

DE



Buteo XC

HANDBUCH

Version 1.0 / 2018



1. NACHWEIS NACHPRÜFUNGEN UND REPARATUREN



SERIENNUMMER
SERIAL NUMBER

_____/_____

STÜCKGEPRÜFT VON
FIRST CHECK BY/ICARO

____.____.____

NAME /STEMPEL
NAME ANS STAMP

CHECK (C) / REPARATUR (R)
CHECK (C)/REPAIR (R) _

POROSITÄTSWERTE DER KAPPE
POROSITY VALUE

WELCHE REPERATUR/CHECK?
WHICH REPAIR/CHECK?

LEINENFESTIGKEITSWERTE
STRENGTH VALUE OF THE LINES

CHECK GÜLTIG BIS
CHECK VALID UNTIL ____.____.____

GESAMTZUSTAND
ESTIMATED CONDITION

OPTISCH TECHNISCH
OPTICAL TECHNICAL

CHECK GÜLTIG BIS
CHECK VALID UNTIL ____.____.____

CHECK (C) / REPARATUR (R)
CHECK (C)/REPAIR (R) _

POROSITÄTSWERTE DER KAPPE
POROSITY VALUE

WELCHE REPERATUR/CHECK?
WHICH REPAIR/CHECK?

LEINENFESTIGKEITSWERTE
STRENGTH VALUE OF THE LINES

CHECK GÜLTIG BIS
CHECK VALID UNTIL ____.____.____

GESAMTZUSTAND
ESTIMATED CONDITION

OPTISCH TECHNISCH
OPTICAL TECHNICAL

CHECK GÜLTIG BIS
CHECK VALID UNTIL ____.____.____

CHECK (C) / REPARATUR (R)
CHECK (C)/REPAIR (R) _

POROSITÄTSWERTE DER KAPPE
POROSITY VALUE

WELCHE REPERATUR/CHECK?
WHICH REPAIR/CHECK?

LEINENFESTIGKEITSWERTE
STRENGTH VALUE OF THE LINES

CHECK GÜLTIG BIS
CHECK VALID UNTIL ____.____.____

GESAMTZUSTAND
ESTIMATED CONDITION

OPTISCH TECHNISCH
OPTICAL TECHNICAL

CHECK GÜLTIG BIS
CHECK VALID UNTIL ____.____.____

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH

ZUM ERWERB DEINES
BUTEO XC UND WILLKOMMEN IN DER GROSSEN FAMILIE
DER ICARO - PILOTEN!

Bevor Du Deinen Schirm im Flug kennen lernst, bitte lese
zu Deiner eigenen Sicherheit zuerst das Handbuch.

INHALT

1. Nachweis Nachprüfungen und Reparaturen	2
2. Lerne deinen BUTEO XC kennen	8
3. Fliegen mit dem BUTEO XC	14
Flugvorbereitung	14
Starten	15
Aktives Fliegen	16
Kurven fliegen	16
Landung	17
4. Wie komme ich wieder runter?	18
Ohren anlegen	18
B-Leinen Stall	18
Steilspirale	19
Wingover	20
5. Was mache ich, wenn es passiert	21
Knoten und Verhänger	21
Sackflug	21
Einseitiges Einklappen	22
Frontales Einklappen	22
Notsteuerung	22
Trudeln	22
Fullstall	23
6. Pflege, Reparatur, Nachprüfung	24
7. Garantie	27
8. Anhang	30
9. Stückliste	35
10. Leinenübersichtsplan	36
11. Beschreibung Tragegurt	40
12. Beschreibung Kappe	41

Ein- oder zweiseitige Gleitschirme sind gemäß Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO i.d.F.25.Juli 2013) leichte Luftsportgeräte mit einer Leermasse von weniger als 120 kg (einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät), welche keiner Kennzeichnungspflicht unterliegen, von der Musterprüfung befreit sind und der Hersteller die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen nachzuweisen hat. Zum Nachweis der Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen wurde der **BUTEO XC** von einer akkreditierten Prüfstelle – Deutscher Hängegleiter Verband (DHV) mustergeprüft und alle Größen in „B“ eingestuft.

GRÖSSEN	XS	S	M	L
MUSTER-PRÜFNR.:		DHV GS-01-2339-18	DHV GS-01-2338-18	DHV GS-01-2337-18
PRÜF-RICHTLINIEN	EN 926-1:2015, EN 926-2:2013, NFL II 91/09, NFL II 60/14			

Wir weisen jedoch darauf hin, dass das Ergebnis der Musterprüfung ausschließlich darüber Auskunft gibt, wie sich der Gleitschirm bei bewusst herbeigeführten, standardisierten Extremflugmanövern in ruhiger Luft verhält und damit nicht als Referenz für das Verhalten in thermisch/ dynamischen Verhältnissen herangezogen werden sollte.

Bei diesen Testflügen wurden mustergeprüfte Gurtzeuge mit folgenden Abmessungen verwendet:

HORIZONTALER ABSTAND DER HAUPTAUFHÄNGUNGSKARABINER:

ABFLUGGEWICHT (AFG) <80 KG	AFG 80 KG - 100 KG	AFG 101 KG - 130 KG
38 - 42 cm	42 - 46 cm	46 - 50 cm

VERTIKALER KARABINERABSTAND DER HAUPTAUFHÄNGUNGSKARABINER:

ABFLUGGEWICHT (AFG) <80 KG	AFG 80 KG - 100 KG	AFG 101 KG - 130 KG
39 - 41 cm	41 - 43 cm	43 - 45 cm

! Gemäß DIN EN 926-2:2014-05, Pkt. 4.1 Gleitschirmklassen, ist er mit dieser Einstufung ein „Gleitsegel mit guter passiver Sicherheit und verzeihendem Flugverhalten sowie einigermaßen widerstandsfähig gegen abnormale Flugzustände. Er eignet sich für Piloten, die über regelmäßige Flugpraxis und über fortgeschrittene flugtechnische Kenntnisse und über mindestens ca. 20-30 Flugstunden pro Jahr verfügen sollten“.

Das Geräteverhalten nach Störungen stellt erhöhte Anforderungen an den Piloten. Dieser sollte über ausreichende praktische Kenntnisse zur Vermeidung und Beherrschung von Störungen verfügen. Ist diese Erfahrung nicht ausreichend vorhanden, empfehlen wir den Besuch eines Sicherheitstrainings. Hier gilt jedoch ebenfalls, dass das Verhalten des Gleitschirms ausschließlich darüber Auskunft gibt, wie sich der Gleitschirm bei bewusst herbeigeführten Extremflugmanövern, meist in ruhiger Luft, verhält und damit nicht ausschließlich als Referenz für das Verhalten in thermisch/dynamischen Verhältnissen herangezogen werden sollte. Das Fliegen mit diesem Gleitschirm erfolgt ausschließlich auf eigene Gefahr. Er darf nur gemäß den Beschreibungen in diesem Handbuch verwendet und innerhalb des jeweils mustergeprüften Abfluggewichts geflogen werden. Dieses bezieht sich dabei auf das Pilotengewicht inklusive Bekleidung, Schirm, Gurtzeug und Ausrüstung. Am einfachsten ermittelst Du Dein Abfluggewicht indem Du Dich „abflugbereit“ auf eine Waage stellst.

! Es darf Weiters nicht verwendet werden:

- unter Alkohol- oder Medikamenteneinfluss,
- ohne gültiger Fluglizenz,
- nach abgelaufener Nachprüfungsfrist oder Durchführung der Überprüfung von nicht autorisierten Stellen,
- mit beschädigter Kappe, Loops, Leinen, Leineschlössern, Tragegurten oder beschädigtem Gurtzeug,
- im Regen, bei Schneefall, in Wolken, im Nebel, in der Dunkelheit oder bei turbulenten Bedingungen.

Wähle die Schirmgröße ganz nach dem persönlichen Flugstil. Je höher die Flächenbelastung (Du fliegst am oberen mustergeprüften Abfluggewicht) desto schneller, agiler und dynamischer wird der Gleitschirm. Das bedeutet, dass er zwar innerhalb der mustergeprüften Einstufung liegt, die Reaktionen auf Störungen jedoch schneller verlaufen als mit geringerer Flächenbelastung.

Unsere Produkte werden mit größter Sorgfalt nach dem neuesten Stand der Technik hergestellt. Vor Auslieferung an unsere Händler und Flugschulen wird jeder einzelne Gleitschirm durch ICARO Paragliders stückgeprüft. Dabei werden von unserem Team auch Überprüfungsflüge mit einzelnen Geräten, jedoch nur stichprobenartig, durchgeführt.

Jeder neue ICARO Gleitschirm ist vor der Auslieferung vom Händler oder der Flugschule durch einen Probeflug, Aufziehen am Übungshang, etc. nochmals auf eine korrekte Grundeinstellung zu überprüfen und dieses Datum am Typenschild des Gleitschirms einzutragen. Ab diesem Zeitpunkt beginnt sowohl die Frist für den ersten 2-Jahres-Check als auch die Laufzeit der Garantie.

Vor dem ersten Start solltest Du selbst Deinen Gleitschirm nicht nur zur Kontrolle auf einer ebenen Fläche auslegen und aufziehen, sondern auch die ersten Start- und Handlungübungen durchführen. Bodenhandling schult und verfeinert die Starttechnik. Du kannst hierbei bewusst und stressfrei die Reaktionen Deines Gleitschirms kennen lernen, und dann in der Luft besser, effektiver und sicherer mit ihm umgehen.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben in diesem Handbuch trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung von ICARO Paragliders und dem Autor ausgeschlossen sind. Spezielle Hinweise in diesem Handbuch sind farbig markiert, wichtige Änderungen im Handbuch werden über unsere Homepage www.icaro-paragliders.de bekanntgegeben. Weder der Hersteller noch der Vertreiber übernehmen die Verantwortung für Schäden oder die Erfüllung allfälliger Schadenersatzforderungen von Dir oder Dritten, auf welche Art auch immer. Jeder Pilot ist für die Betriebssicherheit seiner Flugausrüstung verantwortlich. Jede Veränderung am Gleitschirm (Leinen, Kappe, Tragegurte) ist gefährlich und kann zu ungewollten Reaktionen des Gleitschirms führen. Wenn unsere Gleitschirme die Produktion verlassen, befinden sich innerhalb des zulässigen Toleranzbereichs. Dieser ist sehr eng und darf auf keinen Fall verändert werden, da damit das optimale Verhältnis zwischen Leistung, Handling und Sicherheit nicht mehr gewährleistet ist, nicht mehr dem mustergeprüften Gleitschirm entsprechen und damit nicht mehr mustergeprüft sind. Zeitweise geflogene Extremflug- oder Acromanöver stellen grundsätzlich keine Gefahr für Struktur und Festigkeit des Materials dar. Häufige Extrembelastungen beschleunigen jedoch den Alterungsprozess erheblich sodass bei Schirmen, die häufig mit diesen Manövern belastet werden, früher eine Nachprüfung durchgeführt werden muss. Gleiches gilt für Schirme, die längere Zeit am Meer oder in salzhaltiger Luft geflogen werden.

