



Papillon[®]
FANCY

LTF/EN A

BETRIEBSHANDBUCH

Deutsch • Rev. 1.7 Stand: Januar 2018

Bitte lies diese Betriebsanleitung aufmerksam
durch, bevor du deinen Papillon FANCY
das erste Mal in Betrieb nimmst.



PAPILLON FANCY: MAXIMALE SICHERHEIT

Vielen Dank, dass du dich für den PAPILLON FANCY entschieden hast.
Wir bedanken uns für dein Vertrauen und wünschen dir viele schöne Flugstunden!

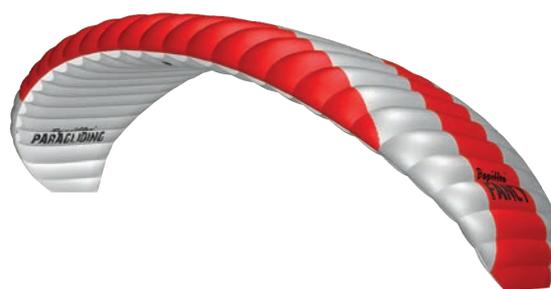
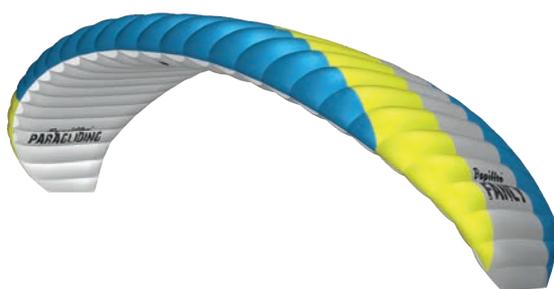
Die ersten Flüge. Das Herz schlägt bis zum Hals. Anlaufen, die hebende Kraft spüren, den Boden unter den Füßen verlieren. Nichts war je aufregender. Maximale Sicherheit des Flügels und das Vertrauen in den Fluglehrer sind die Grundvoraussetzungen zum Start deiner Pilotenkarriere. Der Fancy hat die bislang besten Noten in ausführlichen Flugtests für die passive Sicherheit von Gleitschirmen erreicht, Stand 2017. Die Fluglehrerteams lieben ihren Fancy. Auch wenn du im Urlaub in den Bergen fliegen möchtest, ist der Fancy deine richtige Wahl.

Im FANCY steckt die Erfahrung von Papillon Paragliding, Europas größter Gleitschirmflugschule. Dieser Schirm vereint alle Features in sich, die dir einen maximal sicheren und erfolgreichen Einstieg in den Flugsport ermöglichen. Der Fancy begleitet dich auf deinem Weg vom Fußgänger zum Piloten.

Gemäß LBA ist Paragliding die sicherste Art zu fliegen. Unserer Einschätzung zufolge gilt der Fancy als einer der sichersten Gleitschirme, die je entwickelt wurden. Damit ermöglicht der Fancy das sicherste Fliegen seit Lilienthal.

Bei Fragen zu deiner Flugausrüstung beraten wir dich gerne.

See you UP in the sky!
Dein Papillon-Team



**Dieses Betriebshandbuch ist ein wichtiger Bestandteil des Fluggerätes.
Bitte studiere es ausführlich, denn es besteht eine VERPFLICHTUNG, dich mit dem
Luftsportgerät und dessen Besonderheiten vor Inbetriebnahme zu befassen.
Das Handbuch soll dir den Umgang mit dem PAPILLON FANCY so sicher und ein-
fach wie möglich gestalten.**

PAPILLON PARAGLIDERS
Wasserkuppe 46
D-36129 GERSFELD

Fax: +49 (06654) 82 96
Tel. +49 (06654) 75 48

info@papillon-paragliders.com
papillon-paragliders.com

INHALT

HERZLICH WILLKOMMEN IN DER PAPILLON WORLD OF PARAGLIDING!	6
PAPILLON FANCY: Maximale Sicherheit	7
FANCY	8
- Verwendungszweck	8
- Motorisierter Flugbetrieb	8
- Windenschlepp	8
- Grund- und Bremsleineneinstellung	9
- Sicherheitsvorkehrungen	10
Gerätebeschreibung	11
- Kurzbeschreibung	11
- Tragegurte	12
- Beschleunigungssystem	13
Der Flug	14
- Flugpraxis	14
- Start	14
- Kurvenflug	16
- Aktives Fliegen	16
- Landung	17
Schnellabstieg	19
- „Ohren anlegen“	19
- B-Stall	19
Extreme Flugmanöver	21
- Steilspirale	21
- Wingover	22
- Frontklapper	22
- Klapper	22
- Damit es besser "nicht klappt"	22
- Sackflug	23
- Fullstall, beidseitiger Strömungsabriss	24
- Einseitiger Strömungsabriss	24
- Negativkurve	24
- Notsteuerung	25
- Transport und Lagerung	25
- Reparaturen	25
Wartung und Reinigung	26
- Wartung und Reinigung	26
- Natur- und landschaftlich verträgliches Verhalten	26

Flugzubehör	27
- Gurtzeug	27
- Geeignete Rettungsschirme	27
Risikovermutung	28
- Haftungsanspruch und Ausschlussverzicht	28
- Sicherheitshinweis und Haftung	28
Befreiung von der Haftung, Verzicht auf Ansprüche	29
Technische Daten Papillon FANCY	30
Color-Info	31
Leinencode-Info FANCY	32
Leinenplan FANCY	33
Voraussetzung für LTF/EN A-Zulassung	39
Beipackzettel für Reparaturen & 2 Jahres Checks	40
Leinen-Bestellformular	41
Rückantwortkarte	42
INSTANDHALTUNGS-HANDBUCH	44
Gegenstand der Prüfungs- und Nachprüfungsintervalle	44
- Wer darf prüfen?	44
- Individuelle personelle Voraussetzungen für die Nachprüfungen	44
- Notwendige Ausrüstung und Unterlagen	45
Bei der Nachprüfung soll in folgenden Schritten vorgegangen werden:	45
- Identifizierung des Gerätes	45
- Überprüfung des Rettungsgerätes	45
- Überprüfung des Ober- und Untersegels, Nähte, Rettungssystem	45
- Löcher und Risse	45
- Scheuerstelle und Dehnung	46
- Überprüfung der Rippen	46
- Kontrolle der Weiterreißfestigkeit	46
- Porositätsmessung der Kappe	46
- Verbindungsteile	47
- Überprüfung der Tragegurte und Leinenschlösser	47
- Leinen	47
- Überprüfung der Leinenlängen und Leinenbefestigungen	47
- Stichkontrolle von Trimmung und Einstellung	48
- Materialbeschreibung und technische Daten	48
- Sonstiges	48
Erledigte Nachprüfungen – sehr Wichtig!	49

**HERZLICH WILLKOMMEN
IN DER PAPILLON WORLD OF PARAGLIDING!**



PAPILLON FANCY MAXIMALE SICHERHEIT

Kompromisslose Sicherheit mit neuester Technologie. Die innovativen Pressure Balance Valves (PBV) im Untersegel sorgen für zusätzliche Belüftung in extremen Anstellwinkeln und schalten sich ein, wenn ein schneller Druckaufbau nötig wird. Bei einem seitlichen Klapper öffnet sich Ventil für Ventil und belüftet den Schirm, während die andere Seite optimal befüllt und unbeeindruckt fliegt. Beim B-Stall öffnen die Ventile über die gesamte Flügelbreite, der Schirm sinkt dabei ruhig und kontrolliert mit 8 bis 10 Metern.

Die PBV sorgen nicht nur für eine beeindruckende Klappresistenz und allgemein fehlerverzeihende Flugeigenschaften, sondern auch für ein unvergleichlich unkompliziertes Startverhalten. Das System funktioniert so gut und schnell, dass es beim Start jegliche Neigung zum Vorschießen verhindert. Der Schirm wurde konzipiert, um die größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten und Pilotenfehler zu verzeihen.

Trotz aller Sicherheit kommt mit dem FANCY auch der Flugspaß nicht zu kurz. Deshalb ist der Fancy mit einer Streckung von 4,5 (ausgelegt) versehen und verfügt über eine innovative Leingeometrie: 2 Stammleinen auf der A-Ebene, 3 auf der B- (inkl. Stabilos) und wieder 2 auf der C-Ebene minimieren den Widerstand. Vier Leinendurchmesser von 0,95 bis 2,2 mm stellen die optimale Balance zwischen Haltbarkeit und möglichst niedrigen Querschnitten dar. Der FANCY lässt sich flach drehen und erreicht im Trim etwa 39 km/h, beschleunigt sogar bis zu 48 km/h.



FANCY

Verwendungszweck

Der FANCY wurde ausschließlich für die einsitzige Nutzung gebaut. Der FANCY ist ein leichtes Luftsportgerät, mit einer Leermasse von weniger als 120kg in der Sparte Gleitschirm.

Der schulungstaugliche FANCY eignet sich hervorragend für Einsteiger sowie für Aufsteiger und fortgeschrittene Piloten. Alle Größen sind mustergeprüft und nach LTF / EN – A klassifiziert.

Motorisierter Flugbetrieb

Der FANCY verfügt über KEINE Motor-Zulassung.

Windenschlepp

Der Papillon FANCY bietet durch seine ausgezeichneten Starteigenschaften und den hohen Trimm-speed beste Voraussetzungen für den Windenschlepp. Folgendes ist beim Windenschlepp zu beachten:

- Der Papillon FANCY darf nicht über 100 kp Schleppleinenzug geschleppt werden
- Sofern man nicht auf seiner "Hauswinde" schleppt ist es absolut notwendig, sich mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut zu machen. Jeder "Gast" in einem fremden Fluggelände muss sich von den lokalen Piloten einweisen lassen.
- Schleppe den Papillon FANCY niemals mit Zuladung außerhalb der zugelassenen Gewichtsgrenzen.
- Alle am Windenbetrieb beteiligten Personen und Einrichtungen müssen die jeweils vorgeschriebenen Befähigungsnachweise bzw. Zulassungen für das Schleppen von Gleitschirmen an der Winde haben. Dies gilt für Pilot, Windenführer, Schleppeinrichtung, Schleppklinke sowie alle weiteren Einrichtungen, für die ein Befähigungsnachweis vorgeschrieben ist.

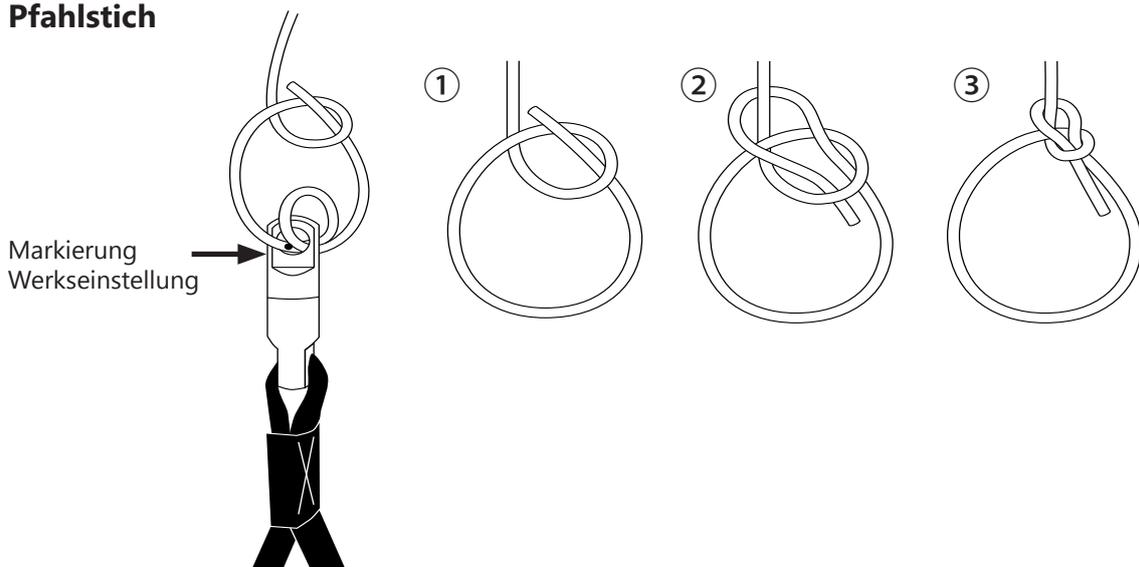
Grund- und Bremsleineneinstellung

Die ausgelieferte Bremsleineneinstellung entspricht der Einstellung 0-Leerweg plus 5 cm. Es wird empfohlen, den Bremsgriff nach dem ersten Flug auf deine persönlichen Bedürfnisse zu justieren. Bedenke, dass die Bremsen nicht zu kurz einzustellen sind, da sonst der Schirm dauernd angebremst fliegen würde. Diese Situationen wären für Start, Flug und Landung äußerst gefährlich!

Die vorgegebene Grundeinstellung stellt in extremen Flugsituationen und bei der Landung ausreichend Bremsweg zur Verfügung. Gleichzeitig ermöglicht sie für den Trimmflug eine komfortable Armhaltung.

Keinesfalls sollte die Grundeinstellung der A-, B- und C-Leinen geändert werden. Bitte beachte, dass sich mit Höhe der Aufhängung des Gurtzeugs auch der relative Bremsweg verändert. Bei der Fixierung der Einstellung ist darauf zu achten, dass beide Seiten symmetrisch sind und dass ein dauerhafter Knoten verwendet wird. Der **Spieren- oder Pfahlstich** hat sich besonders dadurch bewährt, dass er bei exzellenter Rutschfestigkeit die Leinen am wenigsten schwächt.

