



# GENESIS

Betriebsanleitung

Rev. 1.0 – 06/2016

## INDEX

<b><u>EINBRINGEN</u></b>	<b>5</b>
▪ <u>Besonderheiten und Innovationen</u>	<u>5</u>
▪ <u>Sicherheit</u>	<u>5</u>
▪ <u>Ausstattung und Bauelemente des Gurtzeuges</u>	<u>6</u>
▪ <u>Das Genesis Gurtzeug gibt es in drei Varianten</u>	<u>7</u>
▪ <u>Verfügbare Größen</u>	<u>7</u>
<b><u>HARNESS ELEMENTS</u></b>	<b>8-11</b>
▪ <u>Aerodynamische Heckverkleidung</u>	<u>9</u>
▪ <u>Multifunktions-Cockpit</u>	<u>9-10</u>
▪ <u>Rückenprotektor</u>	<u>11</u>
▪ <u>Fußbeschleuniger</u>	<u>11</u>
<b><u>STAURAUM</u></b>	<b>11- 13</b>
▪ <u>Taschen</u>	<u>11- 12</u>
▪ <u>Trinkbeutel (z.B.Camelbak)</u>	<u>12</u>
▪ <u>Zusätzliche Taschen</u>	<u>12</u>
▪ <u>Ballastfach unter dem Sitz</u>	<u>13</u>

- Trennmesser / Hook Knife 13
- Radio Pocket 13

## **VOR DER ERSTEN BENUTZUNG** 14-22

- Einstellung des Beschleunigers 14
- Einstellung des Beinsacks 15
- Einbau des Rückenprotector 16
- Hauptrettungsgerät 17
- Verbindungsgurt und Rettungsschirm verbinden 17
- Anleitung zum Einbau des Rettungsgerätes 18-20
- Anbringen des Cockpits 20
- Rettungsschirm (im Frontcontainer) 20

## **EINSTELLUNG DES GURTZEUGES** 21-23

- Einstellung der Sitzbrett- und Rückenneigung 21
- Schultergurte 22
- Einstellung des Brustgurtes 22
- Beingurte 22
- ABS Einstellung 23

## **FLUGBETRIEB MIT DEM GENESIS** 23 - 26

- Vorflugcheck 23
- Rettungsschirmöffnung 24
- Anlegen des Genesis 24-2
- Landen 26
- Verschiedenes 26
- Windenschlepp 26
- Tandemfliegen 26
- Fliegen über Wasser 26

**PACKSACK** 26-27

- Beschreibung des Packsacks 27

**WARTUNG UND PFLEGE** 28-29

- Wichtige Hinweise 28
- Überprüfungen 29
- Garantieverpflichtungen 29

# GENESIS

Das neue, vollverkleidete Genesis Gurtzeug ist für Wettkampfsportler und Cross-Country-Gleitschirmpiloten gedacht, die ein Gurtzeug mit geringem Luftwiderstand, Komfort und Sicherheit wünschen. Das Genesis Gurtzeug ist das Ergebnis von zwei Jahren Testflügen, Entwicklung und Versuchen. Es wurden viele Prototypen gebaut, um das Gurtsystem und den Sitz zu optimieren. Wir haben dafür gesorgt, dass der Pilot sich während langer Flugstunden immer komfortabel und entspannt fühlt. Bei der Konstruktion wurden Worldcup-Piloten hinzugezogen, um ein bequemes und komfortables Gurtzeug für Wettbewerbe zu schaffen. Optimale Steuerung, innovativer Sitz, Aerodynamik und saubere Oberfläche machen dieses Gurtzeug sowohl für Wettkampfpiloten, als auch für XC-Piloten interessant.

Das Genesis ist ein Gurtzeug für die Verwendung als "Leichtes Luftsportgerät" mit einer Leermasse von weniger als 120 kg in der Sparte Gleitschirm. Musterprüfnummer: EAPR GZ-XXXX/16.

Wir sind sicher, dank konsequenter Arbeit und innovativer Ideen und Lösungen ein hervorragendes Ergebnis erzielt zu haben.

## **Besonderheiten und Innovationen:**

- neues Sitz-Konzept;
- ausgewogene Steuerung;
- bequeme, ergonomische und individuell einstellbare Sitzlehne;
- viele Möglichkeiten der optimalen Sitzeinstellung für den Piloten;
- verbesserte Fußstütze;
- einfache Steuerung des Beschleunigers;
- zurückgelehnte Rückenposition und  $\frac{3}{4}$ -liegende Position des Piloten
- gut angebrachtes Cockpit - im 90-Grad-Winkel zur Blickachse des Piloten. Somit minimierte Spiegelungen bzw geringes Blenden;
- aerodynamische Verkleidung.

## **Sicherheit:**

- Frontcontainer für einen Rettungsschirm (optional) mit der Möglichkeit die Rettung mit beiden Händen zu erreichen und in beliebige Richtung zu werfen.
- Der eingebaute Rettungscontainer befindet sich rechts.
- ABS-System.
- Mehrteiliger Protektor (18 cm).



### Ausstattung und Bauelemente des Gurtzeuges:

- Großer Frontcontainer (48) mit einem großen, abnehmbaren Instrumentenbrett (49)
- Behälter für Kleinigkeiten im Cockpit (50)
- Drei Ballastbehälter (2, 29, 50) mit der Gesamtkapazität von 15 l Wasserballast
- Ventil zum Ablassen des Wasserballasts (51)  
Möglichkeit zur Montage eines Trinksystems (29)
- Großes Gepäckfach mit Tasche für z.B. Kleidung (4)  
Seitentasche (42)
- Tasche für Anti-G (43)
- Get-up System
- Leichtschnallen (24)
- Halterung des Cockpits (20).
- Längenverstellung der Beingurte (21)
- Beinsack aus dem elastischen winddichtem Stoff (11)
- Aufblasbare Nase des Beinsacks gibt eine aerodynamische Form (7)
- Zweistufiger Beschleuniger (8)

- Große Umlenkrollen (53)
- Selbstsperrende Umlenkrollen (optional)
- Längenverstellung aus Aluminium (56)
- Abspannung der Fußstütze im Cockpit (10,6)
- Fußbrett aus Sperrholz mit Erleichterungsbohrungen(9)
- Schaumprotector (3,11)
- Lufthutze mit integrierter Verstärkung, die mittels eines Klettenbands gefestigt wird. Vor dem Einpacken in den Packsack, müssen alle Verschlüsse der Stäbchen aufgemacht werden (41) (5)
- Verschluss des flexiblen Verstärkungs-Stäbchens der aerodynamischen Verkleidung (60)
- Bodenplatte (61)

### **Das Genesis Gurtzeug gibt es in drei Varianten:**

Mit einem Retterfach im Frontcontainer für den Rettungsfallschirm.

