständen beachtet werden. Zuwiderhandlung haben das Erlöschen der Betriebserlaubnis und/oder den Verlust des Versicherungsschutzes zur Folge und können zu schwere Verletzungen führen oder tödlich enden.

Sicherheitshinweise

Jede Luftsportart birgt Risiken in sich. Gleitschirmfliegen weist, im Vergleich zu anderen Luftsportarten, die niedrigsten Quoten, gemessen an der Zahl der Lizenzinhaber, bei den tödlichen Unfällen auf.

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

Die Fluggeräte selbst sind außerordentlich sicher. Im Rahmen der Musterprüfung müssen alle Bauteile eines Gleitschirms mindestens der achtfachen Belastung des Normalfluges standhalten. Gegenüber den im Flugbetrieb maximal auftretenden Extrembelastungen besteht eine dreifache Sicherheitsmarge. Das ist mehr als die in der Luftfahrt übliche doppelte Belastungsreserve. Unfälle durch

Materialversagen sind demzufolge beim Gleitschirmfliegen praktisch unbekannt.

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

Vor dem Erstflug muss der Gleitschirm von einem Fachmann eingeflogen und überprüft werden. Das Einfliegen muss auf dem Typenschild vermerkt werden.

Den Erstflug mit Ihrem Gleitschirm sollten Sie am Übungshang durchführen. Tragen Sie dabei und bei allen anderen Flügen immer einen zugelassenen Helm, Handschuhe, festes Schuhwerk mit Schutz des Sprunggelenks und geeignete Kleidung. Starten Sie nur, wenn Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Wetterlage sowie deren weitere Entwicklung einen gefahrlosen Flug zulassen.

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

Der Sting 2 wurde sowohl für den Betrieb als Gleitschirm für Fuß- und Windenstart als auch als Motorschirmtragwerk entwickelt und getestet. Ein nicht bestimmungsgemäßer Gebrauch ist unzulässig. Verwenden Sie den Gleitschirm auf keinen Fall als Sprung- oder Personenfallschirm. Kunstflug ist nicht zulässig.

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

Sicherheitsmitteilungen

Sicherheitsmitteilungen werden erlassen, wenn sich im Betrieb bei einem Gerät Mängel herausstellen, die möglicherweise auch andere Exemplare eines Modells betreffen.

Die Mitteilungen enthalten Anweisungen, wie die betroffenen Geräte auf mögliche Mängel überprüft werden können und welche Maßnahmen zu deren Behebung erforderlich sind.

SWING veröffentlicht auf seiner Website alle technischen Sicherheitsmitteilungen und Lufttüchtigkeitsanweisungen, die für Powerplay-Produkte erlassen wurden. Wenn Sie Ihr Produkt registriert haben (siehe hierzu "Produktregistrierung" im Kapitel "Powerplay im World Wide Web") schicken wir Ihnen zudem Sicherheitsmitteilung direkt per Email.



WARNUNG

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

Sicherheitsmitteilungen werden von den Musterprüfstellen erlassen und dort ebenfalls auf den jeweiligen Websites



veröffentlicht. Dabei stehen auch Serviceleistungen wie RSS zur Verfügung, die dem Internet-User erlauben, verschiedene Websites und deren Änderungen im Blick zu behalten, ohne sie einzeln

aufzurufen zu müssen. Dadurch lassen sich deutlich mehr Informationen überblicken als früher. Besuchen Sie daher regelmäßig die Sicherheitsseiten der Musterprüfstellen und informieren Sie sich über neue Sicherheitsmitteilungen, die alle Produkte aus dem Gleitschirmsport umfassen (Adressen siehe Anhang).

Haftungs- und Garantieausschlüsse, Betriebsgrenzen

Die Benutzung des Gleitschirms erfolgt auf eigene Gefahr!

Für etwaige Personen- oder Materialschäden, die im Zusammenhang mit Powerplay-Gleitschirmen entstehen, kann der Hersteller nicht haftbar gemacht werden.

Jegliche Änderungen

(Gleitsegelkonstruktion, aber auch

Toleranzen) oder unsachgemäße

Reparaturen an diesem Gleitschirm sowie

versäumte Nachprüfungen (Jahres- und 2-

Jahres-Check) haben das Erlöschen der

Betriebserlaubnis und Garantie zur Folge.

Jeder Pilot ist für seine eigene Sicherheit selbst verantwortlich und muss dafür Sorge tragen, dass das Luftfahrzeug vor jedem Start auf seine Lufttüchtigkeit überprüft wird.

Ein Start darf nur erfolgen, wenn der

Gleitschirm flugtauglich ist. Weiterhin muss

der Pilot außerhalb Deutschlands die

jeweiligen national gültigen Bestimmungen

einhalten.

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

Haftungs- und Garantieausschlüsse

Der Gleitschirm darf im Rahmen der

Haftungs- und Garantiebedingungen nicht

geflogen werden, wenn einer oder mehrere

der folgenden Punkte zutreffen:

- abgelaufener Nachprüfungsfrist, oder bei Durchführung der Überprüfung von nicht autorisierten Stellen oder Personen
- Ungenügender Erfahrung oder Ausbildung des Piloten

- unzureichender oder fehlender Ausrüstung wie Notschirm, Protektor und Helm
- Windenstarts an nicht geprüften Winden oder nicht lizenziertem Piloten und / oder Windenfahrer
- Benutzung in Verbindung mit nicht auf Kompatibilität geprüften Antrieben



WARNUNG

Die in dieser Betriebsanweisung gegebenen Anweisungen müssen unter allen Umständen befolgt werden.

Zu widerhandlung haben das Erlöschen der Betriebserlaubnis und/oder den Verlust des Versicherungsschutzes zur Folge und können zu schweren Verletzungen führen oder tödlich enden.

Dies gilt besonders, aber nicht ausschließlich für die Anweisungen in den Kapiteln Sicherheit, Flugpraxis, Einsatzbereiche sowie Gefahreineinweisung und Extremflug.

Betriebsgrenzen

Der Gleitschirm darf nur innerhalb der Betriebsgrenzen betrieben werden. Diese werden überschritten, wenn einer oder mehrere der folgenden Punkte zutreffen:

- Benutzung außerhalb des zulässigen Gewichtsbereichs, oder mit mehr Personen, als auf dem Typenschild angegeben
- Flug bei Regen (auch Nieselregen), in Wolken, bei Nebel und / oder Schneefall
- Flug mit nasser Schirmkappe
- turbulenten Wetterbedingungen und/oder Windgeschwindigkeiten $> 2/3$ der maximal erfliegbaren Fluggeschwindigkeit.
- Temperaturen unter -10°C und über 50°C
- Kunstflug / Extremflug oder Flugfiguren mit Neigungen von mehr als 90° Grad

- nicht genehmigten Änderungen an der Schirmkappe, den Fangleinen oder den Trageturmen



WARNUNG

Beachten Sie unbedingt die vorgeschriebenen Wartungsintervalle im Service- und Kontrollheft, die unter allen Umständen einzuhalten sind.

Kontrollieren Sie die Leinen nach einem möglichen Propellerkontakt.

Beim Sting 2 werden Leinen mit Durchmessern unter einem Millimeter eingesetzt. Durch unsachgemäße Handhabung und vernachlässigte Wartungsintervalle besteht die Gefahr von Leinenrissen.

Geräteklassen und Richtlinien

Die anerkannten Prüfstellen haben in Zusammenarbeit mit den Herstellern sowie den zuständigen Verbänden Richtlinien für die Musterprüfung erstellt, die sich auf eine langjährige Analyse der Gleitschirmunfälle und auf die Erfahrungen von Flugschulen, Fluglehrern und Sicherheitstrainern stützen. Diese Richtlinien sollen sicherstellen, dass nur solche Gleitsegel zum Einsatz kommen, deren Flugeigenschaften von unabhängiger Stelle überprüft wurden und die ein Mindestmaß an Sicherheit bieten.

Die Einordnung in Geräteklassen soll dem Piloten helfen, ein für seine fliegerischen Fähigkeiten geeignetes Gerät auszuwählen.

Weitere Informationen finden Sie zusätzlich auf der Homepage der jeweiligen Zulassungsstelle.



WARNUNG

Alle in dieser Anleitung enthaltenen Beschreibungen der Flugeigenschaften basieren auf den Erfahrungen aus den Testflügen.

Diese werden unter standardisierten Bedingungen durchgeführt.

Die Einstufung stellt lediglich eine Beschreibung der Reaktionen auf diese Standardtests dar, in der Regel zunächst ohne Eingreifen des Piloten.

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

DGAC

Der Sting 2 ist bei der DGAC als ULM Classe 1 registriert.

EN/LTF Musterprüfung

Der Sting 2 wurde durch die Prüfstelle European Para Academy (EAPR) gemäß den gültigen LTF für Gleitsegel und Motorschirmtragwerke positiv mustergeprüft.

Bei der abschließenden Klassifizierung durch die Prüfstelle wurde er abhängig vom Beschleunigerweg in folgende Klassen eingestuft:

130 mm Beschleunigerweg: **Klasse A**

165 mm Beschleunigerweg: **Klasse B**

Beschreibung der Flugeigenschaften

Klasse A:

Gleitsegel mit einem Maximum an passiver Sicherheit und einem extrem verzeihenden Flugverhalten. Gute Widerstandsfähigkeit gegen abnormale Flugzustände.

Klasse B:

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

Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung

Die Zielgruppe des Sting 2 reicht vom Anfänger bis zum sicherheitsbewussten Überland - Piloten. Er besticht sowohl beim Einsatz mit Motor, als auch beim freien Fliegen durch hervorragende Starteigenschaften, seine hohe passive Sicherheit, sowie einfachstes und direktes Handling.

Der Sting 2 ist ein Gleitschirm für Motorschirmpiloten, die auch am Berg oder an der Winde fliegen und sich für diesen Zweck keinen Zweitschirm anschaffen möchten.

Er bietet absoluten Fluggenuss auf hohem Leistungs- und Sicherheitsniveau.

Beschreibung des erforderlichen Pilotenkönnens

Für alle Piloten einschließlich Piloten aller Ausbildungsstufen.

Eignung für die Ausbildung

Der Sting 2 ist für die Ausbildung geeignet.

Für die Ausbildung ohne Motor muss der Beschleunigerweg auf 130 mm begrenzt sein (Klasse A).

03 Technische Beschreibung

Übersichtszeichnung

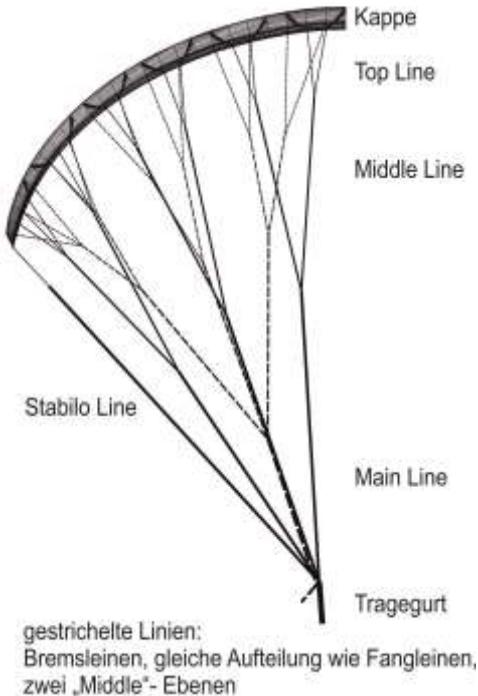


Abbildung 1: Gittermodell Sting 2

Sting 2 – der Alleskönner

Der Sting 2 ist eine Klasse für sich. Ziel der Entwicklung war es einen Motorschirm zu bauen, der auch über beste Thermikeigenschaften verfügt. Er sollte schulungstauglich sein, aber gleichzeitig mit ansprechenden Leistungsdaten auch den bereits lizenzierten Piloten überzeugen. Erreicht wurde dieses Ziel durch einen modernen Kappenaufbau in Verbindung mit einem einzigartigen Tragegurtsystem, welches es dem Piloten erlaubt zwischen

zwei unterschiedlichen Beschleunigerwegen zu wählen. Auf diese Weise kann der Sting 2 dem Pilotenkönnen angepasst werden. Als klassischer Kombi-Gleitschirm ist der Sting 2 unter Einhaltung der jeweiligen Gewichtsgrenzen (siehe Technische Daten) und Tragegurt-Konfigurationen sowohl als Motorschirmtragwerk als auch als Gleitsegel Mustergeprüft.

Dieses flexible Gesamtkonzept macht den Sting 2 zum idealen Begleiter für alle, die in ihrer Fliegerkarriere noch viel vor haben!

Leinensystem

Der Sting 2 besitzt A, B, C und D-Stammleinenebenen, die sich von unten (Tragegurt) nach oben (Schirmkappe) 2-mal gabeln und in "Main", "Middle" und "Top" Leinen aufgeteilt sind. Die einzelnen Leinenebenen werden über den sogenannten Handshake-Knoten miteinander verbunden.

Im Service- und Kontrollheft finden Sie einen detaillierten Leinenverbindungsplan, der die einzelnen Ebenen, Verbindungen und Bezeichnungen der Leinen zeigt.

Im Bereich der Bremsleinen werden die einzelnen Ebenen am Ende mit der Hauptbremsleine zusammengefasst. Diese verläuft durch die auf dem D-Gurt stufenlos einstellbare Bremsrolle am Tragegurt und wird in den Bremswirbel des Steuergriffs geknotet. An der Hauptbremsleine befindet sich eine Markierung, die die richtige Positionierung des Steuergriffs ermöglicht.

Alle Stammleinen werden in die Maillion Schraubglieder der Tragegurte eingehängt. Um den richtigen Sitz der Leinen zu gewährleisten und ein Verrutschen zu verhindern, werden sie durch spezielle Gummiringe geführt und fixiert.

04 Inbetriebnahme und Einfliegen

Vor dem Erstflug



WARNUNG

Vor dem Erstflug muss der Gleitschirm von einem Fachmann eingeflogen und überprüft werden. Das Einfliegen muss auf dem Typenschild vermerkt werden.

Der Sting 2 durchläuft während der Produktion mehrere Qualitätskontrollen und wird am Ende einer genauen Stückprüfung unterzogen. Vor Auslieferung an den Kunden wird die Übereinstimmung mit dem geprüften Muster kontrolliert und bescheinigt. Alle Schnittmuster, Leinen- und Gurtlängen werden mit größter Sorgfalt gefertigt. Sie weisen eine hohe Genauigkeit auf und dürfen unter keinen Umständen verändert werden.