UMWELTBEZOGENE ASPEKTE

Nachdem uns neben Qualität auch der Umweltschutz ein Anliegen ist, wollen wir unseren aktiven Beitrag liefern. Die eingesetzten Materialien am Gleitschirm, Gurtzeug und Rettungsgerät erfordern eine spezielle Entsorgung. Daher ersuchen wir Dich, ausgediente ICARO-Geräte an uns zurückzusenden, damit wir diese fachgerecht entsorgen können. Die Entsorgungskosten übernehmen natürlich wir. Bitte betreibe unseren naturnahen Sport so, dass Natur und Landschaft geschont werden und der Lebensraum der Wildtiere nicht negativ beeinflusst wird. Bitte informiere Dich im jeweiligen Fluggebiet über die bestehenden Naturschutzbestimmungen. Bitte nicht unnötig lärmern um Jäger und Grundstückseigentümer nicht zu verärgern. Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert! Bitte nicht abseits markierter Wege gehen und keinen Müll zurücklassen.

2. LERNE DEINEN BUTEO XC KENNEN

GEEIGNET FÜR DIE SCHULUNG	nein	GEEIGNET / MUSTERGEPRÜFT FÜR DEN BETRIEB MIT MOTOR	nein/ nicht getestet
GEEIGNET / MUSTERGEPRÜFT FÜR DEN WINDENSCHLEPP	ja/ja	EMPFOHLENE LAGER - TEMPERATUR (0C)	+ 5 bis + 30
GEEIGNET / MUSTERGEPRÜFT FÜR DAS ACROFLIEGEN	nein/nein	EMPFOHLENE LAGER - LUFTFEUCHTIGKEIT (%)RF	55 bis 75
GEEIGNET / MUSTERGEPRÜFT FÜR DEN BETRIEB ALS DOPPELSITZER	nein/nein		

Checkintervall: 24 Monate oder 150 Betriebsstunden, je nachdem was früher eintritt.

GRÖSSE SIZES	XS	S	M	L
KLASSIFIZIERUNG CLASSIFICATION	EN/LTF B			
FLÄCHE AREA	21,25	23,5	25,75	28
PROJ. FLÄCHE PROJECTED AREA	18	20	21,9	23,8
AUSGEL. SPANNWEITE FLAT WINGSPAN	11,1	11,67	12,2	12,74
PROJ. SPANNWEITE PROJECTED WINGSPAN	8,7	9,2	9,63	10
STRECKUNG FLAT ASPECT RATIO	5,8	5,8	5,8	5,8
PROJ. STRECKUNG PROJ. ASPECT RATIO	4,2	4,2	4,2	4,2
GEWICHT WEIGHT	5 kg	5,2 kg	5,6	6
GEWICHTSBEREICH WEIGHT RANGE	70-90	80-100	90-110	100-125
PROFIL TYP PROFILE TYPE	Sharke Nose	Sharke Nose	Sharke Nose	Sharke Nose
MATERIAL MATERIAL	Skytex 32	Skytex 32	Skytex 32	Skytex 32
ZELLEN CELLS	82+ 80 MiniRibs	82+ 80 MiniRibs	82+ 80 MiniRibs	82+ 80 MiniRibs
BESCHLEUNIGER SPEED SYSTEM.	12cm	12,5cm	13cm	14cm
TRIMMER TRIMMER	No	No	No	No
V TRIM (km/h) V TRIM (km/h)	39	39	39	39
V MAX (km/h) V MAX (km/h)	50+	50+	50+	50+
SITZE SEATS	1			

Beim **BUTEO XC** handelt es sich um einen EN-B Schirm, der oberhalb des Gravis angesiedelt ist. Erstmals wird MID EN-B Safety mit der Performance eines HIGH EN-C Schirmes kombiniert.

Er ist für alle Streckenflugpiloten konzipiert, die hohen Wert auf aktive und passive Sicherheit legen. Er ist ein einsitzig zu fliegender Gleitschirm mit guter passiver Sicherheit und verzeihendem Flugverhalten sowie einigermaßen widerstandsfähig gegen abnormale Flugzustände, wodurch er für Piloten, die über regelmäßige Flugpraxis und über fortgeschrittene flugtechnische Kenntnisse verfügen, geeignet ist. Leistungsorientiertes Fliegen am Limit ist nur möglich, wenn Pilot und Fluggerät eine Einheit bilden. Der **BUTEO XC** ermöglicht dem ambitionierten Piloten in die Welt von extrem leistungsstarken Schirmen einzusteigen. Dies bedeutet, der Schirm verfügt über eine moderate Trimmgeschwindigkeit, welches ein flaches Drehen in leichter Thermik ermöglicht.

Darüber hinaus ist der **BUTEO XC** jedoch wendig genug um auch starke, enge Bärte unter schwierigen Bedingungen aus zu drehen. Die 162 Eintrittskantenrippen erzeugen ein äußerst homogenes Obersegel, der Garant für gute Gleiteigenschaften in turbulenter Luft. Das gesamte Konzept wurde auf bestes Gleiten im beschleunigten Flug ausgerichtet. Beim Streckenfliegen geht es nun einmal um den schnellsten Weg von A nach B und der **BUTEO XC** zeigt hier sein ganzes Potential.

Durch die Verwendung neuester Materialien konnte das Schirmgewicht auf ein Minimum reduziert werden. Im direkten Vergleich zu ähnlich komplexen Schirmen gehört der **BUTEO XC** zu den Leichtesten. Er ist weder für Kunstflug geeignet noch zugelassen. Zum Kunstflug sind alle Manöver zu rechnen, bei denen eine Querneigung von 60° oder eine Längsneigung von 30° überschritten werden, sowie Flugmanöver, in denen die Schirmkappe von hinten angeströmt wird.

DIE KAPPE

Gänzlich aus leichten Materialien hergestellt, wiegt der Schirm lediglich 222g/m². Der **BUTEO XC** verfügt über 82 tragenden Rippen und zusätzlich 80 Mini-Rippen entlang des Obersegels. Diese Anordnung entspricht einer Zellenanzahl von 162 Rippen, was ein Design Merkmal von EN-D Schirmen ist.

Sharknose mit Stäbchen in der Profilnase, Double 3D- Shaping, nach hinten versetzte Aufhängungspunkte auf der A- Ebene, Miniribs an der Abströmkante sowie ein völlig neu berechnetes Leistungsprofil sind weitere Features des neuen **BUTEO XC**.

Bei der Sharknose-Technologie wandert die Eintrittsöffnung am Untersegel weiter nach hinten und wird in einer konkaven Vertiefung untergebracht. Dadurch wird ein besserer Staudruck über den gesamten Anstellwinkelbereich erreicht, denn: je höher dieser ist, desto stabiler ist die Kappe auch über den gesamten Geschwindigkeitsbereich.

Die Vorteile, die sich durch dieses Profil für den Piloten ergeben, sind:

- Der Schirm, stellt später, und gibt dem Piloten einen größeren Steuerleinenbereich.
- Im Schnellflug hat das Profil eine höhere Formtreue als beim herkömmlichen Profilen und
- der verringerte Luftwiderstand bringt zudem eine bessere Gleit- und Steigleistung.

Zusätzlich verringern verschiedene Tuchmaterialien das Gewicht, gewährleisten aber trotzdem höchste Form- und aerodynamische Stabilität sowie Festigkeit. Die Schmutzauslassöffnungen an beiden Seiten am Achterliek erleichtern das Reinigen der Kappeninnenseite.

LEINEN

Die Leinen sind eine Kombination aus verschiedenen Stärken und einem dehnungsresistenten Kern. Alle verarbeiteten Leinen werden mit höchster Präzision elektronisch abgelängt und anschließend vernäht. Damit geben sie dem Gleitschirm eine für seine Zwecke optimierte Trimmung und feine Einstellung. Die Leinenmaße findest Du im Anhang.

Die Bremseinstellung bietet für die meisten Piloten den optimalen Einsatz beim Fliegen. Trotzdem kann es für sehr große beziehungsweise kleine Piloten sowie bei Verwendung von Gurtzeugen mit hoher oder tiefer Aufhängung erforderlich sein, die Länge der Bremsen zu verändern.

Wird die Bremseinstellung verlängert, so ist darauf zu achten, dass der Pilot in extremen Flugsituationen und bei der Landung den Stallpunkt ohne Wickeln der Bremsen erfliegen kann. Bei zu kurzer Einstellung kann es zusätzlich zu einer Verschlechterung der Leistungs- und Starteigenschaften auch zu Sicherheitsproblemen kommen.

Ebenfalls ist darauf zu achten, dass immer ein „Leerweg“ von einigen Zentimetern vorhanden ist, damit der Schirm ohne Betätigung der Bremsen nicht trotzdem angebremst wird (die Bremsen verursachen bereits durch ihren Luftwiderstand eine Zugkraft, wodurch dies leicht „vorgespannt“ werden).

Veränderungen der Länge sollten immer in Schritten von maximal 5 cm erfolgen, anschließend am Übungshang kontrolliert und die richtige, beidseitig symmetrische Einstellung mit dem richtigen Knoten fixiert werden. Nicht richtig fixierte Knoten können sich lösen. Sollte dies der Fall sein, ist nur mehr die Notsteuerung (siehe dazu den Punkt „Notsteuerung“ im Kapitel „Was mach ich wenns passiert?“) möglich.

