

SKYVALK

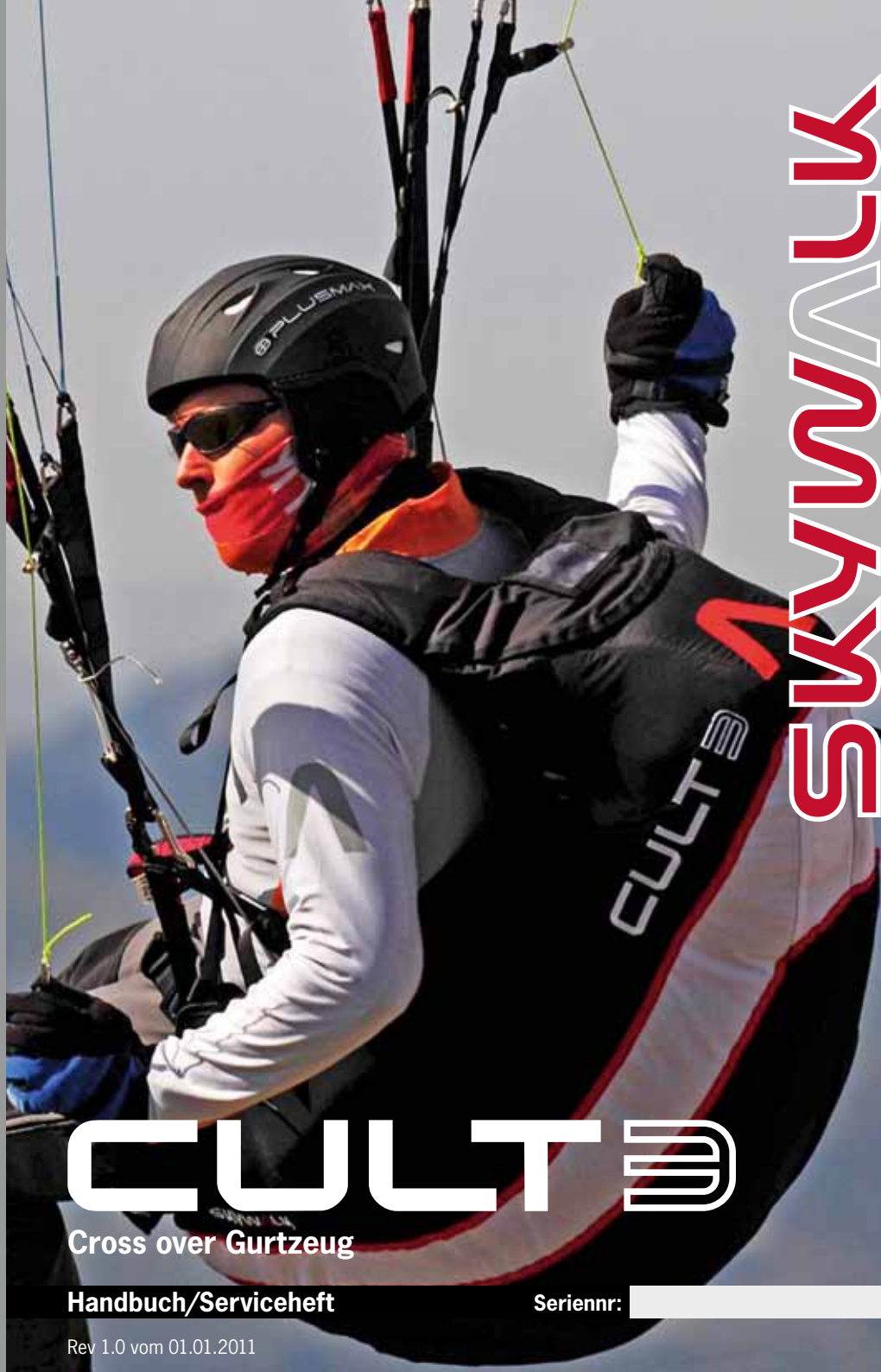
CULT 

Cross over Gurtzeug

Handbuch/Serviceheft

Seriennr:

Rev 1.0 vom 01.01.2011



INHALTSVERZEICHNIS

1	Gratulation	3
2	skywalk	4
3	Einführung	8
4	Ausstattung	9
5	Flugvorbereitung	10
6	Montage Rettungsgerät mit Innencontainer	11
7	Montage trennbares Speedsystem ASS und Beinstrecker	17
8	Einstellen	22
9	Das Fliegen mit dem cross over CULT3	25
10	Verschiedenes (Seitenzahl)	27
11	Wartung, Pflege und Reparaturen	28
12	Technische Daten	30
13	DHV-Gütesiegel	30

1 **HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!**

Du hast das cross over CULT3 als dein Gleitschirmgurtzeug ausgewählt. Wir sind überzeugt, dass es dir viel Freude bereiten wird, da es komfortabel und sehr überschaubar ist, der Gleitschirm sich gut mit Gewichtsverlagerung steuern lässt und durch den geringen Luftwiderstand gute Gleitleistung bringt. Dieses Handbuch enthält all die Informationen, die du für den richtigen Gebrauch, Einstellung, Vorbereitung und Wartung deines Gurtzeugs benötigst. Genaue Kenntnis des richtigen Gebrauchs deiner Ausrüstung hilft dir, sicher zu fliegen.

Bitte gib dieses Handbuch weiter, falls du es jemals an einen neuen Besitzer verkaufst.

Dein skywalk Team steht jederzeit gerne zur Verfügung.



WICHTIGER SICHERHEITSHINWEIS

Mit dem Kauf dieses Ausrüstungsgegenstandes übernimmst du die volle Verantwortung und akzeptierst alle Risiken, die mit der Benutzung von Ausrüstungsgegenständen für Gleitschirmfliegen verbunden sind, einschließlich Verletzung und Tod. Unsachgemäßer Gebrauch von Gleitschirmflugausrüstung erhöht dieses Risiko zusätzlich. Du musst für das Gleitschirmfliegen im Besitz der für das jeweilige Land erforderlichen Berechtigungen sein. Weder skywalk noch der Verkäufer oder Importeur dieses Produktes können im Falle eines persönlichen Schadens oder Schaden, der Dritten zugefügt wurde, haftbar gemacht werden. Wenn irgendein Aspekt des Gebrauchs dieses Ausrüstungsgegenstandes unklar ist, dann wende dich bitte an deinen persönlichen skywalk Händler.

Dein skywalk Team

2 DAS SKYWALK TEAM

Bei skywalk verbindet uns die Faszination der Windkraft. Das Zusammenspiel von Wind und Stoff regt seit Jahrhunderten die Fantasie der Menschen an; immer wieder werden neue Fortbewegungsmittel erfunden und getestet...

Weil wir im 21. Jahrhundert leben, haben wir eine Fülle von Möglichkeiten und jedes Jahr kommen neue hinzu. Ob nun mit dem Gleitschirm in der Luft, mit dem Surfkite auf dem Wasser und in der Luft, oder mit dem Segelboot in seinem Element; alle Sportarten haben eines gemeinsam: **Der Wind wird als An- oder Auftrieb genutzt.**



Wir bei skywalk wollen die Mittel zur Fortbewegung mit Windkraft perfektionieren und neue, noch nicht gedachte erfinden.