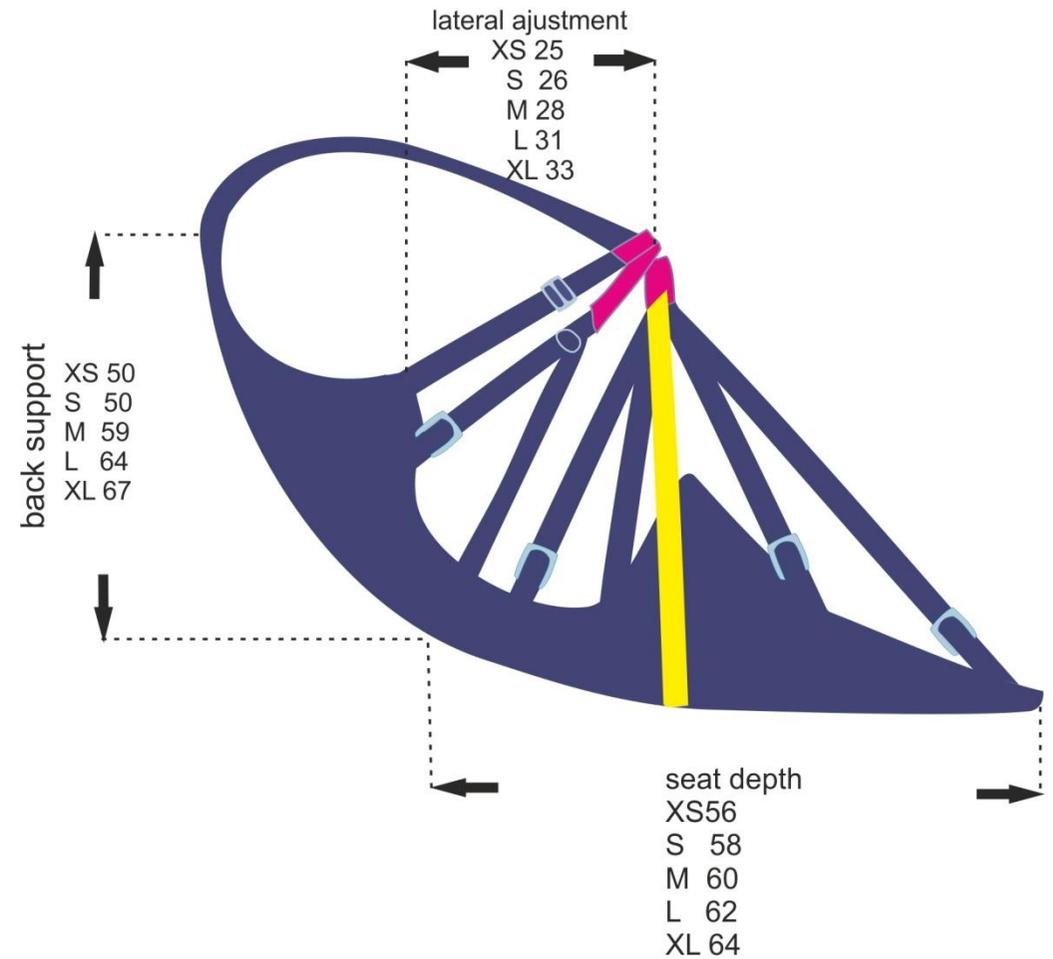
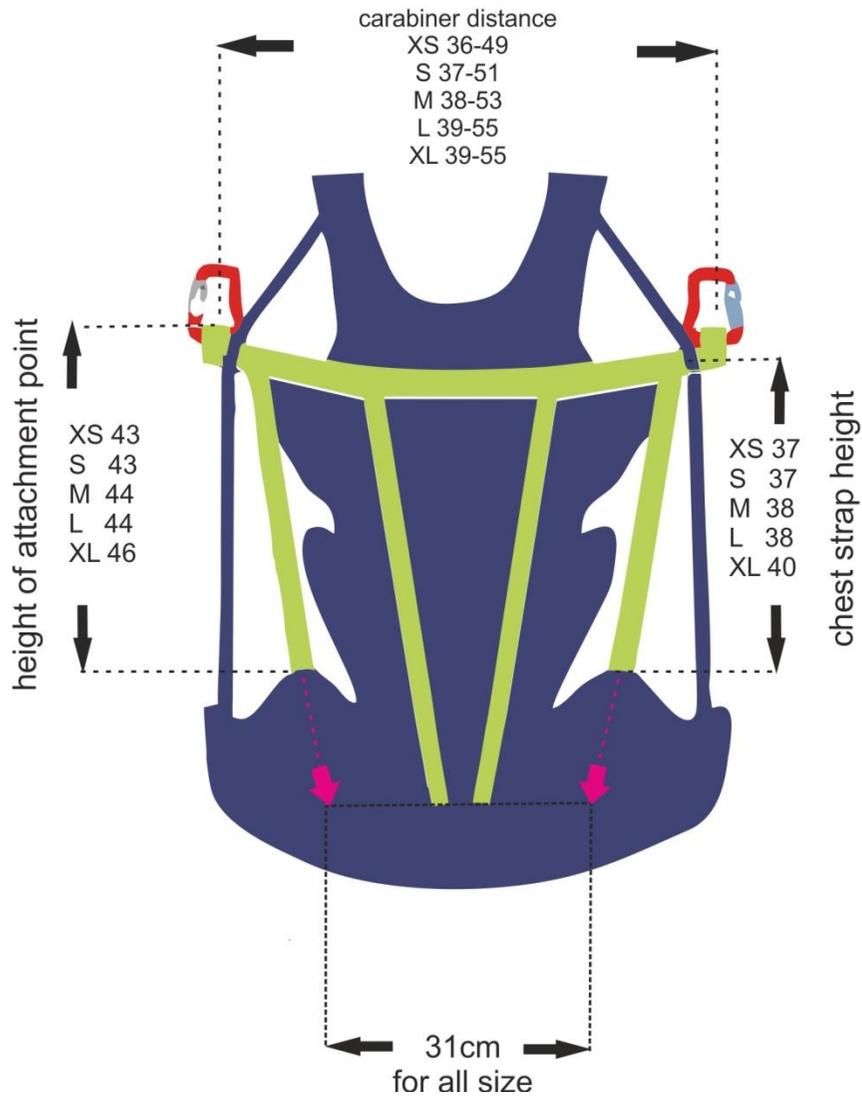
1. Mit einem front- und integrierten Seitenfach für jeweils eine Rettungsfallschirm.
2. Mit einem integrierten seitlichen Fach für den Rettungsfallschirm.

### **Technische Beschreibung:**

Technische Daten	XS	S	M	L	XL
Maximale Einhängelast	100 daN				
Empfohlene Körpergröße cm	145-155	155-165	165-175	175-185	185-200
Leergewicht ca. Kg	4,1/5/5,5	4,1/5/5,5	4,5/5,5/6,0	5/6/6,5	5,5/6,5/7
Aufhängehöhe inkl. Karabiner cm	43	43	44	44	46
Protectorsystem	Mousse Bag - Schaumstoff				

Gewichtangaben: mit Frontrettung / mit Rettung seitlich / mit zwei Rettungsfallschirmen

# HARNESS MEASUREMENTS



Es können Rettungsgeräte mit einem Volumen von 4500 bis 9000 ccm bei Einzelverwendung rechts und 2500 bis 4000 ccm links / 3000 bis 5000 ccm rechts, bei Doppelverwendung genutzt werden.

