



everest+

BETRIEBSHANDBUCH

Deutsch Rev. 1.1 Stand: Mai 2016

Bitte diese Betriebsanleitung
durchlesen, bevor du deinen U-Turn EVEREST+
das erste Mal in Betrieb nimmst.



TIME TO FEEL WEIGHTLESS

#FLYEVEREST

LIGHT LINE



WIR HABEN MAXIMALE LEISTUNG AUF MINIMALES GEWICHT REDUZIERT, DAMIT DU NOCH LEICHTER AUFSTEIGEN KANNST.

Herzlichen Glückwunsch, du hast dich für den ultraleichten Hike&Fly-Flügel EVEREST+ entschieden. Wir bedanken uns für dein Vertrauen zu U-Turn und sehen dies als Bestätigung unseren kompromisslosen Qualitätsanspruch weiter zu verfolgen und weiter zu entwickeln. Wir wünschen Dir viele genußvolle Flüge und tolle Momente in der Luft.

Der Dialog ist uns wichtig, denn wir sind stets bemüht die Produkte im Sinne »von Piloten für Piloten« zu optimieren. Dem Erfahrungsaustausch wird bei U-Turn einen entsprechend hohen Stellenwert beigemessen, deshalb freuen wir uns über aktive Beiträge in Form von Anregungen und Kritik. Sollten Fragen offen bleiben, stehen wir dir jeder Zeit gerne mit Rat und Tat zur Verfügung. Um den optimalen Service und Dialog gewährleisten zu können registriere dein EVEREST+ hier:

www.u-turn.de/product-registration

► JETZT REGISTRIEREN



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 U-Turn EVEREST+ so sicher und einfach wie möglich gestalten.

INHALT

HERZLICH WILLKOMMEN IN DER WELT VON U-TURN.	6
EVEREST+ – EINFACH LEICHT	7
EVEREST+	8
- Verwendungszweck	8
- E-Aufstiegshilfe	8
- Windenschlepp	9
- Grund- und Bremsleineneinstellung	9
- Pfahlstich	9
- Sicherheitsvorkehrungen	10
GERÄTEBESCHREIBUNG	11
- Kurzbeschreibung	11
- Tragegurte	12
- Beschleunigungssystem	13
- TECHNISCHE DATEN U-TURN EVEREST+	14
DER FLUG	16
- Flugpraxis	16
- Pilotenprofil	16
- Start	16
- Kurvenflug	17
- Aktives Fliegen	17
- Landung	17
SCHNELLABSTIEG	18
- „Ohren anlegen“	18
- B-Stall	18
EXTREME FLUGMANÖVER	19
- Steilspirale	19
- Wingover	19
- Frontklapper	19
- Klapper	20
- Damit es besser “nicht klappt”	20
- Sackflug	21
- Fullstall	21
- Negativkurve	22
- Notsteuerung	22
- Transport und Lagerung	22
- Reparaturen	22

WARTUNG UND REINIGUNG	23
- Wartung und Reinigung	23
- Natur- und landschaftliches Verhalten	23
FLUGZUBEHÖR	24
MATERIALLISTE U-TURN EVEREST+	25
RISIKOVERMUTUNG	26
- Haftungsanspruch und Ausschlussverzicht	26
- Sicherheitshinweis und Haftung	26
BEFREIUNG VON DER HAFTUNG, VERZICHT AUF ANSPRÜCHE	27
LEINENCODE-INFO EVEREST+	28
LEINENPLAN EVEREST+	29
VORAUSSETZUNG FÜR LTF/EN ZULASSUNG	32
BEIPACKZETTEL FÜR REPARATUREN & 2 JAHRES CHECKS	33
LEINEN BESTELLFORMULAR	34
PRODUKTREGISTRIERUNG	35
INSTANDHALTUNGSHANDBUCH	36
GEGENSTAND DER PRÜFUNGS- UND NACHPRÜFUNGSINTERVALLE	37
- Wer darf prüfen?	37
- Individuelle personelle Vorraussetzungen für die Nachprüfungen	37
- Notwendige Ausrüstung und Unterlagen	38
BEI DER NACHPRÜFUNG SOLL IN FOLGENDEN SCHRITTEN VORGEHENDEN WERDEN:	38
- