

BiCo

Betriebsanweisung
(Stand 06.2006)

bautek, Fluggeräte GmbH, Im Gewerbegebiet, 54344 Kenn, Deutschland
Tel. 0049 (0)6502 3060, Fax 0049 (0)6502 7436
www.bautek.com E-mail: info@bautek.com

Inhaltsverzeichnis

Allgemeines.....	Seite 2
Aufbau aus dem Kurz- bzw. Langpackmaß.....	Seite 2
Segelfläche ausbreiten, Obersegellatten einschieben.....	Seite 3
Gerät spannen.....	Seite 3
Spreizlatten spannen.....	Seite 3
Untersegellatten und Swivel-Tips einschieben.....	Seite 4
Nasenplattenverkleidung anbringen.....	Seite 4
Demontage des Gerätes.....	Seite 4
Der Vorflugcheck.....	Seite 5
Der Start.....	Seite 6
Der Flug.....	Seite 7
Die Landung.....	Seite 7
Der Schlepp.....	Seite 7
Allemeine Hinweise und Beschränkungen.....	Seite 7
Maximaler Flugspaß durch optimale Trimmung.....	Seite 8
Wartungs- und Reparaturvorschriften.....	Seite 8
Technische Daten.....	Seite 9
Leistungsdaten.....	Seite 9

Anlagen

Nachröfungsanweisung
Typenkennblatt
Bilder

BiCo Betriebsanweisung

Allgemeines

Bei der Entwicklung unseres Doppelsitzer-Hängegleiters BiCo galt es, eine Fläche zu entwickeln, die sich durch ein modernes Segeldesign in Verbindung mit steifen Flügelrohren wenig verwindet, und mit geringem Bügeldruck im UL-Schlepp, bzw. Schnellflug angenehm und sicher fliegen läßt, und bei den herkömmlichen Doppelsitzern neue Maßstäbe in der Sink- und Gleitleistung setzen sollte.

Da die modernen Doppelsitzer-Schulungsgeräte neben den beiden Piloten auch stabile Fahrwerke, ein großes Rettungsgerät und Spezialgurtzeuge zu tragen haben, sollte die Fläche zwar möglichst leicht, aber doch hoch belastbar und für den Schulungsbetrieb solide gebaut sein. Das Ergebnis spricht für sich: der 42 kg schwere BiCo darf nach bestandener Musterprüfung mit minimal 80 kg und maximal 237 kg beladen werden, so dass sich ein riesiger Einsatzbereich für die Fläche eröffnet (**Bilder 1 + 2**).

Wir möchten an dieser Stelle dem DHV dafür danken, dass er im Rahmen des Drachenflieger-Nachwuchs-Förderprogramms bereit war, die Kosten der DHV-Musterprüfungen zu erlassen, und damit einen ausschlaggebenden Anreiz für die Realisierung dieses aufwändigen Projektes schuf. Wir sind davon überzeugt, dass durch den BiCo und der einfacheren Schulungsmöglichkeit im UL-Schlepp eine Belebung des Drachenflugsports einsetzen wird.

Wir wünschen Ihnen schöne und erlebnisreiche Flüge und stets „happy landings“!

Vor dem Erstaufbau und Start des BiCo ist es zwingend erforderlich, die Betriebsanweisung durchzulesen.

Das beiliegende Luftsportgeräte-Kennblatt ist Bestandteil dieser Betriebsanweisung.

Aufbau aus dem Kurz- bzw. Langpackmaß

Öffnen Sie den Reißverschluss des kurzgepackten Gerätes und legen Sie den Lattenköcher zur Seite. Nehmen Sie die Trapezbasis und montieren Sie evt. Räder, bzw. das Fahrwerk auf der Trapezbasis. Schieben Sie die Basis in die Trapezbügellaschen und stecken Sie die Quick-pins (Kugelsperrbolzen) durch die Bügellaschen und die Löcher in der Basis zur Sicherung der Verbindung (**Bild 3**). Sofern das Gerät kurzgepackt war, klappen Sie die äußeren Flügelrohre nach hinten. Schieben Sie diese Rohre in die vorderen Flügelrohre ein und achten Sie darauf, dass die Schnappverbindungen ausrasten (**Bild 4**). Die schwarzen Swivel-Tip-Aufnahmedorne zeigen dabei rechts und links Richtung **Kielrohrende**. Drehen Sie das Gerät anschließend um, und legen Sie es auf die Basis. Öffnen Sie die restlichen Klettbinden. Beim Aufbau aus dem Kurzpackmaß müssen Sie anschließend das rechte und linke Segelende über die schwarze Kunststoff-Endkappe des Flügelrohres ziehen (**Bild 5**).