## Aerodynamische Heckverkleidung

Die Heckverkleidung (1) besteht aus dem leichten Stoff und wird während des Flugs mit der Luft gefüllt.

## Multifunktions-Cockpit

Es gibt zwei Optionen für das Cockpit (48). Entweder einen 10L Ballastkontainer oder einen Frontkontainer mit Retterfach und einem 5L Ballastkontainer. Das Genesis wurde von vorneherein für die Rettung im Frontkontainer designed. Dadurch ist ein zweites Rettungsgerät verfügbar, welches mit beiden Händen erreichbar ist. Für Piloten, die kein zweites Rettungsgerät benötigen, ist ein 10L Ballastkontainer verfügbar, um allen Anforderungen gerecht werden zu können. Am Frontkontainer werden die Verbindungsleinen auf der linken Seite herausgeführt. Der Rettungsschirmgriff wurde so platziert, dass ein versehentliches Öffnen möglichst ausgeschlossen ist. Somit sollte durch die zwei Rettungsgeräte, eines für die rechte Hand und eines für die linke Hand, das Risiko die Rettung nicht auslösen zu können weitestgehend ausgeschlossen sein. Zusätzlich zum Rettungsschirm-Kontainer ist ein 5L Ballastkontainer im Cockpit vorhanden, sowie ein Instrumentenbrett welches mit Klett befestigt ist.





### **Rückenprotektor (3)**

Die Auslieferung des Gurtzeugs Genesis erfolgt mit eingebautem Schaumprotektor im Beckenbereich, mit eingebautem Komfortschaum im Rückenbereich sowie montiertem Beinsack, Fussbrett und Beschleuniger. Diese Einzelteile können ausgebaut bzw. entfernt werden, um sie auszutauschen oder allfällige Reparaturen vorzunehmen. Das Fach des Rückenprotectors befindet sich unterhalb des Sitzes, zwischen Rettungsschirmfach und dem Material-/Ballastfach. Öffne den Reissverschluss des Faches, um den Schaumprotektor zu entfernen. Der Komfortschaum befindet sich in einem separaten Fach innerhalb des Rückenfachs. Öffne den Reissverschluss des Faches, um den Komfortschaum zu entfernen.

### **Fußbeschleuniger (8)**

Das Genesis wird mit einem zweistufigen Beschleuniger geliefert. Die zwei Stufen bieten dem Piloten einen grösseren Geschwindigkeitsbereich und bessere Kontrolle über die Geschwindigkeit - bei geringerem Kraftaufwand. Ein elastischer Gummizug verbindet den Beschleuniger mit der Fussplatte des Gurtzeugs, so dass er immer in einer Position ist und leicht gefunden wird.

### **Stauraum**

#### **Taschen (4)**

Das Genesis Gurtzeug hat im Inneren der aerodynamischen Verkleidung eine große Rückentasche. Diese große Tasche kann dazu verwendet werden, den Packsack zu verstauen und weitere Dinge, die man beim Fliegen dabei hat. Innerhalb dieser Tasche sind zwei kleinere Taschen, eine für ein Funkgerät und eine weitere Tasche.

#### **ACHTUNG:**

- Zuviel Gepäck in der Rückentasche kann die ordnungsgemäße Füllung der aerodynamischen Heck-Verkleidung behindern
- Die Rückentasche sollte gleichmäßig gefüllt werden. Also den Inhalt über alle Taschen verteilen
- Es dürfen keine Gegenstände zwischen der Tasche und der aerodynamisch Rückenverkleidung gelagert werden.
- Prüfe immer, dass alle Reißverschlüsse verschlossen sind



### **Trinkbeutel (z.B. Camelbak) (29)**

Eine weitere Tasche mit Reissverschluss ist zum Verstauen z.B. des Geldbeutels gedacht. Im Schulterbereich des Piloten befinden sich zwei Durchführungen für den Schlauch eines Trinkrucksacks und für das Kabel eines Lautsprecher-Mikrophons. Man führt sie unter der Klappe, welche die Rettungsgeräteaufhängung verdeckt, hindurch.

Innerhalb der grossen Rückentasche befindet sich eine grössere Tasche für den Camelbak (Trinksack). Der Trinksack wird in diese Tasche gesteckt und der Schlauch unter der Schulterverkleidung zur Schulter des Piloten geführt. Dies ist sowohl links als auch rechts möglich.

### **Zusätzliche Taschen**

Auf beiden Seiten des Gurtzeugs unterhalb der Karabiner befindet sich je eine kleine Tasche für Dinge, die man im Flug leicht erreichen muss (Müsliriegel, Kamera etc.). Diese Taschen können mit Reissverschluss geschlossen werden. In diesen Taschen befindet sich eine kleine, rote Sicherungsschleife. Diese kann z.B. zum Sichern einer Kamera durch einschlaufen verwendet werden.



### **Ballastfach unter dem Sitz**

Unter dem Sitz befindet sich ein Fach für einen Wasserballastsack, welches mittels Reißverschluss verschlossen wird. Dies ist der ideale Ort für zusätzliches Gewicht. Eine Öffnung für einen Schlauch zum Ablassen des Wasserballast im Flug ist ebenfalls vorhanden. Die Tasche ist gedacht für Wasserballast oder anderen Ballast. ACHTUNG: Achte darauf dass nichts mit deinem Rettungsgerät in Konflikt geraten kann.

### **Trennmesser / Hook Knife**

Das Genesis ist mit einem Trennmesser / Hook Knife am rechten Schultergurt ausgestattet.



### **Radio Pocket**

Auf dem rechten Schultergurt befindet sich eine Tasche für ein Funkgerät

## **VOR DER ERSTEN BENUTZUNG**

Das Gurtzeug wird mit den Grundeinstellungen geliefert und kann sofort zweckgemäß benutzt werden. Das Gurtzeug kann aber auch an die Anforderungen des Piloten eingestellt werden. Es ist empfehlenswert, die Grundeinstellungen des Herstellers als Basis für die individuelle Einstellungen des Gurtzeuges zu übernehmen. Die folgende Anleitung erlaubt die Einstellung aller wichtigen Größen, wie z.B. Rückenabstützung, gleichmäßige Druckverteilung und Anstellwinkel.