Pfahlstich



Sicherheitsvorkehrungen

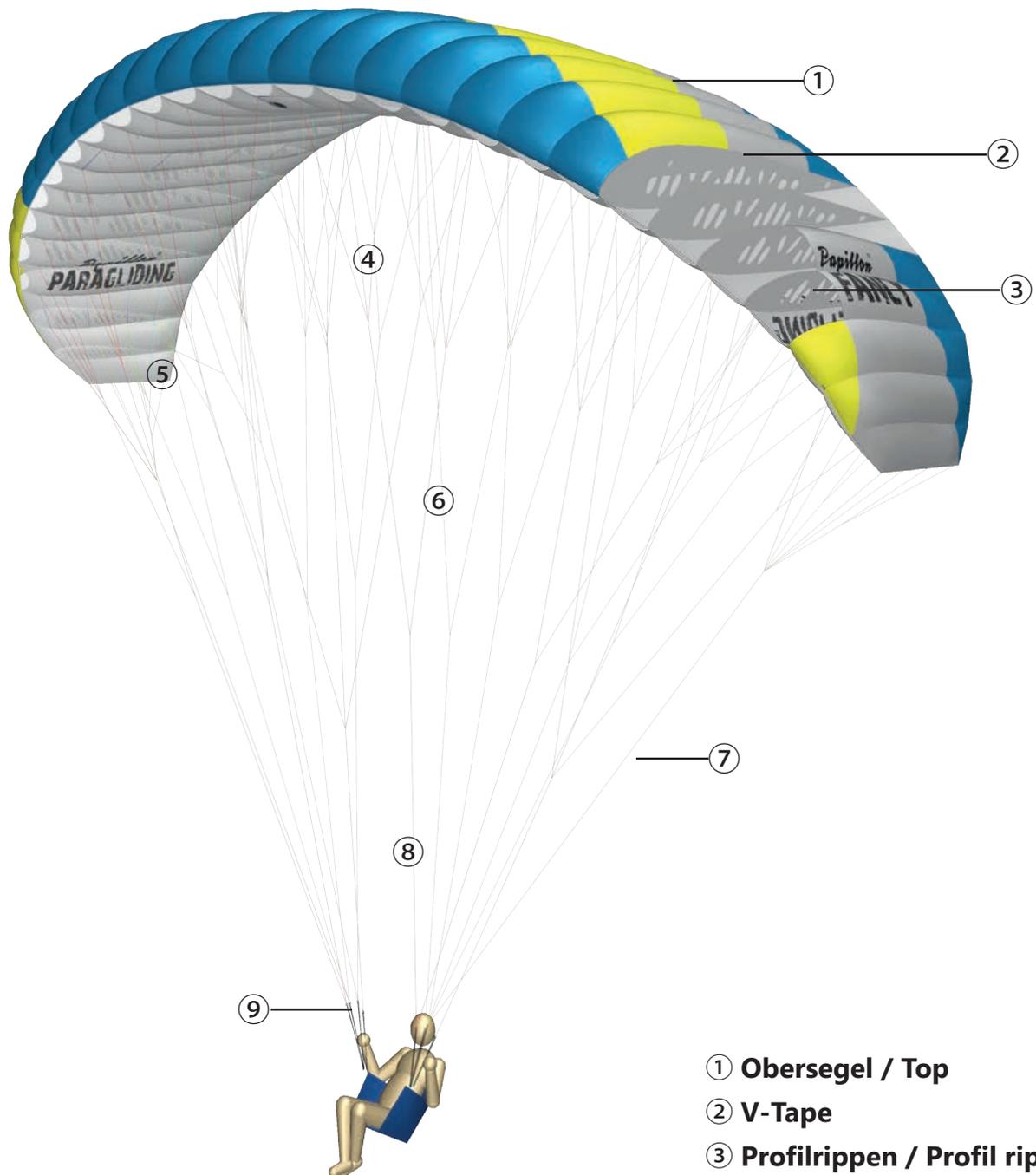
- Vor dem ersten Flug müssen die Kappe, Leinen, alle Verbindungen und Vernähungen, die Schäkel, Bremsleinen und Bremsleinenknoten so wie evtl. verdrehte Leinen von entsprechend ausgebildetem Personal gecheckt und im Typenschild bestätigt werden.
- Mache deinen ersten Flug in einem von dir bekannten Fluggebiet und bei ruhigen Bedingungen.
- Teste dein Papillon FANCY nur über Wasser.
- Bei einem „Dynamischen Flug“ wirkt nicht nur die Belastung auf dich, sondern auch auf den Schirm. Unterschätze diesen Zustand nicht!
- Fliege dein Papillon FANCY immer mit mindestens einem Rettungsgerät!
- Die Einhaltung der im jeweiligen Land gültigen luftrechtlichen Gesetze und Vorschriften ist zu beachten.
- Das erfolgreiche Absolvieren der entsprechenden Ausbildung und das aktuelle Vorhandensein des entsprechenden Kenntnisstandes / die aktuelle Flugerfahrung sind Voraussetzungen für den Gebrauch des Papillon FANCY.
- Die Verwendung von geeignetem, geprüfem und im jeweiligen Land zugelassenem Zubehör (Helm, Gurtzeug, Rettungsgerät) ist Voraussetzung für den Gebrauch des Papillon FANCY.
- Führe vor jedem Start eine sorgfältige Materialkontrolle deiner Ausrüstung (Obersegel, Untersegel, Rippen, insbesondere der Leinen, Karabiner, Gurtschnallen, Tuch, Speedsystem usw.) durch. Ein Flug mit einem Riss im Schirm oder Leine kann lebensgefährlich sein.
- Vergewissere dich stets, dass sich das Fluggerät in einem flugtüchtigen Zustand befindet und dass die vorgeschriebenen Nachprüfungen erfolgt sind.
- Sei dir im Klaren, dass du als Pilot körperlich und psychisch in der Lage sein musst, den Flug unbeeinträchtigt durchzuführen. Du musst dich voll und ganz auf das Fliegen konzentrieren, um unangenehme Flugzustände möglichst vermeiden zu können. Die meisten Unfälle sind auf Pilotenfehler zurückzuführen.
- Fliege nie in der Nähe von Hochspannungsleitungen, Flughäfen und Autobahnen, über Menschen hinweg oder bei Gewitter! Du könntest sonst das Leben und die körperliche Unversehrtheit Dritter und/oder dein eigenes Leben gefährden und handelst gleichzeitig grob fahrlässig! Der Mindestabstand darf in keinem Moment 50m unterschreiten. Bei Flughäfen beträgt dieser 5 km.
- Informiere dich im Wetterbericht und vor Ort über die vorherrschenden Wetterverhältnisse. Benutze den Papillon FANCY nur bei Windstärken, bei denen du in der Lage bist, den Schirm 100 % zu kontrollieren. Benutze den Papillon FANCY nur bei ruhigen Bedingungen, nie bei schlechtem Wetter.
- Das Kunstflugfliegen ist generell verboten und lebensgefährlich. Unberechenbare Fluglagen können auftreten, die außer Kontrolle geraten. Dabei besteht die Gefahr der Überbelastung von Material und Pilot.



BEACHT: Die Missachtung einer oder mehrerer Sicherheitsvorkehrungen kann dazu führen, dass aus Flugspaß ein lebensgefährliches Ereignis wird.

GERÄTEBESCHREIBUNG

Kurzbeschreibung

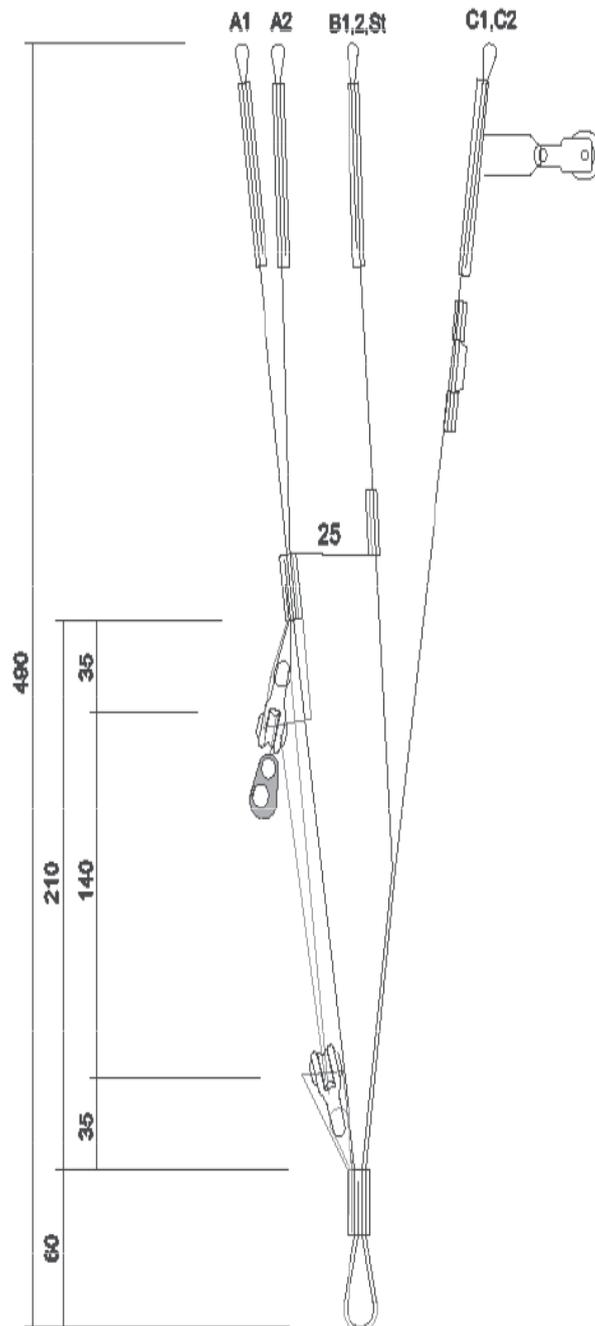


- ① Obersegel / Top
- ② V-Tape
- ③ Profilrippen / Profil ribs
- ④ Galerieleine / Galleryline
- ⑤ Untersegel / Bottom
- ⑥ Gabelleine / Gabelline
- ⑦ Stabiloleine / Stabiloline
- ⑧ Stammleine / Mainline
- ⑨ Tragegurte / Riser

Tragegurte

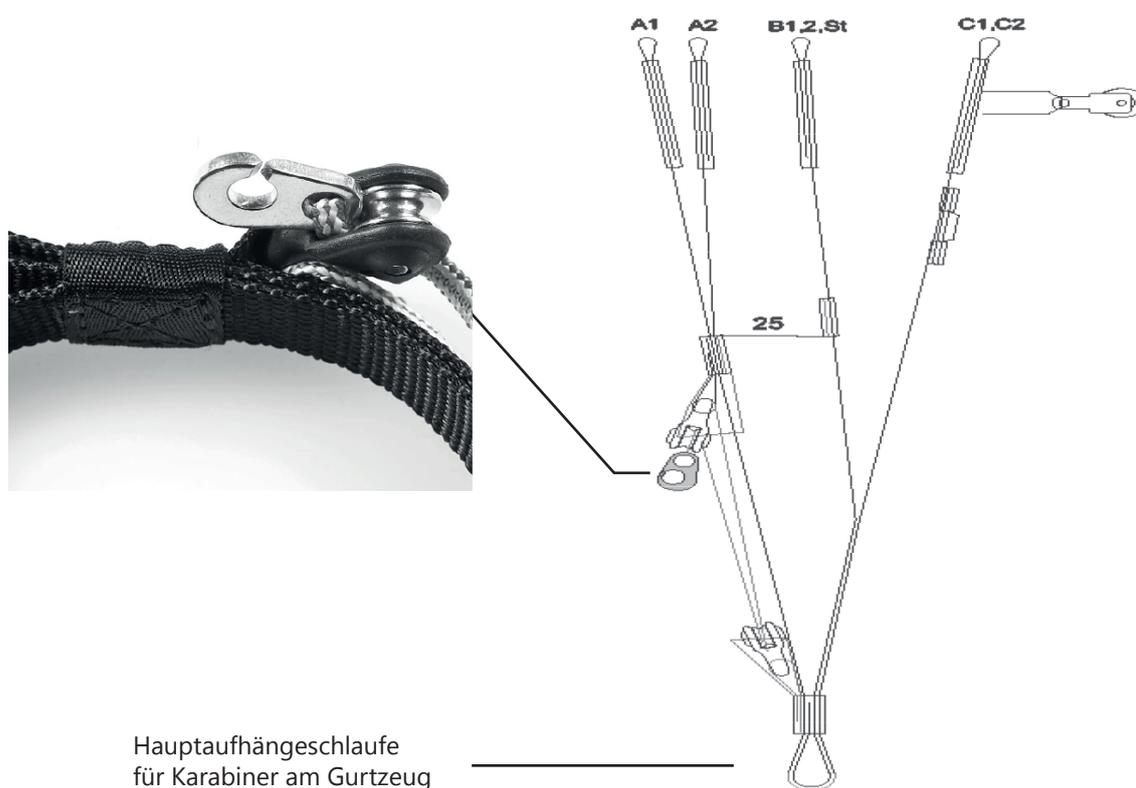
Die A- und B- Tragegurte sind farblich differenziert, um sowohl beim Start als auch beim Schnellabstieg mittels B-Stall eine eindeutige Identifizierung zu gewährleisten.

Die Tragegurten des Papillon FANCY bestehen aus 22mm High Tanacity Polyester Yarn von Techni Sangles, Frankreich.



Beschleunigungssystem

Der Papillon FANCY ist mit einem sehr effektiven Fußstrecker-Beschleunigungssystem ausgerüstet. Es erhöht die Geschwindigkeit bei Betätigung bis ca. 18 km/h, je nach Schirmgröße und Pilotengewicht bzw. Flächenbelastung. Daher sollte es bei extremen Fluglagen nicht aktiviert sein bzw. bei deren Eintreten sofort deaktiviert werden. Alle extremen Fluglagen (z. B. Einklapper) laufen bei erhöhter Geschwindigkeit dynamischer ab. Da der maximale Beschleunigungsweg auf das Sicherheitsverhalten des Schirms ausgelegt ist, kann es bei einigen Gurtzeugen vorkommen, dass der volle Beschleunigungsweg nicht genutzt werden kann!



Das Beschleunigungssystem muss vor dem ersten Flug eingestellt werden. Dazu werden die Verbindungsleinen des Fußbeschleunigers mittels Brummelhaken mit dem Beschleunigungssystem am Tragegurt verbunden. Um die richtige Einstellung vorzunehmen, sollte das Gurtzeug aufgehängt werden, damit du in Flugposition sitzen kannst. Die angehängten Tragegurte lässt du dir am besten von jemandem hochhalten. Bei Betätigung des Fußbeschleunigers sollte bei gestreckter Beinhaltung Rolle auf Rolle aufeinander stehen. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass der Beschleuniger nicht zu kurz eingestellt ist, damit der Schirm im Flug nicht bereits vorbeschleunigt ist.

DER FLUG

Flugpraxis

Diese Betriebsanleitung geht nur auf die Punkte der Flugtechnik ein, die für den Papillon FANCY wichtig sind. Sie kann und soll eine fundierte Flugausbildung in einer anerkannten Flugschule nicht ersetzen! Ohne Flugausbildung und entsprechende Erfahrung darf der Gleitschirm nicht zum Fliegen genutzt werden!

Start

Der 5-Punkte-Startcheck

Der 5-Punkte-Startcheck muss vor jedem Flug durchgeführt werden, bevor du den Schirm aufziehst. Es ist hilfreich, den Startcheck zusätzlich von einem zweiten Piloten durchführen zu lassen (Partnercheck).

1. Pilot: Alle Gurtzeugschnallen geschlossen? Beingurte geschlossen? Karabiner unverdreht und richtig geschlossen? Helm auf? Funk an?
2. Leinen: Leinen frei? A-Leinen oben? Tragegurte unverdreht? Beschleuniger eingehängt und unverdreht? Steuerleinen frei und unverdreht?
3. Kappe: Bogenförmig ausgelegt? Alle Kammern offen?
4. Wind: Passt die Richtung? Passt die Windstärke?
5. Luftraum: Auf allen Seiten weiträumig frei?

Vorwärts-Aufziehen-Start

Du startest das Segel durch dosierten Zug mit nach hinten und unten gestreckten Armen an den vorderen Tragegurten und Anlaufen gegen den Wind. Damit sich die Kappe gleichmäßig von der Mitte her füllen kann, ist das vorherige symmetrische bogenförmige Auslegen des Gleitsegels wichtig. Die Schirmmitte des Papillon FANCY ist durch eine Markierung an der Eintrittskante gekennzeichnet.



