

ICARO
PARAGLIDERS



Innovative and
Creative
Aircrafts made in
Rosenheim

HANDBUCH TUNING

Version: 1.0 – D, Stand: 01.09.2013 ©

Herzlichen Glückwunsch zum Erwerb Deines
TWICE TE und willkommen in der großen
Familie der **ICARO** - Piloten!

Bevor Du Deinen Schirm kennen lernst,
hier einige wichtige Punkte.

- 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 die Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders stückgeprüft.

Dabei werden von unserem Team auch Überprüfungsflüge mit einzelnen Geräten, jedoch nur stichprobenartig, durchgeführt. Daher ist jeder neue ICARO Gleitschirm 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.

- Beide Größen des **TWICE TE** sind als Gleitschirm der Kategorie B mustergeprüft, für die Schulung geeignet und dürfen nur für jene Zwecke, die in diesem Handbuch beschrieben sind, verwendet werden. Die Größe S darf ein- und zweisitzig, die Größe M nur zweisitzig geflogen werden.

Vor dem ersten Start solltest Du Deinen Gleitschirm nicht nur zur Kontrolle auf einer ebenen Fläche auslegen und aufziehen (überprüfen der Leinen auf freien Lauf) sondern auch die ersten Start- und Handlingübungen 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 des Autors ausgeschlossen sind. Spezielle Hinweise in diesem Handbuch sind in **kursiver Schrift** und **fett** geschrieben, wichtige Änderungen im Handbuch werden über unsere Homepage (www.icaro-paragliders.de) bekanntgegeben.
- Für diesen Gleitschirm ist zum Zeitpunkt der Auslieferung keine Produkthaftpflichtversicherung abgeschlossen. 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. Zudem führt dies zum Verlust der Musterprüfung.
- Die Verwendung dieses Gleitschirms erfolgt ausschließlich auf eigene Gefahr und darf nicht geflogen werden:
 - Unter Alkohol- oder Medikamenteneinfluss,
 - ohne gültiger Fluglizenz,
 - außerhalb des zulässigen Gewichtsbereichs,
 - mit beschädigter Gleitschirmkappe, beschädigten Leinen, Tragegurten oder beschädigtem Gurtzeug,
 - im Regen, bei Schneefall, in Wolken, im Nebel, in der Dunkelheit oder bei turbulenten Bedingungen,
 - mit Motor und
 - im Kunstflug.



Dieses Handbuch ist geistiges Eigentum von ICARO paragliders.
Auszugsweiser Abdruck ist nur nach vorhergehender Genehmigung
durch ICARO paragliders und mit Quellenangabe gestattet,
alle sonstigen Rechte sind vorbehalten.

Die Bezeichnung „Pilot“ wird in diesem Handbuch geschlechtsneutral verwendet
und gilt für weibliche und männliche Gleitschirmflieger gleichermaßen.

INHALTSVERZEICHNIS

<u>LERNE DEINEN <i>TWICE TE</i> KENNEN.....</u>	<u>5</u>
<u>FLIEGEN MIT DEM <i>TWICE TE</i>.....</u>	<u>7</u>
FLUGVORBEREITUNG:	8
STARTEN:	8
AKTIVES FLIEGEN:	8
KURVENFLUG:	9
LANDUNG:.....	9
<u>WIE KOMME ICH WIEDER RUNTER?</u>	<u>9</u>
OHREN-ANLEGEN:	9
B-LEINEN-STALL:	9
STEILSPIRALE:.....	10
WINGOVER:.....	10
<u>WAS MACHE ICH WENNS PASSIERT?</u>	<u>10</u>
KNOTEN UND VERHÄNGER:.....	11
SACKFLUG:	11
EINSEITIGES EINKLAPPEN:.....	11
FRONTALES EINKLAPPEN:.....	11
NOTSTEUERUNG:.....	12
TRUDELN:	12
FULLSTALL:	12
<u>PFLEGE, REPARATUR, NACHPRÜFUNG</u>	<u>12</u>
PFLEGE	13
REPARATUR:	13
NACHPRÜFUNG:	14
<u>GARANTIE GIBT ES AUCH.....</u>	<u>14</u>
<u>UMWELTASPEKTE</u>	<u>16</u>
<u>ANHANG: GARANTIEANMELDUNG, LUFTTÜCHTIGKEITSPRÜFUNG, LEINENPLAN.....</u>	<u>17</u>
1) GARANTIEANMELDUNG:.....	17
2) LUFTTÜCHTIGKEITSPRÜFUNGEN:.....	17
3) LEIENPLAN:.....	21

Lerne Deinen **TWICE TE** kennen

Beide Größen des neuen Tandemschirms von ICARO bestechen durch ihre elegante, ästhetische Form mit gleichzeitig hoher aerodynamischer Güte und passiver Sicherheit. Feinstes Handling und einfachstes Startverhalten (sind auch bei wenig Wind und flachem Gelände problemlos) sind die wichtigsten Merkmale der neuen Tandem. Spezielle, sich über den Kappenverlauf verändernde Profile machen ihn besonders leichtgängig und leistungsfähig. Wendig wie ein Solo-Gleitschirm lässt er sich mühelos in der Thermik drehen und ermuntert so zu ausgedehnten Streckenflügen zu zweit. Er ist für den professionellen Einsatz konzipiert und seine Haltbarkeit speziell an die Anforderungen der Tandemflug-Unternehmen angepasst.