Wenn wir es schaffen, unsere Begeisterung für die Elemente Luft und Wasser in unsere Produkte zu übertragen, dann werden auch die Menschen die Spaß an der Bewegung im Wasser und in der Luft haben, davon profitieren.

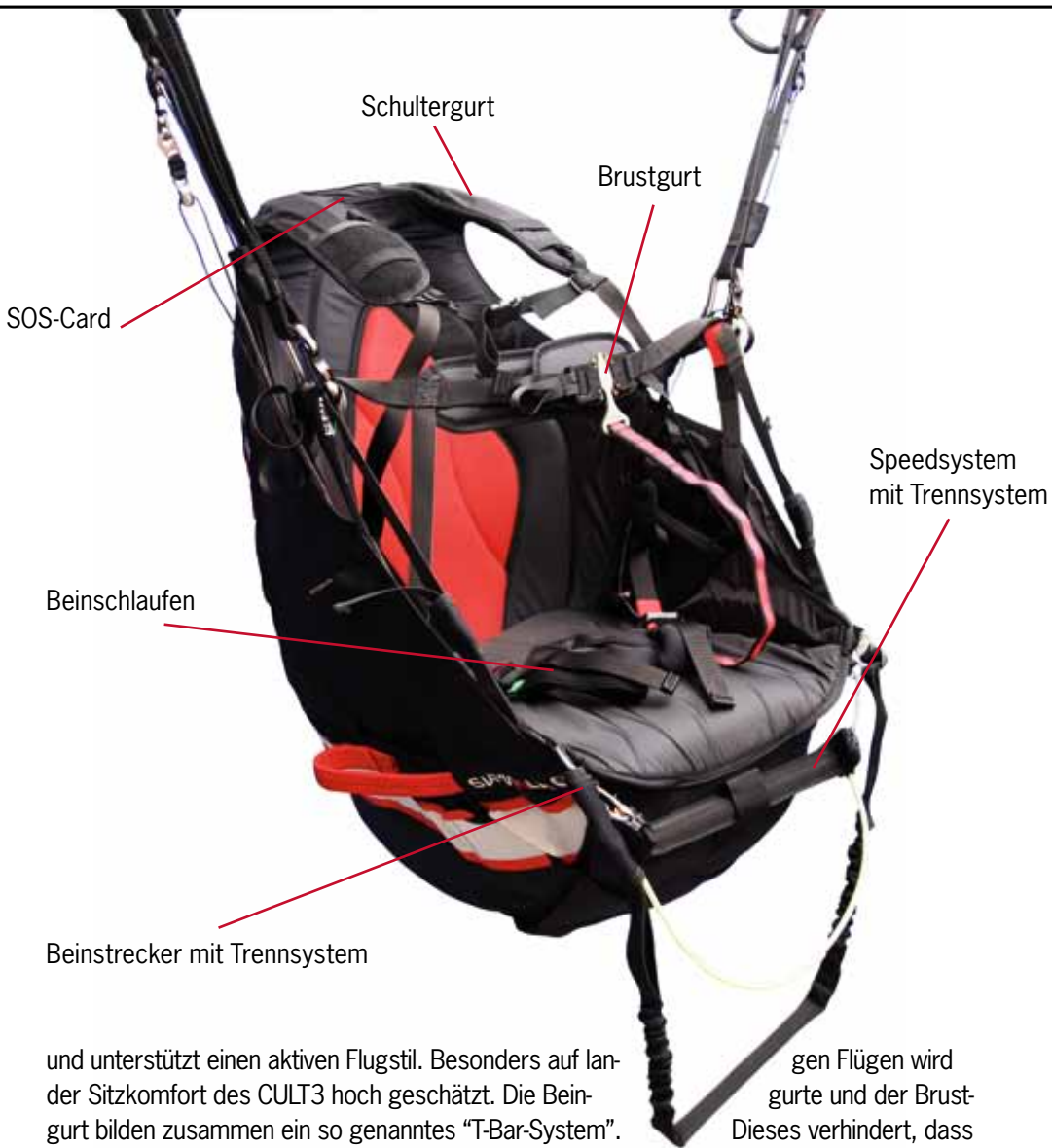


3 EINFÜHRUNG

Das cross over CULT3 wurde vom skywalk Entwicklungsteam als Gleitschirm Gurtzeug für das Gleitschirmfliegen konzipiert. Das CULT3 wird von den skywalk Testpiloten bei Testflügen neuer Gleitschirm-Prototypen verwendet, es eignet sich für Freizeitpiloten bis hin zum sehr erfahrenen Cross Country Piloten. Das CULT3 ist ein elegantes, aerodynamisches Gurtzeug, das für maximalen Flugkomfort und einfachen Gebrauch entwickelt wurde.

Sein Design konzentriert sich auf einfach zu bedienende und übersichtliche Einstellmöglichkeiten. Die aerodynamische Form dieses Gurtzeuges erlaubt es dem Piloten, seinen Gleitschirm sehr sensibel zu spüren. Er erhält optimales Feedback von seinem Gleitschirm und behält dabei ein sicheres Fluggefühl. Dies ermöglicht präzises Kreisen beim Thermikfliegen





und unterstützt einen aktiven Flugstil. Besonders auf langen Flügen wird der Sitzkomfort des CULT3 hoch geschätzt. Die Bein- und der Brustgurt bilden zusammen ein so genanntes "T-Bar-System". Dieses verhindert, dass der Pilot aus dem Gurtzeug fällt, falls er vergisst, einen der Beingurte zu schließen. Das Rettungsgerät in der Position unter dem Sitzbrett (der Auslösegriff befindet sich seitlich rechts) hat den Vorteil, dass man im Flug ungehindert nach vorne unten sehen kann und bietet zusätzlichen Schutz bei einer harten Landung.

4 AUSSTATTUNG DES CULT3

Rückenprotektor

Das CULT3 ist mit einem 17 cm Rückenprotektor ausgestattet. Der permanente Rückenprotektor besteht aus speziellem Schaumstoff mit DHV Gütesiegel. DHV GSP-0024-05

Weltweit erstes trennbares Speedsystem ASS und Beinstrecker

Das CULT3 ist mit dem weltweit ersten trennbaren Speedsystem ASS ausgestattet. Denn die Problematik eines sich mit dem Rettungsgerät verhängenden Beschleunigers könnte zu einem Unfall führen. skywalk hat sich dieses Themas angenommen und entwickelte mit seinen Ingenieuren an einer für den Kunden einfachen und sicheren Lösung.

Beinstrecker und Beschleuniger werden bei einer Rettungsauslösung auf der rechten Seite mittels einer Kupplung vom Gurtzeug getrennt. Auf der linken Seite hängen sie weiterhin am Gurtzeug. Durch das trennbare Speedsystem ASS wird ausgeschlossen, dass das Rettungsgerät durch Beinstrecker oder Beschleuniger hindurch fallen kann und eine Öffnung des Rettungsschirms verhindert.