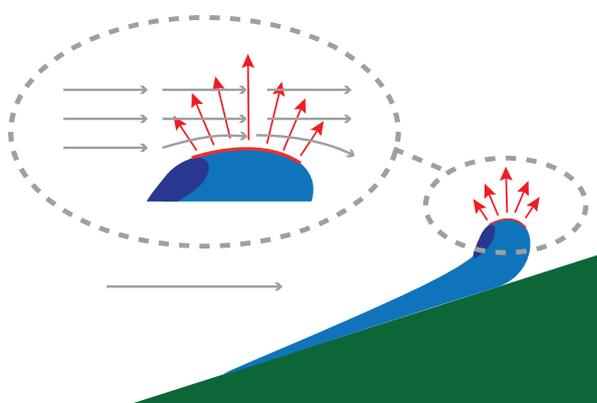
BEACHT: Anders als bei herkömmlichen Schirmen ist es nicht nötig, den Papillon FANCY mit starken Aufziehbewegungen oder gar einigen schnellen Schritten zu füllen. Dies gilt auch bei wenig Wind und sogar Nullwind. Dosiertes Aufziehen ist die einfachste und sicherste Art, den Papillon FANCY zu starten.

Sobald das Segel über dir steht, lässt du die Tragegurte los und hältst nur noch die Steuerleinen in der Hand. Laufe der Windsituation angepasst zügig, aber nicht zu schnell weiter.

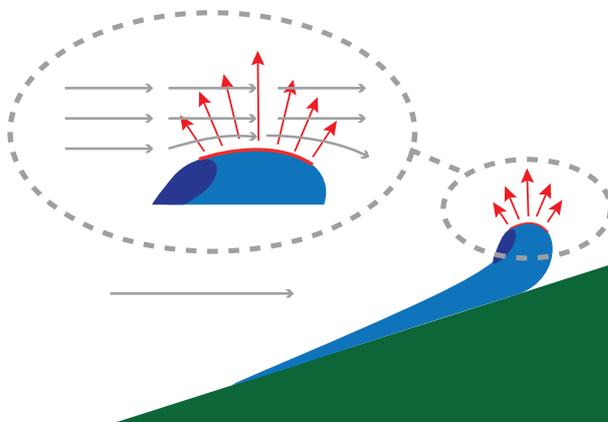
Nach einem Kontrollblick zur Kappe, zu dem du das Segel gegebenenfalls etwas anbremsst und damit stabilisierst, beginnt die Beschleunigungsphase. Mit großen, kräftigen Schritten und ruhiger Armhaltung erreichst du die Abhebegeschwindigkeit. Du verlierst den Boden unter dir, bleibst aber noch laufbereit, um ein unerwartetes Durchsacken mit den Beinen abfangen zu können. Erst mit ausreichendem Bodenabstand setzt du dich in das Gurtzeug. Die Steuerleinen werden nicht losgelassen. Im Idealfall hältst du die Steuerleinen beim Reinsetzen auf leichtem Zug (10 - 20%).

In flachen Startgeländen achtest du auf die Beschleunigungsphase. Große, lange und raumgreifende Schritte bei wenig Bremse sind hier ideal. Im steilen Gelände hingegen ziehst du behutsam auf und bremst zum Stabilisieren an. Der Schirm darf nicht zu weit nach vorn schießen, weil ein Einklappen in der Abhebephase im Steilhang unangenehm werden kann. Da es im steilen Gelände schon sehr schnell zum Abheben kommt, ist es gut, wenn ein erfahrener Fliegerfreund den Start beobachtet und schon in der Aufziehphase kontrollieren kann.

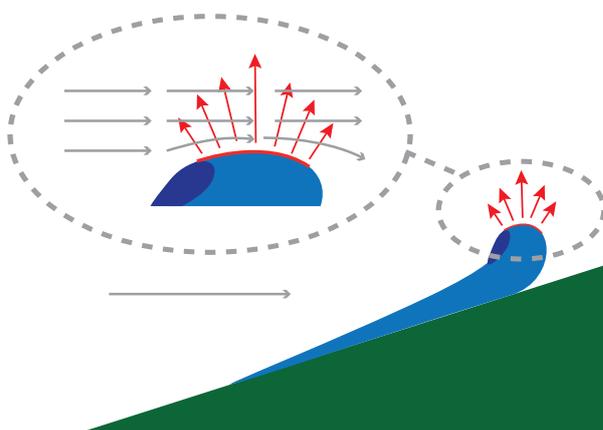
Im flachen Gelände darf impulsiv gestartet werden. Nach dem Füllen und Aufstellen des Gleitsegels erfolgt ein ausführlicher Kontrollblick nach oben zur Kappe. Dabei wird die Laufgeschwindigkeit reduziert und der Windsituation angepasst. Im steilen Startgelände wird mit geringem Impuls und anschließend deutlicher Bremse gestartet.



Durch einen angemessenen Startimpuls erhält die Kappe ihren benötigten Erstauftrieb: Der durch die ausgeprägte Wölbung des Profils an der Eintrittskante entstehende geringe Auftrieb reicht schon aus, einen Teil des Schirmes mit seinem Eigengewicht anzuheben.



Durch dieses Anheben vergrößert sich die wirksame gewölbte Fläche, der Stoff „entwickelt“ sich, der Auftrieb auch, die Kraft reicht nach ein paar Augenblicken schon aus, das ganze Schirmgewicht anzuheben!



Dadurch und durch die einströmende Luft wird das Profil des Schirmes vollständig „aufgeblasen“. Die vorwärts gerichtete Kraft des Tragflügelprofils verhilft dem Schirm dabei nicht nur hoch, sondern beschleunigt ihn auch nach vorne. Um den Schirm über dem Piloten zu stabilisieren, wird der Schirm angebremst.

Rückwärts-Aufziehen-Start

Bei starkem Wind und anspruchsvollen Bedingungen ist ein Start mit Rückwärts-Aufziehen zu empfehlen, da dieser eine bessere Kontrolle des Schirmes ermöglicht. Bereits in der Aufziehphase werden mögliche Verhänger und Störungen der Kappe erkannt. Somit gestaltet sich die Kontrollphase einfacher und ein asymmetrisches Hochsteigen des Schirmes kann bereits im Ansatz korrigiert werden.

Um „rückwärts“ zu starten, stellst du dich mit dem Gesicht zur Kappe und überkreuzt die Tragegurte zum Einhängen. Wenn du dich nach rechts ausdrehen möchtest, dann drehe die Tragegurte nach rechts vor dem Einhängen und nach dem Sortieren der Leinen. Achte dabei darauf, dass die grüne Einhängeschleufe rechts in den Karabiner eingehängt wird und die rote Einhängeschleufe am Tragegurt links. Das Ausdrehen erfolgt stets in die Richtung, in welcher der obenliegende Tragegurt am Gurtzeug befestigt ist. Vor dem Aufziehen werden zunächst die Steuerschlaufen in die Hände gelegt (darauf achten, dass diese nicht verdreht oder vertauscht werden!). Stell dir dabei vor, wie die Tragegurte und Leinen im Flug verlaufen, nachdem du dich ausgedreht hast. Danach nimmst du alle A-Tragegurte in eine Hand und trittst etwas aus der Schirmmitte heraus, auf die Seite in der du nur die Steuerschleufe in der Hand hast. Mit dieser Hand bzw. Steuerschleufe wird das Hochsteigen der Kappe kontrolliert, bis die Kappe zentriert über dir stabilisiert gehalten werden kann. Zur Perfektionierung der Rückwärts-Aufziehen-Technik empfehlen wir die Teilnahme an einem Rückwärtsstarttraining.

Kurvenflug

Der Papillon FANCY hat eine hohe Wendigkeit und reagiert auf Steuerimpulse direkt und ohne Verzögerung. Durch Gewichtsverlagerung lassen sich optimal flache Kurven mit minimalem Höhenverlust fliegen. Eine kombinierte Steuertechnik aus dosiertem Zug der kurveninneren Bremsleine und Gewichtsverlagerung eignet sich bestens für jeden Kurvenflug. Den Kurvenradius bestimmt der Bremsleinenzug. Ab ca. 75% einseitigem Bremsleinenzug nimmt der Papillon FANCY eine deutliche Seitenneigung ein und fliegt eine schnelle und steile Kurve, die zur Steilschleife verlängert werden kann.



BEACHTE: Zieht man eine Bremsleine zu abrupt durch, kann die Kappe negativ drehen!

Aktives Fliegen

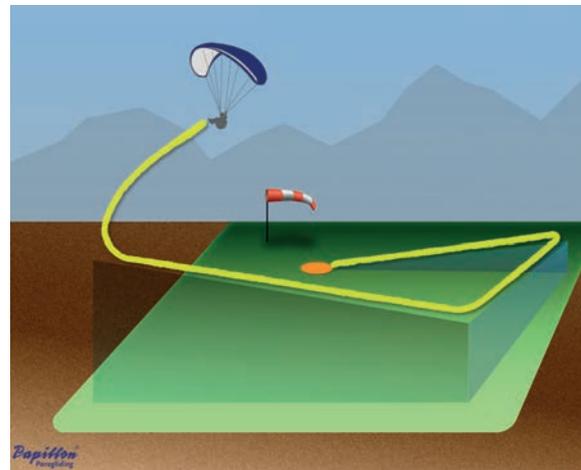
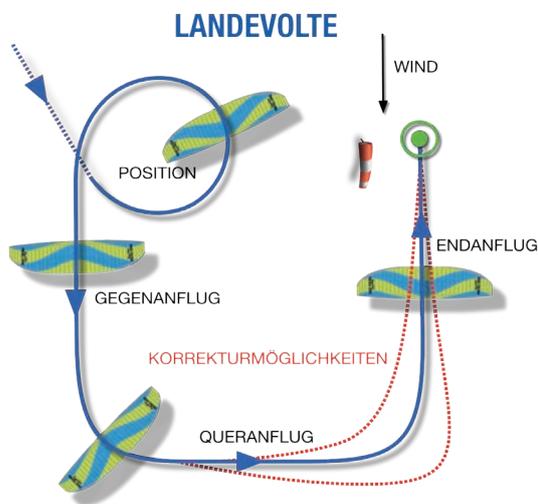
In turbulenter Luft sollte der Papillon FANCY beidseitig leicht angebremst geflogen werden. Eine Vergrößerung des Anstellwinkels bewirkt mehr Stabilität des Schirms. Achte beim Einfliegen in starke Thermik oder bei sehr ruppigen Verhältnissen darauf, dass die Gleitschirmkappe nicht hinter dir zurückbleibt. Verhindern lässt sich dies durch Lockern der Bremsen, um beim Einfliegen in den Aufwindbereich etwas Geschwindigkeit aufzunehmen.

Wenn die Fläche beim Verlassen eines Bartes oder beim Einfliegen in Abwindbereiche vor dich

kommt, muss der Gleitschirm entsprechend abgebremst werden. Beim Durchfliegen von Abwindzonen ist der beschleunigte Flug durchaus sinnvoll. Der Papillon FANCY besitzt durch seine Konstruktionsweise eine sehr hohe Eigenstabilität. Ein aktiver Flugstil in turbulenter Luft (wie oben beschrieben) trägt jedoch deutlich zur Erhöhung der Sicherheit bei. Ein Einklappen und Deformieren der Kappe kann durch aktives Fliegen verhindert werden.

Landung

Die Landung sollte immer gegen den Wind erfolgen. Schon in sicherer Höhe beurteilt man Windrichtung und Stärke und plant die Landevolte. Dabei fliegt man – im Falle einer Linksvolte – aus der Position in Linkskreisen in den Gegen-, Quer- und schließlich gegen den Wind in den Endanflug.



Während der gesamten Landevolte wird das Gleitsegel leicht abgebremst mit maximaler Kappenstabilität geflogen. Dabei wird der gedachte Landepunkt bzw. Peilpunkt ständig beobachtet. Auf den Anflugschenkeln hat man gute Korrekturmöglichkeiten (gestrichelte Linien).

Du solltest dich spätestens in 5 Metern Höhe vollständig zur Landung aufrichten. In etwa einem Meter Höhe ziehst du die Bremsleinen zum Landestall zügig durch, sodass Sinkgeschwindigkeit und Fluggeschwindigkeit reduziert werden. Das Aufsetzen wird vereinfacht und stehende Landungen sind leicht möglich. Du darfst nicht zu früh bremsen. Gerade im Endanflug wäre es gefährlich, wenn ein Strömungsabriss bereits in 3, 4 oder 5 Metern Höhe erfolgen würde. Die schönsten Landungen sind solche, die kräftig „ausgeflart“ werden können. Der Endanflug erfolgt nach Möglichkeit im Trimmspeed. Erst in einem Meter Höhe wird durch langsames Durchbremsen die Dynamik des Geradeausfluges in Höhe umgesetzt. Dann wird die Fahrt weiter verringert und es erfolgt eine stehende Landung.

In thermischen Verhältnissen empfiehlt sich auch der Endanflug mit maximaler Klappstabilität (10–20 % Bremse).

Der Papillon FANCY lässt sich aufgrund seiner ausgezeichneten Flare-Eigenschaften völlig

unkompliziert landen, wenn man im richtigen Moment anbremst.



BEACHTE: Bedenke, dass die Landung noch einmal höchste Konzentration erfordert. Plane deine Landung also so ein, dass du sicher am Boden stehst, bevor deine geistige und körperliche Leistungsfähigkeit nachlässt.

Starkwindlandung

Bei starkem Wind fliegt man vor dem Peilpunkt, vom Wind aus gesehen leicht leeseitig des Peilpunktes, mehrere Queranflüge mit Halbkreisen gegen den Wind („Achter“).

In etwa 10 bis 20 Meter Höhe erfolgt dann, leicht angebremst, ein kurzer Endanflug gegen den Wind. Auf keinen Fall darf man hier in den Wind drehen. Wind- und Eigengeschwindigkeit addieren sich. Eine Landung könnte mit zu hoher Geschwindigkeit über Grund gefährlich werden. Ist der Wind extrem stark, können die sicheren 1er auch mit angelegten Ohren bis zum Aufsetzen ohne weiteres Durchbremsen geflogen werden. Du drehst dich blitzschnell um, läufst zum Schirm und greifst am besten in die C-Ebene, damit du nicht von deinem Gerät über den Boden geschleift wirst.

Hanglandung

Eine Landung am Hang erfolgt immer seitlich zum Gefälle, aufgrund des steigenden Verletzungsrisikos nie gegen den Anstieg. Außerdem erfordert sie in der Regel einige Routine. Am Anfang der Fliegerkarriere sind die Fluggebiete mit großen Landeplätzen, wie im Stubai oder in Lüssen zu empfehlen.

Toplandung

Landungen am Startplatz setzen Wind oder Thermik voraus. Daher sind sie nur für geübte Piloten mit viel Groundhandlingerfahrung zu empfehlen.



BEACHTE: Bei Starkwindstarts, Groundhandling und der Landung kann die Eintrittskante mit sehr hoher Geschwindigkeit in den Boden einschlagen. Dies ist zu vermeiden, da sonst Profilrisse, Beschädigungen der Nähte oder des Tuches entstehen können.

SCHNELLABSTIEG

Sollte es aufgrund besonderer Wettersituationen wie z. B. Gewitter, Frontaufzug, extreme Aufwindsituationen oder anderer Gefahren erforderlich sein, gezielt rasch die vorhandene Höhe abzubauen, bieten sich nachfolgende Möglichkeiten dazu an:



BEACHTE: Die beschriebenen Manöver zum Schnellabstieg belasten deinen Gleitschirm über das normale Maß hinaus und sollten deshalb nur zum Training oder in Notsituationen angewendet werden.



