



Innovative and
Creative
Aircrafts made in
Rosenheim

INSTINCT TE

HANDBUCH

Version: 1.0 – D. Stand: 01.12. 2013 ©

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

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

- Unsere Produkte werden mit größter Sorgfalt nach dem neuesten Stand der Technik hergestellt. Vor Auslieferung an unsere Händler und Flugschulen wird jeder einzelne Gleitschirm bei ICARO Paragliders stückgeprüft.

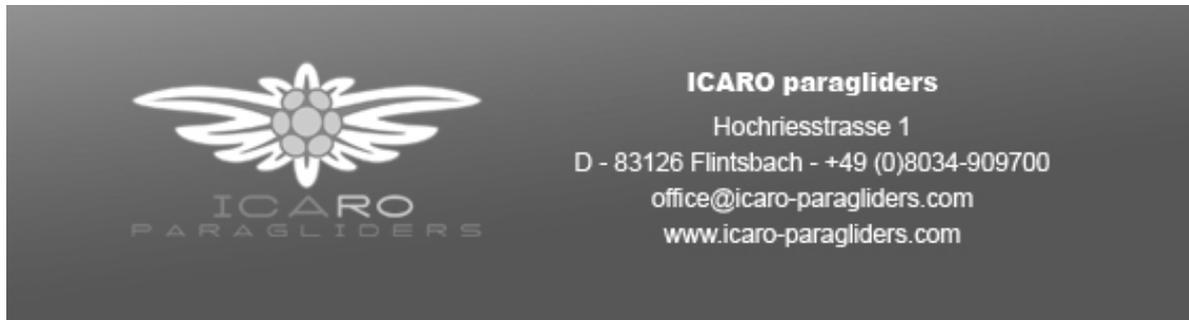
Dabei werden von unserem Team auch Überprüfungsflüge mit einzelnen Geräten, jedoch nur stichprobenartig, durchgeführt. Daher ist jeder neue ICARO Gleitschirm vor der Auslieferung vom Händler oder der Flugschule durch einen Probeflug, Aufziehen am Übungshang, etc. nochmals auf eine korrekte Grundeinstellung 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.

Der **INSTINCT TE** ist

- **als Gleitschirm der Kategorie B mustergeprüft,**
- **für die Schulung geeignet,**
- **darf nicht zum Kunstflug,**
- **ausschließlich einsitzig und**
- **nur für jene Zwecke, die in diesem Handbuch beschrieben sind, verwendet werden.**
- **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 Kappe, Loops, Leinen, Leineschlössern, Tragegurten oder beschädigtem Gurtzeug,**
 - **im Regen, bei Schneefall, in Wolken, im Nebel, in der Dunkelheit oder bei turbulenten Bedingungen,**
 - **mit Motor und im Kunstflug.**
- 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 Musterzulassung.



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>INSTINCT TE</i> KENNEN.....</u>	<u>5</u>
<u>FLIEGEN MIT DEM <i>INSTINCT 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 MACH ICH WENNS PASSIERT?</u>	<u>10</u>
KNOTEN UND VERHÄNGER:.....	10
SACKFLUG:	11
EINSEITIGES EINKLAPPEN:.....	11
FRONTALES EINKLAPPEN:.....	11
NOTSTEUERUNG:.....	11
TRUDELN:	12
FULLSTALL:	12
<u>PFLEGE, REPARATUR, NACHPRÜFUNG</u>	<u>12</u>
PFLEGE :.....	12
REPARATUR:	13
NACHPRÜFUNG:	13
<u>GARANTIE GIBT ES AUCH.....</u>	<u>14</u>
<u>UMWELTASPEKTE</u>	<u>15</u>
<u>ANHANG: PRÜFVORGABEN UND -ABLAUF, LEINENPLAN</u>	<u>16</u>
1) GARANTIEANMELDUNG:.....	16
2) LUFTTÜCHTIGKEITSPRÜFUNGEN:.....	16
3) PRÜFABLAUF:.....	17

Lerne Deinen **INSTINCT TE** kennen

Die internen Vorgaben für unseren **INSTINCT TE** waren ein Dreileiner mit voller Schulungstauglichkeit, einer für diese Klasse maximierten Leistung, keine Kompromisse zu Lasten der Sicherheit, direktes und präzises Steuern über die Bremsen und durch Gewichtsverlagerung sowie hohe Wendigkeit.