An der schwarzen Bandschleufe ist zum Ziehen eine dünne Hilfsschleufe festgenäht, um Ihnen diese Arbeit zu erleichtern. Achten Sie darauf, dass sich das Band exakt in der Endkappenaussparung befindet und sichern Sie die Position durch das Schließen der um das Flügelrohr laufenden, am Segel festgenähten Klettbänder (**Bild 6**).

Segelfläche ausbreiten, Obersegellatten einschieben

Stellen Sie das Gerät auf die Basis, klappen Sie den Turm hoch und breiten Sie die Segelflächenhälften aus (**Bild 7**). Hängen Sie die Segel-Abspannleinen (Pitch-Seile) mit dem Schnappkarabiner in das kurze Seil des hinteren Oberriggs am Turm. Achten Sie darauf, dass der Karabiner nicht verdreht ist (**Bild 8**). Schieben Sie anschließend die Obersegellatten von außen nach innen (links rot, rechts grün) in die Segellattentaschen und sichern Sie die Latten mit den gefederten Lattenendstößeln, indem Sie die Stößel gegen die Federkraft nach vorne drücken, und das Ende der Stößel in den Achterlieksaum des Segels einrasten lassen (**Bild 9**).

Gerät spannen

Aus einem Langloch im hinteren Kielrohrbereich führt ein Hilfsseil nach vorne in die Kieltasche des Segels zum Querrohr-Spannseil und wieder zurück zur Spannseilaufnahme (Flaschenzug zum leichteren Spannen). Das Gerät wird gespannt, indem man das Hilfsseil, das aus dem Langloch kommt, nach hinten zieht, und den Stahlring in die Ausfräsung der Spannseilaufnahme einhängt (**Bild 10**). Hängen Sie anschließend auch das hintere Oberrigg mit dem Stahlring in die Spannseilaufnahme. Achten Sie darauf, dass dieses Seil **vor** dem Pitch-Seil-Karabiner verläuft (näher am Turm)! Gehen Sie nun nach vorne, um die vorderen Unterriggs, die durch einen Triangel-Schraubschäkel miteinander verbunden sind, in die Seilaufnahme unterhalb der Nasenplatte einzuhängen. Achten Sie darauf, dass die Schnappersicherung ausrastet! Greifen Sie durch das geöffnete Doppelsegel nach dem Querrohrsicherungsseil und hängen Sie den Schnapphaken am Ende des Seils in den Schäkel an der Spannseilrolle (**Bild 11**). Das Querrohr ist somit gegen Vorrutschen (Entspannen) **zusätzlich** gesichert. Schließen Sie den Reißverschluss des Doppelsegels entlang des Kielrohrs und stellen Sie anschließend das Gerät nach vorne ab.

Spreizlatten spannen

Die gebogenen Spreizlatten sind durch S-Haken permanent rechts und links an den äußeren Flügelrohren beweglich befestigt. Sie besitzen einen Klappmechanismus, mit dem sich die höhere Spannkraft an dieser Latte mühelos überwinden lässt. Spannen Sie die Spreizlatte immer erst, nachdem das Gerät gespannt ist. Zum Spannen wird das kurze Spreizlattenrohrende in Richtung Kielende ausgeklappt und das Lattenendstück an der Bandschleufe der hinteren Segelecke eingehängt. Anschließend wird, mit der offenen Hand im Doppelsegel (Quetschgefahr!) und der anderen Hand an der Segelecke, das Beslagteil der Spreizlatte über den Totpunkt hinaus in Richtung Kielende durchgedrückt.

Untersegellatten und Swivel-Tips einschieben

Schieben Sie nun die geraden Segellatten soweit durch die ovalen Öffnungen ins Untersegel, bis die Latten fast ganz in der Segeltasche verschwunden sind. Ziehen Sie die Latten anschließend an den Seilchen wieder einige Millimeter zurück, damit sie im Saum der Tasche gegen Herausrutschen gesichert sind. Die geraden Untersegellatten sind nicht besonders gekennzeichnet, da sie sich durch ihre unterschiedliche Länge klar unterscheiden. Schieben Sie anschließend die Swivel-Tips (= Schränkungsanschlagrohre) rechts und links bis zum Anschlag auf den Kunststoffdorn im Außenbereich der hinteren Flügelrohre.

