

# **erex** 14.5

## **Betriebsanleitung**

Fassung 1 vom 7. Dezember 2015



Hersteller: Delta-Flugschule Condor Boden 1 CH- 8825 Hütten/ZH  
[www.deltaflugschule.ch](http://www.deltaflugschule.ch)

## Betriebsanleitung CREX 14.5

(Stand 7. Dez. 2015)

Inhaltsverzeichnis	2
Allgemeines	2
Lieferumfang	3
Montage aus dem Kurzpack	3
Segel ausbreiten und Obersegellatten einschieben	5
Spannen des Querrohrs	5
Spreizlatten einsetzen	6
Untersegellatten einschieben	6
Nasenverkleidung anbringen	6
Der Vorflugcheck und der Start	6/7
Der Flug, Thermikfliegen, Stalleigenschaften	8
Die Landung	8
Der Schlepp	8
Allgemeine Hinweise und Beschränkungen	9
Optimale Trimmung	9
Trimmung, Schwerpunkt und Geradeausflug	9
Demontage	10
Kurzpacken	11
Wartungs- und Reparaturvorschriften	12
Nachprüfungsnachweis	12
Pflege, Lagerung	13
Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten	13
Entsorgung des Fluggerätes	13
Technische Daten	13
Übersichtsplan	14
Segellattenplan	15
Nachprüfungsanweisung für Condor- Hängegleiter	16 -19
Kennblatt Musterprüfung DHV	20

### Allgemeines

Bei der Entwicklung des **CREX** Hängegleiters stand an erster Stelle der Gedanke, ein modernes, äusserst gutmütiges und leichtes Doppelseglergerät zu bauen.

Wir verstehen darunter ein Fluggerät, das alle nützlichen und technischen Lösungen im Deltabau in sich vereint und Anfänger wie auch Genussflieger zufrieden stellt. Sauber durchkonstruiert, ermöglicht der **CREX** ein sicheres und kräftesparendes Fliegen mit gutmütigsten Start- und Landeeigenschaften. Eine Weltneuheit bei diesem Gerät stellt das Teleskopsystem des **CREX** dar, welches erlaubt das Gerät innert kürzester Zeit auf 3.30 m kurz zu packen. Um die Carbon - Flügelenden zu schonen, empfehlen wir (wenn immer möglich) den Flügel kurz zu packen um allfällige Transportschäden zu vermeiden und auch mögliche chem. Prozesse Carbon/Alu/Stahl bei längerer Lagerung zu vermeiden.

## Der CREX

Polyant Segel (170 gr.)

Profil mit 15 Ober- und 2 Untersegellatten

Für optimales Handling ideale Spannweite mit 9.60 m

Flügel mit 14.5 m<sup>2</sup> Flächeninhalt

Einzigiger Flügel auf dem Markt mit CFK-Flügelendrohren mit

Teleskopsystem für Packlänge von nur 3.30 m (echte 23 kg!)

Dank geschickter Konstruktion lässt sich der CREX vielseitig einsetzen. Für Schulung, Genuss- und Sonntagspiloten, als 2. Gerät für Ferien- und Feierabendflüge.

Wir wünschen viele schöne Flüge und nur „happy landings“

## Lieferumfang

1 Lattenplan, 1 Lattenköcher, 2 Polster (Kiel, Trapezecken),

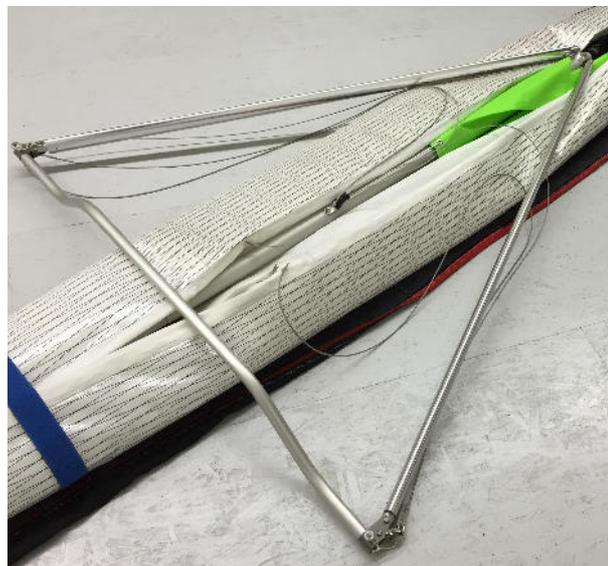
3 Klettbinden, 1 Packsack Kurzversion (3.30 m)

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

Das beiliegende Luftsport-Kennblatt ist Bestandteil der Betriebsanleitung.

