



## Testbericht: EN

|   |  |                          |   |   |
|---|--|--------------------------|---|---|
| Hersteller  | <b>Gin Gliders Inc.</b>  | Nummer Zertifikat        | PG_0512.2011  |   |
| Adresse   | 285-1 Galdam-Ri, Mohyun-Myun,<br>449-855 YongIn-City,<br>Kyunggi-Do<br>Korea | Datum Testflug           | 16. 01. 2012  |   |
| Vertreter   | Gin Seok Song  | Ort des Tests            | Villeneuve  |   |
| Gleitschirmmodell   | <b>BoomerangX M</b>  | <b>Klassifizierung</b>   | <b>D</b>  |   |
| Trimmer   | no   |                          |   |   |
|   | <b>Testpilot</b>   | Thurnheer Claude         | Berruex Gilles  |   |
|   | <b>Gurtzeug</b>  | Gin Gliders - Gingo II M | Gin Gliders - Gingo 2 L   |   |
|   | <b>Gewicht total im Flug (kg)</b>  | 100                      | 110   |   |
| <b>1. Füllen/Starten</b>  | <b>C</b>   |                          |   |   |
| Aufziehverhalten  | Überschießt und muss zur Vermeidung eines Frontklappers abgebremst werden    | C                        | Überschießt und muss zur Vermeidung eines Frontklappers abgebremst werden | C |
| Spezielle Starttechnik erforderlich                                   | Nein   | A                        | Nein  | A |
| <b>2. Landung</b>   | <b>A</b>   |                          |   |   |
| Spezielle Landetechnik erforderlich                                   | Nein   | A                        | Nein  | A |
| <b>3. Geschwindigkeiten im Geradeausflug</b>                          | <b>B</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 |
| <b>4. Steuerkräfte und Steuerwege</b>                                 | <b>C</b>   |                          |   |   |
| <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                        | nicht vorhanden   | 0 |
| <i>Max. Fluggewicht größer als 100 kg</i>                             |  |                          |   |   |
| Symmetrischer Steuerkräfte / Steuerweg cm                             | nicht vorhanden  | 0                        | Zunehmend / 50 bis 65   | C |
| <b>5. Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges</b> | <b>A</b>   |                          |   |   |
| Vorschießen beim Ausleiten  | Vorschießen weniger als 30°  | A                        | Vorschießen weniger als 30°   | A |
| Einklapper tritt auf  | Nein   | A                        | Nein  | A |
| <b>6. Nickstabilität beim Anbremsen im beschleunigten Flug</b>        | <b>A</b>   |                          |   |   |
| Einklapper tritt auf  | Nein   | A                        | Nein  | A |
| <b>7. Rollstabilität und Rolldämpfung</b>                             | <b>A</b>   |                          |   |   |
| Rollschwingungen  | Abklingend   | A                        | Abklingend  | A |
| <b>8. Stabilität in flachen Spiralen</b>                              | <b>A</b>   |                          |   |   |
| Aufrichttendenz   | Selbstständiges Ausleiten  | A                        | Selbstständiges Ausleiten   | A |
| <b>9. Verhalten in steilen Kurven</b>                                 | <b>B</b>   |                          |   |   |
| Sinkgeschwindigkeit nach zwei Kreisen                                 | Mehr als 14 m/s  | B                        | Mehr als 14 m/s   | B |
| <b>10. Symmetrischer Frontklapper</b>                                 | <b>D</b>   |                          |   |   |
| Einleitung  | Abkippen nach hinten weniger 45°   | A                        | Abkippen nach hinten weniger 45°  | A |
| Ausleitung  | Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weiteren 3 s bis 5 s                | D                        | Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s         | D |
| Vorschießen beim Ausleiten / Wegdrehverhalten                         | Vorschießen 0° bis 30° / Behält den Kurs bei                                 | A                        | Vorschießen 30° bis 60° / Behält den Kurs bei                             | B |