Somit bietet dieses System jedem CULT3 Piloten wesentlich mehr Sicherheit.

Mehr Informationen zum trennbaren Speedsystem ASS und zum Beinstrecker sowie ein Funktionsvideo gibt es auf der skywalk Homepage und in diesem Handbuch im Kapitel „Montage trennbares Speedsystem ASS und Beinstrecker“ auf Seite 17.



WEITERES OPTIONALES SKYWALK ZUBEHÖR

Cockpit



- > kompatibel mit allen gängigen Gurtzeugen
- > winkelverstellbares Instrumentenbrett
- > integrierte Phototasche
- > minimales Packmaß durch ineinander faltbare Stützelemente
- > individuell verstellbare Aufhängemöglichkeit mit Schwerpunktverstellung

MI Seitenprotektoren



- > sofortiger Schutz direkt nach dem Start
- > maximalen Schutz bei seitlichem Aufprall
- > einfache Montage
- > vorbereitete Aufnahmetaschen in jedem CULT3

Rettungsgerät

skywalk empfiehlt die Verwendung des skywalk Rettungsgerätes PEPPER light in 3 Größen.



5 FLUGVORBEREITUNG

Zusammen mit deinem Händler wird das cross over Gurtzeug CULT3 eingestellt und überprüft. Insbesondere muss - wie weiter unten erwähnt - bei Erstinstallation des Rettungsgerätes eine Kompatibilitätsprüfung vorgenommen werden. Die Grundeinstellung nimmst du dann selbst in einem Gurtzeugsimulator sitzend vor.

Der Zusammenbau

skywalk empfiehlt den Zusammenbau in folgender Reihenfolge. Im Zweifelsfall sollte man immer kompetenten Rat bei einem skywalk Händler einholen.

Einhängen der seitlichen Gurte in den Hauptkarabiner



Vor dem Einhängen des Hauptaufhängungsgurtes wird der seitliche Gurt der Rückenabstützung durch die kleine Schlaufe am Hauptaufhängungsgurt geführt (sie verhindert das Hochrutschen im Karabiner). Dann wird der Hauptaufhängungsgurt in den Karabiner eingeführt. Zuletzt wird die Vorderkantenaufhängung ebenfalls mit in den Karabiner eingehängt.

6 MONTAGE RETTUNGSGERÄT



Das CULT3 kann mit den meisten auf dem Markt erhältlichen Rettungsgeräten kombiniert werden. Die Erstinstallation des Rettungsgerätes muss von einem zugelassenen Kompatibilitätsprüfer vorgenommen werden. Dieser überprüft die Auslösbarkeit des Rettungsgerätes und bescheinigt die Kompatibilität auf dem Prüf- und Packnachweis des Rettungsgerätes.

Es ist sehr wichtig, dass die Probeauslösung des Rettungsgerätes vom Piloten selbst in einem Gurtzeugsimulator im Gurtzeug sitzend vorgenommen wird, da unterschiedlicher Körperbau und Kraft die Auslösbarkeit beeinflussen.

Vor dem Einbau muss ebenfalls überprüft werden, ob das Rettungsgerät neu gepackt werden muss. Der Packintervall beträgt meist sechs Monate, ersichtlich aus der Betriebsanleitung des Rettungsgerätes. Alle nötigen Verbindungsteile wie z. B. Schraubschäkel müssen vorhanden sein.

Verbinden des Rettungsgerätes mit dem Gurtzeug und dem Rettungsgriff

Das Rettungsgerät besteht aus der Rettung selbst, dem roten Rettungsgriff sowie aus einem Verbindungsgurtband vom Gurtzeug zur Rettung.

Der Rettungsgriff muss an der am Innencontainer der Rettung vorgesehenen Schlaufe eingeschlauft werden. Es ist am Innencontainer unbedingt die äußerste Schlaufe zu wählen. Einschlaufungen an einer Ecke oder in der Mitte des Innencontainers dürfen nicht benutzt werden (vergleiche Bild oben).

Um das Rettungsgerät mit dem Gurtzeug zu verbinden, muss die Verbindungsleine des Rettungsgerätes mit einem Verbindungsglied mit mindestens 2400 daN Festigkeit, z. B. Maillon Rapid 6 mm Schraubschäkel am Verbindungsgurtband des Gurtzeugs montiert werden. Zusätzlich sollten die Gurtbänder auf beiden Seiten des Schraubschäkels mit Gummiringen fixiert werden.

Gurtband/Gurtbandverbindungen werden nicht empfohlen, da bei asymmetrischer Fixierung das Gurtband rutscht und im Falle einer Rettungsöffnung wegen der entstehenden hohen Reibungswärme reißen kann.

Nachdem auch die Gummiringe angebracht sind, ist das Rettungsgerät vollständig mit dem Gurtzeug verbunden und kann in das Gurtzeug eingebaut werden.

Einbau des Rettungsgerätes und des Rettungsriffes

Das Rettungsgerät wird, nachdem es am Gurtzeug mit Hilfe des Verbindungsgurtbandes befestigt wurde, in das Gurtzeug in den dafür vorgesehenen Außencontainer an der Unterseite des Gurtzeuges eingebaut.

FOLGENDE SCHRITTE MÜSSEN DAZU DURCHGEFÜHRT WERDEN:



1 Das Rettungsgerät wird so in den Außencontainer gelegt, dass die Verbindungsleine und der Rettungsriff des Rettungsgerätes beide auf die rechte Seite des Gurtzeugs führen. Somit ist der Weg der Verbindungsleine und des Rettungsriffs zum Gurtzeug direkt und wird nicht behindert.

Das Rettungsgerät soll so im Außencontainer liegen, dass die Verbindungsleine von Rettung zum Gurtzeug ggf. in Schlaufen unter dem Rettungsgerät zum liegen kommt.

Zusätzlich muss die Verbindungsleine vom Rettungsgerät zum Rettungsriff unter dem Rettungsgerät liegen, so dass die Verbindungsleine zwischen Rettung und Gurtzeug auf der rechten Gurtzeugseite austritt. Diese Lage verhindert ein Verkanten des Rettungsgerätes beim Auslösen.

2 Nachdem das Rettungsgerät richtig in den Außencontainer des Gurtzeugs eingelegt wurde, muss dieser mittels der Splinte am Rettungsriff verschlossen werden. Der erste Schritt ist, den Splint zur Sicherung des trennbaren Speedsystems ASS und des Beinstreckers in die dafür vorgesehene vordere Führungstasche einzufädeln, bis sein Ende an der Gurtzeugvorderkante wieder austritt.



Der Rettungsriff wird bis zu seiner Endposition in die vordere Führungstasche und dann auch in die hintere Führungstasche eingesteckt. Der Rettungsriff ist nun am Gurtzeug befestigt.



3 Nachdem der Rettungsriff am Gurtzeug befestigt ist, muss der Außencontainer verschlossen werden.

Dazu benötigen wir zwei kurze Hilfsleinen (aufgrund der geringen Reibung empfehlen wir hierfür unummantelte, nicht allzu dünne Gleitschirmleinen), die wir in die beiden Schlaufen am Außencontainer einfädeln.