## Montage aus dem Kurzpackmass 3.30 m

Zum Gerät wird ein Kurz-packsack geliefert. Ein Langpacksack 5.50 m ist beim Hersteller erhältlich.



Lege den kurz gepackten **CREX** mit dem Trapezbereich nach oben zeigend auf den Boden. Öffne den Reissverschluss und lege den Segellattenköcher zur Seite. Falls Du mit nicht teilbaren Rädern fliegst, schiebe diese vor der Montage der Trapezbasis auf die Speedbar. Die Ausbiegung der Speedbar zeigt bei der Montage nach oben! Klappe die Segelhälften nach hinten. Ziehe das Kiel-Einschubrohr heraus bis es mit den zwei Druckknöpfen einrastet. Greife mit der Hand durch das hinten offene Doppelsegel und ziehe das schwarze Flügelrohrende bis zur Farbmarkierung heraus. Flügelrohr nicht durchbiegen, damit es gut gleiten kann. Den Flügelverbindungsbolzen einsetzen und mit Gummikordel sichern. Anschliessend den Klett am Flügelende öffnen und Segel mit der Endschlaufe über das Flügelrohrende ziehen und mit Quick-Pin sichern. Klett wieder schliessen.



Gerät umdrehen und auf das Trapez stellen. Bei stärkerem Wind kannst Du den **CREX** auch flach liegend mit der Nase gegen den Wind am Boden aufbauen. Turm aufklappen und die Pitchkabel mit Schnapphaken am Turm einhängen. Nasenlatte auf die Niethülse auf der oberen Nasenplatte aufsetzen

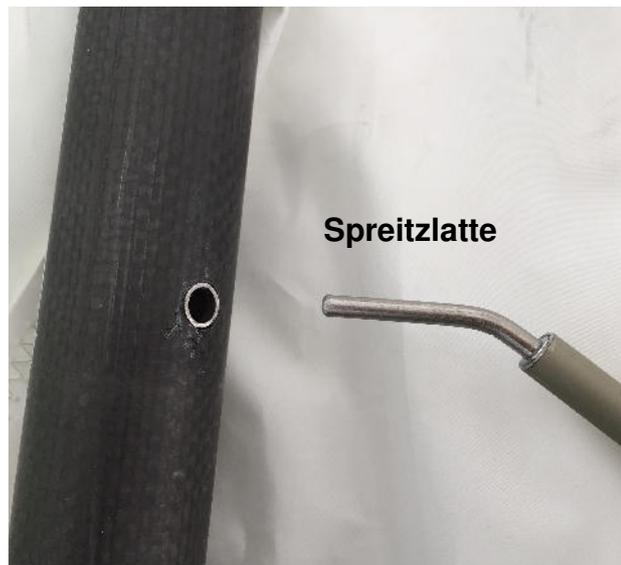


**Segelfläche ausbreiten:** Schiebe nun die Segellatten von innen nach aussen (d.h. von Latte 1 beginnend) in die Segellattentaschen und sichere diese mit den Lattenclips und den Lattenschnüren. Nachdem Du die Obersegellatten eingeschoben hast, kannst Du das Gerät mittels Kabel spannen und am Kielverschluss einrasten lassen.



Danach wird der Sicherungsverschluss des Oberriggs ebenfalls dort eingehängt und mittels Quickpin gesichert.