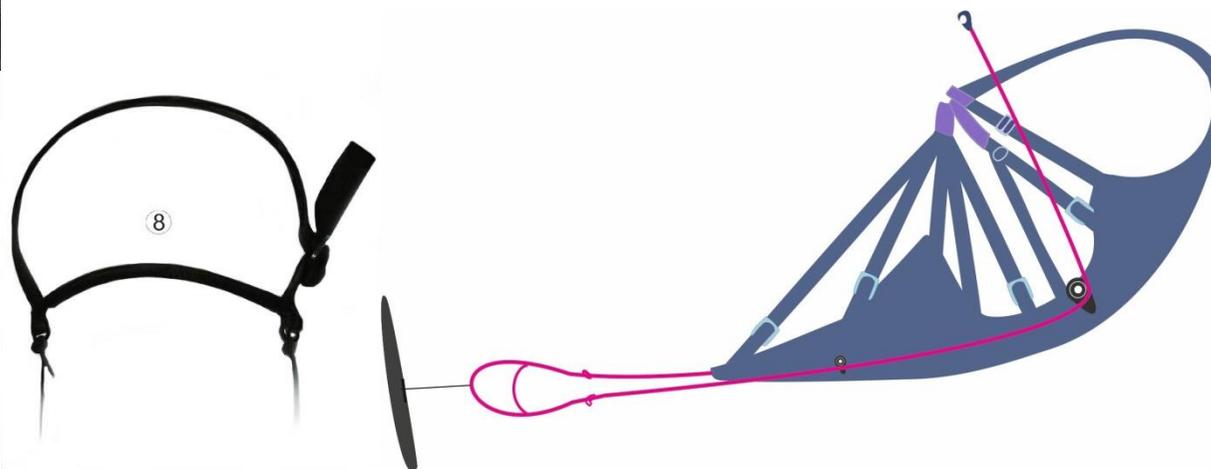
Der Rettungsschirm muss allerdings vor der ersten Benutzung durch eine qualifizierte Person eingebaut werden und die Kompatibilitätsprüfung durchgeführt werden. Erst danach sollte der Gurt auf den Piloten in einem Simulator eingestellt werden.

NearBirds empfiehlt, sich im Zweifelsfall immer zuerst an den Verkäufer, Fluglehrer oder den NearBirds Importeur zu wenden.

### **Einstellung des Beschleunigers (8)**

Das Genesis ist bereits mit einer zweistufigen Speed-Bar ausgerüstet: die beiden ersten sind flexibel, die letzte Stufe starr. Die Länge des Beschleunigers sollte erst nach dem Einstellen des Gurtes erfolgen. Die Einstellung sollte in einem Simulator erfolgen, wobei zusätzlich die Tragegurte eingehängt werden und von einem Helfer gehalten werden. Im nicht getretenem Zustand sollte sich der Beschleuniger mehr als 10 cm vor der Sitzbrettvorderkante befinden. Ist die Verbindung zu kurz gewählt, führt es eventuell dazu, dass der Schirm dauernd beschleunigt wird. Es ist sicherer mit einem zu langen Beschleuniger zu fliegen, als wie mit einem zu kurzen. Auf eine symmetrische Länge links und rechts ist zu achten.

Falls der mitgelieferten Beschleuniger nicht verwendet werden soll, kann auch jeder andere handelsübliche Beschleuniger verwendet werden. Die Leinen des Beschleunigers werden zuerst durch die Ringe an der elastischen Schnur geführt, dann durch die Umlenkrollen am hinteren Ende des Sitzbretts. Anschließend wird die Leine durch die Öse hoch zu den den Tragegurten des Gleitschirmes geführt. Der Beschleuniger wird dann im Fußsack noch mit den elastischen Schnüren an der Fußplatte verbunden, damit er immer gestreckt im Fußsack bereit liegt.



## Einstellung des Beinsacks

Die Länge des Beinsacks wird mittels der vier symmetrischen Leinen (6,10) auf die gleiche Spannung eingestellt. Mittels der Längenverstellung (56) können der Neigungswinkel des Bretts (9) im Beinsack und die Länge eingestellt werden. Es ist zu beachten, dass Änderungen in den Einstellungen jegliches Gurtes oder jeglicher Leine des Gurtzeuges die gesamte Position des Piloten, den aerodynamischen Widerstand des Systems und Komfort stark beeinflussen können.

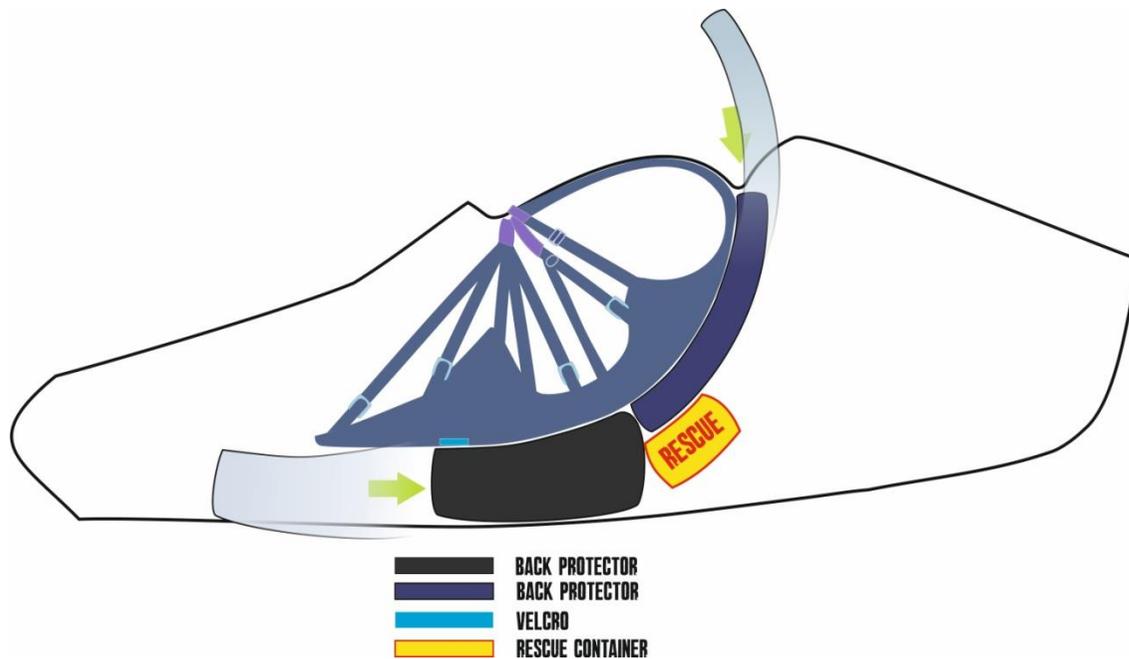
Wenn die beiden Beine auf der Fußstütze im Beinsack stehen, schließt sich der Verschluss des Beinsacks. Zum Öffnen des Beinsacks muss man die Gurte (57) lockern. Der Beinsack ist geöffnet und man kann die Beine leicht nacheinander aus dem Beinsack nehmen.

Der schnell abnehmbare Beinsack wird mit einem speziellen Verschlusssystem ausgestattet, garantiert Komfort und verbessert die Aerodynamik in der Luft. Das Gurtzeug kann sowohl mit dem Beinsack, als auch ohne ihn verwendet werden. Im vorderen Teil des Beinsacks in der Nähe der Fußstütze (7) gibt es einen aufblasbaren Konus, welcher die aerodynamische Form verbessert.

