



POPERA

REV. 1

1 SEP 2024

Davinci Products Inc.
53 Sinchon-gil, Okcheon-myeon, Yangpyeong-gun, Gyeonggi-do, South Korea. (12505)
Tel. +82(0)10-9799-3472 Fax. +82(0)10-9799-3472
sales@dv-gliders.com , info@flydavinci.com

Glückwunsch!

Wir bedanken uns bei dir, dass du dich für den MOMBO entschieden hast.

Davinci hat mit dem MOMBO einen beeindruckenden und fortschrittlichen Wettkampfsegler entwickelt! Wir sind stolz darauf, dass er mit seinem Konkurrenten auf dem Markt große Konkurrenz macht!

Design- und Wettkampffokus:

Der MOMBO ist als Wettkampfsegler der Spitzenklasse positioniert, der für ernsthaftes Wettkampffliegen konzipiert ist. Er gehört zur Kategorie „D“ und wurde mit einem hohen Leistungs- und Geschwindigkeitsniveau entwickelt, sodass zum Fliegen des MOMBO ein hochqualifizierter Pilot mit aktivem Einsatz erforderlich ist. Das Seitenverhältnis von fast 7,0 weist auf ein schlankes und aerodynamisches Design hin, das zu verbesserter Leistung, Durchdringung und erstaunlichem Gleiten beiträgt!

Innovative Funktionen:

- Doppelschichtsystem (DLS): Diese Technologie wird angewendet, um den Innendruck des Segelflugzeugs zu erhöhen, indem innen ein weiterer Schichtabschnitt vorhanden ist, wodurch das Risiko großer Einstürze verringert wird. Diese Funktion ist entscheidend für die Stabilität und Sicherheit während des Flugs, insbesondere bei Turbulenzen und starken Bedingungen.
- Smart Nose System: Dieses System wird verwendet, um den Innendruck zu erhöhen, indem der Luftstrom aus dem Segelflugzeug minimiert wird. Dadurch wird der Innendruck des Segelflugzeugs erhöht und somit die Form und Stabilität des Segelflugzeugs verbessert, was die Leistung maximiert.

Leistungshighlights:

Superleichte Beschleunigung macht es für Piloten einfacher, die Stange zu drücken, insbesondere bei voller Geschwindigkeit! Dank des Smart Steering System (SSS) können Piloten das Segelflugzeug auch bei hoher Geschwindigkeit problemlos steuern und kontrollieren, was insbesondere bei Turbulenzen ein sicheres und reaktionsschnelles Flugerlebnis bietet.

Wettbewerbsvorteil:

Davinci drückt sein Vertrauen in die Fähigkeiten von MOMBO aus und positioniert es als eines der besten auf dem Markt. Die Behauptung einer ernsthaften Rivalität mit Wettbewerbern zeigt, dass Davinci glaubt,

-DAVINCI GLIDERS TEAM-

Warnung

**WARNUNG! DAS HANDBUCH ERSETZT KEIN TRAINING!
DIE INBETRIEBNAHME DIESER ODER ANDERER GLEITSCHIRME
OHNE BESITZ EINER GÜLTIGEN FLUGAUSBILDUNG IST FÜR SICH
SELBST SOWIE ALLER BETEILIGTEN PERSONEN EXTREM
GEFÄHRLICH.**

Gleitschirme von DAVINCI GLIDERS werden im Werk sorgfältig hergestellt und geprüft. Die Benutzung des Gleitschirms darf nur so erfolgen wie es in diesem Handbuch beschrieben wird.

INDEX

1. TECHNISCHE DATEN	3		
2. MATERIALIEN	4	11.2 FRONTKLAPPER	9
		11.3 Full stall	
3. EINLEITUNG UND PILOTENANFORDERUNG	5	11.4 SACKFLUG	
4. GURTZEUG		11.5 TRUDELN	
		11.6 VERHÄNGER	10
5. TRAGEGURTE	6	11.7 Verhänger	
6. LEINEN		12. ABSTIEGSHILFEN	
7. BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM		12.1 Ohren anlegen	
		12.2 Steilspirale	11
8. STARTCHECK	7	13. Landing	
9. STARTVERHALTEN		14. SIV- und Kollapslinien	
9.1 WINDENSCHLEPP			
10. FLUGBETRIEB	8	15. MOMBO RICHTIG VERPACKEN	12
11. STÖRUNGEN		16. Wartung und Reinigung	
11.1 SEITLICHE EINKLAPPER		17. PFLEGETIPPS	
		18. GEWÄHRLEISTUNG	13
		19. VERHALTEN ALS PILOT IN DER NATUR	

1. Technische Daten

MOMBO			XS	S	M	L
Zellen	Anzahl der Zellen		84	84	84	84
	Gesppert		12	12	12	12
AUSGELEGT	Fläche	m ²	21.1	22.4	24.2	26.5
	Spannweite	m	12.2	12.5	13.0	13.6
	Streckung		7.0	7.0	7.0	7.0
PROJECTED	Fläche	m ²	18.3	19.4	21.0	23.0
	Spannweite	m	10.0	10.3	10.8	11.3
	Streckung		5.51	5.51	5.51	5.51
FLATTENING		%	13.2	13.2	13.2	13.2
PROFILTIEFE	MAX	m	2.15	2.22	2.30	2.41
	AVER	m	0.50	0.52	0.54	0.57
LINIEN	HÖHE	m	7.3	7.5	7.8	8.2
	STAMM		3/3			
RISERS	ANZAHL	3	A,A'/B			
	TRIMMER		No	No	No	No
	BESCHLEUNIGER	mm	165	165	165	165
STARTGEWICHT	MIN-MAX	KG	75 - 95	85 - 105	95 - 115	105-125
OPT. STARTGEWICHT	MIN-MAX	KG	80 - 90	90 - 100	100 - 110	110-120
ZERTIFIZIERUNG	EN-926-1/2 LTF	KG	EN-D	EN-D	EN-D	EN-D
GEWICHT		KG	5.0	5.5	5.8	6.2

