

Spice

Betriebsanweisung

Betriebsanweisung Spice

Allgemeines

Sie haben mit dem Kauf unseres turmlosen Hochleistungsdrachens Spice ein Fluggerät erworben, das Sie mit seinen ausgewogenen Flugeigenschaften und seiner Flugleistung begeistern wird. Die Struktur des Gerätes wurde so ausgelegt, dass auch mit voll gespannter VG noch eine zufriedenstellende Steuerbarkeit gegeben ist. Das vermittelt Ihnen auch noch beim schnellen Gleiten im Pulk, bzw. dicht am Hang ein sicheres Gefühl. Mit loser VG spannt ein integriertes Federsystem die seitlichen Unterriggs und erleichtert Ihnen damit die Ausrichtung des Gerätes vor dem Startanlauf.

Der turmlose Spice besitzt eine spezielle Querrohr-Tragholm-Konstruktion aus Alurohren und Stahlseilen. Diese, auf dem Hängegleiterweltmarkt einmalige Konstruktion, ist leicht und problemlos auf Beschädigungen hin zu kontrollieren und preiswerter als eine Kohlefaser-Konstruktion. Bei unserem turmlosen Vorgängergerät Twister hat sich diese Tragholmkonstruktion bereits über viele Jahre hervorragend bewährt. Die Alurohr-Stahlseil-Konstruktion ist bei evtl. Crashes nicht so risikobehaftet wie eine Kohlefaserkonstruktion. Vorteil: der Spice muss erst nach 5 Jahren zur Nachprüfung ins Werk, und nicht wie die Geräte mit Kohlefaser-Tragholm bereits nach 2 Jahren.

Ihr neues Hochleistungsgerät Spice lässt sich dank vieler raffinierter Konstruktionsdetails vorbildlich einfach und ohne jeden Kraftaufwand aufbauen.

Vor dem Erstaufbau und Flug ist es aber zwingend erforderlich, die Betriebsanweisung durchzulesen.

Das beiliegende Luftsportgeräte-Kennblatt ist Bestandteil dieser Betriebsanweisung.

Montage aus dem Kurzpackmaß von 4,00 m

Öffnen Sie den Reißverschluß des kurzgepackten Spice. Legen Sie den Lattenköcher, die Plastik-Flügelendkappen und die hinteren Flügelrohre zur Seite. Die Speedbar wird anschließend rechts und links auf die angeschraubten Bajonettzapfen der Alugussecken aufgesteckt und durch drehen um 90 Grad gesichert. Stecken Sie die Speedbar mit der Ausbiegung zum Kielende zeigend auf die Bajonettzapfen und drücken Sie die Schnapper ein, damit die Speedbar bis zum Anschlag an die Alugussecke rutscht.

Drehen Sie anschließend die Ausbiegung um 90 Grad nach oben. Die Schnapper rasten wieder aus und sichern die Speedbar gegen verdrehen.

Falls Sie mit Rädern fliegen, achten Sie darauf, dass die Radnaben (je nach Radtyp) **in keinem Fall** diese Schnapper zum Eindrücken bringen, die Verdrehsicherung wäre sonst unwirksam.

Ab 2004 gibt es Gelenkecken, an denen die Speedbar mit einer Schraube und einem Quick-Pin, oder mit zwei Quick-Pins befestigt wird. Drehen Sie nach der Montage der Speedbar das Gerät um, so dass es auf der Speedbar liegt und öffnen Sie die beiden Klettbänder. Klappen Sie die Segelhälften nach hinten und schieben Sie das rechte und linke Flügelrohr (in Flugrichtung gesehen) mit dem schwarzen Swiveltip-Turm nach oben zeigend bis zur Reißverschlussöffnung des Swiveltips ein. Ziehen Sie das Rohr dann von der Öffnung aus soweit nach vorne in, bis Sie den Swiveltip ausklappen können. Ziehen Sie das Flügelrohr anschließend wieder etwas zurück und schieben Sie es dann auf die Muffe des vorderen Flügelrohres auf.



Drücken Sie Schnappersicherungen ein und achten Sie darauf, dass die Schnapper nach dem kompletten Aufschieben des Flügelrohres ausgerastet sind (**Abbildung 1**).

