



Testbericht: EN

Hersteller	Gin Gliders Inc.	Nummer Zertifikat	PG_0511.2011
Adresse	285-1 Galdam-Ri, Mohyun-Myun, 449-855 YongIn-City, Kyunggi-Do Korea	Datum Testflug	16. 01. 2012
Vertreter	None	Ort des Tests	Villeneuve
Gleitschirmmodell	BoomerangX S	Klassifizierung	D
Trimmer	no		

Testpilot	Dupont Philippe	Thurnheer Claude
Gurtzeug	Gin Gliders - Gingo II M	Gin Glider - Gingo II M
Gewicht total im Flug (kg)	90	100

	C	C	C
1. Füllen/Starten	C		
Aufziehverhalten	Überschießt und muss zur Vermeidung eines Frontklappers angebremsst werden	C	Überschießt und muss zur Vermeidung eines Frontklappers angebremsst werden C
Spezielle Starttechnik erforderlich	Nein	A	Nein A
2. Landung	A		
Spezielle Landetechnik erforderlich	Nein	A	Nein A
3. Geschwindigkeiten im Geradeausflug	B		
Trimmgeschwindigkeit größer als 30 km/h	Ja	A	Ja A
Geschwindigkeitsbereich über Bremsen größer als 10 km/h	Ja	A	Ja A
Minimalfluggeschwindigkeit	25 km/h bis 30 km/h	B	25 km/h bis 30 km/h B
4. Steuerkräfte und Steuerwege	C		
<i>Max. Fluggewicht bis 80 kg</i>			
Symmetrischer Steuerkräfte / Steuerweg cm	nicht vorhanden	0	nicht vorhanden 0
<i>Max. Fluggewicht 80 kg bis 100 kg</i>			
Symmetrischer Steuerkräfte / Steuerweg cm	Zunehmend / 45 bis 60	C	Zunehmend / 45 bis 60 C
<i>Max. Fluggewicht größer als 100 kg</i>			
Symmetrischer Steuerkräfte / Steuerweg cm	nicht vorhanden	0	nicht vorhanden 0
5. Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges	A		
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen weniger als 30°	A	Vorschießen weniger als 30° A
Einklapper tritt auf	Nein	A	Nein A
6. Nickstabilität beim Anbremsen im beschleunigten Flug	A		
Einklapper tritt auf	Nein	A	Nein A
7. Rollstabilität und Rolldämpfung	A		
Rollschwingungen	Abklingend	A	Abklingend A
8. Stabilität in flachen Spiralen	A		
Aufrichttendenz	Selbstständiges Ausleiten	A	Selbstständiges Ausleiten A
9. Verhalten in steilen Kurven	B		
Sinkgeschwindigkeit nach zwei Kreisen	Mehr als 14 m/s	B	Mehr als 14 m/s B
10. Symmetrischer Frontklapper	D		
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	A	Abkippen nach hinten weniger 45° A
Ausleitung	Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	D	Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s D

Vorschießen beim Ausleiten / Wegdrehverhalten	Vorschießen 0° bis 30° / Dreht weniger als 90° weg	A	Vorschießen 0° bis 30° / Behält den Kurs bei	A
Kaskade tritt auf <i>mit Beschleuniger</i>	Nein	A	Nein	A
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	A	Abkippen nach hinten größer als 45°	C
Ausleitung	Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	D	Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	D
Vorschießen beim Ausleiten / Wegdrehverhalten	Vorschießen 0° bis 30° / Dreht 90° bis 180° weg	C	Vorschießen 0° bis 30° / Behält den Kurs bei	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
11. Ausleitung des Sackfluges	A			
Sackflug kann eingeleitet werden	Ja	A	Ja	A
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	A	Selbstständig in weniger als 3 s	A
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	A	Vorschießen 0° bis 30°	A
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 45° weg	A	Dreht weniger als 45° weg	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
12. Rückkehr in den Normalflug aus großen Anstellwinkeln	D			
Ausleitung	Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	D	Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	D
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
13. Ausleitung eines gehaltenen Fullstalls	A			
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	A	Vorschießen 0° bis 30°	A
Klapper	Kein Einklappen	A	Kein Einklappen	A
Kaskade tritt auf (andere als Klapper)	Nein	A	Nein	A
Abkippen nach hinten beim Einleiten	Weniger 45°	A	Weniger 45°	A
Leinenspannung	Die meisten Leinen gespannt	A	Die meisten Leinen gespannt	A
14. Einseitiger Klapper	D			
<i>Mit 50% Klapper</i>				
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung / Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Weniger 90° / Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	A	Weniger 90° / Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	A
Öffnungsverhalten	Wiederöffnung in weniger als 3 s nach Eingriff des Piloten	C	Wiederöffnung in weniger als 3 s nach Eingriff des Piloten	C
Wegdrehen insgesamt	Weniger als 360°	A	Weniger als 360°	A
Gegenklapper tritt auf	Nein	A	Nein	A
Eindrehen tritt auf	Nein	A	Nein	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
<i>Mit 75% Klapper</i>				
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung / Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	180° bis 360° / Vorschieß- oder Rollwinkel 60° bis 90°	D	90° bis 180° / Vorschieß- oder Rollwinkel 60° bis 90°	C
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	A	Selbstständige Wiederöffnung	A
Wegdrehen insgesamt	Weniger als 360°	A	Weniger als 360°	A
Gegenklapper tritt auf	Ja, ohne Änderung der Drehrichtung	C	Ja, ohne Änderung der Drehrichtung	C
Eindrehen tritt auf	Nein	A	Nein	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
<i>Mit 50% Klapper und Beschleuniger</i>				
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung / Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Weniger 90° / Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	A	Weniger 90° / Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	A
Öffnungsverhalten	Wiederöffnung in weniger als 3 s nach Eingriff des Piloten	C	Selbstständige Wiederöffnung	A
Wegdrehen insgesamt	Weniger als 360°	A	Weniger als 360°	A
Gegenklapper tritt auf	Nein	A	Nein	A
Eindrehen tritt auf	Nein	A	Nein	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
<i>Mit 75% Klapper und Beschleuniger</i>				
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung / Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	90° bis 180° / Vorschieß- oder Rollwinkel größer als 90°	D	90° bis 180° / Vorschieß- oder Rollwinkel größer als 90°	D
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	A	Selbstständige Wiederöffnung	A