2. Materialien

KAPPE		TEXTIL CODE	HERSTELLER
OBERESEGEL		MJ 40MF MJ 32MF	Myeongjin TEX
UNTERSEGEL		E3H	PORCHER INDUSTRIES
ZELLWÄNDE	Supported	9000 E29	PORCHER INDUSTRIES Myeongjin TEX
	Unsupported	MJ 32 HF	
DIAGONALRIPPEN		MJ 32 HF	PORCHER INDUSTRIES
LEADING EDGE REINFORCEMENT		2.5/1.8 Plastic pipe	

LEINEN		TEXTIL CODE	HERSTELLER
OBERE GALERIE		8000U-130/90/70/50	EDELRID
		9200-30	
MITTLERE GALERIE		8000U-190/130/90/70/50	EDELRID
		9200-30	
STAMMLEINEN		8000U-360/190/130/50	EDELRID
		DSL 140	LIROS

TRAGEGURTE		TEXTIL CODE	HERSTELLER
MATERIAL		12MM Zero stretch polyester webbing	GUTH&WOLF GMBH
UMLENKROLLEN		Ronstan ball bearing	Ronstan

3. Einleitung und Pilotenanforderung

Der MOMBO ist das Ergebnis der engagierten Bemühungen des Davinci-Forschungs- und Entwicklungsteams. Ein völlig neues und innovatives Design, das es so noch nie gegeben hat. Sie können hohe Stabilität, Handhabung und effektive/maximale Auftriebskraft in der Thermik sowie Gleitzahl erleben.

Der MOMBO wurde geboren, um den Wunsch des Piloten zu erfüllen, schneller, höher und weiter zu fliegen. Basierend auf dem 2-Liner-System ist der MOMBO der beste Segelflieger mit minimalem Luftwiderstand und bester Gleitzahl aus CFD-optimierter Analyse.

Sie können mit Ihrem MOMBO neue Rekorde aufstellen.

-LTF- und EN-Zertifizierung

Der MOMBO wurde während der offiziellen Tests als LTF/EN-D zertifiziert.

Der Segelflieger wurde nur für die Verwendung als „einsitziger“ Pilot typgeprüft.

- Eignung für erfahrene Piloten

Der MOMBO ist nicht für Anfänger oder Fortgeschrittene, Kunstflug, Training oder Tandemflüge geeignet.

- Für den XCHORD hat er eine symmetrische Fluglänge von mindestens 50 cm bei maximaler Gesamtlast.

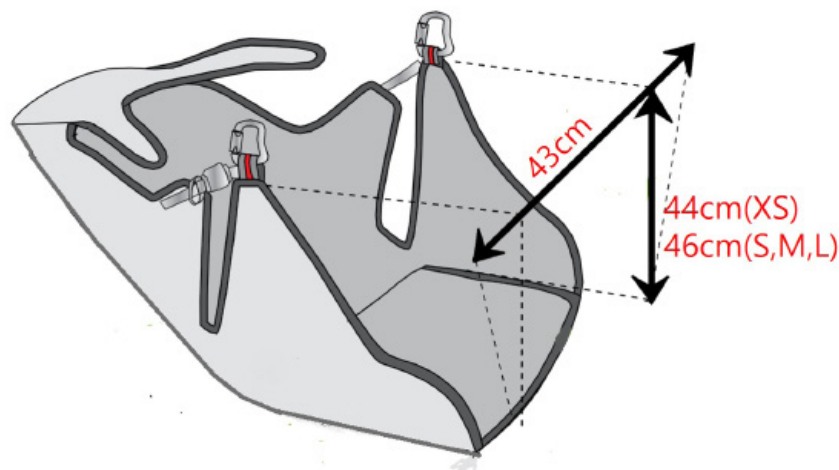
Es wäre gefährlich, den Bremsweg nach diesen Zahlen zu verwenden, da es nicht praktikabel ist, den Bremsweg während des Fluges zu messen, und bei Turbulenzen kann der Strömungsabriss auch bei geringerem Bremsweg auftreten. Wenn Sie den gesamten Bremsweg Ihres Segelflugzeugs sicher nutzen möchten, ist es notwendig, viele absichtliche Drehungen und vollständige Strömungsabrisse durchzuführen,

4. Gurtzeug

Das MOMBO ist für Gurtzeuge der Gruppe GH (ohne starre Querverstrebung) zugelassen.

Die Aufhängepunkte des gewählten Gurtzeugs sollten idealerweise einen Karabinerabstand von ca. 43 cm und eine Höhe von 44 cm bei Größe S und 46 cm bei Größe M, ML, L haben.

Wir empfehlen, das Gurtzeug ganz ähnlich wie bei der Testeinstellung einzustellen. Zu starke Querverstrebungen erhöhen die Gefahr, dass sich die Tragegurte verdrehen. Eine lockerere Einstellung führt zu einer Neigung zur eingeklappten Seite. Niedrigere Aufhängepunkte verringern die Rollstabilität Ihres Gurtzeugs und können das Wiederöffnen asymmetrischer Einklappen verlangsamen. Höhere Aufhängepunkte (+2 bis +4 cm) haben keinen Einfluss auf die Flugsicherheit und können daher toleriert werden.



