

DAS

WeFly HANDBUCH

eine Betriebsanleitung

Intuitive Flying ♦ LTF/EN-B ♦ High performance ♦ Durable Light Weight ♦ Made in Europe

Version 1.0 vom 31. Januar 2024

iFLY

CREATED BY PILOTS FOR PILOTS

GLIDERS WE TRUST

@iflygliders

LIEBER WEFLY PILOT!

Herzlich willkommen im Kreis der iFly-Piloten und willkommen im Team! Wir freuen uns sehr, dass Du Dich für unsere WeFly entschieden hast.

WeFly wurde für all jene Tandempilotinnen und -piloten entwickelt, die für sich und ihre Passagiere etwas Besonderes suchen: einfachstes Starten und Landen, intuitives Thermikfliegen, stressfreies Spielen mit den Turbulenzen, beste Qualität aus Europa und natürlich einen Service, der diese Bezeichnung auch verdient.

WeFly hat ihren eigenen Charakter und will auf ihre Art geflogen werden: Direkt, feinfühlig und intuitiv.

Wir werden versuchen, Dich im Folgenden nicht allzu sehr mit den Handbuch-typischen Texten zu quälen, sondern Dir wirklich hilfreiche Informationen und Tricks and die Hand zu geben.

Es lohnt sich deshalb, dieses Handbuch zu lesen!

Über IFly – the art of paragliding

IFly – das sind Fahri und Ogukan an der Spitze eines interdisziplinären Teams aus Ingenieuren, Managern, Fluglehrern, Extremsportlern, Fotografen, Informatikern und Grafikern.

Gleitschirmfliegen ist für uns nicht nur eine Sportart. Es ist eine Lebensweise, eine Spielwiese für Selbsterfahrung. Lernen. Abenteuer. Liebe. Hingabe. Abstand. Aufmerksamkeit. Vertrauen. Am besten zusammen im Tandem.

Deshalb entwickeln wir mit Knowhow und Liebe professionelle und innovative Lösungen für den Gleitschirm-, Kite- und Fallschirmsport. Unsere Produkte sind immer etwas Besonderes und immer geht es vor allem um eines:

Fliegen in seiner reinsten Form – The art of paragliding!

Mehr Details findest Du unter www.iFlycom



✓
HIGH-ART
TECHNOLOGY

✓
PRODUZIERT
MIT HÖCHSTER
SORGFALT

✓
PERSÖNLICH
VON UNS EIN-
GEFLOGEN

 **MADE IN
EUROPE**

WEFLY - BORN TO FLY TOGETHER



Intuitive Flying ♦ LTF/EN-B ♦ High Performance ♦ Durable Light Weight ♦ Made in Europe

Du liebst es, Deine Passagiere ins Reich der Vögel zu entführen? Ihnen die Welt von oben zu zeigen? Sie zu begeistern? Dann brauchst Du nicht irgendeinen Gleitschirm von der Stange, sondern einen, der perfekt zu Dir passt: WeFly!

Fliegen mit WeFly ist anders: direkter, feinfühlig und intuitiver. Und sie liebt Thermik!

Die Anforderungen an Dich:

WeFly ist ein LTF/EN-B Tandemschirm. Dank RAST, doppelter B-Aufhängung und sinnvoller Semi-Leichtbauweise hat sie ein deutlich einfacheres Extremflugverhalten als seine Leistung und Streckung vermuten lassen.

Trotzdem erwartet WeFly von Dir als Tandempilot Thermikerfahrung, die Beherrschung von Extremsituationen und eine Abstiegshilfe.

Du musst noch kein absoluter Top-Pilot sein, um die WeFly zu fliegen, denn wir geben Dir jede Unterstützung, um WeFly genau kennenzulernen und ihre Leistung voll auszuschöpfen.

Mit ihrer LTF/EN-B Einstufung, ihrer Stabilität und ihren gutmütigen Reaktionen auf Störungen wird sie Dich nicht überfordern und schnell Dein Vertrauen gewinnen.

Wenn Du mit Deinen Passagieren in sehr thermischen Bedingungen fliegen möchtest, empfehlen wir Dir, ein Sicherheitstraining mit der WeFly, um eine effiziente und für den Passagier erträgliche Abstiegshilfe zu trainieren.

Für alle, die ihren Passagieren ein akrobatisches Erlebnis bieten wollen: SAT's, asymmetrische Spiralen, Mysties und Helicos fliegen sich dank der totalen Kontrolle durch die spezielle Bremsgeometrie mit WeFly präzise und stressfrei.

Wir empfehlen jedem ambitionierten Tandempiloten, gewollte Strömungsabrisse in einem professionellen Training über Wasser zu erlernen: nicht als Panikmanöver, sondern zur Schärfung der Selbstwahrnehmung, des Spürens und der Schirmkontrolle.

WeFly wird nur mit persönlicher Beratung durch uns oder einem unserer Partner verkauft.

In dieser Beratung klären wir gemeinsam, ob Du die nötigen Voraussetzungen mitbringst und wie Du Deine Gurtzeuge, Deine Tandemspreizen und Dein Fluginstrument perfekt darauf abstimmen kannst.

WeFly ist dafür gemacht, dass Du mit ihr am höchsten zu fliegen und die Welt von oben siehst!

EIN PERSÖNLICHES ANLIEGEN VON UNS: FLIEGEN UND NATUR

Fliegen ist ein besonders intensives Erleben von Freiheit. Dennoch gilt es, einige Grundregeln zu beachten.

Dazu gehören die Rücksichtnahme auf andere Piloten, Zuschauer und Grundstücksbesitzer, der schonende Umgang mit unserer Umwelt und das Einhalten der Gesetze.

Vor allem bitten wir Dich, im Sinne unseres Sports und der Umwelt, das Gleitschirmfliegen möglichst Natur-schonend zu betreiben. Gerade bei Hike & Fly Touren sind wir mit unserem Schirm in sensible Naturräumen unterwegs.

Bitte hinterlasse keinen Müll und mache keinen störenden Lärm. Wenn Du die Möglichkeit hast, nimm ein bisschen von dem Müll, der bereits herumliegt, mit ins Tal und entsorge ihn dort. Jeder Fetzen Plastik, der weniger in einer schönen Almwiese herumliegt, erhöht dem nächsten Besucher den Genuss, in unberührter Natur unterwegs zu sein.

Zerstöre nicht mutwillig Sträucher oder Bäume, nur weil

sie beim Starten im Weg sind. Vielleicht findest Du eine andere Möglichkeit.

Überfliege Tiere wie Greifvögel oder Wild mit genügend Abstand. Wildtiere erkennen, ob Du sie gezielt anfliegst oder sie nur überfliegen möchtest: Wenn Du einen kleinen Bogen um sie fliegst, störst Du sie kaum und es kostet Dich nur wenig Höhe.

Außerdem vermeidest Du durch ein rücksichtsvolles Verhalten mögliche Konflikte mit Interessengruppen wie Jägern und Förstern, deren Einkommen oft an einen intakten Wildbestand gekoppelt ist.

Genieße die Natur und die Berge mit Respekt und Demut.

Die Akzeptanz unseres Sports hängt stark vom Verhalten eines jedes Einzelnen ab. Bitte hilf uns, als Gleitschirmflieger ein gern gesehener Gast in der Natur zu sein.



I. TECHNISCHE BESCHREIBUNG UND DETAILS ZUR WEFLY

Kappenaufbau

Die Kappe der WeFly ist aus Nylongewebe von NCV Industries gefertigt. In diesen synthetisch hergestellten Stoff ist ein verstärkendes Fadennetz eingewebt, das ein Weiterreißen verhindert und die Zugfestigkeit an den Nähten erhöht – ein Ripstop-Gewebe.

Die Beschichtung macht den Stoff wasserabweisend, UV-beständig und luftundurchlässig.

Die farbige **An- und Abströmkante (Hinterkante)** ist aus robustem 38 g/m² NCV-Skytex gebaut, der Hauptteil des **Obersegels** aus Skytex mit 32 g/m² und der des **Untersegels** aus dem exklusiven NCV-Skytex mit 27 g/m².

Die WeFly hat 49 Zellen. Ihr Flügelende (**Stabilo**) ist leicht nach unten gezogen und übergangslos in die Kappe integriert.

Die Belüftung der Kappe erfolgt durch die Eintrittsöffnungen auf der Unterseite der Profilnase. Die Querbelüftung erfolgt durch exakt dimensionierte Cross Ports in

den Profilrippen.

Die tragenden Profilrippen haben Leinenloops. Diese sind zwischen den Untersegelbahnen und den Profilen eingenäht und im Inneren zusätzlich verstärkt.

Die Profilnase wird mit Verstärkungen aus **Nitinol-Drähten** (Nickel-Titan) aufgespannt. Diese werden zusätzlich mit einem Kunststoffschlauch überzogen, um den Stoff an der Nase bei Bodenkontakt gegen Abrieb besser zu schützen. Sie sind besonders formstabil und völlig unempfindlich gegen Umwelteinflüsse und Knicken. Du kannst Deine WeFly deshalb packen, wie immer Du möchtest!

An der An- und Abströmkante ist ein dehnungsarmes Band aufgenäht, welches für eine ausgeklügelte Spannungsverteilung über die Kappe sorgt.



- 1 Obersegel
- 2 Anströmkannte
- 3 Hinterkannte
- 4 3D-Shaping
- 5 Stabilo
- 6 Nitinol-Stäbchen
- 7 Untersegel
- 8 Schmutzauslaß-Öffnungen
- 9 Tragegurt
- 10 Stammleinen
- 11 Steuerleine
(Hauptbremsleine)
- 12 Stabiloleine
- 13 Galerieleinen

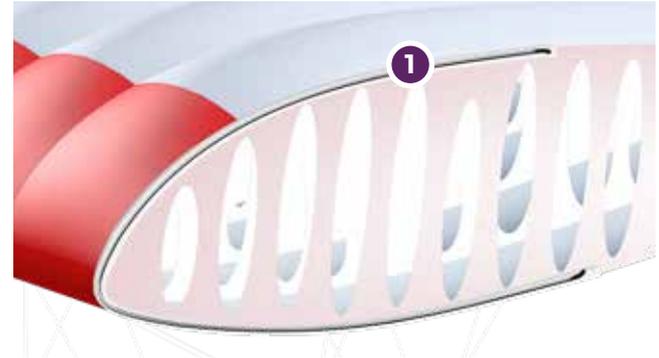
MODERNSTE LEICHTBAUWEISE - HIGH-ART TECHNOLOGY

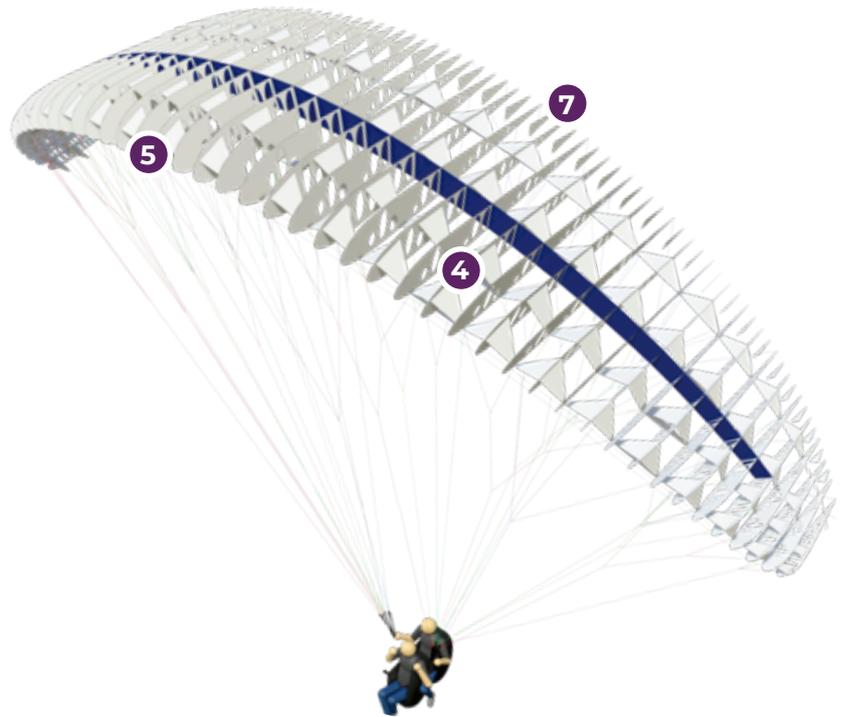
WeFly zeichnet sich durch modernste Leichtbauweise aus. Mit raffinierten Detaillösungen erreichen wir die Leichtigkeit eines Hike & Fly Tandemschirms und die hohe Leistung fürs Thermik- und Streckenfliegen, die wir uns alle wünschen.