Trotz höchster Produktionssorgfalt „setzt“ sich der Leinensatz durch die Belastungen im Flug noch etwas. Dies wird bei der Produktion berücksichtigt. Es kann aber zur Folge haben, dass sich die optimale Trimmung erst nach einigen Flügen einstellt.



WARNUNG

Jegliche nicht genehmigten Änderungen oder unsachgemäße Reparaturen an diesem Gleitschirm haben das Erlöschen der Betriebserlaubnis und Garantie zur Folge.

Einstellung der Hauptbremsleinen

Der Sting 2 wird ab Werk mit einer Bremseinstellung ausgeliefert, die auf optimales Handling ausgerichtet ist.

Mit dieser Einstellung können Sie das Gleitsegel fast verzögerungsfrei steuern und landen.

Die Hauptbremsleinen werden vor dem Einfliegen des Gleitschirms vom Fachmann überprüft und müssen so verknotet werden, dass die Markierung circa fünf Millimeter über dem Knoten sichtbar ist.

Die Bremsleinenlänge darf nicht verkürzt werden.

Werkseinstellung

Richtig eingestellte Bremsleinen haben circa zehn Zentimeter Vorlauf. Das bedeutet, dass Sie die Bremsen um diesen Weg herunterziehen müssen, bis die Hinterkante des Gleitschirms nach unten gezogen wird und eine Bremswirkung eintritt. Hierbei ist zu beachten, dass die Bremsspinne bereits durch ihren Luftwiderstand eine Zugkraft verursacht.

Der maximale symmetrische Steuerweg bei maximalem Fluggewicht beträgt bei dieser Einstellung über 80 cm ohne Motorschub.

Sie können die Bremseinstellung aber bei Bedarf verlängern.

Insbesondere für die Schulung kann dies sinnvoll sein, um ein gedämpfteres Handling zu erzielen.

Falls Sie die Bremseinstellung anpassen, dürfen auf keinen Fall die im Service- und Kontrollheft vorgeschriebenen Toleranzmaße für den Sting 2 über- oder unterschritten werden.

Variable Bremsumlenkrolle

Die Höhe der Bremsumlenkrolle kann den Bedürfnissen des Piloten entsprechend angepasst werden (siehe Kapitel „Tragegurt“).

Hierbei ist unbedingt zu beachten, dass die Bremsleinenlänge auf die obere Position abgestimmt ist. Wird die Bremsumlenkrolle nach unten verschoben, so ist die Bremsstammleine um denselben Weg zu verlängern.

Falsche Einstellungen

Wenn die Hauptbremsleinen zu lang eingestellt sind, reagiert das Gleitsegel träge und ist schlecht zu landen. Durch ein kurzes Wickeln der Bremsleine um die Hand kann die Einstellung im Flug verändert und die Flugeigenschaft verbessert werden. Stellen Sie nach der Landung die Bremsleinen auf die richtige Länge ein. Veränderungen des Bremswegs sollten immer nur in kleinen Schritten von maximal zwei bis drei Zentimetern erfolgen und müssen am Übungshang kontrolliert werden. Die symmetrische Einstellung von linker und rechter Bremse muss dabei immer gewährleistet sein.

Bei einer Verkürzung der Bremseinstellung ist besonders darauf zu achten, dass der Gleitschirm im Trimmflug und beschleunigt nicht durch zu kurze Bremsleinen verlangsamt wird. Neben einer Verschlechterung der Leistungs- und Starteigenschaften können bei stark verkürzten Bremsen auch Sicherheitsprobleme auftreten.



TIP

Eine Verkürzung der Bremsleinen kann auch durch Umwelteinflüsse hervorgerufen werden.

Überprüfen Sie deswegen regelmäßig, insbesondere bei verändertem Start- und Flugverhalten die Bremsleinenlänge.



WARNUNG

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

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



WARNUNG

Eine zu kurz eingestellte Hauptbremsleinen führt zu folgenden Gefahren:

die Strömung am Gleitschirm kann früher abreißen

- der Gleitschirm besitzt schlechte Starteigenschaften; es besteht Sackfluggefahr
- der Gleitschirm zeigt ein gefährliches Extremflugverhalten
- im beschleunigtem Flug wird die Hinterkante des Gleitschirms abgebremst, was im Extremfall einen Frontklapper verursacht

Bremsknoten

Die nachfolgend abgebildeten Sackstich und Palstek Knoten eignen sich am besten für die Verbindung der Bremsleine mit dem Bremsgriff.

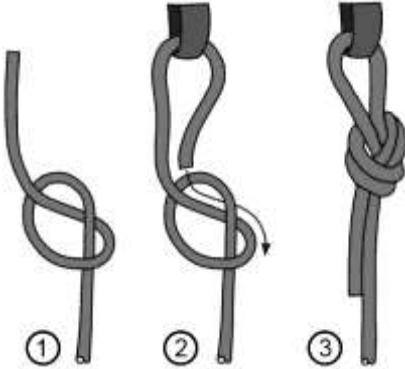


Abbildung 2: Sackstich Knoten

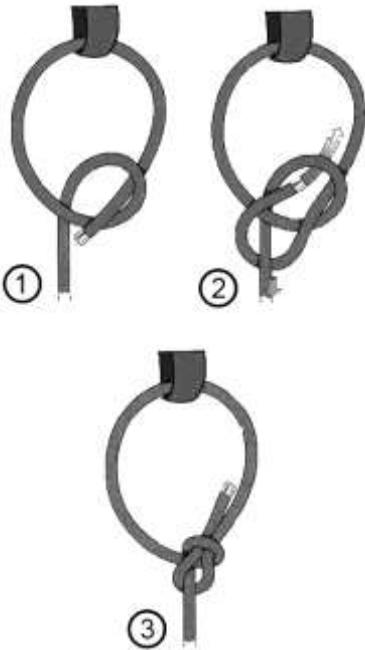


Abbildung 3: Palstek Knoten

Anpassen der Bremsgriffe

Der Sting 2 ist mit einem Swing Multigrip Bremsgriff ausgestattet der es erlaubt, die Steifigkeit im Griffbereich variabel einzustellen. Die unterschiedlichen Verstärkungen im Bremsgriff können individuell auf die Vorlieben des Piloten angepasst werden. Durch verschiedene Kombination der einzelnen Verstärkungen sind vier unterschiedliche Steifigkeiten am Bremsgriff möglich, die einfach vom Piloten durch Herausnehmen oder Einfügen der einzelnen Verstärkungen eingestellt werden können.



Multigrip Bremsgriff bei Auslieferung mit beiden Verstärkungen



Zum Herausnehmen der Verstärkungen Multigrip Bremsgriff auf links drehen und beide Stäbchen durch die vorhandene Öffnung schieben



Multigrip-Bremsgriff nach der Entnahme der beiden Verstärkungen. Die Einzelteile im Überblick:

- ❶ Harte Verstärkung (Stab)
- ❷ Weiche Verstärkung (Tube)
- ❸ Multigrip Bremsgriff ohne Verstärkungen
- ❹ Bremswirbel
- ❺ Hauptbremsleine

Abbildung 4: Aus- und Einbau der Verstärkungen aus dem der Swing Multigrip- Bremsgriff

Zum Einsetzen der Versteifungen gehen Sie genauso vor wie bei der Entnahme. Drehen Sie den Multigrip-Bremsgriff auf links und schieben Sie die gewünschten Verstärkungen durch die Öffnung wieder in den Griff.

Im Bereich der Bremsleinen-/Bremsgriff-Verbindung befindet sich ein Wirbel ❹, der ein schraubenförmiges Verdrehen der Hauptbremsleine verhindert.

Tragegurte

Die speziell für den Sting 2 entwickelten zwanzig Millimeter breiten Tragegurte sind in fünf Gurte aufgeteilt und ermöglichen dem Piloten einen weiten Einsatzbereich des Sting 2.



WARNUNG

Die Maillon Schraubglieder werden ab Werk mit Loctite© wirkungsvoll gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert. Nach Wartungsarbeiten ist es unerlässlich, die geöffnete Maillon Schraubglieder wieder gegen unbeabsichtigtes Öffnen zu sichern.

Für den freien Flug ist er mit einem Beschleunigungssystem ausgestattet, das über einen Fußbeschleuniger betätigt wird.

Dieses Beschleunigungssystem ist zweistufig, in der ersten Stufe (Beschleunigerweg 130mm bei Führung der Beschleunigerleine durch D-Ring) entspricht der Sting 2 den Anforderungen der Klasse A und ist somit uneingeschränkt Schulungstauglich.

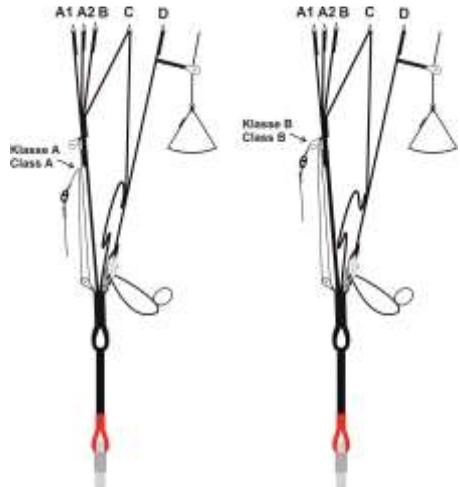


Abbildung 5: Führung der Beschleunigerleine

In der zweiten Stufe (Beschleunigerweg 165mm bei Führung der Beschleunigerleine durch Umlenkrolle) entspricht der Sting 2 den Anforderungen der Klasse B.

Für den Motorflug ist der Tragegurt mit einem Trimmer ausgerüstet, mit dem der Pilot die Möglichkeit hat, die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen und das Gegendrehmoment auszugleichen.

Weiterhin kann zwischen zwei Einhängepunkten des Tragegurtes gewählt werden, um den STING 2 optimal an das jeweils verwendete Motorsystem anzupassen.

unterer Aufhängepunkt HP 1 lower hangpoint HP 1 oberer Aufhängepunkt HP 2 upper hangpoint HP 2

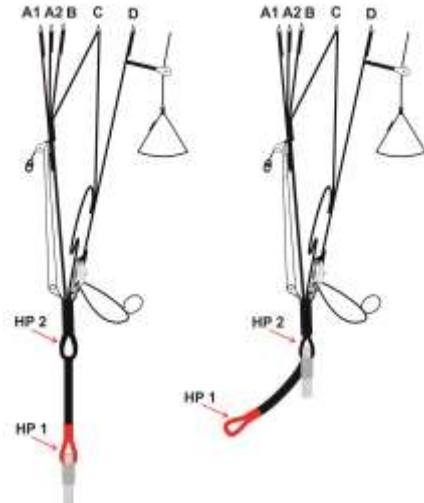


Abbildung 6: Einhängepunkt



WARNUNG

Bei Verwendung des oberen Einhängepunkts ist darauf zu achten, dass der Karabiner in die Gurtschleife eingehängt wird und nicht zwischen den Gurten

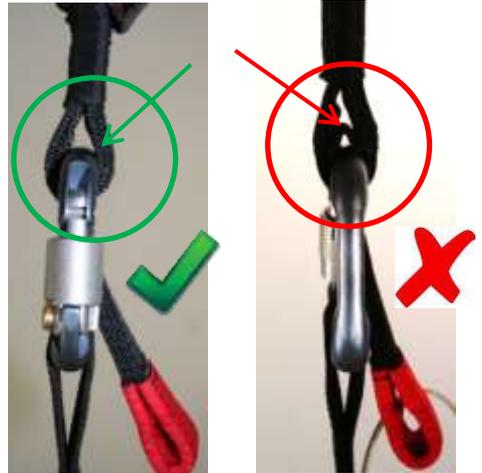


Abbildung 7: Karabinerposition oberer Einhängepunkt

Um auch die Höhe der Bremsumlenkrolle hierauf optimal anpassen zu können, kann diese frei auf dem Tragegurt verschoben werden.

Beschleunigungssystem

Der Sting 2 besitzt im Trimmflug bereits eine hohe Grundgeschwindigkeit, die mit dem zusätzlichen Beschleunigungssystem beim Fliegen ohne Motor deutlich erhöht werden kann. Der Einsatz ist speziell bei starkem Gegenwind, Talquerungen oder beim Entfernen aus einer Gefahrenzone sinnvoll, wenn die Bedingungen einen sicheren Einsatz zulassen.

Die A-, B- und C- Tragegurte können über den Fußbeschleuniger differenziert verkürzt werden. Dadurch wird der ursprüngliche Anstellwinkel der Kappe verringert und die Geschwindigkeit erhöht sich.

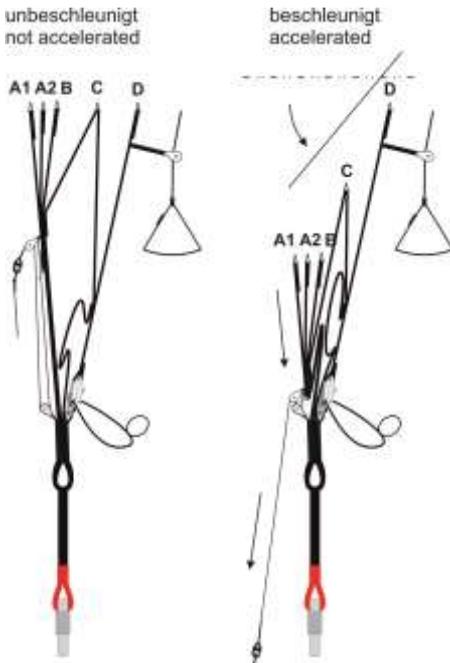


Abbildung 8: Funktionsweise Fußbeschleuniger

Die richtige Anbringung und Einstellung des Beschleunigungssystems ist eine wichtige Voraussetzung für den späteren reibungslosen Einsatz im Flug. Daher sollte vor dem ersten Start die Länge individuell eingestellt und die Seilführung überprüft werden.

Die Verbindung zwischen Fußbeschleuniger und Tragegurt wird über spezielle Brummelhaken hergestellt.

Stellen Sie dann die Länge am Beinstrecker so ein, dass im maximal beschleunigten Flugzustand (D-Ring und Umlenkrolle, bzw. beide Umlenkrollen der Tragegurte liegen dabei aufeinander) die Beine ganz durchgestreckt sind. Ansonsten können bei längeren Flugpassagen Ermüdungserscheinungen auftreten. Wenn Sie das Beschleunigungssystem voll durchgetreten haben, sollten Sie immer noch

eine bequeme Sitzposition einnehmen können.

Wenn das Beschleunigungssystem zu lang eingestellt ist, können Sie das Potenzial des Gleitschirms nicht ganz ausnutzen.