5. Tragegurte

Das MOMBO wurde mit einem System aus 2 Tragegurten entwickelt. Der A1-Tragegurt ist mit ROTEM Gurtband ummantelt,

um eine einfache Identifizierung zu ermöglichen. Die A-Tragegurte sind zweigeteilt, der kleinere Tragegurt – der nur die äußerste A-Leine hält – ist A2 und wurde so entwickelt, um das Anlegen der Ohren zu erleichtern. Sie verfügen außerdem über ergonomische Holzgriffe für eine effiziente Kontrolle des B-Tragegurts. Der Unterschied in der Tragegurtlänge sollte nicht mehr als ± 5 mm betragen. Der MOMBO hat keinen Trimmer.

	Standard (without biner) [mm]	Trim opened [mm]	Travel length [mm]
A1	475	310	165
A2	475	390	85



6. Leinen

Sie sind in verschiedenen Durchmessern für Kevlar- und Dyneema-Leinen erhältlich.

Sie müssen alle 100 Stunden oder maximal 12 Monate überprüft werden.

Die Bremsleinen sind etwas länger geschnitten, sodass jeder Pilot sie nach seinem persönlichen Geschmack anpassen kann.

Sie müssen jedoch immer 10 cm Zeit lassen, bevor die Bremsleine zu wirken beginnt, um eine Verformung der Hinterkante zu vermeiden, wenn der Flügel voll beschleunigt ist. Falls sich der Bremsgriff während des Fluges löst oder eine der Bremsleinen durchtrennt wird, können Sie anstelle der Bremsleine sanft den

7. Beschleunigungssystem

MOMBO ist mit einem Beschleunigungssystem ausgestattet.

Das Profil von MOMBO wurde so konzipiert, dass es über den gesamten Geschwindigkeitsbereich stabil fliegt.

Es ist nützlich, bei starkem Wind oder extrem absinkendem Wind zu beschleunigen. Informationen zum Anbringen und Positionieren der Beschleunigerstange finden Sie in den Anweisungen des Gurtzeugherstellers.

Überprüfen Sie vor jedem Flug, ob die Beschleunigerstange frei funktioniert und ob die Leinen lang genug sind, um sicherzustellen, dass sie nicht dauerhaft eingerastet ist.

Die Verwendung des Beschleunigungssystems verringert den Anstellwinkel und die Kappe kann empfindlicher auf Klapper reagieren. Verwenden Sie es daher nicht in Bodennähe oder bei turbulenter Luft. Nehmen Sie bei Turbulenzen Ihre Füße so schnell wie möglich von der Beschleunigerstange. Verwenden Sie die Beschleunigerstange immer weit vom Boden entfernt. Wir raten daher davon ab, die Beschleunigerstange in Bodennähe zu verwenden.

Sie müssen das Gurtzeug an das Beschleunigungssystem anpassen, damit Sie den gesamten Geschwindigkeitsweg nutzen können.

Dazu müssen Sie auf dem Boden sitzen, während Sie in Ihrem Gurtzeug sind, und die Leinen anpassen, indem Sie die Tragegurte unter Spannung nach oben ziehen. Es wird empfohlen, sich dabei von einer anderen Person helfen zu lassen. Stellen Sie außerdem sicher, dass die Beschleunigerstange die Tragegurte nicht nach unten zieht, wenn Sie sie nicht verwenden. Sobald die gesamte Ausrüstung montiert ist, müssen Sie die gesamte Geschwindigkeitsbewegung in ruhiger Luft testen.

8. Startcheck

Um sich mit dem Segelflugzeug vertraut zu machen, ist es eine gute Idee, im Voraus das Aufpumpen und die Handhabung am Boden zu üben. Sie sollten keine Schwierigkeiten haben, den MOMBO zum ersten Mal unter geeigneten Bedingungen zu fliegen, aber wie bei jeder neuen Ausrüstung.

Wenn Sie das neue Segelflugzeug haben, sollten die folgenden Punkte überprüft werden.

- Überprüfen Sie, ob die Leinen frei und nicht verdreht sind.
- Verbindungspunkte zwischen Segelflugzeug und Gurtzeug.
- Überprüfen Sie, ob die Bremsgriffe richtig angebracht sind und ob jede Leine frei durch die Rolle läuft.
- Alle Gurtschnallen sind geschlossen.
- Die Karabiner sind vollständig geschlossen und nicht beschädigt.
- Die Nähte, der Zustand der Leinen und die Verbindung der Leinen sind richtig.
- Interne Schäden an Rippen und diagonalen Rippen.
- Schäden an den oberen und unteren Paneelen und Nähten zwischen den Paneelen.

9. Startverhalten

Um die richtige Flügelform für den Start zu erhalten, ziehen Sie die Bremse, bis die Kappe auf dem flachen Boden die perfekte Bananenform zeigt. Während Sie den MOMBO aufpumpen, sollten Sie beide A-Tragegurte in Ihren Händen halten. Pumpen Sie den Flügel mit gestreckten Gurten gleichmäßig und allmählich auf.

Wir empfehlen, die Tragegurte nicht zu weit nach vorne oder unten zu ziehen, da dies zu einem Einklappen der Vorderkante führen könnte, sondern ihnen einfach zu folgen, bis der Schirm seinen Flugwinkel erreicht.

Es ist wichtig, dass der Schwerpunkt Ihres Körpers während des Aufpumpens des Schirms vor Ihren Füßen bleibt, um die Tragegurte ständig zu belasten. Ein kontrolliertes Aufpumpen ermöglicht es Ihnen, die Kappe und die Leinen in der letzten Phase beim Aufsteigen zu überprüfen und so die Verwendung der Bremsen zu vermeiden. Je nach Windverhältnissen oder Hanglage kann ein angemessener Einsatz der Bremsen Ihnen helfen, schneller abzuheben.