Erkundige dich vor jeder beabsichtigten Änderung der Leinenlängen bei ICARO Paragliders. Jede eigenmächtige, nicht von ICARO Paragliders freigegebene, Veränderung der Leinenlängen (einschließlich Steuerleinen) ist gefährlich, führt zu ungewollten Reaktionen des Gleitschirms, zum Verlust der Musterprüfung und ist daher verboten.

TRAGEGURTE

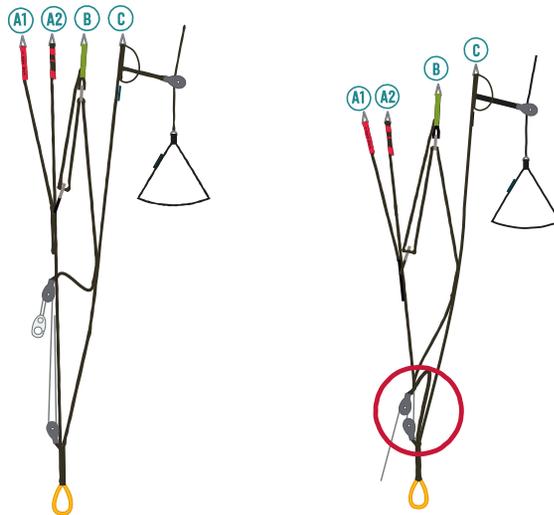
Der **BUTEO XC** hat 3-fach-Tragegurte, wobei der A-Tragegurt geteilt ist und mit einem Beschleuniger-System am vorderen A-Tragegurt ausgestattet. Sehr einfaches Starthandling, zuverlässige Steuerbarkeit mit den hinteren Tragegurten und eine für den beschleunigten Flug optimierte Geometrie waren neben der hohen Festigkeit die wichtigsten Anforderungen bei der Entwicklung dieses Tragegurtes. Vor allem bei Starkwind ist die Kontrolle über die hinteren Gurte sehr effektiv und für die Sicherheit unerlässlich. Eine Abbildung des Tragegurts findest du im Anhang.

Möglichkeiten zur Trimmänderung

Der **BUTEO XC** hat einen mit den Füßen zu betätigenden Beschleuniger. Er hat keine weiteren entfernbareren oder während des Fluges zu betätigenden Vorrichtungen zur Änderung von Trimmung und Geschwindigkeit. An den meisten handelsüblichen Gurtzeugen sind Rollen für das Beschleunigungssystem angebracht.

Je nachdem, ob die Länge der Beschleunigerleinen am Brummelhaken oder an der Fußstange eingestellt wird, wird das Beschleunigerseil entweder von vorne oder von oben durch die Rollen am Gurtzeug geführt und in der richtigen Länge verknotet. In den Brummelhaken am Tragegurt wird der Brummelhaken des Beschleunigers eingehängt.

Der Beschleuniger wird mit den Beinen betätigt und stellt sich selbstständig wieder in die Ausgangslage zurück. Bei Nichtbetätigung sind alle Tragegurte gleich lang. Wenn Du jedoch die Fußstange durchtrittst, werden die Tragegurte um eine konstruktiv genau festgelegte Länge verkürzt (Maße siehe Anhang). Dadurch kommt es zu einer Verkleinerung des Anstellwinkels am gesamten Flügel und gleichzeitig zu einer Geschwindigkeitszunahme.



Die Länge der Beschleunigerseile ist richtig eingestellt, wenn im maximal beschleunigten Flugzustand beide Umlenkrollen am Tragegurt eng aneinander liegen und dabei die Beine ganz durchgestreckt sind.

Es ist darauf zu achten, dass bei gelöstem Beschleuniger der Gleitschirm durch eine zu kurze Einstellung der Beschleunigerleinen (kein freier Lauf der Beschleunigerleinen) nicht bereits beschleunigt wird.

- Das beschleunigte Fliegen immer dosiert durchführen.
- Je turbulenter die Bedingungen und je weniger Bodenabstand vorhanden desto weniger beschleunigen.
- Landeanflüge im beschleunigten Zustand sind mit sehr viel Risiko verbunden.
- Es ist extrem gefährlich, gleichzeitig zu beschleunigen und zu bremsen.

GURTZEUG

Der **BUTEO XC** kann mit allen Gurtzeugen der Gruppe GH, das sind Gurtzeuge mit variablem Brustgurt geflogen werden. Achte jedoch auf die Einstellung der Brust-gurtlänge (Empfehlungen des Herstellers, individuelles Pilotenkönnen, Pilotengewicht inklusive Ballast). Diese hat wesentlichen Einfluss auf Stabilität und Handling des Gleitschirms. Ein enger Abstand der Karabiner verbessert zwar die Stabilität, erhöht aber gleichzeitig die Twistgefahr nach einem Klapper und die Tendenz in einer stabilen Steilspirale zu bleiben.

Ein weiter Abstand ist besser für mehr Rückmeldung vom Gleitschirm, vermittelt aber etwas weniger Stabilität.

Empfohlene Einstellungen:

GESAMTFLUGGEWICHT	< 80 KG	< 80 - 100 KG	> 100 KG
WAAGRECHTER KARABINER-ABSTAND	38 CM – 42 CM	42 cm – 46 cm	46 cm – 50 cm

Bei der Verwendung von Liegegurten empfiehlt ICARO Paragliders sich langsam an die speziellen Eigenschaften dieser Gurtzeuge bei ruhigen Bedingungen „heranzutasten“ und auf folgende Punkte zu achten:

- Bei einer Störung muss der Pilot sofort eine aufrechte Sitzposition einnehmen.
- Extremflugmanöver, die in einer liegenden Position geflogen werden, erhöhen die Gefahr des Eindrehens / Twists.
- Bei großen Kappenstörungen neigen Liegegurtzeuge früher zum Eintwisten.
- Kippt der Pilot bei seitlichen Klappern ab, kann das zu einer Verkürzung des Steuerweges kommen, wodurch es zum ungewollten Überziehen der offenen Seite kommen kann.

3. FLIEGEN MIT DEM BUTEO XC

Flugvorbereitung:

- Bei der Wahl des Startplatzes solltest Du einen Untergrund aussuchen, der möglichst frei von scharfkantigen und hervorstehenden Gegenständen ist. Scharfe Kanten verletzen das Tuch der Gleitschirmkappe.
- Nicht auf die Leinen treten!
- Achte am Startplatz auf das Verhalten der anderen Piloten, Zuschauern, Kindern, Hunden sowie rauchenden Erwachsenen.
- Während des bogenförmigen Auflegens des Gleitschirms untersuche die Kappe und Zellwände auf Beschädigungen, alle Leinen ob diese verknotet, verschlungen oder beschädigt sind oder sogar unter der Schirmkappe liegen (Leinenüberwurf).
- Überprüfe die Verknotung der Hauptsteuerleine.
- Achte, dass kein Schnee, Sand oder Steine in die Kappe gelangen, da das Gewicht in der Hinterkante den Schirm bremsen oder sogar stallen kann.
- Überprüfe am Gurtzeug alle Nähte, Verbindungen, Schäkel und Karabiner, den Verschluss des Rettungsgerätecontainers (Splinte) und den festen Sitz des Rettergriffs.
- Achte darauf, dass Deine Ausrüstung optimalen Schutz und Komfort bieten (Helm, Schuhe, Handschuhe).
- Sind alle Vorbereitungen abgeschlossen werden die Hauptkarabiner des Gurtzeuges mit den Tragegurten verbunden. Zusätzlich werden beidseitig die Brummelhaken der Beschleunigungsseile mit den Brummelhaken am Tragegurt verbunden. Überprüfe die Tragegurte, dass sie vorschriftsmäßig in der richtigen Position und nicht verdreht sind. Die A-Tragegurte müssen nach vorne in Flugrichtung zeigen. Schließlich stelle sicher, dass die Karabiner komplett geschlossen und verriegelt sind.

5-POINT-CHECK

Um nichts zu vergessen sollte der 5-Punkte-Check immer in der gleichen Reihenfolge durchgeführt werden.

1. Taschen, Schließen und Karabiner geschlossen, Helm,?
2. Schirm halbrund ausgelegt, alle Eintrittsöffnungen offen?
3. Leinen sortiert und freier Lauf?
4. Windrichtung und -stärke für einen sicheren Start ok?
5. Luftraum frei?

STARTEN

Das Wichtigste beim Aufziehen ist wie bei allen Schirmen nicht die Kraft, sondern die Konstanz und die Gleichmäßigkeit des Zuges.

Beim Aufziehen sollten die Leinen in der Mitte des Schirms etwas früher gespannt sein als die an den Flügelenden. Deshalb legt man den Tragegurt auf den Unterarm und nimmt nur den inneren A-Tragegurt und die Handgriffe der Steuerleinen in die Hände. Ein kurzer, windabhängig kräftiger Impuls und die Kappe steigt. Sobald der Zug beim Aufziehen nachlässt, bremst man leicht an und nach dem Kontrollblick hebt man mit einigen entschlossen, beschleunigenden Schritten bei gleichzeitig dosiertem Lösen der Bremsen ab.

Bei starkem Wind empfehlen wir den Rückwärtsstart und ein leichtes Vorfüllen der Kappe wodurch Du einen guten Überblick über die Leinen hast. Ziehe den Gleitschirm sanft an den mittleren A-Tragegurten hoch, bremsen ihn am Scheitel leicht an, dreh dich aus und starte. Gehe beim Aufziehen dem Schirm ein paar Schritte entgegen, damit unterstützt Du das kontrollierte Steigen der Kappe. Bei Starkwindstarts kann eine unkontrollierte Schirmfläche mit sehr hoher Geschwindigkeit in den Boden schlagen. Dies kann zu Profilirissen, Beschädigung der Nähte oder des Tuchs führen.

Achte beim Windenschlepp auf die länderspezifischen Vorschriften sowie darauf, dass den Windenschlepp nur dafür kompetentes Personal durchführt. Richtungskorrekturen während der Startphase und vor Erreichen der Sicherheitshöhe sind zu vermeiden.