Die vordere Unterverspannung wird mit der angelenkten Chromstahl- lasche am Anschlusspunkt gesichert. Schiebe nun die unteren Segellatten ins Untersegel und sichere diese mit dem angebrachten Gummistraps. Die Spreizlatten werden in die Rohrhülse am Flügel- karbonrohr eingeführt und mittels Gummistraps am Segel gesichert. Bevor Du die Nasenverkleidung aufsetzt, solltest Du noch einen Blick durch die Segelöffnung im Nasenbereich des Obersegels werfen.



### Der Vorflugcheck

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

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

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

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

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

### **Der Start**

Mache vor dem Start eine Liegeprobe oder ziehe Deinen Liegegurt immer erst an, wenn er bereits am Gerät eingeklinkt ist und der Karabiner zugeschraubt wurde.

Den Flügel gerade halten, langsam anlaufen und einen leichten Zug am Seitentrapezrohr ausüben um einen höher werdenden Anstellwinkel zu verhindern. Das Gerät gleichmässig bis zum Abheben beschleunigen und den letzten Schritt in der Luft machen.

Schliesse erst dann das Fussteil Deines Gurtzeugs, wenn Du einen grösseren Sicherheitsabstand vom Gelände erreicht hast und das Gerät eigenstabil fliegt.

## Flug

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

## Thermikfliegen

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

## Stalleigenschaften (Langsamflugeigenschaften)

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

## Landung

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

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

## Der Schlepp

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

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

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

### **Allgemeine Hinweise und Beschränkungen**

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

Der **CREX** darf nur:

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

**Der CREX darf nicht zu Kunstflugzwecken benutzt werden.**

### **Flugspass durch optimale Trimmung**

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

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

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

### **Schwerpunkt**

Der **CREX** soll mit losgelassenem Steuerbügel ca. 30 km/h schnell fliegen. Durch versetzen der Aufhängeschlaufen am Kielrohr kann der Schwerpunkt angepasst werden. Klettverschluss öffnen und jeweils einen Pkt. (Bohrloch) versetzen. Es sind nur die vorhandenen Trimpunkte (M5-Bohrungen) zu verwenden. Versetzen nach vorne = kopflastig = schneller, nach hinten = schwanzlastiger = langsamer.

## Geradeausflug

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

- a) die Biegeradien der Segellatten (Lattenplan verwenden!)
- b) ob die Flügelrohre gerade sind.

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

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

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

- **Kontrolliere von Zeit zu Zeit die Wölbung der Segellatten!**

## Demontage des Gerätes

Die Demontage des *CREX* beginnt in umgekehrter Reihenfolge, wobei Du auf folgende Besonderheiten achten solltest: Entferne die Nasenverkleidung. Ziehe die Untersegellatten aus den Taschen. Hänge die vordere Unterverspannung an der Nasenplatte aus. Ziehe den Quick-Pin aus der hinteren Oberverspannungssicherung am Zentralverschluss heraus. Öffne die Chromstahllasche der Querrohrspanndrahtseile. Ziehe alle Obersegellatten aus dem Segel. Hänge den Schnapphaken der Pitchkabel am Turm aus und hänge diesen an der roten Schnur beim Turmfuss ein.



Klappe den Turm nach vorne. Klappe die Segelhälften Zug um Zug zusammen. Rolle die Segelhälften ein und sichere die eingerollten Segelhälften mit einem Klettband. Schliesse die Klettbinden nicht zu fest, damit sich keine bleibenden Falten bilden. Ziehe den Packsack über das auf der Speedbar stehende Gerät und schliesse den Packsackreissverschluss von vorne bis zum Trapez. Lege das Gerät anschliessend auf den Rücken und demontiere die Speedbar. Schiebe die Trapezschutztasche über die Trapezecken.

### Kurzpacken

Beim Kurzpacken die Schnelltrennbolzen (Quick-Pins) an den Flügelenden herausziehen und den Klettverschluss öffnen. Anschliessend die Flügelsicherungsbolzen bei der Flügel-Querrohrverbindung entsichern und herausziehen. Die Carbon-Flügelendrohre bis zum Anschlag nach vorne schieben. Die Segellenden ganz nach vorne legen. Die Segellatten und die Speedbar zwischen die Segellenden im hinteren Bereich des Packsacks legen. Danach den Reissverschluss ganz schliessen.