„Ohren anlegen“

Eine weitere wichtige und in vielen Fällen empfehlenswerte Abstiegshilfe ist das „Ohren Anlegen“. Durch Einziehen der äußeren A-Leinen werden die „Ohren“ (meist zwei bis vier Zellen) des Gleitschirmes eingeklappt. Das Sinken wird bei etwa gleichbleibender Fluggeschwindigkeit größer. Man kann so beispielsweise aus dem Saugbereich einer Wolke fliehen, während man mittels Steilspirale im Saugbereich unter der Wolke bleiben würde.

Beidseitig werden nacheinander die dafür vorgesehenen äußersten A2-Tragegurte (am oder über dem Leinenschloß fassen) 15 - 20 cm heruntergezogen und die Außenflügel zum Einklappen gebracht. Die Bremsgriffe werden zusammen mit den heruntergezogenen A-Leinen in der Hand gehalten.

Zur zusätzlichen Stabilisierung und zur Erhöhung der Sinkgeschwindigkeit sollte zusätzlich das Beschleunigungssystem aktiviert werden. Der Schirm bleibt über Gewichtsverlagerung voll steuerbar und fliegt mit erhöhter Sinkgeschwindigkeit (4-7m/sec, je nach Anzahl eingeklappter Zellen) geradeaus.

Lässt du die A-Leinen los, öffnen sich die eingeklappten Zellen. Sollte dies einmal nicht der Fall sein, kann das Ausklappen durch kurze, kräftige Pumper eingeleitet werden.

Das „Ohren anlegen“ ist aufgrund der erhöhten Flächenbelastung ein sehr stabiler Flugzustand und auch bei turbulenten Verhältnissen sehr gut durchzuführen. Beachte bitte, dass sich beim Einklappen der Außenflügel die Trimmgeschwindigkeit in der Regel reduziert, was jedoch durch Betätigung des Fußbeschleunigers kompensiert werden kann.

Da die Flächenbelastung größer wird und die Fluggeschwindigkeit aufgrund des größeren Widerstandes ungefähr gleich bleibt, steigt die Stallgeschwindigkeit.

Der Papillon FANCY verhält sich bei diesem Manöver unproblematisch.



B-Stall

Dieses Manöver bietet die Möglichkeit, bequem und sicher abzusteigen: Durch das Herunterziehen der B-Gurte wird der Schirm zum Strömungsabriss geführt und sinkt mit entlang der Querachse eingeknickter Kappe mit etwa 6 bis 9 Meter pro Sekunde.

Einleitung

Du behältst die Steuerleine ungewickelt und ungekürzt in der Hand. Du richtest dich auf und ergreifst gleichzeitig die B-Gurte. Achte darauf, dass du auch wirklich die B-Gurte ergriffen hast und nicht etwa die C-Gurte. Dies kann passieren, wenn ein Pilot die Gurte fälschlicherweise zum Beispiel von hinten her alphabetisch abzählt (statt A-Gurt den D- Gurt, statt B-Gurt den C-Gurt...).

Beim Papillon FANCY sind die B-Tragegurte beschriftet, um Verwechslungen zu vermeiden.

Die B-Gurte werden langsam gezogen, damit sich das gesamte System verlangsamt. Nach etwa 15–20 cm Zug tritt der Stall ein. So verlangsamt kommt es zu einem kaum merklichen Abkippen nach hinten mit zunehmenden Sinkwerten.

Das Manöver

Es ist unverzüglich nach oben zu schauen, ob sich die gewünschte B-Stallform am Gleitschirm einstellt. Dann schaust du nach unten, um den Höhenverlust und den unter dir liegenden Luftraum zu kontrollieren. Anschließend blickst du weiter wechselnd nach oben und nach unten.

Sollte es zu einer untypischen Deformation im Manöver kommen, sind die B-Gurte sofort zügig frei zu geben und das Manöver ist auszuleiten. Ein leichtes Wegdrehen im Sinken ist in der Regel normal, da bei einer nicht 100prozentig symmetrischen Einleitung ein Drehimpuls mit in das Manöver genommen wird. Außerdem kann der Wind noch einen Einfluss ausüben. Ist das Wegdrehen unangenehm, ist auszuleiten und das Manöver zu wiederholen.

Ausleitung

Durch zügiges, vor allem aber symmetrisches Freigeben der B-Leinen wird das Manöver beendet. Der Schirm nickt vor, um wieder Strömung aufzunehmen. Dieses Vornicken ist keinesfalls durch Bremsen zu verhindern. Piloten mit aktivem Flugstil neigen dazu, auch dieses Vornicken wegzubremsen.

Der Unterschied zum Vornicken beim Thermikflug besteht darin, dass der Schirm aus dem Stall erst wieder Fahrt aufnehmen muss, während er turbulenzbedingt sonst nur vor- oder zurückpendelt.

EXTREME FLUGMANÖVER

Obwohl der Papillon FANCY über eine sehr hohe aerodynamische Stabilität verfügt, kann das Gerät durch Turbulenzen oder Pilotenfehler in extreme Fluglagen geraten. Die beste Methode, in einem solchen Fall ruhig und richtig reagieren zu können, ist die Teilnahme an einem Sicherheitstraining. Hier lernst du unter professioneller Anleitung, extreme Fluglagen zu beherrschen. Extreme Flugmanöver dürfen nur bei ruhiger Luft und in ausreichender Höhe unter professioneller Anleitung (Sicherheitstraining) ausgeführt werden. Auf die bestehende Rettungsschirmpflicht sei hier nochmals deutlich hingewiesen. Die im nachfolgenden Abschnitt beschriebenen extremen Flugfiguren und Flugzustände können absichtlich, durch Turbulenzen bedingt oder durch Pilotenfehler herbeigeführt werden. Jeder Pilot kann in diese Flugzustände geraten. Alle hier aufgeführten extremen Flugfiguren und Flugzustände sind gefährlich, wenn sie ohne adäquates Wissen, ohne genügend Sicherheitshöhe und ohne entsprechende Einweisung durchgeführt werden. Die falsche Ausführung der hier beschriebenen Flugfiguren und Flugzustände kann lebensgefährlich sein!

Steilspirale

Wie beim Kurvenflug ist das Einleiten der Steilspirale mit dem Papillon FANCY sehr einfach.



BEACHTE: Die Steilspirale ist ein extremes Manöver und soll nur unter fachkundiger Anleitung über Wasser erfolgen werden. Wegen der hohen physischen Belastung ist das Manöver nur für geübte Piloten empfehlenswert.

Einleitung:

Eine Kurve wird mit Körpergewicht und Innenbremse immer enger gezogen und so ein erster Kreis geflogen. Zum 2. Kreis wird die Schräglage verschärft. Die Außenbremse wird mit zunehmender Geschwindigkeit ebenfalls angezogen. Zum 3. Kreis kippt der Schirm in die Spirale und erreicht Sinkwerte von über 10 m/s.

Spiralphase:

Über die Außenbremse (10 bis 30 %) lassen sich die Schräglage, das Sinken und damit auch die Geschwindigkeit im Manöver kontrollieren. Auf den Körper wirkt dabei eine 2,5 bis 4fache G-Belastung.

Achtung: Der Schirm darf nicht zu schnell in die Spirale gezogen werden. Es könnte sowohl zum einseitigen Stall, als auch zum Abkippen („auf die Nase drehen“) in extremes Sinken kommen. Der rasche Höhenverlust kann unterschätzt werden.

Ausleitung:

Mittels Nachlassen des Drucks auf der Innenbremse, Neutralisieren des Körpergewichts und Erhöhung des Druckes auf der Außenbremse lässt sich der Schirm wieder aufrichten. Die Ausleitung erfolgt über ein bis zwei Kreise Nachdrehen. Dabei werden die Geschwindigkeit verlangsamt und die Schräglage reduziert. Die Regulation erfolgt über die Außenbremse.

Achtung: Zu rasches Ausleiten führt zum Hochschießen und kann zum Einklappen führen. Zu langsames Ausleiten kann zum Hängenbleiben und in der Folge zu raschem Höhenverlust führen. Der Bremsdruck nimmt wegen der erhöhten G-Belastung im Manöver zu. Bleibt der Schirm hängen, kann man mit beidseitigem Bremsen die Dynamik reduzieren und das Manöver ausleiten. Gelingt die Ausleitung nicht, ist die Rettung auszulösen.



BEACHTEN: Bei zu rascher Einleitung besteht die Gefahr, dass die Kappe negativ dreht. In diesem Fall die Bremse wieder freigeben und erneut dosiert die Spirale einleiten.

Wingover

Für einen Wingover muss der Pilot im Wechsel Rechts- und Linkskurven mit stärker werdender Kurvenneigung fliegen, bis die gewünschte Kurvenneigung erreicht ist. Das Einklappen des Flügelendes wird durch leichtes Anbremsen beim Auf- und/oder Abschwung verhindert. Ein Einklappen droht beim Papillon FANCY normalerweise nur bei sehr hohen Kurvenneigung. Mit abwechselnder Körperverschiebung während des Anbremsens ermöglicht es, möglichst hohe Wingover zu erfliegen.

Frontklapper

Ein durch Turbulenzen verursachter, negativer Anstellwinkel oder das beidseitige Herunterziehen der A-Tragegurte durch den Piloten bewirkt ein frontales Einklappen der Anströmkante. Der Papillon FANCY beendet einen Frontklapper schnell und selbständig. Gleichmäßig symmetrisches, oberflächiges Pumpen der Bremsen kann die Wiederöffnung unterstützen.

Klapper

Obwohl der Papillon FANCY über eine sehr hohe aerodynamische Stabilität verfügt, kann starke Turbulenz zu seitlichem Einklappen der Kappe führen. Dies ist normalerweise unkritisch und ein selbständiges Wiederöffnen erfolgt unmittelbar. Das Wiederöffnen kann durch kräftiges Anbremsen (Pumpen) der betroffenen Seite bei gleichzeitigem Gegensteuern auf der offenen Seite unterstützt werden. Bei großflächigen Einklappen ist das Gegensteuern dosiert durchzuführen, um die Strömung an der positiven Seite des Schirms nicht komplett abreißen zu lassen und um nicht in eine Vrilie zu geraten.

Damit es besser "nicht klappt"

Seitliche Einklapper, besonders in Bodennähe, gehören immer noch zur häufigsten Unfallursache beim Gleitschirmfliegen. Damit es besser "nicht klappt" oder, wenn's nun mal schon geklappt hat, keinen Stress gibt, hier ein paar Tipps und Tricks vom Entwickler, Test- und Wettkampfpiloten Ernst Strobl:

Die wichtigste Maßnahme, um Einklapper im Vorfeld zu vermeiden, ist die Wahl des richtigen Schirms. Leider fliegen viele Piloten ein Gerät, das sie überfordert. Also: lieber eine Klasse niedriger, dafür in der Thermik aber eine Stufe höher fliegen. So bleibt der Flugspaß am sichersten. Zur Optimierung des Gespürs für den Schirm kann ich folgende Übung empfehlen: Stelle dich bei ge-

eignetem Wind auf eine Wiese und trainiere am Boden. Ziehe den Schirm auf und versuche dabei, ihn möglichst lange ohne Blick zum Gerät in der Luft zu halten. Dieses Training sensibilisiert das Gefühl zum Schirm und ist Voraussetzung für optimales "aktives Fliegen" - übrigens das Zauberwort zur Vermeidung von Einklappen! Enorm wichtig, speziell beim Fliegen in Bodennähe, ist die aufmerksame Betrachtung des Geländes. Schaue, ob Hindernisse vorhanden sind, die möglicherweise Turbulenzen verursachen. Diese können durch Baumreihen, Scheunen o. ä. verursacht werden. An thermisch aktiven Tagen ist mit Ablösungen zu rechnen, z. B. an gemähten Landeplätzen!

Konzentriere dich bei turbulenten Verhältnissen ganz besonders. Achte auf den Schirm, Klapper kündigen sich meistens an. Leichtes Anbremsen bei Turbulenzen verhindert bereits die meisten Einklapper. Sollte der Schirm unvorhergesehen in Bodennähe klappen, versuche nicht um jeden Preis, ein Wegdrehen zu verhindern. Es droht die Gefahr, die noch offene Seite zu stark anzubremsen, so dass die Strömung abreißt und ein Stall oder Sackflug eintritt. Lieber die mäßige Wegdrehgeschwindigkeit nutzen, um die geschlossene Seite wieder zu öffnen. Also dosiertes Anbremsen der offenen Seite und je nach Größe der weggeklappten Fläche ruhig und kontrolliert pumpen. Manche Schirme öffnen auch bedeutend besser, wenn auf der eingeklappten Seite einmal kräftig durchgebremst wird. Dies ist auch abhängig von der jeweiligen Bremsleineneinstellung und der Länge deiner Arme.

Verhänger lösen sich am einfachsten, wenn in ausreichender Höhe die Gegenseite angebremst und die verhängte Seite kräftig durchgepumpt wird. Dabei bitte kein unnötiges Risiko eingehen. Stallgefahr! Sollte der Verhänger trotzdem bleiben, versuche, mit der Stabiloleine (äußerste B-Leine) weit herunterzuziehen. Reicht die Höhe zu solchen Aktionen nicht mehr aus, den Schirm auf der Gegenseite stützen, so dass er nicht wegdrehen kann, und den Verhänger lassen. Statt riskanter Manöver jetzt lieber volle Konzentration auf den Landeanflug.

Ja, und zu guter Letzt noch ein allgemeiner Tipp, um in allen Situationen Herr der Lage zu bleiben: Besuche ein Sicherheitstraining über Wasser! Es gibt keine bessere Möglichkeit, richtiges Verhalten zu trainieren, als bei der Simulation von Gefahrensituationen. Lasse dich nicht vom ersten Klapper kalt erwischen. Zudem lernst du in einem Sicherheitstraining die individuellen Eigenschaften des Geräts genau kennen und kannst noch mehr Vertrauen in deinen Schirm und in die eigenen Fähigkeiten gewinnen – die beste Basis für sicheres Fliegen. Soweit die Profi-Tipps zum Thema Klapper von Ernst Strobl.

Sackflug

Reißt die Strömung ab und das Segel bleibt noch mit Luft gefüllt, befindet man sich im Sackflug. Streng genommen ist das kein Flug, weil keine Strömung anliegt. Weiteres Bremsen führt zum Fullstall, einem Strömungsabriss mit teilweiser Entleerung der Kappe, nach vorn eingeklappten Ohren und Rückwärtsflug.

Der Papillon FANCY ist nicht sackflugempfindlich. Er beendet einen Sackflug, eingeleitet durch zu starkes Ziehen der Bremsleinen bzw. der hinteren Tragegurte, oder durch zu langsam beendeten B-Stall, mit Lösen der Bremsen bzw. der hinteren Tragegurte selbständig. Sollte sich der Schirm durch eine besondere Flugsituation oder Flugkonfiguration (z.B. zu geringes Startgewicht) im Sackflug befinden, so beendest du diesen durch beidseitiges symmetrisches "nach-vorne-Drücken" der A-Tragegurte oder Treten des Beschleunigers.