9.1 Windenschlepp

Der MOMBO wurde ausschließlich als fußstartfähiger Solo-Gleitschirm konzipiert. Der MOMBO kann geschleppt werden. Es liegt in der Verantwortung des Piloten, geeignete Gurtzeugbefestigungen und Auslösemechanismen zu verwenden und sicherzustellen, dass er im Umgang mit der verwendeten Ausrüstung und dem

10. Flugbetrieb

MOMBO hat die beste stabile Gleitleistung in einer normalen Position ohne Bremsen.

Die minimale Sinkgeschwindigkeit wird durch Betätigen von ca. 15 % der Bremsen erreicht. Bei mehr als 30 % Bremsen verschlechtern sich die Aerodynamik und die Leistung des Segelflugzeugs wahrscheinlich und der Manövrieraufwand nimmt schnell zu. Bei extrem hohem Bremsdruck besteht ein großes Risiko eines Strömungsabrisses. Dies tritt bei einem vollen Bremsweg (100 % der Bremsen) von 65 cm auf. Unter normalen Flugbedingungen liegt die optimale Position der Bremsen in Bezug auf Leistung und Sicherheit im oberen Drittel des Bremsbereichs.

Alternative Steuerung: Im unwahrscheinlichen Fall, dass sich eine Bremsleine vom Bremsgriff löst oder reißt oder sich die Bremsleinen verwickeln, ist das Segelflugzeug mit dem B-Tragegurt (hintere Tragegurte) manövrierfähig. Durch leichtes Ziehen an den hinteren Tragegurten ist es möglich, das Segelflugzeug zu steuern und sicher zu landen. Ziehen Sie die hinteren Tragegurte nicht zu stark, um einen Strömungsabriss

11. Störungen

Obwohl der MOMBO eine hohe Flugstabilität aufweist, können starke Turbulenzen oder Pilotenfehler dazu führen, dass ein Teil des Flügels plötzlich Luft verliert. Da es sich um ein EN-D-Schirmflugzeug handelt, wird im Falle eines asymmetrischen oder frontalen Einklappens eine aktive Steuerung empfohlen. Eine aktive Steuerung verringert den Höhenverlust und eine Richtungsänderung.

11.1 Seitliche Einklapper

Ein asymmetrischer Einsturz tritt normalerweise dann auf, wenn der Pilot diese mögliche Reaktion des Flügels nicht vorhergesehen hat.

Um den Einsturz zu verhindern, ziehen Sie die Bremsleine auf der betroffenen Seite des Flügels, wodurch der Anstellwinkel vergrößert wird. Sollte es dennoch zum Einsturz kommen, reagiert der MOMBO nicht heftig, die Kurventendenz ist sehr allmählich und leicht zu kontrollieren. Neigen Sie Ihren Körper zur Seite, die noch fliegt, um der Kurve entgegenzuwirken und einen geraden Kurs beizubehalten. Wenn nötig, bremsen Sie dieselbe Seite leicht ab. Der Einsturz öffnet sich normalerweise von selbst, aber wenn das nicht passiert, ziehen Sie die Bremsleine auf der Seite, die eingeklappt ist, vollständig (100 %). Tun Sie dies mit einer festen Bewegung. Möglicherweise müssen Sie diesen Vorgang wiederholen, um das erneute Öffnen zu provozieren. Achten Sie darauf, auf der Seite, die noch fliegt, nicht zu stark zu bremsen (Kurvenkontrolle), und wenn der Einsturz gelöst ist, denken Sie daran, den Flügel seine Fluggeschwindigkeit wiedererlangen zu lassen.

Ziehen Sie beide Bremsen symmetrisch herunter, um das erneute Öffnen des Gleitschirms zu beschleunigen, und heben Sie dann Ihre Hände sofort wieder hoch.

11.2 Frontklapper

Das Profil des MOMBO wurde so entwickelt, dass es extreme Änderungen des Anstellwinkels weitgehend toleriert. Ein symmetrischer Klapper kann bei starken Turbulenzen, beim Ein- oder Austritt aus starker Thermik oder bei mangelnder Anpassung des Beschleunigers an die vorherrschenden Luftbedingungen auftreten. Bei symmetrischen Klappen erfolgt normalerweise ein Wiederaufblasen, ohne dass sich der Schirm dreht. Sie können die Bremsleinen jedoch mit einem schnellen, tiefen Pumpen symmetrisch anziehen, um das Wiederaufblasen zu beschleunigen. Lassen Sie die Bremsleinen sofort los, um die optimale Fluggeschwindigkeit

11.3 Full stall

777 / 5,000

Ein Totalstillstand kann auftreten, wenn Sie beide Bremsen lange genug voll durchziehen. Das bedeutet, dass der Flügel seinen Vorwärtsschwung verliert. Auch Wetterbedingungen können einen Totalstillstand verursachen. Dies ist eine ernsthafte Abweichung vom normalen Flug und kann schwierig zu handhaben sein. Wenn ein Totalstillstand in weniger als 100 m Höhe über dem Boden auftritt, werfen Sie Ihren Reservefallschirm.

Um den normalen Flug wieder aufzunehmen, müssen Sie beide Bremsen lösen. Danach folgt normalerweise ein Frontsturz mit einer möglichen Frontentleerung. Eine asymmetrische Wiederherstellung (eine Steuerung wird schneller gelöst als

11.4 Sackflug

Segelflugzeuge können in einen Sackflug geraten. Dies kann verschiedene Ursachen haben, z. B.: Fliegen bei Nässe, sehr altes Segelflugzeug oder nach einem vorderen/symmetrischen Luftablassen.