Das Ergebnis hast Du nun vor Dir. Ein Gleitschirm, der im mittleren Bereich der Kategorie B angesiedelt ist, wegen seines äußerst einfachen Startverhaltens und der hohen passiven Sicherheit nicht nur der perfekte Schulungs- und Einsteigerschirm ist sondern Dir auch ein treuer Begleiter auf Deinen ersten Streckenflügen sein wird, mit allen gängigen Gleitschirmgurtzeugen der Kategorie GH geflogen werden kann und für den Windschlepp zugelassen ist.

Technische Daten:

		XS	S	M	L
Fläche ausgelegt	m ²	21,8	24,3	28,2	31,0
Fläche projiziert	m ²	17,1	19,1	22,1	24,3
Spannweite ausgelegt	m	10,8	11,4	12,2	12,8
Spannweite projiziert	m	8,4	8,9	9,5	10,0
Streckung		5,3			
Streckung projiziert		4,1			
Anzahl der Zellen		39			
Startgewicht	kg	55-75	65-90	85-110	95-128
Gewicht	kg	4,35	4,90	5,20	5,60
Anzahl der Tragegurte		3+1			
Kategorie	LTF/ EN	B	B	B	B

Kappe:

Sehr leichtes Tuch, ein optimiertes Innenleben, Stäbchen in den Profilenasen, weniger Aufhängungspunkte, reduziertes Packmaß und Gewicht - und das gänzlich ohne die Lebensdauer und Festigkeit zu beeinträchtigen. Unterschiedliche Profile über den gesamten Flügel sowie verschiedene Tuchmaterialien sorgen für die Optimierung der Auftriebsverteilung mit gleichzeitiger Verringerung des Gewichts. Die Abströmkannte wurde mit Miniribs optimiert, an der Eintrittskante befinden sich die bereits bei vielen Modellen bewährten Performed Airintake Flaps (PAF), variable Dreiecke an den Eintrittsöffnungen, die farblich abgesetzt sind. Beim Start sind diese Dreiecke locker und damit maximal offen und vereinfachen den Start, im Flug legen sich die Dreiecke am Untersegel an, verringern damit die Zellöffnungen und sorgen so für eine bessere Leistung. Bei Verlust des Staudrucks, z.B. bei einem Klapper, öffnen sich diese zusätzlichen Lufteinlass-Klappen und sorgen für eine schnellere Wiederbelüftung und damit Öffnung des Schirms.

Leinen:

Die Leinen bestehen je nach Einbauort aus HMA Aramid und Dyneema (tlw. unummantelt). Die Festigkeiten der einzelnen Leinen hängen vom Einbauort ab und variieren. Die Leinenaufhängung wird in eine A-, B-, und C- Ebene eingeteilt. Jede Ebene ist zur leichteren Kontrolle farblich unterschiedlich. Alle Stammleinen haben die gleiche Länge. Dadurch kannst Du jederzeit den Trimmzustand selbst checken.

Tragegurte:

Der **INSTINCT TE** hat 3-fach Tragegurte, der A- Tragegurt ist geteilt. Die einzelnen Tragegurte sind farbig markiert. Die Hauptbremsleine wird über eine Umlenkrolle am hinteren Tragegurt zum Bremsgriff geführt. Am hinteren Tragegurt ist ebenso der Trimm Speed Optimizer (TSO) montiert.

Am vorderen Tragegurt ist die Beschleunigervorrichtung mit zwei Umlenkrollen angebracht. In den Brummelhaken am Tragegurt wird der Brummelhaken des Beschleunigers eingehängt.



Möglichkeiten zur Trimmänderung:

Der **INSTINCT TE** hat zur Trimmänderung einen mit den Füßen zu betätigenden Beschleuniger. Zusätzlich hat ICARO paragliders als einzige Gleitschirmmarke eine Vorrichtung, TSO, der es ermöglicht, mittels gezielter Verlängerung des hinteren Tragegurts die Trimmgeschwindigkeit zu optimieren.

Der **INSTINCT TE** hat keinen weiteren entfernbaren oder während des Fluges zu betätigende Vorrichtungen zur Änderung von Trimmung und Geschwindigkeit.

Beschleuniger:

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.

Dadurch kommt es zu einer Verkleinerung des Anstellwinkels am gesamten Flügel und gleichzeitig zu einer Zunahme der Geschwindigkeit..