Achtung! Die gebogenen Spreizlatten müssen sich immer **über** dem eingeschobenen Swivel-Tip befinden. Stellen Sie das Gerät wieder hinten ab.

Nasenplattenverkleidung anbringen

Die Mittellatte des Segels sitzt immer auf der vorderen Schraube der Nasenplatte des Kielrohres und ist durch eine Gummischnur in dieser Position gesichert. An der Anströmkante befinden sich rechts und links kurze Reißverschlüsse, die ein Knicken der Anströmkante beim Zusammenlegen verhindern. Bevor Sie die Nasenplattenverkleidung, die beim Transport unter den Mylarschub der Anströmkante geschoben werden kann, und mit einem Seil am Flügelrohr vorne griffgerecht fixiert ist, als letzten Aufbauschritt befestigen, sollten Sie noch einen Kontrollblick durch die Segelöffnung im Nasenplattenbereich des Obersegels werfen. Schauen Sie, ob sich alle Bauteile im funktionstüchtigen Zustand befinden. Ziehen Sie die Nasenplattenverkleidung unter der Mylarfolie raus, schließen Sie anschließend die beiden Reißverschlüsse der Anströmkante und drücken Sie das Klettband der Nasenplattenverkleidung in der richtigen Position am Ober- und Untersegel fest.

Das Gerät ist nun fertig aufgebaut.

Achtung!

Mit offenen Reißverschlüssen und/oder nicht montierter Nasenplattenverkleidung ergibt sich, insbesondere bei höherer Geschwindigkeit, ein gefährliches Flugverhalten mit negativen Bügeldrücken. Regentropfen auf der Anströmkante führen ebenfalls zum früheren Strömungsabriss, insbesondere in engen Kurven und beim Landen. Lassen Sie das Gerät ruhig etwas schneller fliegen! Tipp vor dem Start bei möglichem Regen: das Einreiben der Anströmkante mit einem Spülmittel! Es verhindert die Tropfenbildung und gewährleistet auch bei Regen für einen gewissen Zeitraum fast normale Flugeigenschaften und Stallgeschwindigkeiten.

Demontage des Gerätes

Die Demontage des Gerätes erfolgt in umgekehrter Reihenfolge, wobei Sie auf folgende Besonderheiten achten sollen:

Entfernen Sie die Nasenplattenverkleidung und öffnen Sie die beiden Reißverschlüsse an der Anströmkante, **bevor** Sie das Gerät nach vorne abstellen.

Ziehen Sie nun die Untersegellatten und die Swivel-Tips heraus und entspannen Sie die Spreizlatten. Stellen Sie das Gerät nach hinten ab, und hängen Sie das vordere Unterrigg an der Nasenplatte, und das Querrohrsicherungsseil am Querrohr aus. Jetzt können Sie am Kielrohr hinten das Oberrigg und das Spannseil aushängen. Denken Sie daran, auch das Abspannseil (Pitch-Seil) am Turm auszuhängen. Damit dieses Seil immer griffbereit zu finden ist, kann es beim Transport in die Turmaussparung am Segel eingeklinkt werden.

Greifen Sie das Segel am Achterliek jeweils in der Halbspannweite und ziehen Sie die Flügelhälften zum Kielrohr. Halten Sie dabei das Segel nach oben. Klappen Sie den Turm nach vorne. Achten Sie darauf, dass das Oberrigg entlang der Anströmkante zum Turm läuft und nicht durch das Segel geknickt wird. Das Obersegel wird nun pro Seite in einer Falte nach außen gezogen, eingerollt und mit Klettbindern gesichert. Am Flügelende wird es separat zusammengerollt und durch Schutztaschen über dem Segelende geschützt. Schließen Sie die Klettbinden nicht zu fest, damit sich keine bleibenden Falten bilden. Ziehen Sie den Packsack über das auf der Basis stehende Gerät und schließen Sie den Packsackreißverschluss vorne bis zum Trapezkopf. Jetzt legen Sie das Gerät um, und demontieren die Basis und evt. das Fahrwerk. Schieben Sie die am Packsack angenähte Schutztasche über die Trapezecken. Verstauen Sie die Segellatten in den entsprechenden Fächern des Lattenköchers und legen Sie ihn in den hinteren Teil des Packsacks. Ziehen Sie nun den Reißverschluss ganz zu.

