



Handbuch

Run&Fly 2

V. 06.08.2025



Einleitung	3	Winden und Motorbetrieb	29
Der Schirm	4	Schnellabstiegshilfen	31
Struktur des Gleitschirms	6	Extremflugmanöver	34
Der Tragegurt	7	Pflege des Gleitschirms	37
Bremsgriffe	9	Garantie	40
D-Brake System	10	Umweltschutz	42
Trimmer (optional)	11	Lieferumfang	43
Vor dem ersten Flug	14	Technische Daten	44
Vorflugcheck	16	Materialien	45
Start	19	Leinenplan	46
Im Flug	21	Begleite uns	48
Landung	23	Support	49
Fliegen mit trimmer (optional)	24	Zusammenfassung	50
Länge der Tragegurte	27		
Bandlängen mit Trimmer (optional)	28		



Herzlichen Glückwunsch!

Wir freuen uns, Dich unter der ständig wachsenden Zahl von Dudek Paragliders Piloten begrüßen zu dürfen. Du bist nun stolzer Besitzer eines hochmodernen Sport-Motorgleitschirms.

Umfangreiche Entwicklungen, die Anwendung der modernsten Methoden und gründliche Tests haben einen benutzerfreundlichen Motorgleitschirm entstehen lassen, der dem Piloten eine Menge Spaß mit großer Leistung bietet.

Wir wünschen Dir viele angenehme u. sichere Flugstunden.

Bitte lies dieses Handbuch sorgfältig unter Beachtung der folgenden Hinweise:

- Das Handbuch enthält Hinweise und

Regeln für die Benutzung des Gleitschirmes durch den Piloten. Es darf nicht als Trainingshabuch - weder für diesen, noch für einen anderen Gleitschirm - verwendet werdend.

- Du darfst einen Gleitschirm nur fliegen, wenn du dafür ausgebildet bist oder aber dich in einer Flugschule in Ausbildung befindest.
- Piloten sind für Ihre eigene Sicherheit sowie die Lufttüchtigkeit ihres Gleitschirmes selbst verantwortlich.
- Die Benutzung dieses Gleitschirmes erfolgt ausschließlich auf eigenes Risiko! Sowohl der Hersteller als auch der Händler lehnen jegliche Haftungsansprüche ab.
- Dieser Gleitschirm erfüllt bei Auslieferung alle Anforderungen der

EN-926/1 und 926/2 bzw. wurde vom Hersteller als lufttüchtig zertifiziert. Jegliche Modifikationen am Gleitschirm führen zum Verlust des Lufttüchtigkeitszeugnisses.

- Weitere Dokumente zu diesem Gleitschirm findet Ihr auf dem beigelegten Stick oder auf der Website **www.dudek.eu**

Beachte: Dudek Paragliders weist darauf hin, dass es auf Grund der permanenten Entwicklungsarbeit an den Schirmen möglich ist, dass Dein neuer Run&Fly 2 leicht von der hier enthaltenen Beschreibung abweicht. Mögliche Abweichungen betreffen NICHT die grundlegenden Dinge wie Technische Daten, Flug- und Belastungseigenschaften. Bei Fragen kontaktiere uns.



Es war eine Herausforderung für unser Team, die erste Version des revolutionären Run&Fly zu überarbeiten und den Piloten einen verbesserten Run&Fly 2 anbieten zu können.

Die meisten Ziele ergaben sich aus den Rückmeldungen von Piloten. Die Hauptidee war es die positiven Erfahrungen der Piloten zu erhalten und gleichzeitig die Bedienung des Schirms so weit wie möglich zu vereinfachen. Dabei sollte das kleine Packmaß und sein geringes Gewicht erhalten bleiben.

Für wen ist Run&Fly geeignet?

Run&Fly 2 ist kein typischer Gleitschirm: der ist einer Einfachsegler. Aus diesem Grund ist er leichter und zeigt eine viel größere Tendenz zur Selbststabilisierung als ein klassischer Gleitschirm, was zu

sicheren Starts, hervorragender Flugkontrolle und einer sanften Landung führt. Es ist rekordverdächtig leicht, sodass Sie es beim hochlaufen oder sogar beim Klettern dabei haben können und es wird Ihnen nicht zur Last fallen. Es ist so klein, dass es in eine 4-Liter-Tasche passt. Run&Fly ist perfekt für Bergläufe, Wanderungen und Reisen; Es eignet sich auch hervorragend als Zweitflügel, den Sie immer griffbereit haben (Sie können es problemlos in Ihr Handgepäck stecken, wenn Sie mit dem Flugzeug reisen).

Design und Zweck

Die von JB Chandelier entwickelte neue Methode zur Berechnung der Kappenspannung half, die Faltenbildung durch die angewandte 3to1 Technologie zu minimieren. Auf diese Weise war es

möglich sowohl die Perfektion während des Flugs zu verbessern als auch die sichtbaren Qualitäten der Kappe.

Die Eintrittskante des Run&Fly 2 besteht aus doppelt imprägnierten Porcher Sport Ruch, welches widerstandsfähiger gegen die Zunahme der Luftdurchlässigkeit ist. Die Hauptrippen bestehen aus strapazierfähigerem 32g Gewebe mit versiegelter Oberfläche gefertigt.

Run&Fly 2 verfügt über die neuesten Edelrid-Leinen der A-8001 Serie. Die Leinen sind unummantelt und deren verschiedene Farben sind abhängig von der Leinenebene und der Galerie, an welcher sie befestigt sind. Dadurch das sich die farbigen Leinen besser vom Untergrund abheben, wird das Handling am Boden deutlich einfacher.

Die Tragegurte wurden signifikant

verbessert. Die Basis besteht aus Dyneema Leinen ohne jegliche Leinenschlösser. Die Leinen befinden sich unter einer multifunktionalen Abdeckung.

Die Abdeckung hat verschiedene Vorteile:

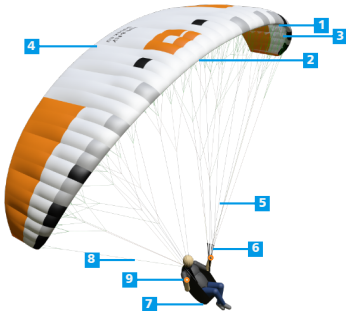
- Die Leinen sind zu zwei separaten Gruppen zusammengefasst, wodurch die Benutzung der Tragegurte deutlich vereinfacht wird. Die Handhabung ist ähnlich wie die von Zweileinern.
- Die Tragegurte sind über ihre komplette Länge gegen äußere Einflüsse geschützt, welche sie beschädigen können, wie z.B. Kontakt mit Ästen, Schmutz oder dem Klettverschluss der Steuerschlaufen.

In der neuen Version des Run&Fly ist die optionale Installation eines Trimmers

möglich. Ein leichter Trimmer, welchen wir extra für den Run&Fly 2 entwickelt haben, sorgt für einen Geschwindigkeitszuwachs von +/- 2 km/h. Je nach Windbedingungen kann dies ein echter Pluspunkt sein.

Wichtig: Run&Fly 2 gehört zur Familie der Einfachsegler. Der Unterschied zwischen klassischem Double-Skin und neueren Single-Skin-Designs ist wesentlich. Die Technik des Startens, Landens, und Steuerung während des Fluges sind in diesem Fall etwas anders. Wenn Sie bereits Gleitschirmpilot sind und dieses Handbuch sorgfältig gelesen haben, sollten Sie keine Probleme haben, sich an die Welt der neuen Möglichkeiten zu gewöhnen, die der Run&Fly 2-Gleitschirm bietet. Denken Sie jedoch daran, dass Sie, wenn Sie Ihr Abenteuer mit dem Gleitschirmfliegen begonnen haben,

beginnend mit einer Einfachsegler, es Ihnen nicht erlaubt, das Fliegen auf Standard Gleitschirme allein zu lernen.