Wegdrehen insgesamt	Weniger als 360°	A	Weniger als 360°	A
Gegenklapper tritt auf	Nein	A	Ja, ohne Änderung der Drehrichtung	C
Eindreihen tritt auf	Nein	A	Nein	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
15. Richtungssteuerung mit einem gehaltenen einseitigen Klapper	A			
Kann im Geradeausflug stabilisiert werden	Ja	A	Ja	A
180°-Kurve in Richtung der gefüllten Seite innerhalb von 10 s möglich	Ja	A	Ja	A
Steuerweg, der beim Versuch einer 180°-Kurve zum Stallen oder Trudeln führen würde	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges	A	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges	A
16. Trudeln bei Trimmgeschwindigkeit	A			
Trudeln tritt auf	Nein	A	Nein	A
17. Trudeln bei geringer Fluggeschwindigkeit	D			
Trudeln tritt auf	Ja	D	Ja	D
18. Ausleitung einer voll entwickelten Trudelbewegung	D			
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelbewegung in 180° bis 360°	D	Beendet die Trudelbewegung in 90° bis 180°	C
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
19. B-Stall	0			
Wegdrehverhalten vor der Ausleitung	nicht vorhanden	0	nicht vorhanden	0
Verhalten vor der Ausleitung	nicht vorhanden	0	nicht vorhanden	0
Rückkehr in den Normalflug	nicht vorhanden	0	nicht vorhanden	0
Vorschießen beim Ausleiten	nicht vorhanden	0	nicht vorhanden	0
Kaskade tritt auf	nicht vorhanden	0	nicht vorhanden	0
20. Ohren anlegen	B			
Verfahren zur Einleitung	Mittels Standardverfahren	A	Mittels Standardverfahren	A
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	A	Stabiler Flug	A
Rückkehr in den Normalflug	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	B	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	B
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	A	Vorschießen 0° bis 30°	A
21. Ohren anlegen im beschleunigten Flug	B			
Verfahren zur Einleitung	Mittels Standardverfahren	A	Mittels Standardverfahren	A
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	A	Stabiler Flug	A
Rückkehr in den Normalflug	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	B	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	B
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	A	Vorschießen 0° bis 30°	A
Verhalten beim Loslassen des Beschleunigers mit gehaltenen Ohren	Stabiler Flug	A	Stabiler Flug	A
22. Verhalten bei der Ausleitung von Steilschleifen	A			
Aufrichttendenz	Selbstständiges Ausleiten	A	Selbstständiges Ausleiten	A
Drehwinkel bis zur Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr	A	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr	A
Sinkgeschwindigkeit bei der Bewertung der Stabilität [m/s]	17		19	
23. Alternative Methode zur Richtungssteuerung	A			
180°-Kurve kann innerhalb von 20 s geflogen werden	Ja	A	Ja	A
Stall oder Trudeln tritt auf	Nein	A	Nein	A
24. Jedes andere Flugmanöver und/oder jede andere Konfiguration, die in der Betriebsanleitung beschrieben	0			
Manöver funktioniert wie beschrieben	nicht vorhanden	0	nicht vorhanden	0
Manöver ist für Anfänger geeignet	nicht vorhanden	0	nicht vorhanden	0
Kaskade tritt auf	nicht vorhanden	0	nicht vorhanden	0
25. Anmerkungen des Testpiloten				

Anmerkungen

B-Line stall is not recommended in users manual □

□
Dieser Gleitschirm erfüllt die Mindestanforderungen von EN/LTF D. Nach Auskunft des Herstellers und bestätigt durch unsere Testflüge richtet sich dieser Schirm ausschließlich an sehr erfahrene Wettkampfpiloten (PWC-Niveau) und ersetzt nicht das Klasse D Standard-Gleitschirmmodell des selben Herstellers. □

B-Line stall is not recommended in users manual □

□
This glider meets the minimum requirements of EN/LTF class D. According to the manufacturer and confirmed by our own testing this glider addresses highly experienced comp-pilots (PWC level) exclusively and is no replacement for the standard D-class-glider of the same manufacturer. □
□