BEACHTEN: Flugübungen, bei denen man sich beabsichtigt an den Strömungsabriss herantastet, sollten nur in ausreichend Sicherheitshöhe durchgeführt werden. Keinesfalls sollte im Sackflug einseitig gebremst werden, die Kappe könnte dadurch ins Trudeln geraten (Negativkurve).



BEACHTEN: Ist der FANCY erst einmal im Fullstall, sollte man die Bremse bei ausreichender Höhe über Grund erst nach ca. 3 Sekunden wieder frei geben. Der Schirm wird das Manöver selbstständig beenden. Bei geringer Höhe oder wenig Flugerfahrung empfehlen wir, das Rettungssystem auszulösen.

Fullstall, beidseitiger Strömungsabriss

Der Strömungsabriss wird durch das Nachlassen der Windgeräusche und durch die hohe Sinkgeschwindigkeit (5–20 m/s) erkannt. Es gibt mehrere Ursachen, die von Flugfehlern über verknottete Leinen nach unordentlicher Startvorbereitung bis zu Mängeln am Gleitsegel (Luftdurchlässigkeit nach Alterung) reichen. Du solltest dem Schirm die Möglichkeit geben, wieder Strömung aufzubauen. Moderne Gleitschirme wie der Papillon FANCY leiten einen solchen Flugzustand selbstständig aus. Dazu muss du die Bremsen freigegeben, ohne sie loszulassen, damit der Schirm wieder Fahrt aufnehmen kann.

Einseitiger Strömungsabriss

Ein Strömungsabriss kann auch einseitig durch schnelles starkes Herunterziehen einer Bremse erfolgen. Der Schirm gerät in eine plötzliche, stark beschleunigte Drehung um seine Hochachse, fast ohne Querneigung. Dieser unkontrollierbare Flugzustand heißt Trudeln, negativ Drehen oder Vrille. Gibt die Bremsen zur Ausleitung zügig frei. Die sicheren Schirme der neuen Generation leiten Trudeln sofort selbstständig aus. Bei stabilem Trudeln mit ausreichender Höhe könnte das Manöver auch mit einem Fullstall ausgeleitet werden, in geringer Höhe wirft man das Rettungsgerät.

Negativkurve

Eine Negativkurve wird eingeleitet, indem der Pilot nahe der Stallgrenze eine Bremse schnell und komplett durchzieht und die andere halb freigibt. Bei einer Negativkurve dreht der Schirm relativ schnell um die Schirmmitte, während der Innenflügel rückwärts fliegt. Um eine Negativkurve zu beenden, muss die tiefgehaltene Bremse geöffnet werden, damit der Schirm Geschwindigkeit aufnehmen kann. Oder man leitet durch einen Fullstall aus, indem die höher gehaltene Bremse nach unten gezogen wird.



BEACHTEN: Die Vrille und der Fullstall sind unberechenbare und gefährliche Flugfiguren und sollten außer in einem unter Anleitung durchgeführten Sicherheitstraining niemals absichtlich erfolgen werden. Es besteht Twistgefahr. Bei einem Twist kann die Steuerleine blockiert werden.



BEACHTE: Fullstalls und Negativkurven als Abstiegshilfe sind gefährlich, weil ein falsches Ausleiten, unabhängig vom Schirmtyp, verhängnisvolle Folgen haben kann.

Notsteuerung

Sollte es aus irgendeinem Grund nicht möglich sein, den Papillon FANCY mit den Bremsleinen zu steuern, lässt er sich auch sehr gut mit den hinteren Tragegurten steuern und landen. Kurven können mit Gewichtsverlagerung geflogen werden, jedoch ist zu beachten, dass der Schirm nicht in eine Spirale gerät.

Transport und Lagerung

Beim Transport des Gleitschirms ist darauf zu achten, dass er keinen Flüssigkeiten ausgesetzt wird. Er muss trocken verpackt werden. Beim Einlagern der FANCY sollte darauf geachtet werden, dass er keinen UV-Strahlen ausgesetzt ist. Außerdem darf er nicht zusammen mit Säuren oder Ähnlichem gelagert werden. Eine trockene Lagerung ist äußerst wichtig.



BEACHTE: Nach längerer Lagerung muss der Schirm gründlich überprüft werden.

Reparaturen

Grundsätzlich dürfen Reparaturen an Gleitschirmen nur von autorisierten Servicestellen vorgenommen werden. Kleine Beschädigungen wie Risse oder kleine Löcher bis zu einer Größe von 2 x 2 cm, die ohne spezielle Geräte durchgeführt werden können, dürfen vom Piloten selbst repariert werden. Dabei ist das mitgelieferte Reparatur-Klebesegel aus dem Reparaturkit zu verwenden. Risse oder kleine Löcher werden von beiden Seiten der beschädigten Stelle aufgebracht. Bitte beachte, dass das Reparatur-Klebesegel mindestens 2 cm über den beschädigten Bereich auf allen Seiten übersteht. Das Klebesegel kann durch Zuschnitt in die passende Form gebracht werden. Das Abrunden der Ecken verhindert ein Ablösen.

WARTUNG UND REINIGUNG

Wartung und Reinigung

Da für unsere Schirme ausschließlich hochwertige Materialien verwendet werden, wird der Papillon FANCY bei guter Pflege und Wartung eine unverminderte Lufttüchtigkeit über mehrere Jahre erhalten. Wie schnell dein Papillon FANCY altert, hängt letztendlich davon ab, wie häufig er geflogen wird, wo er geflogen wird, wie viele UV-Stunden er ansammelt und wie sorgfältig er gepflegt wird. Nachfolgend einige Hinweise zur Pflege und Wartung:

Langanhaltende UV-Bestrahlung und extreme Acro-Manöver mindern im Laufe der Zeit die Festigkeit von jedem Gleitschirmtuch.

- Lasse deinen Papillon FANCY nie unnötig in der Sonne liegen, sondern packen ihn nach dem Fliegen wieder in den Packsack.
- Achte bei der Wahl des Startplatzes soweit möglich auf den Untergrund, auf dem der Gleitschirm ausgelegt wird.
- Das Aufeinanderlegen der Öffnungsverstärkungen erhöht die Lebensdauer des Gleitschirms.
- Schleife deinen Gleitschirm nicht über den Boden und packe ihn auf Grasflächen zusammen.

Bitte beachte, dass:

- die Leinen regelmäßig auf Beschädigungen kontrolliert werden.
- die Leinen nicht unnötig genickt werden und du beim Auslegen nicht auf die Leinen stehst.
- Leinen nach Überbelastungen (Baumlandungen, Wasserlandungen etc.) auf ihre Festigkeit und korrekte Länge kontrolliert und gegebenenfalls ausgetauscht werden müssen.
- Leinen bei Veränderung des Flugverhaltens auf ihre Länge kontrolliert werden.
- die Bremsstammelleine am Bremsgriff nicht unnötig häufig geknotet wird, jeder Knoten schwächt die Leine.

Zur Reinigung der Kappe verwendest du am besten nur warmes Wasser und einen weichen Schwamm. Keinesfalls dürfen zur Reinigung Chemikalien verwendet werden, da diese die Beschichtung und Festigkeit des Tuches schädigen. Lagere deinen Gleitschirm immer trocken und lichtgeschützt, nie in der Nähe von Chemikalien. Nach spätestens 24 Monaten oder 150 Betriebsstunden muss der Papillon FANCY zur Überprüfung zum Hersteller bzw. zu einem zertifizierten Checkbetrieb gebracht werden. Gerne führen wir auf Wunsch die vorgeschriebene Nachprüfung auch schon vor diesem Zeitpunkt durch, wenn du der Meinung bist, dass dies notwendig sei.

Natur- und landschaftlich verträgliches Verhalten

Hier noch der Aufruf, unseren Sport möglichst so zu betreiben, dass Natur und Landschaft geschont werden! Bitte 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!

Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoffmaterialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an uns zurückschicken: diese werden von uns zerlegt und entsorgt.

FLUGZUBEHÖR

Gurtzeug

Für den Papillon FANCY sind alle gütesiegelgeprüften Gurtzeuge mit Aufhängung etwa in Brusthöhe geeignet. Je niedriger der Aufhängepunkt des Gurtzeugs liegt, desto besser ist der Papillon FANCY durch Gewichtsverlagerung zu steuern.

Bitte bedenke, dass auch dein Gurtzeug extremen Belastungen ausgesetzt wird.

Wenn du Fragen bezüglich der Verwendung deines Gurtzeugs mit dem Papillon FANCY hast, setze dich bitte mit uns in Verbindung. Wir beraten dich gerne!

Geeignete Rettungsschirme

Das Mitführen eines geeigneten Rettungsfallschirms ist Vorschrift und zum sicheren Betrieb eines Gleitschirms absolut lebensnotwendig.

Achte bei der Auswahl des Rettungsfallschirms darauf, dass er für das vorgesehene Startgewicht geeignet und zugelassen ist.

In den Papillon Fliegershops beraten wir dich gerne persönlich und helfen dir bei der Zusammenstellung der Flugausrüstung, die deinen Bedürfnissen und Ansprüchen am besten gerecht wird.



RISIKOVERMUTUNG

Die Verwendung des Papillon FANCY beherbergt gewisse Gefahren der Verletzung am Körper oder Tötung des Benutzers dieses Produkts oder Dritter. Mit der Verwendung des FANCY stimmst du zu, sämtliche bekannten und unbekannt, wahrscheinlichen und unwahrscheinlichen Verletzungsrisiken auf dich zu nehmen und zu akzeptieren. Die mit Ausübung dieser Sportart verbundenen Gefahren lassen sich durch die Beachtung der Warnhinweise des Handbuchs, sowie der im Einzelfall gebotenen Sorgfalt reduzieren. Die diesem Sport innewohnenden Risiken können zu einem großen Teil reduziert werden, wenn man sich sowohl an die Wartungsrichtlinien, die in dieser Gebrauchsanweisung aufgelistet sind, als auch an den gesunden Menschenverstand hält.

Haftungsanspruch und Ausschlussverzicht

Durch den Abschluss des Kaufvertrages über einen Papillon FANCY erklärst du dich mit den folgenden Punkten innerhalb der gesetzlichen Vorgaben einverstanden:

DEN VERZICHT AUF SÄMTLICHE WIE AUCH IMMER GEARTETE ANSPRÜCHE,

die aus der Verwendung des Papillon FANCY und entweder seiner Komponenten jetzt oder in Zukunft gegen die PAPILLON PARAGLIDERS - GLEITSCHIRM DIREKT GmbH und alle anderen Vertragspartner erwachsen könnten.

Die Entbindung der PAPILLON PARAGLIDERS - GLEITSCHIRM DIREKT GmbH und aller anderen Vertragspartner von jeden Ansprüchen bezüglich Verlust, Schaden, Verletzung oder Ausgaben, die du, deine nächsten Angehörigen und Verwandten oder jeden anderen Benutzer deines Papillon FANCY erleiden können, die sich aus der Verwendung des Papillon FANCY ergeben, einschließlich der aus Gesetz oder Vertrag ergebenden Haftung seitens der PAPILLON PARAGLIDERS - GLEITSCHIRM DIREKT GmbH und aller anderen Vertragspartner bei Herstellung und Verarbeitung des Papillon FANCY und aller seiner Komponenten. Mit dem Eintritt des Todes oder der Erwerbsunfähigkeit, treten alle hier angeführten Bestimmungen in Kraft und binden auch die Erben, nächste Angehörigen und Verwandten, Nachlass- und Vermögensverwalter, Rechtsnachfolger und gesetzliche Vertreter. Die PAPILLON PARAGLIDERS - GLEITSCHIRM DIREKT GmbH und alle anderen Vertragspartner haben keine anderen mündlichen oder schriftlichen Darstellungen abgegeben und leugnen ausdrücklich, dass dies getan wurde, mit Ausnahme dessen, was hier im Handbuch des Papillon FANCY aufgeführt ist.

Sicherheitshinweis und Haftung

Dieser Gleitschirm entspricht zum Zeitpunkt seiner Auslieferung den Zulassungsbestimmungen der EAPR (siehe Anhang). Jede eigenmächtige Änderung hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge! Jeder Pilot trägt die Verantwortung für seine eigene Sicherheit selbst und muss auch selbst dafür sorgen, dass das Luftfahrzeug mit dem er/sie fliegt vor jedem Start auf seine Lufttüchtigkeit überprüft wird. Wir setzen außerdem voraus, dass der Pilot im Besitz des jeweils erforderlichen Befähigungsnachweises ist und dass die jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Die Benutzung des Gerätes erfolgt auf eigene Gefahr! Für Unfälle jeglicher Art und deren etwaige Folgeschäden übernehmen Hersteller und Vertreiber keinerlei Haftung. Beachte die Sicherheitsvorkehrungen, um sicher fliegen zu können.

BEFREIUNG VON DER HAFTUNG, VERZICHT AUF ANSPRÜCHE

Hiermit erklärst du, dass du – vor Verwendung des Papillon FANCY – das gesamte Handbuch des Papillon FANCY, einschließlich aller Anweisungen und Warnhinweise, die in diesem Handbuch enthalten sind, gelesen und verstanden hast.

Darüber hinaus erklärst du dafür Sorge zu tragen, dass – bevor du die Benutzung deines Papillon FANCY einer anderen Person gestattest – dieser andere Benutzer (der das Produkt von dir endgültig oder zeitlich befristet von dir übernimmt) die gesamte Gebrauchsanweisung des Papillon FANCY einschließlich aller Anweisungen und Warnhinweise, die in diesem Handbuch enthalten sind, gelesen und verstanden hat.

Datum, Ort

Unterschrift des ersten Piloten

Datum, Ort

Unterschrift des zweiten Piloten

Datum, Ort

Unterschrift des dritten Piloten

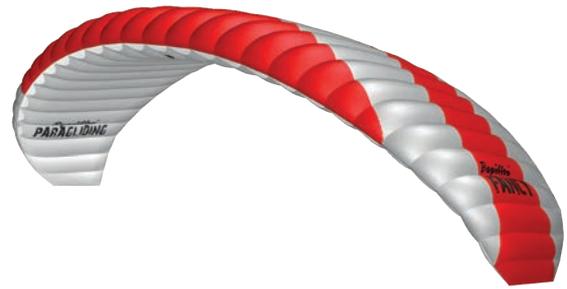
Die Firma PAPILLON PARAGLIDERS - GLEITSCHIRM DIREKT GmbH übernimmt keine Verantwortung, Haftung und/oder Garantie für nicht von ihr durchgeführten Checks, Nachprüfungen und Reparaturen.