Befestigen Sie vor dem Start den Beschleuniger am Gurtzeug, um ein Stolpern beim Aufziehen oder beim Startlauf zu vermeiden.



WARNUNG

Der Fußbeschleuniger darf nur beim motorlosen Flug verwendet werden.

Stellen Sie das Beschleunigungssystem nicht zu kurz ein. Der Schirm darf keinesfalls durch eine zu kurze Einstellung vorbeschleunigt werden.

Bei erhöhter Fluggeschwindigkeit wirken sich Störungen drastischer aus als im unbeschleunigten Flug. In turbulenten Zonen und in Bodennähe wird wegen steigender Einklappgefahr generell von der Benutzung des Beschleunigungssystems abgeraten.

Bremsen Sie das Gleitsegel im beschleunigten Flug nicht symmetrisch an. Ein starkes beidseitiges herunterziehen der Bremse kann eine Deformation des Profils und im Extremfall ein frontales Einklappen zur Folge haben.

Trimmer

Der Trimmer ermöglicht es dem Piloten die Reisegeschwindigkeit beim motorisierten Fliegen zu erhöhen und das Motorgendrehmoment auszugleichen.

Bei Start- und Landung empfehlen wir die Trimmer stets geschlossen zu halten.

trimmer geschlossen
trimmer closed



trimmer offen
trimmer open



Abbildung 9: Funktionsweise Trimmer



WARNUNG

Der Trimmer darf nur beim motorisierten Flug verwendet werden.

In turbulenten Zonen und in Bodennähe wird wegen steigender Einklappgefahr generell von der Benutzung des Trimmers zur Erhöhung der Fluggeschwindigkeit abgeraten.

Bremsen sie das Gleitsegel im beschleunigten Flug nicht symmetrisch an. Ein starkes beidseitiges herunterziehen der Bremse kann eine Deformation des Profils und im Extremfall ein frontales Einklappen zur Folge haben.

Beim motorlosen Flug ist der Trimmer mit dem Schraubschäkel zu blockieren.



Blockierter Trimmer



Freier Trimmer

Abbildung 10: Trimmerblockierung



GEFAHR

Hängen sie unter keinen Umständen die Griffschleife zur Trimmerblockade mit in die Hauptaufhängung.

Hierdurch wird der D-Tragegurt erheblich verkürzt. Dieser Effekt wird durch öffnen der Trimmer in diesem Zustand noch verstärkt



Bremsslider obere Position
Brakelineslider upper position



Bremsslider untere Position
Brakelineslider bottom position



Abbildung 12: Bremsposition

Abbildung 11: Trimmerschleife im Hauptkarabiner
GEFAHR!



WARNUNG

Wird die Bremsumlenkrolle auf dem Tragegurt nach unten geschoben, muss die Bremsstammeleine den um den Weg verlängert werden, den die Umlenkrolle verschoben wurde! Andernfalls wird der Schirm auch bei vollständig geöffneter Bremse angebremsst.

Variable Bremsumlenkrolle

Die Bremsumlenkrolle kann frei auf dem Tragegurt verschoben werden.

Sollte der Bremsgriff trotz korrekt gewähltem Einhängpunkt am Tragegurt immer noch schwer zu erreichen sein (z.B. bei geöffnetem Trimmer), kann die Bremsumlenkrolle auf dem Tragegurt nach unten geschoben werden. Hierbei muss die Bremsstammeleine unbedingt um den Weg verlängert werden, den die Umlenkrolle verschoben wurde! Andernfalls wird der Schirm auch bei vollständig geöffneter Bremse angebremsst.

Beim freien Fliegen ist die Bremsumlenkrolle immer in die obere Position zu bringen und die Länge der Bremsstammeleine an diese anzupassen (Werkseinstellung der Bremse).

Weitere Vorrichtungen

Der Sting 2 verfügt über keine weiteren einstellbaren, entfernbaren oder variablen Vorrichtungen.

Geeignete Gurtzeuge

Zum freien Fliegen sind für die Kombination mit dem Sting 2 grundsätzlich Gurtzeuge mit Sitzbrett der Gruppen GH sowie Race geeignet.

Untersuchungen haben gezeigt, dass das Gurtzeug, die Gurtzeugeinstellung sowie die Pilotenposition im Gurtzeug einen signifikanten Einfluss auf das Flugverhalten

des Gleitschirms haben. Insbesondere die Höhe der Aufhängepunkte sowie deren Abstand zueinander. Grundsätzlich gilt, je niedriger der Aufhängepunkt, desto agiler wird der Gleitschirm.

Die Verwendung von Gurtzeugen ohne Sitzbrett kann zu einem von den Flugtests abweichenden Flugverhalten führen.

Bitte beachten sie dies bei der Auswahl des Gurtzeugs. Zudem sollte das Gurtzeug gewährleisten, dass Sie über die Umlenkrollen den maximalen Beschleunigungsweg betätigen können.

Achten Sie zudem darauf, dass sich mit der Höhe der Aufhängung auch der relative Bremsweg verändern kann. Wenn Sie Fragen oder Zweifel bezüglich der Verwendung Ihres Gurtzeuges mit dem Sting 2 haben, setzen Sie sich bitte mit einem Powerplay Händler oder auch direkt mit Swing in Verbindung.

Weitere Informationen zu Gurtzeugen finden Sie auf den Seiten der Musterprüfstellen (siehe Anhang).

Für den motorisierten Flug sind Antrieb, Gurtzeug, Rettungsgerät und Tragwerk individuell auf ihre Kombinierbarkeit zu überprüfen.

Hierbei wird die Kombinierbarkeit eines Antriebes mit den anderen Komponenten überprüft und gegebenenfalls bestätigt. Bei weiteren Fragen hierzu wenden Sie sich bitte an den Anbieter Ihres Motorschirmantriebes.

Rettungsgerät

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

Bei der Auswahl des Rettungsgerätes sollten Sie darauf achten, dass das vorgesehene Startgewicht eingehalten wird.

Swing empfiehlt die Verwendung jeweils eines Rettungsgerätes für freies und für motorisiertes Fliegen.

Das Rettungsgerät ist entsprechend den Anweisungen des Herstellers anzubringen.

Empfohlener Gewichtsbereich

Der Sting 2 muss innerhalb der geprüften Gewichtsbereiche geflogen werden. Diese unterscheiden sich für freien und motorisierten Flug.

Das Gewicht bezieht sich auf das Abfluggewicht (Pilotengewicht inklusive Bekleidung, Schirm, Gurtzeug Ausrüstung und gegebenenfalls Antrieb). Ermitteln Sie ihr Abfluggewicht, indem Sie sich mit ihrem Packsack und der kompletten Ausrüstung auf eine Waage stellen.

Swing bietet den Sting 2 in unterschiedlichen Größen an. Falls Sie zwischen zwei Größen wählen, sollten Sie ihre persönlichen Vorlieben beachten.

Wenn Sie ein sehr dynamisches, reaktionsschnelles und verzögerungsfreies Flugverhalten bevorzugen, sollten sie eine hohe Flächenbelastung und damit das kleinere Schirmmodell wählen.

Im mittleren und unteren Gewichtsbereich reduziert sich die Dynamik. Das Flugverhalten wird überschaubarer und das zentrieren der Thermik fällt vielen Piloten leichter, weshalb sie sich für diesen Gewichtsbereich entscheiden. Wenn Ihnen diese Eigenschaften zusagen, sollten Sie mit weniger Flächenbelastung fliegen und das größere Schirmmodell wählen.

Der Sting 2 reagiert auf Gewichtsveränderungen nur mit einer geringen Erhöhung bzw. Verlangsamung des Trimm speeds, wobei kaum ein Einfluss auf die Gleitleistung festzustellen ist. Daher können Sie die Größe ganz nach ihrem persönlichen Flugstil wählen.

05 Flugpraxis

Da sich die Flugpraxis mit dem Gleitschirm bei motorlosem und motorisiertem Betrieb in weiten Teilen gleicht, werden diese gemeinsam beschrieben. Auf Unterschiede und Besonderheiten wird entweder direkt oder bei der Beschreibung der jeweiligen Betriebsart hingewiesen.

Erstflug

Vor dem Erstflug muss der Gleitschirm von einem Fachmann eingeflogen und überprüft werden. Das Einfliegen muss auf dem Typenschild vermerkt werden.

Führen Sie Ihre ersten Flüge nur bei ruhigem Wetter, in bekanntem Gelände oder am Übungshang durch. Steuern Sie am Anfang weich und dosiert, damit Sie sich stressfrei an die Reaktionen des Gleitschirms gewöhnen.



WARNUNG

Überschätzen Sie sich nicht. Lassen Sie sich durch die Einstufung des Gleitschirms oder den Übermut anderer Piloten nicht zu leichtsinnigem Verhalten verleiten.

Auslegen und Vorflugkontrolle

Legen Sie das Gleitsegel mit dem Obersegel auf den Boden und breiten Sie die offenen Eintrittskammern halbrund aus.

Sortieren Sie sorgfältig alle Fangleinen und achten Sie darauf, dass keine Leinen unter der Kappe liegen, Schlaufen bilden oder hängenbleiben können.

Kontrollieren Sie vor jedem Start sorgfältig die nachfolgenden Punkte:

- Risse oder sonstige Schäden am Segel
- Knoten und Überwürfe in den Leinen
- Bremsleinen freigängig und fest mit dem Griff verbunden

- richtige Einstellung der Bremsleinenlänge
- Kontrolle der Schraubschäkel an den Fangleinen und am Tragegurt (fest geschlossen und gesichert)
- ist der Schirm trocken
- Tragegurte und Nähte auf Beschädigungen kontrollieren
- Beschädigungen am Gurtzeug
- Rettungsgerätegriff richtig gesichert
- Wurde die Vorflugkontrolle an der Antriebseinheit durchgeführt



WARNUNG

Ein sorgfältiger Vorflugcheck ist für jedes Luftfahrzeug verbindlich. Achten Sie darauf, dass Sie jeden Check mit der gleichen Sorgfalt durchführen.

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

Flugpraxis motorisiertes Fliegen

Swing kann nicht garantieren, dass das im Folgenden beschriebene Verhalten auf alle erdenklichen Kombinationen aus Antrieb und Gleitsegel immer zu hundert Prozent zutrifft. Die Kompatibilität einer neuen Kombination muss daher durch einen Testflug von einem akkreditierten K-Prüfpiloten bestätigt werden.

Kompatibilitätsflüge können entweder vom Hersteller des Antriebes, oder – in Form einer Einzel-Musterprüfung – vom Piloten selber bei einer Musterprüfstelle beantragt werden.

Start-Check

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

1. Ist der Schirm halbrund ausgelegt, und sind alle Eintrittsöffnungen offen?
2. Sind alle Leinen frei und nicht verdreht, oder verknotet?
 - keine Leinen unter der Kappe?
 - keine Leinen an der Gurtklemme des Trimmers am Tragegurt oder am Gasgriff verhängt?
 - führen alle Leinen sauber am Käfig vorbei?
3. Ist die Trimmerposition korrekt gewählt?
4. Ist die persönliche Ausrüstung (Antrieb, Gurtzeug und Karabiner, Rettungsschirm und Helm) ordnungsgemäß angelegt? Sind die Beinschlaufen geschlossen?
5. Lassen Windrichtung und -stärke einen gefahrlosen Flug zu?
6. Propeller frei?
7. Liefert der Antrieb volle Leistung?
8. Luftraum und Startbereich frei?

Start

Vorwärtsstart

Bei wenig Wind empfiehlt es sich, den Sting 2 vorwärts zu starten. Ziehen Sie den Schirm mit gestreckten Leinen auf. Es ist nicht notwendig, den Sting 2 mit einem Impuls zu starten und/oder in die losen Leinen zu laufen.

Führen Sie während des Aufziehens jeweils beide A-Gurte, ohne sie zu verkürzen, in einer gleichmäßigen, bogenförmigen Bewegung nach oben. Vermeiden Sie ein starkes Ziehen an den Tragegurten. Der Sting 2 steigt sehr leicht und ist gut kontrollierbar. Ein sauberes, halbrundes Auslegen der Eintrittskante unterstützt den Start.

Vermeiden Sie während der Aufziehphase seitliche Drehungen mit dem Oberkörper, da ansonsten Leinen in den Propeller geraten können. Wenn der Schirm nicht mittig hochsteigt, sollten Sie den Ausgleich über die Tragegurte und nicht über die Bremsen vornehmen. Dadurch vermeiden Sie ein einseitiges Abkippen des Schirms. Während des Startlaufs ist es wichtig, unter dem Schirm zu bleiben und die Startrichtung einzuhalten. Wenn beide Tragegurte einen gleichmäßigen Zug haben und der Schirm über dem Piloten steht, wird der Kontrollblick durchgeführt. Überprüfen Sie, ob die Kappe vollständig gefüllt ist und keine Leinen verdreht oder verhängt sind. Bleiben Sie dabei nicht stehen und drehen Sie den Oberkörper nicht.



VORSICHT

Wenn der Schirm zu weit seitlich ausbricht oder wieder nach hinten fällt, stoppen Sie den Motor und brechen Sie den Start ab.

Nach dem Kontrollblick wird der volle Motorschub eingesetzt. Eine leichte Rückenlage unterstützt den Start, da die gesamte Motorkraft genutzt wird. Geben Sie die Tragegurte frei und beschleunigen Sie so lange, bis der Sting 2 abhebt.

Beachte Sie beim Vorwärtsstart weiterhin die folgenden Punkte:

- wenn der Käfig des Rucksackmotors nicht stabil genug ist, können die Tragegurte während des Aufziehens den Käfig verformen und an den Propeller

drücken. Achte Sie darauf, bevor Sie mit maximaler Leistung fliegen

- der Bremseneinsatz sollte während des Startvorgangs gleichmäßig und moderat erfolgen
- bremsen Sie den Sting 2 nach Erreichen des Scheitelpunkts ggf. leicht ab
- starten Sie nicht, bevor der Schirm über Ihnen ist. Zu frühes Gas geben kann gefährliche Pendelbewegungen bewirken
- setzen Sie sich erst in Ihr Gurtzeug, wenn Sie ein paar Meter in der Luft sind
- niedrige Aufhängung bei Rucksackmotoren ermöglichen meist einen einfacheren Start

Rückwärtsstart

Schon ab Windgeschwindigkeiten von 3 m/s ist der Sting 2 auch rückwärts sehr gut zu starten. Dabei steht der Pilot mit dem Gesicht zum Gleitschirm, den Wind im Rücken. Bei dieser Startmethode ist es für den Piloten einfacher, das Aufsteigen der Kappe zu kontrollieren und Feinkorrekturen durchzuführen. Deswegen empfiehlt sich diese Technik gerade bei stärkeren Windverhältnissen.