Bandschleufe am Flügelrohrendstück einhängen

Ziehen Sie nun die schwarze Bandschleufe am Ende der Segelanströmkante über die Endkappe des Flügelrohres und achten Sie darauf, dass sich das Band vollflächig in der Endkappenaussparung befindet. An der schwarzen Bandschleufe ist eine weitere längere Zugschleufe festgenäht, um Ihnen diese Arbeit zu erleichtern.



Schließen Sie die am Innensegel angebrachten weißen Klettbandhälften zur Sicherung der Bandschleufe gegen evtl. abrutschen vom Flügelrohrstopfen beim Transport (**Abbildung 2**).

Segelfläche ausbreiten, Obersegellatten einschieben und sichern

Stellen Sie das Gerät auf das Trapez. Breiten Sie die Segelflächenhälften nur schrittweise aus, da der Querrohr-Mittelholm nur begrenzt schwimmend gelagert ist, bzw. heben Sie die **eine** Flächenhälfte beim Ausbreiten so stark an, dass das Trapez auf dem Boden mitdrehen kann.

Achtung! Falls Sie das Gerät mit Gewalt einseitig ausbreiten, oder bei der Demontage zusammenziehen, besteht die Gefahr einer Beschädigung.

Bei stärkerem Wind sollten Sie das Gerät flach liegend weiter aufbauen. Verwenden Sie die rot markierten Latten für die linke Seite und die grün markierten für rechts. Schieben Sie die Obersegellatten 1-10 von außen, d. h. von Nr. 10 beginnend in die Segellattentaschen und sichern Sie die Latten mit den gefederten Lattenendstößeln, indem Sie die Stößel gegen die Federkraft nach vorne drücken, und das Ende der Stößel in den Achterlieksaum einrasten lassen.



Im Lattenköcher sind für die linke und rechte Segelhälfte getrennte Lattenfächer angeordnet. Nachdem Sie die Obersegellatten eingeschoben haben, können Sie das Gerät aufrichten und spannen (**Abbildung 3**).

Gerät spannen

Achtung! Das Gerät niemals mit montierter Basis flach liegend spannen; die seitlichen Unterriggs, bzw. das Segel könnten beschädigt werden.

Vor dem Spannen des aufgestellten Gerätes sollten die Segelhälften schon so weit wie möglich ausgebreitet sein. Aus einem Langloch im hinteren Kielrohrbereich führt ein Hilfsseil nach vorne in die Kieltasche des Segels zum Spannseil und wieder zurück zur Spannseilaufnahme (Flaschenzug zum leichteren Spannen).



Das Gerät wird gespannt, indem man das Hilfsseil, **das aus dem Langloch kommt**, nach hinten zieht, und den Stahlring in die Ausfräsung der Spannseilaufnahme einhängt.
(Abbildung 4)

Unterrigg vorne einhängen

Die vorderen Unterriggs sind durch einen kleinen Schraubtriangel miteinander verbunden. Hängen Sie den Schraubtriangel in die Seilaufnahme unterhalb der Nasenplatte ein und achten Sie darauf, dass die Schnappersicherung ausrastet!



Der Schnapper muss zum Aushängen eingedrückt werden. Öffnen Sie im Kielbereich den Reißverschluss des Doppelsegels etwas und **prüfen Sie, ob sich die Aufhängebandwippe im rechten Winkel** zum Kielrohr befindet.
(Abbildung 5)

Hängen Sie den **Schnappkarabiner des Querrohrsicherungsseils** in die Lasche am Mittelholm und schließen Sie den Reißverschluss des Doppelsegels.

Flaschenzug (VG) prüfen

Prüfen Sie beim Aufbau die Leichtgängigkeit des Flaschenzuges zur Verstellung des Nasenwinkels (VG). Ziehen Sie hierzu das VG-Seil etwas heraus und prüfen Sie die dafür aufzuwendende Zugkraft. Falls Ihnen der Kraftaufwand zu groß erscheint, kontrollieren Sie die Mechanik der Seilumlenkungen. Im rechten Trapezrohr befindet sich eine zusätzliche Seilumlenkung mit einem kleinen Rollenblock.

Achten Sie bei einem Trapezrohrschaden darauf, dass die Seile vom Rollenblock aus **parallel** nach unten laufen und nicht verdreht sind.