Genieße die Vorteile, die Dir die neueste Technologie auf dem Gleitschirm-Sektor bringt.

- 1 **Nitinol-Stäbchen** mit
- 2 **Kunststoffkappe** und
- 3 **Führungstunnel**, die hochwertigste Art, die Gleitschirmnase zu bauen
- 4 Ausgefälltes **Innenleben** mit speziell verstärkten Diagonalrippen
- 5 **doppeltes 3D-Shaping**
- 6 **doppelte B-Aufhängung** für bessere Lastverteilung
- 7 **Shock-Tapes** und **Mini-Ribs**

und angenähte Nahtfahnen der Profile am Untersegel für maximale Haltbarkeit (T-Profile).





Leinensystem

WeFly besitzt sechs Leinenebenen an der Kappe: A, B/B, C und D/E. B/B und D/E sind sehr kurz und dienen nur der Lastverteilung. Stammleinen-Ebenen gibt es vier. Sie sind farblich unterschieden: **A-rot**, **B-blau** und **C und D-gelb**. Jede Ebene besteht wiederum aus drei **Stammleinen**, die sich vom Tragegurt nach oben zur Schirmkappe zweimal aufteilen.

Die Leinen nach der ersten Vergabelung werden „**Intermediate**“-**Leinen** genannt, die obersten Leinen sind die „**Galerie**“-**Leinen**. Die Leinen von der Stamm- zur Intermediate- bis zur Galerieleine werden über den sogenannten Handshake-Knoten miteinander verbunden.

Die Stammleinen und die Intermediate-Leinen sind ummantelte Kevlar-Leinen, während die Galerieleinen aus unummantelten Kevlar-Leinen bestehen.

Im **Service- und Kontrollheft** findest Du einen detaillierten Leinenplan, der die einzelnen Ebenen, Verbindungen und Bezeichnungen der Leinen zeigt.

Dort findest Du auch die Beschreibung, wie Du bei Deiner WeFly jederzeit schnell und einfach prüfen kannst,

ob die Leinenlängen noch passen, falls Dir Veränderungen im Flugverhalten auffallen oder du eine unsanfte Landung hattest.

Der Tragegurt

Alle Stammleinen werden über **Leinenschlösser** in die **Tragegurte** eingehängt. Um den richtigen Sitz der Leinen zu gewährleisten und ein Verrutschen zu verhindern, werden sie durch spezielle Gummiringe oder Kunststoffeinsätze fixiert.

Die beiden Steuerleinen führen zu je einer mehrfach verzweigten Leinenspinne aus Bremsleinen, die ebenfalls in Galerie- und Intermediate-Stockwerke aufgeteilt sind. Die Galerie-Bremsleinen sind schließlich an der Hinterkante (Abströmkante) befestigt.

Die Steuerleinen verlaufen durch kugelgelagerte Rollen oder auf Wunsch durch reibungsreduzierte **Friction-Ringe** am Tragegurt und werden in den Bremswirbel des **Steuergriffs** (Bremsgriff) geknotet. An den Steuerleinen befindet sich eine Markierung, welche die richtige Positionierung des Steuergriffs ermöglicht.

Die Steuergriffe werden mit in Plastik eingefassten **Magneten** an den Tragegurten befestigt.

DER TRAGEGURT

- 1 Leinenschlösser
- 2 A-Gurt (der Gurt zum Aufziehen)
- 3 Baby-A-Gurt (zum Ohrenanlegen)
- 4 B-Gurt
- 5 C-Gurt
- 6 D-Gurt (der hintere Tragegurt)
- 7 Steuerleine (Hauptbremsleine)
- 8 Bremsrolle
- 9 Bremswirbel
- 10 Steuergriff (Bremsgriff)
- 11 Magnetclip
- 12 Trimmer
- 13 Trimmergurt mit Griff und Klett
- 14 Einhängeschlaufe (für Hauptkarabiner)



DAS BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM / TRIMMER

Die WeFly besitzt ein Beschleunigungssystem, das sich nach der Betätigung nicht selbstständig wieder in die Ausgangslage zurückstellt: Der Tragegurt besitzt einen feststellbaren Trimmer.

Im **Normalflug** ❶ sind alle Tragegurte exakt gleich lang bzw. horizontal auf gleicher Höhe. Das kannst Du im Flug einfach erkennen.

Beim **Öffnen des Trimmers** ❷ werden die B-, C-Gurte und die D-Gurte in einem bestimmten Verhältnis verkürzt. Die Länge des A-Gurtes bleibt dabei unverändert.

Die Verkürzung erfolgt über ein ausgeklügeltes System über Edelstahlringe, ❸ welches die Kraft verringert.

Handhabung

Vor jedem Start musst du die Position der Trimmer kontrollieren!

Bei normalen Flugbedingungen sind die Trimmer so einzustellen, dass alle Tragegurte die gleiche Länge haben. Diese Position ist am Trimmerband durch eine farbliche Quernaht eindeutig markiert. ❹

Achte dabei drauf, dass **beide Seiten symmetrisch eingestellt sind und der Trimmer fest zugezogen ist!**



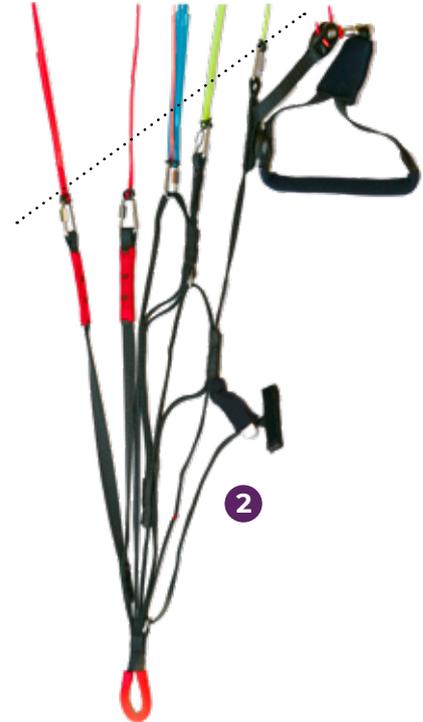
3



Trimmer-Markierung
Null-Stellung



Stellung Normalflug
Trimmer geschlossen



100% beschleunigt
Trimmer ganz offen

DIE TRIMMER-GURTE IM FLUG BEFESTIGEN

Befestigung der Trimmergurte an der Spreize

Im Mountain Starter Set findest Du mehrere selbstklebende Klettbänder - sie sind das Gegenstück zum Griff am Ende der Trimmergurte.

Du solltest sie so an Deiner Spreize befestigen, dass der Überstand der Trimmergurte beim Start und im Thermikflug nur wenig durchhängen und gut erreichbar sind.

Viele Tandemschirme sind mit Klettbändern ausgestattet, deren Position vielleicht schon passt.

Wir empfehlen, die Trimmergurte vorne an der Spreize zu befestigen, da sie dann beim Rückwärtsaufziehen nicht im Weg sind.



Am Trimmergurt der WeFly ist auf dem Griff ein Velcro befestigt. Mit diesem kannst Du das freihängende Band beim Flug befestigen, damit es Dir nicht im Weg ist.



Falls auf Deiner Tandemspreize noch kein geeignetes Gegenstück vorhanden ist, kannst Du diese beiden Velcro-Stücke an ihr befestigen.

DIE TANDEMSPREIZEN

WeFly wird ab Werk ohne Tandemspreizen ausgeliefert. Die meisten Piloten haben ihre bevorzugte Spreize, da diese die Position von Pilot und Passagier bestimmt und sie daran gewöhnt sind. Bei Verwendung eigener Spreizen ist es wichtig, deren Zustand zu überprüfen und von Zeit zu Zeit auch die Hauptkarabiner auszutauschen.

Genieße die Vorteile, die Dir die neueste Technologie auf dem Gleitschirm-Sektor bringt.

Wir empfehlen Dir, bei der Verwendung einer Spreize mit der hier unten dargestellten Geometrie, zwei Hauptkarabiner pro Seite zu verwenden. Das hat gleich mehrere Vorteile:

- 1 Das Schaukeln der Spreize/Wippe beim Steuern wird stark reduziert und somit ist das Kurvenfliegen direkter und präziser.
- 2 Die Sitzposition des Piloten zum Passagier ändert sich bei verschiedenen Zuladungen nicht so stark wie mit einem Karabiner.

- 3 Im Falle eines Karabinerbruches bleibt das System flugfähig.

Die Beschreibung zur Standardspreize:

(A) Öse der Hauptaufhängung: Verbindung mit dem Tragegurt des Tandems.

(B) Öse für die Rettungsschirmaufhängung (Bild 1), beziehungsweise die zweite Hauptaufhängung. Im Falle der Zwei-Karabiner-Lösung werden die Verbindungsgurte des Rettungsschirmes zusätzlich in den Karabiner auf **(B)** eingehängt. (Bild 2) zeigt die Standard-Aufhängung mit nur einem Karabiner.

- 1 Öse für das Einhängen des Pilotengurtzeuges.
- 2 - 4 Ösen für das Einhängen des Passagier-Gurtzeuges, je nach Körpergewicht und -größe. Wir empfehlen, den Passagier so einzuhängen, dass der Pilot im Flug freie Sicht hat. Also so tief wie möglich.