TECHNISCHE DATEN PAPILLON FANCY

	55	60	65	75	90	110
Start weight Startgewicht	55-75 kg	60-80 kg	65-90 kg	75-100 kg	90-120 kg	100-140 kg
Flat area Fläche ausgelegt	22 m ²	24 m ²	26 m ²	28 m ²	30,5 m ²	33,5 m ²
Projected area Fläche projiziert	18,81 m ²	20,52 m ²	22,23 m ²	23,94 m ²	26,8 m ²	28,65 m ²
Flat wingspan Spannweite ausgelegt	9,95 m	10,39 m	10,81 m	11,22 m	11,71 m	12,27 m
Projected wingspan Spannweite projiziert	7,9 m	8,26 m	8,59 m	8,92 m	9,31 m	9,75 m
Flat AR Streckung ausgelegt	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Projected AR Streckung projiziert	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
Chord: center / wingtip Flügeltiefe: Mitte / Stabulo	2,67 / 0,752 m	2,788 / 0,786 m	2,902 / 0,817 m	3,012 / 0,849 m	3,143 / 0,885 m	3,294 / 0,928 m
V-trim V-Trim	37-38 km/h					
V-max V-Max.	47-48 km/h					
Bridle height Abstand Tragegurt-Kappe	6,368 m	6,651 m	6,923 m	7,184 m	7,498 m	7,858 m
Nr. of cells Zellenanzahl	29	29	29	29	29	29
Glider weight Gewicht	4,4 kg	4,7 kg	4,95 kg	5,25 kg	5,6 kg	6,1 kg
Bridle length Gesamt Leinenlänge	242,5 m	255 m	266,9 m	278,3 m	292,1 m	307,9 m
Line diameter Leinendurchmesser	0,95 / 1,65 / 1,8 2,2 mm					
Speed system / trimmer Fuß Beschleuniger / Trimmer	Yes / No Ja / Nein					
Certification Zulassung	EN-A / LTF-A					
Certified standards and procedures Angewandte Testverfahren	LTF 91/09 EN 926/1 & 926/2					
Folding lines used for certification Falteinheiten für Testflüge benutzt	No Nein	No Nein	No Nein	No Nein	No Nein	No Nein
Certification No. Zulassungsnummer	DHV GS-01-2099-13	DHV GS-01-2045-13	DHV GS-01-2049-13	DHV GS-01-2044-13	DHV GS-01-2050-13	-

Errors and omissions expected. Subject to change without notice. Reproduction in whole or in part without written permission of Papillon Paragliders is prohibited.
Irrtümer, Druckfehler und Änderungen bleiben vorbehalten. Nachdruck auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung von Papillon Paragliders.

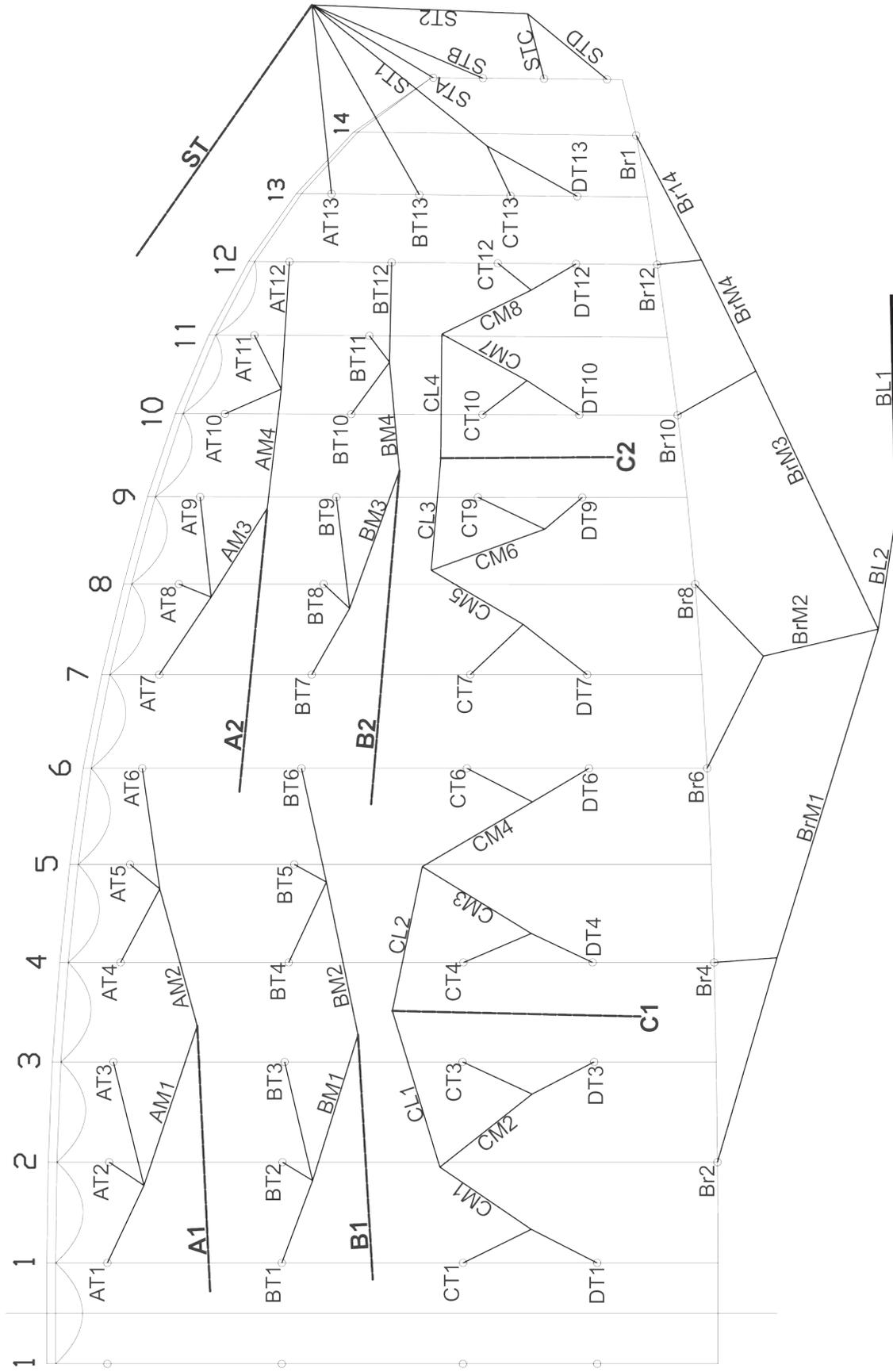
COLOR-INFO



Color 1

Color 2

LEINENCODE-INFO FANCY



LEINENPLAN FANCY 55

Fancy 55 line plan rev4					From Line plan					
A-Lines										
Rib # 1	1413	1906	2668		5987					
Rib # 2	1330				5903					
Rib # 3	1330				5903					
Rib # 4	1348				1870	5887				
Rib # 5	1325				5864					
Rib # 6	1384				5922					
Rib # 7	1319				1640	2903	5862			
Rib # 8	1241							5784		
Rib # 9	1241							5784		
Rib # 10	1210							1640	5753	
Rib # 11	1176							5719		
Rib # 12	1186	5729								
b # 13 to Stabi	1401	5549								
Rib # Stabilo	1046	5194								
B-Lines										
Rib # 1	1413	1906	2584					5903		
Rib # 2	1330							5819		
Rib # 3	1330				5819					
Rib # 4	1350				1870	5804				
Rib # 5	1330				5784					
Rib # 6	1391				5845					
Rib # 7	1315				1640	2850	5804			
Rib # 8	1241							5731		
Rib # 9	1241							5731		
Rib # 10	1214							1640	5704	
Rib # 11	1185							5675		
Rib # 12	1190	5679								
b # 13 to Stabi	1320	5468								
Rib # Stabilo	1096	4148		5244						
C-Lines										
Rib # 1	904	749	1596	2730				5979		
Rib # 3	893	674						5893		
Rib # 4	882	674				1596	5881			
Rib # 6	858	749				5933				
Rib # 7	846	665				1418	2952	5880		
Rib # 9	766	665							5801	
Rib # 10	745	656							1418	5770
Rib # 12	722	656							5748	
b # 13 to Stabi	853	532							5533	
Rib # Stabilo	629	5310								
D-Lines										
Rib # 1	1068				6143					
Rib # 3	1057				6056					
Rib # 4	1042				6041					
Rib # 6	1006				6081					
Rib # 7	987				6021					
Rib # 9	894				5929					
Rib # 10	860				5886					
Rib # 12	805				5831					
b # 13 to Stabi	960				5640					
Rib # Stabilo	745				532	5426				
Brake-Lines										
Rib # 2	1684	3058	265	1650	6657					
Rib # 4	1425				6398					
Rib # 6	1464				2792	. +200	6172			
Rib # 8	1399				6106					
Rib # 10	1728				2482	6125				
Rib # 12	905				847	6148				
Rib # 14	832				6076					

FANCY 60

FANCY 60		line plan		Rev. 5 final		DHV Vermessung					
A-Lines						Final Check Sheet					
Rib # 1	1476	1991	2764			6221					
Rib # 2	1389					6134					
Rib # 3	1389					6131					
Rib # 4	1408					1953	6114				
Rib # 5	1384					6087					
Rib # 6	1445					6150					
Rib # 7	1378					1713	3032		6108		
Rib # 8	1296					6024					
Rib # 9	1296					6026					
Rib # 10	1264					1713	5992				
Rib # 11	1229					5956					
Rib # 12	1239					5966					
Rib # 13 to Stabilo	1475					5799					
Rib # Stabilo	1095					5416					
B-Lines											
Rib # 1	1476	1991	2687			6145					
Rib # 2	1389					6058					
Rib # 3	1389					6059					
Rib # 4	1410					1953	6040				
Rib # 5	1389					6019					
Rib # 6	1453					6082					
Rib # 7	1373					1713	2967		6041		
Rib # 8	1296					5962					
Rib # 9	1296					5964					
Rib # 10	1268					1713	5938				
Rib # 11	1238					5903					
Rib # 12	1237					5903					
Rib # 13 to Stabilo	1379					5704					
Rib # Stabilo	1144	4333		5468							
C-Lines											
Rib # 1	944	782	1666	2847		6223					
Rib # 3	933	704					6134				
Rib # 4	921	704					1666	6122			
Rib # 6	896	782					6174				
Rib # 7	883	694					1481	3080		6120	
Rib # 9	800	694									6037
Rib # 10	778	685									1481
Rib # 12	755	685	5984								
Rib # 13 to Stabilo	891	555					5764				
Rib # Stabilo	657					5531					
D-Lines											
Rib # 1	1115					6397					
Rib # 3	1107					6310					
Rib # 4	1062					6265					
Rib # 6	1025					6304					
Rib # 7	1005					6245					
Rib # 9	909					6147					
Rib # 10	873					6103					
Rib # 12	841					6064					
Rib # 13 to Stabilo	1003					5874					
Rib # Stabilo	779					555	5660				
Brake-Lines											
Rib # 2	1820					3194		390	1650	7073	
Rib # 4	1489					6742					
Rib # 6	1529					2916		. +200	6512		
Rib # 8	1461									6439	
Rib # 10	1804					2592		6455			
Rib # 12	945					884		6478			
Rib # 14	869									6402	

FANCY 65

FANCY 65					line plan rev5	Check Sheet	
						Final	
A-Lines							
Rib # 1	1536	2072	2885			6479	
Rib # 2	1445					6389	
Rib # 3	1445					6388	
Rib # 4	1466	2033				6368	
Rib # 5	1441					6343	
Rib # 6	1504					6404	
Rib # 7	1434	1783	3156			6357	
Rib # 8	1349					6272	
Rib # 9	1349					6272	
Rib # 10	1315	1783				6236	
Rib # 11	1279					6201	
Rib # 12	1289					6206	
Rib # 13 to Stabilo	1523					6018	
Rib # Stabilo	1137					5632	
B-Lines							
Rib # 1	1536	2072	2793			6388	
Rib # 2	1445					6297	
Rib # 3	1445					6291	
Rib # 4	1468	2033				6275	
Rib # 5	1445					6252	
Rib # 6	1512					6318	
Rib # 7	1429	1783	3098			6290	
Rib # 8	1349					6214	
Rib # 9	1349					6210	
Rib # 10	1320	1783				6182	
Rib # 11	1288					6150	
Rib # 12	1293					6154	
Rib # 13 to Stabilo	1435					5932	
Rib # Stabilo	1191	4510				5688	
C-Lines							
Rib # 1	983	814	1735	2953		6459	
Rib # 3	971	732					6366
Rib # 4	959	732	1735				6351
Rib # 6	933	814					6408
Rib # 7	919	723	1542	3200		6358	
Rib # 9	833	723					6275
Rib # 10	809	713	1542				6246
Rib # 12	775	713					6209
Rib # 13 to Stabilo	927	578					6003
Rib # Stabilo	684					5757	
D-Lines							
Rib # 1	1161					6641	
Rib # 3	1149					6543	
Rib # 4	1132					6527	
Rib # 6	1094					6568	
Rib # 7	1073					6511	
Rib # 9	972					6416	
Rib # 10	935					6374	
Rib # 12	875					6303	
Rib # 13 to Stabilo	1044					6114	
Rib # Stabilo	810	578				5876	
Brake-Lines							
Rib # 2	1831	3325	470	1650		7240	
Rib # 4	1550					6959	
Rib # 6	1592	3035				6714	
Rib # 8	1521					6642	
Rib # 10	1878		2698			6661	
Rib # 12	984	920				6680	
Rib # 14	905					6601	

FANCY 75

FANCY 75		line plan Rev. 6			Lineplan	DHV Check Sheet Length
A-Lines						
Rib # 1	1594	2150	2990		6734	6726
Rib # 2	1500				6640	6633
Rib # 3	1500				6640	6632
Rib # 4	1521	2110			6621	6613
Rib # 5	1495				6595	6586
Rib # 6	1561				6661	6653
Rib # 7	1488	1850	3275		6613	6606
Rib # 8	1400				6525	6518
Rib # 9	1400				6525	6517
Rib # 10	1365	1850			6490	6483
Rib # 11	1327				6452	6445
Rib # 12	1338				6463	6454
Rib # 13 to ST	1580				6260	6253
Rib # Stabulo	1180				5860	5855
B-Lines						
Rib # 1	1594	2150	2915		6659	6652
Rib # 2	1500				6565	6558
Rib # 3	1500				6565	6558
Rib # 4	1523	2110			6548	6541
Rib # 5	1500				6525	6517
Rib # 6	1569				6594	6586
Rib # 7	1483	1850	3215		6548	6540
Rib # 8	1400				6465	6458
Rib # 9	1400				6465	6458
Rib # 10	1370	1850			6435	6428
Rib # 11	1337				6402	6396
Rib # 12	1342				6407	6400
Rib # 13 to ST	1489				6169	6163
Rib # Stabulo	1236		4680		5916	5910
C-Lines						
Rib # 1	1020	845	1800	3080	6745	6740
Rib # 3	1008	760			6648	6644
Rib # 4	995	760	1800		6635	6630
Rib # 6	968	845			6693	6688
Rib # 7	954	750	1600	3330	6634	6628
Rib # 9	864	750			6544	6538
Rib # 10	840	740	1600		6510	6504
Rib # 12	815	740			6485	6478
Rib # 13 to ST	962	600			6242	6238
Rib # Stabulo	710				5990	5986
D-Lines						
Rib # 1	1205				6930	6922
Rib # 3	1192				6832	6828
Rib # 4	1175				6815	6807
Rib # 6	1135				6860	6852
Rib # 7	1113				6793	6787
Rib # 9	1009				6689	6683
Rib # 10	970				6640	6633
Rib # 12	908				6578	6571
Rib # 13 to ST	1083				6363	6358
Rib # Stabulo	841	600			6121	6118
Brake-Lines						
Rib # 2	1978	3450	450	1650	7528	7535
Rib # 4	1608				7158	7167
Rib # 6	1652	3150			6902	6911
Rib # 8	1578				6828	6836
Rib # 10	1949	2800			6849	6855
Rib # 12	1021	955			6876	6882
Rib # 14	939				6794	6799