Sie können sich wahlweise wie beim Vorwärtsstart in den Schirm einhängen und dann bei ausgeschaltetem Motor umdrehen. Führen Sie dabei die Leinen über den Käfig und achten Sie anschließend darauf, dass alle Leinen frei laufen.

Bei sehr starkem Wind ist es empfehlenswert, sich rückwärts in den Schirm einzuhängen. Die Tragegurte müssen so ausgelegt und eingehängt werden, dass Sie nach dem Ausdrehen die richtige Position haben und nicht verdreht sind.

Durch Zug an den vorderen A-Leinen beginnt die Gleitschirmkappe wie beim Vorwärtsstart über den Piloten zu steigen. Hat die Kappe den Scheitelpunkt erreicht, muss sich der Pilot in Flugrichtung

ausdrehen und kann gegen den Wind loslaufen und abheben. Wie beim Vorwärtsstart ist die richtige Kombination von Brems- und Gasstellung wichtig, um die beste Geschwindigkeit und das beste Steigen zu erzielen.



WARNUNG

Bei höheren Windgeschwindigkeiten (ab circa 6 m/s) muss der Gleitschirm aktiv am Boden gehalten werden. Es kann sonst passieren, dass der Schirm selbstständig über den Piloten steigt, was bei Starkwind zum Abheben, Ausdrehen und Wegschleifen des Piloten führen kann.

Beim Rückwärtsstart sollten Sie neben den erwähnten Punkten unter „Vorwärtsstart“ noch die folgenden Besonderheiten beachten:

- die richtige Technik des Einhängens, Aufziehens und Ausdrehens ist beim Rückwärtsstart sehr wichtig. Sie muss vom Piloten beherrscht werden, bevor er sie mit laufendem Motor ausführt
- drehen Sie sich immer ruhig und zügig in die gleiche Richtung aus
- achten Sie beim Einhängen mit gekreuzten Tragegurten unbedingt darauf, dass Sie diese nicht vertauschen oder verdreht in die Karabiner einhängen

Steigflug

Nach dem Abheben kann sich das Gegendrehmoment in Form einer Kurve gegen die Propellerdrehrichtung bemerkbar machen. Suchen Sie sich einen Fixpunkt in einiger Entfernung und halten Sie die Richtung durch Gegenbremsen.

Fliegen Sie nach dem Start zuerst weiter gegen den Wind und lassen Sie den Sting 2 Fahrt aufnehmen.

Steigen Sie nicht mit zu großem Anstellwinkel! Die Drehzahl und der

Bremsleieneinsatz sollte so gewählt werden, dass ausreichend Fahrt vorhanden ist, um genügend Reserve zum Stallpunkt zu haben.

Beim Steigen mit zu hohem Anstellwinkel kann eine zusätzliche Anstellwinkelerhöhung durch z.B. eine Vertikalböe einen Stall verursachen. Ein weiterer Grund für einen flachen Steigflug ist das Risiko eines Motorsausfalls in geringer Höhe. In diesem Fall sollten Sie immer in der Lage sein, sicher zu landen.

Gegendrehmomentbedingtes Pendeln

Bestimmte Kombinationen von Startgewicht, Motorschub und Größe des Propellers können Pendelbewegungen verursachen. Dabei wird der Pilot, bedingt durch das Gegendrehmoment und den Kreiseffekt, während des Fluges zu einer Seite angehoben. Durch die Gewichtskraft schwingt der Pilot zurück in die ursprüngliche Pilotenposition, und schaukelt danach weiter auf.

Um einer Pendelbewegung entgegen zu wirken kann der Pilot folgendes tun:

- die Gasstellung ändern
- mit leichtem Bremsleinenzug der Pendelbewegung entgegenwirken
- das Gewicht im Gurtzeug verlagern und/oder die Gurtzeugeinstellung anpassen, falls dieses Einstellmöglichkeiten hierzu bietet (Kreuzgurt)

Pendelbewegungen treten meist bei hohen Drehzahlen und Propellern mit großen Durchmessern auf. Steuerbewegungen des Piloten können, wenn sie nicht exakt dosiert und zum richtigen Zeitpunkt erfolgen, die Pendelbewegung verstärken. Bei unkontrolliertem Pendeln sollte der Pilot einfach das Gas reduzieren und keine Steuerimpulse geben

Reiseflug

Geradeausflug

Bei geöffneter Bremse fliegt der Sting 2 eigenstabil geradeaus. Über die Bremsleinen erfolgt die Anpassung der Geschwindigkeit an die Flugsituation, um ein Optimum an Leistung und Sicherheit zu gewährleisten.



GEFAHR

Ein starkes, beidseitiges Anbremsen mit der Hauptbremse bei offenen Trimmern macht das Profil instabiler und es besteht die Gefahr eines Frontstalls oder anderer Extremflugmanöver.

Die Geschwindigkeit des besten Gleitens in ruhiger Luft erzielt man beim Sting 2 mit vollständig geöffneten Bremsen. Wird die Bremsleine beidseitig circa zehn Zentimeter gezogen, befindet sich der Schirm im Bereich des geringsten Sinkens. Erhöht man den Zug auf den Bremsen weiter, so verringert sich das Sinken nicht mehr, die Steuerkräfte steigen spürbar an und der Pilot erreicht die Minimalgeschwindigkeit.

Kurvenflug mit Hauptbremse

Swing hat mit dem Sting 2 einen Gleitschirm entwickelt, der ausgewogen und harmonisch auf Steuerimpulse reagiert und lange Steuerwege aufweist.

Kurven gegen das das Motorgegendrehmoment erfordern mehr Bremsleinenzug als Kurven mit dem Motorgegendrehmoment.

Die Negativtendenz des Sting 2 ist ausgesprochen gering. Daher kann er auch auf engstem Raum durch aufmerksames Ziehen der kurveninneren Bremsleine gedreht werden.

Mit zunehmendem Bremsleinenzug erhöht sich die Querlage und der Schirm fliegt eine schnelle und steiler werdende Kurve, die am

Ende in eine Steilspirale übergeht (weitere Informationen darüber finden sie unter „Steilspirale“).



WARNUNG

Zu langsames Fliegen nahe der Stallgeschwindigkeit erhöht die Gefahr eines unbeabsichtigten einseitigen oder kompletten Strömungsabrisses. Dieser Geschwindigkeitsbereich sollte daher gemieden und nur bei der Landung eingesetzt werden.



WARNUNG

Fliegen sie in Bodennähe immer mit ausreichender Geschwindigkeit (deutlich über der Stallgeschwindigkeit), um einen unabsichtlichen Strömungsabriss zu vermeiden.

Drehmoment ausgleichen

Die besten Reiseflugeigenschaften hat der Sting 2 mit geöffnetem Trimmer. Dabei kann ein Trimmer soweit wieder zugezogen werden, dass das Gegendrehmoment des Motors ausgeglichen ist.

Landung

Beachten Sie bei Landungen, egal ob diese mit oder ohne Schleppgas durchgeführt werden, die folgenden Punkte:

- schauen Sie sich vor dem Start den Lande- / Flugplatz genau an
- überprüfen Sie vor der Landung die Windrichtung und – Geschwindigkeit
- trainieren Sie Landeanflüge möglichst oft, um mit dem Sting 2 vertraut zu werden
- eine Landung ohne Schleppgas benötigt weniger Platz
- bei starkem Gegenwind sollte der Bremseneinsatz dosierter erfolgen. Drehen Sie sich nach der Landung in Richtung des Schirmes aus, wenn die Gefahr besteht, vom Schirm rückwärts gezogen zu werden und hinzufallen
- Landungen aus Steilkurven und schnelle Kurvenwechsel vor der Landung sind wegen der damit

verbundenen Pendelbewegungen zu vermeiden.

Landung mit stehendem Propeller

Die Landung mit stehendem Propeller verringert die Gefahr, den Propeller und die Leinen während der Landung zu beschädigen. Allerdings verlieren Sie dadurch auch die Möglichkeit, bei einer falschen Landeinteilung durchzustarten oder den Landeanflug zu korrigieren.

Für eine Landung mit stehendem Propeller schalten Sie den Motor in 30 bis 50 Meter Höhe aus. Durch den fehlenden Motorschub verringert sich der Anstellwinkel des Sting 2 und der Schirm nimmt spürbar an Fahrt auf. Durch die vergleichsweise hohe Flächenbelastung sollte der STING vor dem Aufsetzen nicht zu stark vorgebremst werden. Wir empfehlen die Bremsen im Endanflug vollständig zu lösen und sie dann in ca. 1 – 2 Meter Höhe kontinuierlich bis zum 100% durchzudrücken (ausflaren).

Bitte achten Sie darauf, dass die Bremsleinenlänge vor dem Erstflug optimal an Ihr Motorsystem angepasst wurde, um genügend Bremsweg für die Landung zur Verfügung zu haben.

Landung mit Schleppgas

Beginnen Sie die Landung mit Schleppgas mit einem geraden Endanflug gegen den Wind und lassen Sie den Sting 2 mit im Schleppgas ausgleiten. In einem Meter Höhe werden die Steuerleinen bis zum tiefsten Punkt durchgezogen, so dass das Gleitsegel kurz vor der Bodenberührung voll

angebremst ist. Schalten Sie sofort nach dem Aufsetzen den Motor aus.

Weitere Hinweise zum Motorschirmfliegen

Die nachfolgenden Punkte sollten Sie beim Fliegen mit dem Sting 2 beachten:

- starten Sie den Motor niemals in Windrichtung hinter dem Schirm
- überprüfen Sie die Dichtungen aller Kraftstoffleitungen
- kontrollieren Sie, ob Sie für den geplanten Flug genügend Kraftstoff mitführen
- kontrollieren Sie Ausrüstung und Gurtzeug auf lose Gegenstände, die in den Propeller geraten könnten
- gehen Sie vor jedem Flug die einzelne Punkte der Vorflugkontrolle genau durch
- schalten Sie unmittelbar nach der Landung den Motor aus, um Leinen- und Propellerschäden zu vermeiden
- vermeiden Sie Flüge über Wasser und Stromleitungen, fliegen Sie nicht zwischen Bäumen hindurch und meiden Sie generell Gebiete, in denen ein Motorausfall keine Landemöglichkeit bietet
- bei Veränderung des Motorgeräusches oder erhöhter Vibration sollte sofort gelandet werden, um das Problem zu beheben
- denken Sie daran, dass Motorenlärm stört. Vermeiden Sie daher geringe Höhen über Ortschaften

Flugpraxis motorloses Fliegen

5-Punkte-Check

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

1. Persönliche Ausrüstung (Gurtzeug, Karabiner, Rettungsschirm und Helm) ordnungsgemäß angelegt und alle Schlaufen geschlossen?
2. Schirm halbrund ausgelegt und alle Eintrittsöffnungen offen?
3. Alle Leinen sortiert; keine Leinen unter der Kappe, Tragegurte frei und unverdreht?
4. Lässt das Wetter, insbesondere Windrichtung und -stärke, einen gefahrlosen Flug zu?
5. Luftraum und Startbereich frei?

Start

Bei wenig Wind empfiehlt es sich, den Sting 2 vorwärts zu starten. Ziehen Sie den Schirm mit gestreckten Leinen auf. Es ist nicht notwendig, den Sting 2 mit einem Impuls zu starten und/oder in die losen Leinen zu laufen.

Führen Sie während des Aufziehens jeweils beide A-Gurte, ohne sie zu verkürzen, in einer gleichmäßigen, bogenförmigen Bewegung nach oben. Vermeiden Sie ein starkes ziehen an den Tragegurten. Der Sting 2 steigt sehr leicht und ist gut kontrollierbar. Ein sauberes, halbrundes Auslegen der Eintrittskante unterstützt den Start.

Schon ab Windgeschwindigkeiten von 3 m/s ist der Sting 2 auch rückwärts sehr gut zu starten. Dabei steht der Pilot mit dem

Gesicht zum Gleitschirm, den Aufwind im Rücken. Durch Zug an den vorderen Leinen beginnt die Gleitschirmkappe wie beim Vorwärtsstart über den Piloten zu steigen. Hat die Kappe den Scheitelpunkt erreicht, muss sich der Pilot in Flugrichtung ausdrehen und kann gegen den Wind loslaufen und abheben.

Bei dieser Startmethode ist es für den Piloten einfacher, das Aufsteigen der Kappe zu kontrollieren und Feinkorrekturen durchzuführen. Deswegen empfiehlt sich diese Technik gerade bei stärkeren Windverhältnissen.



WARNUNG

Bei höheren Windgeschwindigkeiten (ab circa 6 m/s) muss der Gleitschirm aktiv am Boden gehalten werden. Es kann sonst passieren, dass der Schirm selbstständig über den Piloten steigt.



HINWEIS

Beim Rückwärtsstart sowie beim Bodenhandling ist darauf zu achten, die Bremsleinen nicht über die Tragegurte zu schleifen.

Dies kann zu Beschädigungen am Tragegurt führen.

Geradeausflug

Bei geöffneter Bremse fliegt der Sting 2 eigenstabil geradeaus. Über die Bremsleinen erfolgt die Anpassung der Geschwindigkeit an die Flugsituation, um ein Optimum an Leistung und Sicherheit zu gewährleisten.

Die Geschwindigkeit des besten Gleitens in ruhiger Luft erzielt man beim Sting 2 mit vollständig geöffneten Bremsen. Wird die Bremsleine beidseitig circa zehn Zentimeter gezogen, befindet sich der Schirm im Bereich des geringsten Sinkens. Erhöht man

den Zug auf den Bremsen weiter, so verringert sich das Sinken nicht mehr, die Steuerkräfte steigen spürbar an und der Pilot erreicht die Minimalgeschwindigkeit.



WARNUNG

Zu langsames Fliegen nahe der Stallgeschwindigkeit erhöht die Gefahr eines unbeabsichtigten einseitigen oder kompletten Strömungsabrisses. Dieser Geschwindigkeitsbereich sollte daher gemieden und nur bei der Landung eingesetzt werden.

Kurvenflug

Swing hat mit dem Sting 2 einen Gleitschirm entwickelt, der verzögerungsfrei auf Steuerimpulse reagiert und ausgesprochen wendig ist. Die beste Leistung wird erzielt, wenn der Sting 2 während des Kurvenflugs mit ausreichender Geschwindigkeit und Gewichtsverlagerung geflogen wird. Zu starker Bremseneinsatz erhöht lediglich das Eigensinken.

Die Negativtendenz des Sting 2 ist ausgesprochen gering. Daher kann er auch auf engstem Raum durch aufmerksames Ziehen der kurveninneren Bremsleine gedreht werden.

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

Abstiegshilfen

In manchen Flugsituationen ist ein sehr schneller Abstieg notwendig, um drohenden Gefahren zu entgehen. Diese sind z.B. der Aufwind einer Cumuluswolke, eine herannahende Kaltfront oder aufziehende Gewitter.

Alle Abstiegshilfen sollten in ruhiger Luft und mit ausreichender Höhe geübt werden, um sie dann in extremen Verhältnissen effektiv einsetzen zu können. Die Abstiegshilfen werden in drei verschiedene Manöver unterteilt, die die Sinkgeschwindigkeit sicher und beherrschbar erhöhen.



WARNUNG

Andere als die in diesem Kapitel beschriebenen Abstiegshilfen sind nicht von Swing getestet worden.

Swing rät davon ab, andere als die in diesem Kapitel beschriebenen Abstiegshilfen anzuwenden. Es kann hierbei im Extremfall zu unkontrollierbaren Flugzuständen kommen.

Bei sämtlichen Schnellabstiegshilfen sollten beim motorisierten Fliegen die Trimmer vollständig geschlossen werden und die Motordrehzahl auf Leerlauf reduziert werden!

Besondere Vorsicht ist bei Manövern ohne Anströmung des Profils (z.B. B-Stall geboten). Wegen der Twistgefahr verursacht durch das Motorgegendrehmoment auf keinen Fall Gas geben!

Sämtliche Manöver fallen aufgrund des erhöhten Startgewichts mit Motor dynamischer aus, als beim Fliegen ohne Motor!

Steilschleife

Die Steilschleife ist die effektivste Abstiegshilfe, mit deren Hilfe Sinkgeschwindigkeiten bis über 20 m/s erzielt werden können. Sie eignet sich bei hohen Steigwerten und wenig Wind.

Bei der Musterprüfung werden die Bereiche ober- und unterhalb einer Sinkgeschwindigkeit von 14 m/s unterschieden. Der Sting 2 leitet bis zum

Erreichen der 14 m/s innerhalb einer Umdrehung die Steilspirale selbstständige aus. Über 14 m/s kann ein Anbremsen der äußeren Flügelhälfte und/oder Gewichtsverlagerung nach außen zur Ausleitung der Spirale erforderlich sein. (bis zu 20 m/s Sinken findet aber bei neutraler Pilotenposition keine selbstständige Verschärfung der Spirale statt). Außerdem kann die Ausleitung bei höheren Sinkgeschwindigkeiten mehrere Umdrehen in Anspruch nehmen.

Aufgrund der Komplexität und der möglichen Gefahren der Steilspirale empfiehlt Swing, dieses Manöver unter qualifizierter Anleitung zu erlernen.



WARNUNG

Bei der Steilspirale können sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten mit einem Vielfachen der Erdbeschleunigung (bis über 6g) erreicht werden. Tasten Sie sich deshalb vorsichtig an diese Figur heran. Beachten sie bitte folgendes:

Erfliegen sie Ihre ersten Spiralen im Rahmen eines Sicherheitstrainings unter professioneller Anleitung.

Leiten sie die Spirale nicht über einen Wingover ein. Bei dieser Einleitung können sehr schnell hohe Sinkwerte erreicht werden. Eine sichere Dosierung der Sinkwerte ist so nicht möglich.

Führen Sie die Steilspirale nicht zu lange aus, es könnten Bewusstseinsstörungen auftreten.

Halten Sie unbedingt eine **Sicherheitshöhe von 200 Meter** über Grund ein. In dieser Höhe muss das Manöver ausgeleitet sein.

Spiralen mit "angelegten Ohren" führen zu einer extremen Belastung der offenen Kappenteile. Diese Figur ist verboten.

Einleitung

Eingeleitet wird die Steilspirale aus voller Fahrt durch eine immer enger geflogenen Kurve mit deutlicher Gewichtsverlagerung des Piloten auf die Kurveninnenseite (siehe hierzu auch "Kurvenflug").

Die Schräglage und Sinkgeschwindigkeit kontrolliert man durch dosiertes Ziehen bzw. Nachlassen der kurveninneren Bremsleine.

Sehen Sie vor und während der Steilspirale unbedingt nach unten und kontrollieren Sie ständig den Bodenabstand.



TIP

Während der Steilspirale kann die Außenseite des Segels einklappen, was allerdings ohne Bedeutung ist. Sie können dies verhindern, indem Sie auf der Kurvenaußenseite leicht anbremsen. Lassen Sie die Bremsen gefühlvoll nach.

Ausleitung

Das Ausleiten der Steilspirale erfolgt langsam und stetig über mehrere Umdrehungen. Dabei wird das Körpergewicht in neutrale Position gebracht und die Bremse der Kurveninnenseite dosiert freigegeben. Bei einem zu schnellen Öffnen der Bremse kann das Segel durch die überhöhte Geschwindigkeit nach oben wegsteigen, aufschaukeln und teilweise einklappen.

Unterstützen kann man die Ausleitung durch leichtes Anbremsen der Kurvenaußenseite.

Ein eventuelles Nachdrehen kann durch Gewichtsverlagerung zur Kurvenaußenseite gestoppt werden.

**GEFAHR**

Bei hohen Sinkgeschwindigkeiten (über 14 m/s) kann ein Anbremsen der äußeren Flügelhälfte und/oder Gewichtsverlagerung nach außen zur Ausleitung der Spirale erforderlich sein.

Außerdem können für die Ausleitung mehrere Umdrehungen mit entsprechendem Höhenverlust erforderlich sein.

**GEFAHR**

Geraten Ihnen der Schirm und die Sinkgeschwindigkeit außer Kontrolle, lösen sie **sofort** Ihr Rettungsgerät aus!

Es können infolge der Spirale Belastungen und / oder Bewusstseinsstörungen auftreten, die ein späteres Auslösen unmöglich machen.

B-Stall

Beim B-Stall wird ein Strömungsabriss provoziert und der Gleitschirm senkrecht mit einer Sinkgeschwindigkeit von circa 8m/s nach unten. Der B-Stall eignet sich bei mittleren Steigwerten und wenig Wind.

Einleitung

Greifen Sie die beiden B-Tragegurte an den Farbmarkierungen von außen an den Schekeln. Ziehen sie beide B-Tragegurte symmetrisch nach unten, bis die Strömung an der Kappe abreißt und der Schirm vollständig in den vertikalen Sinkflug übergeht. Danach sollten die B-Gurte in dieser Position gehalten werden um ein ruhiges Sinken zu gewährleisten.

**TIP**

Ziehen sie die B-Gurte nur so weit, bis die Strömung abreißt. Wenn die B-Gurte tiefer gezogen werden, kann es zu einer Rosettenbildung kommen.

Achten Sie vor und während des B-Stalls unbedingt darauf, dass der Luftraum unter Ihnen frei ist.

Ausleitung

Führen Sie die beiden B-Tragegurte zügig und gleichmäßig wieder in die Ausgangsposition zurück. Wenn Sie die B-Tragegurte zu langsam los lassen, kann der Schirm in einen Sackflug oder durch unsymmetrisches Ausleiten in eine Negativdrehung übergehen. In diesem Fall muss die Geschwindigkeit mit dem Beschleunigungssystem oder nach vorne drücken der A-Tragegurte erhöht werden.

**WARNUNG**

Die Kappe nimmt nach dem Freigeben der B-Gurte Geschwindigkeit auf, bis die Strömung wieder anliegt. Sie dürfen in dieser Phase auf keinen Fall den Schirm anbremsen.

Bei niedrigen Lufttemperaturen sollte dieses Manöver vermieden werden. Der Pilot muss sich bewusst sein, dass unter diesen Bedingungen die Sackfluggtendenz deutlich zunehmen kann.

Ohren-Anlegen

Das Ohren-Anlegen, auch Big Ears genannt, ist die einfachste Abstiegshilfe, mit der Sinkgeschwindigkeiten von 3 bis 5 m/s erzielt werden. Vorteil des Ohren-Anlegens ist, dass der Gleitschirm weiter geradeaus fliegt; man kann somit einen Gefahrenbereich verlassen. Es kann sogar mit angelegten Ohren gelandet werden, um beispielsweise beim Toplanden die Aufwindkomponente auszugleichen.

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

Einleitung

Eingeleitet wird das Ohren-Anlegen durch Ziehen der äußeren A-Leinen nach unten. Dabei sollte die Einleitung so erfolgen, dass eine ausreichend große Fläche des Außenflügels einklappt, um nicht einer permanenten Wiederöffnungstendenz entgegenwirken zu müssen. Bei zu wenig eingeklappter Fläche (Schlagen der Ohren, hohe Haltekräfte) die Ohren wieder öffnen und etwas kräftiger einleiten und halten.

Zur Stabilisierung und Effektivierung des Manövers nach dem Einklappen der Ohren den Schirm leicht beschleunigen.

Die Bremsleinen werden dabei festgehalten, gesteuert wird der Gleitschirm durch Gewichtsverlagerung des Piloten. Sie können jetzt gefahrlos mit dem stabilen Mittelteil des Segels absteigen. Bei der Ausführung des Manövers dürfen die Bremsen nicht verkürzt werden, z.B. durch Wickeln der Bremsleinen.



TIP

Zum Ohrenanlegen den grau gekennzeichneten A2 Tragegurt über dem Leinenschloß fassen und bestimmt herunterziehen.

Ausleitung

Zum Ausleiten gehen Sie aus dem Beschleuniger, warten bis sich der Schirm verlangsamt hat und lassen Sie anschließend die A-Tragegurte zügig los. Falls sich die Ohren nicht selbständig öffnen,

unterstützen Sie das Öffnen durch kurzes, impulsives Pumpen mit den Bremsen.



WARNUNG

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

Bei niedrigen Lufttemperaturen sollte dieses Manöver vermieden werden. Der Pilot muss sich bewusst sein, dass unter diesen Bedingungen die Sackflugtendenz steigt.

Landung

Bei der Landung mit dem Sting 2 müssen Sie keine Besonderheiten beachten. Beginnen Sie die Landung mit einem geraden Endanflug gegen den Wind und lassen Sie den Gleitschirm mit Trimmgeschwindigkeit ausgleiten. In einem Meter Höhe werden die Steuerleinen bis zum tiefsten Punkt durchgezogen, so dass das Gleitsegel kurz vor der Bodenberührung voll angebremsst ist.

Bei starkem Gegenwind sollte der Bremseneinsatz dosierter erfolgen. Landungen aus Steilkurven und schnelle Kurvenwechsel vor der Landung sind wegen der damit verbundenen Pendelbewegungen zu vermeiden.



WARNUNG

Fliegen sie in Bodennähe immer mit ausreichender Geschwindigkeit (deutlich über der Stallgeschwindigkeit), um einen unabsichtlichen Strömungsabriss zu vermeiden.

Windenstart

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

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



WARNUNG

Häufigste Sackflugursache an der Winde ist das zu frühe Loslassen der A-Tragegurte in der Aufziehphase. Hier sollte der Pilot sicherstellen, dass die Kappe über ihm steht, bevor das Kommando „Start“ erfolgt.

Eventuelle Richtungskorrekturen mit den Bremsen sollten erst erfolgen, wenn die Kappe bereits über dem Piloten steht, da der Schirm durch zu starkes Anbremsen wieder zurückfallen kann bzw. im nicht flugfähigen Zustand geschleppt wird.



WARNUNG

Bei der Verwendung von Gurtbandklinken besteht eine erhöhte Lockout-Gefahr die dadurch gekennzeichnet ist, dass das Fluggerät nicht auf die Winde zufliegt und die Steuerkräfte durch den Piloten nicht ausreichen, dies zu korrigieren. Daher sollten Sie während des Schleppvorgangs regelmäßig die Lage und Ausrichtung des Schirms zum Piloten kontrollieren, da der weit vor dem Piloten liegende Einhängpunkt des Schleppseils ein unbemerktes verdrehen des Schirms zum Piloten begünstigt.



TIP

Auch beim Windenstart begünstigt ein bogenförmiges Auslegen der Kalotte dass gleichmäßige Füllen und steigen des Schirmes beim Start.

Dies reduziert die Notwendigkeit von Korrekturen in der Startphase deutlich und ermöglicht so einen kontrollierten und sicheren Start.

Für den Windenstart sind besondere Vorschriften und Ausbildungsnachweise zu beachten. Dies sind im Einzelnen:

- Schleppausbildung und -schein für den Piloten.
- Schleppwinden und Schleppklinken müssen einen Betriebstüchtigkeitsnachweis für das Schleppen von Gleitsegeln besitzen.
- Der Windenführer benötigt eine Ausbildung, die das Schleppen von Gleitsegeln einschließt.
- Der Sting 2 darf nicht mit Schleppleinenzug von mehr als 90 daN geschleppt werden.

Schleppen Sie das Gleitsegel keinesfalls mit einem Kraftfahrzeug, Motorboot oder anderen Fahrzeugen, wenn Sie keine

geeignete Schleppvorrichtung und keinen geeigneten Windenführer haben.

Klinkenbefestigung

Der optimale Zugpunkt für das Schleppseil sollte möglichst im Bereich des Systemschwerpunktes angreifen. Beim Gleitsegel ist der ideale Zugpunkt in Höhe der Gurtzeugaufhängung beziehungsweise direkt an den Tragegurten.

Der Einsatz einer passenden Schlepphilfe ist nicht zwingend, aber auf jeden Fall empfehlenswert und verschafft dem Pilot mehr Sicherheitsreserven während der Schleppphase.

Swing bietet optional die justierbare Schlepphilfe "Pro-Tow" an, die den Schleppvorgang in der Startphase erleichtert und die Kappe in dieser Phase leicht vorbeschleunigt.



HINWEIS

Swing empfiehlt den Einsatz einer passenden Schlepphilfe, da diese dem Pilot mehr Sicherheitsreserven während der Schleppphase verschafft.



WARNUNG

Bei Verwendung von Spreizrohrklinken sollte der Abstand Klinke / Schäkel ausreichend verlängert (Reepschnur oder Gurtband) und die Klinke unbedingt mit einem Niederhaltegummi gegen Zurückschlagen gesichert werden.

Der Abstand der Tragegurte darf durch die Benutzung der Klinkenbefestigung nicht enger werden (Twistgefahr).