Der **TWICE TE** kann mit allen gängigen Gleitschirmgurtzeugen der Kategorie GH geflogen werden ist für den Windschlepp zugelassen und die Größe S ist zusätzlich als Soloschirm mustergeprüft.

Technische Daten:

Größe		S	M
Fläche ausgelegt	m ²	37,99	43.00
Fläche projiziert	m ²	29,79	34.41
Spannweite ausgelegt	m	14,10	15.00
Spannweite projiziert	m	11,06	11.76
Streckung ausgelegt	A/R	5,23	5,23
Streckung projiziert	A/R	4,10	4,02
Anzahl der Zellen/mit Miniribs		39	39
Startgewicht	kg	120/190	140/225
Schirmgewicht	kg	7,80	8.70
Anzahl der Tragegurte		4+1	4+1
Musterprüfung	EN / LTF	B	B

Gleitschirmkappe:

Verschiedene Tücher, mit genau definiertem Gewicht und Dehnbarkeit an den richtigen Stellen eingesetzt, ein optimiertes Innenleben, die innovativen Stäbchen aus NITINOL¹ in den Profilynasen, weniger Aufhängungspunkte, das stark reduzierte Packmaß und Gewicht zeichnen den **TWICE TE** aus, ohne die Lebensdauer und Festigkeit zu beeinträchtigen. Unterschiedliche Profile über den gesamten Flügel sowie verschiedene Tuchmaterialien sorgen für die Optimierung

¹ **Nitinol** ist eine Legierung aus **Nickel** und **Titan** und wurde 1962 im **Naval Ordnance Laboratory** in White Oak, Maryland, entdeckt. Die Anfangsbuchstaben der Legierungselemente und des Forschungsinstitutes stehen für die Namensgebung. Formgedächtnislegierungen können bei niedriger Temperatur in jede gewünschte Form gebracht werden, kehren aber wieder in ihre ursprüngliche Form zurück ohne beschädigt zu werden. Das ist der Formgedächtnis-beziehungsweise Memory-Effekt. Anwendung finden solche Materialien bei Brillengestellen oder in der Medizin als Implantate, Instrumente, Zahnspannen. Als einziger Gleitschirmhersteller verwendet ICARO paragliders dieses Material als Stäbchen in der Eintrittskante.

der Auftriebsverteilung. Die innovative Gestaltung des Nasenbereiches sorgt für die erforderliche Festigkeit in kritischen Bereichen. Dadurch verändern sich weder das Startverhalten, die Sicherheit und die Leistung selbst nach sehr vielen Flügen nicht. Denn die Festigkeit im Nasenbereich spielt eine wichtige Rolle für das problemlose Füllverhalten beim Start und bei der schnellen Wiederöffnung bei turbulenzbedingten Klappern.

Leinen:

Die Leinen bestehen aus einem HMA-Kern (High-Molecular-Aramid), der mit einem PE-Kunststoff ummantelt und damit geschützt ist. Es kommt eine Kombination von verschiedenen Leinenstärken zur Anwendung. Alle verarbeiteten Leinen werden mit höchster Präzision elektronisch abgelängt, anschließend vernäht und der Gleitschirm eingeleint. Damit geben sie dem Gleitschirm eine für seine Zwecke optimierte Trimmung und feine Einstellung der Bremsleinen. Für jeden einzelnen Gleitschirm wird ein eigenes Leinenprotokoll erstellt, bei Fly&more Handels GmbH im Zuge der Stückprüfung überprüft und anschließend archiviert.

Tragegurte:

Der **TWICE TE** besitzt 4-fach-Tragegurte, wobei die A- Tragegurte geteilt sind. Sie sind mit einem Trimmer-System ausgestattet.

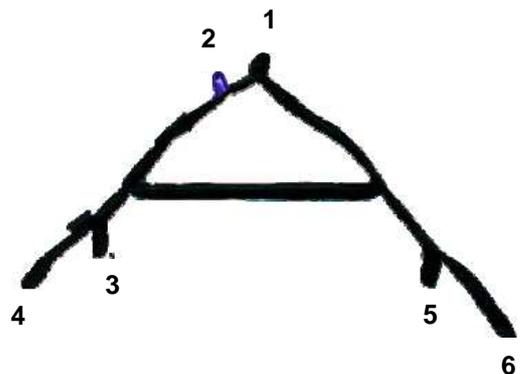
Das "Ohrenanlegen" wird durch den geteilten A- Tragegurt erleichtert. Sehr einfaches Starthandling, zuverlässige Steuerbarkeit mit den D-Tragegurten und eine für den beschleunigten Flug (Trimmer offen) optimierte Geometrie waren neben der hohen Festigkeit die wichtigsten Anforderungen bei der Entwicklung dieses Tragegurtes.