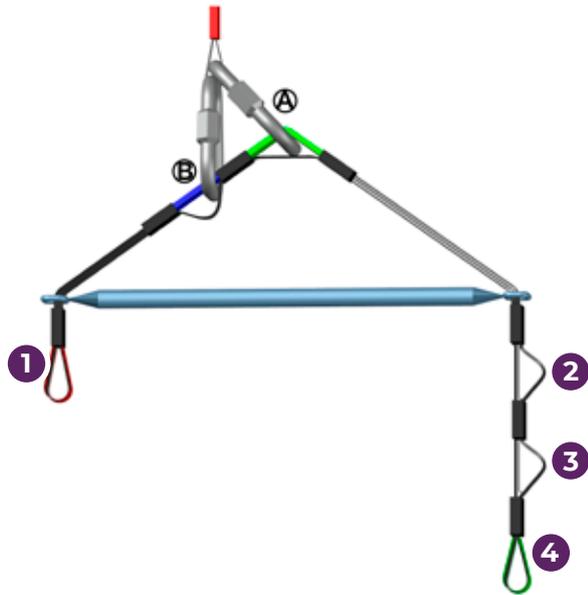


Bild 1: Bei der von uns empfohlenen Zwei-Karabiner-Lösung wird der 2. Karabiner in die Öse für die Rettungsschirm-Aufhängung zusätzlich zum Rettungsschirm eingehängt.

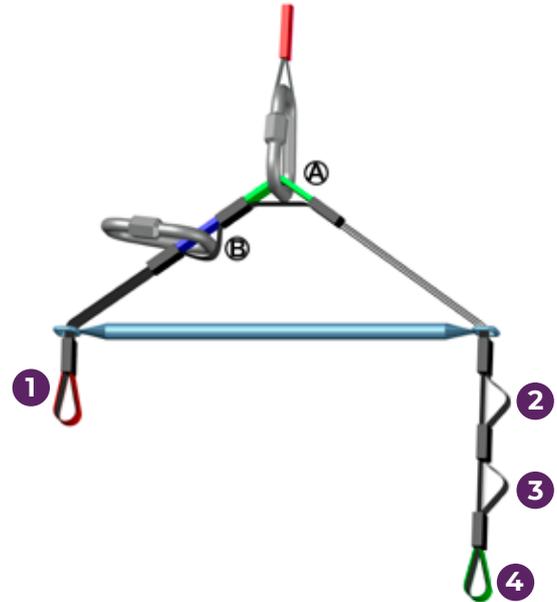


Bild 2: Standard-Lösung: In die Öse (B) wird nur die Verbindungsleine zum Rettungsschirm eingehängt. Der Tandem wird über einen Karabiner mit der Spreize verbunden.

Das passende Gurtzeug

WeFly wurde mit Gurtzeugen des LTF-Typs GH und je nach Zuladung mit 42-46 cm Brustgurtbreite getestet und mustergeprüft.

Nahezu alle auf dem Markt befindlichen Gurtzeuge sind "GH"-Gurtzeuge und für WeFly geeignet.

Eine Ausnahme bilden einige Gurtzeuge, welche eine vollständige oder partielle Kreuzverspannung haben. Du kannst WeFly damit zwar sicher fliegen, aber das Handling und die Reaktion auf Gewichtsverlagerung sind etwas eingeschränkt.

Bei den Testflügen der Musterprüfung werden ausschließlich Sitzgurtzeuge verwendet. Die Bewertung gibt deshalb keinen Aufschluss über das Verhalten mit einem Liegegurtzeug oder sehr liegend eingestellten Sitzgurten.

Wir haben WeFly zusätzlich mit einem Liegegurtzeug für den Passagier getestet. Das dabei unterschiedliche Verhalten und viele Tipps werden im Folgenden bei den einzelnen Manövern extra beschrieben.

II. VOR DEM ERSTEN FLUG

Deine WeFly wird mit Zellenpacksack, Betriebshandbuch, Reparatur-Set, Mountain-Starter-Kit und auf Wunsch mit IFly-T-Shirt ausgeliefert.

Jede WeFly wird von uns vor der Auslieferung mehrfach überprüft und vermessen. Zusätzlich fliegen wir jede WeFly vor der Auslieferung ein und dokumentieren diesen Flug.

Das Testprotokoll dazu findest Du in dem Lieferpaket, samt dem Link für die KML-Datei, um diesen Erstflug in Google-Earth anzusehen.

Da wir Deine WeFly bereits überprüft und eingeflogen haben, ist hier für Dich nichts weiter zu tun. Packe sie aus und freu Dich auf Deinen ersten Flug mit ihr.

Erster Kontakt mit Deiner WeFly

Vielleicht findest Du Zeit, Deine neue WeFly ein paar Mal auf der Wiese aufzuziehen, damit Du ihre Starteigen-

schaften schon einmal kennenlernenst. Oder Du wählst für Deinen ersten Start einen Startplatz, der gross und flach genug ist, dass Du dies entspannt tun kannst.

Einstellen des Trimmers

A Vor dem ersten Flug

Wir empfehlen Dir, vor dem ersten Flug mit Deiner WeFly die Trimmer auf ihre Neutralstellung (siehe Markierung am Trimmergurt) einzustellen. In dieser Neutralstellung hat die WeFly die besten Start- und Landeeigenschaften und bei entsprechender Zuladung (150-200kg) auch die beste Leistung.

B Flüge mit weniger als 150 kg Zuladung

Fliegst Du die WeFly hingegen mit weniger als 150 kg, solltest Du die Trimmer ca. 4 cm öffnen. Fliegst Du sie an

der Untergrenze, bitte nur bei ruhigen Bedingungen, sollte man sie vollständig öffnen.

Flüge mit mehr als 200 kg Zuladung

Über 200Kg sollten die Trimmer vollständig geschlossen werden.

Ein wichtiger Tipp:

Wenn du die Trimmer betätigst, halte die Steuergriffe dabei immer ausgewickelt, also ohne Halbschlag, im „Straßenbahn-Griff“ in der Hand. Dabei hältst du zusätzlich den Griff am Ende des Trimmerbandes in den Händen, um im Notfall durch ziehen nach unten die Trimmer zu schließen und gleichzeitig zu bremsen.



III. INDIVIDUELL AUF DICH EINSTELLEN

Einstellen der Steuerleinen

Die Steuerleinenlänge wird von uns nach Absprache mit Dir eingestellt und sollte danach nicht mehr verändert werden müssen. Der Einstellpunkt ist dauerhaft optisch auf der Steuerleine markiert.

Die unsachgemäße Änderung der Steuerleinenlänge verändert das Flugverhalten und beeinträchtigt die Sicherheit des Gerätes.

Was gibt es zu beachten?

Erstens: Die Steuerleinen dürfen nicht zu kurz eingestellt sein. Sie müssen immer einen Leerweg von 8-10 cm haben. Sonst kann es sein, dass Deine WeFly in einem Sackflug nicht genug Freilauf auf der Bremse hat, um wieder in den Normalflug überzugehen.

Zu kurze Bremsen haben weitere Nachteile:

- Dein Schirm ist bei geöffneten Trimmern vielleicht angebremst.

- Der Weg zum Stallpunkt ist geringer, so dass Du ihn vielleicht versehentlich abreisst. Aber das wird Dir bei der WeFly nicht so leicht passieren, da der Steuerdruck in der Nähe des Stallpunkts markant zunimmt.

Zweitens: Die Steuerleinen sollten nicht zu lang eingestellt sein. Nicht wirklich gefährlich, aber lästig beim Thermikfliegen und bei der Landung.

Wenn Du das Gefühl hast, dass Du die Länge Deiner Steuerleinen nur ein paar Zentimeter verändern willst, um eine optimale Haltung beim Thermik- und beim Kurvenfliegen zu erreichen, melde Dich kurz bei uns und wir geben Dir einen Tipp.

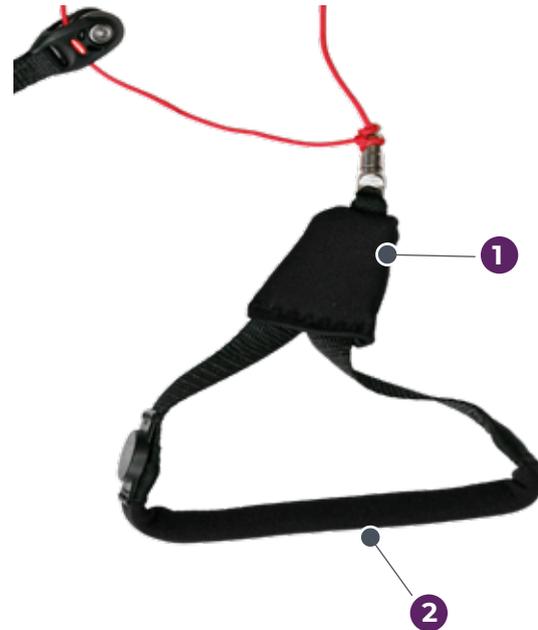
Griffe

WeFly wird mit speziellen Steuergriffen geliefert. Diese haben eine breite, mit Neopren gepolsterte Auflage **1**, um den Steuerdruck beim Fliegen mit dem Halbschling-Griff gut am Handballen zu verteilen.

Auch die Geometrie des Bremsgriffes **2** wurde für die Bedürfnisse von professionellen Tandempiloten optimiert.

Die Anleitung für den Knoten,

um die Griffe zu tauschen und wieder korrekt mit der Steuerleine zu verbinden, findest Du im Anhang dieses Handbuchs.



IV. IM FLUGBETRIEB

Auf den folgenden Seiten beschäftigen wir uns mit den Besonderheiten der WeFly und geben Dir wichtige Informationen, damit Du sie mit maximalem Genuss, Leistung und Sicherheit fliegen kannst.

Start

WeFly ist einfach zu starten. Wir empfehlen, sie bogenförmig auszulegen und nur mit den beiden mittleren A-Gurten aufzuziehen. Dann steigt die Kappe mühelos und wie auf Schienen über Dich.

Da WeFly für einen sicheren Start zu zweit optimiert ist, braucht es nur wenig Impuls, um die Kappe zu füllen. Dabei sollte Dein Ziel sein, gerade einmal soviel Zug anzuwenden, dass die Kappe über Dich steigt, ohne dass Du ein Überschießen durch tiefes Anbremsen verhindern musst.

Dadurch wird der Start komplett stressfrei und der nötige Anlauf sehr kurz.

Bevor Du mit dem Start beginnst, zur Erinnerung hier, was Du vor dem Start überprüfen solltest:

- Rettungsschirm überprüfen: Sind die Splinte gesichert und sitzt der Rettungsgriff fest?
- Sind alle Schnallen an beiden Gurtzeugen und Helmen geschlossen?
- Sind alle Leinen frei?
- Ist die Kappe richtig ausgelegt?
- Passen Windrichtung und -stärke?
- Hast Du freie Sicht und ist der Luftraum frei?

Starkwind-Start

WeFly beherrscht alle Starkwind-Starttechniken: Start bei Wind über 20 km/h mit Entgegenlaufen, Cobra-Start, Start aus der Rosette - alle sind spielerisch und einfach mit ihr umzusetzen.



Bei viel Wind kann man die Trimmer bis zur Hälfte öffnen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass sich dann die Kappe sehr schnell füllt und beim Anbremsen sofort Auftrieb erzeugt. Das kann zum frühzeitigen Aushebeln führen.

Geradeausflug

WeFly hat bei ganz freigegebenen Steuerleinen je nach Flächenbelastung eine Fluggeschwindigkeit von etwa 35 bis 42 km/h.