WARNUNG

Wird mit einem Brustcontainer geschleppt, ist vor dem ersten Start sicher zu stellen, dass die Freisetzung des Rettungsgeräts jederzeit ungehindert gewährleistet ist. Ist dies nicht der Fall, darf nur mit einer geeigneten Gurtbandklinke geschleppt werden.

06 Einsatzbereiche

Der Sting 2 wurde ausschließlich für den Betrieb als Gleitschirm für Fuß- und Windenstart sowie als Motorschirmtragwerk entwickelt und getestet. Ein nicht bestimmungsgemäßer Gebrauch ist unzulässig.

Doppelsitzerflüge

Der Sting 2 ist nicht für den doppelsitzigen Betrieb zugelassen.

Kunstflug

In Deutschland ist Kunstflug mit dem Gleitschirm, der im deutschen Recht unter dem Begriff Luftsportgerät subsummiert wird, verboten. Unter Kunstflug versteht man Flugzustände mit einer Neigung von mehr als 135 Grad um die Quer- oder Längsachse.

Der Sting 2 wurde nicht für den Kunstflug entwickelt und getestet.



WARNUNG

Alle Formen von akrobatischen Flugfiguren sind mit dem Sting 2 illegal. Der Pilot begibt sich dabei in Lebensgefahr. Beim Ausführen besteht die Gefahr von unkalkulierbaren Fluglagen, die zu Materialschäden und Strukturversagen führen können.

07 Gefahreneinweisung und Extremflug



HINWEIS

Extremflugmanöver mit Motor unter Volllast sind lebensgefährlich und können dadurch nicht getestet werden!

Wir beschreiben Ihnen, wie Sie Extremsituationen korrigieren können, für den Fall, dass Sie in solche geraten. Die nachfolgenden Manöver beziehen sich auf das Startgewicht ohne Motor und sollen helfen, den Schirm zu charakterisieren.

Gefahreneinweisung

Bei Flugfehlern, extremen Windverhältnissen und Turbulenzen, die der Pilot nicht rechtzeitig erkennt, kann der Gleitschirm in einen außergewöhnlichen Flugzustand geraten, der vom Piloten besondere Reaktionen und Fähigkeiten erfordert. Die nachweislich beste Methode, um im Ernstfall ruhig und richtig zu reagieren, ist der Besuch eines Sicherheitstrainings. Hierbei lernt man unter professioneller Anleitung, extreme Fluglagen zu beherrschen.

Eine weitere sichere und effektive Methode, sich mit den Reaktionen seines Gleitschirms vertraut zu machen, ist das Bodentraining. Das Starten lässt sich dabei genauso üben wie kleinere Flugmanöver (Strömungsabriss, einseitiges Einklappen Front Stall u.a.).

Jeder Pilot, der in Turbulenzen fliegt oder einen Fehler bei der Steuerung seines Gleitschirms macht, begibt sich in die Gefahr, in einen extremen Flugzustand zu geraten. Alle hier beschriebenen extremen Flugfiguren und Flugzustände sind gefährlich, wenn sie ohne adäquates Wissen, ohne ausreichende Sicherheitshöhe oder ohne Einweisung durchgeführt werden.

Bitte beachten Sie, dass alle in dieser Anleitung beschriebenen Manöver im

Rahmen der Musterprüfung mit einem Gurtzeug der Gruppe GH mit einem Karabinerabstand (Mitte zu Mitte) von 42 Zentimetern durchgeführt wurden.

Bei der Verwendung anderer Gurtzeuge kann sich ein von den Beschreibungen der Betriebsanweisung abweichendes Flugverhalten zeigen.



WARNUNG

Diese Betriebsanweisung ist kein Ersatz für ein Sicherheitstraining. Wir empfehlen Ihnen deshalb die Teilnahme an einem speziellen Sicherheitstraining, in dem Sie den Umgang mit Extremsituationen lernen.



WARNUNG

Halten Sie unter allen Umständen die Betriebsgrenzen ein. Vermeiden Sie auf jeden Fall Kunstflugfiguren und Extrembelastungen wie z.B. die Steilspirale mit "angelegten Ohren". Sie beugen dadurch Unfällen vor und vermeiden Überlastungen der Gleitschirmstruktur.

Halten Sie bei Turbulenzen immer genügend Abstand zu Felswänden und anderen Hindernissen. Sie brauchen Zeit und genügend Höhe, um Extremsituationen wieder auszuleiten.

Führen die beschriebenen Korrekturen in den einzelnen Kapiteln nicht zur Rückkehr in einen kontrollierten Flugzustand oder ist die Höhe für eine Korrektur zu gering, lösen Sie ihr Rettungsgerät aus.

Sicherheitstraining

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

Materialbelastung und -Schäden

Swing rät davon ab das Material des Sting 2 im Rahmen von Sicherheitstrainings über Gebühr zu strapazieren.

Im Rahmen von Sicherheitstrainings können unkontrollierte Flugzustände auftreten, die Außerhalb der Betriebsgrenzen des Gleitsegels liegen und die zu Überlastungen des Gerätes führen können.

Vertrimmungen der Leinenlängen und des Kappenmaterials nach einem Sicherheitstraining können zu einer generellen Verschlechterung der Flugeigenschaften führen.

Grundsätzlich sind Schäden in Folge von Sicherheitstrainings von der Garantie ausgeschlossen.

Einklappen des Schirms

Einseitiges Einklappen

Einseitige Einklapper werden durch Wanderung des Staupunktes an der Anströmkannte des Schirmes hervorgerufen. Durch negative Anstellwinkel kollabiert ein Teil der Kappe und klappt nach unten weg, das Gleitsegel kann durchsacken, wegdrehen oder in eine schnelle Rotation geraten.

Ausleitung

Ist der Schirm einseitig eingeklappt, muss die Drehbewegung durch dosiertes Anbremsen auf der intakten Flügelseite kontrolliert und der Flügel stabilisiert werden, bis der Gleitschirm wieder geradeaus fliegt.

Bei großflächigen Einklappen ist das Gegensteuern feinfühlig durchzuführen, damit die Strömung am Schirm nicht vollständig abreißt und das Manöver in einen Fullstall übergeht.

Das Wiederöffnen des eingeklappten Flügelbereichs erfolgt im Regelfall eigenständig und kann durch dosiertes Anbremsen (kein hektisches „Pumpen“) der betroffenen Seite bei gleichzeitigem Gegensteuern auf der offenen Seite unterstützt werden. Nutzen Sie dabei den vollen Bremsweg.

Nach sehr großen, flächigen Einklappen über 70% sind Verhänger nicht auszuschließen, bei denen sich das Flächenende der eingeklappten Seite zwischen den Leinen verhängt. Hier muss der Gleitschirm ebenfalls durch Gegenbremsen und Gewichtsverlagerung am Wegdrehen gehindert werden. Das verhängte Ende lässt sich meist durch einen kurzen, schnellen Zug mit der Bremsleine öffnen oder mit einem Zug an den separaten Stabiloleinen.



WARNUNG

Zu starkes Gegensteuern auf der intakten Flügelseite kann zum Strömungsabriss und damit zu weiteren unkontrollierten Flugfiguren (Kaskadenverhalten) führen.

Frontstall

Einklappungen des mittleren Eintrittskantenbereichs werden ebenfalls durch negative Anstellwinkel verursacht.

Ausleitung

Der Sting 2 beendet einen Frontstall normalerweise schnell und selbständig. Durch leichtes symmetrisches Bremsen auf beiden Seiten kann die Wiederöffnung unterstützt werden. Bei extremen Frontstalls über die gesamte Flächentiefe können die Außenflügel nach vorne wandern, so dass

der Schirm eine U-Form bildet. Die Ausleitung erfolgt ebenfalls über leichtes symmetrisches Bremsen auf beiden Seiten, wobei darauf geachtet werden muss, dass beide Flügelenden gleichmäßig in die normale Fluglage gelangen.

Arten des Strömungsabrisses

Bei der Umströmung des Gleitschirms entsteht immer eine laminare und turbulente Grenzschichtzone. Äußerst gefährliche Flugzustände können auftreten, wenn sich die laminare Grenzschicht ablöst, wodurch praktisch die gesamte Strömung auf der Flügeloberseite abreißt, was vor allem bei sehr großen Anstellwinkeln der Fall ist.

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



WARNUNG

Fullstall und Trudeln sind Flugmanöver, die bei falscher Ausleitung lebensgefährlich sind. Die Manöver sollten deshalb vermieden werden. Vielmehr ist es wichtig, den Beginn des Strömungsabrisses zu erkennen, damit dieser durch sofortige Reaktion des Piloten verhindert werden kann.

Sackflug

Gleitschirme können durch verschiedene Umstände in einen Sackflug geraten: Zu kurz eingestellte Bremsleinen (ohne Freilauf), gealtertes oder beschädigtes und damit erhöht luftdurchlässiges Tuchmaterial, veränderte Trimmung/Leinenlängen und Veränderung der Profileigenschaften durch Nässe (Flug durch Regenschauer). Gleitsegel sind besonders bei zu geringer Flächenbelastung sackfluganfällig.

Im Sackflug verringert sich die Anströmung von vorne und der Schirm gerät in einen stabilen Flugzustand ohne Vorwärtsfahrt. Der Gleitschirm sackt annähernd senkrecht

mit 4 bis 5 m/s ab und die Fahrtwindgeräusche verringern sich deutlich.

Ausleitung

Drücken Sie die A- und B-Tragegurte in aufrechter Sitzposition mit gestreckten Armen in Flugrichtung, um sie dadurch um fünf bis zehn Zentimeter zu verkürzen.

Wenn Sie das Beschleunigungssystem eingehängt haben, können Sie die Geschwindigkeit auch über den Beschleuniger erhöhen, damit der Schirm aus dem Sackflug in eine normale Fluglage übergeht.

Nach erfolgter Landung ist eine Überprüfung des Schirms und der Leinenlängen dringend erforderlich.

Fullstall

Beim Fullstall kommt es zum vollständigen oder nahezu vollständigen Zusammenbruch der Auftrieb erzeugenden Zirkulation am Gleitschirm. Auslöser ist die Überschreitung des maximal möglichen Anstellwinkels des Profils. Häufigste Ursache ist das Unterschreiten der Minimalgeschwindigkeit oder Fliegen im Bereich der Minimalgeschwindigkeit in Verbindung mit Turbulenzeinwirkungen.

Der Gleitschirm verliert im Fullstall die Vorwärtsfahrt, kippt nach hinten weg und entleert sich. Wenn die Bremsen unten gehalten werden, kommt das Segel wieder über den Piloten. Es folgt eine nahezu senkrechte Flugbahn mit ca. 8 m/s Sinkgeschwindigkeit.

Ausleitung

Geben Sie die Bremsen innerhalb von drei Sekunden vollständig frei (zählen Sie 21, 22, 23). Wenn Sie die Bremsen zu langsam lösen, kann der Schirm in eine Trudelbewegung übergehen. Das Trudeln endet durch vollständiges Öffnen der Bremsen von selbst.

**WARNUNG**

Wenn der Gleitschirm im Fullstall nach hinten wegkippt, müssen die Bremsen unbedingt unten gehalten werden. Die Schirmkappe kann sonst sehr stark vorschließen, im Extremfall bis unter den Piloten. Halten Sie die Bremsen so lange unten, bis das Segel wieder über Ihnen steht.

Trudeln

Das Trudeln ist ein stabiler Flugzustand, bei dem sich eine Seite des Gleitschirms im Strömungsabriss befindet, während die andere Seite weiterhin Auftrieb erzeugt. Der Gleitschirm rotiert um die abgerissene Flügelseite.

Ausleitung

Um das Trudeln zu beenden, muss der Pilot die tiefgehaltene Bremse zügig freigeben. Dadurch nimmt die abgerissene Flügelseite wieder Geschwindigkeit auf. Abhängig von der Art des Ausleitens und Dynamik der Drehbewegung kann die Kappe einseitig vorschließen und seitlich einklappen.

Bemerkt der Pilot, dass er unabsichtlich das Trudeln eingeleitet hat, sollte er sofort die zu weit gezogene Bremse freigeben.

**WARNUNG**

Sollte das Trudeln nicht aufhören, überprüfen Sie, ob die Bremsen vollständig geöffnet sind!

Notsteuerung

Beim Ausfall der Bremsleinen, z.B. durch lösen des Befestigungsknotens am Bremsgriff oder einer defekten Bremsleine, lässt sich der Sting 2 auch mit den hinteren Tragegurten steuern und landen.

Der Strömungsabriss erfolgt dabei früher und der Pilot muss das veränderte

Flugverhalten durch sensiblen Zug an den Gurten ausgleichen.

Weitere Gefahrenhinweise**Bahnsackflug bei Regen**

Generell gibt es zwei unterschiedliche Gründe, warum ein Gleitschirm bei Regen in den Sackflug geraten kann:

Fall 1: Die erste Gefahr besteht darin, dass sich bei längeren Flügen im Regen das Kappengewicht erhöht und sich dadurch der Schwerpunkt sowie der Anstellwinkel verschieben. In der Folge kann die Strömung am Gleitschirm abreißen. Dabei gilt: je mehr Wasser ein Schirm aufnimmt (ältere Schirme sind davon mehr betroffen, da sie über die Zeit die wasserabweisende Beschichtung verlieren) und je näher sich ein Schirm konstruktions- und alterungsbedingt an der Sackfluggrenze befindet, umso weniger Wasseraufnahme und somit auch Gewichtsveränderung ist nötig, um den Schirm in den Sackflug zu bringen.

Fall 2: Bei einsetzendem Regen können auf dem Obersegel eines Gleitschirmes genauso viele Wassertropfen haften bleiben, dass fast die ganze Oberfläche des Schirmes davon betroffen ist, aber dennoch keine geschlossene Wasserfläche vorliegt. Dabei wird die Oberfläche durch die Tropfenbildung so rau, dass sich die Strömung ablöst. Dieses Phänomen ist schon seit langem bei der Drachen- und Segelfliegerei bekannt. Je neuer ein Schirm ist (die Tropfen werden bei neueren Schirmen weniger schnell vom Tuch aufgesaugt), je mehr Tropfen auf dem Obersegel haften und je größer diese Tropfen sind, umso größer ist die Gefahr, dass es dabei zum Strömungsabriss kommen kann. Diese Eigenschaft konnte in Praxisversuchen und durch Computersimulationen rekonstruiert werden, tritt aber äußerst selten auf.

Für beide Fälle gilt, dass sich erst die Steuer- und Bremswege deutlich verkürzen

und dann der Sackflugzustand, meist durch eine Brems- oder Anstellwinkeländerung, z.B. von einer Böe oder einer Thermikablösung, ausgelöst wird.