Vor allem bei Starkwind ist die Kontrolle über die D-Gurte sehr effektiv und für die Sicherheit unerlässlich. (Hybrid- Dreileiner sind über die zusammengefassten C/D Gurte bei Startwind nicht mehr zu kontrollieren.)

Tandem-Spreize:

Der Einhängpunkt für den Tragegurt ist die Schlaufe Nummer 1. In die blaue Schleife (2) sollte die Fangleine des Rettungsschirmes eingehängt werden.

Für Flüge mit einem sehr großen Gewichtsunterschied zwischen Passagier (leichter) und Pilot (schwerer) kann alternativ die blaue Schlaufe (2) für den Tragegurt verwendet werden. **In diesem Fall muss das Rettungssystem mit der Schlaufe 1 verbunden werden.**



Je nach Gurtzeug und Körpergröße hängen sich der Pilot in die Schlaufe 3 oder 4, der Passagier in die Schlaufe 5 oder 6 ein.

Die Wahl des optimalen Einhängpunktes hängt vom Gewicht und der Körpergröße des Piloten und des Passagiers, den verwendeten Gurtzeugen und deren Einstellung ab. Um die optimalen Einhängpunkte zu finden, empfehlen wir, die verschiedenen Möglichkeiten im Simulator auszuprobieren.

Möglichkeiten zur Trimmänderung:

Durch die Position des Trimmers kann einerseits das Startgewicht optimal angepasst werden und andererseits die Fluggeschwindigkeit variiert werden.

Der Trimmer bewirkt im geöffneten Zustand eine Verkleinerung des Anstellwinkels über den gesamten Flügel. Das führt zu einer deutlichen Geschwindigkeitszunahme. Die Flugstabilität bleibt bei erhöhter Geschwindigkeit durch die speziell angepasste Geometrie des Trimmers weitgehend erhalten.



Wird an der Gewichtsuntergrenze oder tiefen Temperaturen geflogen, sollte der Trimmer immer um ein bis zwei weiße Markierungen geöffnet sein.

Wird der Trimmer bis zu den roten Markierungen geöffnet, befindet man sich im Hochgeschwindigkeitsbereich.

Der TWICE TE hat wahrscheinlich die größte Geschwindigkeitszunahme aller zur Zeit erhältlichen zugelassenen Tandemschirme. In diesem Bereich sind folgende Regeln zu beachten:

- ***In sehr turbulenter Luft kann es mit weit geöffneten Trimmern trotz der EN-B Einstufung zu anspruchsvollen Kappendeformationen kommen. Deshalb dürfen die Trimmer innerhalb der roten Markierungen niemals mit weniger als 100 Meter Bodenabstand geflogen werden.***
- ***Die Einstellung innerhalb der roten Markierungen dürfen nicht dazu verwendet werden, bei extremen, an sich nicht fliegbarem Starkwind einen Start zu erzwingen.***
- ***Landeanflüge mit innerhalb der roten Markierungen eingestellten Trimmern sind mit sehr viel Risiko verbunden: Bei Klappern oder Frontstalls öffnet dabei der Schirm zwar wie bei der Zulassung verlangt zuverlässig und schnell, unerfahrene oder körperlich schwache Piloten könnten jedoch in manchen Fällen Schwierigkeiten haben, während der Störung den Kurs zu halten.***

Fixierung des Trimmergurtes:

Der Trimmergurt kann entweder an dem dafür vorgesehenen Magnet am C-Gurt oder an den beigelegten, beliebig positionierbaren Magnetbändern fixiert werden. Es hat sich bewährt, diese Magnetbänder an den Tandemspreizen anzubringen.

Fliegen mit dem **TWICE TE**

Flugvorbereitung:

- Während des Auflegens des Gleitschirms untersuche die Kappe und Zellwände auf Beschädigungen, kontrolliere alle Leinen ob diese verknotet, verschlungen oder beschädigt sind oder sogar unter der Schirmkappe liegen. Ebenso ist es wichtig, dass die Leinen beim Start nirgendwo hängen bleiben können. Überprüfe die Verknotung der Hauptsteuerleine.
- Überprüfe an beiden Gurtzeugen alle Verbindungen, Schäkel und Karabiner, den Verschluss des Rettungsgerätecontainers an Deinem Gurtzeug und den festen Sitz des Rettergriffs (Splinte), achte darauf, dass Deine Ausrüstung und die Deines Passagiers optimalen Schutz und Komfort bieten (Helm, Schuhe, Handschuhe) .
- Sind alle Vorbereitungen abgeschlossen werden die Karabiner der Gurtzeuge und die Tragegurte des Gleitschirms in der Tandemspreize eingehängt. Um die optimalen Einhängpunkte zu finden, empfehlen wir, die verschiedenen Möglichkeiten im Simulator auszuprobieren.