Wenn Sie in diese Situation geraten, sollten Sie beide Bremsen vollständig anziehen und die A-Tragegurte nach vorne drücken oder den Beschleuniger symmetrisch verwenden, um den Normalflug wiederherzustellen.

11.5 Trudeln

Dies kann passieren, wenn Sie eine der Bremsen zu stark ziehen oder wenn Sie bei geringer Geschwindigkeit in einer Turbulenz den Anstellwinkel vergrößern. Eine Drehung im asymmetrischen Strömungsabriss wird als negative Spirale bezeichnet. Dies ist eine der gefährlichsten Flugsituationen. Um aus dem asymmetrischen Strömungsabriss herauszukommen, lösen Sie einfach die Bremsen. Es kann ein seitlicher Schub nach vorne mit anschließendem Flügelkollaps folgen.

11.6 B-Sackflug

Herkömmliche B-Leinen-Stalls sind mit 2-Leiner-Schirmen wie MOMBO nicht möglich. Wenn Sie die B-Leinen fest anziehen, führt dies zu einem Totalstillstand. Tun Sie das nicht.

11.7 Verhänger

Wenn die Spitze Ihres Flügels in den Leinen hängen bleibt, nennt man das Verhänger. Aufgrund des großen Widerstands können Verhänger Ihren Flügel sehr schnell in eine Spirale stürzen lassen. Wenn man das zulässt, kann das desorientierend und schwer zu kontrollieren sein. Um sich sofort von einem Verhänger zu erholen, antizipieren Sie die Bewegung des Flügels und stabilisieren Sie zunächst die Richtung Ihres Flügels mit der Außenbremse und Gewichtsverlagerung. Sobald Sie die Rotation und die Sinkgeschwindigkeit unter Kontrolle haben, pumpen Sie die Bremse auf der verhängten Seite kräftig und tief, während Sie das Gewicht vom Verhänger weg verlagern. Es ist wichtig, sich vom Verhänger wegzulehnen, da Sie sonst Gefahr laufen, ins Trudeln zu geraten oder die Spirale zu vertiefen. Ziel ist es, die Luft aus der Flügelspitze zu entleeren, während sie entlastet ist. Richtig ausgeführt, wird diese Aktion den Verhänger freigeben. Wenn es sich um einen sehr großen Verhänger handelt und die oben genannten Optionen nicht funktioniert haben, ist ein Totalabritt eine weitere Option. Dies sollte nur versucht werden, wenn Sie wissen, was Sie tun, und eine große Höhe erreicht haben. Denken Sie daran: Wenn die Rotation beschleunigt wird und Sie den Flügel nicht wieder öffnen oder die Sinkgeschwindigkeit nicht kontrollieren können, sollten Sie Ihren Reservefallschirm auslösen, solange Sie noch über genügend Höhe verfügen.

12. Abstiegshilfen

12.1 Ohren anlegen

Die Sinkgeschwindigkeit kann kontrolliert verringert werden, indem beide Flügelenden gefaltet werden. Während Sie die Bremsen gedrückt halten, sollten Sie den Amain-3 symmetrisch ziehen. Wenn Sie versuchen, die Ohren anzulegen und -3 oder -4 m/s zu erreichen, verringert sich die Geschwindigkeit zwischen 3 und 5 km/h leicht und das Fliegen wird eingeschränkt. Der Anstellwinkel und die Flächenbelastung nehmen ebenfalls zu.

Um zum normalen Flug zurückzukehren, sollten Sie die A-Tragegurte loslassen und die Bremse kurz ziehen, bis die Flügelenden wieder Druck aufnehmen.

Spiralen sind mit angelegten Ohren nicht zulässig, da die Belastung der verbleibenden Leinen zunimmt und diese physisch verformt werden können.

Wir empfehlen dem Piloten, den Schirm asymmetrisch wieder aufzupumpen, um unnötige Änderungen des Anstellwinkels zu vermeiden, insbesondere wenn Sie in Bodennähe oder bei Turbulenzen fliegen.

12.2 Steilspirale

Der MOMBO ist ein wendiger Flügel, der auf jede Eingabe leicht reagiert. Um die Spirale einzuleiten, betätigen Sie eine Bremse schrittweise auf etwa 35 % und halten Sie sie in ihrer Position. Die Rotationsgeschwindigkeit nimmt allmählich zu, ebenso wie der Druck auf die Bremse und die wahrgenommene Zentrifugalkraft. Der Winkel oder die Rotationsgeschwindigkeit können verringert oder erhöht werden, indem die Bremse schrittweise um mehrere Längen gelöst oder gezogen wird. Wenn Sie die Spirale beherrschen, können Sie mit mehr als 10 m/s absinken. Extrem abrupte oder schlecht synchronisierte Bewegungen oder ein sehr schnelles Einleiten der Spirale können zu einem asymmetrischen Klapper oder Trudeln führen. ACHTUNG: Eine tiefe Spirale ist kein harmloses Manöver. Die gewonnene kinetische Energie muss durch langsames Lösen der inneren Bremse abgebaut werden.

13. Landung

Wir empfehlen, mit Trimmern in der normalen langsamen Position zu landen. Verwenden Sie keine scharfen Kurven oder radikalen Manöver. Der MOMBO ist ein Hochgeschwindigkeitssegler, jede Betätigung der Bremsen kann erhebliche Reaktionen hervorrufen.