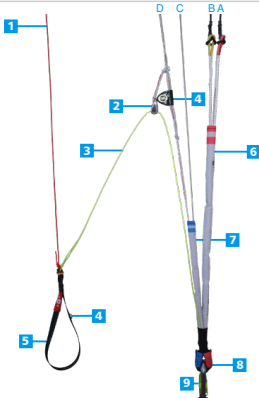


- 1 Lufteinlässe
- 2 Eintrittskante
- 3 Rippen
- 4 Hinterkante
- 5 Aufhängeleinen
- 6 Tragegurte
- 7 Gurtzeug
- 8 Steuerleine
- 9 Bremsgriffe

Run&Fly 2 wird unter Einsatz neuester Technologien, z.B. eines Präzisionslasercutters, hergestellt. Durch eine sorgfältige Auswahl modernster Stoffe und Designlösungen erreicht der Run&Fly 2 eine hohe Festigkeit und Langlebigkeit. Bei allen Materialien verwenden wir ausschließlich Markenprodukte.

Die gesamte Produktion erfolgt in Polen unter strengster Aufsicht des Entwicklers selbst. Zudem wird jeder einzelne Produktionsschritt überprüft und kann auf den jeweiligen Mitarbeiter und/oder Kontrolleur zurückgeführt werden. So sorgen wir für höchste europäische Qualität.

- 1** Steuerleine
- 2** Öse für D-Brake-System
- 3** FL-Leine des D-Brake-Systems
- 4** Druckknöpfe
- 5** Leichter Steuergriff
- 6** Abdeckung der AB Tragegurte
- 7** Abdeckung der CD Tragegurte
- 8** Aufhängepunktdeckung
- 9** Karabiner



Run&Fly 2 verwendet vierfache, extrem leichte Tragegurte, die ausgestattet sind mit:

- DBS (D-Bremssystem) – Zusätzliche Steuersystemleitung, die durch eine mit den D-Tragegurten verbundene Öse verläuft.
- Das System verhilft zu einem besseren Flare bei der Landung. BEA (Brake Elastic Attachment) - ein flexibles Element, das den Steuerungsriff an den Tragegurten (anstelle von Magneten) befestigt.

Einige Tragegurte sind zur besseren Unterscheidung mit einem andersfarbigen Stoff bezogen:

- **A** - rot (wird ggf. beim Abheben verwendet),
- **B** - gelb (verwendet für B-Stall).

Zur noch einfacheren Identifizierung sind die Tragegurte zusätzlich durch ihre Abdeckungen gekennzeichnet:

- **A und B**: rote Streifen.
- **C und D**: blaue Streifen.



Für unsere neuen Steuergriffe haben wir uns für ein leichtes Softtape entschieden. Für die Befestigung der Steuerleinen am Tragegurt werden speziell für diesen Einsatz modifizierte Druckknöpfe (Naps) verwendet.

Die Steuergriffe sind an einem optimalen Punkt an den Hauptsteuerleinen angebracht, was maximale Sicherheit und effektives Wirkung garantiert. Dieser Punkt ist auf die Leine mit einer schwarzen Linie markiert. Diese Einstellung sollte nicht geändert werden. Das Anbringen von Bremsen oberhalb der Werksmarkierungen

führt zu einer dauerhaften Bremsung des Gleitschirms, was zu einem Unfall führen kann. Auch ein zu starkes Lösen der Steuerleine ist aufgrund der erheblichen Entlastung der Hinterkante nicht zu empfehlen, was in bestimmten Situationen gefährlich sein kann.



Druckknöpfe, die die Bremsegriffen an den Tragegurten halten



Um die Parameter des Single-Skin Gleitschirms beim Landeanflug zu optimieren, haben wir ein spezielles D-Brake-System geschaffen. Das System wird etwa in der Mitte des Bremsbereichs aktiviert, wodurch sich die D-Tragegurte allmählich straffen. Deswegen das Flügelprofil im hinteren Bereich abflacht und zusätzlichen Auftrieb erzeugt, was den reibungslosen Ablauf der Landephase erleichtert .





In der neuen Version des Run&Fly ist die optionale Installation eines Trimmers möglich. Ein leichter Trimmer, welchen wir extra für den Run&Fly 2 entwickelt haben, sorgt für einen Geschwindigkeitszuwachs von +/- 2 km/h. Je nach Windbedingungen kann dies ein echter Pluspunkt sein. Charakteristik der Trimmerbenutzung:

Beachte: Die Trimmer können separat erworben werden. Serienmäßig ist Run&Fly 2 aus folgenden Gründen nicht mit Trimmern ausgestattet:

- die Zielgruppe des Schirms verfügt möglicherweise nicht über ausreichende Erfahrung im Umgang mit Trimmern,
- in einigen Extremsituationen, wie z.B. einem seitlichen Einklapper oder einem Frontklapper, kann sich der

Schirm in Kombination mit geöffneten Trimmern möglicherweise dynamischer verhalten als gewohnt und erfordert gegebenenfalls eine Pilotenreaktion wie z.B. das Ziehen des Bremsen um so die Störung zu beenden.

Wie stelle ich den Trimmer in Run&Fly 2 ein?

Der Trimmerbetrieb in Run&Fly 2 ist einzigartig für die verwendeten Dyneema-Leinen. Dyneema hat keinen Kern, daher ist es möglich, eine andere Leine durch ihre Mitte zu führen. Wenn die Leine schlaff ist, gleitet sie leicht durch den Tunnel. Unter Spannung zieht sich der Tunnel zusammen und blockiert effektiv die innere Kordel. Der Trimmer wird also wie folgt eingestellt:

- **Zum Lösen des Trimmers:** Ziehen



Sie die obere Kunststoff-Trimmerstange nach unten, um den Faden am Trimmerleine zu lösen. Der Trimmer löst sich automatisch.

- **Zum Schließen des Trimmers:**

Ziehen Sie die untere Kunststoffstange (befestigt am Ende der Trimmerleine) nach Bedarf nach unten. Wenn Sie ihn aus der Hand freilassen, strafft sich die Leine unter seine Spannung und blockiert den Trimmer.

- **Einstellen der Trimmer-**

Zwischenwerte: Um den Trimmer auf eine beliebige Zwischenposition (z. B. Neutral) einzustellen, lassen Sie ihn zuerst ganz los und ziehen Sie ihn dann auf die gewünschte Länge zurück. Die Einstellung des Trimmers wird auf der nächsten Seite gezeigt.

Beachte: Führen Sie alle Schritte symmetrisch mit der gesamten Struktur auf beiden Seiten durch.



Lösen des Trimmers: Ziehen Sie den oberen schwarzen Balken nach unten.



Schließen des Trimmers: Ziehen Sie den unteren schwarzen Balken nach unten auf den gewünschten Wert.



Trimmer in neutraler Position: Ziehen Sie den Trimmer, bis die Punkte auf der Linie auf beiden Seiten des schwarzen Balkens sichtbar sind.

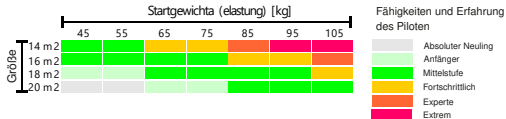
Handhabung

Es liegt im Verantwortungsbereich des Piloten einen Gleitschirm auszuwählen, der seinen Fähigkeiten entspricht.

Dudek Paragliders kann keine Verantwortung für eine falsche Wahl übernehmen. Dennoch stehen wir dir bei der Auswahl eines passenden Schirms zur Größe Seite- bei Fragen kontaktiere uns.

Gewichtsbereich

Jede Größe des Run&Fly 2 Gleitschirms ist auf das entsprechende Können des Piloten ausgelegt. In diesem Fall ist die tatsächliche Startgewichtsberechnung notwendig, um die untenstehende Schirmgrößentabelle zu verwenden:



Als allgemeine Regel für die Auswahl eines Run&Fly 2-Gleitschirms gilt: je höher das Können des Piloten, desto höher die zulässige Flächenlast. Mit zunehmender Zuladung steigen Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit (Bremsanfälligkeit). Der Gleitschirm hat ein Belastungszertifikat bis 105kg Abfluggewicht. Dieses Gewicht darf nicht überschritten werden.