Nun wird die Öse des ersten geteilten Blattes des Außencontainers aufgefädelt.



4 Ist die erste Öse eingefädelt, fädeln wir beide Ösen des gegenüberliegenden Blattes auf.

5 Anschließend werden beide Hilfsleinen durch die Ösen des hinteren Blattes gefädelt. Ist das geschehen, benutzen wir den linken Splint des Rettungsgriiffs und stecken diesen Splint durch die linke Schlaufe, an dem jetzt noch die Hilfsleine befestigt ist. Ist der Splint durch die Schlaufe gesteckt, wird die Hilfsleine vorsichtig und langsam aus der Schlaufe abgezogen.





6 Die zweite noch übrige Hilfsleine wird nun durch die letzte Öse des vorderen Blattes gefädelt und der rechte Splint des Rettungsgriffs durch die Schlaufe gesteckt. Anschließend wird auch hier die Hilfsleine vorsichtig und langsam aus der Schlaufe gezogen. Nun sind beide Splinte eingefädelt und der Außencontainer mittels beider Splinte gesichert und verschlossen.



7 Nachdem beide Splinte eingefädelt sind, müssen die beiden kleinen Abdeckblätter noch an ihre jeweiligen Stellen eingesteckt werden. Nun ist das Rettungsgerät mit dem Rettungsgriff vollständig in das Gurtzeug eingebaut.



VARIANTE: Fest vernähter Griff mit Innencontainer

Als Variante bietet skywalk ab 2010 einen Innencontainer für Rettungsgeräte an, welcher fest mit dem Rettungsgriff vernäht ist. (Anfragen bitte direkt an skywalk). Diese Variante hat den Vorteil, dass es zwischen Rettungsgriff und Innencontainer zu keinen fehlerhaften Montagen mit ggf. daraus resultierenden Kompatibilitätsprobleme kommen kann und dass so eine optimale Länge zwischen Griff und Container erreicht wird, um den Retterwurf so optimal wie möglich zu gestalten.

Das zu verwendende Rettungsgerät, muss aus dem dafür ursprünglich vorgesehenen Innencontainer entfernt werden und in den für das CULT3 entwickelten Innencontainer neu gepackt werden. Dabei ist beim Verschließen der Blätter auf die richtige Anordnung der Ösen zu achten, um das richtige Innenvolumen zu gewährleisten.

Das Rettungsgerät von skywalk, die pepper light, ist für das beschriebene System voll geeignet.

ACHTUNG:

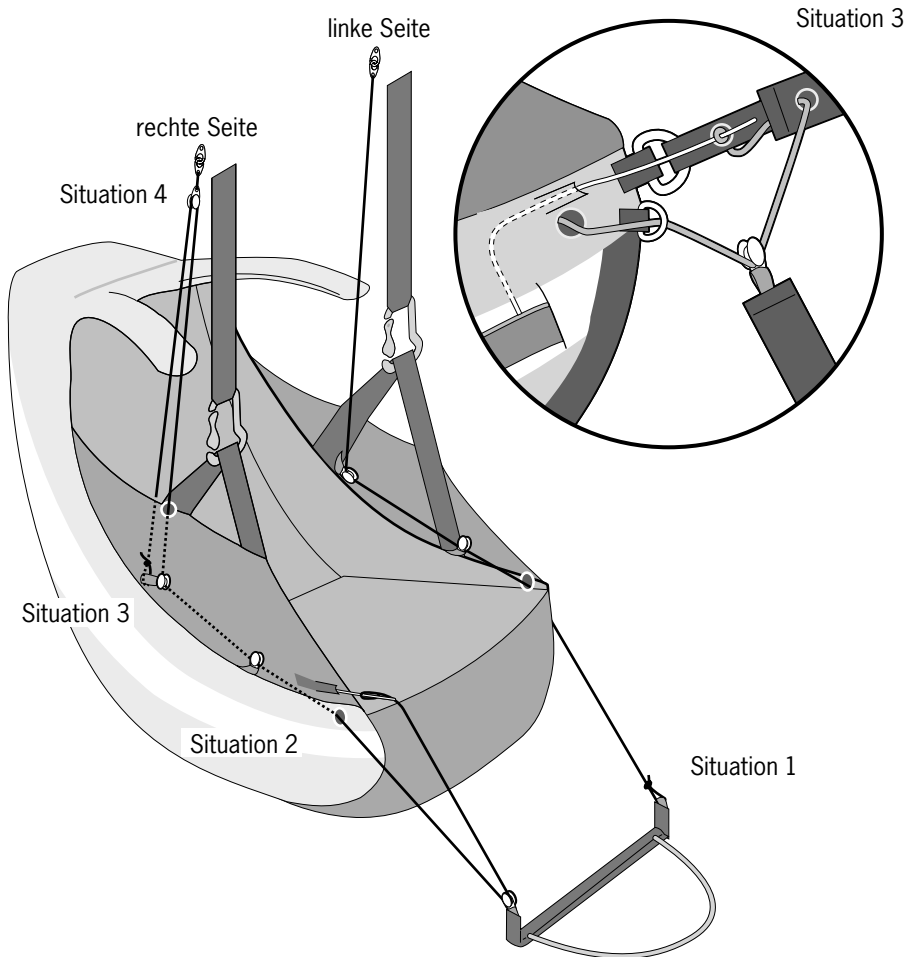
Da der Innencontainer Bestandteil des Rettungsgerätes ist, muss mit dem jeweiligen Rettergerätehersteller abgeklärt werden, ob das gewünschte Rettungsgerät auch mit dem Innencontainer von skywalk kompatibel ist.



Der fest vernähte Rettungsgriff und der Innencontainer bilden eine Einheit. Diese Einheit wird analog der Beschreibung oben in den Außencontainer gepackt.

7 MONTAGE TRENNBARES SPEEDSYSTEM ASS UND BEINSTRECKER

Das trennbare Speedsystem des cross over CULT3 folgt dem dargestellten Prinzip:



Vergleiche zum Verständnis die im folgendem Beschriebenen Punkte mit der dargestellten Prinzipskizze.

Einbau des trennbaren Speedsystem auf der in Flugrichtung linken Seite:



Auf der in Flugrichtung linken Seite wird der Beschleuniger sowie der Beinstrecker wie bei den meisten Gurtzeugen üblich auf herkömmlich Art eingebaut:

Das Ende der linken Beschleunigerleine wird mit einer Schlaufe am linken Ende der Speedbar fest verbunden (Situation1).

Dann wird die Leine erst durch den kleinen Ring, dann durch die eingenetete Öse am Gurtzeug ins Innere geführt und

danach durch beide Umlenkrollen im Bereich des Sitzbrettes gefädelt.

Zuletzt wird der Brummelhaken mit einem Palstek angeknotet und damit die richtige Länge festgelegt.