WARNUNG

Beim Fliegen in extrem feuchter Luft oder bei Regen befinden Sie sich außerhalb der Betriebsgrenzen des Gleitschirmes. Sollte ein Flug im Regen unvermeidbar sein, ist folgendes zu beachten:

- es ist ratsam während und auch nach dem Regen leicht beschleunigt (min. 30% oder mehr) zu fliegen
- möglichst keinen oder nur sehr geringen Bremsesatz
- keine Ohren anlegen
- die Steuerwege werden kürzer
- meiden Sie enge Kurven, vor allem im Endanflug. Wenn es die Verhältnisse zulassen, sollten Sie auch in dieser Flugphase leicht beschleunigt fliegen
- große Anstellwinkel und den möglichen und frühzeitigen Strömungsabriss in Bodennähe vermeiden (den Fußbeschleuniger nur langsam nachlassen)

Überbelastung

Hohe Belastungen der Schirmstruktur treten vor allem bei Extremflugmanövern, Abstiegshilfen (Steilspirale) oder verbotenen Kunstflugfiguren auf. Sie beschleunigen den Alterungsprozess der Struktur erheblich und sollten daher vermieden werden.

Hat der Pilot einen Schirm über das normale Maß beansprucht, muss der Gleitschirm frühzeitig einer Nachprüfung unterzogen werden.

Sand und salzhaltige Luft

Sand und salzhaltige Luft führen in vielen Fällen zu einer deutlich schnelleren Alterung des Leinen- und Tuchmaterials.

In diesem Fall muss der Schirm frühzeitig zur Nachprüfung eingeschickt werden.

Temperaturbereich

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

Werbung und Klebesegel

Vergewissern Sie sich vor der Anbringung von Werbung darüber, dass das aufzubringende Klebesegel keine Veränderung der Flugeigenschaften bewirkt. Im Zweifelsfall sollte Sie auf das Einkleben von Werbung verzichten.



HINWEIS

Ein Bekleben des Schirms mit großen, schweren oder nicht geeigneten Klebesegeln kann das Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge haben.

08 Aufbewahrung und Pflege

Aufbewahrung

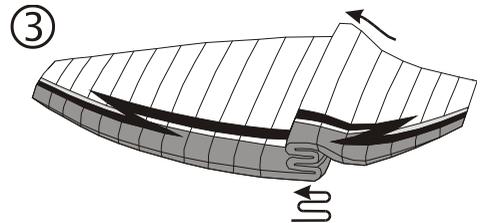
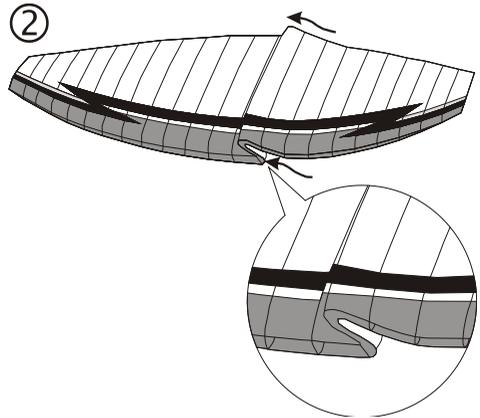
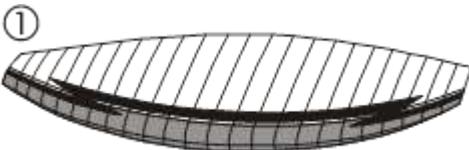
Zusammenlegen

Der Sting 2 ist mit flexiblen und knickunempfindlichen Verstärkungen im Nasenbereich ausgestattet und kann mit allen üblichen Packmethoden gepackt werden. Es wird jedoch empfohlen, den Sting 2 wie in den Abbildungen 1 bis 4 dargestellt „Zelle auf Zelle“ zusammenzulegen. Hilfreich ist bei dieser Methode eine unterstützende zweite Person.

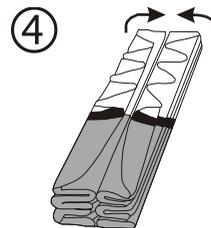
Die Nasen-Verstärkungen an der Vorderseite werden dabei aufeinander gelegt, um Knicke und Verformungen zu vermeiden. Diese Packmethode hilft dabei, die Eintrittskante schonend zu behandeln. Dadurch erhöht sich die Lebensdauer, Performance und das Startverhalten des Gleitschirms. Stark geknickte und verformte Verstärkungen deformieren das Flügelprofil, was zu einer veränderten Anströmung führen kann. Die Folgen können Leistungseinbußen und Veränderungen im Flugverhalten sein.

Die Nasen-Verstärkungen besitzen auch beim Starten eine wichtige Funktion. Daher gilt: Je weniger die Verstärkungen geknickt sind, umso leichter lässt sich der Schirm aufziehen und starten.

Abbildung 13: Die Schritte 1 - 4 zeigen das richtige und schonende Zusammenlegen für den Sting 2



Beim letzten Schritt ④ des Zusammenlegens sollten Sie etwas variieren, damit nicht immer die mittlere Zelle geknickt wird. Verwenden Sie von Zeit zu Zeit auch die Nachbarzellen, um die Lebensdauer des Tuches speziell im Mittelbereich zu erhöhen.



Beim abschließenden Zusammenrollen empfiehlt es sich, den mitgelieferten Innenpacksack unter den Schirm zu legen, damit die Abreibung auf dem Untergrund minimiert wird.

**HINWEIS**

Achten Sie darauf, dass die Profilverstärkungen glatt liegen und nicht durch zu straffes fixieren gebogen oder geknickt werden.

Kontrollieren sie nach dem Packen nochmals, dass alle Nasenverstärkungen glatt liegen und beim anschließenden Falten nicht gebogen werden.

**HINWEIS**

Ziehen Sie den Schirm nicht über rauen Untergrund wie Schotter oder Asphalt. Dadurch können Nähte und die Tuchbeschichtung beschädigt werden!

Der Sting 2 sollte keiner extremen Hitze (wie z.B. im Sommer im Kofferraum des Autos) ausgesetzt werden. Durch die Hitze wird eventuell noch vorhandene Feuchtigkeit durch das Tuch gepresst, wodurch die Beschichtung beschädigt werden kann. Vor allem in Kombination mit Feuchtigkeit beschleunigen hohe Temperaturen den Hydrolyse-Prozess, der Fasern und Beschichtung beschädigt. Lagern Sie Ihren Schirm auch nicht in der Nähe von Heizkörpern oder anderen Wärmequellen.

Transportieren Sie Ihren Gleitschirm immer in dem dazugehörigen Innensack und verwenden Sie für die komplette Ausrüstung den mitgelieferten Packsack.

Lagerung und Transport

Selbst wenn Ihr Schirm beim Einpacken nach dem letzten Flug der Saison vollkommen trocken war, sollten Sie ihn für die langfristige Lagerung möglichst aus dem Packsack nehmen und die Kappe an einem sauberen, trockenen und lichtgeschützten Platz etwas ausbreiten. Falls Sie nicht über den nötigen Raum verfügen, öffnen Sie den Packsack, Innenpacksack und Spangurt so weit wie möglich und vermeiden Sie bei der Lagerung eine starke Komprimierung des Gleitschirms. Die Dauerlagertemperatur muss zwischen 10° und 25° C betragen bei einer relativen Luftfeuchte zwischen 50 bis 75%. Achte Sie auch darauf, dass keine Tiere wie Mäuse oder Katzen bei längerer Lagerung den Gleitschirm als Schlafplatz benutzen.

In unmittelbarer Nähe des Gleitschirms sollten sich keine chemischen Substanzen befinden. Benzin beispielsweise löst den Stoff auf und kann so Ihren Schirm schwer beschädigen. Verstauen Sie Ihren Packsack im Kofferraum möglichst weit entfernt vom Reservekanister oder von Ölbehältern.

Pflege**Tuch**

Für den Sting 2 setzt Swing ein speziell entwickeltes Polyamid Tuch mit einer hochwertigen Beschichtung für verbesserte UV-Beständigkeit, Farbechtheit und Luftundurchlässigkeit ein. Dieses Tuch wird strengsten Laborkontrollen unterworfen und wurde über mehrere Monate unter extremen Bedingungen im harten Flugbetrieb getestet

Um die Dauerhaftigkeit und die Beibehaltung der Werte dieser Gewebe und Ihres Segels zu garantieren, ist Sorgfalt unentbehrlich. Schützen Sie Ihr Segel daher vor unnötigen UV-Strahlen. Packen Sie Ihren Sting 2 erst unmittelbar vor dem Start aus und gleich nach der Landung wieder ein. Auch wenn moderne Gleitschirmstoffe immer besser vor den Auswirkungen der Sonnenstrahlung geschützt sind, gehört insbesondere die UV-Strahlung immer noch zu den entscheidenden Faktoren bei der Tuchalterung. Zuerst bleichen die Farben aus, danach beginnt die Beschichtung und Fasern zu altern.

Bei der Herstellung des Sting 2 wird die beschichtete Seite des Tuchs nach innen gelegt. Die für die Tucheigenschaften maßgebliche Beschichtung wird so vor

mechanischen Beschädigungen relativ gut geschützt. Dennoch sollten Sie bei der Wahl des Startplatzes möglichst einen Untergrund aussuchen, der frei von scharfkantigen und hervorstehenden Gegenständen ist.

Treten Sie nicht auf den Schirm. Solche Tritte schwächen den Stoff, besonders auf hartem und steinigem Untergrund. Achten Sie am Startplatz auch auf das Verhalten der Zuschauer, insbesondere von Kindern: Zögern Sie nicht, auf die Empfindlichkeit des Tuchs aufmerksam zu machen.

Achten Sie bitte darauf, dass sich beim Einpacken des Gleitschirms keine Insekten in der Schirmkappe befinden. Manche Arten erzeugen während der Verwesung Säuren, die Löcher in das Tuch ätzen können. Heuschrecken beißen sich mit ihren Mundwerkzeugen durch das Tuch, wodurch Löcher entstehen. Außerdem sondern sie einen dunklen, stark färbenden Saft ab. Scheuchen Sie die Tiere vor dem Zusammenlegen weg. Im Gegensatz zu einem verbreiteten Irrglauben werden diese Insekten übrigens von keiner bestimmten Farbe besonders stark angezogen.

Ist der Schirm feucht oder nass geworden, sollte er schnellstmöglich an einem gut belüfteten Ort (jedoch keinesfalls an der Sonne) getrocknet werden. Da die Tuchfasern das Wasser aufnehmen, kann es mehrere Tage dauern, bis die Kappe vollständig getrocknet ist. Wenn der Gleitschirm feucht eingepackt bleibt, dann kann es zu Schimmelbildung und, insbesondere bei Wärme, zu einer Zersetzung der Fasern kommen. Der Gleitschirm kann dadurch nach kurzer Zeit fluguntauglich werden.

Ein fabrikneuer Schirm ist bei der Lieferung oft stark komprimiert. Diese Komprimierung dient einzig dem ersten Transport und sollte danach nicht mehr erfolgen. Legen Sie daher Ihren Schirm nach der Nutzung nicht zu eng zusammen. Und selbst wenn es sehr bequem ist – setzen Sie sich möglichst nie

auf den Packsack, in dem sich Ihr Schirm befindet.

Ist der Schirm mit Salzwasser in Berührung gekommen, sollte er gleich mit Süßwasser gründlich angespült werden (siehe Kapitel Reinigung).

Leinen

Der Sting 2 ist mit unterschiedlichen hochwertigen und exakt gefertigten Leinen ausgestattet, die den Last- und Einsatzbereichen entsprechend ausgewählt wurden. Ähnlich wie das Tuchmaterial verlieren auch Leinen vor allem durch die UV-Strahlung an Festigkeit. Auch hier gilt: Schützen Sie Ihre Leinen vor unnötiger UV-Strahlung.



HINWEIS

Dyneemaleinen, wie Sie zum Beispiel im Bereich der Hauptbremsleine eingesetzt werden, sind sehr temperaturempfindlich und können bei Temperaturen über 75° C dauerhaft beschädigt werden. Daher sollten Sie Ihren Schirm im Hochsommer auf keinem Fall im Auto lagern.

Achten Sie vor allem beim Bodentraining mit gekreuzten Tragegurten darauf, dass der Mantel der Leinen durch Reibung nicht aufgescheuert wird.

Treten Sie nach dem Auslegen des Schirms nicht auf die Leinen und achten Sie auf Zuschauer oder Skifahrer, die versehentlich über Ihre Leinen laufen können.

Vermeiden Sie beim Zusammenpacken unnötiges Knicken der Leinen und verwenden Sie als Bremsknoten nur die beschriebenen Sackstich oder Palstek Knoten.

Reinigung

Verwenden Sie zum Reinigen am besten nur lauwarmes Süßwasser und einen weichen Schwamm. Für hartnäckigere Fälle

empfehlenswert ein mildes Waschmittel, welches anschließend sorgfältig und gründlich ausgespült werden muss. Lassen Sie Ihren Schirm danach an einem schattigen und gut belüfteten Ort trocknen.



HINWEIS

Keinesfalls dürfen zur Reinigung des Schirms Chemikalien, Bürsten, harte Schwämme oder gar Hochdruckreiniger oder Dampfstrahlgeräte verwendet werden, da diese die Beschichtung und Festigkeit des Tuchs beschädigen können. Das Segel wird porös und verliert an Reißfestigkeit.

Ein Schirm gehört keinesfalls in die Waschmaschine: Selbst ohne Waschmittel würde dabei das Tuch durch die mechanische Belastung schwer beschädigt. Tauchen Sie Ihre Kappe auch nicht in ein Schwimmbecken: Das chlorhaltige Wasser greift den Stoff an. Falls Sie Ihren Schirm unbedingt spülen müssen, beispielsweise nach einer Wasserlandung im Meer, spritzen Sie ihn innen und außen mit einem sanften Wasserstrahl ab. Häufige Spülung beschleunigt den Alterungsprozess.

Kontakt mit Salzwasser

Ist das Gleitsegel mit Salzwasser in Kontakt gekommen, muss es umgehend (vor dem Trocknen) gründlich mit Süßwasser ausgespült werden. Anschließend muss es an einem gut belüfteten Ort (jedoch keinesfalls an der Sonne) getrocknet werden.

Wird das Gleitsegel nicht gründlich gespült, kann dies zu einer dauerhaften Beschädigung des Materials führen.

Feuchtigkeit / Nässe

Ist das Gleitsegel feucht oder nass geworden, sollte es schnellstmöglich an einem gut belüfteten Ort (jedoch keinesfalls an der Sonne) getrocknet werden. Da sich Wasser auch im Inneren der Kappe sammelt, kann es längere Zeit dauern, bis das Gleitsegel vollständig getrocknet ist.