Achtung: Ermittelt euer echtes Startgewicht! Einige Piloten berechnen ihr Startgewicht nur, indem sie die „Sollwerte“ der Ausrüstung zusammenfassen, z. B. Geschirr 5kg + Gleitschirm 6kg + Pilot 87kg = ca.100kg. Das tatsächliche Startgewicht ist jedoch deutlich höher. Oft wird Kleidung, Helm, Varios/GPS, mitgeführte Rucksäcke, Rettungsgerät, Benzin usw. einfach



vergessen. Stellt euch bitte abflugbereit aus eine Waage und ermittelt euer tatsächliches Abfluggewicht.

Welches Gurtzeug?

Zum Fliegen können Sie jedes zugelassene Gurtzeug verwenden, dessen Aufhängepunkt 40cm bis 45cm vom Sitz entfernt ist. Der horizontale Abstand zwischen den Karabinern sollte zwischen 40cm und 45cm betragen. Beim Wing Run&Fly 2 empfehlen wir insbesondere die Verwendung eines leichten Gurtzeugs mit einem System, das die Beine des Piloten trennt, z. B. Sit&Fly 260, um die Stabilität zu erhöhen und die Wahrnehmung von kinästhetischen Empfindungen durch den Körper zu reduzieren.

Achtung: Bitte beachte, dass jede Veränderung des Abstandes des Sitz-/Hängepunktes sich auf die Position der Bremsen in Relation zum Körper des Piloten auswirkt. Bedenke, dass die typischen Steuerwege in jedem Gurtzeug unterschiedlich sind.

Andere kompatible Systeme

Für diesen Schirm sind keine anderweitigen Systeme vorgesehen und können weder eingestellt, ausgetauscht noch entfernt werden.



Hast Du einen geeigneten Startplatz mit entsprechend guten Windverhältnissen gefunden stelle sicher, dass am Boden keine Hindernisse vorhanden sind, die zur Beschädigung deiner Kappe führen oder in denen sich die Leinen verfangen können.

Nach dem Auspacken und Auslegen des Run&Fly 2 (hufeisenförmig gegen den Wind) sind nachfolgende Checks durchzuführen:

- Sichtkontrolle von Gleitschirm, Leinen und Tragegurten. Starte nie mit einem beschädigten Gleitschirm,
- Der Gleitschirm sollte so ausgelegt werden, dass die mittleren A-Leinen (roter Tragegurt) vor den äußeren A'-Leinen (roter Tragegurt) belastet werden. Dieses gewährt einen einfachen und symmetrischen Start,

- Die Lufteintrittskante sollte besonders sorgsam behandelt werden und die mittleren Zellen geöffnet sein,
- Vergewissere Dich, dass keine Leinen unter der Schirmkappe durchgeschleift sind. Die sogenannte "line-over" kann verheerende Folgen während des Starts haben,
- Setze immer zuerst den Helm auf und schließe den Kinngurt, bevor du das Gurtzeug anziehst,
- Alle Leinen sollten frei von Knoten, Verhängern oder Verwicklungen sein. Den Leinen und den Bremsleinen sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Befestigen Sie den Gurtzeug an den Tragegurten

- Überprüfe die Karabiner. Sie müssen

richtig montiert, geschlossen und verriegelt sein.

- Achten Sie darauf, dass die Tragegurte am passenden Karabiner befestigt und nicht verdreht sind. Zweifarbige Abdeckungen der Befestigungspunkte sowie speziell gekennzeichnete linke und rechte Seiten helfen Ihnen, die Tragegurte korrekt zu befestigen, wie auf den Fotos auf der nächsten Seite gezeigt.

Seitenmarkierungen:

Ziehen Sie die flexible Abdeckung nach unten, um zu bestätigen, dass die Tragegurte an den entsprechenden Karabinern befestigt wurden:

- L - blaue Farbe: linke Seite
- R - rote Farbe: rechte Seite



Flugrichtung:

Wie im Fall von Run&Fly 1 haben die Befestigungspunktabdeckungen zweifarbige Markierungen, die helfen, den Flügel richtig mit dem Gurtzeug zu verbinden und den Start mit verdrehten Tragegurten zu vermeiden. Stellen Sie sicher, dass die Abdeckungen nach dem Einrasten der Tragegurte in den Karabinern wie folgt aussehen:

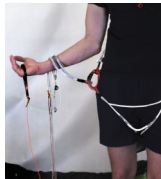
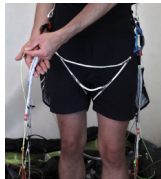
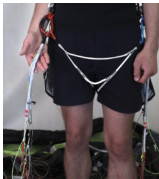
- Vorne - rot: Vorderkante des Gleitschirms und Flugrichtung
- Hinten - blau: Gleitschirm-Hinterkante

Flugrichtung



Wie greift man richtig auf die Bremse?

Die Steuergriffe dürfen nicht verdreht werden. Um die Bremsen richtig zu greifen, greifen Sie die gelbe FL-Leine dort, wo sie mit dem Karabiner verbunden ist. Führen Sie Ihre Hand an die Öse vorbei, bis Sie den Griff finden. Auf diesem Weg sollten Sie auf kein anderes Seil oder Band stoßen, das in diesem Fall verdreht sein könnte.



Vorwärtsstart

Er sollte bei wenig Wind oder Windstille durchgeführt werden.

Den Schirm gegen den Wind auslegen. Die Tragegurte, mit dem A-Gurt nach oben, über die Schulter legen und in den Karabiner der Traverse einhaken und verriegeln. Aufgrund der einzigartigen Konstruktionsmerkmale steht Run&Fly 2 so leicht und schnell auf, dass es nicht empfehlenswert ist, die A-Tragegurte zu diesem Zweck zu greifen. Dies kann zu einem Frontklapper führen! Halte die Arme schräg vom Körper zur Seite weg und leicht nach hinten. Die Leinen bzw. restlichen Tragegurte sollten etwa am Ellenbogen über den Armen liegen.

Durch leichtes Spannen der Leinen prüfen, ob die A-Tragegurte oben liegen und die Leinen nicht verheddert oder verdreht sind.

Zur einfacheren Verwendung wurden die A-Tragegurte mit einem roten Rand versehen. Laufen Sie leicht geneigt vorwärts, bis sich der Flügel gerade über Ihnen befindet. Wenn Sie nach oben schauen, versuchen Sie, ihn in dieser Position zu halten. Die seitlichen Ausschläge des Flügels werden am besten korrigiert, indem man sich in Richtung Kappenmitte bewegt. Die Leinen müssen immer gespannt sein, damit der Gleitschirm nicht auf den Boden fällt, also bei leichtem Wind muss man etwas laufen (gerade in den Wind). Wenn der Wind stark genug ist, können Sie den Flügel im Stand steuern.

Das Abheben kann durch einen leichten Bremseinsatz unterstützt werden. Nachdem etwas Höhe erreicht wurde, können die Bremsen langsam wieder

freigegeben werden. Halte jetzt die Hände entspannt.

Rückwärtsstart

Es kann verwendet werden, wenn sich der Pilot nach mehreren Stunden Bodenkontrolltraining sicher genug fühlt. Nach dem Einhängen wie beim Vorwärtsstart, halte einen Tragegurt hoch und drehe dich darunter durch. Die Tragegurte sollten jetzt vor dir gekreuzt sein.

Lösen Sie die Steuerungsgriffe von den hinteren Tragegurten und fassen Sie sie nach außen, ohne Leinen oder Arme zu kreuzen. Auf diese Weise steuern Sie die linke Seite des Flügels mit der linken Hand und die rechte Seite mit der rechten Hand. Überprüfe, ob sich der Schirm gleichmäßig aufbläst und die Leinen nicht verheddert



sind. Wenn Sie alle Gurte fester anziehen, indem Sie ein paar Schritte nach hinten machen, wird der Flügel angehoben. Ein separates Greifen der A-Tragegurte ist hierfür nicht erforderlich. Beim Überfliegen soll der Gleitschirm ohne Ihr Zutun im richtigen Moment automatisch stoppen. Sie können die Bremsen für volle Kontrolle leicht straff halten. Achte beim Drehen in den Wind auf die richtige Drehrichtung und halte die Leinen unter konstanter Spannung. Die Drehung sollte schnell und gleichmäßig sein. Beim Wenden müssen Sie die Lenkgriffe von Hand zu Hand verschieben, sodass Sie nach dem Wenden den linken Griff in der linken Hand und den rechten Griff in der rechten Hand halten. Überprüfe, ob der Schirm richtig gefüllt ist die Leinen nicht verheddert sind, und der Weg frei ist. Laufe dann gegen den Wind vorwärts, beuge dich leicht und

bremse sanft, wenn du vom Boden abhebst.