Palstek Anleitung:

<http://www.sailornet.at/palstek.htm>

Einbau des trennbaren Speedsystem ASS und des Beinstreckers auf der in Flugrichtung rechten Seite:

Das trennbare Speedsystem ASS und der Beinstrecker werden auf der in Flugrichtung rechten Seite so eingebaut, dass beim Betätigen der Rettung sich Speedsystem und Beinstrecker auf dieser Seite vom Gurtzeug lösen, so dass ein Verhängen beim Auslösen der Rettung nicht mehr möglich ist. Das trennbare Speedsystem und der Beinstrecker werden folgendermaßen eingebaut.

1 Zuerst wird das nicht verspleißte Ende der rechten grauen Beschleunigerleine an der rechten Seite des Gurtzeuges zunächst durch den kleinen Ring, dann durch die eingenietete Öse am Gurtzeug ins Innere geführt und danach durch beide Umlenkrollen im Bereich des Sitzbrettes gefädelt (Situation2). Anschließend wird die Leine durch die am Brummelhaken angenähte Umlenkrolle gefädelt und nach unten ins Gurtzeug zurück geführt (Situation4). Im Bereich der hinteren Umlenkrolle am Sitzbrettende befindet sich auch eine eingenietete Öse. An ihr wird zuletzt die graue Beschleunigerleine mittels Palstek angeknötet (Situation3). Hier wird auch die richtige Länge des Beschleunigers auf seiner rechten Seite durch verschieben des Knotens eingestellt. (Vergleiche Prinzipskizze oben!)

2 Verschließen der Kupplung von Speedsystem und Beinstrecker:
Das verspleißte Ende der graue Beschleunigerleine des trennbaren Speedsystems ASS, welche schon im Gurtzeug eingefädelt ist, wird nun zuerst durch die Rolle der Speedbar gefädelt. Die Speedbar ist dazu mittels dem mittig auf dem vorderstem Blatt des Rettungscontainers aufgebrauchten Klettverschlusses am Gurtzeug zu befestigen.



Im zweiten Schritt wird diese Leine durch die Öse am Abdeckneopren am Beinstrecker geführt. Danach wird die Schlaufe der Beschleunigerleine noch von oben durch beide weißen Kupplungsschlaufen gesteckt, um dann nach dem Durchtritt der Öse zuerst einmal frei hängen zu bleiben.



3 Ist die graue Leine des trennbaren Beschleunigers wie beschrieben montiert, wird die längere, weiße Schlaufe des Beinstreckers durch den Ring an der Gurtzeugvorderkante gezogen.

Hinweis: Die relativ aufwändige Kupplung mittels der beiden weißen Schlaufen des Beinstreckers wird benötigt, um bei hart getretenem Beinstrecker in jedem Fall die geforderten niedrigen Auslösekräfte des Rettungsgriffes zu gewährleisten.



4 Die kürzere, weiße Schlaufe wird nun durch die längere, weiße Schlaufe von oben nach unten durchgefädelt und anschließend durch die Öse des Beinstreckers geführt. Dabei kann wieder eine Hilfsleine die Montage erleichtern.

5 Sind nun die weiße Schlaufe sowie die graue Leine des Beschleunigers durch die Öse des Beinstreckers gefädelt, wird der schwarze Splint, der vom Rettungsriff zur Vorderkante führt, zur Sicherung durch beide Schlaufen gesteckt.



Verschiedene Perspektiven der selben Situation

6 Das Abdeckneopren wird nun in Richtung Gurtzeug geschoben, um die Kupplung zu schützen und zu bedecken. Der überstehende Splint wird gleichzeitig unter dem Abdeckneopren versteckt. Nun sind sowohl das trennbare Speedsystem ASS, als auch der Beinstrecker am Gurtzeug im Bereich der Kupplung befestigt.



Die Funktion der Kupplung und des Rettungsgeräteeinbaus ist durch eine Probeauslösung zu verifizieren.

8 EINSTELLUNGEN

Einstellen des trennbaren Speedsystems ASS und des Beinstreckers

Nachdem das Gurtzeug und seine Bauteile montiert wurden, ist eine einwandfreie Funktion des Systems vor dem ersten Flug sicherzustellen.

Die Einstellungen hängen auch vom Körperbau, den persönlichen Vorlieben und dem Flugstil ab. Deshalb soll der Pilot sein eigenes Gurtzeug am besten in einem Simulator sitzend nach seinen Bedürfnissen justieren. Dazu muss wie beschrieben das Rettungsgerät montiert und alle Protektoren eingebaut sein.

Es empfiehlt sich, auch den Packsack im Staufach zu verstauen.

Einstellen des trennbaren Speedsystems ASS

Nur wenn das trennbare Speedsystem ASS und der Beinstrecker richtig eingestellt sind und das trennbare Speedsystem ASS vor dem Flug mit dem Schirm verbunden wird,

kann die Funktion gewährleistet werden. Das System darf weder zu kurz noch zu lang eingestellt sein. Es bedarf daher einer sorgfältigen Überprüfung, z.B. in einem Simulator bei deiner Flugschule.

Mit Hilfe des Gurtzeugsimulators kann die Länge der Leinen des trennbaren Speedsystems ASS eingestellt werden. Normalerweise werden diese so eingestellt, dass bei voll gestreckten Beinen auch das Speedsystem des Gleitschirms voll betätigt ist. Dies ist dann der Fall, wenn sich am Tragegurt des Gleitschirms beide Umlenkrollen berühren. Es muss jedoch gewährleistet sein, dass die Leinen der Speedbar lang genug sind und der Gleitschirm in der Nullstellung nicht vorbeschleunigt ist. Lieber die Speedbar am Anfang etwas zu lang einstellen und Stück für Stück an die optimale Einstellung herantasten. Beschleunige im Flug nur mit ausreichendem Bodenabstand und bei ruhiger Luft.

Einstellen des Beinstreckers

Das Gesamtkonzept des CULT3 ist auf das Fliegen mit dem Beinstrecker abgestimmt (erleichtertes einnehmen der Sitzposition nach dem Start, Entlasten der Beine während des Fluges und Unterstützen des CULT3 beim Gewichtsverlagern).

Der Beinstrecker sollte erst dann eingestellt werden, wenn alle anderen Einstellungen des Gurtzeugs vorgenommen wurden.

Die Einstellungen des Beinstreckers hängen vom Körperbau, den persönlichen Vorlieben und dem Flugstil ab. Die Einstellungen sollten vor dem ersten Flug in einem Gurtzeugsimulator sitzend vorgenommen werden. Die Feineinstellungen folgen dann Stück für Stück nach den ersten Flügen. Auch dieses System ist auf Kompatibilität im Zusammenhang mit dem Auslösen der Rettung in einem Gurtzeugsimulator zu prüfen.



Schultergurte

Die optimale Einstellung hängt von der Körpergröße des Piloten ab. Aufrecht stehend, mit angelegtem Gurtzeug, locker geschlossenem Brustgurt und symmetrischen Beingurten sollten die Schultergurte soweit angezogen werden, dass sie gerade anfangen, zu spannen. Während des Startvorgangs sollte das CULT3 den Startlauf nicht behindern.