Wenn Sie 1–2 m über dem Boden sind, sollten Sie in den Wind schauen und aufrecht stehen und bereit zum Laufen sein. Schließlich können Sie die Bremsen sanft ziehen, um die vertikale Geschwindigkeit zu minimieren.

Schlagen Sie nicht auf den Boden, wenn Sie den Segler überholen.

Wenn es windig ist, müssen Sie sich, sobald Sie den Boden berühren, umdrehen, um dem Segler

14. SIV- und Kollapslinien

Der MOMBO wurde für die Verwendung von Klapplein zertifiziert. Wenn Sie also während des SIV-Trainings Klapper auslösen möchten, müssen die Klapplein zuerst korrekt installiert werden. Klapplein sind als optionales Extra erhältlich und sollten vor dem Einleiten von Klappen am Flügel angebracht werden.

Die Klapplein werden mit einer beigelegten Bedienungsanleitung und einer zusätzlichen Anleitung geliefert, in der erklärt wird, wie sie richtig installiert werden. Achten Sie darauf, sie an beiden Seiten des Schirms anzubringen, um symmetrische Entleerung zu gewährleisten. Davinci Gliders möchte Sie daran erinnern, dass SIV-Manöver unter Aufsicht eines qualifizierten Ausbilders erlernt und immer mit Vorsicht angewendet werden sollten. Wir empfehlen dringend eine fachkundige Einweisung über Wasser unter Einhaltung aller erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen. Versuchen Sie SIV mit diesem Flügel nur, wenn Sie bereits SIV-Erfahrung mit einem Flügel mit hoher Streckung haben. Stellen Sie sicher, dass Sie die korrekte und sichere Verwendung dieser Ausrüstung vollständig verstanden haben, bevor Sie SIV versuchen.

15. MOMBO richtig verpacken

Breiten Sie das MOMBO vollständig auf dem Boden aus. Trennen Sie die Leinen auf beiden Seiten. Das MOMBO muss Zelle für Zelle gefaltet werden, damit die Kunststoffverstärkung an der Vorderkante flach aufeinander liegt und nicht verbogen wird. Versuchen Sie, Ihr MOMBO so locker zu packen, wie es der Rucksack zulässt, da jede Falte den Stoff schwächt.

Vermeiden Sie es, das Segelflugzeug an Orten zu packen, wo es nass ist oder rauen Bedingungen ausgesetzt ist (Sand, Asphalt, Beton).

Wenn Sie das MOMBO längere Zeit nicht verwenden, empfehlen wir, das MOMBO auf einem flachen Tisch oder Boden zu lagern, ohne dass sich die Kunststoffe verbiegen.

Verwenden Sie immer die Schutztasche, um direkten Kontakt mit den Gurten und Schnallen oder Reibung zwischen dem Blatt und dem Rucksack zu vermeiden.

16. Wartung und Reinigung

Die Reinigung sollte nur mit klarem Wasser erfolgen. Wenn der Schirm mit Salzwasser in Berührung gekommen ist, reinigen Sie ihn gründlich mit Süßwasser. Verwenden Sie keine Lösungsmittel jeglicher Art, da diese die Schutzbeschichtungen entfernen und den Stoff zerstören können.

17. Gewährleistung

Der Hersteller garantiert die Richtigkeit der deklarierten Eigenschaften und die Normleistung des Gleitschirms für zwei Jahre nach dem Kaufdatum. Der Hersteller führt besondere und außerhalb der Garantie anfallende Reparaturen und Wartungen auf Anfrage der Besitzer kostenpflichtig durch.

Wir empfehlen dir, deinen Gleitschirm zu kontrollieren (einschließlich der Prüfung der Luftdurchlässigkeit, der Leinengeometrie und der Tragegurte alle zwei Jahre oder alle 100 Stunden Flugzeit - je nachdem, was zuerst eintritt). Diese Inspektionen müssen von einer zertifizierten Fachwerkstatt durchgeführt werden und durch einen Prüfstempel am Gleitschirm und in diesem Handbuch bestätigt werden.

Außer dem Gummiring zur Befestigung der Hauptleinen am Tragedreieck-Karabiner sind keine notwendigen Ersatzteile vorhanden. Die Gummiringe werden von uns im Reparaturset-Angebot des Segelflugzeugs angeboten. Sie können es selbst austauschen, wenn es verschwunden ist oder abgenutzt ist. Nachdem Sie den Gummiring ausgetauscht haben, müssen Sie rechtzeitig vor dem Flug noch einmal prüfen, ob der Dreieckskarabiner am Tragegurt verriegelt ist.

18. Garantie

Der Hersteller garantiert die Richtigkeit der angegebenen Eigenschaften und die normale Leistung des Gleitschirms für zwei Jahre ab Kaufdatum. Der Hersteller führt auf Wunsch des Besitzers gegen Aufpreis spezielle Reparaturen und Wartungen nach Ablauf der Garantie durch.

Wir empfehlen, Ihren Gleitschirm einmal alle zwei Jahre oder alle 100 Flugstunden (je nachdem, was zuerst eintritt) zu überprüfen (einschließlich Überprüfung der Festigkeit der Fangleinen, der Leinengeometrie, der Geometrie der Tragegurte und der Durchlässigkeit des Schirmmaterials). Diese Überprüfung muss vom Hersteller, Importeur, Vertriebshändler, Händler oder anderen autorisierten Personen durchgeführt werden. Die Überprüfung muss durch einen Stempel auf dem Zertifizierungsaufkleber am Gleitschirm sowie im Handbuch nachgewiesen werden.