Wichtig: Um den Schirm bei starkem Wind auszufahren, ziehe die Bremsen scharf und fest zu dir, um den Auftrieb zu eliminieren. Sie können auch D Tragegurte verwenden, indem Sie sie mindestens 25cm nach unten ziehen.

Kurven

Run&Fly 2 ist ein agiler Flügel, mit trotzdem ruhigen Reaktionen aus den Lenkbefehlen. Die Handhabung ist wirklich einfach und die Kräfte wachsen proportional zu der Position der Bremsen. Durch zusätzliche Gewichtsverlagerung dreht der Schirm schnell und eng.

Der kombinierte Einsatz von Körpergewicht und Bremseneinsatz ist die bei Weitem effektivste Methode für den Kurvenflug. Beides beeinflusst deutlich den Kurvenradius. Bei maximaler Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite sollte der Flügel im Außenbereich leicht gestützt werden. Hierdurch wird die Stabilität in turbulenten oder stark thermischen Bedingungen erhöht.

Bei Kurven auf eng begrenztem Raum mit langsamer Geschwindigkeit (z.B. beim Hangflug), sollte die Bremse auf der Kurvenaußen-seite leicht geöffnet werden, während der Bremsdruck auf der Kurveninnenseite leicht verstärkt wird.

Achtung: Beim Einfliegen in turbulente Bedingungen sollten beide Bremsen leicht gezogen werden, um leichte Spannung in der Kappe aufzubauen. Der Schirm kann so schneller auf.

Thermikfliegen und soaren

Obwohl der Gleitschirm Run&Fly 2 nicht darauf ausgelegt war, ist damit das Thermikfliegen ganz normal möglich. Während des Fluges kommuniziert der Schirm über das Gurtzeug intensiv mit dem Piloten und informiert über das aktuelle

Fluggeschehen. Die hervorragende automatische Stabilisierungsfähigkeit bringt den Flügel bei Bedarf sofort wieder über Ihren Kopf.

Um mit minimalem Sinken zu fliegen, sind die Bremsen leicht zu ziehen (je nach Abfluggewicht ca. 15-20cm).

In turbulenten Bedingungen sollte der Schirm mit etwas Bremsdruck geflogen werden. Dies verbessert die allgemeine Stabilität durch die Erhöhung des Anstellwinkels. Der Schirm sollte nicht vor und zurück schaukeln, sondern immer über dem Piloten sein. Dieses wird durch leichtes Öffnen oder Nachlassen der Bremse erreicht (aktives Fliegen). Ein übermäßiger Bremseneinsatz würde unnötig viel der Leistung des Gleitschirmes zerstören.

Hangflüge mit Run&Fly 2 machen richtig



Spaß. Auch bei relativ geringen Windgeschwindigkeiten bleiben Sie in der Luft sicher. Beachten Sie aber, dass wir zur Minimierung des Flügelgewichts auf das Beschleunigungssystem verzichtet haben. Dies bei größeren Schwankungen der Windgeschwindigkeit in turbulenten Bedingungen nützlich sein könnte, um eine sichere Vorwärtsgeschwindigkeit wiederherzustellen.

Beim Soaren wird empfohlen, eine Sicherheitshöhe von mindestens 50m über dem Boden einzuhalten. Da oft viele Piloten gleichzeitig in der Luft sind, sollten alle die Vorflugregeln kennen und auch einhalten. Nur so können Ausweichmanöver sicher ausgeführt werden.



Landung

Die letzte Anflugkurve muss gegen den Wind erfolgen. Beim Landeanflug ist es äußerst wichtig, die Bremsen so weit wie möglich zu lösen, um die höchstmögliche Geschwindigkeit und damit die für eine sanfte Landung erforderliche Energie zu erreichen. In einer Höhe von etwa 1 Meter über dem Boden sollte der Pilot den Schirm bremsen, indem er beide Steuerleinen gleichmäßig zieht. Der Flügel kann zurück in die Luft fliegen, wenn die Bremsen zu fest angezogen werden.

Wichtig: Ein zu schnelles Abbremsen des Flügels erschwert oder verunmöglicht das richtige Abflachen der Flugbahn bei der Landung und wirkt sich negativ auf seine Dynamik aus.

Der Endanflug sollte ruhig und geradeaus sein. Kurvenwechseln können zu einem gefährlichen Pendeleffekt in Bodennähe führen.



Fliegen mit Trimmer (optional)

Die Trimmer erweitern den Geschwindigkeitsbereich des Gleitschirms, was bei Run&Fly 2 +/- 2 km/h der Standardgeschwindigkeit bedeutet.

Die Idee hinter dem Einsatz von Trimmern in Run&Fly 2 war, erhöhen die Nützlichkeit bei bestimmten Bedingungen, bei denen häufig leichte Einfachsegler verwendet werden, wie z. B. hohe Berge und schwieriges Wetter.

Das Verringern der Geschwindigkeit durch Schließen des Trimmers kann beim Start bei leichtem oder sogar Rückenwind nützlich sein. In dieser Konfiguration können Sie auch den während des Fluges auftretenden Auftrieb effektiver nutzen.

Die Standardgeschwindigkeit des Run&Fly 2-Flügels wird erreicht, wenn die Trimmer

auf halbem Weg bis zum sogenannten Neutralwert geschlossen / losgelassen werden. Die Flügelparameter sind dann am universellsten, gleichen Fabrikzustand ohne Trimmer.

Das vollständige Lösen der Trimmer kann besonders nützlich sein. Ein zusätzlicher Geschwindigkeitsgewinn erhöht Ihre Chancen, in einer Situation zu fliegen, in der zu starker Wind den Flug mit einem ähnlichen Flügel, der jedoch nicht mit Trimmer ausgestattet ist, verhindern würde. Dies gilt sowohl für den Start als auch für den Flug selbst, wenn Sie Gefahr laufen könnten, auf die Leeseite zurückgeblasen zu werden.

Ein weiterer wichtiger Vorteil des Fliegens mit gelösten Trimmern ist die Erhöhung der Gesamtstabilität des Flügels, was Ihren Komfort beim Fliegen in turbulenten

Bedingungen erheblich verbessert.

Wichtig: Missbrauchen Sie das Fliegen mit vollständig geöffnetem Trimmer nicht. Das Lösen der Hinterkante und auftretendes Flattern können den Verschleiß des Gleitschirmtuchs beschleunigen.

Das Öffnen der Trimmer hat darüber hinaus einen positiven Effekt auf das Flareverhalten bei der Landung. Mit höherer Geschwindigkeit ist es noch leichter das Pilot-Gleitschirm-System zum Landen in eine Schwingbewegung nach vorn zu versetzen.

Achtung: Die Parameter, die Run&Fly 1 am nächsten kommen, werden bei Run&Fly 2 Mittelstellung der Trimmer erreicht.

Wann und wie man die Trimmer verwendet

1. Trimmer geschlossen:

- Start bei Nullwind oder Rückenwind
- Thermikflüge

2. Halb geöffnete Trimmer:

- Neutrale Position
- Universelle Parameter des Gleitschirms.

3. Trimmer vollständig geöffnet:

- Start bei stärkerem Wind
- Verringerung des Risikos, in Lee zurückgeblasen zu werden, z.B. beim Fliegen bei starkem Wind, mit dynamischem Auftrieb oder niedrig in Tälern.