Die M5er Zylinderschraube zur Sicherung der Trapezecke darf nicht zu tief eingeschraubt werden, und soll noch ca. 1 mm am Trapezrohr überstehen.

Spreizlatten spannen

Die Spreizlatten besitzen einen Klappmechanismus, mit dem sich der höhere Kraftaufwand zum Spannen dieser Latte mühelos überwinden lässt. **Spannen Sie die Spreizlatten immer erst, nachdem das Querrohr gespannt ist.** Bei entspanntem Gerät lastet ein wesentlich höherer Druck auf den Spreizlatten. Zum Spannen wird das kurze Spreizlattenrohrende in Richtung Kielende ausgeklappt und mit seinem Lattenendstück an der Bandschleife der hinteren Segelecke eingehängt. Anschließend wird, mit der offenen Hand im Doppelsegel (**Quetschgefahr!**) und der anderen Hand an der Segelecke, das Beschlagteil der Spreizlatte über den Totpunkt hinaus in Richtung Kielende durchgedrückt.



Die Demontage der Spreizlatte erfolgt auf umgekehrte Weise.
(**Abbildung 6**)

Untersegellatten einschieben und Swiveltips ausklappen

Schieben Sie nun die geraden Latten ins Untersegel. Diese Latten sind nicht besonders gekennzeichnet, da sie sich durch ihre unterschiedliche Länge klar unterscheiden. Sie sind rechts und links im Bereich der 3., 5. und 7. Obersegellatte angeordnet.

Im Doppelsegel befinden sich Langlöcher, in die man die Latten einschiebt und durch zurückziehen im hinteren Saum sichert.



Die Swiveltips werden anschließend ausgeklappt und durch die obere Tasche im Doppelsegel und durch das Schließen des Reißverschlusses in ihrer Lage fixiert (Abbildung 7).

Vor dem Entspannen des Gerätes müssen die Reißverschlüsse geöffnet und die Swiveltips beigeklappt werden.

Segelendkappen montieren

Der Spice ist an den Flächenenden mit Plastik-Segelendkappen ausgerüstet, die einen optimalen Abfluss der Randwirbel gewährleisten.



Vor dem Befestigen dieser Kappen kontrollieren Sie den korrekten Sitz des Segelbandes in der Nut des Flügelrohrstopfens und kleben dann die Endkappen mit der Aufbiegung nach oben zeigend zwischen Ober- und Untersegel fest (Abbildung 8).

Nasenplattenverkleidung anbringen

Die Mittellatte sitzt auf der vorderen Nasenplattenschraube und wird durch eine Gummischlurfschleife in ihrer Position gesichert. An der Anströmkante befinden sich rechts und links kurze Reißverschlüsse, die ein Knicken der Anströmkante beim Zusammenlegen verhindern.

-7-

-7-

Bevor Sie die Nasenplattenverkleidung als letzten Aufbauschritt befestigen, sollten Sie noch einen Kontrollblick durch die Segelöffnung im Nasenplattenbereich des Obersegels werfen. Schauen Sie, ob sich alle Bauteile im funktionstüchtigen Zustand befinden.



Schließen Sie anschliessend die beiden Reißverschlüsse der Anströmkante und drücken Sie das Klettband der Verkleidung in der richtigen Position am Ober- und Untersegel fest. **(Abbildung 9)**

Das Gerät ist nun flugfertig montiert.

Achtung:

Mit offenen Reißverschlüssen und/ oder nicht montierter Nasenplattenverkleidung ergibt sich ein gefährliches Flugverhalten mit negativen Bügeldrücken. Fliegen Sie in diesem Falle möglichst langsam den nächstgelegenen Landeplatz an!

Regentropfen auf der Anströmkante führen ebenfalls zu einem ähnlichen Flugverhalten. Fliegen Sie bei Regen etwas schneller, keine engen Kurven und rechnen Sie beim Landen mit einem früheren und härteren Strömungsabriss. Tipp vor dem Start: das Einreiben der Anströmkante mit einem Spülmittel verhindert die Tropfenbildung und gewährleistet auch bei Regen fast normale Flugeigenschaften!