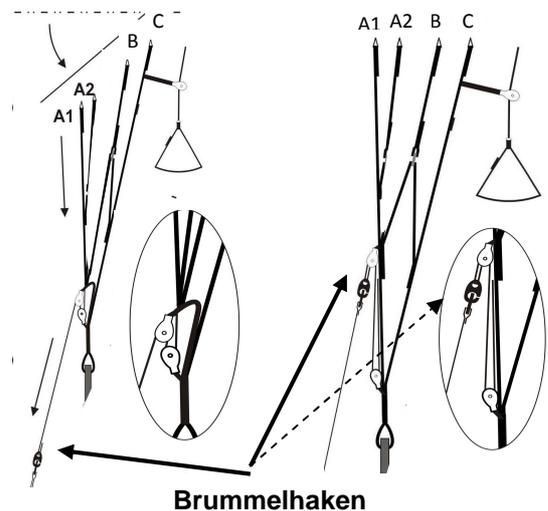
Die Länge der Beschleunigerseile ist richtig eingestellt, wenn beide Umlenkrollen im maximal beschleunigten Flugzustand am

Tragegurt eng aneinander liegen und dabei die Beine ganz durchgestreckt sind.

Die Montage des Beschleunigers ist vom jeweiligen Gurtzeug abhängig. Es ist darauf zu achten, dass bei gelöstem Beschleuniger der Gleitschirm durch eine zu kurze Einstellung der Beschleunigerseile nicht vorbeschleunigt wird.

Das beschleunigte Fliegen immer dosiert durchführen, d.h. je turbulenter die Bedingungen und je weniger Bodenabstand vorhanden desto weniger beschleunigen.

Ebenso ist es gefährlich, gleichzeitig zu beschleunigen und zu bremsen.

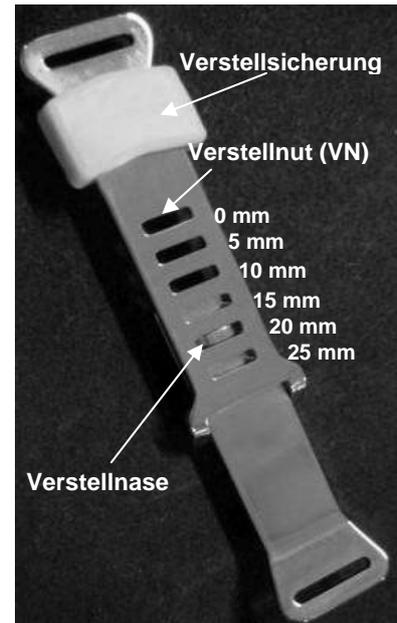


TrimmSpeedOptimizer:



Je nachdem ob ein Gleitschirm an der **Ober- oder Untergrenze** geflogen wird, verändert sich die Trimmgeschwindigkeit. Bei **zunehmender Alterung** dehnen sich die A- und B-Leinen im Verhältnis zu den hinteren Leinenebenen etwas mehr. Auch mit der **Temperatur** ändern sich die Trimmgeschwindigkeit und das Extremflugverhalten moderner Gleitschirme.

Mit dem TSO kann der Pilot jederzeit präzise den optimalen Trim einstellen.



Dieser befindet sich unter der Neoprenabdeckung am hinteren Tragegurt, kann nur am Boden eingestellt werden und bleibt in der Luft unveränderbar.

- Hochschieben des Neopren,
- Verstellssicherung verschieben,
- Verstellnase in die richtige Verstellnut klemmen,
- Verstellssicherung wieder zurückschieben, fertig.

Die Einstellung kann in 5 mm- Schritten (= Abstand der Verstellnuten) vorgenommen werden. Beide Seiten müssen immer gleich eingestellt werden! Bei einem neuen Gleitschirm ist der TSO so eingestellt, dass alle Tragegurte die gleiche Länge haben (Verstellnase in der Verstellnut 0 mm).

Die Einstellungen mit dem TSO können kombiniert werden indem zum Korrekturwert für die Flächenbelastung der Wert zur Kompensation der Alterung und jener der Temperaturkompensation bedarfsbezogen addiert werden können.

Das maximale Öffnen des TSO ist durch den Sicherungsgurt begrenzt. Würde die Kombination aller Faktoren den verfügbaren Einstellbereich überschreiten, empfehlen wir die Anpassung der Leinenlängen aufgrund der Alterung in einem Checkbetrieb oder bei ICARO paraglidern durchführen zu lassen und primär die Korrekturen für Temperatur und Flächenbelastung über den TSO vorzunehmen.