Sicherheit beim Trimmerfliegen

Trimmer können die Sicherheit beim Fliegen des Run&Fly 2 positiv beeinflussen, indem sie den Einsatzbereich erweitern. Beispiele für einen solchen Trimmerbetrieb:

- Erhöhung der Chancen auf einen erfolgreichen Start und Abflug, wenn es sicherer erscheint, als aufzugeben und den Berg hinunterzulaufen oder oben zu bleiben, bis sich die Bedingungen verbessern, z.B. über Nacht.
- Verringerung des Risikos, auf der Leeseite zu landen, z.B. beim Fliegen bei starkem Wind, mit dynamischem Auftrieb oder niedrig in Tälern.

Allerdings solltest Du dir darüber im Klaren sein, dass Trimmer auch einen gewissen negativen Einfluss auf die Sicherheit im

Gleitschirmbetrieb haben können, insbesondere bei falscher Anwendung, z. B.:

- Start mit vollständig gelöstem Trimmer bei Windstille, was zu einer gefährlichen Verlängerung des Startlaufs über den sicheren Bereich hinaus führen kann.
- Fliegen bei starkem Wind mit vollständig geschlossenem Trimmer, was beispielsweise das Risiko erhöhen kann, nach Lee geblasen zu werden.
- Asymmetrische Trimmeinstellung, die dazu führen kann, dass der Gleitschirm während des Fluges ständig dreht und den unachtsamen Piloten überrascht.



Während des Fluges in einer anderen Trimmkonfiguration als neutral (Mitte des Betriebsbereichs) kann die Reaktion des Flügels auf eine Klappe dynamischer sein, insbesondere für einen weniger erfahrenen Piloten, und erfordert eine schnelle Aktion des Piloten an den Bremsen, um der Schirm wieder in den normaler Flugzustand zurückzukehren.

Trimmer sind auch ein zusätzliches Element, das grundlegende technische Überprüfungen erfordert. Das Fliegen mit einem nicht korrekt funktionierenden Trimmer (z. B. beschädigt, abgenutzt) kann zu den oben genannten Situationen führen, die gefährlich sein können.

Wichtig: Stellen Sie sicher, dass die Trimmeinstellungen der aktuellen Flugphase und den Wetterbedingungen

entsprechen.

Wichtig: Trimmer sind ein weiteres Element, das zur Vorflugkontrolle kommt!

Wichtig: Obwohl die Klappergefahr beim Run&Fly 2 Flügel gering ist, sollte sich der Pilot der möglicherweise dynamischen Reaktion des Flügels bewusst sein, die eine Aktion an den Bremsen erfordert.

Wichtig: Die Trimmer müssen immer symmetrisch aktiviert/deaktiviert werden. Sollten die Trimmer unsymmetrischem geöffnet werden, sollte die Richtung sofort mit der Gegenbremse korrigiert werden. Löse danach den noch geschlossenen Trimmer (wenn die Höhe es erlaubt), oder schließe den vorher freigegebenen Trimmer.

Länge der Tragegurte*:

A - 496 mm

B - 496 mm

C - 1852 mm

D - 2195 mm



Trimmer geschlossen

- Langsamste Geschw



Länge der Tragegurte*:

- A- 496
- B- 496
- C- 1852
- D- 2155

Trimmer in Neutralstellung

- Universelle Parameter



Länge der Tragegurte*:

- A- 496
- B- 496
- C- 1852
- D- 2195

Trimmer geöffnet

- Höchste Geschwindigkeit



Länge der Tragegurte*:

- A- 496
- B- 496
- C- 1852
- D- 2240

Abschleppen mit Winde

Unser Gleitschirm wurde erfolgreich für den Beinstart mit Winde getestet.

Die erste Phase des Windenstarts verläuft analog zum klassischen Start. Nachdem Sie den Schirm über Ihren Kopf gehoben haben, werden Sie durch das Spannen des Zugseils vom Boden abgehoben.

Größere Flugrichtungsänderungen bis zu einer Höhe von etwa 50 Metern während der ersten Flugphase sollten vermieden werden. Setzen Sie sich in dieser Phase nicht tief in das Gurtzeug, um für eine Notlandung gewappnet zu sein, z.B. bei einem Bruch des Schleppseils. Stellen Sie sicher, dass die Steuerleinen gelöst sind und der Anstellwinkel daher nicht über ein sicheres Maß hinaus ansteigt.

Während des gesamten Schleppvorgangs

wird empfohlen, nur durch Verlagerung des Schwerpunkts im Gurtzeug in die entsprechende Richtung zu lenken. Die Bremsen sollten während größerer Korrekturen verwendet werden, um die Richtung zu ändern, aber versuchen Sie, sie nicht zu fest zu ziehen, um einen ernsthaften Strömungsabriss zu vermeiden. Überprüfen und korrigieren Sie regelmäßig die Schlepprichtung, um solche Situationen zu vermeiden.

Um Flüge hinter der Winde durchführen zu können, müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein:

- Ein qualifizierter Pilot sollte eine angemessene Ausbildung in Schleppflügen erhalten,
- Die Winde mit Zubehör funktionstüchtig und auf das Schleppen des Gleitschirms

eingestellt ist,

- Der Windenfahrer muss im Schleppen und Bedienen der Winde geschult sein,
- Run&Fly 2 sollte niemals mit einer Kraft von mehr als 90 daN am Abschleppseil gezogen werden, der Gleitschirm darf unter keinen Umständen von einem Motorfahrzeug ohne entsprechendes Schleppgerät gezogen und von einem nicht qualifizierten Bediener betrieben werden.

Wichtig: Beim Schleppen wird die Flügelfläche stärker als üblich belastet und die Geschwindigkeit ist höher als bei einem normalen Flug. In dieser Phase wird der Gleitschirm deutlich wendiger und sensibler für die Bewegungen der

Bremsen!

Achtung: Wenn Ihr Schirm einen Trimmer hat, bringen Sie ihn zum Schleppen in die neutrale oder geschlossene Position.

Moto-Paragliding

Der Gleitschirm Run&Fly 2 ist nicht für das Motorfliegen konzipiert. Theoretisch ist diese Art des Fliegens möglich, aber es kann ein Problem sein, in den maximalen Bereich des Startgewichts zu passen.

Tandemflüge

Run&Fly 2 ist nicht für das Tandemfliegen zertifiziert.



Ohren anlegen

Zum Ohren anlegen sind beide A Gurte (rot) gleichzeitig um bis zu 20-50 cm herunterzuziehen.

Lassen Sie die Bremsen nicht aus der Hand, während Sie Ihre Ohren aufsetzen. Der Gleitschirm fliegt geradeaus, jedoch mit erhöhter Sinkgeschwindigkeit (bis zu 5 m/s). Der Flügel kann weiterhin über die Körperbalance gesteuert werden. Nach dem Loslassen der Leinen öffnet sich der Flügel in dynamischer Luft meist von selbst oder kann durch eine lange Pumpbewegung nachgeholfen werden, bis sich die Spitzen abwickeln.

B-Stall

Um einen B-Stall einzuleiten, müssen beide B-Gurte (gelb) gleichzeitig um etwa 10-20 cm herunter gezogen werden. Die

Kappe verformt sich entlang der B-Ebene nach unten, wodurch der Luftstrom über dem Segel unterbrochen und die projizierte Fläche des Schirms verkleinert wird.

Die Vorwärtsfahrt wird fast unterbrochen und der Schirm sinkt quasi senkrecht nach unten.

Ein weiteres Ziehen der Gurte nach unten ist nicht ratsam, da der Flügel instabil werden kann. Wenn die Kappe mit den Flügelspitzen vor dir ein Hufeisen bildet (Rosette), ziehe beide Bremsen sanft herunter, sodass die Kappe wieder ihre normale Form annimmt.

Achtung: Um einen B-Stall zu beenden, sollten die Tragegurte zügig aber sanft freigegeben werden

Bei schnellem und symmetrischem Freigeben der B-Leinen wird der Luftstrom am Flügel wiederhergestellt, der Schirm nimmt wieder Fahrt auf und kehrt in den Normalflug zurück. Die Vorwärtsbewegung des Flügels kann dynamisch sein, aber aufgrund seiner guten Selbststabilisierungsfähigkeit ist ein Bremsen nicht erforderlich. Die Kappe stoppt über deinem Kopf.