Es ist darauf zu achten, im flachen Winkel vom Start bis zur Sicherheitshöhe wegzusteigen. Für den Windschlepp musst du eine Schleppklinke verwenden, die eigens dafür gebaut worden und zugelassen ist. Verbinde die Schleppklinke mit der Hauptaufhängung für die Karabiner unter Übereinstimmung der Empfehlung des Herstellers. Vor dem Schlepp solltest du die Sicherheitsanweisungen der kompletten Schleppausrüstung beachten.

Während des Schleppvorganges nicht überbremsen und immer gefühlvoll steuern, da der Schirm mit einem erhöhten Anstellwinkel fliegt.

AKTIVES FLIEGEN

Aktives Fliegen bedeutet, durch Gewichtsverlagerung und gefühlvolles „Stützen“ die Kappe des Gleitschirms immer gleichmäßig zu belasten. Durch leicht angebremsstes Fliegen erreicht man eine Vergrößerung des Anstellwinkels und damit eine höhere Stabilität der Kappe.

Beim Einfliegen in starke oder zerrissene Thermik ist darauf zu achten, dass die Gleitschirmkappe nicht hinter dem Piloten zurückbleibt und in einen dynamischen Strömungsabriss gerät. Verhindert wird dies, indem man beim Einfliegen in den Aufwindbereich den Steuerleinenzug lockert, um etwas Geschwindigkeit aufzunehmen.

Umgekehrt muss der Gleitschirm abgebremst werden, wenn die Kappe durch Einfliegen in einen Abwindbereich oder Herausfliegen aus der Thermik vor den Piloten kommt.

KURVEN FLIEGEN

Der **BUTEO XC** ist wendig, reagiert auf Steuerimpulse (Gewichtsverlagerung und Zug der kurveninneren Bremsleine) direkt und verzögerungsfrei, nimmt eine deutliche Seitenneigung bei stärkerem, einseitigem Steuerleinenzug auf und fliegt schnelle, steile Kurven, die bis zur Steilspirale fortgesetzt werden können.

Bei zu weitem oder zu schnellem Durchziehen der Steuerleinen besteht die Gefahr des Strömungsabrisse.

LANDUNG

Aus einem geraden, pendelfreien Endanflug gegen den Wind lässt man den Gleitschirm mit Normalfahrt ausgleiten und zieht dann in ca. einem Meter Höhe über Grund die Bremsen entschlossen und zügig durch. Bei starkem Gegenwind bremst man entsprechend schwächer. Landungen aus Steilkurven heraus und schnelle Kurvenwechsel vor der Landung sind wegen der damit verbundenen Pendelbewegungen zu vermeiden.

Lasse die Gleitschirmkappe hinter Dich auf den Boden fallen damit sie nicht gefüllt mit den Eintrittsöffnungen voran auf den Boden auftrifft. Das kann die Zellen beschädigen.

Vermeide das „Abpumpen“ des Gleitschirms. Dadurch besteht die Gefahr eines Strömungsabrisses und damit Absturzes.

4. WIE KOMME ICH WIEDER RUNTER?

Die hier beschriebenen Methoden können Material und Struktur des Gleitschirms sowie den Piloten bis an die physischen und psychischen Grenzen belasten. Sie sollten daher nur zum Training sowie in Notsituationen selbst angewendet werden.

Für alle Schnellabstieghilfen und Extremflugmanöver gilt:

- Erstes Üben nur unter Anleitung eines Fluglehrers oder im Rahmen eines Sicherheitstrainings.
- Vor dem Einleiten der Manöver sicherstellen, dass der Luftraum unter Dir frei ist.
- Während der Manöver Blickkontakt zur Kappe und dabei die Höhe ständig kontrollieren.
- Kannst Du den Gleitschirm nicht mehr unter Kontrolle bringen verwende rechtzeitig Dein Rettungsgerät. Achte dabei immer auf die Flughöhe.

OHREN ANLEGEN

Dieses Manöver ist nur effektiv, um aus mäßigem Aufwind horizontal zu entkommen, ohne noch weiter Höhe zu gewinnen (z.B. unter der Wolkenbasis oder bei Gefahr, rückwärts ins Lee geblasen zu werden). Zum Ohren-Anlegen nimm, ohne die Bremsen loszulassen, beidseitig nur die äußersten Leinen am A-Tragegurt in die Hand und zieht diese symmetrisch nach unten, um ein ruhiges Anlegen der Flügelenden zu gewährleisten. Beachte, dass sich dadurch der Anstellwinkel erhöht, sich der Bremsweg bis zum Überziehen verringert und die Sackfluggrenze näher rückt. Die gleichzeitige Betätigung des Beschleunigungssystems wirkt diesen negativen Erscheinungen entgegen. Nach dem Freigeben der Leine öffnen die Ohren grundsätzlich von selbst. Sollte dies nicht der Fall sein, beidseitig gleichmäßig „Pumpen“.

Mit angelegten Ohren darf keine zusätzliche Steilspirale geflogen werden, da nur ein Teil der Leinenabhängungen die erhöhte Kurvenlast aufnehmen kann und das Material überlastet werden könnte.

B-LEINEN STALL

Höhe kann sehr leicht durch Spiralen oder steile Kurven abgebaut werden. Der B-Leinen-Stall ist kein geeignetes Manöver um effektiv Höhe abzubauen. Zudem wirkt er sich sehr negativ auf die Lebensdauer des Materials aus.

Willst Du trotzdem einen B- Stall durchführen, dürfen während des Manövers die Bremsen nicht gewickelt sein. Die B-Tragegurte werden langsam und symmetrisch heruntergezogen. Die Strömung reißt ab, Du kippst nach hinten und gehst in einen vertikalen Sinkflug über. **Sollte während der Einleitung bzw. während des B- Stalls ein instabiler Flugzustand entstehen (Drehbewegung um die Hochachse, Rosette der Kappe) den B- Stall unverzüglich ausleiten.**

Zum Ausleiten des B-Leinen-Stalls gib beide B-Tragegurte gleichzeitig frei (Schaltzeit ca. 1 Sekunde). Die Gleitschirmkappe kippt nach vorne, nimmt unverzüglich wieder Fahrt auf und geht in den Normalflug über. **Sollte ein Sackflugzustand bestehen bleiben, drücke die A- Tragegurte nach vorne oder betätige das Beschleunigungssystem. Als Bereitschaft dazu empfehlen wir generell nach dem Ausleiten des B- Leinen-Stall: Hände an die A-Gurte. Folgende Fehler sind unbedingt vermeiden:**

- die Bremsen während des Manövers wickeln,
- zu weites Ziehen der B-Tragegurte, sodass die A- Tragegurte mitgezogen werden,
- asymmetrisches Herunterziehen der B- Tragegurte,
- zu langsames Ausleiten,
- loslassen der B-Tragegurte ohne gleichzeitig mit den Händen nach oben zu gehen,
- anbremsen direkt nach oder während des Ausleitens.

STELSPIRALE

Bei stärkerem, einseitigem Steuerleinenzug sowie dementsprechender Gewichtsverlagerung nimmt der Gleitschirm eine deutliche Seitenneigung auf und fliegt schnelle, steile Kurven, die bis zur Steilspirale fortgesetzt werden können. Löse beim Einleiten die kurvenäußere Bremsleine immer ganz und lasse dem Schirm Zeit, die Drehbewegung aufzunehmen.

Kontrolliert einleiten und nicht schlagartig durchziehen. Bei zu weitem oder zu schnellem Durchziehen der Steuerleinen besteht die Gefahr des Strömungsabrisses. Beachte, dass die Steuerdrücke in der Steilspirale wesentlich höher als im Normalflug sind.

Bist Du in der Spirale, nimm eine neutrale Pilotenposition ein indem Du das zur Kurveninnenseite verlagerte Gewicht zurückerücknimmst. Die Außenbremse dabei so stark anziehen, dass der Schirm nicht weiter beschleunigen kann. In der Spiralphase bleibt die Innenbremse relativ statisch (nur geringe Korrekturen), über die Außenbremse steuerst Du die Spirale (steiler oder flacher).

Verlangsamt der Schirm, gib die Bremse etwas frei, wird er schneller, Außenbremse mehr anziehen. Versuche dabei den Druck auf die Innenbremse relativ gleich zu halten.

Wird die Außenbremse zu wenig betätigt, kann der Schirm in eine sehr steile Spirale übergehen, da er einerseits nicht am „auf die Nase gehen“ gehindert wird, andererseits der Außenflügel am Einklappen gehindert wird, was normalerweise ein zu aggressives Beschleunigen und Übergehen in den Spiralsturz dämpfen würde.

Zum Ausleiten verlagere das Gewicht leicht nach Außen, löse kontrolliert die kurveninnere Bremse und bremse gefühlvoll die kurvenäußere Seite an bis Du merkst, dass sich der Schirm aufzurichten beginnt. Baue die Kurvenenergie in Kreisen ab bis die Kappe normal über Dir steht.

Solltest Du unter ungünstigen Einflüssen stabil spiralen, ist die Steilspirale aktiv auszuleiten. Dies erfolgt, indem Du zusätzlich zur Gewichtsverlagerung nach Außen entschlossen die kurvenäußere Seite anbremsen, bis Du merkst, dass sich der Schirm aufzurichten beginnt. Dann wieder gefühlvolles Nachbremsen der kurveninneren Seite über mehrere Umdrehungen bis zum Normalflug. Dabei kann der Gleitschirm stark nach vorne nicken und Du musst ihn mit dosiertem Bremseneinsatz abbremsen. Bei extremen Sinkwerten kann es durchaus erforderlich sein, mit beiden Händen außen Gegenbremsen zu müssen. Dabei erfolgt die Ausleitung radikaler und der Schirm nickt deutlich nach vorne, sodass Du den Schirm vehement abfangen musst.

Immer Kontrolle der Sinkwerte! Gewicht in der Spirale nicht auch noch nach innen legen, sondern der Fliehkraft folgen. Die Sinkwerte in der Spirale können sehr hoch sein und damit auch die G-Belastung für den Körper. Dies kann, je nach physischer Konstitution, auch zur Bewusstlosigkeit führen. Bei Anzeichen von Schwindel oder Blackout die Spirale sofort kontrolliert ausleiten. Fliege die Steilspirale nur dann, wenn Du dieses Manöver beherrscht und erforderlich ist.