In ruhiger Luft erreicht WeFly die Minimalgeschwindigkeit (abhängig von der Flächenbelastung und Trimmerstellung) bei etwa 60-90 cm Bremsleinen-Zug.

In ruhiger Luft hat das RAST keine spürbaren Auswirkungen. In bewegter Luft beruhigt es den hinteren Bereich und erhöht die Gleitleistung.

In sehr turbulenter Luft empfehlen wir Dir, mit 5 bis 10 cm gezogenen Steuerleinen zu fliegen. Dadurch ist das effektive Profil dicker und der Anstellwinkel höher, was ein Unterschneiden der Luft an der Profilmase erschwert und die Bewegungen dämpft.

Was den Komfort für deinen Passagier verbessert und der Übelkeit vorbeugt.

Führen der Steuerleinen

Die Bremsgeometrie und der Vorlauf ist bei WeFly für das Fliegen mit einem Halbschlag entworfen.

Wir finden, dass diese Art den Griff zu halten, gegenüber allen anderen einen entscheidenden Vorteil hat: Der Leerlauf ist verringert und trotzdem kannst Du die Bremse, ohne die Wicklung aufzulösen, komplett bis an die Rolle freigeben.

Dadurch verbessern sich das Handling, die Kommunikation mit der Kappe und die Durchblutung Deiner Hände.

Auf dem Foto oben siehst, Du den Halbschlag, mit dem Michael fliegt.

Beschleunigter Flug

Durch das Öffnen der Trimmer verlängerst Du die B/C/D Gurte über ein Ring-System, welches die Kraft verringert.

Wenn Du die Trimmer öffnest, verkleinert sich der Anstellwinkel der Kappe und WeFly fliegt um mindestens 10 km/h schneller. Durch die höhere Geschwindigkeit ist sie allerdings etwas instabiler und kann früher als im unbeschleunigten Flug einklappen.

Aus Sicherheitsgründen solltest Du deshalb nur in einigermaßen ruhiger Luft und mit ausreichendem Abstand zum Boden voll beschleunigt fliegen.

Extra-Tipp

Die Bremsgriffe solltest Du beim beschleunigten Fliegen niemals loszulassen und zusätzlich den kleinen Griff am Ende des Trimmerbandes immer mit in den Händen halten!

So kannst Du bei Bedarf durch Herunterziehen gleichzeitig die Trimmer schließen und anbremsen.

Wenn es sehr turbulent wird, solltest Du die Trimmer zumindest teilweise wieder schließen oder Dich auf ein Abfangen über die C/D Gurte vorbereiten.

Sollte WeFly im beschleunigten Flug klappen, musst du die Trimmer sofort schließen.

Kurvenflug

Die hohe Wendigkeit der WeFly ist auf ihre besondere Steuercharakteristik zurückzuführen: Sie reagiert auf Steuerimpulse sehr direkt und verzögerungsfrei.

Durch Gewichtsverlagerung (Du lehnst Dich auf die Kurveninnen-, manchmal auch auf die Kurvenaußenseite) lassen sich sehr flache Kurven mit minimalem Höhenverlust fliegen.

Unsere besten Tipps, um das Kurvenverhalten der WeFly gezielt zu beeinflussen

Beim Einleiten einer Kurve verlagere immer zuerst das Gewicht zur Innenseite und ziehe erst dann die Innenbremse!

Binde Deinen Passagier in diese Gewichtsverlagerung mit ein. Dadurch brauchst Du kaum noch Kraft zum Steuern und Dein Passagier ist beschäftigt. So wird ihm nicht schlecht und er hat mehr vom Flug.



Und Du brauchst weniger Bremseneinsatz, um eine Kurve zu fliegen, und steigst in schwachen Thermiken spürbar besser.

Achte beim Gewichtsverlagern darauf, dass Ihr auch wirklich die Sitzbretter bewegt. Turnübungen auf dem Brett, ohne dass sich dieses bewegt, bringen gar nichts!

Wenn Du Thermik erwartest, fliege leicht angebremsst. Die WeFly wird beim Einflug deutlich in aufsteigende

Luftmassen hineinziehen.

Wenn Du in diesem Moment bereits beide Seiten leicht angebremsst hast, genügt es, die Außenseite geführt freizugeben, und schon dreht WeFly ein und nimmt meistens fast selbstständig die richtige Querneigung ein.

Beschleunigt WeFly zu sehr in die Thermik, solltest Du außen etwas anbremsen.

WeFly ist konsequent dafür optimiert, beim Kreisen das Eigensinken so gering wie möglich zu halten.

Die Tendenz, beim Einflug in steigende Luftmassen zu beschleunigen, hat den Vorteil, dass Du in der Thermik auch außen etwas anbremsen kannst, ohne dass sich das Eigensinken verschlechtert.

So hast Du die Kontrolle über die Kappe: Wird sie langsamer, die Bremsen etwas freigeben. Wird sie zu schnell, etwas anbremsen.

Achtung: Bei zu weitem oder zu schnellem Durchziehen der Steuerleinen besteht die Gefahr eines Strömungsabrisses! Klar, das weißt Du.

Ein einseitiger Strömungsabriss kündigt sich deutlich an: Die Innenbremse, die zuerst immer härter wird, je tiefer



Unsere Profi-Tipps für Talquerungen:

*Nutze die Trimmer für effizientes Gleiten.
Je nach Gegenwind kannst Du sie so einstellen,
dass Du das beste Gleiten über Grund
gegen den Wind hast.*

*Lass Deinen Schirm den Weg suchen.
Er wird immer den effizientesten Weg nehmen.*

*Versuche besser nicht, auf einer geraden Linie
auf die andere Seite zu fliegen. Damit wirst Du mit
weniger Höhe ankommen. Folge Deinem Schirm
stattdessen sanft mit Deinem Gewicht.*

*Mache Richtungskorrekturen über Gewicht oder
über die Stabilo-Leine. Das ist die beste
Flugtechnik für Talquerungen mit maximaler Gleit-
leistung. Alles andere kostet Leistung.*

Du ziehst, wird abrupt weich.

Das ist der Moment, wo Du Dein Gewicht sofort auf die Kurveninnenseite verlagern und die zu tief gezogene Bremse langsam (1 Sekunde) freigeben solltest. Langsam bedeutet, sie bewusst hoch zu führen und nicht springen zu lassen.

Ein beidseitiger Strömungsabriss fühlt sich ähnlich an, nur dass die Kappe nach hinten fällt. Allerdings braucht es dazu viel Kraft, da WeFly bei tief gezogenen Steuerleinen extrem hart wird. Die Wahrscheinlichkeit, dass Du WeFly versehentlich beidseitig abreißt ist gering.

Sollte es dennoch zu einem beidseitigen Strömungsabriss (Fullstall) kommen, darfst Du die Bremsen auf keinen Fall abrupt lösen (siehe Abschnitt Fullstall).

Aktives Fliegen

Durch aktives Fliegen kannst Du die meisten Störungen verhindern! Und WeFly ist für das aktive Fliegen optimiert.

Beim aktiven Fliegen müssen sich Ober- und Unterkörper des Piloten (und im Idealfall auch des Passagiers) unabhängig voneinander bewegen können. Das geht nur, wenn die Schultergurte den Oberkörper dabei nicht behindern.

Die Grundidee des aktiven Fliegens ist, entspannt auf der Sitzfläche zu sitzen und allen Bewegungen mit dem Unterkörper zu folgen, ohne dass der Oberkörper sich groß bewegt.

Beim aktiven Steuern ist das genauso, nur dass die Bewegungen vom Hintern und nicht von der Kappe gemacht werden.

Der Vorteil ist: Du hast für die Gewichtsverlagerung ein Gegengewicht (den Oberkörper!) und musst nur die halbe Masse bewegen. Dadurch bist Du viel schneller und Dir wird auch nicht schlecht, weil Dein Gleichgewichtsorgan, das sich im Kopf befindet, nur wenig bewegt wird.

Entlastet Deine WeFly auf einer Seite, folge ihr bewusst mit dem Gewicht auf diese Seite! Selbst wenn es dann doch zu einem Klapper kommen sollte, wird er deutlich kleiner werden, als wie wenn Du Dein Gewicht präventiv auf die Gegenseite verlagert hättest.

Landung

WeFly ist extrem einfach zu landen. Die Bremsgeometrie wurde gezielt so gewählt, dass WeFly aus der Trimmgeschwindigkeit heraus, sofort spürbar deutlich an Speed verliert, wenn Du für die Landung auf die Bremse gehst. Das gibt auch Deinem Passagier ein gutes und sicheres Gefühl.

Wenn Du gerne lange ausflairst, solltest Du ungebremst und mit etwas Überfahrt in den Endanflug übergehen.

Der Trick für eine weit ausgeflairte und ausgependelte Landung ist, am Beginn des Endanfluges die Bremsen innerhalb einer Sekunde ganz freizugeben (also nicht „springen lassen“), dann zu warten, bis man noch etwas einen halben Meter Abstand mit den Füßen zum Boden hat, und linear durchzieht bis zum Landestall.

Linear bedeutet, ohne Pausen, aber nicht extrem schnell, sondern so, dass man merkt, wie die Geschwindigkeit abnimmt und Ihr beide leicht nach vorne pendelt.

Das RAST merkt man bei der Landung nicht, wenn man die Steuerbewegungen wie gewohnt ausführt. Nur bei abrupten, tiefen „Pumpen“ merkt man, dass die Ge-

schwindigkeit schneller als gewohnt abnimmt.

Bei WeFly wurde das RAST so angepasst, dass es das Ausflairn verlängert. Bitte beachte dabei: Je länger Du ausgleitest, desto weniger bleibt Dir Energie zum VorpPENDeln beim Landestall übrig. Bei einer maximal ausgeflogenen Landung musst Du deshalb ein paar Schritte laufen.

Die klassischen Fehler bei einer nicht so guten Tandem-Landung sind:

- Die Kappe war vor dem Landestall angebremsst. Um genügend Fahrtenergie für ein weites VorpPENDeln beim Aufsetzen aufzubauen, muss man die Steuerleinen komplett freigeben, inklusive dem Leerweg.
- Brutales Durchziehen der Steuerleinen. Dadurch bekommt der Schirm nicht die Zeit, seine Überfahrt in Auftrieb und VorpPENDeln umzuwandeln, sondern geht ansatzlos in den Strömungsabriss über.
- Zu spätes, zu tiefes Abfangen. Gerade die WeFly verträgt es gut, wenn man sie eher hoch als zu tief abfängt.

Dann pendeln Pilot und Passagier weit vor und das Sinken und die Vorwärtsfahrt nehmen komplett ab.

- Nicht ganz durchgezogene Bremsen oder sofortiges Nachgeben bei Bodenkontakt. Die Führung der Hände beim Landestall ist eine Kunst und entscheidend für eine perfekte Landung.

Bitte bedenke,

dass der Auftrieb und die Geschwindigkeitsabnahme bei der Landung nicht durch das brutale Herunterziehen der Hinterkante, sondern durch dosiertes Anbremsen erzeugt werden.