Steilspirale

Run&Fly 2 ist ein wendiger Gleitschirm und kommt sehr schnell in die Spirale. Dank seiner Stabilität kehrt der Flügel so schnell zum Geradeausflug zurück, wie der Pilot entscheidet, das interne Steuerleine loszulassen.

Eine Spirale zeichnet sich durch das Erreichen höchster Sinkraten aus.



Signifikante G-Kräfte machen es jedoch schwierig, eine Steilspirale für eine lange Zeit zu fliegen. Hohe Lasten, sowohl auf dem Piloten als auch auf dem Gleitschirm, wirken sich negativ auf das Material aus und können beim Piloten zur Bewusstlosigkeit führen. Solche Manöver dürfen nie in turbulenten Bedingungen durchgeführt werden. Steilspiralen sollten sehr kontrolliert geflogen werden und Sinkwerte von 16 m/s dürfen nicht überschritten werden. Wenn der Gleitschirm nach vorsichtigem Öffnen der Bremse die Spirale nicht beendet, sollte er feinfühlig über die Außenbremse verlangsamt werden. Die starke Tendenz des Einfachsegler Run&Fly 2-Flügels zur Selbststabilisierung der Flugbahn macht das Risiko einer solchen Situation praktisch unmöglich.

Achtung: Steilspiralen dürfen nicht mit „großen Ohren“ geflogen werden. Hierbei konzentriert sich die Last zu sehr auf den verbleibenden Rest der noch offenen Flügelfläche. Die Kombination mit hohen G-Werten, werden schnell die maximalen Belastungswerte des Gleitschirmes erreicht.

Wing over

Ein Wingover wird durch eine Reihe aufeinander folgender Kurven eingeleitet, bei denen die Kurvenschräglage stetig zunimmt. Bei sehr hoher Schräglage führen kleinste Fehler im Ablauf zu sehr dynamischen Klappern. Beim Gleitschirm Run&Fly 2 sind klassische Wingovers aufgrund der Tendenz des Flügels, die Flugbahn zu begradigen, praktisch unmöglich.

Wichtig: Anstrengende Versuche, Wing Overs zu machen, indem die Bremsen abwechselnd zu stark gezogen werden, kann zu einem asymmetrischen Fullstall führen!

Kunstflug

Run&Fly 2 ist nicht für Kunstflug entwickelt und ausgelegt.

Achtung: Alle Abstiegshilfen sollten in ruhiger Luft, mit ausreichender Höhe und unter Anleitung (Sicherheitstraining) geübt werden. Full-Stalls und Steilspiralen sollten als Abstiegshilfen vermieden werden. Sie erfordern spezielle Ausleitverfahren, die bei falscher Ausführung gefährliche Folgen haben können.

Achtung: Die beste flugtechnik ist korrekt und sicher zu fliegen, sodass du nie schnell herunter kommen musst!



Achtung: Extremflugmanöver sollten nur im Sicherheitstraining und unter Anleitung durchgeführt werden.

Wichtig: Das Verhalten des Run&Fly 2 Flügels ist dynamischer als die klassischen Doppelsegler. Gleichzeitig führen die einzigartigen Eigenschaften dieses Gleitschirms zu guten Autostabilisierungseigenschaften. Die sicherste Flugmethode besteht darin, die Kappe fliegen zu lassen, als die Aktionen des Piloten minimiert sind.

Wichtig: Wenn du mit optional eingebauten Trimmern fliegst, musst du das unterschiedliche Verhalten des Flügels in Gefahrensituationen je nach Trimmereinstellung beachten. Bitte lesen Sie daher alle Informationen in diesem Kapitel sorgfältig durch.

Einseitiger klapper

Klapper können in stark turbulenten Bedingungen auftreten. Bei kleineren Klappern dreht der Schirm normalerweise nicht weg.

Sollte der Klapper etwa 50% betragen hat der Pilot ein paar Sekunden Zeit um zu reagieren, bis der Gleitschirm sich zu drehen beginnt.

Gegensteuern ist meistens ausreichend um den Kurs zu halten. Unter normalen Umständen öffnet sich der Schirm von selbst wieder.

Frontstall

Ein Frontstall kann in starken Turbulenzen auftreten. Ein aktiver Flugstil verhindert dies zumeist.

Der Run&Fly 2 ist ein moderner

Gleitschirm mit deutlich versteifter Eintrittskante. Tests haben gezeigt, dass sich der Schirm in den meisten Fällen sofort von allein wieder öffnet. Dennoch ist es in sehr turbulenten Bedingungen möglich, dass der Luftstrom die Eintrittskante geschlossen hält. Dann ist eine sofortige Reaktion des Piloten erforderlich - etwas Bremsen zum richtigen Zeitpunkt beschleunigt das Wiederöffnen des Schirmes deutlich.

Seitlicher und frontaler Klapper beim Fliegen mit Trimmern

Beim Fliegen mit vollständig gelösten Trimmern wird der Flügel widerstandsfähiger gegen Seiten- und Frontklapper. Tritt eine solche Situation ein, ist die Dynamik des Gleitschirmverhaltens aufgrund der erhöhten Geschwindigkeit

jedoch in der Regel größer und erfordert vom Piloten, durch kräftiges, aber nicht übermäßiges Ziehen an den Bremsen zu reagieren, um den Flügel zu stabilisieren und zum normalen Flug zurückzukehren

Full stall und trudeln

Normalerweise tritt weder ein Fullstall noch Trudeln allein durch äußere Umstände auf, sondern nur durch bewusstes Einleiten oder eine Reihe von Fehlern. Im Langsamflug solltest du dich achtsam an die Stallgeschwindigkeit heran tasten, bis du wirklich mit deinem neuen Schirm vertraut bist.

Aus einem beginnenden Fullstall öffnet sich der Schirm, nach dem Freigeben der Bremsen, selbständig; anderenfalls sind die Standardabläufe für diese Manöver zu verwenden.

Sackflug

Unter normalen Umständen tritt es normalerweise nicht auf. Dank seiner einzigartigen Konstruktionsmerkmale zielt der Gleitschirm Run&Fly 2 darauf ab, die Flugparameter im Falle einer Störung sofort zu stabilisieren. Um aus einem möglichen Sackflug herauszukommen, lassen Sie die Bremsen vollständig los. Der Flügel kann dynamisch über den Kopf des Piloten zurückkehren, ohne vor ihm zu springen, daher sollten in dieser Phase keine Bremsversuche unternommen werden.

Wenn Sie mit optional eingebauten Trimmern fliegen, lassen Sie diese im Falle eines Sackflug sofort vollständig los.

Leinenverhänger und Krawattenbildung

Wie die meisten modernen Schirme hat

auch der Run&Fly 2 weit auseinanderliegende Aufhängepunkte und eine starre Eintrittskante, um den Widerstand zu minimieren. Dadurch ist es nach großflächigen Einklappen möglich, dass sich die Flügelspitzen in den Leinen verhängen. Normalerweise kann ein solcher Verhänger durch einige starke Impulse der jeweiligen Bremse gelöst werden. Falls dies nicht gelingt, kann ein Anlegen der Ohren oder ein Pumpen über die graue Stabilisatorleine helfen.

Achtung: Sollte all das nicht helfen zögere nicht, deine Rettung zu werfen – die Rettung gehört zur Ausrüstung und ist keine Zierde.

Steuerung im Notfall

Falls eine Steuerung über die Bremsen nicht möglich sein sollte, kannst Du mit den blauen D-Gurten oder auch den Stabiloleinen sicher steuern und landen.

Packen und Aufbewahren

Die einzigartigen Konstruktionsmerkmale des Run&Fly 2 erfordern möglicherweise etwas andere Faltregeln im Vergleich zu klassischen Gleitschirmen. Es sollte so gefaltet werden, dass aufgrund dieser Eigenschaften angemessene Transport- und Lagerbedingungen gewährleistet sind. Jak pakować Run&Fly 2.

So packen Sie Run&Fly 2?