Ebenfalls sind an den Schultergurten diverse Anbringungsmöglichkeiten für z.B Vario, Funkgeräte etc. Vorbereitet (Klett, Gummi, Gurtbandschlaufen). Außerdem findet sich eine abnehmbare Schultergurtsicherung in Gummizugausführung an den weiterführenden Gurtbändern.

Seitliche Gurte zur Rückenabstützung

Mit diesen Gurten wird der Winkel zwischen den Oberschenkeln und dem Rumpf verstellt. Dieser Winkel liegt normalerweise um die 90° oder darüber. Werden die Gurte angezogen, sitzt man aufrechter. Wir empfehlen allen Piloten eine aufrechte Sitzposition.

Beingurte

Die Beingurtlänge sollte so eingestellt sein, dass ungehindertes Gehen möglich ist. Wichtig ist, dass die Einstellung symmetrisch erfolgt. Die farbliche Kennzeichnung macht das Einhängen übersichtlicher. Die Beinschlaufenpolsterung erhöht den Komfort wesentlich.

Brustgurt

Die Einstellung des Brustgurtes bestimmt den Abstand der Karabiner zueinander und hat Einfluss auf Handling und Stabilität des Gleitschirms. Größerer Abstand verstärkt die Rückmeldung des Gleitschirms und erleichtert das Steuern mit Gewichtsverlagerung.



Wir empfehlen, Piloten die mit skywalk Gleitschirmen fliegen einen Karabinerabstand von etwa 44 cm. Der Brustgurt kann auch im Flug je nach den Bedingungen verstellt werden, z. B. bei schwacher Thermik weiter und bei starker Thermik enger.

Zusätzlich ist beim Brustgurt ein gepolstertes Band hinterlegt, welches z.B. während des Groundhandlings Komfort generiert.

Um angrenzende Bauteile durch den Klett des Brustgurtpolsters nicht zu beschädigen, kann das linke Polsterteil umgefaltet werden.



Vorderkantenabstützung

Über die Vorderkantenabstützung wird der Neigungswinkel des Sitzbrettes justiert. Durch eine eher geschlossene Abstützung wird das Abkippen nach vorne gedämpft und unterstützt bzgl. der Agilität den gewünschten Flugstil des Piloten. Bei entlasteten Gurten fühlt sich das Gurtzeug agiler an, bei gespannten Gurten ist die Sitzposition weniger „kippelig“.

DAS FLIEGEN MIT DEM CROSS OVER CULT3 / VORFLUGCHECK

Für maximale Sicherheit am Besten immer der gleichen Routine beim Vorflugcheck folgen!

Checke, dass:

- >Keine sichtbaren Beschädigungen, die die Lufttüchtigkeit beeinträchtigen könnten, am Gurtzeug oder den Karabinern vorhanden sind.
- >Der Rettungsschirmcontainer korrekt geschlossen ist und einer Auslösung nichts im Wege steht.
- >Der Auslösegriff komplett in den Halteschlaufen eingesteckt und gesichert ist.
- >Die Funktion des Trennsystems für den Beinstrecker und Speedsystem gewährleistet ist.
- >Alle Schnallen, Gurte und Reißverschlüsse sicher geschlossen sind. Die Schnallen sollten beim Schließen leicht einrasten. Mit einem Zug an den Schnallen vergewissert man sich, dass sie eingerastet sind. Wenn Schnee oder Sand im Spiel sind, muss man besonders aufpassen.
- >Der Gleitschirm richtig mit dem Gurtzeug verbunden ist und beide Karabiner korrekt geschlossen und gesichert sind.
- >Das Speedsystem korrekt mit dem System an den Tragegurten verbunden ist.

Verhalten bei einer Rettungsschirmöffnung

Es ist sehr wichtig, gelegentlich beim Fliegen zum Auslösegriff des Rettungsgerätes zu greifen, um die Position des Auslösegriffs im Notfall instinktiv zu finden. Im Notfall muss man sich über die Höhe, die einem noch zur Verfügung steht, klar sein und darüber, wie ernst die Situation wirklich ist. Die Rettung zu ziehen, ohne dass es wirklich nötig ist, kann die Verletzungsgefahr bei der Landung erhöhen. Wenn der Gleitschirm in einer Rotationsbewegung ist, ist es besser, erst zu versuchen, die Rotation zu stoppen (z. B. mit einem Full Stall), damit das Risiko einer Verhängung des Rettungsschirmes möglichst gering ist. Andererseits kann aber jede Sekunde über Leben und Tod entscheiden, wenn die Höhe gering ist.

Wenn du das Rettungsgerät ziehen musst, gehe folgendermaßen vor:

Suche den Auslösegriff und halte ihn mit einer Hand fest.

- > Ziehe fest am Griff damit sich der Container des Gurtzeugs öffnet. Achte darauf, die Rettung vom Innencontainer in den freien Luftraum zu werfen.
- > Wenn möglich die Rettung kraftvoll gegen die Rotationsbewegung wegwerfen und den Griff dabei loslassen
- > Wenn der Rettungsschirm offen ist, versuche Verhängen und Pendelbewegungen zu vermeiden. Am besten ziehst du den Gleitschirm symmetrisch zu dir heran, mit den B-, C- oder D-Leinen oder mit den Bremsleinen.
- > Wenn du landest, versuche mit der Landefalltechnik der Fallschirmspringer zu landen, um das Verletzungsrisiko zu minimieren.

Stauraum / Taschen

Das cross over CULT3 verfügt über einen großen Stauraum am Rücken sowie zwei kleinere Seitentaschen. In der Rückentasche befindet sich zusätzlich ein Fach für das Funkgerät, sowie eine Tasche für ein Camelbag mit zugehörigen Durchführungsmöglichkeiten des Trinkschlauches in den rechten Schultergurt. Am rechten Schultergurt befindet sich am vorderen Ende seitlich ein Klettverschluss, um den Schlauch des Camelbags wieder auszuführen.

Landung mit dem CULT3

Vor der Landung aufrichten, um aus der sitzenden in die hängende Position zu gelangen. Lande NIEMALS sitzend. Dies ist trotz Rückenprotektor gefährlich -> Verletzungen der Wirbelsäule können die Folge sein. Aktiv auf den Beinen zu landen, ist in jedem Fall

sicherer, als passiv sitzend zu landen. Bedenke, ein gebrochenes Bein heilt nach wenigen Wochen, ein gebrochener Rücken... - also vor jeder Landung das Fahrwerk ausfahren.

10 **VERSCHIEDENES**

Windenschlepp

Das CULT3 eignet sich sehr gut zum Windenschlepp. Die Schleppklinke wird entweder am unteren Ende des Gleitschirmtragegurtes befestigt oder an den Karabinern bzw. an der Hauptaufhängung des Gurtzeugs. Halte dich an die Anweisungen in der Betriebsanleitung für deine Schleppklinke oder ziehe einen Fluglehrer zu Rat, der Erfahrung mit Gleitschirmschlepp hat.

Tandemfliegen

Das CULT3 wird nicht als Gurtzeug für Tandempiloten empfohlen, da der Rettungsschirmcontainer nicht ausreichend Platz für ein Tandem-Rettungssystem bietet.