Außer dem Gummiring zur Befestigung der Hauptleinen am Tragegurt und dem Dreieckskarabiner sind keine Ersatzteile erforderlich. Die Gummiringe werden von uns im Reparatursatz angeboten, der mit dem Gleitschirm geliefert wird.

Sie können sie selbst austauschen, wenn sie verschwunden sind oder sich abnutzen. Nach dem Austausch des Gleitrings muss vor dem Abheben noch einmal überprüft werden, ob der Dreieckskarabiner am Tragegurt gut verriegelt ist.

18. Verhalten als Pilot in der Natur

Eigentlich selbstverständlich, aber hier nochmals ausdrücklich erwähnt:

Bitte führt unseren naturnahen Sport so aus, dass Natur und Landschaft geschont werden! Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und das

sensible Gleichgewicht im Gebirge respektieren.

Vielen Dank!

Leinenlängen (with riser)

Die angegebenen Leinenlängen wurden unter eine Zugbelastung von 50N (5 kg) bestimmt
Der Längenunterschied beträgt nicht mehr als ± 10 mm.

XS size

	A	B	C	D	Brake
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					

Leinenlängen (with riser)

Die angegebenen Leinenlängen wurden unter eine Zugbelastung von 50N (5 kg) bestimmt
Der Längenunterschied beträgt nicht mehr als ± 10 mm.

S size

	A	B	C	D	Brake
1	7540	7523	7557	7691	7806
2	7441	7423	7447	7585	7622
3	7429	7411	7424	7561	7489
4	7464	7448	7465	7594	7497
5	7421	7407	7425	7571	7385
6	7335	7323	7343	7482	7254
7	7296	7284	7311	7441	7235
8	7325	7313	7351	7461	7294
9	7237		7251		7183
10	7194		7209		7146
11	7141		7154		7142
12	7137		7144		7300
13	7091		7092		
14	7069		7070		
15	7064		7060		
16	7080		7076		
17	6911		6939		
18	6882		6915		
19	6874		6912		

Leinenlängen (with riser)

Die angegebenen Leinenlängen wurden unter eine Zugbelastung von 50N (5 kg) bestimmt
Der Längenunterschied beträgt nicht mehr als ± 10 mm.

M size

	A	B	C	D	Brake
1	7839	7823	7846	7985	8153
2	7742	7725	7729	7876	7961
3	7732	7711	7709	7853	7829
4	7769	7751	7751	7889	7832
5	7717	7701	7710	7863	7677
6	7631	7617	7625	7774	7546
7	7596	7580	7591	7729	7523
8	7621	7608	7632	7750	7584
9	7517		7527		7377
10	7473		7483		7338
11	7415		7426		7340
12	7410		7415		7496
13	7367		7365		
14	7343		7344		
15	7340		7332		
16	7355		7350		
17	7176		7204		
18	7145		7181		
19	7145		7179		

Leinenlängen(with riser)

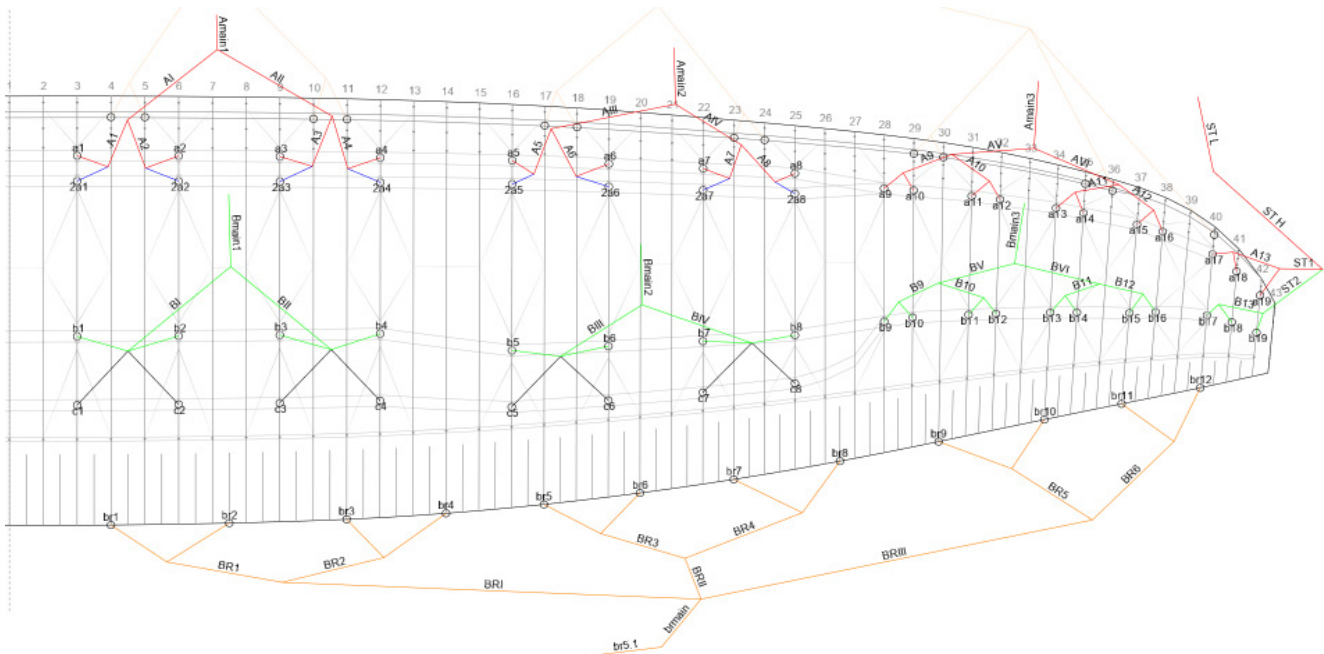
Die angegebenen Leinenlängen wurden unter eine Zugbelastung von 50N (5 kg) bestimmt
Der Längenunterschied beträgt nicht mehr als ± 10 mm.