## Wartungs- und Reparaturvorschriften

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

Im Kielbereich des Untersegels und an den Eintrittsstellen der seitlichen Unterverspannungen befinden sich Reissverschlüsse, welche 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. Rufe uns im Zweifelsfalle an. Durch das Auf- und Abbauen sind die meisten Stahlseile, vor allem im Übergangsbereich (Seil/Presshülse/Kausche) einem erhöhten Verschleiss unterworfen. **Kontrolliere diesen Bereich regelmässig!**

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

Beschädigte Trapezseitenrohre können durch einfaches Drücken der Federschnapper oben und unten am Trapez (oder Variante M6-Polystopmuttern und Innensechskantschrauben öffnen) gelöst werden.

## Nachprüfungen / Nachweis

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

## Pflege, Lagerung

Besprühe alle Reissverschlüsse von Zeit zu Zeit mit einem Silikonspray. Verschmutzungen des Segels lassen sich mit üblichen Feinwaschmitteln beseitigen. Spüle das Tuch danach mit klarem Wasser ab. Flecken auf der Mylar-Anströmkante, bzw. Klebereste von Kennzeichen können mit Aceton entfernt werden. Lagere den Drachen in einem trockenen Raum auf Wandträgern. Beim Transport auf dem Autodachträger empfiehlt sich ein Planen- PVC Packsack, der über den leichten Serien-Packsack gezogen wird. Dadurch wird das Segel gegen Regen und Flattern geschützt.

## Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten

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

## Entsorgung

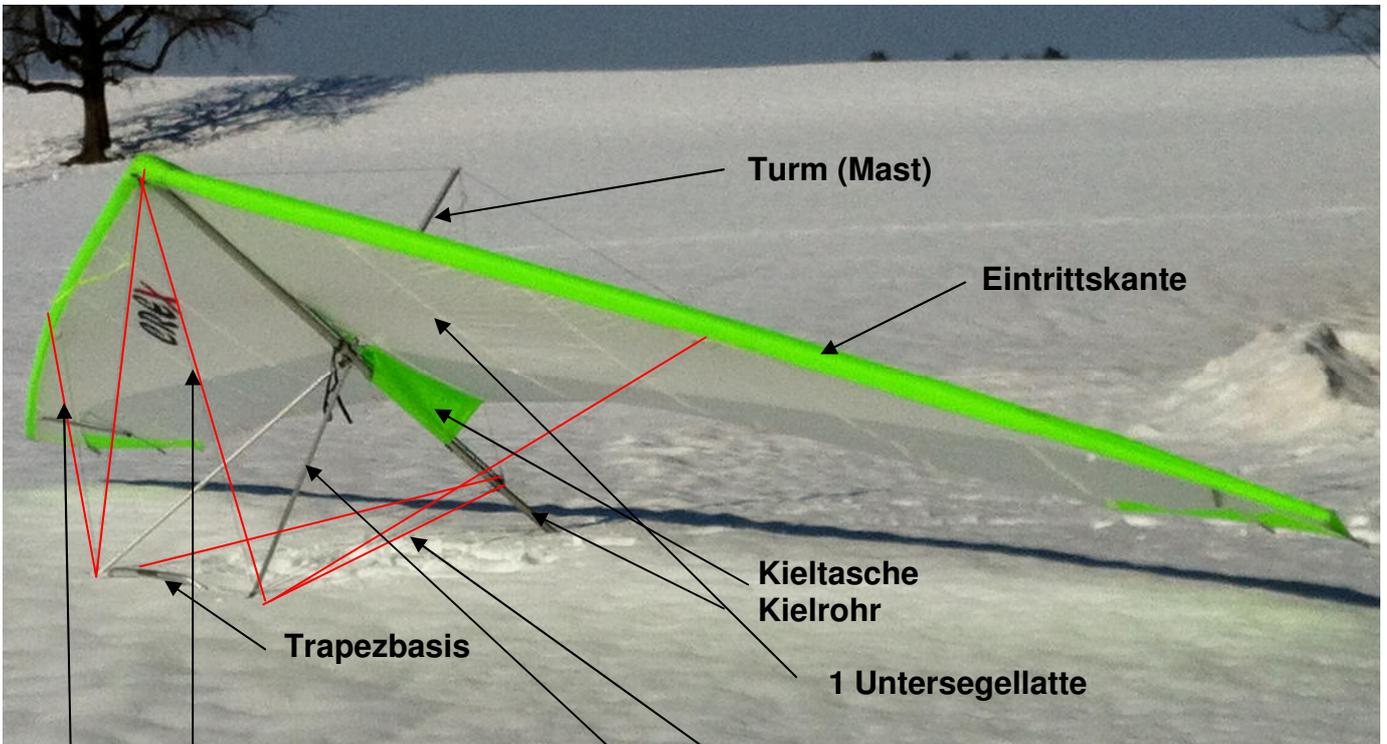
Zur Entsorgung des Fluggerätes wird das Segel am besten mit einem neuen Folienmesser zerschnitten und anschliessend gebündelt. Das Segeltuch besteht aus Polyester und kann auf einer Mülldeponie entsorgt werden. Die Alurohre werden auseinander geschraubt und mit den Edelstahlseilen und Schrauben zum Schrotthändler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