WINGOVER

Mit dem **BUTEO XC** kannst Du hohe Wingover fliegen. Bitte bedenke, dass falsch eingeleitete Wingover zu teilweise sehr heftigen Reaktionen des Gleitschirms führen können.

Fliege Wingover nur dann, wenn Du dieses Manöver beherrscht.

5. WAS MACHE ICH WENN ES PASSIERT?

KNOTEN UND VERHÄNGER

Wenn Du beim Start einen Knoten oder Verhänger bemerkst (Blick auf die Kappe) sofort den Start abbrechen. Wenn Du erst nach dem Abheben bemerkst, dass ein Knoten oder Verhänger in den Leinen vorhanden ist, musst Du durch Gewichtsverlagerung (zusätzlich durch einen vorsichtigen, dosierten Einsatz der Bremsen auf der gegenüberliegenden Seite des Knotens oder Verhängers) den Gleitschirm stabilisieren.

Ohne Reaktion geht ein verhängter Schirm meist in eine stabile Steilspirale über.

Wenn Du ausreichend Höhe hast (keine Piloten in der Nähe, nicht in der Nähe von Hindernissen) kannst Du versuchen, die verknoteten Leinen oder den Verhänger zu lösen. Möglichkeiten hierzu sind pumpen auf der verhängten Seite, ziehen der Stabilo-Leine oder einklappen und Wiederöffnen der verhängten Seite. Gelingt dies nicht, sofort zum nächsten Landeplatz fliegen.

Wenn sich der Knoten oder Verhänger in den Leinen nicht lösen lässt, nicht zu stark oder zu lange an den Leinen oder Bremsen ziehen. Es besteht erhöhtes Risiko, dass die Vorwärtsfahrt zu stark verringert (Strömungsabriss) oder eine Negativdrehung (Trudeln) eingeleitet wird.

SACKFLUG

Der **BUTEO XC** ist prinzipiell nicht sackflugempfindlich und beendet einen Sackflug normalerweise selbstständig. Aktives Ausleiten ist durch gleichzeitiges Nach – Vorne - Drücken beider A-Tragegurte möglich.

Speziell das Fliegen mit einem nassen Gleitschirm erhöht das Sackflugrisiko. Deshalb sollte auf das Fliegen in extrem feuchter Luft oder bei Regen grundsätzlich verzichtet werden. Eine nasse Schirmkappe kann das Flugverhalten massiv beeinträchtigen und die Gefahr eines frühzeitigen Strömungsabrissses erheblich erhöhen. Wenn es jedoch unvermeidlich ist im Regen zu fliegen (z.B. auf Strecke bei Fehleinschätzung der Wettersituation) vermeide plötzliche Bewegungen oder radikale Steuerimpulse, führe keine Abstieghilfen oder sonstige Flugfiguren durch und berücksichtige speziell bei der Landung die veränderten Flugeigenschaften. Im Sackflug dürfen die Bremsen nicht betätigt werden, da der Gleitschirm unverzüglich in den Fullstall übergeht.

Versuche in Bodennähe den Sackflug nicht auszuleiten. Die auftretende Pendelbewegung kann für dich sehr gefährlich werden. Bereite dich darauf vor, dass eine spezielle Landetechnik erforderlich sein kann richte dich deshalb komplett im Gurtzeug auf.

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Das Wiederöffnen erfolgt rasch und meist ohne Zutun des Piloten. Du kannst es unterstützen indem Du zuerst die Drehbewegung der Kappe durch Gegensteuern stabilisierst und dann auf der eingeklappten Seite ein oder mehrmals die Steuerleine kräftig und kurz ziehst („aufpumpen“).

Erfolgt ein Klapper im beschleunigten Flug, löse zuerst den Beschleuniger um die Stabilisierung und das Wiederöffnen der Kappe zu unterstützen.

FRONTALES EINKLAPPEN

Der Frontstall öffnet gewöhnlich selbstständig. Bei frontalem Einklappen kannst Du das Wiederöffnen durch kurzes Ziehen beider Steuerleinen unterstützen.

NOTSTEUERUNG

Sollte es aus irgendeinem Grund nicht möglich sein mit den Steuerleinen zu steuern, dann kannst Du auch mit den hinteren Tragegurten steuern und landen. Der dazu erforderliche Zug ist dabei relativ hoch.

Im Endanflug unbedingt auf die Steuerung über die hinteren Tragegurte wechseln. Bei der Steuerung über die hinteren Tragegurte sind die Steuerwege wesentlich kürzer.

TRUDELN

Trudeln ist ein gefährliches Flugmanöver und sollte nicht absichtlich erfolgen werden (mit Ausnahme im Rahmen eines durch qualifiziertes Personal durchgeführten Sicherheitstrainings!)

Für das Trudeln gibt es zwei Ursachen: Entweder wird eine Bremsleine zu schnell und weit durchgezogen (Beispiel: Einleiten einer Steilspirale) oder im Langsamflug wird eine Seite zu stark angebremst (Beispiel: beim Thermikkreisen). Wenn die rotierende Kappe über oder leicht vor Dir erscheint und beide Bremsen freigegeben

werden, wird das Trudeln (Negativdrehung) ausgeleitet und der Gleitschirm geht wieder in den Normalflugzustand über.

Wird die Negativkurve länger gehalten, kann der Gleitschirm beschleunigen und bei der Ausleitung einseitig weit nach vorne schießen. Ein impulsives Einklappen, ein Verhängen oder sogar das Hineinfallen in die Kappe können die Folge sein.

FULLSTALL

Der Fullstall ist ein gefährliches Flugmanöver und sollte nicht absichtlich erfolgen werden (mit Ausnahme im Rahmen eines durch qualifiziertes Personal durchgeführten Sicherheitstrainings, wenn Du ihn beherrschst **UND ES UNBEDINGT ERFORDERLICH IST!**)

Ziehe die Bremsen zügig bis zur gestreckten Armlänge durch und halte die Hände unterhalb des Sitzbrettes. Bei Erreichen der Stallgeschwindigkeit entleert sich die Kappe schlagartig, und kippt plötzlich nach hinten weg. Das Erreichen der Minimalfahrt kündigt sich durch markantes Nachlassen der Fahrtgeräusche und Anstieg der Steuerkräfte an. Bis zu diesem Punkt ist ein Anfahren des Schirms durch gleichmäßiges Lösen der Bremsen möglich, die Kappe kippt jedoch deutlich nach vorne, sodass ein Anbremsen erforderlich sein kann. Wenn die Kappe weiter abbremsst und dadurch nach hinten wegkippt, darfst Du auf keinen Fall die Bremsen freigeben. Die Folge wäre: Du befindest dich vor der Kappe, die Kappe hinter Dir. Im nächsten Moment fällst Du nach unten, die Kappe nimmt volle Fahrt auf und beschleunigt Dich auf einer Kreisbahn über die Kappe. Du könntest im Extremfall ins Segel fallen.

Der Fullstall wird erst ausgeleitet, wenn er stabilisiert ist, d.h. wenn sich die entleerte Kappe über oder leicht vor Dir befindet. Lasse die Kappe vorfüllen, indem Du die Bremse ein wenig frei gibst und sobald die Kappe stabil über Dir steht, gibst die Bremsen vollständig frei und der Schirm nimmt wieder Fahrt auf.

Gibst Du beim Ausleiten des Fullstall die Bremsen im falschen Moment, zu schnell, asymmetrisch oder nur unvollständig frei, kannst Du im schlimmsten Fall in die Kappe fallen!

6. PFLEGE, REPARATUR, NACHPRÜFUNG

Pflege

- Ein fabrikneuer Schirm ist bei der Lieferung stark komprimiert was ausschließlich dem Transport dient. Lege Deinen neuen Schirm nach der Auslieferung und der ersten Kontrolle durch Dich locker zusammen. Auch solltest Du dich nicht auf einen verpackten Schirm (z.B. im Packsack) setzen. Das Gleiche gilt für Dein Gurtzeug. Lasse dich nicht mit angelegtem Gurtzeug rücklings auf den Boden fallen, weil dadurch der Protektor Schaden nehmen kann.
- Schirm regelmäßig ausschütteln und das Laub, Gras, Sand, etc. entfernen.
- Bei längerer Lagerung öffne den Rucksack und den Spanngurt und rolle die Schirmkappe ein wenig auseinander, damit Luft an das Tuch gelangen kann und die Spannung vom Material genommen wird.
- Trocken und lichtgeschützt, nie in der Nähe von Chemikalien, bei einer Temperatur, die idealer weise zwischen 5 und 30 Grad Celsius und einer Luftfeuchtigkeit von 55- 75% betragen sollte, lagern.
- Nie unnötig in der Sonne und speziell an heißen Tagen nicht im geschlossenen Auto lagern (vermeide Temperaturen über 30 Grad Celsius).
- Das Gleitschirmtuch verliert durch UV-Strahlung an Festigkeit und wird damit luftdurchlässig. Deshalb solltest Du den Gleitschirm erst kurz vor dem Start auflegen (und nach der Landung rasch wieder einpacken, um ihn vor unnötiger UV-Belastung zu schützen).
- Spüle (z.B. nach einer Wasserlandung im Meer) nur mit frischem Wasser, vermeide das Eintauchen in ein Schwimmbad, da das Chlor das Tuch beschädigt.
- Trockne so, dass überall Luft an das Gewebe gelangen kann.
- Verwende keine chemischen Reinigungsmittel, harte Bürsten oder die Waschmaschine, da die Beschichtung zerstört und damit die Festigkeit des Gewebes beeinträchtigt wird. Verwende nur lauwarmes Süßwasser und einen weichen Schwamm. Für hartnäckigere Fälle empfiehlt sich ein mildes Neutralwaschmittel. Anschließend spüle den Schirm gründlich und lasse ihn an einem schattigen und gut belüfteten Ort trocknen.
- Nach Überbelastungen, Baum- oder Wasserlandungen oder andere Extremsituationen müssen alle Leinen auf ihre Festigkeit und Länge sowie die Kappe auf Beschädigungen kontrolliert werden.
- Grundsätzlich gibt es keine spezielle Packmethode für ICARO Gleitschirme. Es ist lediglich darauf zu achten, dass die Stäbchen in den Eintrittsöffnungen nicht zu stark geknickt werden.
- Das Kompressionsband immer quer zur Eintrittskante um den Schirm legen und gefühlvoll zuziehen, sodass der Schirm zusammengehalten, jedoch nicht zu sehr zusammengezogen wird.