Starten:

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

Die Leinen sollten in der Mitte des Schirms etwas früher gespannt sein als die an den Flügelenden. Deshalb nimmt man für einen angenehmen Start nur den inneren A- Tragegurt und die Handgriffe der Steuerleinen in die Hände. Dabei werden die Leinen leicht gespannt und die Arme bilden die Verlängerung der A-Leinen.

Die Kappe füllt sich schnell und zuverlässig. Sobald der Zug beim Aufziehen nachlässt, bremst man leicht an. Nach dem Kontrollblick hebt man mit einigen entschlossenen, beschleunigenden Schritten bei gleichzeitig dosiertem Lösen der Steuerleinen ab. Wenn Du gefühlvoll und gleichmäßig anläufst, braucht der **TWICE TE** selbst mit geschlossenen Trimmern keine Unterstützung durch Zug auf den A-Gurten.

Beim Windschlepp ist darauf zu achten, dass die Trimmer während des gesamten Schleppvorganges geschlossen oder bis maximal zwei Stufen geöffnet ist.

Aktives Fliegen:

Aktives Fliegen bedeutet, durch aktive 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.

Kurvenflug:

Der **TWICE TE** 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 Strömungsabrisses.

Während langer Thermikflüge kannst Du Dich auf der Kurveninnenseite mit der Steuerleine in der Hand an der Tandemspreize festhalten, um Kraft zu sparen. Achte dabei darauf, dass Du die Muskeln des Armes auch wirklich entspannst.

Landung:

Die sehr guten Flair-Eigenschaften ermöglichen ein einfaches und sanftes Landen.

Im geraden Endanflug gegen den Wind lasse den Schirm möglichst ungebremst ausgleiten, bis Du nur noch etwa einen Meter Bodenabstand hast. Durch lineares Anbremsen kannst Du nun eine lange Ausflair- Phase einleiten. Der Zeitpunkt der Landung sollte dann gleichzeitig mit dem vollen Bremseneinsatz zusammenfallen.

Laufe nach der Landung noch einige Schritte, damit die Gleitschirmkappe hinter Dich auf den Boden fällt. Das "Überschießen lassen" der Gleitschirmkappe, die dann gefüllt mit den Eintrittsöffnungen voran auf den Boden auftrifft, kann die Zellwände beschädigen.

Wie komme ich wieder runter?

Für alle Schnellabstiegshilfen 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 dem Piloten frei ist.***
- ***Während der Manöver muss der Pilot Blickkontakt zur Kappe haben und dabei zusätzlich die Höhe ständig kontrollieren.***

Ohren-Anlegen:

Zum Ohren-Anlegen nimm, ohne die Bremsen loszulassen, den äußeren A-Tragegurt in die Hand und ziehe diesen nach unten. Beachte, dass sich dadurch der Anstellwinkel erhöht, sich die Bremswege bis zum Überziehen verringern und die Sackfluggrenze näher rückt.

Das Ohrenanlegen ist effektiver und sicherer, wenn du die Trimmer bis zur ersten roten Markierung öffnest.

Nach dem Freigeben der Leine öffnen die Ohren normalerweise von selbst. Sollte dies nicht der Fall sein, beidseitig gleichmäßig „Pumpen“.

B-Leinen-Stall:

Während des Manövers dürfen die Bremsen nicht gewickelt sein. Zum Einleiten am B- Tragegurt nehmen und gleichmäßig nach unten ziehen. Zum Ausleiten des B-Leinen-Stalls gibt man beide Gurte wieder schnell und gleichzeitig frei wodurch unverzüglich sanft wieder Fahrt aufgenommen wird und man geht in den Normalflug über.

Sollte ein Sackflugzustand bestehen bleiben, so kann dieser aktiv, wie unter "Sackflug" beschrieben, ausgeleitet werden (Nach – Vorne - Drücken der A-Gurte oder Öffnen des Trimmers, falls geschlossen). Als Bereitschaft dazu empfehlen wir generell nach dem Ausleiten des B- Leinen-Stall: Hände an die A-Gurte.

Folgende Fehler sind unbedingt zu vermeiden:

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

Steilspirale:

Bei stärkerem, einseitigem Steuerleinenzug nimmt man eine deutliche Seitenneigung auf und fliegt schnelle, steile Kurven, die bis zur Steilspirale fortgesetzt werden können.

Löse beim Einleiten die kurvenäußere Bremsleine immer ganz. Bist Du in der Spirale, verhindert leichtes Anbremsen der Kurvenaußenseite ein Einklappen der äußeren Flügelspitze.

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

Leite langsam aus, indem Du das Gewicht wieder in die neutrale Position verlagerst und sobald sich der Gleitschirm aufrichtet, noch einmal gefühlvoll nachbremst. Dieser Vorgang sollte über mehrere Umdrehungen geschehen, um dem Schirm die Möglichkeit zu geben, die Rotationsgeschwindigkeit sicher zu verringern.

Beim Fliegen mit Passagieren ist die Gefahr, in eine stabile Steilspirale zu geraten, relativ hoch: Verliert der Passagier wegen der hohen G-Kräfte die Kontrolle über seine Gewichtsverlagerung, kann er auf die Kurveninnenseite abkippen und somit ein einfaches Ausleiten unmöglich machen. In diesem Fall musst du dein Gewicht auf die Außenseite verlagern, die kurveninnere Bremse lösen und 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.