## **Technische Daten**

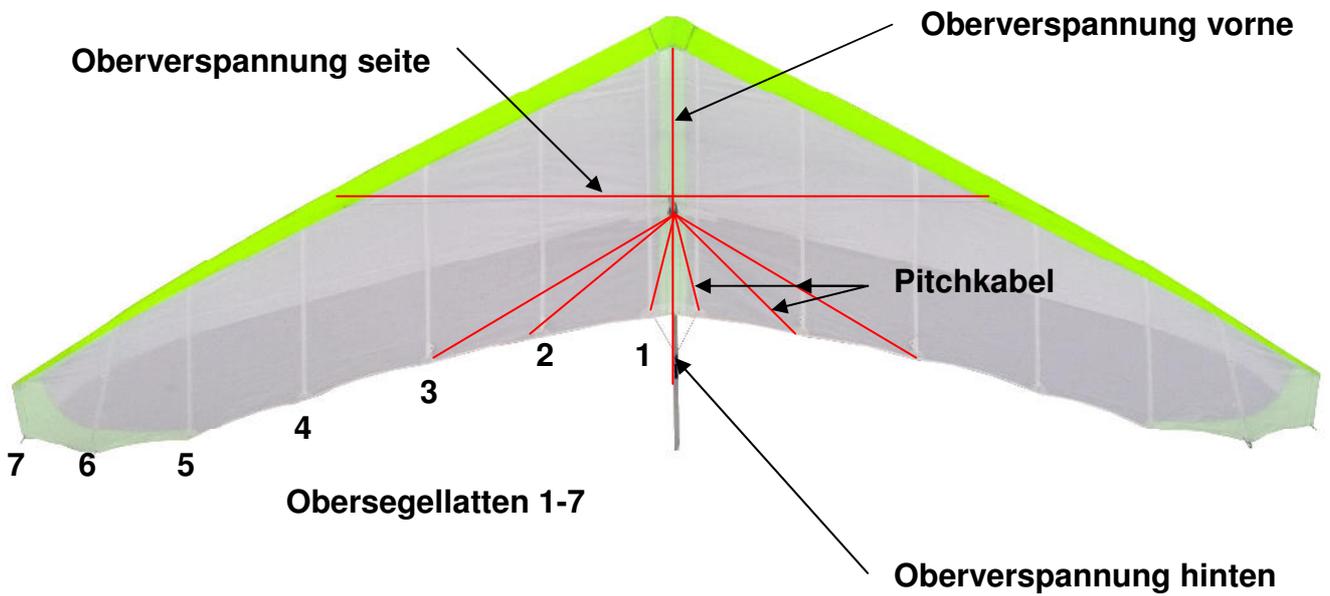
Gerätemuster:	<b>CREX</b> (mustergeprüft DHV .....
Geräteklasse:	DHV 1, Einsitzer
Segelfläche:	14.5 m <sup>2</sup>
Spannweite:	9.60 m
Nasenwinkel:	124°
Streckung:	6.4
Doppelsegel:	60%
Packmasse:	lang 5.50 m; kurz 3.30 m
Lattenzahl:	15 im Ober-/ 2 im Untersegel
Stallgeschwindigkeit:	ca. 28 km/h
Maximal zulässige Geschwindigkeit:	80 km/h
Min. Sinken bei:	ca. 28 km/h
Max. Gleiten bei:	ca. 34 km/h
Zulässiges Startgewicht:	min/max. 83/123 kg
Pilotengewicht mit Ausrüstung:	min. 60 kg/ max. 100 kg
Gerätgewicht ohne Packsack:	23 kg