Demontage des Gerätes

Die Demontage des Gerätes beginnt in umgekehrter Reihenfolge, wobei Sie auf folgende Besonderheiten achten sollten:

Entfernen Sie die Nasenplattenverkleidung und öffnen Sie die beiden Reißverschlüsse an der Anströmkante, **bevor** Sie das Gerät nach vorne abstellen. Öffnen Sie die Reißverschlüsse der 4 Swiveltips und klappen Sie die Swiveltips nach hinten. Demontieren Sie die Flügelendkappen sowie die Untersegellatten. Entspannen Sie die Spreizlatten, stellen Sie das Gerät nach hinten ab, und hängen Sie anschließend das Querrohrspannseil aus.

-8-

-8-

Rollen Sie das rechte und linke Hauptsegel zusammen und ziehen Sie jeweils eine lange Schutztasche über das rechte und linke Tragflächenende. Mit einem umlaufenden Klettband vor dem Trapezkopf und in Höhe der mittleren Swiveltips

wird das eingerollte Segel anschließend fixiert. Schließen Sie die Klettbänder nicht zu fest, damit sich keine bleibenden Falten bilden. Ziehen Sie den Packsack über das auf der Speedbar stehende Gerät und schließen Sie den Packsackreißverschluss von vorne bis zum Trapezkopf. Legen Sie das Gerät anschließend um, und demontieren Sie die Speedbar. Schieben Sie die am Packsack angenähte Schutztasche über die Trapezecken, legen Sie die Latten und die Segelendkappen in den Packsack. Ziehen Sie den Reißverschluss danach ganz zu.

Legen Sie das Gerät immer mit dem Reißverschluss nach unten zeigend auf den Dachträger des Autos. In dieser Position liegt das Gerät auf den Rohren und nicht auf dem Segel, was Falten und Ausbeulungen im Segel verhindert.

Der Vorflugcheck

Machen Sie es sich zur Gewohnheit, vor jedem Start einen sorgfältigen Vorflugcheck durchzuführen. Eine intakte Ausrüstung und die richtige Einschätzung der Wetterlage reduzieren das Risiko des Drachenfliegens ganz erheblich.

1. Prüfen Sie von der Nasenplatte aus die gleichmäßige Krümmung beider Flügelrohre, den symmetrischen Aufbau des Gerätes und den ausgerasteten Schnapper zur Sicherung des vorderen Unterriggs.
2. Prüfen Sie die Leichtgängigkeit des Flaschenzugs (VG) und die Funktionstüchtigkeit der VG-Klemme für das VG Seil.
3. Ist die Trapezbasis richtig montiert und keine Kausche des Unterriggs verdreht?
4. Sind die Trapezseitenrohre gerade und ist das Kielrohr im Bereich des Trapezkopfes unbeschädigt?
5. Kontrollieren Sie alle Unterriggs, vor allem im Bereich der Kauschen und an den Presshülsen.
6. Heben Sie das Gerät hinten an und kontrollieren Sie die Symmetrie des Gerätes, die Swiveltips rechts und links und die Montage der geraden Segellatten und deren Sicherung im Doppelsegelsaum.
7. Sitzt der Spannseilring richtig in der Ausfräsung der Spannseilaufnahme? Ist der kleine Bolzen der Spannseilringbefestigung mit einem Splint gesichert?
8. Ist das Kieltaschenbandende des Segels am Kielrohr festgeschraubt?
9. Ist das Piloten-Aufhängeband und Sicherungsband richtig befestigt, und sind die Gurtbänder unbeschädigt?

-9-

-9-

Prüfen Sie von Zeit zu Zeit, bzw. nach einem Crash zusätzlich:

- Die Rohre auf Dellen und Verbiegungen wie in der Rubrik Wartungs- und Reparaturvorschriften beschrieben.
- Die Unterriggs rechts und links und die übrigen Seile im inneren Bereich des Doppelsegels sowie die Seile der Swiveltips.
- Die Wölbung der Segellatten anhand des Lattenplanes.