FANCY 90

FANCY 90					line plan rev	
					5	
A-Lines						
Rib # 1	1664	2244	3133			
Rib # 2	1566					
Rib # 3	1566					
Rib # 4	1587				2202	
Rib # 5	1560					
Rib # 6	1629					
Rib # 7	1553				1931	3418
Rib # 8	1461					
Rib # 9	1461					
Rib # 10	1425				1931	
Rib # 11	1385					
Rib # 12	1396					
b # 13 to Stabi	1649					
Rib # Stabilo	1232					
B-Lines						
Rib # 1	1664	2244	3033			
Rib # 2	1566					
Rib # 3	1566					
Rib # 4	1590				2202	
Rib # 5	1566					
Rib # 6	1638					
Rib # 7	1548				1931	3354
Rib # 8	1461					
Rib # 9	1461					
Rib # 10	1430				1931	
Rib # 11	1395					
Rib # 12	1400					
b # 13 to Stabi	1554					
Rib # Stabilo	1290	4884				
C-Lines						
Rib # 1	1065	882	1879	3205		
Rib # 3	1052	793				
Rib # 4	1038	793			1879	
Rib # 6	1010	882				
Rib # 7	996	783			1670	3467
Rib # 9	902	783				
Rib # 10	877	772				
Rib # 12	843	772				
b # 13 to Stabi	1004	626				
Rib # Stabilo	741					
D-Lines						
Rib # 1	1258					
Rib # 3	1244					
Rib # 4	1226					
Rib # 6	1185					
Rib # 7	1162					
Rib # 9	1053					
Rib # 10	1012					
Rib # 12	948					
b # 13 to Stabi	1130					
Rib # Stabilo	878				626	
Brake-Lines						
Rib # 2	1983	3601	605	1650		
Rib # 4	1678					
Rib # 6	1724				3288	
Rib # 8	1647					
Rib # 10	2034				2922	
Rib # 12	1066				997	
Rib # 14	980					

Check Sheet
Final

7030
6929
6929
6909
6880
6950
6890
6798
6799
6759
6721
6730
6521
6104

6930
6831
6827
6812
6788
6858
6820
6732
6730
6699
6665
6669
6426
6162

7010
6907
6895
6954
6898
6805
6769
6737
6502
6239

7203
7100
7082
7128
7061
6958
6900
6835
6621
6373

7849
7544
7276
7200
7218
7249
7160

PAPILLON FANCY 110

FANCY 110 line plan rev4					From Line plan			
A-Lines								
Rib # 1	1744	2352	3292		7388			
Rib # 2	1641				7285			
Rib # 3	1641				7285			
Rib # 4	1664				2308	7264		
Rib # 5	1635				7236			
Rib # 6	1707				7308			
Rib # 7	1628				2024	3582		7233
Rib # 8	1531				7137			
Rib # 9	1531				7137			
Rib # 10	1493				2024	7099		
Rib # 11	1451				7057			
Rib # 12	1464				7069			
b # 13 to Stabi	1728				6847			
Rib # Stabilo	1291				6410			
B-Lines								
Rib # 1	1744	2352	3188		7284			
Rib # 2	1641				7181			
Rib # 3	1641				7181			
Rib # 4	1666				2308	7162		
Rib # 5	1641				7137			
Rib # 6	1716				7213			
Rib # 7	1622				2024	3517		7162
Rib # 8	1531				7072			
Rib # 9	1531				7072			
Rib # 10	1499				2024	7039		
Rib # 11	1462				7003			
Rib # 12	1468				7008			
b # 13 to Stabi	1629				6748			
Rib # Stabilo	1352	5119		6471				
C-Lines								
Rib # 1	1116	924	1969	3369	7378			
Rib # 3	1103	831			7272			
Rib # 4	1088	831			1969	7257		
Rib # 6	1059	924			7321			
Rib # 7	1043	820	1750	3642	7256			
Rib # 9	945	820			7158			
Rib # 10	919	809			1750	7121		
Rib # 12	891	809			7093			
b # 13 to Stabi	1052	656			6828			
Rib # Stabilo	777				6552			
D-Lines								
Rib # 1	1318				7580			
Rib # 3	1304				7473			
Rib # 4	1285				7454			
Rib # 6	1241				7504			
Rib # 7	1217				7430			
Rib # 9	1104				7317			
Rib # 10	1061				7263			
Rib # 12	993				7195			
b # 13 to Stabi	1185				6960			
Rib # Stabilo	920				656	6695		
Brake-Lines								
Rib # 2	2078				3774	713	1650	8215
Rib # 4	1759				7896			
Rib # 6	1807				3446	. +200	7615	
Rib # 8	1726				7535			
Rib # 10	2132		3063		7558			
Rib # 12	1117	1045			7587			
Rib # 14	1027				7497			

VORAUSSETZUNG FÜR LTF/EN A-ZULASSUNG

Gurtzeugabmessung

Gewicht	A-Abmessung	B-Abmessung
< 50 kg	38 cm	38 cm
50-80 kg	42 cm	42 cm
> 80 kg	46 cm	46 cm



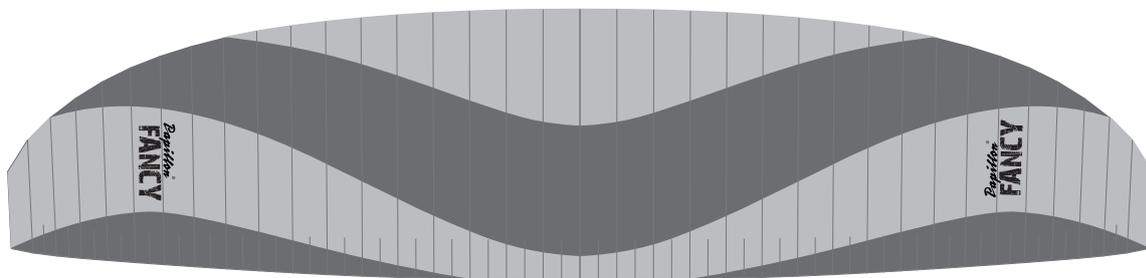
Steuerweg

FANCY Größe	Max. symmetrischer Steuerweg bei max. Gewicht
55	> 55 cm
60	> 60 cm
65	> 60 cm
75	> 60 cm
90	> 65 cm
110	> 65 cm

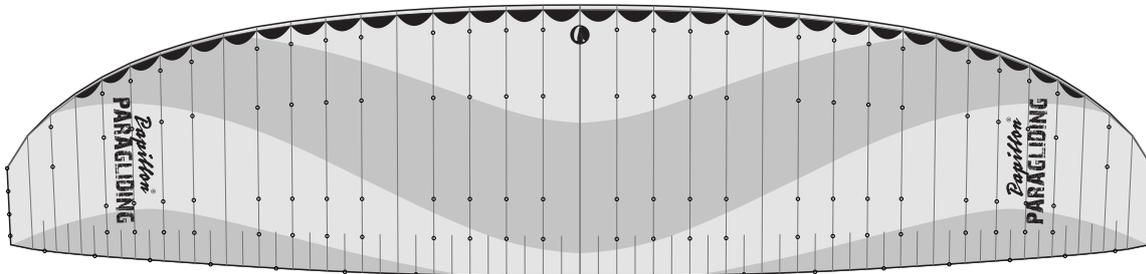
BEIPACKZETTEL FÜR REPARATUREN & 2 JAHRES CHECKS

Name:	Vorname:
Straße, Hausnummer:	PLZ, Ort:
Land:	Telefon:
E-Mail:	
Schirm Modell und Farbe:	
Seriennummer:	
Kommentar/Bemerkungen:	

- 2-Jahres-Check
- Leinenprüfung inkl. Festigkeitsprüfung
- Luftdurchlässigkeitsprüfung
- Reparatur des eingezeichneten Schadens
- Rückruf bei Sichtung des Gleitschirms



Obersegel / Top



Untersegel / Bottom

PAPILLON PARAGLIDERS
Wasserkuppe 46
D-36129 GERSFELD

Fax: +49 (06654) 82 96
Tel. +49 (06654) 75 48

info@papillon-paragliders.com
papillon-paragliders.com

LEINEN-BESTELLFORMULAR

Name:	Vorname:
Straße, Hausnummer:	PLZ, Ort:
Land:	Telefon:
E-Mail:	
Schirm Modell und Farbe:	
Größe:	
Seriennummer:	
Kommentar/Bemerkungen:	

Bezeichnung Leinen-Code	Stückzahl

PAPILLON PARAGLIDERS
Wasserkuppe 46
D-36129 GERSFELD

Fax: +49 (06654) 82 96
Tel. +49 (06654) 75 48

info@papillon-paragliders.com
papillon-paragliders.com

RÜCKANTWORTKARTE

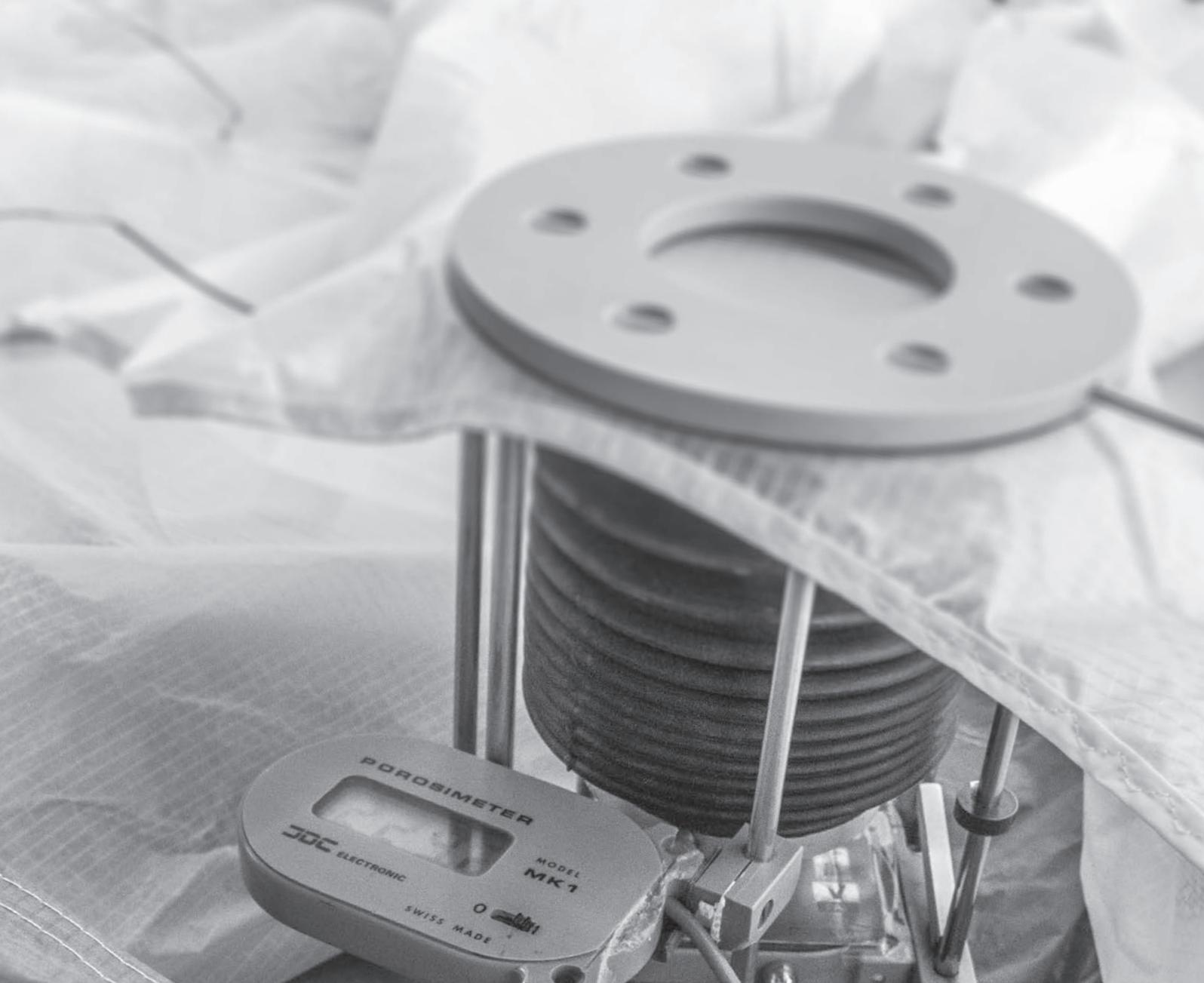
Name:	Vorname:
Straße, Hausnummer:	PLZ, Ort:
Land:	Telefon:
E-Mail:	
Produkt:	
Seriennummer:	
Kaufdatum:	
Gekauft bei:	
Pilot seit:	
Anzahl Flüge pro Jahr:	
Verein:	

Ja, ich möchte über die neusten Aktivitäten und Entwicklungen von Papillon Paragliding informiert werden

PAPILLON PARAGLIDERS
Wasserkuppe 46
D-36129 GERSFELD

Fax: +49 (06654) 82 96
Tel. +49 (06654) 75 48

info@papillon-paragliders.com
papillon-paragliders.com



INSTANDHALTUNGS- HANDBUCH

als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb für Paragliders,
Gurtzeuge und Rettungssysteme

Deutsch Rev. 1.8 Stand: Januar 2018

Copyright © 2018 by PAPILLON PARAGLIDERS – GLEITSCHIRM DIREKT GmbH, alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieser Publikation darf ohne schriftliche Genehmigung der PAPILLON PARAGLIDERS reproduziert oder in irgend einer Form weiterverarbeitet werden. Alle technischen Angaben in diesem Handbuch wurden sorgfältig von uns überprüft. Wir weisen jedoch darauf hin, dass für evtl. fehlerhaft angegebene technische Angaben keine Haftung übernommen wird. Dies gilt für die juristische Verantwortung sowie die Haftung für Folgen, die auf fehlerhaften Angaben beruhen. Laufende Änderungen zu diesem Handbuch, soweit sie dem technischen Fortschritt dienen, behalten wir uns vor.

GEGENSTAND DER PRÜFUNGS- UND NACHPRÜFUNGSINTERVALLE

Regelmäßige Nachprüfung nach der Luftgeräteprüfverordnung für mustergeprüfte Gleitsegel: Bei Endkundengeräten nach 24 Monaten, bei Schulgeräten nach 12 Monaten.

Die Nachprüfung muss nach den oben angegebenen Intervallen oder spätestens nach 150 Flugstunden erfolgen. Bodenhandlung sollte in die Zahl der Flugstunden mit eingerechnet werden.



BEACHTEN: Bei unnormalem Flugverhalten sollte der Hersteller sofort informiert werden und der Schirm bei Notwendigkeit zum Überprüfen eingeschickt werden.

Wer darf prüfen?

Außer dem Hersteller oder der von ihm beauftragten Person / Prüfstelle darf nur der Besitzer des Gleitsegels persönlich die eigenhändige 2-Jahresprüfung durchführen, sofern er die Voraussetzungen erfüllt.