|  |   |   |   |   |
|--|---|---|---|---|
| Kaskade tritt auf<br><i>mit Beschleuniger</i>                          | Nein  | A | Nein  | A |
| Einleitung   | Abkippen nach hinten weniger 45°                                  | A | Abkippen nach hinten weniger 45°                                  | A |
| Ausleitung   | Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weiteren 3 s bis 5 s     | D | Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s | D |
| Vorschießen beim Ausleiten / Wegdrehverhalten                          | Vorschießen 0° bis 30° / Behält den Kurs bei                      | A | Vorschießen 30° bis 60° / Behält den Kurs bei                     | B |
| Kaskade tritt auf  | Nein  | A | Nein  | A |
| <b>11. Ausleitung des Sackfluges</b>                                   | <b>D</b>  |   |   |   |
| Sackflug kann eingeleitet werden                                       | Ja  | A | Ja  | A |
| Ausleitung   | Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 5 s | D | 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 |
| <b>12. Rückkehr in den Normalflug aus großen Anstellwinkeln</b>        | <b>D</b>  |   |   |   |
| 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 |
| <b>13. Ausleitung eines gehaltenen Fullstalls</b>                      | <b>C</b>  |   |   |   |
| Vorschießen beim Ausleiten   | Vorschießen 0° bis 30°  | A | Vorschießen 30° bis 60°   | B |
| 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 | Mehr als 45°  | C |
| Leinenspannung   | Die meisten Leinen gespannt                                       | A | Die meisten Leinen gespannt                                       | A |
| <b>14. Einseitiger Klapper</b>   | <b>D</b>  |   |   |   |
| <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  | Selbstständige Wiederöffnung                                      | A | Selbstständige Wiederöffnung                                      | A |
| Wegdrehen insgesamt  | Weniger als 360°  | A | Weniger als 360°  | A |
| Gegenklapper tritt auf   | Nein  | A | Nein  | A |
| Eindreihen 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 | 180° bis 360° / Vorschieß- oder Rollwinkel 60° bis 90°            | D |
| Öffnungsverhalten  | Selbstständige Wiederöffnung                                      | A | 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 |
| Eindreihen 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 | 90° bis 180° / Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°             | B |
| Öffnungsverhalten  | Selbstständige Wiederöffnung                                      | A | 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 |
| Eindreihen 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 | 180° bis 360° / Vorschieß- oder Rollwinkel 60° bis 90°            | D |
| Öffnungsverhalten  | Selbstständige Wiederöffnung                                      | A | 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 |
| Eindreihen tritt auf   | Nein  | A | Nein  | A |
| Kaskade tritt auf  | Nein  | A | Nein  | A |
| <b>15. Richtungssteuerung mit einem gehaltenen einseitigen Klapper</b>   | <b>A</b>  |   |   |   |
| 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 |
| <b>16. Trudelneigung bei Trimmgeschwindigkeit</b>  | <b>A</b>  |   |   |   |
| Trudeln tritt auf  | Nein  | A | Nein  | A |
| <b>17. Trudelneigung bei geringer Fluggeschwindigkeit</b>  | <b>D</b>  |   |   |   |
| Trudeln tritt auf  | Ja  | D | Ja  | D |
| <b>18. Ausleitung einer voll entwickelten Trudelbewegung</b>   | <b>D</b>  |   |   |   |
| Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse  | Beendet die Trudelbewegung in 180° bis 360°                                       | D | Beendet die Trudelbewegung in weniger als 90°                                     | A |
| Kaskade tritt auf  | Nein  | A | Nein  | A |
| <b>19. B-Stall</b>   | <b>0</b>  |   |   |   |
| 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 |
| <b>20. Ohren anlegen</b>   | <b>B</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 |
| <b>21. Ohren anlegen im beschleunigten Flug</b>  | <b>B</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 |
| <b>22. Verhalten bei der Ausleitung von Steilschlangen</b>   | <b>A</b>  |   |   |   |
| 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  |   |
| <b>23. Alternative Methode zur Richtungssteuerung</b>  | <b>A</b>  |   |   |   |
| 180°-Kurve kann innerhalb von 20 s geflogen werden   | Ja  | A | Ja  | A |
| Stall oder Trudeln tritt auf   | Nein  | A | Nein  | A |
| <b>24. Jedes andere Flugmanöver und/oder jede andere Konfiguration, die in der Betriebsanleitung beschrieben</b> | <b>0</b>  |   |   |   |
| 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 |
| <b>25. Anmerkungen des Testpiloten</b>   |   |   |   |   |

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. □