Der Start

Die heutigen Hochleistungsgeräte besitzen selten einen neutralen Eigenschwerpunkt, d. h. ohne das zusätzliche Pilotengewicht sind sie nur bedingt bzw. überhaupt nicht eigenflugfähig. Es ist die Aufgabe des Drachenpiloten, sein Fluggerät während der Startphase in einen stabilen Gleitflug zu beschleunigen. Da anfangs noch kein Zug am Gurtzeug herrscht, tendieren die Geräte mehr oder weniger zum Aufbäumen (Querrohrgeräte) oder Abtauchen (Nasensporngeräte) und der Pilot muß während der Anlaufphase entsprechend gegenhalten. Der Spice liegt neutral auf der Schulter, und ist beim Starten leicht zu führen. Starten Sie das Gerät mit entspannter VG, da die Steuerbarkeit in diesem Zustand am besten ist. Durch das integrierte Federsystem sind die seitlichen Unterriggs auch mit loser VG stramm, so dass die Ausrichtung des Gerätes beim Starten keine Probleme bereitet. Laufen Sie langsam an und beschleunigen Sie das Gerät kontinuierlich bis zum Abheben. Schließen Sie erst dann den Fußteil Ihres Gurtzeuges, wenn Sie einen größeren Sicherheitsabstand vom Gelände erreicht haben und das Gerät eigenstabil fliegt.

Der Flug

Der Spice besitzt (wie alle Hochleistungsgeräte) einen variablen Nasenwinkel (VG), mit dem sich die Segelspannung im Flug für den jeweiligen Flugbereich optimieren läßt. Mit loser VG hat der Flügel eine größere Verwindung, neutrale Kurveneigenschaften und eine größere Eigenstabilität. Es ist deshalb empfehlenswert, in der Thermik und bei starken Turbulenzen mit entspannter VG zu fliegen. Mit voll gespannter VG, der Einstellung für bestes Gleiten, wird die Verwindung klein, das Handling zäher und das Gerät zirkelt beim Kreisen in schwacher Thermik evtl. leicht ein. In stärkerer Thermik fliegt das Gerät auch gespannt wieder neutraler. Der Spice ist in allen Geschwindigkeitsbereichen spurtreu und auch **mit voll gespannter VG noch steuerbar**. Die Strömung reißt spät und gut kontrollierbar ab. Wir empfehlen Ihnen, die für Ihr Gewicht optimale VG-Stellung zum Fliegen und Landen selbst herauszufinden.

Die Landung

Der Landevorgang beginnt in größerer Höhe mit dem mehrmaligen Feststellen der Windrichtung. Erst nachdem man sich der Windrichtung sicher ist, sollte man die Anflugrichtung festlegen und **dann auch beibehalten**.

-10-

-10-

Es ist nicht zwingend notwendig, das Gerät zum Landen ganz zu entspannen, aber es ist bei den ersten Landungen empfehlenswert, da so der Strömungsabriss sanfter erfolgt. Fliegen Sie in einem **geraden Gleitflug** mit etwas Fahrtüberschuss

gegen den Wind an, und lassen Sie das Gerät im Bodeneffekt ausgleiten. Greifen Sie möglichst dann um, wenn das Gerät waagrecht und mit seiner Trimmgeschwindigkeit fliegt. **Halten Sie Ihre Beine bis zum Rausdrücken nach hinten angewinkelt und machen Sie ein Hohlkreuz.** Ihr Oberkörper kommt dadurch etwas näher zu den Trapezseitenrohren und Sie haben einen größeren Weg zum Rausdrücken. Der Spice gleitet lange aus und reißt weich und gutmütig, bei 1/3 gespannter VG härter aber definierter ab. Bei Windstille sollten Sie den Steuerbügel schwungvoller, bei stärkerem Wind nur leicht zur Standlandung rausdrücken.

Der Schlepp

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

eine zum Hängegleiterschlepp zugelassene Winde
eine Schleppausbildung des Piloten
eine Ausbildung des Windenfahrers bzw. UL-Piloten
eine zugelassene Schleppklinke.

Beim UL-Schlepp soll die VG 50% gespannt sein. Der Spice ist dann immer noch gut steuerbar und gegen Aufschaukeln besser gedämpft.

Allgemeine Hinweise und Beschränkungen

Der Spice wurde in Deutschland mustergeprüft und ist nur wegen seiner Höchstgeschwindigkeit von über 100 km/h in der Geräteklasse 3 eingestuft worden. Alle anderen Testkriterien entsprechen der Geräteklasse 2!

Der Spice darf nur:

- von Piloten mit entsprechenden Befähigungen,
- einsitzig,
- in einem Winkel von +30 Grad bis -30 Grad zum Horizont,
- in einer Seitenneigung bis 60 Grad, und
- mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h geflogen werden.