Wenn das Gleitsegel feucht eingepackt bleibt, dann kann es zu Schimmelbildung und, insbesondere bei Wärme, zu einer Zersetzung der Fasern kommen. Das Gleitsegel kann dadurch nach kurzer Zeit fluguntauglich werden.

09 Reparaturen, Nachprüfungen und Garantie

Typenbezeichnung

Swing-Gleitschirme besitzen auf der Unterseite des Stabilos oder auf der Mittelrippe eine genaue Kennzeichnung, die bei Gleitschirmen verpflichtend vorgeschrieben ist. Alle erforderlichen Angaben sind in den Lufttüchtigkeitsforderungen festgelegt.

Bei allen Fragen an Ihren Powerplay-Händler oder bei der Bestellung von Ersatzteilen und Zubehör ist es von Vorteil, wenn Sie die Typenbezeichnung und die Seriennummer des Gleitschirms angeben können, um eine eindeutige Identifizierung zu gewährleisten.

Ersatzteile

Generell dürfen nur original Ersatzteile bei der Wartung und Reparatur verwendet werden.

Ersatzteile wie Leinen, Tragegurte und zugehörige Beschlagteile, Bremsgriffe und selbstklebendes Reparaturmaterial können sie entweder direkt bei Swing oder über Ihren Powerplay-Händler beziehen.

Material zur Reparatur, insbesondere für Näharbeiten an der Kappe, ist ausschließlich für Swing-Werkstätten bei Swing erhältlich.

Reparaturen

Kleine Reparaturen am Schirm

Kleine Risse am Segel können Sie mit selbstklebendem Segelmaterial reparieren, sofern diese an wenig belasteten Stellen, nicht direkt an Nähten und nicht größer als 3 Zentimeter sind.

Einzelne Leinen für Ihren Sting 2 können Sie direkt online bestellen unter:

www.Swing.de → Service → Leinenservice

Der Austausch von Leinengruppen muss durch eine Swing Werkstatt erfolgen.

Kontrollieren sie nach jedem Leinentausch die Trimmung Ihres Sting 2.

Swing-Werkstätten

Lassen Sie Wartungs- und Reparaturarbeiten immer direkt bei Swing oder in einer von Swing anerkannten Vertragswerkstatt durchführen. Swing-Werkstätten verfügen über geschulte Mitarbeiter, original Swing-Ersatzteile und das erforderliche Know-how - dies bürgt für höchste Qualität.

Regelmäßig überprüfen

Die folgenden Bauteile und Materialien auf Beschädigungen, Abrieb und korrekte Funktion in regelmäßigen Abständen, z.B. nach einer Landung, überprüfen:

- Tragegurte mit Leinenschlössern
- Leinen
- Tuch

Leinen

Zur regelmäßigen Gleitschirmkontrolle gehört das Vermessen der Leinenlängen. Die Leinen müssen dabei mit einer Anhängelast von fünf Kilogramm belastet werden, um reproduzierbare Ergebnisse für das Vergleichen mit den Längen des Check-Sheets zu gewährleisten. Die Leinenlängen des Sting 2 sind im Service- und Kontrollheft aufgelistet.

Die Leinen haben einen großen Einfluss auf das Flugverhalten. Korrekte Leinenlängen und Symmetrie sind zudem wichtig für die Leistung und das Handling. Swing empfiehlt daher eine Kontrolle der Leinen nach 50 bis 100 Flugstunden oder einmal im Jahr.

**HINWEIS**

Umwelteinflüsse wie hohe Temperaturen oder Nässe können Einfluss auf die Leinenlängen haben.

Kontrollieren sie die Leinenlängen in regelmäßigen Abständen, insbesondere bei einem veränderten Start- und Flugverhalten.

Nach einer erfolgten Wasserlandung oder dem Durchfeuchten der Leinen müssen die Leinenlängen überprüft werden.

Leinen altern selbst dann und verlieren an Festigkeit, wenn der Gleitschirm selten oder gar nicht verwendet wird. Die Funktion und Sicherheit Ihres Gleitschirms kann dann beeinträchtigt werden. Verschleiß-indikatoren sind leichte Erhebungen oder Fransen. Die Leinen sind dann umgehend auszutauschen.

**WARNUNG**

Eine beschädigte Leine kann zum Verlust der Kontrolle über den Gleitschirm führen. Wechseln Sie daher beschädigte Leinen in jedem Fall aus.

Verwenden Sie zum Austausch ausschließlich Originalteile.

**WARNUNG**

Verwenden Sie auf keinen Fall zum Kürzen der Leinen Knoten. Diese schwächen die Festigkeit erheblich und können bei hohen Belastung ein reißen der Leine bewirken.

Lediglich bei der Verbindung Hauptbremsleine / Bremsgriff sind die beschriebenen Sackstich oder Palstek Knoten für die Verbindung zulässig.

Nachprüfung**Allgemein**

Damit auch in Zukunft ein unverändert hohes Maß an Flugsicherheit, Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit für Ihren Gleitschirm gewährleistet ist, sollten Sie dem Serviceprogramm im Service- und Kontrollheft folgen.

Ein Nichtbeachten der Nachprüffristen führt zum Erlöschen der Garantie und der Betriebserlaubnis. Ein ordnungsgemäß geführtes Flugbuch mit den Angaben aller Flug- und Trainingsstunden hilft Ihnen, die Fristen rechtzeitig festzustellen.

Ausführliche Informationen über die Nachprüfung finden Sie in den beiden Zusatzbroschüren "Gleitschirm Nachprüfanweisung" und "Service- und Kontrollheft", die beide Bestandteil dieser Betriebsanweisung sind.

Beide Broschüren finden Sie auf der Swing-Website zum Download unter:

www.Swing.de → Produkte → Sting 2

**HINWEIS**

Lesen Sie das Service- und Kontrollheft und folgen Sie den Bestimmungen, um die Gültigkeit der Swing-Garantie, der Betriebserlaubnis und des Versicherungsschutzes zu gewährleisten

Nachprüffristen

Für den Sting 2 gelten folgende Nachprüffristen:

- Bei Schulungsgeräten muss eine Nachprüfung alle 12 Monate, ab dem Kaufdatum zählend, durchgeführt werden.
- Bei Endkundengeräten muss eine Nachprüfung spätestens alle 2 Jahre, ab dem Kaufdatum zählend, durchgeführt werden.

- Für den Fall, dass 150 Betriebsstunden (inklusive Bodenhandling) vor Ablauf der oben genannten Fristen erreicht werden, muss der Gleitschirm einer vorzeitigen Nachprüfung unterzogen werden.

Auf Grund des erhöhten Kappenverschleißes müssen Sie die Zeit beim Bodenhandling mit dem Faktor 2 zu den Gesamtbetriebsstunden des Gleitschirms hinzuzählen.

Prüfberechtigung

Es ist sehr wichtig, dass Sie Ihren Gleitschirm während seiner gesamten Lebensdauer in den vorgeschriebenen Abständen warten.

Beachten Sie hierzu die in den Nachprüfanweisungen dargelegten personellen Voraussetzungen.

Damit Sie von Ihrer Swing-Garantie profitieren, müssen Sie:

- Ihren Gleitschirm von Swing oder einer von Powerplay autorisierten Prüfstelle checken lassen
- Die Dokumentation und das Ergebnis der Prüfung müssen vom Prüfbeauftragten eindeutig identifizierbar sein (Datum und Stelle / Name des Beauftragten) und in der Nähe des Typenschildes eingetragen werden.

Eigenhändige Prüfung

Nach § 14 Abs. 5 LuftGerPV kann der Halter sein Gerät selbst nachprüfen oder einen Dritten (z.B. Hersteller/Importeur) mit der Nachprüfung beauftragen.

Bei eigenhändiger Nachprüfung erlischt die Haftung und Garantie der Firma Swing Flugsportgeräte GmbH.

Der DHV empfiehlt, die Nachprüfung beim Hersteller/Importeur oder einem von ihm anerkannten Nachprüfbetrieb durchführen zu lassen.

Garantie

Die Powerplay-Garantie ist ein umfassendes Leistungspaket, das hohe Ansprüche an Kundendienst und Kundenbetreuung erfüllt. Der Umfang der Garantieleistungen ist auf unserer Homepage unter der Rubrik

Service → Garantie nachzulesen: <http://www.Swing.de/garantie.html> .

Damit Sie die Garantie in Anspruch nehmen können, müssen Sie Ihren Gleitschirm oder andere Powerplay-Produkte registrieren.

Die Registrierung erfolgt einfach und schnell auf unserer Homepage unter:

Service → Online-Garantie <http://www.Swing.de/online-garantie.html>

Sie erhalten daraufhin eine Bestätigung per Email.

Falls Sie keine Email-Adresse besitzen, geben Sie im Pflichtfeld bitte 'info@Swing.de' ein. Registrierungen auf diesem Weg werden von Swing erfasst aber nicht zusätzlich bestätigt. Daher empfehlen wir Ihnen die Online-Registrierung mit Email-Adresse.

Mängelrügen am Produkt, Abweichungen oder Änderungen der Flugcharakteristik und eventuelle Garantieansprüche müssen dem Hersteller umgehend mitgeteilt werden. Je nach Garantieanspruch kann es dabei notwendig sein, den Gleitschirm oder andere Powerplay-Produkte zur Überprüfung an Swing Flugsportgeräte GmbH zu schicken.

Sie erhalten durch die Registrierung automatisch Sicherheits- und Informationsmitteilungen per Email.

10 Swing im World Wide Web

SWING Website

Swing bietet im World Wide Web ein umfassendes Programm an, das Sie zusätzlich über Ihren Sting 2 und viele weitere Themen des Gleitschirmfliegens informiert. Die Swing-Website ist dabei die erste Adresse für die weltweite Powerplay-Fangemeinde:

www.Swing.de

Auf der Swing-Website finden Sie neben zusätzliche Information und Zubehör für Ihren Sting 2, ein breites Angebot an Accessoires für Ihren Gleitschirm sowie nützliche Produkte für Piloten.

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

- Produktregistrierung
- Facebook, Twitter & youtube

Diese Website und deren Inhalte werden Ihnen zur Nutzung zur Verfügung gestellt. Die Inhalte der Swing World Wide Web Seiten werden in ihrer momentanen Form und im gegenwärtigen Zustand zur Verfügung gestellt. Swing behält sich das Recht vor, jederzeit die Seiten zu ändern oder den Zugriff auf sie zu sperren.

Produktregistrierung

Die Registrierung von Powerplay-Gleitschirmen ist unkompliziert und sichert Ihnen viele Vorteile. Neben wichtigen Sicherheitsmitteilungen werden Sie beispielsweise vorab über neue Produkte, Upgrades, Veranstaltungen und Sonderangebote informiert.

Die Registrierung ist Voraussetzung für eine gültige Garantie (siehe hierzu auch Abschnitt "Garantie"). Zusätzlich verschickt Swing etwaige Sicherheitsmitteilungen und Informationen für das registrierte Produkt

unverzüglich an die hinterlegte Email-Adresse. Ihre Email-Adresse wird nicht an Dritte weitergegeben.

Facebook, Twitter & youtube



Swing ist in den neuen Medien Facebook, Twitter und youtube sehr aktiv und betreibt verschieden Seiten, die sich tagesaktuell mit unterschiedlichen Themen rund um den Flugsport und Powerplay-Produkte beschäftigen.

Paragliders

www.facebook.com/pages/Swing.Paragliders
<http://twitter.com/Swingparagliders>

Speedgliders

www.facebook.com/SwingSpeedflyingTeam
<http://twitter.com/SSTSpitfire>

Swing TV



Auf Swing TV stellt Swing offizielle Filme sowie Filme von Piloten vor, aufgeteilt in die Kategorien:

- Paragliding
- Speedflying
- Accessories
- Filme von Piloten

<https://vimeo.com/Swingparagliders>

<https://www.youtube.com/channel/UCVituPWODYREVJrlsFbfbA>

Swing App



Um auch unterwegs immer auf dem Laufenden zu bleiben empfehlen wir Ihnen unsere Smartphone App.

Über diese erhalten sie die aktuellsten Neuigkeiten, Bilder und Videos sowie Informationen zu unseren Produkten direkt auf Ihr Smartphone oder Tablet.

Neben den allgemeinen Produktinformationen haben sie auch Zugriff auf technische Daten, Betriebsanweisungen und Serviceanweisungen.

Nun wünschen wir Ihnen

Viel Spaß, und viele schöne Flüge mit Ihrem Sting 2!

Ihr

POWERPLAY Team

Anhang

Adressen

Swing Flugsportgeräte GmbH

An der Leiten 4
82290 Landsberied
Germany

Fon.: +49 (0) 8141 3277 - 888
Fax: +49 (0) 8141 3277 - 870

Email: info@Swing.de
www.Swing.de

Einsendung für Recycling-Schirme

Swing Flugsportgeräte GmbH
- Recycling Service -
An der Leiten 4
82290 Landsberied
Germany

DHV

Deutscher Hängegleiterverband e.V.
Miesbacher Str. 2 (Hausanschrift)
Postfach 88 (Postanschrift)
83701 Gmund am Tegernsee
Germany

Fon.: +49 (0) 8022 9675 - 0
Fax: +49 (0) 8022 9675 - 99

Email: dhv@dhv.de
www.dhv.de

EAPR

European Academy of Parachute Rigging
e.V.

Marktstr. 11
87730 Bad Grönenbach
Germany

Fon: +49 (0) 8334 - 534470
Fax: +49 (0) 8334 - 534469

Email: info@para-academy.eu
www.para-academy.eu

DULV

Deutscher Ultraleichtflugverband e.V.
Mühlweg 9
71577 Großlarch-Morbach
Germany

Fon.: +49 (0) 7192 93014 - 0

Email: info@dulv.de
www.dulv.de

Versionen

Version: 1.0

Stand: 08.08.2014

Erste Fassung der Betriebsanweisung

Gerätedaten

Modell:	Größe:	Farbe:	Seriennummer:
Sting 2			Sg2 __/__/ - __/__/ - __/__/

Eingeflogen am: __/__/ - __/__/ 201__
Händlerstempel und Unterschrift: _____

Pilotendaten / Halternachweis

Halter 1:	
Name:	
Anschrift:	
Telefon:	
Email:	
Halter 2:	
Name:	
Anschrift:	
Telefon:	
Email:	
Halter 3:	
Name:	
Anschrift:	
Telefon:	
Email:	

--	--	--	--	--