Der Vorflugcheck

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

1. Nehmen Sie das Gerät vorne auf und prüfen Sie von der Nasenplatte aus die gleichmäßige Krümmung beider Flügelrohre und den symmetrischen Aufbau des Gerätes. Ist der Schnapper unter der Nasenplatte zur Sicherung des vorderen Unterriggs ausgerastet? Ist die Nasenplattenverkleidung festgeklettet?
2. Ist der Schnapphaken des Querrohrsicherungsseils eingehängt?
3. Sind alle Reißverschlüsse am Unter- und Obersegel geschlossen?
4. Sind die beiden äußeren Swivel-Tips bis zum Anschlag eingeschoben?
5. Sind die Spreizlatten rechts und links gespannt und befinden sie sich **über** den Swivel-Tips?
6. Ist keine Kausche der Unterriggs verdreht, haben die Stahlseile rechts und links die gleiche Spannung und sind die Stahlseile unbeschädigt?
7. Sind die Quick-Pins an der Trapezbasis richtig eingeschoben und gesichert, und sind evtl. Räder richtig montiert?
8. Sind die Trapezseitenrohre gerade und ist das Kielrohr im Bereich des Trapezkopfes unbeschädigt?
9. Sind alle Untersegellatten eingeschoben und im Saum gesichert?
10. Ist das Pitch-Seil für die Segelhinterkante am Oberrigg hinten eingehängt und unversehrt?
11. Sind die Stahlringe des Querrohr-Spannseils und des Oberriggs hinten am Kielrohr richtig eingehängt und gesichert?

12. Sind alle Obersegellatten eingeschoben und im Achterliek gesichert?
13. Ist die Pilotenaufhängung unversehrt und richtig montiert?
14. Ist der Turm am Turmschuh fest verschraubt?

Achtung!

Die Pilotenaufhängung/ Turm muss zwecks richtiger Schwerpunktlage in folgenden Löchern in Turmschuh befestigt sein, um die optimale Trimmgeschwindigkeit zu erreichen:

Alleinflug mit oder ohne Basisräder:	1. Loch von hinten im Turmschuh
Doppelsitzerflug mit Basisräder:	2. Loch von hinten im Turmschuh
Doppelsitzerflug mit komplettem Hauptfahrwerk und Spornrad:	4.-5. Loch von hinten im Turmschuh

Optimale Trimmgeschwindigkeiten:

Alleinflug	ca. 28-31 km/h minimales Sinken
Doppelsitzerflug	ca. 37-40 km/h minimales Sinken

Um den Turm mit der Pilotenaufhängung am aufgebauten Gerät verschieben zu können, ist die mitgelieferte Hilfschraube mit zwei Plastikrollen am Turm unmittelbar über dem Turmschuh festzuschrauben. Anschließend muss die Turmhalteschraube gelöst werden und der Turm wieder in dem gewünschten Loch in der Trimmschiene/Turmschuh festgeschraubt werden. Die Hilfsschrauben ist wieder zu entfernen.

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

1. Die Rohre auf Dellen und Verbiegungen, wie in der Rubrik Wartungs- und Reparaturvorschriften beschrieben
2. Die Stahlseile im Bereich der Querrohrbefestigung (Reißverschluss im Doppelsegel)
3. Die Wölbung der Segellatten anhand des Lattenplans

Der Start

Durch den großen Einsatzbereich des Gerätes kann der Bico auf folgende Arten gestartet werden:

Fußstart am Hang

Start auf montiertem, mustergeprüftem Anbau-Fahrwerk für UL- oder Windenschlepp

Start von einem Startwagen für UL- oder Windenschlepp

Start als UL-Trikefläche

Fußstart

Der BiCo liegt trotz seines Gewichts sehr ausgewogen auf der Schulter, und ist auch mit Passagier leicht zu starten. Da der BiCo im Normalflug nur geringe Bügeldrücke hat,

muss die Basis zur Geschwindigkeitsaufnahme nur leicht gezogen werden. Das Gerät nimmt sofort Geschwindigkeit auf.

Start mit Fahrwerk oder vom Startwagen

Auch mit Fahrwerk oder vom Startwagen benötigt der BiCo keine lange Rollstrecke. Die Fläche hat lt. Aussage von Schlepppiloten ein ähnliches Verhalten wie ein Einsitzer-Hängegleiter. Entsprechend schnell gewinnt die Fläche mit dem UL auch an Höhe. Der Bügeldruck beim Schlepp ist mäßig und mit einem normalen Einsitzer-Drachen vergleichbar. Auf eine Schlepphilfe (Gabelseil) kann verzichtet werden.