Wir empfehlen, den Flügel wie im Video gezeigt und nachfolgend beschrieben zu verpacken (QR-Code scannen oder anklicken):



- Die Kappe kann Rippe an Rippe gefaltet werden, oder sie kann in zwei Hälften gebrochen werden, indem vom Stabilisator zur Mitte der Kappe hin gefaltet wird.
- Setzen Sie die Tragegurte in die Mitte des so gebildeten Bündels.
- Falten Sie die beiden Hälften zusammen.
- Rollen Sie beide Enden des Bündels so, dass sie sich in der Mitte treffen. Nach dem Falten können Sie sie zusätzlich mit dem am Flügel angebrachten Kompressionsband befestigen.
- Packen Sie den Flügel in eine spezielle Transporttasche. Die Größe der Tasche ermöglicht es Ihnen, einen Flügel zusammen mit einem leichten

Sit & Fly 260-Gurtzeug darin zu verstauen.

Ein Schnellpacksack eignet sich sehr gut, um den Schirm bei längerem Liegen vor Feuchtigkeit und UV-Einstrahlung zu schützen.

Wird der Schirm feucht eingepackt, verkürzt dies die Lebensdauer beträchtlich. Ein Schirm kann auch in der Sonne durch Verdunstung feucht werden, wenn er auf grünem Rasen liegt.

Achtung: Bitte trockne den Schirm vor dem Einpacken sorgfältig, aber nie in der prallen Sonne. Ein nasser Gleitschirm darf nicht im Auto gelagert werden, wenn dieses in der Sonne steht. Durch das Aufheizen können Temperaturen von über 50° Celsius entstehen. Dieses kann zu Flecken im Tuch und zum Farbverlust führen.

Garantieansprüche hierfür müssen wir ablehnen.

Ein Gleitschirm sollte während des Trocknens nie direkter Sonneneinstrahlung ausgesetzt werden.

Der Gleitschirm sollte an einem trockenen Platz gelagert und weder UV-Strahlen noch Chemikalien ausgesetzt werden. Die ideale Lagertemperatur liegt zwischen 5 und 25 Grad Celsius.

Reinigung

Der Gleitschirm kann mit Wasser und einem weichen Schwamm gereinigt werden. Durch die Verwendung von Chemikalien oder alkoholhaltigem Reinigungsmittel kann das Tuch dauerhaft geschädigt werden.

Alterung - Einige Hinweise

Die Kappe des Run&Fly 2 besteht größtenteils aus NYLON, welches wie alle Kunstfasern unter UV-Strahlen altert.

Solange der Schirm nicht benutzt wird, empfehlen wir, den Schirm verpackt zu lassen. Aber selbst im Packsack sollte der Schirm nicht zu lange der prallen Sonne ausgesetzt sein.

Die Leinen des Run&Fly 2 bestehen aus einem polyesterummantelten Technora Kern. Ein starkes Überladen im Flug oder ein sehr enges Verpacken am Boden können irreversible Schäden bewirken.

Bitte denke auch daran, daß häufiges Groundhandling durch das damit verbundene Aufziehen, Ablegen und den intensiven Bodenkontakt zum beschleunigten Altern des Schirmes führt.

Unkontrollierte Starts und Landungen bei starkem Wind können ein Aufschlagen der Eintrittskante auf den Boden mit hoher Geschwindigkeit bewirken. Dies kann zu starken Schäden an der Kappe oder den Zellzwischenwänden führen.

Der Gleitschirm sollte möglichst sauber gehalten werden. Schmutz und Staub verkürzen die Lebensdauer der Kappe sowie der Leinen. Vermeide es, dass Schnee, Sand oder Steine in die Eintrittsöffnungen gelangen können, da das Tuch durch Reibung und scharfe Kanten beschädigt werden kann!

Sollten sich beim Start Leinen am Boden verhängen, kann dies zu einem Überdehnen oder Reißen führen. Vermeide es auf die Leinen zu treten.

Vorhandene Knoten können an Leinen der Aufhängung oder Steuerung scheuern.

Nach einer Wasser- oder Baumlandung sind alle Leinenlängen auf Dehnung oder Schrumpfung zu prüfen. Ein Leinenplan liegt diesem Handbuch bei und kann auch bei Bedarf bei deinem Händler angefordert werden. Die einzelnen Zellen sollten vom Hersteller oder einer autorisierten Werkstatt vermessen werden.

Nach einer Wasserlandung muss auch das Tuch überprüft werden, da es durch die auftretenden Kräfte in bestimmten Bereichen verformt worden sein könnte.

Nimm den Schirm immer von der Hinterkante her aus dem Wasser, damit das Wasser abfließen kann.

Nach Kontakt mit Salzwasser muss der Gleitschirm mit Süßwasser gereinigt werden. Die Beleinung sollte ausgetauscht werden, da selbst nach einer Reinigung das in die Leinen eingedrungene

Salzwasser bzw. verbleibende Salzkristalle die Festigkeit der Leinen nachhaltig schwächen können.

Reparaturen

Notwendige Reparaturen dürfen ausschließlich durch den Hersteller, den autorisierten Händler oder eine autorisierte Werkstatt durchgeführt werden. Kleinere Ausbesserungen am Tuch können selbst ausgeführt werden, wobei das dem Schirm beiliegende, selbst klebende, Material zu verwenden ist.

Nachprüfung

Eine Nachprüfung des Run&Fly 2 wird alle 1 Jahre oder nach je 100 Flugstunden empfohlen, solange das Prüfprotokoll je nach Schirmzustand kein kürzeres Intervall erfordert.

Technische Inspektionen werden vom Hersteller oder anderen autorisierten Personen vorgenommen.



Ein neuer Gleitschirm ist nicht billig. Darum geben wir unseren Gleitschirmen eine umfangreiche Garantie mit.

Garantie:

Dudek Paragliders garantiert eine kostenlose Nachbesserung bei Material- oder Produktionsmängeln. Die Garantie gilt:

- 36 Monate (3 Jahre) bzw. 300 Flugstunden; je nachdem, was zuerst erreicht ist, für Berg- und Thermikschirme. Wenn der Gleitschirm auch zum Motorschirmfliegen verwendet wird, zählt jede Flugstunde doppelt: letztes gilt nicht für unsere Motorschirme.
- 24 Monate (2 Jahre) bzw. 200 Flugstunden; je nachdem, was zuerst erreicht ist, für Motorschirme (PPG).

- Für Bergsteigerschirme (MPG) und Speedflying- schirme sowie Schul- und Kommerzielle Benutzung beträgt die Garantie 18 Monate (1,5 Jahre) / 150 Flugstunden (je nachdem, was zuerst eintritt).

Die Garantie wird nicht gewährt bei:

- Farbveränderungen der Kappe,
- Schäden durch Chemikalien oder Salzwasser,
- Schäden durch unsachgemäße Verwendung,
- Schäden durch gefährliche Situationen,
- Schäden durch Unfälle (in der Luft oder am Boden),
- Verbrauchsmaterialien (z. B. Trimmerband).

Die Garantie wird nur gewährt wenn:

- der Eigentümer (sowie mögliche Voreigentümer) als Flüge in einem Flugbuch registriert hat und Motorflüge separat vermerkt sind,
- der Gleitschirm entsprechend des Handbuches benutzt wurde,
- der Eigentümer abgesehen von kleinen Ausbesserungen mit selbstklebendem Material selbst keine Reparaturen ausgeführt hat,
- keine Veränderungen am Schirm durchgeführt wurden,
- der Gleitschirm eindeutig identifizierbar ist sowie,
- die Nachprüfungen entsprechend der Nachprüfintervalle durchgeführt wurden.



Achtung: Bei Material- oder Herstellungsfehlern wende dich bitte an einen autorisierten Dudek-Händler. Er wird weitere Maßnahmen mit dir besprechen.

Wenn Du einen gebrauchten Schirm besitzt/kaufen möchtest, solltest Du den Vorbesitzer nach einer Kopie des Flugbuches fragen aus der die Anzahl der Flugstunden seit dem Kauf hervorgeht.