Bei sehr schweren Passagieren und extremen Sinkwerten kann es durchaus nötig sein, mit beiden Händen außen Gegenbremsen zu müssen. (Das ist keineswegs schirmspezifisch, sondern gilt ausnahmslos für alle Tandemschirme!)

Wingover:

Da der **TWICE TE** ein sehr agiler Gleitschirm ist kannst Du mit diesem hohe Wingover fliegen. Bitte bedenke, dass falsch eingeleitete Wingover zu teilweise sehr heftigen Reaktionen des Gleitschirms führen können..

Was mache ich wenn es passiert?

Knoten und Verhänger:

Wenn Du beim Start einen Knoten oder Verhänger bemerkst (Blick auf die Kappe) musst DU wenn möglich 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 Bremse auf die gegenüberliegende Seite des Knotens oder Verhänger) 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 wieder öffnen der verhängten Seite.

Gelingt dies nicht, sofort zum nächsten Landeplatz fliegen. Du kannst die fehlende Geschwindigkeit auf der verknoteten Seite durch asymmetrisches, dosiertes Öffnen der Trimmer teilweise kompensieren.

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. Führt dieses Flugmanöver nicht zum Erfolg oder fühlst Du dich überfordert, ist sofort das Rettungssystem zu betätigen.

Sackflug:

Der **TWICE TE** ist prinzipiell nicht sackflugempfindlich. Er beendet einen Sackflug normalerweise selbstständig. Aktives Ausleiten des Sackfluges ist durch gleichzeitiges dosiertes gleichzeitiges Verkürzen beider A-Tragegurte möglich. Speziell das Fliegen mit einem nassen Gleitschirm erhöht das Sackflugrisiko. Wenn Du trotz aller Vorsichtsmaßnahmen in einen Regenschauer gerätst, 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.

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").

Frontales Einklappen:

Der **TWICE TE** öffnet sich im Frontstall von selbst. Um den ungewollten Übergang in den Sackflug zuverlässig zu verhindern, sind beim Frontstall die Bremsen in der Anfahrphase unverzüglich und vollständig zu lösen.

Notsteuerung:

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

Bei der Steuerung über die D-Tragegurte sind die Steuerwege wesentlich kürzer.

Trudeln:

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 nach vorne schießen. Ein impulsives Einklappen oder sogar ein Verhängen können die Folge sein.

Fullstall:

Wir empfehlen Dir den Fullstall nur dann, wenn Du das Manöver bereits in einem Sicherheitstraining geübt hast.

Generell gilt beim Tandem- Fullstall: Wegen der hoher Zuladung ist das Einleiten eines Fullstalls sehr kraftraubend und bedarf einer ausgefeilten Technik.

Es empfiehlt sich, den Tandem erst einseitig abzureißen und dann sehr (!) langsam die Außenseite nachzuziehen.

So braucht es deutlich weniger Kraft und das Halten der Vorfüllposition ist etwas einfacher. Das Halten der Hände in der Abrissposition geht nur mit voll gestreckten Armen und entschlossenem Andrücken der Hände ans Gurtzeug. Das Halten der Hände in der Vorfüllposition geht nur, wenn der Pilot sich an der Tandemspreize oder sonst wo festhalten kann. Die Zugkraft an den Steuerleinen eines gestallten Tandems ist so hoch, dass sie nicht perfekt fixierte Hände sofort hochreißen würde.

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 Fullstalls die Bremsen im falschen Moment, zu schnell, asymmetrisch oder nur unvollständig frei, kannst Du im schlimmsten Fall ins Segel fallen!

Pflege, Reparatur, Nachprüfung

Pflege

- Öffne den Rucksack, 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- 65% betragen sollte, lagern.
- Nie unnötig in der Sonne und speziell an heißen Tagen nicht im geschlossenen Auto lagern (vermeide Temperaturen über 30 Grad Celsius).
- Spüle (zB. nach einer Wasserlandung im Meer) nur mit frischem Wasser, vermeide das Eintauchen in ein Schwimmbad, da das Chlor das Tuch beschädigt.
- Verwende keine chemischen Reinigungsmittel, harte Bürsten oder die Waschmaschine, da die Beschichtung zerstört und damit die Festigkeit des Gewebes beeinträchtigt wird.
- Trockne so, dass überall Luft an das Gewebe gelangen kann.
- Die innovativen Nitinol- Stäbchen sind völlig unempfindlich gegen Knicken. Du kannst Deinen **TWICE TE** deshalb ganz konventionell schnell und kompakt einrollen.

Möchtest Du ihn jedoch für längere Zeit einlagern, empfehlen wir die „Zelle auf Zelle“- Methode. Damit werden die Stäbchen an der Eintrittskante nicht unnötig geknickt und Du hast lange Freude an Deinem Gleitschirm.