L size

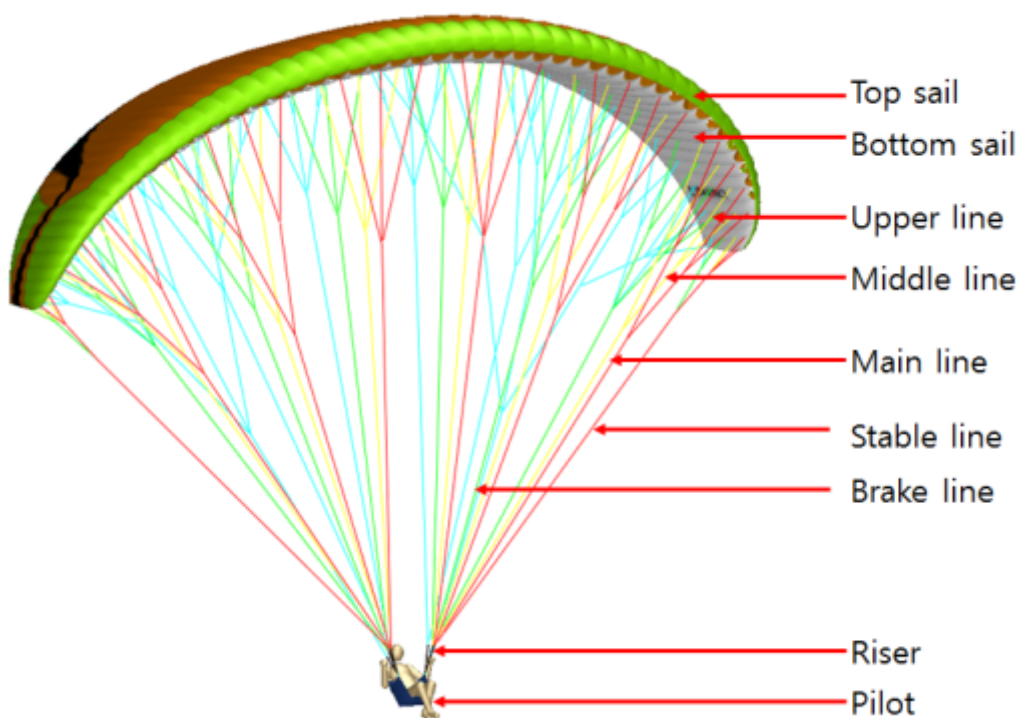
	A	B	C	D	Brake
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					

Name	Line type	Name	Line type	Name	Line type	Name	Line type
a1	8000U-090	2a1	8000U-090	b1	8000U-090	br1	8000U-050
a2	8000U-090	2a2	8000U-090	b2	8000U-090	br2	8000U-050
a3	8000U-090	2a3	8000U-090	b3	8000U-090	br3	8000U-050
a4	8000U-090	2a4	8000U-090	b4	8000U-090	br4	8000U-050
a5	8000U-070	2a5	8000U-090	b5	8000U-070	br5	8000U-050
a6	8000U-070	2a6	8000U-050	b6	8000U-070	br6	8000U-050
a7	8000U-070	2a7	8000U-050	b7	8000U-070	br7	8000U-050
a8	8000U-070	2a8	8000U-050	b8	8000U-070	br8	8000U-050
a9	8000U-050			b9	8000U-050	br9	8000U-050
a10	8000U-050			b10	8000U-050	br10	8000U-050
a11	8000U-050			b11	8000U-050	br11	8000U-050
a12	8000U-050			b12	8000U-050	br12	8000U-050
a13	8000U-050			b13	8000U-050		
a14	8000U-050			b14	8000U-050	BR1	8000U-070
a15	8000U-050			b15	8000U-050	BR2	8000U-070
a16	8000U-050			b16	8000U-050	BR3	8000U-070
a17	8000U-050			b17	8000U-050	BR4	8000U-070
a18	8000U-050			b18	8000U-050	BR5	8000U-070
a19	8000U-050			b19	8000U-050	BR6	8000U-070
A1	8000U-130			B9	8000U-070	BR1	8000U-090
A2	8000U-130			B10	8000U-070	BR11	8000U-090
A3	8000U-090			B11	8000U-070	BR111	8000U-090
A4	8000U-090			B12	8000U-070		
A5	8000U-130			B13	8000U-070	br main	8000U-130
A6	8000U-090					br5.1	TNL180
A7	8000U-090	AI	8000U-190	BI	8000U-130		
A8	8000U-090	AII	8000U-190	BII	8000U-130		
A9	8000U-070	AIII	8000U-190	BIII	8000U-090		
A10	8000U-070	AIV	8000U-130	BIV	8000U-070		
A11	8000U-070	AV	8000U-090	BV	8000U-090		
A12	8000U-070	AVI	8000U-090	BVI	8000U-070		
A13	8000U-070	ST1	8000U-090	ST2	8000U-130		
ST H	8000U-090	Amain1	8000U-360	Bmain1	8000U-190		
ST L	DSL 70	Amain2	8000U-360	Bmain2	8000U-190		
		Amain3	8000U-190	Bmain3	8000U-130		

Leinenplan



Gesamtansicht





Serial Number	
Date of Production	
Dealer	
Date of sales	
Check and repair information	