Natur- und Landschaftsverträgliches Verhalten

Eigentlich selbstverständlich, aber hier nochmals ausdrücklich erwähnt: Bitte unseren naturnahen Sport so betreiben, dass Natur und Landschaft geschont werden!

Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und die sensiblen Gleichgewichte im Gebirge respektieren.

Speziell am Startplatz ist unsere Rücksicht auf die Natur gefordert!

Entsorgung

Die in einem Gleitschirm eingesetzten Materialien erfordern eine sachgerechte Entsorgung.

Bitte ausgediente Geräte an uns

zurücksenden. Diese werden von uns fachgerecht entsorgt.

Der Lieferumfang des Gleitschirmes besteht aus:

- Transporttasche
- Dem Gleitschirm (Kappe, Leinen, Tragegurte)
- Kompressionsband, um den Schirm kleiner packen zu können
- Einem Windsack
- Einer Mappe mit den Unterlagen zum Schirm sowie einem Reparaturset:
 - Ein Stück (10 cm x 37,5 cm) selbstklebendes Material für kleinere Reparaturen, wobei Risse oder Löcher in der Nähe von Nähten nur durch eine autorisierte Fachwerkstatt repariert werden dürfen.
 - Hierbei handelt es sich um eine

Universalleine die länger ist als die längste verwendete Leine. Am oberen Ende befindet sich eine genähte Schlaufe. Die Leine kann auf die jeweils benötigte Länge geknotet werden.

- Einem Ausweis zum Gleitschirm mit dem Kaufdatum und dem Datum der gültigen Prüfung bzw. Nachprüfung. Bitte vergleiche die Seriennummer mit der auf dem Schirm (auf einem Sticker in einer Flügelspitze).
- Einem USB-Stick mit dem Handbuch, welches du gerade liest.
- Kleinen Geschenken

Achtung: Wenn die Bestellung einen in unserem Werk installierten optionalen Trimmer umfasst, legen wir Ersatzleinen bei, falls Sie ihn in Zukunft deinstallieren möchten. Das Ersetzen der Trimmer durch diese Leinen bringt Run&Fly 2 auf die Standardeinstellungen zurück. Die Längen der Tragegurte in dieser Konfiguration entsprechen den Längen mit den Trimmern in neutraler Position (mittlerer Bereich).

Run&Fly 2	14	16	18	20
Zulassung - ULM-Identifikation	ja	ja	ja	ja
Zellenzahl	41	41	41	41
Fläche ausgelegt [m ²]	14,00	16,00	18,00	20,00
Fläche projiziert [m ²]	11,87	13,56	15,26	16,95
Spannweite ausgelegt	8,19	8,76	9,29	9,79
Spannweite projiziert	6,51	6,97	7,39	7,79
Streckung ausgelegt	4,80			
Streckung projiziert	3,58			
Sinken [m/s]	-			
Geschwindigkeit [km/h]	Min=35; trym=37 ; max= 39 +-2			
Max. Profiltiefe [mm]	2053,00	2195,00	2328,00	2454,00
Min. Profiltiefe [mm]	728,00	778,00	825,00	870,00
Max. Leinenlänge inkl.Tragegurte [m]	4,76	5,08	5,39	5,68
Leinenlänge gesamt [m]	262,55	282,89	302,00	320,08
Startgewicht [kg]	45 – 105	45 - 105	50 -105	60-105
Schirmgewicht [kg]	0,94	1,04	1,13	1,20



Leinen	Edelrid 8001: 050; 070; 090, 130; 190 / Edelrid 7343-190
Tuch	Porcher: Classic 26 g/m ² ; Classic2 29 g/m ²
	Porcher: Hard 26 g/m ² ; Hard 32 g/m ²
Tragegurte	Liros D-Pro: 3mm; Cousin: Dyneema 16650

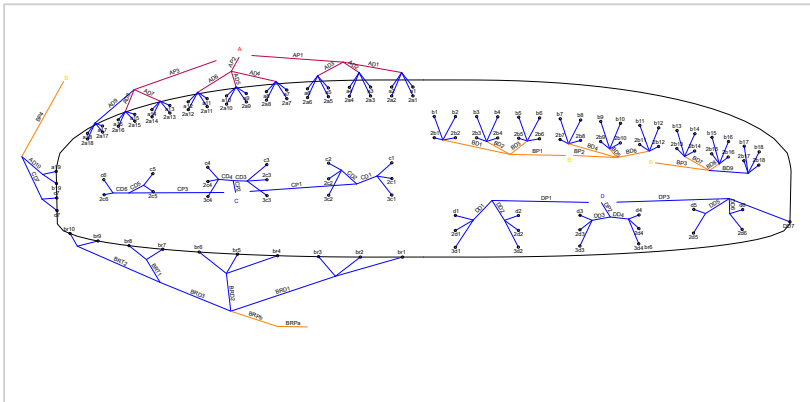
* Eine detaillierte Liste der für die Herstellung eines verwendeten Materialien findest du in den Serviceunterlagen, welche auf unserer Website www.dudek.eu zum Download zur Verfügung stehen.

Das Leinenschema findest Du auf der nächsten Seite. Entsprechende Tabellen der einzelnen Leinenlängen findest Du auf unserer Webseite unter www.dudek.eu

Alle Leinen werden mit einem speziellen computerbasierten Gerät zugeschnitten und unmittelbar vor dem Zuschnitt mit einem 5-kg Gewicht gedehnt, wodurch die Leinenlängen um weniger als +/- 10 mm von den Sollwerten abweichen.

Achtung: Alle weiter unten genannten Längen beziehen sich auf den Abstand zwischen den Befestigungspunkten. Falls eine Leine zu Reparaturzwecken zugeschnitten werden soll, müssen 20cm Zuschlag gegeben werden, da an beiden Enden pro Schlaufe mit Vernähung jeweils 10cm erforderlich ist. Die einzige Ausnahme hiervon ist die Hauptsteuerleine

(BRP). Diese ist nur am oberen Ende geschlauft, während am unteren Ende mindestens 15cm zur Verfügung stehen um den Bremsgriff entsprechend der Aufhängung zu befestigen (das bedeutet, dass für diese Leine zusätzliche 25cm erforderlich sind).



Mit dem Kauf eines unserer Produkte bist du ein wichtiger Bestandteil der Dudek Paragliders-Familie geworden!

Teile deine Erfahrungen mit der gesamten Community und bleib mit neuen Angeboten auf dem Laufenden, indem du dich unseren Fanseiten anschließt:



Filme und Bilder

Wenn du interessante Fotos oder Filme von deinem Flug hast, sende sie uns und wir werden sie mit unserer gesamten Community teilen: media@dudek.eu

Vergiß nicht, alles was du in sozialen Medien veröffentlichst, mit #dudekparagliders zu kennzeichnen!



Brauchst du Hilfe?

- Du möchtest mit einem Dudek Gleitschirm fliegen, bist dir aber nicht sicher, welchen Gleitschirm du wählen sollst?
- Du fliegst bereits mit einem unserer Gleitschirme, möchtest aber weitere Details zu deinem Schirm erfahren?
- Oder suchst du Rat, um Fähigkeiten zu verbessern?

Schreib uns! Sende eine E-Mail an **support@dudek.eu** und unsere Spezialisten beantworten alle deine Fragen!



Wenn du die Regeln für sicheres Fliegen beachtest und deinen Gleitschirm pfleglich behandelst, wirst du viele Jahre Freude an deinem Run&Fly 2 haben.

Begegne möglichen Gefahren stets mit dem nötigen Respekt.

Vergiss niemals, dass alle Luftsportarten mit potentiellen Gefahren verbunden sind und das sichere Fliegen letzten Endes immer allein von deinen Entscheidungen abhängt. Behalte bei jeder Einschätzung der Wettersituation und bei jedem Flugmanöver ein Stück Sicherheitsreserve!

Achtung: Du allein bist beim gleitschirmfliegen für deine sicherheit verantwortlich.

Dudek Paragliders

ul. Centralna 2U

86-031 Osielsko, Poland

tel. (+48) 52 324 17 40

www.dudek.eu

info@dudek.eu