- Achte beim Einpacken des Gleitschirms auf Insekten in der Schirmkappe. Manche Arten erzeugen Säuren wodurch Flecken entstehen, andere beißen sich durch das Material und verursachen dadurch Löcher.

Zu Deiner eigenen Sicherheit empfehlen wir Dir: Solltest Du längere Zeit nicht fliegen, überprüfe Deinen Gleitschirm (z.B. Schimmelflecken, Spleißung der Leinen, Sichtprüfung der Kappe, Korrosion der Leinenschlösser, etc.). Solltest Du Dir nicht sicher sein, dass Dein Gleitschirm lufttüchtig ist, lasse ihn durch einen autorisierten ICARO-Checkbetrieb überprüfen. Das Gleiche empfehlen wir auch für Gurtzeuge und Rettungsgeräte.

REPARATUR

Kleinere Löcher (max. 20x20 mm) in der Gleitschirmkappe kannst Du selbst reparieren, indem Du mit speziellem Klebesegel von der Unter- und Oberseite jeweils einen Flicker über die schadhafte Stelle klebst. Schneide diese rund, damit an den Flicker keine Ecken, die sich sehr leicht lösen könnten, vorhanden sind. Beschädigte Leinen müssen getauscht werden. Dies sollte grundsätzlich durch eine hierzu von ICARO Paragliders autorisierten Person/ Flugschule/ Händler erfolgen. Beim Selbsttausch vergleicht man deren Länge mit ihrem Gegenstück auf der anderen Seite. Wenn eine Leine ausgetauscht wurde, den Gleitschirm erst in der Ebene aufziehen und überprüfen, ob alles in Ordnung ist, bevor man fliegt.

Alle anderen Arten von Beschädigungen dürfen nur von einem autorisierten Fachbetrieb oder dem Hersteller repariert werden. Für Reparaturen an ICARO Gleitschirmen dürfen nur Originalteile (Klebesegel, Segeltuch, Leinen, Leinenschlösser, Tragegurte) verwendet werden, die Du direkt bei ICARO Paragliders oder einem autorisierten Händler oder Flugschule erhältst. Durch jede Veränderung am Gleitschirm, außer jene vom Hersteller genehmigte, erlöschen die Musterprüfung und alle Garantieansprüche.

NACHPRÜFUNG

Gemäß den derzeit geltenden gesetzlichen Regelungen und Vorschriften besteht die Möglichkeit, dass Du Deine Ausrüstung selber nachprüfen darfst (Selbstprüfung; siehe Anhang). Wir empfehlen jedoch Nachprüfungen durch eine hierzu von ICARO Paragliders autorisierte Person/ Flugschule/ Händler durchführen zu lassen (Fremdprüfung), da in der Regel nur diese über die erforderlichen persönlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen verfügen.

NACHPRÜFUNGSINTERVALL

24 Monate oder 150 Betriebsstunden, je nachdem was früher eintritt.

Ohne diese Nachprüfung erlischt die Musterprüfung des Gleitschirms! Wenn häufig am Meer, im Sand, in salziger Luft oder extreme Manöver (Acro, Abstiegshilfen) geflogen werden, empfohlen wird Dir aus Sicherheitsgründen ein Checkintervall von **12 Monaten** oder **100 Betriebsstunden**.

Auch die Stunden des Bodenhandlings zählen zu den Betriebsstunden. Auf Grund der mechanischen Beanspruchung der Gleitschirmkappe empfehlen wir, speziell bei Schirmen mit leichterem und damit dünnerem Tuch, die Stunden des Bodenhandlings mit dem Faktor 1,5 zu multiplizieren.

Nicht nur Gleitschirme unterliegen einer regelmäßigen Nachprüfung, auch Gurtzeuge und Rettungsgeräte sind regelmäßig auf Lufttuchtigkeit zu überprüfen. Alle Überprüfungen sind zu dokumentieren.

Bei Aluminiumkarabinern wird generell ein Tauschintervall von 2 Jahren oder 150 Betriebsstunden empfohlen.

Alle Nachprüfungen und Reparaturen sind von der durchführenden Person auf der Gleitschirmkappe einzutragen und zu bestätigen.

7. GARANTIE

Mängel an neuen Produkten oder neuen Teilen, die auf Material- oder Herstellungsfehler zurückzuführen sind und innerhalb des gesetzlichen Gewährleistungszeitraums von zwei Jahren auftreten (beginnend mit dem Zeitpunkt der Erstauslieferung) werden behoben, sofern Material- bzw. Herstellungsfehler von ICARO Paragliders als solche anerkannt werden.

Zusätzlich zur gesetzlichen Gewährleistungspflicht gibt ICARO Paragliders auf Gleitschirme, Gurtzeuge und Rettungsgeräte eine Garantie im nachfolgend angeführten Umfang.

Gleitschirme: 24 Monate oder 150 Betriebsstunden, je nachdem, was vorher eintritt. Gurtzeuge und Rettungsgeräte: 24 Monate

GARANTIE GILT AUSSCHLIESSLICH FÜR ICARO- GERÄTE MIT ABGESCHLOSSENER EN UND/ODER LTF- MUSTERPRÜFUNG.

Was umfasst die Garantie?

Die Garantieleistung umfasst die erforderlichen Ersatzteile und die im Zusammenhang mit dem Austausch oder der Reparatur der schadhaften Teile (ausgenommen Verschleißteile). anfallenden Arbeitszeit, sofern Material- bzw. Herstellungsfehler von ICARO Paragliders als solche anerkannt wurden.

Unter welchen Voraussetzungen gilt die Garantie?

- ICARO Paragliders muss sofort nach der Entdeckung eines Mangels informiert werden.
- Der Schirm/ das Gurtzeug/ Rettungsgerät wurde normal verwendet und gemäß Handbuch gepflegt und gewartet. Dies schließt insbesondere auch die sorgfältige Trocknung, Reinigung und Aufbewahrung mit ein.
- Der Schirm/ das Gurtzeug wurde nur innerhalb der geltenden Richtlinien und Betriebsgrenzen verwendet und alle durchgeführten Flüge müssen anhand des Flugbuchs nachweisbar sein.

- Es wurden nur Original-Ersatzteile verwendet sowie Nachprüfungen, Austausch und/ oder Reparaturen ausschließlich von einem/r von ICARO Paragliders autorisierten Betrieb/ Person ausgeführt und ordnungsgemäß dokumentiert.
- Die Registrierung muss innerhalb von 6 Wochen ab dem Kauf des Gleitschirmes bei einem offiziellen Händler/ einer Flugschule mit dem entsprechenden online-Formular www.icaro-paragliders.de bei ICARO Paragliders erfolgen.

Was ist von dieser Garantie ausgeschlossen?

- Gleitschirme und Gurtzeuge, die zu Schulungszwecken, Acro- oder sonstigen offiziellen Wettbewerben eingesetzt werden.
- Gleitschirme und Gurtzeuge, die in einem Unfall verwickelt waren.
- Rettungsgeräte, mit denen bereits ein Notabstieg durchgeführt wurde.
- Gleitschirme, Gurtzeuge und Rettungsgeräte, die eigenmächtig verändert wurden.
- Gleitschirme, Gurtzeuge und Rettungsgeräte, die nicht bei einem autorisierten Händler/ Flugschule gekauft wurden.
- Gleitschirme, Gurtzeuge und Rettungsgeräte, wenn die vorgeschriebenen Nachprüfungsintervalle nicht eingehalten wurden.
- Gleitschirme, Gurtzeuge und Rettungsgeräte wenn die vorgeschriebene Nachprüfung nicht von einem/r von ICARO Paragliders autorisierten Betrieb/ Person durchgeführt wurde.
- Schäden, die durch unsachgemäße Lagerung eingetreten sind, wie z.B. feuchter Raum, Hitze, direkte Sonnenbestrahlung, ...
- Teile, die aufgrund normalen Verschleißes ausgewechselt werden müssen.
- Farbveränderungen des Tuchmaterials.
- Schäden durch Lösungsmittel, Sand, Salzwasser, Insekten, Sonne, Feuchtigkeit oder „Debag“ – Sprünge.
- Schäden, die durch das unsachgemäße Anbringen von Logos am Gleitschirm verursacht werden.
- Schäden, die durch höhere Gewalt verursacht wurden.
- Schäden, die durch den Betrieb mit Motor oder beim Windenschlepp verursacht werden.

Im Falle einer erledigten Reklamation läuft die Garantiezeit weiter, der Garantiezeitraum und die damit verbundenen Garantieansprüche werden nicht verlängert und gelten nur bis zum ursprünglichen Ablaufdatum. Die Frachtkosten für den Hin- und Rücktransport werden jedoch nicht von ICARO Paragliders übernommen.

ZUM ABSCHLUSS

Die Zufriedenheit unserer Kunden steht an erster Stelle unserer Bemühungen. Deshalb sind wir offen für alle Verbesserungsvorschläge und konstruktive Kritik von Dir denn nur dann können wir diese in unsere neuen Produkte einfließen lassen.

Auch wollen wir jederzeit in der Lage sein, Dich über aktuelle technische Neuerungen sowie Informationen über Deinen Gleitschirm informieren. Das können wir allerdings nur, wenn Du dich bei ICARO Paragliders mittel Garantieranmeldung registrieren lässt.

Diese findest Du auf unserer Homepage unter www.icaro-paragliders.com.

8. ANHANG

GARANTIEANMELDUNG

Bitte fülle die Garantieanmeldung auf unserer Homepage aus und schicke sie uns www.icaro-paragliders.com. Danke !