Flächenbelastung	Einstellung in mm	Alter in Flugstunden	Einstellung in mm	Temperatur in Grad C	Einstellung in mm
Untergrenze	+ 15, VN 4	> 100	+ 5, VN 2	0°C (+/-2°C)	+ 5, VN 2
Mittlere Belastung	+ 5, VN 2	> 200	+ 10, VN 3	> -5°C	+ 10, VN 3
Obergrenze	0	> 300	+ 15, VN 4		

Ein neuwertiger Schirm mit einer Korrektur von mehr als 1,5 cm ist nicht mehr musterprüfungskonform! Für Deine Sicherheit ist es wichtig, dass Du den TSO niemals missbrauchst, um eine höhere Geschwindigkeit zu erreichen, ohne dass eine Korrektur notwendig wäre.

Fliegen mit dem **INSTINCT TE**

Flugvorbereitung:

- Während des 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. Ebenso ist es wichtig, dass die Leinen beim Start nirgendwo hängen bleiben können. Überprüfe die Verknotung der Hauptsteuerleine.
- Überprüfe am Gurtzeug alle Verbindungen, Schäkel und Karabiner, den Verschluss des Rettungsgerätecontainers und den festen Sitz des Rettergriffs (Splinte), achte darauf, dass Deine Ausrüstung optimalen Schutz und Komfort bietet (Helm, Schuhe, Handschuhe) und dass der TSO auf beiden Seiten gleich eingestellt ist.
- 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. Die Beschleunigungsleinen müssen frei laufen.

Starten:

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

Beim Aufziehen sollen die Leinen in der Mitte des Schirms etwas früher gespannt sein als die an den Flügelenden. Deshalb nimmt man nur den inneren A-Tragegurt und die Handgriffe der Steuerleinen in die Hände. Die Kappe füllt sich schnell und zuverlässig. Sobald der Zug beim Aufziehen nachlässt, bremst man leicht an. Nach dem Kontrollblick hebt man mit einigen entschlossen, beschleunigenden Schritten bei gleichzeitig dosiertem Lösen der Bremsen ab.

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.

Das beschleunigte Fliegen sollte stets dosiert erfolgen, d.h. je turbulenter die Bedingungen und je weniger Bodenabstand vorhanden desto weniger beschleunigen.

Ebenso ist es gefährlich, gleichzeitig zu beschleunigen und zu bremsen. Durch den geringeren Anstellwinkel im beschleunigten Flug wird der vordere Teil des Flügels für Turbulenzen empfindlicher. Bremst Du gleichzeitig, wird der Auftrieb in den hinteren Teil des Flügels verlagert und der vordere Teil des Flügels unnötig entlastet.

Kurvenflug:

Der **INSTINCT 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.

Landung:

Die sehr guten Flair-Eigenschaften ermöglichen ein einfaches und sanftes Landen. Im geraden Endanflug gegen den Wind lasse den Schirm dosiert angebremsst ausgleiten. Der Zeitpunkt der Landung sollte 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 zerreißen.

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 Blickkontakt zur Kappe und dabei die Höhe ständig kontrollieren.**
- **Kannst Du den Gleitschirm nicht mehr unter Kontrolle bringen verwende Dein Rettungsgerät**

Ohren-Anlegen:

Zum Ohren-Anlegen nimm, ohne die Bremsen loszulassen, beidseitig nur die äußersten Leinen am A-Tragegurt in die Hand und zieht diese nach unten. Beachte, dass sich dadurch der Anstellwinkel erhöht, sich die Bremswege bis zum Überziehen verringern 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“.

B-Leinen-Stall:

Während des Manövers dürfen die Bremsen nicht gewickelt sein. Die B-Tragegurte werden langsam und symmetrisch heruntergezogen. Die Strömung reißt ab, Du kippst leicht 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 wieder und gleichzeitig frei (Schaltzeit ca. 1 Sekunde). Der **INSTINCT TE** 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 vermeide unbedingt:

- Zu weites Ziehen der B-Tragegurte, sodass die A- Tragegurte mitgezogen werden,
- asymmetrisches Herunterziehen der B- Tragegurte,
- die Bremsen während des Manövers wickeln,
- 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 der **INSTINCT TE** 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.

Zur stabilen Steilspirale besteht keine Tendenz. Solltest Du unter ungünstigen Einflüssen doch stabil spiralen, ist die Steilspirale aktiv auszuleiten. Verlagere das Gewicht wieder in die neutrale Lage, löse die kurveninnere Bremse und bremse gefühlvoll die kurvenäußere Seite an bis Du merkst, dass sich der Schirm aufzurichten beginnt. Dann wieder gefühlvolles Nachbremsen der kurveninneren Seite über mehrere Umdrehungen bis zum Normalflug.

Die Sinkwerte in der Spirale und dadurch die g-Belastung für den Körper können sehr hoch sein. Dies kann, je nach physischer Konstitution, auch zur Bewusstlosigkeit führen.