# CREX 14.5

## Übersicht Bedienungselemente



Turm (Mast)  
Eintrittskante  
Kieltasche  
Kielrohr  
1 Untersegellatte  
Trapezbasis  
Unterverspannung vorne  
Unterverspannung seite  
Unterverspannung hinten  
Trapezrohr



Oberspannung seite  
Oberspannung vorne  
Pitchkabel  
Obersegelelatten 1-7  
Oberspannung hinten

## **CREX 14.5 Lattenplan**

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

### **Gesetzliche Regelung der Nachprüfung**

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

**Aus diesem Grund schreibt der Gesetzgeber dem Halter die Kontrolle auf Lufttüchtigkeit in regelmässigen Zeitabständen vor (LuftGerPV §14 Nachprüfungen).**

Ob und wann das beim Hersteller, durch den Piloten selbst, oder in dessen Auftrag zu erfolgen hat, bestimmt der Hersteller/Inhaber der Musterprüfung in einer Nachprüfungsanweisung, die der Betriebsanleitung beiliegt.

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

### **Nachprüfungsintervalle**

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

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

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

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

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

## Wie wird nachgeprüft?

### 1. Vorbereitung

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

### 2. Austuchen

Das Trapez und die Verspannung wird abgeschraubt, die Mittellatte aus dem Segel gezogen und die Befestigung des Segels vorne an den Flügelrohren gelöst. Anschliessend kann das komplette Segel vorsichtig abgezogen werden.

### 3. Segelüberprüfung

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

Die Eintrittskante wird ebenso einer genauen Überprüfung unterzogen. Die Nasenplattenverkleidung wird auf Abnutzungserscheinungen an Nähten, die Klettverschlüsse auf Verschleiss/Hafteigenschaften geprüft und anschliessend wieder eingesetzt.

### 4. Alurohrgestell

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

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

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

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

### **Verspannungen**

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

## **6. Segellatten**

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

## **7. Querrohr-Spannseil und Sicherungsseil**

Das Querrohr-Spannseil wird auf Schäden untersucht und die Länge vermessen. Die Kauschen und Nicopresshülsen dürfen nicht beschädigt sein. Gegebenenfalls muss das defekte Teil erneuert werden.

## **8. Piloten-Aufhängung**

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

## **9. Eintuchen**

Nach eventuellen Instandsetzungsarbeiten an Segel und Gestell wird das Segel wieder aufgezogen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Flügelrohre zwischen Eintrittskante und Profilrippen und das Kielrohr in die vorgesehenen Kieltaschen durchgeführt werden. Der Turm wird auf dem Kielrohr montiert. Die Segelbefestigungsbänder werden an den Flügelendrohren über die Abschlusskappen gestülpt und mittels Quick-Pin und Klettbander gesichert. Die seitlichen Unterriggs werden durch die vorgesehenen Öffnungen im Segel geführt und mit dem seitlichen Oberrigg zusammen am Querrohr festgeschraubt.

Trapez und Speedbar werden mit den Verbindungsteilen am Gestell angeschraubt. Die hintere Unterverspannung am Kiel hinten, sowie alle restlichen Unterriggs an der Trapezecke links, bzw. rechts in die Schäkel geführt und befestigt.

## 10. Aufbau

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

## 11. Vermessung

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

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

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

## DHV Kennblatt Musterprüfung