PRÜFVORGABEN/–ABLAUF FÜR LUFTTÜCHTIGKEITSPRÜFUNGEN

Selbstprüfung

Erforderliche Voraussetzungen für ausschließlich persönlich und einsitzig genutzte ICARO Gleitschirme, Gurtzeuge und Rettungsgeräte:

- Besitz eines gültigen unbeschränkten Luftfahrerscheins, Sonderpilotenscheins für Gleitschirm oder eine als gleichwertig anerkannte ausländische Lizenz.
- Eine 2 Monate dauernde Einschulung bei ICARO an allen Gleitschirmen, Gurtzeugen und Rettungsgeräten von ICARO paragliders

Wenn der Gleitschirm/ das Gurtzeug oder das Rettungsgerät selbständig nachgeprüft wurde, dann ist ab diesem Zeitpunkt die Musterprüfung bei Nutzung durch Dritte ausgeschlossen. Das Gleiche gilt bei Verkauf der Geräte. Weiters erlöschen alle Garantieansprüche!

Fremdprüfung

Erforderliche persönliche Voraussetzungen für die Nachprüfung von ICARO Gleitschirmen, Gurtzeugen und Rettungsgeräten, die von Dritten genutzt werden sowie für Tandem:

- Gültige Autorisierung von ICARO Paragliders zur Instandhaltung oder Instandsetzung von ICARO Gleitschirmen, Gurtzeugen und Rettungsgeräten
- Besitz eines gültigen unbeschränkten Luftfahrerscheins, Sonderpilotenscheins für Gleitschirm oder eine als gleichwertig anerkannte ausländische Lizenz.
- Eine berufliche Tätigkeit von mindestens zwei Jahren im Bereich der Herstellung, Instandsetzung oder Instandhaltung von Gleitschirmen, davon mindestens 6 Monate innerhalb der letzten 24 Monate.
- Eine dreiwöchige Einschulung an allen ICARO Gleitschirm-, Gurtzeugen- und Rettungsgerätetypen bei ICARO Paragliders.

ERFORDERLICHE AUSSTATTUNG FÜR NACHPRÜFUNGEN

Kalibrierte und justierte Mess- und Prüfgeräte, wie:

- Messvorrichtung zur Messung der Porosität des Gleitschirmtuchs
- Stahlmaßband nach DIN, Klasse 2
- Präzisionsfederwaage mit Messbereich von 0 bis 30 daN zur Ermittlung der Dehnungs- und Rückstellwerte von Gleitschirmleinen
- Messvorrichtung zur Messung und Dokumentation der Längenmessung von Gleitschirmleinen unter 5 daN Zug
- Messvorrichtung zur Messung und Dokumentation der Zugfestigkeit von Gleitschirmleinen
- Nähmaschine mit der Gleitschirmstoffe, und -leinen sowie Gurtmaterial unterschiedlicher Stärken genäht werden können.
- Großer sauberer und heller Raum, wo der gesamte Gleitschirm aufgehängt und aufgelegt werden kann.
- Materialdaten für eine fachgerechte Nachprüfung des Gleitschirms, Gurtzeugs und Rettungsgerätes. Diese können unter Angabe des Typs, der Seriennummer, der Größe und des Baujahrs bei ICARO Paragliders angefordert werden.
- Spezielle Anweisungen und/ oder Sicherheitsmitteilungen des Herstellers für die konkrete Gleitschirm-, Gurtzeug- oder Rettungsgerätype:
- Sonstige Lufttüchtigkeitsanweisungen
- Die von ICARO Paragliders vorgegebenen Aufzeichnungen und Formulare:
 - Stückprüfungsprotokoll des konkreten Gleitschirms, Gurtzeugs oder Rettungsgerätes
 - Aktuelle Fassung des Checkprotokolls für Nachprüfungen von ICARO Gleitschirmen, Gurtzeugen oder Rettungsgeräten
 - Aktuelle Fassung der Anweisung für Nachprüfungen von ICARO Gleitschirmen
- Die zur Prüfung von Gleitschirmen, Gurtzeugen und Rettungsgeräten erforderlichen Normen und Luftfahrttechnischen Vorschriften in der zum Zeitpunkt gültigen Fassung.
- Aktuelle Fassung der Packanweisung für das konkrete Rettungsgerät

PRÜFABLAUF

Identifizierung des Gerätes

Die Daten wie Modell, Typ, Seriennummer, Typenschild, Musterprüfungsplakette überprüfen und im Checkprotokoll aufnehmen.

Prüfung der Luftdurchlässigkeit

Die Luftdurchlässigkeit wird an insgesamt vier Stellen am Ober- und Untersegel mit einem Porositätsmessgerät geprüft, die Messergebnisse in das Checkprotokoll eingetragen und mit den werksinternen Vorgaben verglichen und bewertet.

Grenzwerte: Ergibt eine Messung einen Wert unter 20 Sekunden, verliert der Gleitschirm die Musterprüfung.

Prüfung der Tuchfestigkeit

Bei augenscheinlich stark gebrauchten Geräten ist die Qualität des Tuches mit einem Reißtest zu überprüfen. Mit einer Federwaage wird geprüft, ob noch eine Wei-terreißfestigkeit des Tuches von mindestens 0,5 daN vorhanden ist. Mit einer Nadel mit (Durchmesser $\geq 1\text{mm}$) wird ins Gewebe direkt an einem Ripp-Stopp Verstärkungsfaden eingestochen. Hierbei hat die Überprüfung an zwei Stellen zu erfolgen:

- Im Ober und Untersegel neben dem A-Leinenloop der mittleren Leine
- In der Mitte einer mittleren Bahn im Obersegel

Sichtkontrolle der Kappe und der Leine Ober- und Untersegel, Eintrittskante, Austrittskante, Rippen, Zellzwischenwände, Nähte, Flairs, Leinen und Leinenloops werden auf Risse, Scheuerstellen, Dehnungen, Beschädigungen der Beschichtung, Reparaturstellen und sonstige Auffälligkeiten untersucht.

Kleine Löcher können beidseitig des Segels mit Originalklebesegel verklebt werden (Durchmesser max. 2 cm), bei größeren Löchern muss, je nach Lage des Loches, entweder ein Segelteil eingenäht werden oder die gesamte Bahn (bis zur nächsten Designnaht) ausgetauscht werden. Für Nähte muss der Originalfaden verwendet werden.

Sichtkontrolle der Tragegurte und Verbindungsteile

Es erfolgt die Sichtkontrolle der Tragegurte, des Beschleunigersystems, der Leinenschlösser und aller Leinen. Jede Leine muss auf Nähte, Beschädigung des Mantels, Knickstellen oder sonstige Beschädigungen genau gecheckt werden. Ebenso die Verbindungen zu den Galerieleinen und der Kappe.

Prüfung der Leinenfestigkeit

Aus jeder Leinenebene (A, B, C) wird jeweils aus der Schirmmitte eine Stamm-/

Mittel- und Galerieleine ausgebaut und mit dem Zugfestigkeitsprüfgerät auf 125% der vom Hersteller vorgegebenen Bruchlast belastet.

Die ausgebauten Leinen sind im Checkprotokoll zu benennen (z.B. A1, B1, C1, links). Dies ist wichtig, damit bei einer späteren Nachprüfung nicht die bei der vorhergegangenen Prüfung ersetzten Leinen geprüft werden. Alle geprüften Leinen werden durch neue ersetzt und diese gekennzeichnet, damit bei nächstem Check die gleichen Leinen ausgebaut und geprüft werden.

Prüfung der Leinenlängen, der Trimmung und der Leinensymmetrie

Die Tragegurte werden befestigt, die einzelnen Leinen ausgelegt und mit 5 daN belastet. Die Vermessung erfolgt vom Einhängepunkt der Leine am Leinenschloss bis zur Kappe einschließlich Leinenloop. Jede einzeln ermittelte Gesamtleinenlänge ist im **Leinenvermessungsprotokoll** zu dokumentieren.

Gesamtbewertung

Wenn alle einzelnen Ergebnisse im Überprüfungsprotokoll geprüft und eingetragen sind, muss der Prüfer eine Bewertung des Gesamtzustandes durchführen. Hier handelt es sich um eine subjektive Bewertung des Prüfers, der den Gesamteindruck des Gleitschirms bewertet. Bewertet werden

- Der technische Gesamtzustand und
- Der optische Gesamtzustand.

Das bedeutet, dass ein technisch neuwertiges Gerät optisch einen ziemlich gebrauchten Zustand aufweisen kann (z.B. durch Fliegen im Ausland bei Sand, roter Erde, feuchten Verhältnissen, ...). Flugtechnisch ist jedoch der technische Zustand des Gerätes wichtig. Abschließend wird auch der Packsack auf Verschleiß an Reißverschluss, Nähten und Tragegurten überprüft und bei Bedarf repariert. Sollte der Gleitschirm in einem schlechten Gesamtzustand sein, kann der Prüfer die Betriebstüchtigkeit statt für 24 nur noch für 12 Monate erteilen.

Außergewöhnliche Mängel sind vom Prüfer innerhalb von drei Tagen an ICARO Paragliders zu melden.

Falls bei der Prüfung ein Mangel festgestellt wird, darf mit dem Gerät nicht weiter geflogen werden. Es muss dann eine Instandsetzung durch ICARO Paragliders oder einer von ihr autorisierten Person/ Checkbetrieb durchgeführt werden.

Die Aufbewahrungsfrist der Nachprüfunterlagen beträgt bis zur nächsten Nachprüfung.

Kennzeichnung der Nachprüfung

Die Bestätigung der ordnungsgemäß und nach Firmenangaben durchgeführten Nachprüfung von einer von ICARO Paragliders autorisierten Prüfperson/ Checkbetrieb erfolgt mittels Stempel. Dieser Nachprüfstempel ist vollständig auszufüllen (Zeitpunkt der nächsten Nachprüfung, Ort, Datum, Unterschrift und Prüfername. Wenn der Gleitschirm selbständig nachgeprüft wurde, dann ist ab diesem Zeitpunkt die Musterprüfung bei Nutzung durch Dritte ausgeschlossen. Das Gleiche gilt bei Verkauf der Geräte.