Individuelle personelle Voraussetzungen für die Nachprüfungen

Personelle Voraussetzungen für die Nachprüfung von ausschließlich persönlichen und einzeln genutzten Gleitsegeln:

- Besitz eines gültigen unbeschränkten Luftfahrtscheins für Gleitsegel oder gleichwertig anerkannte Lizenz.
- Eine ausreichend typenbezogene Einweisung im Betrieb des Herstellers. Hierzu ist eine 3monatige Ausbildung beim Hersteller notwendig.
- Wurde ein GS ausschließlich für die persönliche Nutzung nachgeprüft, dann ist dessen Benutzung durch Dritte ausgeschlossen.

Individuelle personelle Voraussetzungen für die Nachprüfung von GS, RG, GZ, die von Dritten genutzt werden und für Tandem:

- Eine für die Prüftätigkeit förderliche Berufsausbildung.
- Eine berufliche Tätigkeit bei der Herstellung oder Instandhaltung von GS, RG, GZ oder einer technisch ähnlichen Art. Davon 6 Monate innerhalb der letzten 24 Monate in einem Herstellerbetrieb für Luftsportgeräte.
- Kostenpflichtige, mindestens 2 wöchige, typenbezogene Schulungen im Betrieb des Herstellers.
- Eine typenbezogene Einweisung je Gerätetyp, die jährlich aufzufrischen ist.

Notwendige Ausrüstung und Unterlagen

- Messuhr, vorzugsweise nach Kretschmer mit Betriebsanleitung
- Bettsometer mit Betriebsanleitung
- Instandhaltungsanweisung des Herstellers
- Original-Materialien und -Ersatzteile, sowie Original-Materialliste für das Gerät
- Lufttuchtigkeitsanweisung für das Gerät
- Luftsportgerätekenblatt (siehe Handbuch)
- Leinenlängentabelle (siehe Handbuch)
- Alte Nachprüfprotokolle (sofern vorhanden)
- Nachprüfprotokoll (Vorlage) zur Dokumentation
- Lichttisch zur Sichtkontrolle des Rettungssystems

BEI DER NACHPRÜFUNG SOLL IN FOLGENDEN SCHRITTEN VORGEGANGEN WERDEN:

Identifizierung des Gerätes

Feststellung der Identität des Fluggerätes anhand der Gütesiegelplakette oder Typenschild.

- Sind die dazugehörigen Herstellerunterlagen vorhanden?
- Sind Typenschild und Gütesiegel vorhanden, ist es lesbar und korrekt?
- Falls nicht: Bitte beim Hersteller oder Händler anfordern.

Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Überprüfung des Rettungsgerätes

Vor dem Packen des Rettungssystems ist dieser vom Packer zu kontrollieren. Wurde der Fallschirm für eine Rettung geöffnet, so ist er einer Nachprüfung zu unterziehen.

Soll ein gepackter Rettungsschirm neu gepackt werden, ist eine Auslösekontrolle durchzuführen.

Dabei ist festzustellen, ob die Auslösekraft zwischen minimal 3 und maximal 6 kg liegt.

Überprüfung des Ober- und Untersegels, Nähte, Rettungssystem

Löcher und Risse

Das Ober- und Untersegel bei Gleitschirmen sowie bei Rettungssystemen muss Bahn für Bahn von der Segeleintrittskante bis zur Segelhinterkante folgender Prüfung unterzogen werden. Sofern bei einem der folgenden Punkte Auffälligkeiten festgestellt werden, ist der Schirm dem Hersteller zur Prüfung vorzulegen:

- Prüfung auf Löcher kleine bzw. größere Risse, Dehnungen und Scheuerstellen
- Defekte an der Beschichtung, sonstige Auffälligkeiten an der Kappe wie z.B. alte Reparaturstellen.
- Bei Rettungsgeräten ist zur Kontrolle von Löchern, Scheuerstellen und Dehnungen ein Lichttisch zu verwenden.

Scheuerstelle und Dehnung

Bei großen und kritischen Scheuer- und Dehnungsstellen müssen die betroffenen Segelbahnen vom Hersteller ersetzt werden. Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Überprüfung der Rippen

Sichtprüfung der Kammern (von der Eintritts- zur Hinterkante), ob die innen liegenden Vernä-hungen, Zellzwischenwände und Versteifungen in guten Zustand, also ohne Risse, Dehnungen, Scheuerstellen, Beschädigung der Beschichtung sind.

Bei gerissenen Rippen, defekten, losen oder fehlenden Vernä-hungen muss der Schirm zum Herstell-er oder autorisierten Checkbetrieb eingeschickt werden.

Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Kontrolle der Weiterreißfestigkeit

Durchzuführen mit dem Bettsometer an folgenden Punkten (B.M.A.A. approved Patentnummer GB2270768 Clive Betts Sails). Der Prüfablauf ist der Bedienungsanleitung des Bettsometer zu entneh-men.

- Im Ober- und Untersegel der A-Leinen-Anlenkung ein nadeldickes Loch stoßen und die Weiter-reißfestigkeit prüfen.
- Der Grenzwert der Messung ist festgelegt auf 500g, und eine Risslänge von weniger als 5mm.

Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Porositätsmessung der Kappe

An allen folgenden Messstellen soll die Luftdurchlässigkeit höher als mind. 20 sek. (nach Kretschmer) sein. Bei kleineren Luftdurchlässigkeitswerten muss der Gleitschirm zum Hersteller eingeschickt werden.

Messstellen: Die Porositätsmessungen nach der Kretschmer-Messmethode (Bedienungsanleitung bitte beachten) sollen an folgenden Punkten der Kappe durchgeführt werden Prüfungen jeweils auf Unter- und Obersegel durchführen.

- mittlere Zelle ca. 20-30cm hinter Eintrittskante
- 3. Zelle von Mitte jeweils links/rechts ca. 20-30cm hinter der Eintrittskante
- 10. Zelle von Mitte jeweils links/rechts ca. 20-30cm hinter der Eintrittskante

Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Verbindungsteile

Überprüfung der Tragegurte und Leinenschlösser

- sind Scheuerstellen, Knickstellen, Risse, starke Abnutzungserscheinungen vorhanden?
- sind alle Vernähungen fest?
- ist der Beschleunigerzug freigängig und intakt?
- sind Bremsschlaufenbefestigungen noch fest angenäht?
- sind Leinenschlösser korrosionsfrei, ist das Gewinde freigängig?

Vermessung unter einer Last von 5 kg. Die ermittelten Werte sind mit den Vorgaben aus dem DHV-Typenkennblatt zu vergleichen. Zulässige Abweichungen sind den Herstelleranweisungen zu entnehmen. Falls der Tragegurt oder Teile davon defekt sind, sind beim Hersteller Ersatzteile zu bestellen und die defekten Teile gegen ein Originalersatzteil auszutauschen.

Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Leinen

Überprüfung der Leinenreißfestigkeit:

Leinenwahl: Es werden eine mittlere A-, B und C-Stammleine, sowie, falls vorhanden, eine mittlere A- und B-Kaskaden-Leine ausgewählt und mit einem Zugfestigkeitsprüfgerät auf ihre Reißfestigkeit überprüft. Zuggeschwindigkeit des Zugzylinders: $v=30\text{cm/min}$

Die ermittelten Werte / Änderungen der Reiß- / Zugfestigkeitswerte sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!



BEACHT: Jeder Größe (Leinendurchmesser) ist ein fester Wert zugeordnet. Falls die Leinen der angegebenen Zuglast oder Reißfestigkeit nicht standhalten können, müssen auch alle anderen Leinen ausgewechselt werden. Falls die geprüften Leinen diese Prüfkriterien erfüllen, werden nur sie durch neue ersetzt. Alle ersetzten Leinen sind in der Nähe des Schäkels (Naht) mit einem schwarzen Stift zu markieren und im Prüfprotokoll mit dem Datum des Tausches und Flugstundenzahl vom Gerät zu vermerken. Bei der nächsten Nachprüfung wird für die Leinenfestigkeitsprüfung eine ursprüngliche Nachbarleine verwendet. Den unterschiedlichen Leinendurchmessern ist eine minimale Vernähungslänge zugeordnet!

Überprüfung der Leinenlängen und Leinenbefestigungen

Stamm-, Kaskaden- und Bremsleinen auf Risse, Knicke, Scheuerstellen optisch überprüfen. Zuerst die A-Leinen-Ebene, dann B. usw.

- Sind alle Leinen in den Leinenbefestigungen adäquat vernäht und angebracht?
- Sind die Ummantelungen der Leinen exakt?
- Sind alle Schlaufen, Verknotungen, Vernähungen in gutem Zustand?
- Sind Scheuerstellen vorhanden?

Vermessen der Leinenlängen: Zur regelmäßigen Datenkontrolle gehört das Vermessen der Leinenlängen.

- Die Leinen müssen mit einer Last entsprechend 5 kg gemessen werden, um vergleichbare Ergebnisse zu erhalten. Du findest die entsprechenden Leinenlängen im Luftsportgeräte-Kennblatt deines Handbuches.
- Die Vermessung erfolgt gemäß DHV-Methode vom Leinenschäkel bis zur Kappe (inkl. Leinenschlaufe an der Kappe).
- Die Nummerierung erfolgt von Schirmmitte zum Stabilo hin. Die Vermessung der gegenüberliegenden Flügelseite kann unter gleichen Bedingungen auch durch einen Symmetrievergleich durchgeführt werden.
- Das Ergebnis wird wieder im Nachprüfprotokoll vermerkt und den Sollleinenlängen des DHV-Typenkennblatts gegenübergestellt. Die Toleranzabweichung sollte nicht mehr als + / - 1,5 cm betragen.
- Ist eine Leine defekt, ist sie umgehend auszutauschen. Bitte Bezeichnung der Leinen dem Leinenplan entnehmen, beim Hersteller bestellen und dann entsprechend einbauen bzw. einbauen lassen.

Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Stichkontrolle von Trimmung und Einstellung

Vor einem Checkflug ist bei einem ausgelegten und aufgezogenen Gerät eine optische Kontrolle der Kappe und Leinen durchzuführen. Es sollte besonders die Länge der Steuerleinen (Bremsleinen) bei einem aufgezogenen Schirm beachtet werden. Erst wenn alle Bedenken bezüglich falscher Einstellung der Steuerleinen (Bremsleinen) ausgeräumt sind, darf ein Checkflug durchgeführt werden.

Materialbeschreibung und technische Daten

Siehe Handbuch deines Gleitschirms.

Sonstiges

- Alle Vermessungs- und Reparaturarbeiten an Gleitschirm und Rettungssystem müssen vollständig im Nachprüfprotokoll dokumentiert werden.
- Bei Neu- oder Umpacken des Rettungssystems ist auf die spezielle Packweise des Rettungssystems unbedingt zu achten! Siehe Rettungsgerät-Handbuch.
- Beim Austausch von Bauteilen oder Baugruppen dürfen nur Originalmaterialien bzw. Originalersatzteile verwendet werden!
- Bei Näharbeiten ist das Originalnähbild einzuhalten, Flicker- und Fadenmaterial in gleicher Stärke und Qualität wie Original!
- Das Nachprüf- und/oder Vermessungsprotokoll müssen mit Unterschrift, Ort und Datum versehen werden!
- Die Aufbewahrungsfrist dafür beträgt 4 Jahre.

ERLEDIGTE NACHPRÜFUNGEN – SEHR WICHTIG!

Bevor du eigenhändige Prüfungen und/oder Reparaturen an deinem Gleitsegel vornimmst, bitten wir dich, die nachfolgenden Seiten aufmerksam zu lesen. Du informierst dich damit über Voraussetzungen und Bedingungen einer eigenhändigen 2-Jahresprüfung.

- Nach neuer DHV-Regelung kann der Kunde (GS-Besitzer) mit Hilfe der Nachprüfanweisung und aller nötigen Gerätschaften und Unterlagen in eigener Verantwortung die 2-Jahresüberprüfung des Gleitsegels eigenhändig durchführen. Dazu muss der GS nicht zum Hersteller eingeschickt werden.
- Die 2-Jahresprüfung darf nur vom GS-Besitzer persönlich, falls er die Voraussetzungen erfüllt, oder vom Hersteller und dessen autorisierten Prüfstellen durchgeführt werden. Frage deswegen beim Hersteller nach autorisierten Prüfstellen an.
- Der Besitzer des Schirmes muss sich der Verantwortung bewusst sein, die er mit einer eigenhändig ausgeführten 2-Jahresüberprüfung des Schirmes übernimmt. Die eigenhändige 2-Jahresprüfung ist nur rechtlich wirksam, wenn diese nach der Prüfung mit Datum, Namensbeschriftung (in Druckbuchstaben) und Unterschrift auf oder neben der Gütesiegelplakette bestätigt wird.
- Rettungsgeräte-Packungsintervall gem. DHV: Alle 4 Monate eine Neupackung erforderlich. Zulässige Betriebszeit: 8 Jahre, danach bis 12 Jahre bei jährlicher Nachprüfung
- Über versicherungsrechtliche Auswirkungen ihrer eigenhändigen 2-Jahresüberprüfung solltest du dich rechtzeitig bei deinem Versicherer informieren.
- Eine Nachprüfung ist nur gültig, wenn das Nachprüfprotokoll komplett ausgefüllt wird. Informiere dich auch über mögliche Änderungen der Nachprüfanweisungen beim Hersteller vor dem Check.
- Wichtig: Falls die nötigen Aufwendungen für die Instandhaltungsprüfung nicht geleistet werden können (s. nötige Gerätschaften und Unterlagen), sollte der Schirm zum Hersteller eingeschickt werden.
- Für Gleitschirme, Gurtzeuge und Rettungsgeräte, die nicht von Papillon Paragliders autorisiertem Personal überprüft, gecheckt, kontrolliert, repariert, gepackt, neu oder umgepackt, eingeflogen und/oder sonstige Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden, erlischt jegliche Gewährleistung und Garantie!
- Alle Instandhaltungsarbeiten müssen gemäß den Wartungsangaben der Betriebsanleitung und den speziellen Instandhaltungsanweisungen des Herstellers und den Publikationen des IHB durchgeführt werden.
- Bei außergewöhnlichen Vorkommnissen während der Durchführung der Instandhaltungsarbeiten ist der technische Leiter zu verständigen, der über die weitere Vorgangsweise zu entscheiden hat.
- Beim Austausch von Bauteilen oder Baugruppen dürfen nur Originalmaterialien bzw. Originalersatzteile verwendet werden!

PAPILLON PARAGLIDERS

Wasserkuppe 46

36129 Gersfeld

Fon: +49 (0)6654 - 75 48

Fax: +49 (0)6654 - 82 96

info@papillon-paragliders.com

Weitere Informationen: papillon-paragliders.com

Copyright © 2018 by PAPILLON PARAGLIDERS – GLEITSCHIRM DIREKT GmbH, alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieser Publikation darf ohne schriftliche Genehmigung der PAPILLON PARAGLIDERS reproduziert oder in irgend einer Form weiter verarbeitet werden. Alle technischen Angaben in diesem Handbuch wurden sorgfältig von uns überprüft. Wir weisen jedoch darauf hin, dass für evtl. fehlerhaft angegebene technische Angaben keine Haftung übernommen wird. Dies gilt für die juristische Verantwortung sowie die Haftung für Folgen, die auf fehlerhaften Angaben beruhen. Laufende Änderungen zu diesem Handbuch, soweit sie dem technischen Fortschritt dienen, behalten wir uns vor.