Zu Deiner eigenen Sicherheit empfehlen wir Dir: Solltest Du längere Zeit nicht fliegen, überprüfe Deinen Gleitschirm (zB. Schimmelflecken, Vernähung 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 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.

Beschädigte Leinen sollten grundsätzlich durch eine hierzu von Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders autorisierte Person/ Flugschule/ Händler getauscht werden. 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. Einzelleinenlängen erfährst Du bei ICARO paragliders.

Alle anderen Arten von Beschädigungen dürfen nur von einem autorisierten Fachbetrieb oder dem Hersteller repariert werden.

Für Reparaturen an ICARO Gleitschirmen dürfen nur Originalteile (Klebe-(Segel), Leinen, Leinenschlösser, Tragegurte) verwendet werden. Durch jede Veränderung am Gleitschirm, außer jene vom Hersteller genehmigte, erlöschen die Musterprüfung und alle Garantieansprüche.

Nachprüfung:

Tandemschirme im kommerziellen Einsatz müssen jährlich überprüft werden. Die Prüfung darf nur von einem hierzu autorisierten Fachbetrieb oder dem Hersteller durchgeführt werden.

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 Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders autorisierten Person/ Flugschule/ Händler durchführen zu lassen (Fremdprüfung), da in der Regel nur diese über die erforderlichen persönlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen verfügen.

Nachprüfungsintervall: 200 Flugstunden oder 24 Monate, je nachdem was früher eintritt. ***Ohne diese Nachprüfung erlischt die Musterprüfung des Gleitschirms!***

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

Wenn häufig am Meer, im Sand, in salziger Luft oder extreme Manöver (Acro, Abstiegshilfen) geflogen werden, empfehlen wir Dir aus Sicherheitsgründen ein Checkintervall von **12 Monaten** oder **100 Betriebsstunden**.

Garantie gibt es auch

Mängel an neuen Produkten oder neuen Teilen, die auf Material- oder Herstellungsfehler zurückzuführen sind und innerhalb des gesetzlichen Gewährleistungszeitraums von 2 Jahren auftreten (beginnend mit dem Zeitpunkt der Erstauslieferung) werden behoben, sofern Material- bzw. Herstellungsfehler von der Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders als solche anerkannt werden.

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

Garantie gilt ausschließlich für ICARO- Geräte mit EN/LTF- Musterzulassung.

Schirme: 36 Monate oder 300 Betriebsstunden, je nachdem, was vorher eintritt.

Gurtzeuge: 36 Monate

Retter: 36 Monate

Was umfasst die Garantie?

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

Unter welchen Voraussetzungen gilt die Garantie?

- Die Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders muss sofort nach der Entdeckung eines Mangels informiert werden.
- Der Schirm / das Gurtzeug wurde gemäß Handbuch gepflegt und gewartet, 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 Fly & more Handels GmbH 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 Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders erfolgen).

Was ist von dieser Garantie ausgeschlossen?

- Gleitschirme und Gurtzeuge, die zu Schulungszwecken, Acro- oder sonstigen offiziellen Wettbewerben eingesetzt werden.
- Gleitschirme/ 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.
- Gleitschirms wenn die vorgeschriebenen Nachprüfung nicht von einem/r von Fly & more Handels GmbH 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 verwendeten 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 oder Schäden durch den Betrieb mit Motor 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 (Hin- und Rücktransport) werden nicht von ICARO Paragliders übernommen.

Umweltaspekte

- Nachdem uns neben Qualität auch der Umweltschutz ein Anliegen ist, wollen wir auch hier unseren aktiven Beitrag liefern. Die eingesetzten Materialien am Gleitschirm und Gurtzeug 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!
- Bitte nicht abseits markierter Wege gehen, keinen Müll zurücklassen und nicht unnötig lärmern.
- Bitte das sensible biologische Gleichgewicht im Gebirge respektieren.

Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert!

Das Team von ICARO dankt Dir für Dein Vertrauen in unsere Marke und ist jederzeit für Dich da, wenn es um Fragen, Anregungen oder Kritik geht.

Der nach den neuesten Entwicklung- und Herstellungsverfahren produzierte Gleitschirm wird Dir über Jahre viel Freude bereiten und Dir unvergessliche Flugerlebnisse beschern.

ICARO

Anhang: Garantieanmeldung, Lufttüchtigkeitsprüfung, Leinenplan

1) GARANTIEANMELDUNG:

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

2) LUFTTÜCHTIGKEITSPRÜFUNGEN:

2.1 Selbstprüfung

Wird der Gleitschirm nicht von einem autorisierten ICARO Checkbetrieb durchgeführt, erlöschen alle Garantieansprüche!

Erforderliche persönliche 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 typenbezogene Einschulung ICARO am persönlichen Gleitschirm-, Gurtzeug- und Rettungsgerätetyp in der Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders.

2.2 Fremdprüfung

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

- Gültige Autorisierung der Fly & more Handels GmbH 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 in der Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders.

Die Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders haftet nicht für Fehler von Checkbetrieben oder Personen, die den Check ausführen. Diese arbeiten immer auf eigene Verantwortung!