Start als Trikefläche

Der BiCo eignet sich auch hervorragend als Einsitzer-Trike-Fläche, als Minimum motorisierte Doppelsitzerfläche und als Schlepp-Trike-Fläche. Beim Schlepptrike kann aufgrund der Flächengröße und der geringeren Fluggeschwindigkeit die Motorleistung reduziert werden, so dass Hängegleiter kein Problem haben, dem Schlepptrike zu folgen. Spezielle Schlepptrikes werden z.Zt. von verschiedenen Herstellern entwickelt und getestet.

Der Flug

Der BiCo hat im Verhältnis zu herkömmlichen Doppelsitzerflächen eine geringere Verwindung und zur Stabilisierung des Profils deutlich mehr Segellatten im Ober- und Untersegel. Das Gerät ist in allen Geschwindigkeitsbereichen spurtreu und gut steuerbar. Die neutralen Kurveneigenschaften vermitteln sofort Sicherheit und erlauben Thermikflüge mit überraschenden Steigleistungen. Bei Gegenwind oder im Schnellflug besticht die gute Gleitleistung des Gerätes.

Die Landung

Der Landevorgang beginnt in größerer Höhe mit dem mehrmaligen Feststellen der Windrichtung. Erst nachdem man sich der Windrichtung sicher ist, sollte man die Anflugrichtung festlegen und dann auch beibehalten. Fliegen Sie in einem geraden Gleitflug mit etwas Fahrtüberschuss gegen den Wind an, und lassen Sie das Gerät im Bodeneffekt ausgleiten. Greifen Sie bei Fußlandungen dann um, wenn das Gerät geradeaus und mit seiner Trimmgeschwindigkeit fliegt. Halten Sie die Beine bis zum Rausdrücken nach hinten angewinkelt und machen Sie ein Hohlkreuz. Der BiCo gleitet lange aus und reißt weich und gutmütig ab. Die Nase zieht sich am Schluss fast von alleine hoch.

Der Schlepp

Der BiCo ist für den Winden- und UL-Schlepp zugelassen. Voraussetzung hierzu ist nach der Forderung der Zulassungsbehörde:

- eine zum Hängegleiterschlepp zugelassene Winde
- eine Schleppausbildung des Piloten

- eine Ausbildung des Windenfahrers, bzw. UL-Piloten
- eine zugelassene Schleppklinke
- ein zugelassenes Anbau-Fahrwerk, bzw. Startwagen

Allgemeine Hinweise und Beschränkungen

Der BiCo wurde vom DHV mustergeprüft und darf mit einer Abflugmasse von max. 279 kg (Zuladung min. 80 kg, max. 237 kg) geflogen werden. Flugfiguren von + 30 Grad bis – 30 Grad zum Horizont, sowie Seitenneigungen über 60 Grad zählen zum Kunstflug und sind verboten. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 90 km/h.

Der BiCo wurde nach den im Nov. 2004 gültigen Lufttüchtigkeitsstandards für Hängegleiter getestet. Sie stellen den momentanen Stand der Technik dar. Dieser Wissensstand wächst, und es kann durchaus sein, dass noch nicht bekannte physikalische Zusammenhänge unberücksichtigt geblieben sind!

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

Maximaler Flugspaß durch optimale Trimmung

Die Pilotenaufhängung ist am Turm befestigt und kann durch Versetzen des Turms am Turmschuh schwanzlastiger oder kopflastiger eingestellt werden. Grundsätzlich gilt, dass ein leichter Pilot weiter hinten (schwanzlastiger) zu trimmen hat, weil durch die geringere Last im Segel weniger Verwindung entsteht und damit die Außenflächen hinter dem Schwerpunkt leistungsfähiger werden. Bei Doppelsitzerflügen, also hoher Flächenbelastung, ist ca. 5 – 7cm weiter vorne (kopflastiger) zu trimmen.

Segeltuch- und Fertigungstoleranzen werden von uns beim Eintuchen mit speziellen Werkzeugen gemessen und individuell ausgeglichen. Trotzdem kann es aufgrund von Segelschrumpfung nach einiger Zeit erforderlich sein, die Grundeinstellung zu verändern, und evt. die Abspannhöhen (Pitch-Seile) anzupassen.