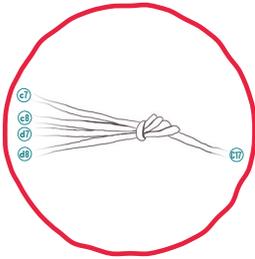
Die Nachprüfung ist am Gerät neben dem Typenschild mit Nachprüfstempel zu vermerken sowie im Betriebshandbuch einzutragen.

9. STÜCKLISTE

NAME	TYPE	MATERIAL	SURFACE	DIMENSION	FABRICATOR
TRIANGLE	Triangle	Edelstahl	Edelstahl	Ø 3,5 mm	Maillon
MEAN LINE (STAMM)	PPSL 275 / PPSL 200	Dyneema	jacketed	Ø 1,9 / 1,42mm	Liros
MIDDLE LINE (1 GABEL)	PPSL 160 / PPSL 120	Dyneema	jacketed	Ø 1,4 / 1,15mm	Liros
GALLERY LINE (2 GABEL)	LTC 65 / LTC 80	Aramid	not jacketed	Ø 0,7 / 0,65mm	Liros
TOP SAIL	SKYTEX 32	Nylon	laminated		Porcher Sport
Bottom sail	SKYTEX 32	Nylon	laminated		Porcher Sport
PROFIL	SKYTEX 32	Nylon	laminated		Porcher Sport
THREAD SAIL	TEX 45				A&E
THREAD RISER	TEX138				A&E
STRAPE TAPE	Schiffchenware	Nylon		12,5 mm	Schmahl
PROFILE REINFORCEMENT	Nylon Webbing	Nylon		Ø 2.7 mm	
WEBBING	NCV 20mm Mylar Tape	Mylar	90g	20 mm	Porcher Sport
BREAK MEAN LINE	DSL 350	Dyneema	jacketed	Ø 2,0 mm	Liros
BREAK MIDDLE LINE	TSL 140	Aramid	jacketed	Ø 1,3 mm	Liros
BREAK GALLERY LINE	DSL 70	Dynema	jacketed	Ø 0,95 mm	Liros
TRIANGLE CLIP	Triangle Clip	Plastic			

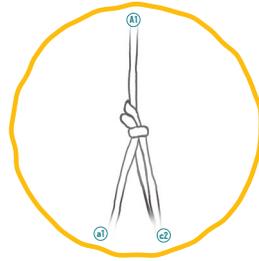
Spezielle Leinenverbindungen

- ! Leinen müssen von der MITTE nach AUSSEN und von der EINTRITTSKANTE zur AUSTRITTSKANTE eingeschlaucht werden.



BEISPIEL

Assamble d8 on top of d7, on top of c8, on top of c7



BEISPIEL

Assamble a2 on top of a1



	A		B		C		D		BR	
	LINE LENGTH	LINE * RISER								
1	6837	7357	6757	7277	6855	7375	6933	7453	7625	8145
2	6744	7264	6663	7183	6758	7278	6837	7357	7334	7854
3	6702	7222	6623	7143	6713	7233	6787	7307	7137	7657
4	6714	7234	6641	7161	6726	7246	6795	7315	7087	7607
5	6638	7158	6574	7094	6656	7176	6717	7237	6952	7472
6	6536	7056	6487	7007	6566	7086	6626	7146	6869	7389
7	6466	6986	6427	6947	6505	7025	6549	7069	6771	7291
8	6387	6907	6358	6878	6443	6963	6490	7010	6776	7296
9	6349	6869	6327	6847	6384	6904	6418	6938	6758	7278
10	6344	6864	6323	6843	6372	6892	6407	6927	6720	7240
11	6368	6888	6341	6861	6366	6886	6393	6913	6756	7276
12	6014	6534	5991	6511	6029	6549	6057	6577	6712	7232
13	5934	6454	5916	6436	5933	6453	5959	6479	6720	7240



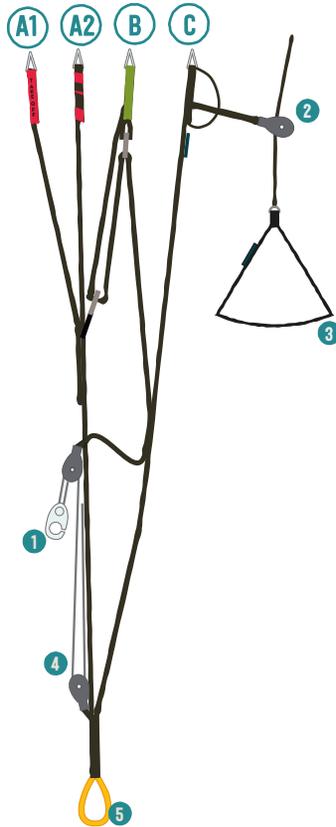
	A		B		C		D		BR	
	LINE LENGTH	LINE * RISER								
1	7179	7699	7095	7615	7198	7718	7280	7800	8059	8579
2	7084	7604	6999	7519	7098	7618	7181	7701	7756	8276
3	7041	7561	6958	7478	7052	7572	7130	7650	7552	8072
4	7055	7575	6978	7498	7067	7587	7139	7659	7500	8020
5	6976	7496	6910	7430	6995	7515	7059	7579	7256	7776
6	6871	7391	6819	7339	6902	7422	6965	7485	7170	7690
7	6798	7318	6757	7277	6839	7359	6884	7404	7068	7588
8	6715	7235	6685	7205	6774	7294	6823	7343	7074	7594
9	6675	7195	6652	7172	6711	7231	6747	7267	7051	7571
10	6669	7189	6648	7168	6699	7219	6735	7255	7012	7532
11	6695	7215	6667	7187	6692	7212	6720	7240	7049	7569
12	6325	6845	6301	6821	6341	6861	6370	6890	7004	7524
13	6240	6760	6222	6742	6240	6760	6266	6786	7012	7532



	A		B		C		D		BR	
	LINE LENGTH	LINE * RISER								
1	7507	8027	7419	7939	7525	8045	7611	8131	8422	8942
2	7409	7929	7320	7840	7423	7943	7510	8030	8108	8628
3	7366	7886	7280	7800	7378	7898	7459	7979	7896	8416
4	7381	7901	7301	7821	7394	7914	7469	7989	7844	8364
5	7300	7820	7231	7751	7319	7839	7386	7906	7700	8220
6	7191	7711	7137	7657	7223	7743	7288	7808	7611	8131
7	7115	7635	7073	7593	7157	7677	7205	7725	7505	8025
8	7029	7549	6998	7518	7090	7610	7141	7661	7506	8026
9	6987	7507	6963	7483	7025	7545	7062	7582	7499	8019
10	6981	7501	6959	7479	7012	7532	7051	7571	7443	7963
11	7008	7528	6979	7499	7005	7525	7034	7554	7482	8002
12	6622	7142	6597	7117	6639	7159	6669	7189	7434	7954
13	6534	7054	6515	7035	6533	7053	6561	7081	7443	7963

- Die Gesamtlänge der Leinen wird unter einer Spannung von 50 N von der Naht des Loops im unteren Segel der Kappe bis zum inneren Rand des Leinenschlosses gemessen!
- Beginne die Messung in der Kappenmitte

11. BESCHREIBUNG TRAGEGURT



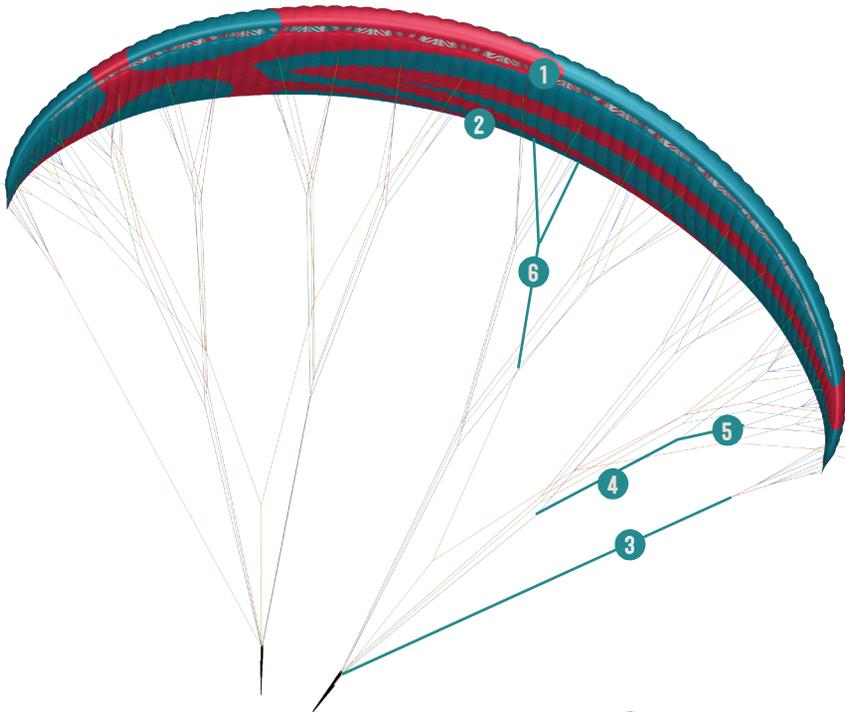
- ① Brummelhook
- ② Pulley brakeline
- ③ Handle
- ④ Accellorator
- ⑤ Center loop

Tragegurtlängen (mm) ohne Leinenschloss

SIZE	XS		S		M		L	
	N.B.	B.	N.B.	B.	N.B.	B.	N.B.	B.
A1,A2	520	400	520	395	520	390	520	380
B	520	490	520	488	520	487	520	485
C	520	520	520	520	520	520	520	520
BESCHLEUNIGERWEG (MM)	120		125		130		140	

Leinenschloss (alle Schirmgrößen): 30 mm

12. BESCHREIBUNG KAPPE (SCHEMATISCH)



- ① Cells upper sail
- ② Lower sail
- ③ Stable line
- ④ Mean line
- ⑤ Middle line
- ⑥ Break line



ICARO Paragliders

is a division of Adventure Design GmbH
Selnecker Str. 20
04277 Leipzig / Germany

icaro@icaro-paragliders.com

+49 (0) 8034 / 909 700

www.icaro-paragliders.com