Denn nur so bekommt die gesamte Kappe einen großen Anstellwinkel, der weitaus mehr Auftrieb und Widerstand erzeugt als eine tief heruntergezogene Hinterkante.

Soaren am Meer

Wenn Du mit Deiner WeFly an Dünen fliegst, kann es sein, dass sich irgendwann so viel Sand in den Kammern ansammelt, dass das Flugverhalten beeinträchtigt wird:

Dann hängt WeFly beim Aufziehen, sie fühlt sich in der

Luft träge und langsam an. Dann solltest Du sofort landen und den Sand entfernen.

Die RAST-Wand stört beim „konventionellen“ Sand-Ausschütteln ein wenig. Leichter geht es, wenn Du WeFly flach auf dem Untersegel auslegst, die Hinterkante anhebst, so dass das RAST locker bleibt und den Sand nach vorne schüttelst. Den kannst Du nun durch die Einlassöffnungen ausschütteln.

Sand, der sich im Stabilbereich angesammelt hat, kann bequem durch die Schmutz-Auslassöffnungen im Untersegel der vorletzten Zelle entfernt werden.

Windenschlepp

WeFly ist für die Startart Windenschlepp geeignet. Wir empfehlen Dir, beim Start die Trimmer leicht zu öffnen.

Dadurch fliegt WeFly mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens, was die Ausklinkhöhe deutlich erhöht.

Die maximale Öffnung der Trimmer darf 4 cm (Gemessen ab der markierten Neutralstellung) nicht überschreiten.

Wenn Deine WeFly feucht oder vertrimmt ist, solltest Du auf den Windenschlepp verzichten.

Motorflug

WeFly ist für den Flug mit Motor nicht zugelassen.

Störungen

Seitliche Klapper

Unser Gleitschirm ist ein höchst geniales Fluggerät: Er bricht bei fehlgeleiteter Energie nicht auseinander, sondern kollabiert. Frei nach dem Motto: „Der Klügere gibt nach!“ Wenn die fehlgeleitete Energie verbraucht ist, geht er wieder auf und fliegt weiter.

Deshalb muss ein Gleitschirm klappen können.

Das RAST in der WeFly ist so berechnet und getestet, dass der auftrieberzeugende Bereich einklappen kann, der hintere Bereich aber geschützt wird. Dadurch wer-

den Klapper und Frontstalls weniger dynamisch und der Höhenverlust ist deutlich geringer.

Seitliche Klapper sind die häufigste Störung.

Sollte WeFly in turbulenter Luft einklappen, wird sie das meistens nur bis zum RAST machen. Dabei reicht ein wenig Gewichtsverlagerung und etwas Außenbremse, um die Richtung zu korrigieren. Die Wiederöffnung erfolgt normalerweise selbstständig. Ist dies nicht der Fall, kannst Du sie durch schnelles, tiefes „Pumpen“ mit der Bremse auf der geklappten Seite erzwingen.

Wird der Klapper deutlich größer und geht über das RAST hinaus, reagiert WeFly wie alle anderen Gleitschirme:

Sie wird zügig wegdrehen und muss aktiv kontrolliert werden: Verlagere dein Gewicht auf die Außenseite und bremse auf der noch offenen Seite bis ca. 10 Zentimeter oberhalb des Hauptkarabiners des Piloten.

Wir empfehlen, sich mit der gezogenen Bremse in der Hand am Gurt der Spreize festzuhalten, um ein Abkippen und ungewolltes Übersteuern zu vermeiden. Dieses Stabilisieren am Tragegurt wird oft in Publikationen als der



Ein Gleitschirm kann ein Sportgerät sein, bei dem es um Leistung geht, mit einem ausgewogenen Kompromiss an Sicherheit und Handling.

Oder mein Flügel, der mich in die dritte Dimension begleitet.

Dann muss er passen, wie angewachsen. Ich muss ihm in jeder Situation vertrauen. Ihn intuitiv steuern und mit ihm kommunizieren können, ohne dass er ruppig wird.

Kompromisse beim Material, Konstruktion und Kosten haben da nichts verloren.

Für uns ist Gleitschirmfliegen eines der ganz großen Wunder der Menschheit: Wir bewegen uns mit ein paar Kilo Stoff und Leinen völlig frei mit den Vögeln in der dritten Dimension.

WeFly ermöglicht uns diesen Traum.

„Nesler“-Griff bezeichnet.

Diese Technik ist sehr effizient und sicher. Die Steuerwege der WeFly passen perfekt dafür.

Die korrekte Reaktion auf seitliche Klapper sollte Bestandteil der Ausbildung sein und muss regelmäßig geübt werden.

Verhänger

Bei großen Klappern oder sonstigen Extremsituationen kann es bei jedem Gleitschirm zu Verhängern kommen. Dabei bleiben die eingefallenen Kammern des Flügelendes in den Leinen hängen.

Das Gefährliche daran: Ohne Pilotenreaktion geht der Schirm oft innerhalb von nur einer Drehung oder weniger in eine rasante stabile Spirale über.

Ist dies der Fall, musst Du sofort die Drehbewegung durch gefühlvolles Gegenbremsen stoppen. Sollte die Drehgeschwindigkeit trotz Gegensteuern weiter zunehmen, **musst Du bei geringer Höhe sofort das Rettungsgerät auslösen.**

V. MANÖVER

Bei ausreichender Höhe und ohne eine Spiralbewegung kannst Du folgendes versuchen, um den Verhänger zu lösen:

- Gefühlvolles Gegenbremsen und sehr schnelles, entschlossenes und tiefes Durchziehen der Steuerleine an der verhängten Seite.

- Tiefes Herunterziehen der Stabulo-Leine. Diese ist am B-Tragegurt eingehängt, hat aber eine orange Farbe und ist somit leicht zu finden.

Wenn Du die Richtung durch Gegensteuern und Gewichtsverlagerung halten kannst, kannst Du eine Landung mit dem Verhänger riskieren. Dabei wäre es sicherer, die Richtung durch eine asymmetrische Einstellung der Trimmer soweit als möglich zu stabilisieren. Sollte das alles nicht helfen, kannst Du als erfahrener Pilot bei ausreichender Höhe versuchen, den Verhänger durch einen sehr schnell durchgeführten einseitigen Strömungsabriss auf der verhängten Seite zu lösen.

Frontstall

Das Einklappen der gesamten Anströmfläche kann beim beschleunigten Fliegen oder durch plötzlich auftretende starke Abwinde eintreten. Diese Flugstörung sieht zwar spektakulär aus, ist aber bei geringer Einklapptiefe nicht grundsätzlich gefährlich. Auch hier gilt: „Der Klügere gibt nach!“

Durch einen Frontstall zeigt Dir WeFly, dass Du mit einem zu kleinen Anstellwinkel in zu starken Turbulenzen fliegst.

Fast alle Frontstalls mit der WeFly werden nur bis zur RAST-Wand einfallen. Dabei entstehen meist keine Drehbewegungen und WeFly öffnet wieder von selbst.

Bei einem Frontstall bis zum RAST solltest Du die Bremsen sofort und ganz freigeben, um einen Sackflug oder gar Strömungsabriss zu vermeiden.

Geht der Frontstall über das RAST, wird sich die Kappe regelrecht überschlagen. Hier solltest Du beherzt symmetrisch anbremsen, bis die Kappe, noch ungefüllt, über Dir ist, und dann die Bremsen wieder freigeben. Schau in

jedem Fall bei einem Frontstall immer hoch und kontrolliere die Kappe.

Die WeFly neigt nicht zu einer Rosettenbildung.

Sicherheitstraining

Wenn Du Dir erhoffst, mit der WeFly beim Sicherheitstraining riesige, realistische Klapper zu simulieren: Vergiss es!

Um das RAST zum großflächigen Einklappen zu bringen, braucht es viele Versuche und Tricks. Da kann Dir nur ein Trainer helfen, der WeFly vorher selbst geflogen ist und die Technik dazu beherrscht.

Große Frontstalls mit RAST sind ebenso schwierig, aber bei dieser Übung geht es nicht darum, den Schirm wegzuziehen, sondern zu lernen, hochzusehen, die richtige Situation zu wählen (im besten Fall die Bremsen freizugeben) und auf den Fahrtwind zu achten.

Alle anderen Manöver kannst Du ganz normal trainieren.

Sackflug

Bei einem Sackflug hat der Gleitschirm keine Vorwärtsfahrt mehr und stark erhöhte Sinkwerte. Er verursacht wird der Sackflug unter anderem durch zu wenig Zuladung, mit wenig Zuladung komplett gezogenen Trimmern, bei vertrimmten und stark gealterten Schirmen oder bei Frontstalls in aufsteigenden Luftmassen. Auch wenn die Kappe nass ist oder die Lufttemperatur weit unter Null-Grad liegt, kann es zum Sackflug kommen.

Du merkst sofort, wenn sich WeFly im Sackflug befindet: Das Windgeräusch ist weg, das Sinken ist hoch und die Steuerleinen sind ungewöhnlich „weich“.

Eine Besonderheit der WeFly ist, dass wenn bei gezogenen Bremsen ohne Änderung der Zug nachlässt, sie Dir deutlich damit zu verstehen gibt, dass Du in der Nähe des Strömungsabrisses/Sackfluges fliegst. Du hast dann noch etwa 1 - 2 Sekunden Zeit, bis die Strömung wirklich abreißt. Also: Steuerleinen freilassen!

Bei betriebsstüchtigem Zustand der Kappe und der Leinen nimmt WeFly innerhalb 1 - 3 Sekunden selbstständig wieder Fahrt auf.

Sollte dies, aus welchem Grund auch immer, nicht der Fall sein, musst Du entweder die A-Tragegurte nach vorne drücken oder die Trimmer öffnen.

War Deine WeFly ohne nachvollziehbaren Grund (z.B. Nässe, Flug im Regen oder zu geringes Startgewicht) im

Sackflug, muss sie vor dem nächsten Flug überprüft werden!

Sollte der höchst unwahrscheinliche Fall eintreten, dass WeFly in Bodennähe in den Sackflug geht, darfst Du auf keinen Fall anbremsen. Das würde nur das Sinken zusätzlich erhöhen und gefährliche Pendelbewegungen verursachen. Das Sinken wäre dabei noch im Rahmen, um mit der Landefalltechnik unverletzt zu landen.

Wenn Du den Sackflug erkennst, kannst Du ihn wie zuvor beschrieben ausleiten. Wenn Du ihn nicht erkannt und WeFly komplett abgerissen hast, solltest Du sofort die kompakte Sitzhaltung einnehmen und den Fullstall überlegt ausleiten.

Fullstall

Die folgende Beschreibung richtet sich an Piloten, die den Fullstall bereits auf einem anderen Schirm-Modell

beherrschen.

Sie soll Dich nicht dazu verleiten, dieses Manöver alleine zu trainieren. Bist Du noch nie Fullstall geflogen, lerne ihn mit Funkbetreuung durch einen erfahrenen Trainer und über Wasser mit allen notwendigen Sicherheitsmaßnahmen.

Um einen Fullstall einzuleiten, ziehst Du beide Bremsleinen ganz durch. Bei Erreichen der Stallgeschwindigkeit entleert sich die Kappe schlagartig und kippt nach hinten weg.