Der Spice darf nicht zu Kunstflugzwecken benutzt werden. Er darf mit verschiedenen Motorsystemen motorisiert werden (Zulassung beachten!)

-11-

-11-

Der Spice wurde nach den im Okt. 2003 gültigen DHV-Lufttüchtigkeitsstandards für Hängegleiter getestet. Sie stellen den momentanen Stand der Technik dar. Dieser Wissensstand wächst, und es kann durchaus sein, dass noch nicht bekannte physikalische Zusammenhänge unberücksichtigt

blieben. Wir empfehlen Ihnen daher, bei der Wahl der Wetterbedingungen, bei denen Sie starten wollen, sowie bei Ihren Flugmanövern stets einen Sicherheitsspielraum einzukalkulieren.

Maximaler Flugspaß durch optimale Trimmung

Der Piloten-Schwerpunkt kann an der Trimmschiene verstellt werden. Entfernen Sie die seitliche Senkschraube in der Trimmschiene. Sie können dann das Plastikteil mit der Piloten-Aufhängebandwippe nach vorne (Trimmflug schneller = kopflastiger) oder nach hinten (Trimmflug langsamer = schwanzlastiger) verschieben und wieder in der neuen Position in der Trimmschiene befestigen.

Das dünne Rückholseil an der Wippe sollte in diesem Fall in seiner Länge (Knoten) neu abgestimmt werden.

Die Segel moderner Hochleistungsgeräte sind stärker gespannt und damit empfindlicher in ihrer Einstellung = Trimmung. Segeltuch- und Fertigungstoleranzen werden von uns beim Eintuchen mit speziellen Werkzeugen gemessen und individuell ausgeglichen. Trotz dieser aufwändigen Messtechnik kann es nach einiger Zeit erforderlich sein, die Grundeinstellung zu verändern (Segelschrumpfung).

Testen Sie das Gerät immer in leichter Thermik, denn bei bewegter Luft sind Veränderungen des Flugverhaltens deutlicher festzustellen. Es ist keineswegs so, dass die strammere Einstellung auch zur besten Leistung führt. Mit der Position der Flügelrohrendstücke und der Spreizlattenlänge lässt sich die Segelspannung in Spannweitenrichtung verändern. Serienmäßig sind die Flügelrohrendstücke im mittleren Loch am hinteren Flügelrohr festgeschraubt.

Gerät zieht leicht nach rechts: linkes Endstück höher, d.h. im unteren Loch festschrauben, oder/und Spreizlattenlänge rechts ca. 2 Umdrehungen verringern.

Gerät zieht leicht nach links: rechtes Endstück höher, d.h. im unteren Loch festschrauben, oder/und Spreizlattenlänge links ca. 2 Umdrehungen verringern.

Falls diese Maßnahme nicht ausreicht, kann auf der besser tragenden Seite die Latte 10 ca. 5-10 mm schwächer gewölbt werden.

Im hinteren Flügelrohr befinden sich in Spannweitenrichtung ebenfalls drei Bohrungen, mit denen sich das Flügelrohrendstück verschieben lässt. Eine Position weiter nach außen erhöht die Segelspannung, eine Position weiter nach innen verringert die Segelspannung. Es sollte zunächst nur eine Seite verändert werden. Ein Ziehen des Gerätes tritt dadurch nicht auf. Eine zu große Spannung führt zu einem zähen Handling, schlechterer Sinkleistung und evtl. leichtem Einzirkeln beim Kurvenflug. Überspannte Geräte tendieren zum Ziehen nach einer Seite.

-12-

-12-

Eine zu lockere Spannung führt zum Leistungsverlust im Schnellflug und einer leichten Instabilität um die Querachse. Wird die Endstückspannung einer Seite erhöht, dann muss auch die Spreizlatte der gleichen Seite um ca. 4 mm verlängert werden. Die Spreizlatte hat am vorderen Ende eine Gewindeverstellung (Sechskantmutter), mit der sich die Länge leicht einstellen lässt. Die Kieltasche

soll am Kielrohr so befestigt sein, dass sie bei vorne abgestelltem, komplett aufgebautem Gerät und voll gespannter VG ca. 13 mm lose ist. **Falls irgendeine Verstellung vorgenommen wird, empfehlen wir Ihnen, die alte Einstellung zunächst zu markieren**, um bei ausbleibendem Erfolg wieder zur ursprünglichen Einstellung zurückzufinden.