2.3 Erforderliche Ausstattung für Selbst- und Fremdprüfungen

Kalibrierte und justierte Mess- und Prüfgeräte, wie:

- Messvorrichtung zur Messung der Porosität des Gleitschirmtuchs
- Stahlmaßband nach DIN, Klasse 2
- Präzisionsfederwaage mit Messbereich von ca. 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 der Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders schriftlich angefordert werden.
- Spezielle Anweisungen und/ oder Sicherheitsmitteilungen des Herstellers für die konkrete Gleitschirm-, Gurtzeug- oder Rettungsgerätype
- Sonstige Lufttüchtigkeitsanweisungen
- Die von Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders vorgegebenen Aufzeichnungen und Formulare, wie
- Stückprüfprotokoll 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
- EN 926-1:2006, LTF NfL II/91/09
- Leinenvermessungsprotokoll
- Aktuelle Fassung der Packanweisung für das konkrete Rettungsgerät
- Aktuelle Fassung des Leinenplans
- Vorangegangene Checkprotokolle (nur bei weiteren Nachprüfungen)

3) PRÜFABLAUF:

Datenaufnahme

Die Daten wie Modell, Typ und Seriennummer werden im Checkprotokoll aufgenommen.

Luftdurchlässigkeitprüfung

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.

Sichtkontrolle der Kappe

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

Sichtkontrolle der Tragegurte, Leinen und Verbindungsteile

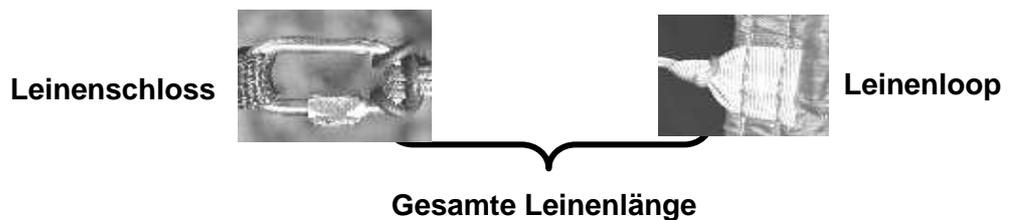
Es erfolgt die Sichtkontrolle der Tragegurte, der Trimmer, der Leinenschlösser und aller Leinen. Jede Leine muss auf Nähte, Verbindungen zu den Galerieleinen oder in die Kappe sowie auf Beschädigung des Mantels, Knickstellen oder sonstige Beschädigungen genau gecheckt werden.

Leinenfestigkeitstest

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.

Vermessung der Leinenlängen

Die einzelnen Leinen werden ausgelegt und mit 5 daN belastet. Die Vermessung erfolgt vom Einhängpunkt am Leinenschloss bis zur Kappe einschließlich Einhängpunkt im Leinenloop.



Die ermittelten Gesamtleinenlängen werden im Checkprotokoll dokumentiert und den Sollleinenlängen des entsprechenden Typenkennblattes gegenübergestellt. Die Vermessung der gegenüberliegenden Flügelseite kann, gleiche Bedingungen vorausgesetzt, durch einen Symmetriecheck vorgenommen werden.

Die Einhaltung der aus der Herstelleranweisung zu entnehmenden Grenzwerte ist im Checkprotokoll zu dokumentieren.

Grenzwerte: Die Leinenlängen dürfen maximal +/- 15 mm gegenüber dem Typenkennblatt abweichen, wobei keine nennenswerte Trimmverschiebung vorliegen darf.

Der Grenzwert der Bremsleinen beträgt +/- 25 mm Abweichung.

Der Gleitschirm verliert seine Musterprüfung, wenn

- mehr als 50 % der Leinen den Grenzwert erreichen oder
- bei 25 % der Leinen die Grenzwerte in beide Richtungen (+ oder -) abweichen (Beispiel: A/B Leinen sind zwischen 10-15 mm länger, während gleichzeitig die C/D Leinen zwischen 10-15 mm kürzer sind)

Gesamtbewertung

Wenn alle einzelnen Ergebnisse im Überprüfungsprotokoll geprüft und eingetragen sind, muss der Prüfer eine Bewertung des Gesamtzustandes durchführen.

Abschließend wird auch der Packsack auf Verschleiß an Reißverschluss, Nähten und Tragegurten überprüft und bei Bedarf repariert.

Bewertungshinweise

Unter Bewertungshinweise müssen sonstige Reparaturen, Korrekturarbeiten festgehalten und der Gesamtzustand beurteilt werden.

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 die Fly & more Handels GmbH 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 die Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders oder einer von ihr autorisierten Person/ Checkbetrieb durchgeführt werden.

Sämtliche Nachprüfunterlagen (Checkprotokoll und Vermessungsprotokoll) sind in 3-facher Ausfertigung zu erstellen.

Jeweils eine Ausfertigung erhält der Gerätehalter, der Prüfer und der Hersteller (die Ausfertigung muss zeitnah übermittelt werden).

Die Aufbewahrungsfrist der Nachprüfunterlagen beträgt 6 Jahre.