Der Beinsack ist abnehmbar, das Gurtzeug kann ohne ihn verwendet werden. Stattdessen soll ein spezieller Beinstrecker verwendet werden (nicht optional).



## Einbau des Rückenprotectors



## Funktionsweise Protetektor:

Das Genesis besitzt einen mustergeprüften Rückenschutz aus einem Schaumstoff, der in eine Stoffhülle eingenäht ist. Vor jedem Start muß der Protetektor daraufhin überprüft werden, ob dieser komplett mit Luft gefüllt ist.

Speziell bei niedrigen Temperaturen und bei langem Nichtgebrauch des Protetektors, kann sich unter Umständen dieser nur langsam füllen.

Bei einer Sitzbrettlandung wird die Luft im Protetektor komprimiert und definiert über die Nähte nach außen abgelassen.

Der dadurch entstehende Verzögerungsweg verteilt die Einschlagsenergie über einen längeren Zeitraum und schützt somit die Wirbelsäule vor extremen Lastspitzen.

Allerdings ist selbst der beste Rückenschutz keine Garantie für die Vermeidung von Rückenverletzungen!

Aus diesem Grund darf der Protetektor nicht für regelmäßige, unnötige Sitzbrettlandungen verwendet werden! Zudem leidet mit jedem Gebrauch die Effizienz des Protetektors und die Schutzwirkung wird geringer - selbst wenn keine sichtbaren Schäden erkennbar sind.

Sind sichtbare Schäden erkennbar, darf der Protetektor ebensowenig weiter benutzt werden wie nach einer harten Landung. Dann muß der Protetektor getauscht oder zum Hersteller zur Überprüfung eingeschickt werden.

## **Hauptrettungsgerät**

Die Verbindungsleine für die Hauptrettung ist fest im Gurtzeug eingebaut, sie ist mit den Aufhängungspunkten an den Schultern vernäht. Nachdem die Verbindungsleine des Rettungsgerätes mit der Y-Verbindungsleine des Gurtzeugs verbunden wurde, verschliesst man den Kanal mit dem „easy-open“ Reißverschluss. Bevor man den Reißverschluss schließt, vergewissert man sich dass die Verbindungsleine ohne Schlaufen und Knoten glatt im Tunnel liegt. Der Schieber des „easy-open“ Reißverschlusses muss bis zum ENDE des Reißverschlusses geschoben werden! Falls dabei einen Fehler gemacht wird, kann dies schwerwiegende Folgen für den Piloten haben

Das Fach für den Rettungsschirm (25) befindet sich im hinteren Teil des Gurtzeugs. Im Lieferumfang befindet sich ein Innencontainer für einen Rettungsschirm. Der Rettungsschirm wird mittels einer V-Leine (58) an den Schultergurten fixiert. Der Griff des Reservefallschirms (26) wird seitlich am Innencontainer eingeschlaucht. Es ist wichtig darauf zu achten, dass sich der Rettungsschirmgriff in der richtigen Position befindet. Für die Anwendung des Rettungsschirms muss man den Griff des Rettungsschirms ziehen, ihn aus dem Behälter nehmen und in den freien Luftraum werfen.

## **Verbindungsgurt und Rettungsschirm verbinden**

Die fest am Gurtzeug angebrachte Verbindungsleine und die Verbindungsleine des Rettungsschirms wird mit einem Schraubkarabiner von mindestens 2400 daN Festigkeit verbunden. Fixiere die Gurte am Schraubkarabiner, zum Beispiel mit Hilfe eines GummiRinges, welcher ein Verrutschen und somit eine Querbelastung des Schraubkarabiners bei einer Auslösung des Rettungsschirms verhindert. Eine Verbindung der beiden Gurte mittels Verschlaufen darf nur durch den Hersteller des Gurtzeugs oder durch eine von ihm geschulte und beauftragte Person vorgenommen werden. Bei inkorrekt Verschlaufung kann im Falle einer Rettungsschirmöffnung die Verbindung durch die hohe Reibungshitze versagen.





## **Anleitung zum Einbau des Rettungsgerätes**

Das Genesis kann mit zwei Rettungsgeräten ausgestattet werden. Das Hauptrettungsgerät befindet sich unter dem Sitz und ein zweites Rettungsgerät befindet sich im optionalen Frontcontainer. Es ist äußerst wichtig, die Rettungsgeräte korrekt einzubauen. Wenn das Rettungsgerät nicht korrekt gepackt wurde oder die Leinen nicht ordentlich gebündelt wurden, dann kann dies schwerwiegende Folgen haben bis hin zu einem tödlichen Unfall. Wenn du Zweifel hast dann sprich mit deinem Fluglehrer / Verkäufer.

.Öffne den seitlichen Reißverschluss (46) bis zum Anschlag, und schließe ihn von dort aus vollständig.

Schließe nun mit dem unteren (längeren) Splint die Schlaufe (A) mittels Öse (B) und führe es in den dafür vorgesehenen, rot eingefassten Kanal. Schließen Sie den Rettungsgriff (26) mit der Seite der Magnete. Schließen Sie den Klettverschluss.

### **Achtung:**

Nach jeder Packung muß eine Probeauslösung durchgeführt und kontrolliert werden, ob die Öffnungskraft zwischen 2 und 7 daN liegt.

Bei einer erstmaligen Kombination von Gurtzeug und Rettungsgerät muß eine Kompatibilitätsprüfung von einer autorisierten Person durchgeführt werden! Die Kompatibilität muß im Pack- und Prüfnachweis des Rettungsgerätes bestätigt werden.

### **Sicherung des Auslösegriffs:**

Zur Vermeidung von Fehlauslösungen ist die Verwendung einer Sollbruchstelle im Auslösemechanismus vorgeschrieben. Es wird dadurch eine definierte Mindestzugkraft zur Auslösung sichergestellt. Die Sollbruchschnur wird mit dem Loop am Auslösegriff und Gurtzeug verknotet.

Als Sollbruchstelle darf nur dafür zugelassenes Material eingesetzt werden, da eine zu hohe Bruchlast die Betriebssicherheit gefährdet! Die Sicherung darf nur wie oben beschrieben ausgeführt werden! Die entsprechende Sollbruchschnur ist über uns erhältlich.





### **Anbringen des Cockpits**

Das Genesis wurde mit einem wechselbaren Cockpit konstruiert. Um zwischen den verschiedenen Optionen zu wechseln, befolge folgende Anweisungen:

1. Führe das SCHWARZE Gurtband durch den rechteckigen Ring und die doppelte Verstellschließe
2. Verbinde den Reißverschluss des Frontcontainers mit dem entsprechenden Reißverschluss des Beinsacks.