Rufen Sie uns an, wenn Sie von den Flugeigenschaften und der Leistung nicht restlos begeistert sind. Wir helfen Ihnen gerne die Einstellkorrekturen zu finden, mit denen sich eine Verbesserung herbeiführen lässt.

Wartungs- und Reparaturvorschriften

Bei längerem Transport auf dem Dachgepäckträger eines PKW's empfehlen wir Ihnen, das Gerät kurz zu packen. Vorteilhaft ist die Befestigung des Gerätes auf speziellen Trägersystemen (z.B. Toli-Träger) oder einer Aluleiter. Rollen Sie das Segel im Bereich der Mylareinlage nicht zu eng. Ziehen Sie die Klettbänder nicht zu stramm fest, damit sich keine unnötigen Falten in der Anströmkante bilden. Ein nasses Gerät müssen Sie nach dem Transport zum Trocknen leicht ausbreiten, damit sich keine Stockflecken bilden. Nach einem Crash müssen Sie das Gerät **sorgfältig kontrollieren!**

Im Kielbereich des Untersegels und an den Swiveltips befinden sich Reißverschlüsse, die eine umfassende Kontrolle ermöglichen. Bei harten Crashes empfiehlt sich zur genaueren Kontrolle die Demontage der Rohre. Nach einer Überbelastung nimmt ein Rohr zunächst eine bleibende Verformung an (ist verbogen) und bricht erst danach. Verbogene Rohre haben demnach bereits eine Überbelastung erfahren und müssen unverzüglich ausgetauscht werden, da die Materialstruktur geschädigt ist. Rufen Sie uns im Zweifelsfalle an. Durch das Auf- und Abbauen sind die meisten Stahlseile, vor allem im Übergangsbereich Seil/ Presshülse, bzw. Kausche einem erhöhten Verschleiß unterworfen. **Kontrollieren Sie diesen Bereich regelmäßig!**

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

Beschädigte Trapezseitenrohre können Sie durch einfaches Lösen der Schnappersicherung am Trapezkopf und dem entfernen der Innensechskantschraube M5 an der Trapezecke demontieren. Alle Schraubverbindungen ohne Poly-Stop-Muttern sind durch Loctite 243 zu sichern. Verarbeitungsvorschriften befinden sich auf der Loctite-Flasche.

-13-

-13-

Der Spice muss nach 60 Monaten im Herstellerwerk komplett demontiert und überprüft werden. Diese Nachprüfung muss anschließend alle 24 Monate wiederholt werden.

Besprühen Sie alle Reißverschlüsse von Zeit zu Zeit mit Cockpit-Spray (Autozubehörhandel). Verschmutzungen des Segels lassen sich mit üblichen Feinwaschmitteln beseitigen. Spülen Sie das Tuch danach mit klarem Wasser ab.

Flecken auf der Mylar-Anströmkante, bzw. Klebereste von Kennzeichen können mit Aceton entfernt werden. **Zur Pflege der Mylar-Anströmkante eignet sich ein Kunststoff-Tiefenpflegemittel (Autozubehörhandel). Das Mittel hält die Mylar-Anströmkante geschmeidig und schützt sie besser vor einer Ausbleichung durch Sonnenlicht (UV-Strahlung).**

Technische Daten

Gerätemuster:	Spice
Geräteklasse:	DHV 3
Segelfläche:	14,2 qm
Spannweite:	10,60 m
Nasenwinkel:	132°
Streckung:	7.9
Doppelsegel:	ca. 95%
Packmaß:	lang 5,7 m; kurz 4,00 m
Lattenzahl:	29 (8 im Doppelsegel)
Stallgeschwindigkeit:	ca. 25 km/h
maximal zulässige Geschwindigkeit:	90 km/h
min. Sinken bei:	ca. 33 km/h
max. Gleiten bei:	ca. 46 km/h
zulässiges Startgewicht:	min. 100 kg/ max. 132 kg
Gerätegewicht ohne Packsack:	ca. 36 kg

bautek Fluggeräte GmbH

Gewerbegebiet

D-54344 Kenn

Telefon: 06502 -3060; Telefax: 06502 -7436

www.bautek.com

email: info@bautek.com