Es ist sehr wichtig, trotz der unangenehmen Schirmreaktion bei einem Fullstall die Steuerleinen solange ganz durchgezogen zu halten, bis die entleerte Kappe wieder vertikal über Dir ist (ca. 2-4 Sekunden).

Nun musst Du beide Hände auf die Höhe der Hauptkarabiner bringen und sie dort fixieren. Das geht durch festes andrücken, oder festhalten. Der Kontakt zu den Karabinern ist wichtig, um ein Aufschaukeln oder versehentliche Asymmetrien zu verhindern.

Jetzt wird WeFly in einen ruhigen Rückwärtsflug über-

gehen und Du kannst durch langsames (2-3 Sekunden) Freigeben der Bremsen den Fullstall kontrolliert ausleiten.

Gibst Du die Bremsen zu schnell oder asymmetrisch frei, kann ein großflächiges Einklappen oder Frontstall die Folge sein.

1

Der Fullstall muss über Wasser erlernt und trainiert werden. Er ist ein sehr anspruchsvolles Manöver, bei dem es bei groben Fehlern zu lebensgefährlichen Kappenberühungen kommen kann.

2

Allerdings ist ein symmetrisch eingeleiteter Fullstall mit einem Tandem immer extrem kraftaufwändig und sehr schwer zu stabilisieren. Leichter kann man einen Fullstall mit dem Tandem über das Trudeln (Einseitiger Strömungsabriss) einleiten.

Trudeln (einseitiger Strömungsabriss)

Durch Überziehen einer Seite kann die Strömung am

halben Flügel abreißen. Dabei entsteht eine Umkehrung der Strömungsrichtung. Die tief angebremsste Hinterkante wird zur momentanen „Profilnase“ und fliegt in die umgekehrte Richtung: der Schirm dreht um seine Hochachse.

Für das Trudeln gibt es 2 Ursachen:

1. Eine Bremsleine wird zu schnell und weit durchgezogen (Beispiel: Einleiten einer Steilspirale)
2. Im Langsamflug wird eine Seite zu stark angebremsst (Beispiel: beim Thermikkreisen)

Wenn Du eine Seite versehentlich überzogen hast, gib die Innenbremse frei und verlagere Dein Gewicht zur Innenseite. Dann geht WeFly ohne großen Höhenverlust wieder in den Normalflug über.

Als Freestyle-Manöver geflogenes Trudeln ist anspruchsvoll und muss über Wasser trainiert werden.

3. Zur Einleitung eines Fullstall.

Du ziehst eine Seite radikal durch und wartest, bis sich die Drehung deutlich verlangsamt. Dann ziehst du die

andere Seite bis auf dieselbe Höhe durch. Nun befindet sich die WeFly im symmetrischen Fullstall, welcher wie beschrieben ausgeleitet werden kann.

Helico

Der Helico ist mit der WeFly möglich, muss aber über Wasser erlernt und trainiert werden. Eine genaue Anleitung dazu findest Du in unserem Buch „Acrobatics“, ISBN 978-3940988003.

Wingover

Es werden abwechselnd enge Kurven nach links und rechts geflogen. Dabei wird die Querneigung zunehmend erhöht. Bei zu großer Dynamik und Querlage dieser Flugfigur kann der Flügel entlasten und großflächig einklappen.

Hohe Wingover werden Dir nur mit der Mithilfe deines Passagiers gelingen.

Werden die Wingover sehr hoch, musst Du immer auch

die Außenseite durch Anbremsen stützen.

Notsteuerung

Bei Ausfall der Steuerleinen kann WeFly problemlos mit den **hinteren Tragegurten** (1)) oder der **Stabiloleine** (2) gesteuert werden.

Der Weg bis zum Strömungsabriss ist beim Steuern mit den hinteren Tragegurten natürlich kürzer als mit den Steuerleinen, er beträgt bei der WeFly ungefähr 15 - 25 cm.

Willst Du ohne Geschwindigkeit einzubüßen kleinere Richtungskorrekturen vornehmen, empfehlen wir Dir, die Stabiloleine zu verwenden.

Diese kannst Du bis zu 20 cm vertikal nach unten ziehen. Die Richtungsänderung dauert zwar ein paar Sekunden, dafür verringern sich das Gleiten und die Geschwindigkeit nicht.

Nutze doch mal einen Gleitflug und probiere die Möglichkeiten zur Notsteuerung aus. Dann siehst Du, wie ein-

fach, das geht und wie weit Du genau ziehen musst.

Du kannst auch leichte Kurven durch Ziehen der Stabilloleinen oder durch reine Gewichtsverlagerung fliegen. Das macht Spass!

Kälte

Du kannst Deine WeFly auch bei extremen Minusgraden fliegen. Unter minus 10° Celsius solltest aber auf keinen Fall mehr Manöver mit hohen Belastungen fliegen.

Vergiss nicht, dass Deine Trimmgeschwindigkeit bei Minusgraden deutlich abnimmt und dementsprechend auch die Steuerwege bis zum Strömungsabriss kürzer werden.

Falls Du diese Manöver noch nie mit dem Tandem ausgeführt hast, übe diese Manöver unbedingt unter Funkanleitung mit einem versierten und vertrauenswürdigen Sicherheitstrainer über Wasser.

Diese und die folgenden Beschreibungen sind mit bestem Wissen von uns verfasst, aber sie ersetzen kein Sicherheitstraining. Bitte übe mit Respekt und Hingabe.

Ohren anlegen

Das sogenannte „Ohren anlegen“ ist eine einfache Abstiegshilfe, die Dir ca. 3-6 m/sek Sinken bringt. Sie ist eher dazu geeignet, die Gleitleistung zu verringern, als schnell abzustiegen.

Das „Ohren anlegen“ funktioniert bei der WeFly einfach, aber es gibt zwei verschiedene Möglichkeiten:

1 – Du ziehst, mit den Bremsen ungewickelt in der Hand, von außen die Baby-A-Gurte in einem Bogen nach unten.

Lässt Du nach der Einleitung die Baby-A langsam aus, bleiben die Ohren angelegt.

Nun kannst Du mit sanften Bremseinsatz Kurven fliegen, ohne dass sich die Ohren dabei öffnen.

Zum Öffnen musst Du in diesem Fall etwas mehr pumpen oder einen leichten Wingover mit Gewichtsverlagerung fliegen.

2 – Du ziehst, ohne die Bremsgriffe in der Hand, B, von außen die Baby-A-Gurte in einem Bogen nach unten und hältst sie dort fest.

Sobald Du die Baby-A frei gibst, gehen die Ohren sofort

selbstständig auf. Das macht vor allem Sinn, wenn Dein Passagier mit den Baby-A die Ohren anlegen darf.

Das Öffnen der Trimmer kann das Sinken und die Vorwärtsfahrt nochmals deutlich steigern. Du kannst so das Sinken bis auf ca. 6 m/sek erhöhen und die Gleitzahl verringern.

In aufsteigenden Luftmassen, bei starkem Wind in Bodennähe (Gradient) solltest du beim Ohren-Anlegen immer die Trimmer etwa 3 bis 5 cm öffnen, um einen ungewollten Sackflug wirksam zu verhindern.

Fliege nie eine Steilspirale mit angelegten Ohren, denn dabei werden die mittleren A-Leinen über ihre Grenzen belastet.

Steilspirale

Die Steilspirale ist die effizienteste Möglichkeit des Schnellabstieges. Dabei wirken jedoch hohe Belastungen auf den Piloten und vor allem auf den untrainierten Passagier.

Man kann dabei, abhängig von der Tagesform, Außentemperatur (Kälte!) und der auftretenden G-Kraft das Bewusstsein verlieren. Manche Piloten vergessen sogar während der Spirale das Atmen oder gehen in die sogenannte Pressatmung über, was das Risiko, das Bewusstsein zu verlieren, noch weiter erhöht.

Bei den ersten Anzeichen von Übelkeit, Bewusstseinsbeschränkung und Sichtverminderung solltest Du die Spirale deshalb unverzüglich ausleiten.

Die Steilspirale wird durch (1) Gewichtsverlagerung zur Innenseite und (2) dosiertes Anbremsen der Innenseite eingeleitet. Durch das direkte Handling nimmt WeFly rasch eine hohe Querneigung ein und geht in eine steile Kurve über.

Sobald der Flügel deutlich beschleunigt und die G-Kraft zunimmt (auf die Nase geht), begrenze den Sinkwert und die G-Kraft durch feinfühliges Anbremsen der Außenseite auf ein für Dich gut erträgliches Maß.

Wenn Du WeFly radikal über die Innenbremse in die Steilspirale bringst, wird sie innen und außen leicht ein-

dellen und die Drehung verlangsamen. Das ist gewollt und dient Deiner Sicherheit. Nur wenn Du innen wie außen dosiert und präzise die Bremsen setzt, kannst Du extreme Sinkwerte erreichen.

Dann kann es allerdings auch sein, dass Du die Spirale aktiv ausleiten musst:

(A) Gewicht in die Mitte und deutliches Anbremsen der Außenseite.

(B) Sobald WeFly beginnt, langsamer zu drehen, und sich aufzurichten möchte, verlagerst Du Dein Gewicht wieder zur Innenseite und gibst die Außenbremse wieder frei.

(C) Nun kannst Du durch langsames Freigeben der Innenbremse die angesammelte Energie über mehrere Runden abbauen.

Dabei kann es vorkommen, dass Du in Deine eigene Wirbelschleppel kommst. Deshalb bremse vorsorglich etwa 15 cm an und sei auf einen Klapper oder Frontstall vorbereitet, bis Du wieder im Horizontalflug bist.

Würdest Du die Spirale abrupt ausleiten, wird WeFly durch die Überfahrt fast vertikal nach oben steigen, was ein starkes Pendeln verursacht. Dabei kann es durchaus zu Frontstalls, Klappern und Überschlägen kommen.

Merkst Du beim Üben der Steilspirale, dass Du zu radikal ausgeleitet hast und fast vertikal nach oben fliegst, verlage sofort Dein Gewicht wieder zur Innenseite und

bremse dort auch deutlich an. Dann wartest Du bis das Pendeln aufhört und gibst die Bremse(n) frei.

Nach der Ausleitung sind die vorderen Leinen stark gedehnt und brauchen etwa eine halbe Minute, bis sie sich wieder auf ihre ursprüngliche Länge eingestellt haben. Während dieser Zeit besteht Sackfluggefahr und Du solltest deshalb nur vorsichtig anbremsen.

Wegen des extremen Höhenverlustes in der Steilspirale musst Du immer auf ausreichende Sicherheitshöhe achten!

Sollte WeFly trotz Freigeben der Innenbremse und leichtem Anbremsen der Außenseite nicht die Spirale ausleiten, ist sie in der sogenannten stabilen Steilspirale.

Die stabile Steilspirale muss meistens konsequent aktiv ausgeleitet werden!

Dazu ziehst Du beide Steuerleinen, unabhängig vom Kraftaufwand, bis an die Hauptkarabiner und hältst sie in dieser Position, bis WeFly deutlich verlangsamt.

So kommst Du wieder in die normale Steilspirale, die Du wie beschrieben ausleiten kannst.