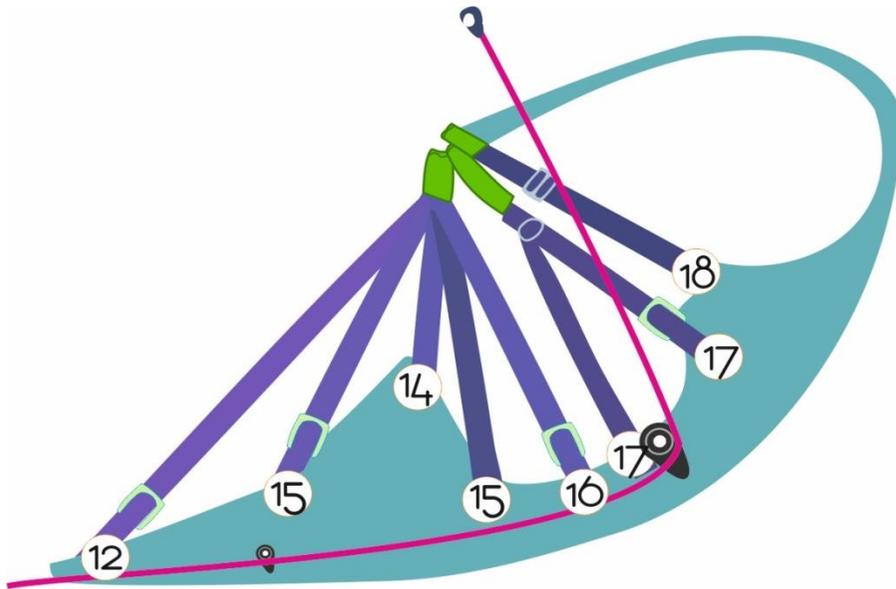
### **Rettungsschirm (im Frontcontainer)**

Der Frontcontainer wird mittels einer Leine (48) im oberen Teil und mittels einer Befestigung hinteren (30) am Brustgurt befestigt. Mittels eines weiteren Gurts (40), der sich am Boden des Frontcontainers befindetet, wird er an der Halterung (20) befestigt. Diese Halterung hält den frontalen Behälter in einer stabilen Position und nimmt den Druck von den Beinen.

Der Rettungsschirm wird an den Karabinern mittels einer V-Leine (27) befestigt. Der Griff des Rettungsschirms (64) wird an die zentrale Schlaufe des Innencontainers der Rettung befestigt. Es ist wichtig darauf zu achten, dass sich der Rettungsschirmgriff in der richtigen Position befindet. Der Rettungsschirms wird am Griff gezogen aus dem Fach gezogen und in den freien Luftraum geworfen.

## Einstellung des Gurtzeuges:

Genesis hat 7 einstellbare Gurte (12, 15, 14, 16, 17, 18, 19), das erlaubt eine möglichst bequeme Flugposition einzunehmen. Die Gurte (17, 18, 19) regulieren den Neigungswinkel der Rückenlehne. Die Gurte (12, 15, 16) regulieren der Lage des Sitzbretts. Der Brustgurt (23), wird zur Einstellung Karabinerabstands genutzt, er kann im Flugs verstellt werden. Der Gurt (54) reguliert den Neigungswinkel des Cockpits.



## Einstellung der Sitzbrett- und Rückenlehnung (12,15,16,17,18)

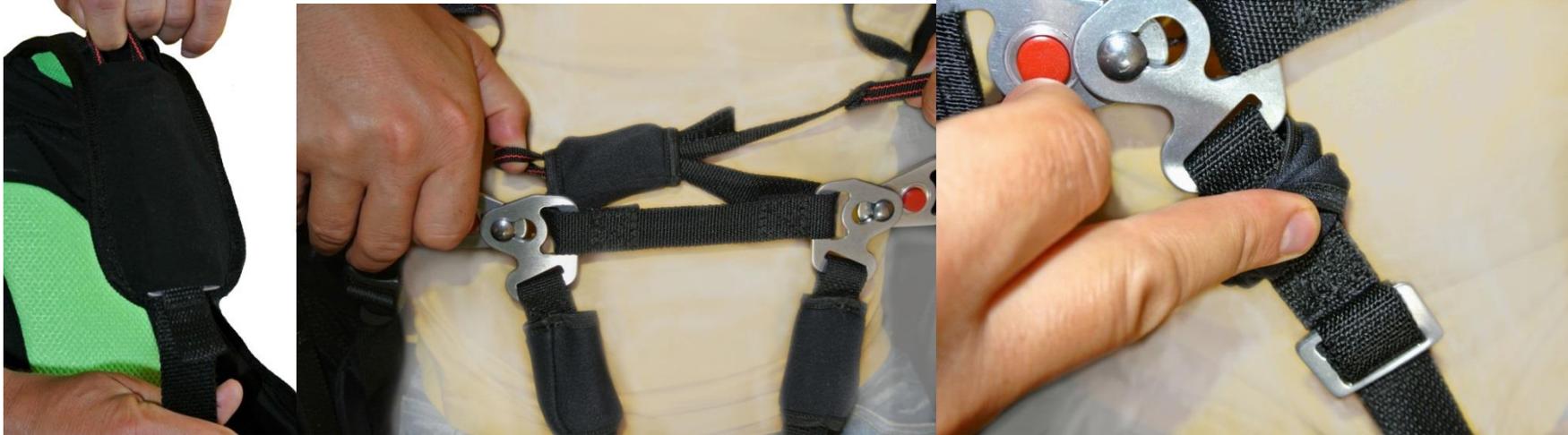
Das Bild illustriert die Lage der seitlichen Verstellmöglichkeiten und an welchen Stellen der Pilot durch welchen Gurt gestützt wird. Vom Schulterblättern bis hinab zum Steißbein. All diese Einstellungen ermöglichen eine optimale Unterstützung des Piloten und lassen sich auf fast alle Rückentypen anpassen.

Das Genesis sollte genau auf eingestellt werden, um Anforderungen des Piloten gerecht zu werden und ein einfaches Hineinrutschen ins Gurtzeug nach dem Start zu ermöglichen. Ein schlecht eingestelltes Gurtzeug kann negativen Einfluss auf die Flugeigenschaften des Gleitschirms haben.

## **Schultergurte (19)**

Die optimale Einstellung hängt von der Körpergröße des Piloten ab. Man steht aufrecht mit angelegtem Gurtzeug und geschlossenen Brust/Beingurten da. Dann zieht man die Schultergurte an der schwarzen Schlaufe soweit an, dass sie gerade anfangen zu spannen. Um sie zu lockern musst du an der roten Gurtbandschlaufe nach hinten oben ziehen.

Im Detail zeigt das Bild bei der Einstellung die Anpassung des Sitzbrettwinkels, also des Winkels der Oberschenkel und dem Rücken. Bei einer guten Einstellung wird hier die Last gleichmäßig auf die betroffenen Körperteile verteilt und dadurch ein guter Komfort erreicht. Beim Verändern der Einstellungen solltest du den oberen Gurt lockern, dann die Einstellung am unteren Gurt vornehmen und am Ende den obenliegenden Gurt wieder straff ziehen.