Wingover:

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

Was mache ich wenns 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 Bremse auf die gegenüberliegende Seite des Knotens oder Verhängers den

Gleitschirm stabilisieren. Ohne Reaktion geht ein verhängter Schirm meist in eine stabile Steilschleife 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.

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 **INSTINCT TE** ist prinzipiell nicht sackflugempfindlich und beendet einen Sackflug normalerweise selbstständig. Aktives Ausleiten des Sackfluges ist durch gleichzeitiges Nach – Vorne - Drücken beider A-Tragegurte möglich.

Speziell das Fliegen mit einem nassen Gleitschirm erhöht das Sackflugrisiko.

Wenn es unvermeidlich ist im Regen zu fliegen 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. 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, lasse zuerst den Beschleuniger locker, 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. Wir empfehlen deshalb, zur Notsteuerung in der Luft die Stabiloleinen zu verwenden. Mit etwas Gewichtsverlagerung und durch Herunterziehen der Stabiloleine (ca. 20 cm) ist eine präzise und einfache Steuerung möglich. Diese Steuerung mit den Stabiloleinen ermöglicht zwar ein effektives Kurvenfliegen, die Fluggeschwindigkeit reduziert sich jedoch kaum.

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

Trudeln:

Für das Trudeln gibt es 2 Ursachen: Entweder wird eine Bremsleine zu schnell und weit durchgezogen (Beispiel: Einleiten einer Steilspirale) oder im Langsamflug wird eine Seite zu stark abgebremst (Beispiel: beim Thermikkreisen).

Wenn die rotierende Kappe über oder leicht vor Dir erscheint und Du beide Bremsen freigibst, 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, ein Verhängen oder sogar das Hineinfallen in die Kappe können die Folge sein.

Fullstall:

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

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.

Wenn die Kappe im Moment der Einleitung 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 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 idealerweise 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.
- Grundsätzlich gibt es keine spezielle Packmethode für ICARO Gleitschirme. Um ihn jedoch so schonend wie möglich zu packen, 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, 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 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 ICARO Paragliders autorisierten 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 paraglidern.

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:

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 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.

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**.

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.

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 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: 24 Monate oder 200 Betriebsstunden, je nachdem, was vorher eintritt.

Gurtzeuge: 24 Monate

Retter: 24 Monate

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 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/ 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 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 verursacht wurden.
- Schäden, die 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 Entwicklungs- und Herstellungsverfahren produzierte Gleitschirm wird Dir über Jahre viel Freude bereiten und Dir unvergessliche Flugerlebnisse bescheren.

Anhang: Prüfvorgaben und -ablauf, Leinenplan

1) GARANTIEANMELDUNG:

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

2) LUFTTÜCHTIGKEITSPRÜFUNGEN:

a) 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 Musterzulassung bei Nutzung durch Dritte ausgeschlossen. Das Gleiche gilt bei Verkauf der Geräte. Weiters erlöschen alle Garantieansprüche!

b) 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
- Messvorrichtung zur Messung der Reißfestigkeit 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 (zB. LTF NfL II/91/09, LTF 23/05 , EN 926-2:2005, EN 12491:2001, EN 1651:1999) in der zum Zeitpunkt gültigen Fassung.
- Leinenvermessungsprotokoll
- Aktuelle Fassung der Packanweisung für das konkrete Rettungsgerät
- Aktuelle Fassung des Leinenplans
- Vorangegangene Checkprotokolle (nur bei weiteren Nachprüfungen)

Prüfablauf

Identifizierung des Gerätes

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

Prüfung der Luftdurchlässigkeit

Die weitgehende Luftundurchlässigkeit des Tuches wird durch eine Beschichtung gewährleistet (hauchdünne Folie, die auf das sonst luftdurchlässige Nylon oder Polyester-tuch vor der Vernähung aufgebracht wird). Durch Sonneneinstrahlung

und mechanische Beanspruchung wird im Laufe der Zeit die Beschichtung des Tuches schlechter, die aerodynamischen Eigenschaften des Gleitschirmes verändern sich und werden irgendwann kritisch.