Fliegen über Wasser

Beim Sicherheitstraining und beim Fliegen über Wasser sollte darauf geachtet werden, dass der Protektor ein Schwimmkörper ist und den Piloten bei einer Wasserlandung auf den Bauch und somit den Kopf unter Wasser drücken kann. Es besteht eine erhöhte Gefahr zu ertrinken. Entweder sollte man den Schaumstoffprotektor entfernen oder nur mit Schwimmweste fliegen.

Natur – und landschaftsverträgliches Verhalten

Bitte unseren Sport möglichst so betreiben, dass Natur und Landschaft geschont werden! Nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und die sensiblen biologischen Gleichgewichte im Gebirge respektieren. Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert.

Umweltgerechte Entsorgung

Nach Ablauf der Lebenszeit des Gleitschirmgurtzeuges ist eine umweltfreundliche Entsorgung sicherzustellen. Trenne alle verbauten Materialien nach ihrer Beschaffenheit und entsorge es umweltgerecht im Restmüll. Wir sind gerne bereit bei Rückgabe des Gleitschirmgurtzeuges dafür Sorge zu tragen.

11 WARTUNG, PFLEGE, REPARATUREN

Die für das CULT3 verwendeten Materialien garantieren maximale Haltbarkeit. Trotzdem solltest du dich bemühen, dein Gurtzeug sauber zu halten und zu schonen, um seine Lufttuchtigkeit möglichst lange zu erhalten. Vermeide es, dein Gurtzeug über steinigen Untergrund zu ziehen. Versuche, aufrecht stehend zu landen. Vermeide, dein Gurtzeug unnötig in der Sonne liegen zu lassen. UV-Strahlen sind für das Material sehr schädlich. Lass dein Gurtzeug trocknen, wenn es nass wurde. Verstaue es im Gleitschirmrucksack, wenn du es nicht in Gebrauch hast. Lagere deine Gleitschirmausrüstung locker gepackt an einem trockenen und kühlen Platz. Lasse die Ausrüstung, wenn sie feucht wurde, immer erst trocknen, bevor du sie verpackst. Zum Reinigen verwende möglichst nur Wasser und eine weiche Bürste oder einen Lappen. Benutze milde Seife zum Reinigen des Gurtzeugs nur dann, wenn es unbedingt nötig ist.

Baue dann alle anderen Teile wie Protektoren, Rettungsgerät und Sitzbrett aus. Wenn dein Rettungsgerät nass wurde (z. B. bei einer Wasserlandung) musst du es öffnen, trocknen lassen und neu packen. Reißverschlüsse und Schnallen können einmal im Jahr mit Silikonspray geschmiert werden.

Wartungscheckliste

Zusätzlich zum normalen Vorflugcheck-Prozedere sollte man sich das CULT3 immer dann genau ansehen, wenn man das Rettungsgerät packt und neu einbaut -> normalerweise also alle sechs Monate. Natürlich solltest du das Gurtzeug auch nach besonderen Vorkommnissen genau untersuchen, wie zum Beispiel nach einem Crash, einer harten Landung oder einer Baumlandung.

Vorgeschriebene Kontrolle des Gurtzeuges in festgelegten Zeitintervallen

Das CULT3 muss alle 24 Monate vom Hersteller oder einem autorisiertem Betrieb einem Check unterzogen werden. Bei intensivem Gebrauch. (> 150 Flugstunden p. Jahr ist eine jährliche Kontrolle erforderlich) Die Überprüfung beinhaltet eine visuelle Beurteilung des Tuches, der Gurte und Verbindungen, der wichtigsten Vernähtungen sowie der Hauptkarabiner. Alle Bauteile werden auf Risse, Knicke, vor geschädigte Nähte, Beschädigung und starke Abnützungen untersucht.

FOLGENDE WICHTIGE PUNKTE SIND ZU BEACHTEN:

- > Alle Gurtbänder und Schnallen auf Verschleiß und Beschädigungen überprüfen. -> Besonders an den Stellen, die schwer zugänglich sind wie z. B. die Innenseite der Hauptaufhängung.
- > Sitzbrett und der Protektor dürfen nicht beschädigt sein. Um das sicherzustellen, muss in sinnvollen Intervallen das Sitzbrett und der Protektor aus dem Gurtzeug gezogen werden um nach einer genauen Sichtprüfung Beschädigungen auszuschließen. Ein beschädigtes Carbonsitzbrett kann angrenzende Bauteile (z.B. Gurtbänder der Hauptaufhängung) beschädigen. Deshalb ist hierauf besonderes Augenmerk zu richten!
- > Alle Nähte überprüfen und im Zweifelsfall nachbessern, damit sich das Problem nicht ausweitet.
- > Besondere Aufmerksamkeit verdient der Einbau des Rettungsgerätes.
- > Außerdem die Splinte, elastische Materialien und Velcro überprüfen.
- > Die beiden Karabiner sollten auf Beschädigungen geprüft und evtl. ausgetauscht werden.
- > Im Zweifelsfall sollte immer ein Fachmann zu Rate gezogen werden.

Reparaturen

Alle Reparaturen, die tragende Teile des Gurtzeugs betreffen, müssen vom Hersteller oder einem autorisierten Instandhaltungsbetrieb ausgeführt werden, um sicherzustellen, dass die richtigen Materialien und Verarbeitungstechniken zum Einsatz kommen. Durch die Reparatur eines nicht autorisierten Betriebes können das Gütesiegel und die Gewährleistung erlöschen.

12 DATEN ZUM GLEITSCHIRMGURTZEUG CULT3

- >Max. zulässige Anhängelast 120 kg Gewicht (ohne Rettungsgerät und Karabiner)
- >im Größenmittel 5 kg (XS, S, M, L, XL)
- >Rettungsschirmcontainer 5 Blatt integriert unter dem Sitzbrett -
Schnallen - Finsterwalder
- >Gurt - 100 % Polyamid
- >Stoff - Cordura / Nylon
- >Reißverschluss YKK 80 und YKK 60
- >Sitzbrett – Carbon
- >Größen (Länge x Breite in cm) XS 34/34, S 36/34, M 38/36, L 40/36, XL 42/38
- >Karabiner - Austri Alpin Stahl

Nachprüfintervall 24 Monate, danach ist eine komplette Kontrolle des Gleitschirmgurtzeuges erforderlich. (Siehe Punkt 11)