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

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

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

Falls diese Maßnahme nicht ausreicht, kann auf der besser tragenden Seite die Latte Nr. 11 ca. 5-10mm schwächer = flacher gewölbt werden.

Bei Verstellungen empfehlen wir Ihnen, immer die alte Einstellung zu markieren, damit bei Misserfolg die alte Einstellung wieder gefunden werden kann. **Vor jeder Verstellung ist zu prüfen, ob die Swivel-Tips rechts und links gleich hoch stehen, das Gerät also am Boden symmetrisch verwunden ist.**

Wartungs- und Reparaturvorschriften

Bei längerem Transport auf dem Dachgepäckträger eines PKW empfehlen wir Ihnen, das Gerät auf einem speziellen Tragesystem (z.B. Toli Träger) oder einer Aluleiter zu transportieren. Rollen Sie das Segel im Bereich der Mylareinlage nicht zu eng und ziehen Sie die Klettbinden nicht zu stramm fest, damit sich keine unnötigen Falten in der Anströmkante bilden. Ein nasses Gerät müssen Sie zum Trocknen leicht ausbreiten, damit sich keine Stockflecken bilden. Nach einer Segel-, bzw. Gestellbeschädigung kontrollieren Sie unbedingt alle betroffenen Bauteile sehr genau, am besten durch Austuschen des Gerätes.

Nach einer Überbelastung nimmt ein Rohr zunächst eine bleibende Verformung an (verbiegt sich) und bricht erst danach. Verbogene Rohre haben demnach bereits eine Überbelastung erfahren und müssen unverzüglich ausgetauscht werden, da die Materialstruktur geschädigt ist. Durch häufiges Auf- und Abbauen sind die Stahlseile, vor allem im Übergangsbereich Stahlseil/Presshülse, bzw. Kausche einem erhöhten Verschleiß unterworfen. **Kontrollieren Sie diesen Bereich regelmäßig!**

Die Segellatten müssen an Hand des Lattenplans von Zeit zu Zeit auf ihre korrekte Wölbung 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 eingestellt werden.

Besprühen Sie alle Reißverschlüsse von Zeit zu Zeit mit Cockpit-Spray (Ford-Händler). Verschmutzungen des Segels lassen sich mit üblichen Waschmitteln beseitigen. Spülen Sie das Tuch danach mit klarem Wasser ab. Flecken auf dem Mylarsegel bzw. Klebereste von Kennzeichen können mit Aceton entfernt werden. Zur Pflege des Mylar-Segels eignet sich ein Kunststoff-Tiefenpflegemittel (Autozubehör), das die Anströmkante geschmeidig hält, also Delaminierungen der Polyesterfolie verhindert oder verzögert, und vor UV-Strahlung und Ausbleichung schützt.

Achtung!

Der BiCo muss in bestimmten Zeitabständen nachgeprüft werden. Bitte die beiliegende Nachprüfanweisung beachten!

Technische Daten

Typenname:	BiCo
Flügelfläche:	17,2 qm
Spannweite:	9,60 m
Anzahl der Sitze:	1, 2
DHV-Gerätekategorie:	2
Anzahl der Obersegellatten:	22 + Mittellatte
Anzahl der Untersegellatten:	8 + 2 gebogene Spreizlatten
Anzahl der Abspannleinen:	je Seite 3
Swivel-Tips:	1 pro Seite
Gewicht Tragflügel:	42,5 kg
Nasenwinkel:	132 °
Minimale Zuladung:	78 kg
Maximale Zuladung:	237 kg; (Test + 1.550 kg/ - 780 kg)
Maximale Abflugmasse:	279 kg
Segel:	Anströmkante Gitter oder Matrix PX 10, Obersegel Polyester + Power LL 205 gr., Untersegel Polyester

Leistungsdaten

V min.	ca. 27-37 km/h (je nach Flächenbelastung)
V max.	zulässig 90 km/h
min. Sinken	0,85 m – 1,20 m/s (je nach Flächenbelastung)
max. Gleiten	ca. 1:13 bei 35 km/h (min. Flächenbelastung) ca. 1:10 bei 46 km/h (max. Flächenbelastung)

P.S. Die Leistungsangaben werden sehr stark vom Widerstand des/der Piloten und des Fahrwerks beim Doppelsitzerflug beeinflusst.

bautek, Fluggeräte GmbH, Gewerbegebiet, D-54344 Kenn

Tel. 0049 (0)6502 3060, FAX 7436

www.bautek.com / email: info@bautek.com