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

Segeltuch altert, und die Festigkeit gibt nach. Bei augenscheinlich stark gebrauchten Geräten ist die Qualität des Tuches mit einem Reißtest zu überprüfen. Mit einer Federwaage wird geprüft, ob noch eine Weiterreißfestigkeit 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 Leinen

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. Offene Nähte müssen mit dem Originalfaden vernäht und die offene Stelle zugenäht 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

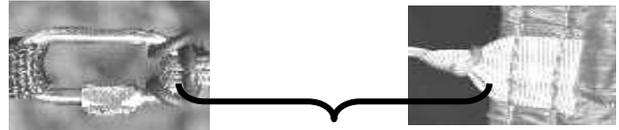
Aus jeder Leinenebene (A, B, C) wird jeweils aus der Schirmmitte eine Stamm-/Mittel- und Galerieleine ausgebaut und mit dem Zugfestigkeitsprüfgerät auf 125% der vom Hersteller vorgegebenen Bruchlast belastet.

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 nächsten 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 am Leinenloop. Jede ermittelte Gesamtleinenlänge ist zu dokumentieren.



Leinenschloss Leinenloop. Jede 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 (zB. 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.

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 bis zur nächsten Nachprüfung.

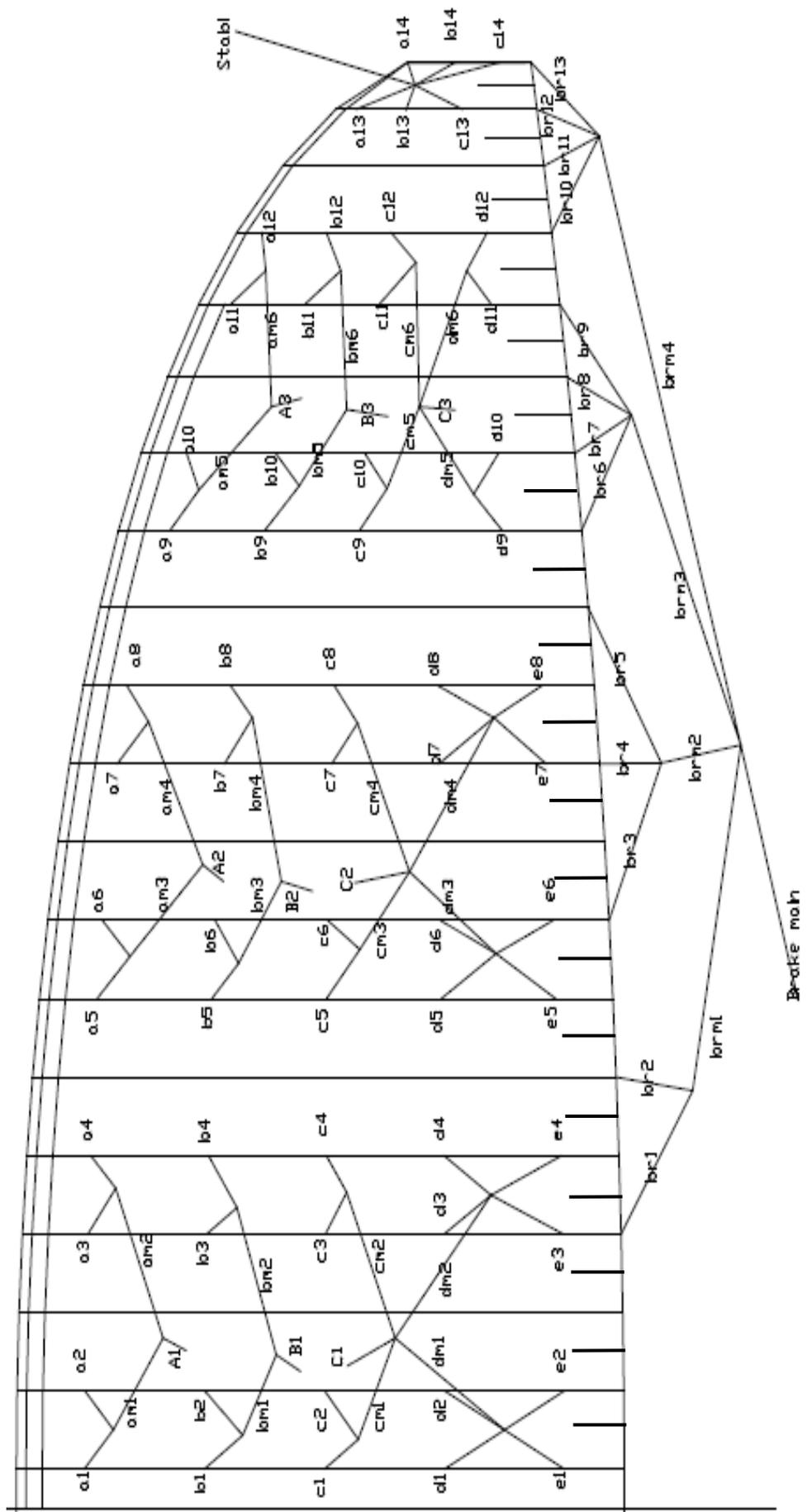
Kennzeichnung der Nachprüfung

Die eigenhändige 2-Jahresprüfung nach der Prüfung mit Datum, Namensbeschriftung (in Druckbuchstaben) und Unterschrift bestätigt wird. Wenn der Gleitschirm selbständig nachgeprüft wurde, dann ist ab diesem Zeitpunkt die Musterzulassung bei Nutzung durch Dritte ausgeschlossen. Das Gleiche gilt bei Verkauf der Geräte. 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. Die Nachprüfung ist am Gerät neben dem Typenschild mit dementsprechenden Nachprüfstempel zu vermerken).



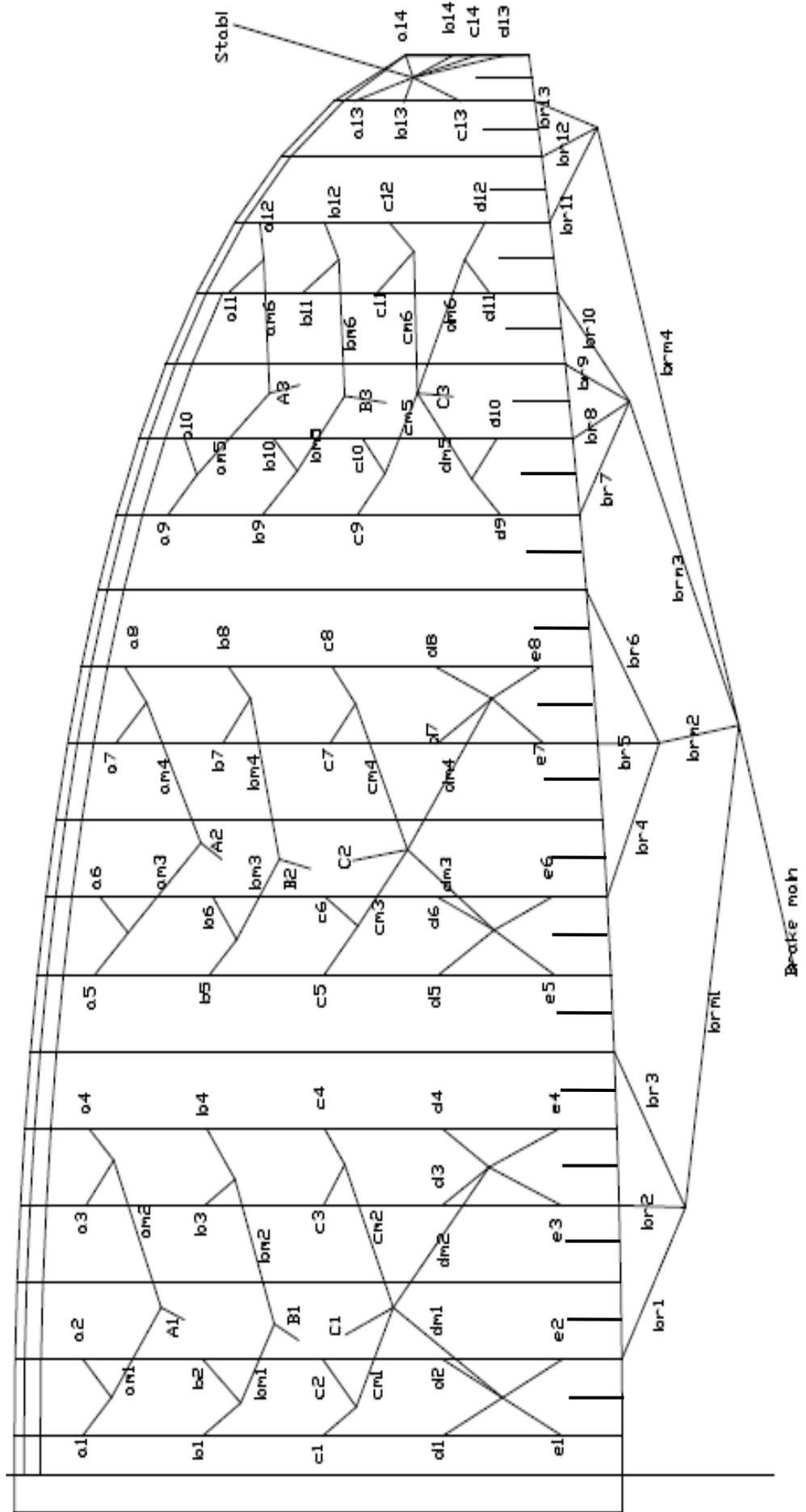
INSTINCT TE (Technical Evolution) Size XS LINEPLAN