Kennzeichnung der Nachprüfung

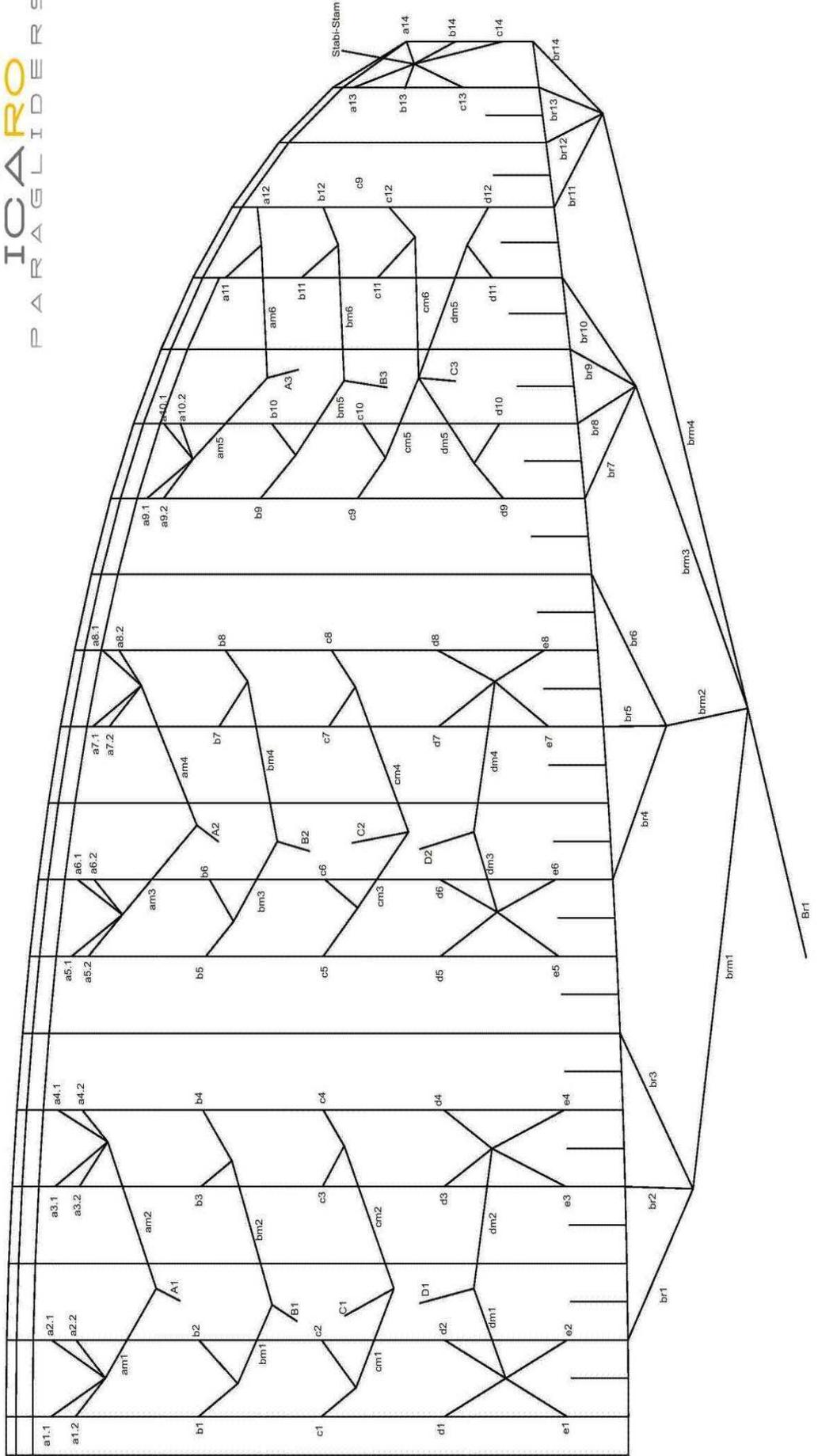
Die Bestätigung der ordnungsgemäß und nach Firmenangaben durchgeführten Nachprüfung erfolgt mittels Stempel am Gleitschirm und darf nur von einer von der Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders autorisierten Prüfperson/ Checkbetrieb durchgeführt werden.

Die Nachprüfung wird am Gerät neben dem Typenschild mit dem entsprechenden Nachprüfstempel vermerkt. Dieser Nachprüfstempel ist vollständig auszufüllen (Zeitpunkt der nächsten Nachprüfung, Ort, Datum, Unterschrift und Prüfername).



ICAARO
PARAGLIDERS

TWICE TE (Biplace EN / B) - LINEPLAN



Versandprotokoll/ Lieferumfang

Stückprüfung durchgeführt	<input type="checkbox"/>
Innenpacksack	<input type="checkbox"/>
Kompressionsband	<input type="checkbox"/>
Handbuch	<input type="checkbox"/>
Packsack	<input type="checkbox"/>
Present	<input type="checkbox"/>
Aufkleber	<input type="checkbox"/>

.....

Datum

.....

Handzeichen