## **Einstellung des Brustgurtes (23)**

Der Brustgurt kann von 40 cm bis 55 cm Abstand der beiden Hauptkarabiner eingestellt werden. Im Flug kann der Abstand bis zur optimalen Einstellung schrittweise geöffnet werden. Ein zugezogenen Brustgurt vermittelt ein stabileres Fluggefühl. Eine zu weite Öffnung des Brustgurtes bringt keine höhere Leistung des Gleitschirms und ein extrem zugezogener Brustgurt kann das Twistgefahr nach einem asymmetrischen Klapper erhöhen.

## **Beingurte (21)**

Bei korrekter Einstellung der Beingurte ist es einfach nach dem Start ins Gurtzeug zu rutschen ohne die Hände zur Hilfe nehmen zu müssen. Zur Einstellung sollte der Pilot aufrecht stehen; dann wird an den Schliessen unterhalb des Brustgurtes die Länge der Beingurte zu eingestellt damit sie bequem passen; dies muss natürlich symmetrisch geschehen. Bevor die Beingurte deutlich länger gestellt werden müssten, ist zuerst zu prüfen, ob die Schultergurte zu kurz eingestellt sind. Normalerweise ist es nicht notwendig, an der Grundeinstellung der Beingurte etwas zu ändern.

## **ABS Einstellung**

Diese Einstellung ändert die Roll-Stabilität des Gurtzeugs und hat damit direkten Einfluss auf das Flugverhalten. Je weiter der Gurt geöffnet ist, desto instabiler wird der Gurt, wodurch aber die Rollbewegung für den Schirm leichter zu fühlen ist bzw. die Steuerung per Gewichtsverlagerung effizienter wird. Das Genesis wird werkseitig mit einer Einstellung geliefert, die für die meisten Piloten passend ist. Soll die Position verändert werden, so nur mit Vorsicht in kleinen Schritten (nur wenige Millimeter).



## **FLUGBETRIEB MIT DEM GENESIS**

### **Vorflugcheck**

Um maximale Sicherheit zu haben ist es das Beste beim Vorflugcheck immer der gleichen Routine zu folgen. Checke, dass:

- Keine sichtbaren Beschädigungen, die die Lufttüchtigkeit beeinträchtigen könnten, am Gurtzeug oder den Karabinern vorhanden sind.
- Der Rettungsschirmcontainer korrekt geschlossen und die Verschlusspins in der richtigen Position sind.
- Der Rettungsschirmgriff korrekt angebracht und befestigt ist.
- Alle Verschlüsse, Gurte, Reissverschlüsse sicher geschlossen sind.

Die Verschlüsse sollten beim Schließen leichtgängig einrasten. Mit einem leichten Zug am Gurt prüfen ob die Schliesse korrekt eingerastet ist. Besondere Vorsicht sollte man bei Schnee oder Sand walten lassen.

Ist er Gleitschirm richtig mit dem Gurtzeug verbunden und beide Karabiner geschlossen? Sind alle Taschen geschlossen sind und keine losen Teile hängen herum?

Sind die Lufthutzen offen und frei?

Überprüfe nochmals, dass die Brust und Beingurte geschlossen sind, bevor du startest!

## **WICHTIG:**

Greife im Normalflug immer wieder den Rettungsschirmgriff um die Position zu verinnerlichen. Dadurch ist der Rettungsschirmgriff im Notfall automatisch und instinktiv zu finden.

## **WARNUNG:**

Bei einer Störung im Flug sollte immer die verbleibende Höhe geprüft werden. Im Zweifel, ob die verbleibende Höhe ausreicht für einen sicheren Rettungsschirmwurf, solltest die Rettung ohne Zögern sofort gezogen werden: „When low then throw.“throw”.

## **Rettungsschirmöffnung**

Im Notfall muss der Pilot sehr schnell die Höhe einschätzen und wie gravierend die Störung ist. Der Pilot darf nicht zu lange zögern die Rettung auszulösen, denn zu geringe Höhe könnte sehr schmerzhaft oder tödlich sein. Die Rettung zu ziehen, wenn der Gleitschirm wieder zum Fliegen gebracht werden kann erhöht möglicherweise das Verletzungsrisiko.

Wenn man die Rettung auslösen muss, dann geht man folgendermassen vor:

Suche den Rettungsschirmauslösegriff und greife ihn fest mit einer Hand.

Ziehe den Griff kraftvoll nach Oben und Aussen, um die Rettung aus dem Fach des Gurtzeugs zu ziehen.

Suche freien Luftraum und werfe die Rettung (und lasse sie dabei LOS!) weg von dir selbst und vom Gleitschirm in die freie Luft und möglichst gegen die Drehrichtung des Gleitschirms.

Nachdem die Rettung geöffnet ist, lassen sich Verwicklungen und Pendelbewegungen vermeiden, indem der Gleitschirm möglichst symmetrisch an den D-, C-, oder B-Gurten oder an den Bremsen eingeholt wird.

## **WICHTIG:**

Greife im Normalflug immer wieder den Rettungsschirmgriff um die Position zu verinnerlichen. Dadurch ist der Rettungsschirmgriff im Notfall automatisch und instinktiv zu finden.

## **WARNUNG:**

Bei einer Störung im Flug sollte immer die verbleibende Höhe geprüft werden. Im Zweifel, ob die verbleibende Höhe ausreicht für einen sicheren Rettungsschirmwurf, solltest die Rettung ohne Zögern sofort gezogen werden: „When low then throw.“throw”.

## **Anlegen des Genesis**

Für die Sicherheit ist es wichtig, vor dem Start alle Verschlüsse zu schliessen (**24, 30, 57,63, 64**). Wir empfehlen die folgende Reihenfolge für die Startvorbereitung.



## **Landen**

Bei der Landung müssen Sie die Beine aus dem Beinsack heraus und eine aufrechte Haltung eingenommen werden. Die Landung sollte nie in liegender Haltung erfolgen, dies ist sehr gefährlich und kann trotz der Rückenprotektoren zu Rückenverletzungen führen, weil diese ein rein passives Sicherheitssystem sind. Das Aufrichten des Körpers bei der Landung ist eine aktive und effiziente Sicherheitsmaßnahme.

## **Verschiedenes**

### **Windenschlepp**

Das Gurtsystem Emotion<sup>2</sup> eignet sich bei Verwendung der Karabiner als Befestigungspunkt für die Schleppklinke grundsätzlich für den Schleppbetrieb. Separate Schleppschlaufen sind nicht am Gurtzeug angebracht!

Bei Anbringung einer Schleppklinke die Betriebsanleitung der Schleppklinke beachten!

### **Tandemfliegen**

Das Genesis ist nicht geeignet zum Tandemfliegen.

### **Fliegen über Wasser**

Es wird nicht empfohlen mit dem Genesis extreme Manöver zu fliegen. Für alle anderen Flüge über Wasser sollte man den Rückenprotector entfernen, da sonst das Risiko besteht, dass der Rückenprotector des Gurtzeugs den Piloten nach einer Wasserlandung unter Wasser drückt und er ertrinkt.