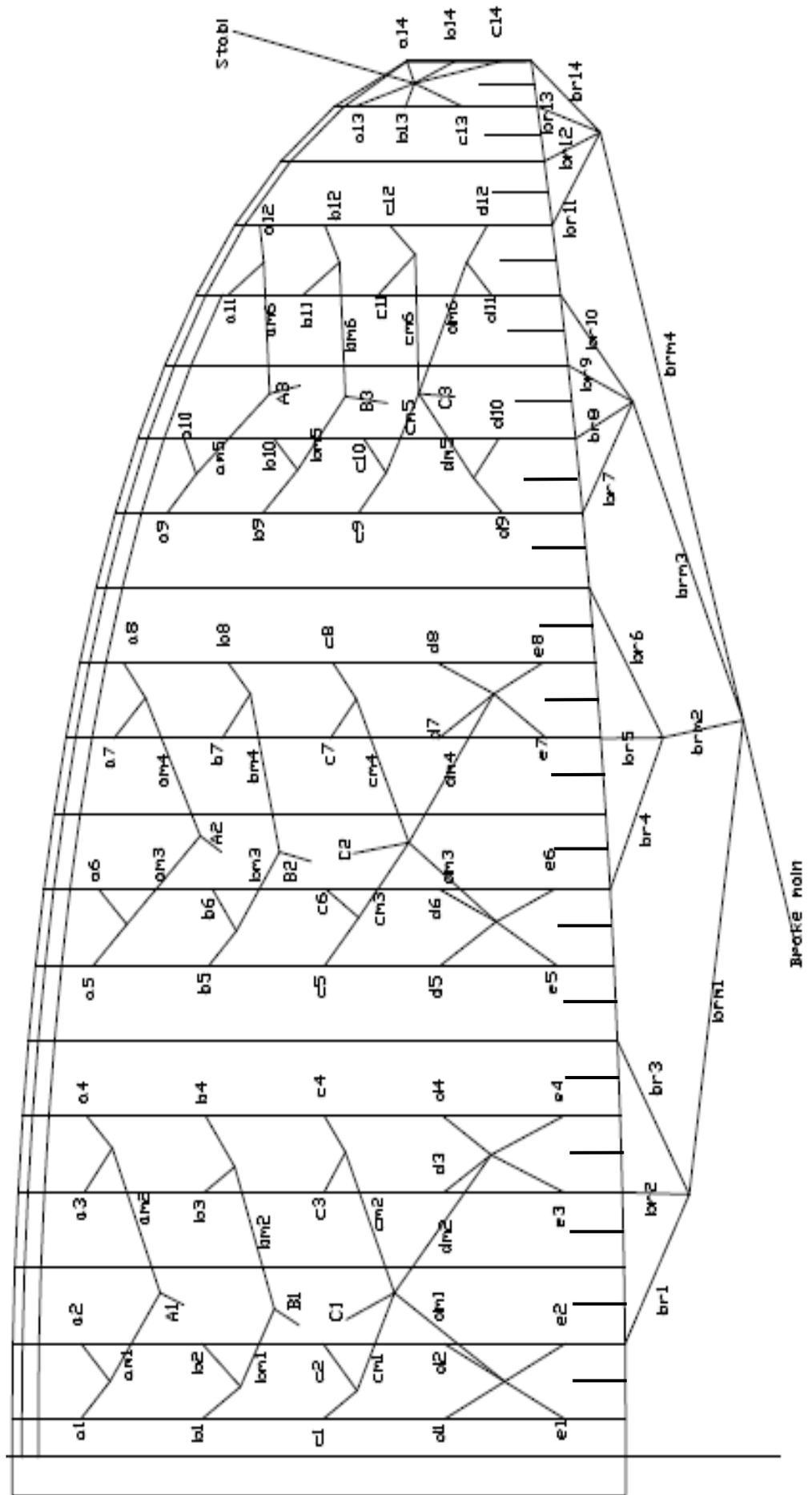
ICARO

INSTINCT TE (Technical Evolution) Size S LINENPLAN





INSTINCT TE (Technical Evolution) Size M,L LINENPLAN



Versandprotokoll/ Lieferumfang

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

.....

Datum

.....

Handzeichen