Die WeFly wurde gemäß EN 926-2:2013 mit der Klassifizierung B bewertet. Durch ungünstige Einflüsse können die Reaktionen jedoch auch anspruchsvoller als in dieser Klassifizierung beschrieben sein.

Die Ursachen in einem solchen Fall können vielschichtig sein. (Gurtzeug-Geometrie, Kreuzgurte, turbulente Luft, Verlagerung des Pilotengewichts zur Kurveninnenseite und ähnliches).

Wichtig: **Vergewissere Dich während einer Steilspirale kontinuierlich, wie es deinem Passagier geht. Sprich mit ihm, denn das ist für Ungeübte eine sehr anspruchsvolle Situation.**

B-Stall

Der B-Stall ist mit der WeFly zwar möglich, erfordert aber einen sehr großen Kraftaufwand. Mit Passagieren, die schwerer als der Pilot sind, ist die Einleitung fast unmöglich.

Er ist mit der WeFly wie folgt einzuleiten:

Du greifst die B-Tragegurte **von außen** oberhalb der Leinenschlösser und ziehst sie kräftig und symmetrisch bis zu 40 cm herunter. Oder so weit wie es bis zum mechanischen Anschlag geht.

Es dauert einen Moment, bis sich die Kappe zusammenschiebt und die Strömung abreißt. Jetzt geht WeFly in einen vertikalen Sinkflug über.

Eine Besonderheit der WeFly ist, dass sie Sinkwerte von 6 - 8 m/sek im B-Stall erreicht.

Zur Ausleitung gibst Du die B-Tragegurte zügig wieder frei.

Bremse bei der Ausleitung nicht an. Lass den Schirm nach vorne nicken, um wieder Fahrt aufzunehmen. Erst wenn du wieder den Wind im Gesicht spürst, darfst du wieder bremsen. Würdest du vorher bremsen, könnte der Schirm im Sackflug hängenbleiben.

Beobachte während des Manövers die Kappe. Fängt WeFly während des B-Stalls an, sich zu drehen, oder bildet sie eine Rosette, leite den B-Stall sofort aus.

Einen B-Stall mit einem Tandem zu fliegen, erfordert einen extremen Kraftaufwand. Wir raten deshalb davon ab. Sollte es Dir wider Erwarten gelingen, den Schirm in den B-Stall zu ziehen, lass die Tragegurte zur Ausleitung zügig frei.

Gehaltener einseitiger Klapper

Mit der WeFly ist es recht einfach, einen gehaltenen einseitigen Klapper als Abstieghilfe zu fliegen.

Dazu ziehst du auf einer Seite beide A-Gurte kräftig und so tief als möglich nach unten und fixierst deine Hand dort. Das geht am einfachsten durch Festhalten an der Spreize.

Mit leichtem Gegensteuern und/oder etwas Gewichtsverlagerung nach außen stabilisierst du die Flugrichtung. Hältst du dabei den Bremsgriff der einzuklappenden Seite in der Hand, erreichst du Sinkwerte bis zu 6 m/sek. Lässt du den Bremsgriff aus und fixierst ihn am Magneten, kannst du auch Sinkwerte von bis zu 8 m/sek erreichen. In beiden Fällen dauert es ein wenig, bis das maximale Sinken erreicht wird.

Zum Auflösen des Manövers einfach die Tragegurte wieder freigeben und gegebenenfalls den Bremsgriff wieder fassen.

VII. PACKEN UND PFLEGE

Einpacken der WeFly

Gleitschirme von IFly können in speziellen Zellenpacksäcken verstaut werden, sie müssen es jedoch nicht. Unserer Erfahrung nach verlängern Zellenpacksäcke die Lebenszeit eines Schirmes nicht.

Da die Nasenverstärkung der WeFly aus unverformbaren Nitinol ist, **kannst Du sie einpacken, wie Du möchtest.**

Achte nur darauf:

- sie nicht immer auf der gleichen (Mittel)-Zelle zusam-

menzulegen

- die Stammleinen nicht immer an derselben Stelle zu knicken

- und sie auf einem sanften, trockenen Untergrund ohne Steinchen, Ölflecken oder Schmutz zu packen.

- Bitte packe sie nicht mit viel Druck auf spitzen Steinen  er hartem Bewuchs ein.

Schmutzauslass-Öffnungen

Zum Entfernen von Sand, Steinchen oder anderen Schmutzpartikeln hat WeFly im Untersegel an den Stabilos Schmutzauslassöffnungen. Im Normalflug sind sie mit Klettband geschlossen.

Du findest sie ganz einfach, denn sie sind mit zwei farbigen Loops markiert. Ein leichter Zug an den Loops genügt, um die Schmutzauslassöffnungen zu öffnen und den Schmutz zu entfernen.

Die optimale Pflege Deiner WeFly

Die Frage kommt immer: Wie lange hält ein Tandemschirm? Was kann ich tun, damit ich lange Freude daran

habe?

Hier unsere Tipps, für die optimale Pflege Deiner WeFly:

- Du solltest Deine WeFly nicht nass eingepackt lassen. Wenn Du sie feucht einpacken musstest (von der Wiese oder Schnee), nimm sie Zuhause an einem warmen, trockenen Ort aus ihrem Packsack und hänge sie in der Rosette locker auf und lasse sie vollständig durchtrocknen.

- Wenn Du sie für mehr als zwei Wochen lagern musst, solltest Du sie nicht allzu komprimiert lassen. Da wäre es besser, den (Zellen-) Packsack auf seine volle Länge zu öffnen.

- Die WeFly besteht wie jeder andere Gleitschirm aus Kunststoffen, die temperaturempfindlich sind. Sie in der prallen Sonne im Kofferraum zu braten, schädigt sie ebenso, wie sie im tiefsten Winter bei Minusgraden vor die Tür zu setzen.

- Reinige Deine WeFly bitte nur mit einem weichen Tuch und handwarmen, klaren Wasser. Aggressive Chemikalien, Hochdruckreiniger oder Dampfstrahlgeräte zerstören das Material. Trockne sie wieder in der Rosette aufgehängt oder locker ausgebreitet.

- Nach einem längeren Aufenthalt zum Soaren in Meerluft sammeln sich Sand und Salzkristalle an und in

der Kappe und in den Nähten. Willst Du Deine WeFly optimal pflegen, weiche sie zuhause sanft in einem Kinderschwimmbecken oder in einer grossen Badewanne in handwarmen, klaren Wasser ein und drücke sie sanft aus. Trockne sie anschliessend locker aufgehängt oder ausgebreitet an einem warmen, trockenen Ort ohne direkte UV-Strahlung.

Nachprüfung

Die WeFly muss, wie alle anderen Gleitschirme auch, regelmäßig überprüft werden. Wir legen Wert darauf, dass eine stark gebrauchte WeFly nach der üblichen Überprüfung auch von einem unserer Testpiloten erneut „eingeflogen“ wird.

Nur so können wir und Du sicher sein, dass wirklich alles passt. Die üblichen Vermessungen, Zug- und Porositätstests reichen nicht aus, um alle möglichen Probleme zuverlässig festzustellen.

Deshalb muss Deine WeFly nach spätestens zwei Jahren oder nach 150 echten Flugstunden für eine kurze Zeit wieder zu uns.

Die Trimmung selbst überprüfen

WeFly ist extra so gebaut, dass Du jederzeit die wichtigsten Leinenlängen selbst prüfen und notfalls korrigieren kannst.

Leinen, egal aus welchem Material sie sind, werden ihre Längen nach einigen Flügen verändern, was sich auf die Leistung und das Flugverhalten auswirkt. Da sind die paar Minuten gut investiert.

Reparaturen

Kleine Risse im Tuch kannst Du mit dem beiliegenden selbstklebenden Segelmaterial selbst reparieren, sofern diese an wenig belasteten Stellen, also nicht direkt an Nähten und nicht größer als 3 cm sind.

Größere Risse, an der Nase oder nahe eines Leinenloops müssen von uns oder einem Fachmann fachgerecht repariert werden.

Beschädigte Leinen müssen sofort ausgewechselt werden. Das sollte von einem Fachmann mit den korrekten Materialien gemacht werden.

Im Notfall kannst Du einzelne gerissene Galerie-Leinen auch selber wechseln

Recycling

Wenn Du Dich von Deiner WeFly trennen musst, kannst Du gerne sie an uns zurückgeben.

Das Nitinol der Nasenverstärkung und alle metallenen Beschlagteile sind recycelbar und Du bekommst dafür von uns eine Gutschrift für den nächsten Kauf bei uns.

Gebrauchtes Segelmaterial können wir mit Deiner Erlaubnis wohltätigen Organisationen zukommen lassen, die sie gerne für Windfahnen, Sonnensegel und vieles mehr nutzen.

Die nicht recycelbaren Teile werden wir fachgerecht entsorgen.

VIII. SERVICE UND GARANTIE

Nach dem Kauf kannst (und solltest) Du uns kontaktieren, wenn Du Fragen, Zweifel oder Probleme mit Deiner WeFly hast. Wir helfen Dir gerne weiter, denn dieser einzigartige After-Sales-Service ist Teil des WeFly-Komplettpaketes.

Nutze ihn, denn unser Ziel ist es, dass Du zu 100% zufrieden mit Deiner WeFly bist.

Im Rahmen unserer Garantie verpflichten wir uns zur Beseitigung eventueller Mängel an unseren Produkten, die auf Fabrikationsfehler zurückzuführen sind.

Damit Garantieansprüche geltend gemacht werden können, musst Du uns sofort nach der Entdeckung eines Mangels informieren und das fehlerhafte Produkt an uns senden. Anschließend entscheiden wir darüber, wie ein Fabrikationsfehler beseitigt wird (Reparatur, Auswechslung von Teilen oder Ersatz des Produkts).

Diese Garantie gilt für 2 Jahre ab dem Kaufdatum des Produkts. Die Laufzeit für das Service-Intervall beginnt

ab dem Datum des Erstflugs, der im Typenschild eingetragen ist. Ist dort kein Datum vermerkt, so gilt das Datum, an welchem der Schirm produziert wurde.

Ansonsten umfasst die Garantie keine weiteren Ansprüche. Insbesondere werden keine Garantieleistungen für Beschädigungen gewährt, die aus unsorgfältigem oder fehlerhaftem Gebrauch des Produkts resultieren (z.B. ungenügende Wartung, ungeeignete Lagerung, Überbelastung, Aussetzen extremer Temperaturen usw.).

Dasselbe gilt für Schäden, die auf einen Unfall oder auf normale Abnutzung zurückzuführen sind.

QUALITÄT UND SERVICE HABEN EINEN PREIS. BEI DER WEFLY GEBEN WIR DIR DIE GARANTIE, DASS ...

- Dein Schirm rigoros nach unseren Qualitätsansprüchen gefertigt wird.
- Dein Schirm mit den strengsten Toleranzen am Markt produziert wird.
- Wir die besten europäischen Materialien verwenden.
- Wir Dir ausschließlich in der EU produzierte Schirme liefern.
- Dein neuer Schirm nicht nur vermessen, sondern in einem Testflug auf Herz und Nieren überprüft wird.
- Wir Dir auch nach dem Kauf mit Rat und Tat zur Seite stehen, damit Du mit Deinem Schirm glücklich bist.
- Du von uns regelmäßig Tipps, neue Erfahrungen und Berichte zur WeFly bekommst.
- Wir uns mega freuen, wenn Du zu den WeFlyagen mit uns gemeinsam zum Fliegen kommst.