### **Packsack:**

- Seitentaschen für kleine Gegenstände und Dokumente (31)
- Bauchgurt (32)
- Finger-Schlaufen auf den Schultergurten
- Stabilisierungs-System (36)
- Stabilisierende Gurte verhindern Pendeln beim Gehen (34)
- Drei Haltebänder auf jeder Seite zum Komprimieren des Packsackvolumens, bei Bedarf (33)
- Reißverschluss (38)
- Entlastungs-Spannband (39)
- Halteband (35) für Schultergurte (37)
- Verfügbare Farben: grün, blau.



### **Beschreibung des Packsacks:**

Der Packsack des Genesis wurde speziell kompaktes Packen und bequemes Tragen der Ausrüstung entwickelt. Es kommt in einer passenden Größe Volumen für einfaches Packen des Gleitschirms üblicher Größe, des Gurtzeuges mit dem Beinsack, des Frontcontainers incl. der Reserve, plus Helms und der Kleidung.

Die Seitentaschen bieten genug Platz für kleine Gegenstände und eine Trinkflasche. Im oberen Teil des Rucksacks gibt es ein Loch für das Trinksystem. Die Unter- und Seitentaschen sind beim Gehen leicht zugänglich.

Schließen Sie den Haupt-Reißverschluss des Packsacks nicht unter Spannung!  
Verwenden Sie den Entlastungs-Spannband.

## **Wartung und Pflege**

Es ist empfehlenswert, das Gurtzeug regelmäßig auf eventuelle Beschädigungen zu prüfen. Die richtige Wartung verlängert die Lebensdauer des Gurtzeugs. Wird eine Beschädigung des Gurtzeugs festgestellt, muss es zu einer Fachwerkstatt zur Reparatur geschickt werden.

### **Wichtig**

- Verändern Sie das Gurtzeug nicht und fliegen Sie nie mit einem beschädigten Gurt!
- Die Gurte des Gurtzeugs sollten mindestens einmal pro Jahr vollständig überprüft werden.
- Vermeiden Sie den Kontakt des Gurtzeugs mit Satzwasser oder aggressiven Substanzen.
- Vermeiden Sie direktes Sonnenlicht, wenn das Gurtzeug nicht in Gebrauch ist.
- Nach einem harten Aufsetzen, sollte eine gründliche Überprüfung durchgeführt werden.
- Der Reservefallschirm soll alle sechs Monate in Übereinstimmung mit den Anweisungen des Herstellers geprüft und neu gepackt werden.

### **Wartung, Kontrolle, Nachprüfung**

Die Gleitschirmausrüstung sollte alle 24 Monate überprüft werden. Wird die Ausrüstung mehr als 150 Stunden pro Jahr intensiv genutzt, soll die Überprüfung alle 12 Monate durchgeführt werden. Die Überprüfung der Ausrüstung umfasst eine Sichtprüfung von Stoffen, Kanten und Verbindungsnähten, sowie die Einhängpunkte der Karabiner. Die Risse, Brüche, die aufgeriebene Nähte und Gewebe, sowie Gesamtschaden sollen auch überprüft werden.

Speziell bei den Gurtschließen ist zu beachten, dass kein Schmutz in die Mechanik der Schließen gelangt. Die Schließen sind bei Bedarf mit Nähmaschinenöl leicht einzuölen.

Wartung des Protektors ist separat beschrieben.

Die Karabiner sind entweder nach Anweisung des Karabinerherstellers oder nach spätestens 1000 Flugstunden oder 5 Jahren zu wechseln. Es dürfen nur Originalkarabiner verwendet werden! Die Nachprüfung ist nachvollziehbar zu dokumentieren

Versuchen Sie nicht, das Gurtzeug-System selbst zu reparieren.

### **Wartung des Protektors:**

Der Protektor ist weitgehend wartungsfrei. Es ist lediglich vor jedem Start der Protektor auf Funktionsfähigkeit (Beschädigung, Funktionsfähigkeit Einlassventil) zu prüfen.

Sichtbare Beschädigungen (Löcher, Risse) müssen vor dem nächsten Flug repariert werden, da sonst die Dämpfung stark mindert.

Wurde der Protektor bei einer harten Landung benutzt, bzw. wurden Beschädigungen festgestellt, so müssen diese beim Hersteller oder einem autorisiertem Fachbetrieb überprüft und ggf. repariert werden.

## **Lebensdauer und Auswechselzeitpunkt von Bauteilen, Reparaturhinweise**

Das Gurtzeug Genesis wurde für hohe Belastungen und Beanspruchung konzipiert. Dementsprechend wurden bei der Wahl der Materialien besonders hohe Kriterien angesetzt. Da jedoch die Lebensdauer in hohem Maß von der Achtsamkeit des Benutzers abhängig ist, empfehlen wir das Gurtsystem regelmäßig auf Abnutzungserscheinungen hin zu untersuchen und gegebenenfalls beschädigte Komponenten auszuwechseln.

Beschädigte Bauteile dürfen nur beim Hersteller oder einer autorisierten Werkstätte instandgesetzt werden. Es sind ausschließlich Originalbauteile zu verwenden.

Wenn das Gurtzeug verschmutzt ist, ist es lediglich mit Wasser reinigen. Dabei mechanische Belastungen wie bürsten und rubbeln vermeiden. Chemische Reinigungsmittel beschädigen Tuch und Gurte.

## **Lagerung und Transport:**

Um eine unnötige Schwächung des Gurtverbundes zu verhindern, empfehlen wir bei Lagerung und Transport:

- vermeiden Sie hohe Temperaturen (geschlossenes Auto im Sommer)
- vermeiden Sie den Umgang mit Feuer und scharfkantigen Gegenständen und Chemikalien in unmittelbarer Nähe des Gurtsystems
- vermeiden Sie unnötig lange Sonneneinwirkung, denn UV Strahlung zerstört die Molekularstruktur des Materials
- vermeiden Sie den Kontakt mit Salzwasser oder säurehaltigen Flüssigkeiten - wird das Gurtzeug für längere Zeit nicht benutzt, sollte speziell der Rückenprotector, nicht zusammengepresst in einem kühlen, trockenen Raum gelagert werden.

## **Entsorgung:**

Die in einem Gleitschirmgurtzeug eingesetzten Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an uns zurücksenden. Diese werden von uns dann fachgerecht entsorgt.

## **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!

## **Garantieverpflichtungen**

In der Rückentasche des Gurtzeug-Systems findet sich das Typenschild des Gurtzeuges.

Bei Problemen mit Verschleiß, Bruch von Nähten oder Stoffen teilen Sie bitte die Seriennummer des Gurtzeuges mit, so dass wir die Gurtzeuge der gleichen Serie überprüfen zu können.

Neben der Garantiewartung des Gurtzeug-Systems im Laufe von 12 Monaten sind wir bereit, die Probleme, die mit Herstellungs- oder Konstruktionsfehlern verbunden sind, kostenlos zu reparieren.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte direkt an:



Öbolonskuy prt. 12 /100

4205 Kiev

Ukraine

Telefon: +38050-364-01-33

[near\\_birds@ukr.net](mailto:near_birds@ukr.net)

[nearbirds.com](http://nearbirds.com)