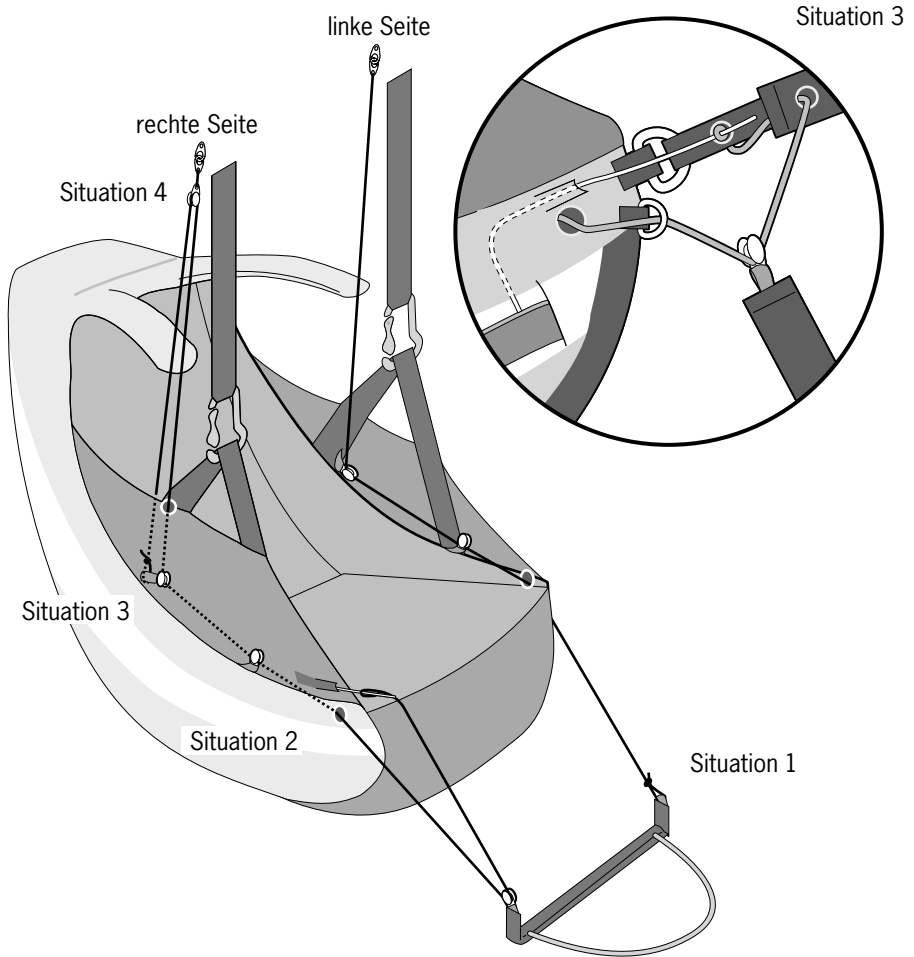
Das Prüfergebnis ist in der Tabelle am ende des Handbuchs zu dokumentieren.

13 DHV-GÜTESIEGEL

DHV-Gütesiegelnummer nach LTF 2009 GS-03-0377-10

7 MONTAGE TRENNBARES SPEEDSYSTEM ASS UND BEINSTRECKER ZUR VEREINFACHTEN KUPPLUNG AB NOVEMBER 2010

Das trennbare Speedsystem des cross over CULT3 folgt dem dargestellten Prinzip:



Vergleiche zum Verständnis die im folgendem Beschriebenen Punkte mit der dargestellten Prinzipskizze.



Situation 1

Einbau des trennbaren Speedsystem auf der in Flugrichtung linken Seite:

Auf der in Flugrichtung linken Seite wird der Beschleuniger sowie der Beinstreck-er wie bei den meisten Gurtzeugen üblich auf herkömmlich Art eingebaut: Das Ende der linken Beschleunigerleine wird mit einer Schlaufe am linken Ende der Speedbar fest verbunden (Situation1). Dann wird die Leine erst durch den kleinen Ring, dann durch die eingienietete Öse am Gurtzeug ins Innere geführt und danach durch beide Umlenkrollen im Bereich des Sitzbrettes gefädelt. Zuletzt wird der Brummelhaken mit einem Palstek angeknötet und damit die richtige Länge festgelegt.

Palstek Anleitung: <http://www.sailornet.at/palstek.htm>

Einbau des trennbaren Speedsystem ASS und des Beinstreckers auf der in Flugrichtung rechten Seite:

Das trennbare Speedsystem ASS und der Beinstreck-er werden auf der in Flugrichtung rechten Seite so eingebaut, dass beim Betätigen der Rettung sich Speedsystem und Beinstreck-er auf dieser Seite vom Gurtzeug lösen, so dass ein Verhängen beim Auslösen der Rettung nicht mehr möglich ist. Das trennbare Speedsystem und der Bein-streck-er werden folgendermaßen eingebaut.

1 Zuerst wird das nicht verspleißte Ende der rechten grauen Beschleunigerleine an der rechten Seite des Gurtzeuges zunächst durch den kleinen Ring, dann durch die eingienietete Öse am Gurtzeug ins Innere geführt und danach durch beide Umlenkrollen im Bereich des Sitzbrettes gefädelt (Situation2). Anschließend wird die Leine durch die am Brummelhaken angenähte Umlenkrolle gefädelt und nach unten ins Gurtzeug zurück geführt (Situation4). Im Bereich der hinteren Umlenkrolle am Sitzbrettende befindet sich auch eine eingienietete Öse. An ihr wird zuletzt die graue Beschleunigerleine mittels Palstek angeknötet (Situation3). Hier wird auch die richtige Länge des Beschleunigers auf seiner rechten Seite durch verschieben des Knotens eingestellt. (Vergleiche Prinzipskizze oben!)



2 Verschließen der Kupplung von Speedsystem und Beinstrecker: Das verspleißte Ende der graue Beschleunigerleine des trennbaren Speedsystems ASS, welche schon im Gurtzeug eingefädelt ist, wird nun zuerst durch die Rolle der Speedbar gefädelt. Die Speedbar ist dazu mittels dem mittig auf dem vorderstem Blatt des Rettungscontainers aufgebracht Klettverschluss am

Gurtzeug zu befestigen. Im zweiten Schritt wird diese Leine durch die Öse am Abdeckneopren am Beinstrecker geführt. Danach wird die Beschleunigerleine durch die kleinere der beiden Ösen gesteckt und bleibt zuerst einmal frei hängen.



3 Ist die graue Leine des trennbaren Beschleunigers wie beschrieben montiert, wird das Kupplungsende des Beinstreckers durch den Ring an der Gurtzeugvorderkante gefädelt.

4 Das Kupplungsende wird nun noch durch die größere der beiden Ösen gesteckt.





5 Zum Verschließen der Kupplung wird jetzt der schwarze Splint, welcher vom Rettungsgriff zur Gurtzeugvorderkante führt, durch den kleinen Ring am Ende der Beinstreckerkupplung und durch die Schlaufe der Beschleunigerleine gesteckt. Verschiedene Perspektiven der selben Situation

6 Das Abdeckneopren wird nun in Richtung Gurtzeug geschoben, um die Kupplung zu schützen und zu bedecken. Der überstehende Splint wird gleichzeitig unter dem Abdeckneopren versteckt. Nun sind sowohl das trennbare Speedsystem ASS, als auch der Beinstrecker am Gurtzeug im Bereich der Kupplung befestigt.

Die Funktion der Kupplung und des Rettungsgeräteeinbaus ist durch eine Probeauslösung zu verifizieren.



SKYWALK

GmbH & Co. KG

Bahnhofstraße 110
83224 GRASSAU
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641 - 69 48 40
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info
info@skywalk.info