ANHANG A: ANLEITUNG FÜR DEN KNOTEN AM STEUERGRIFF



Vorbereitung: Griff und Leine.



Forme eine Schlaufe und ziehe sie durch den Bremswirbel.



Ziehe sie weiter durch und schaffe Dir genug Platz ...



... damit Du den Bremsgriff durch die Schlaufe ziehen kannst.



Jetzt hast Du den ersten Loop um den Steuergriff.



Ziehe ihn so fest, dass der Markierungspunkt vorne mittig auf dem Wirbel zu sehen ist.



Jetzt mache den ersten Sicherungsknoten: Schlaufe den überstehenden Teil der Steuerleine um den straff gespannten, aktiven Teil der Steuerleine.



Dann ziehe den überstehenden Teil der Leine fest, ohne die aktive Steuerleine zu verkürzen. Das ist der Trick!



Jetzt mache den zweiten Sicherungsknoten: Verknote noch einmal den überstehenden Teil der Steuerleine und führe den Knoten ganz nah an den Bremswirbel dran. Fertig!

ANHANG B: ZULASSUNG

1. Zulassung

Die Spezifikationen Deines neuen Gleitschirmes entsprechen bei der Auslieferung jenen, mit denen der Schirm Muster-geprüft wurde.

Jede eigenmächtige Modifikation (beispielsweise Veränderung der Leinenlängen, Veränderungen des Tragegurttes) hat einen Verlust der Musterprüfung zur Folge. Wir empfehlen bei Änderungen in jedem Fall Rücksprache mit uns zu halten.

Vorsicht ist bei der Veränderung der Länge der Bremsleine geboten:

Werkseitig ist diese so eingestellt, dass sie einen genau definierten Leerweg aufweist. Dies ist aus zwei Gründen wichtig: Betätigst Du den Beschleuniger, verkürzt sich im Verhältnis dazu die Bremsleine. Eine sehr kurz eingestellte Bremse würde Leeloo bei Vollgas anbremsen, was die Endgeschwindigkeit und die Stabilität verschlechtert.

Der Leerweg der Bremsen hat auch Auswirkungen auf Extremflugmanöver.

Dein Gleitschirm ist für Gurtzeuge der Gruppe GH (ohne Kreuzverspannung) zugelassen.

Dazu zählen so gut wie alle aktuell erhältlichen Gurtzeuge. Die Musterprüfplakette deines Gurtzeugs gibt Auskunft über die Zulassung. Manche Gurtzeuge ermöglichen eine besonders effektive Gewichtsverlagerung, geben im Gegenzug jedoch Turbulenzen ungefiltert an den Piloten weiter. Andere Gurtzeuge sind stärker gedämpft und in Folge komfortabler – mit dem Nachteil einer geringeren Agilität.

Entscheide für Dich, welche Geometrie am besten für Dich geeignet ist.

Wir sind Dir gerne bei der Wahl und Einstellung Deines Gurtzeuges behilflich.

Bitte vergiss nicht, dass die Sicherheit und das Handling eines Gleitschirmes mindestens zur Hälfte vom verwendeten Gurtzeug bestimmt wird.

2. Gewichtsbereich

Dein Gleitschirm ist für einen genau definierten Gewichtsbereich zugelassen, den du in den technischen Daten und in der Musterprüfplakette in Deinem Schirm selbst findest.

Fliegst Du außerhalb dieser Grenzen, also unter- oder überschreitest Du die Betriebsgrenzen, entspricht er nicht mehr der Zulassung.

Es ist eine Frage persönlicher Vorlieben, ob Du Deinen Gleitschirm am oberen oder unteren Rand, oder in der Mitte, des zulässigen Gewichtsbereichs fliegen möchtest.

Eine geringere Flächenbelastung bietet Dir eine effizientere Dämpfung der Turbulenzen, weniger Dynamik und ein extrem gutes Steigverhalten. Dafür hast Du eine

etwas geringere Geschwindigkeit und ein etwas weniger direktes Handling.

Eine hohe Flächenbelastung bringt mehr Geschwindigkeit, eine prallere Kappe und mehr Agilität, aber auch eine höhere Dynamik in Extremsituationen.

Nutze unser Angebot eines individuellen Trimm-Tunings, um Deine Leelo perfekt auf Dein Startgewicht einzustellen.

3. Gesamtleinenlängen

Alle nachstehend aufgeführten Leinen- und Tragegurtlängen sind, gemäß EN 926-2:2013, in Übereinstimmung mit dem Prüfexemplar. Die angegebenen Längen wurden von der Prüfstelle überprüft und sind innerhalb der in der Norm zulässigen Toleranz.

Die Längen sind gemessen vom Einhängepunkt Tragegurt bis Untersegel, Bremsleinen bis Ende Hauptsteuerleine unter 50 N Zug.

ANHANG C: TECHNISCHE DATEN

WeFly

42

Fläche ausgelegt	m ²	44,4
Fläche projiziert	m ²	37,44
Startgewicht max.	kg	120
Startgewicht min.	kg	220
Schirmgewicht ohne Spreizen	kg	7,85
Streckung ausgelegt		5,6
Streckung projiziert		4,18
Spannweite ausgelegt	m ²	15,77
Spannweite projiziert	m ²	12,51
Flügeltiefe max.	m	3,48
Bauhöhe	m	-
Zulassung		LTF/EN B
Zellen		58
Tragegurte Anzahl		3+1
Tragegurte Länge		49
Trimmer		ja
Beschleunigerweg	mm	160
AB-Differenz	mm	80
Steuerweg max.	cm	65-90
Verstellbare Vorrichtungen		Trimmer

MATERIALIEN

Wir verwenden ausschließlich Materialien, mit denen wir über Jahre gute Erfahrungen gemacht haben und zu dessen Herstellern wir möglichst kurze Lieferwege haben. Bis auf die Ronstan-Rollen kommen alle verwendeten Materialien in der WeFly aus der EU.

Eintrittskante Obersegel	NCV Skytex 38
Obersegel	NCV Skytex 32
Abströmkante Obersegel	NCV Skytex 38
Untersegel	NCV Skytex 27 Soft
Abströmkante Untersegel	NCV Skytex 32
Innenleben	NCV Skytex 70032 E4D HF
Stammleinen	Edlerid Helix 7343-420/230/190/140, Ø 1,7, 1,5 und 1,3mm
Galerieleinen	Edlerid 8000U-130/90, Ø unummantelt 0,9 und 0,8 mm
Bremsleinen	Edlerid 8000U-90, Ø unummantelt 0,8
Steuerleine	DFLS
Tragegurte	Cousin Polyester/Aramid 12mm
Leinenschlösser	Peguet 3,5mm
Faden	Anefil Poly M T-45 und T-90

DER STAMMLEINEN-CHECK UND WISSENSWERTES ZU LEINENLÄNGEN

Die WeFly ist so konzipiert, dass Du jederzeit Deine Stammleinen schnell und zuverlässig überprüfen kannst. Die Stammleinen sind die längsten und dadurch die dehnungsanfälligsten Leinen im Gleitschirm. Wenn deren Längen passen, ist eine relevante Trimmveränderung in den oberen Galerien unwahrscheinlich. Deshalb ist der Test der Stammleinen ein guter Check.

Dazu hängst Du Deinen Tragegurt irgendwo ein, gehst mit gespannten Leinen zur Kappe und vergleichst die A, B, C und D-Stammleinen jeweils einer Sektion: alle Stammleinen, die in einen Tragegurt zusammengefasst sind. A/B/C/D I, A/B/C/D II und A/B/C III. Du solltest die Leinen mit einer Kraft von 5 - 10 kg ziehen.

Bei der WeFly müssen alle Stammleinen einer Sektion genau gleich lang sein.

WEFLY

Pilot:

Startgewicht:kg

Datum:

Anmerkung:

WeFly A	B	C	D	E	Bremsen	
1	8915	8840	8895	8980	9085	9960
2	8745	8665	8725	8820	8935	9735
3	8690	8610	8670	8770	8875	9590
4	8745	8670	8720	8820	8910	9370
5	8685	8610	8660	8765	8845	9245
6	8555	8490	8535	8645	8715	9035
7	8510	8450	8495	8595	8660	8855
8	8550	8500	8535	8620	8670	8750
9	8390	8350	8370	8470		8730
10	8220	8200	8215	8305		8590
11	8085	8075	8085	8170		8505
12	8020	8020	8015	8080		8435
13						8380
14						8370
Stabilo	7720	7695	7780			

ANHANG E: TRAGEGURT



Tragegurt für die WeFly

ANHANG F: NACHPRÜFANWEISUNG FÜR DEINE WEFLY

1. Gegenstand der Prüfung

Der Prüfungspflicht unterliegt jedes Gleitsegelmuster.

Die Prüfungen können nur von uns oder einer von uns beauftragten Person durchgeführt werden.

Diese beauftragte Person muss zwingend bei uns eine entsprechende Einweisung samt Zertifikat absolviert haben.

Seit dem 01.07.2001 besteht zwar auch die gesetzliche Möglichkeit, dass Du Dein Gerät selber nachprüfen kannst. Diese Möglichkeit wird von uns aber nur erlaubt, wenn Du bei uns eine spezielle Einweisung dafür bekommen hast.

Bei jeder Nachprüfung wird ein Prüfprotokoll und die Dokumentation des Prüfungsfluges erstellt. Du bist verpflichtet, immer das letzte Schriftstück aufzubewahren.

Falls bei der Prüfung ein Mangel festgestellt wird, darfst Du mit dem Gerät nicht mehr fliegen. Es muss dann eine Instandsetzung durch uns durchgeführt werden.

2. Nachprüfungsintervalle

WeFly muss alle 24 Monate oder nach 150 echten Flugstunden zur Nachprüfung.

Die erste Leinenvermessung sollte nach 150 Flugstunden gemacht und mit dem Kennblatt verglichen werden.

Danach genügt es, alle 100 Flugstunden die Leinen einem Selbst-Schnelltest wie oben unter „**Die Trimmung selbst überprüfen**“ beschrieben zu unterziehen.

Die genaue Nachprüfungsanweisung für die WeFly findest Du auf www.Profly.zone/leeloo/WeFly-nachpruefung.pdf.

JETZT IST ABER SCHLUSS MIT
TECHNISCHEN INFORMATIONEN
UND THEORIE.
NIMM DEINE WEFLY UND AB IN
DIE LUFT MIT EUCH!

GENIESSE
THE ART OF PARAGLIDING.



Viel Spass mit Deiner *WeFly*!

Fragen oder Wünsche beantworten wir gerne.

Dein IFly-Team

iFLY CREATED BY PILOTS FOR PILOTS
GLIDERS WE TRUST
@iflygliders

RASP CONSULTING LTD Trading As iFLY Paragliders
Address: 27, Old Gloucester Street, LONDON, WC1N 3AX, UNITED KINGDOM

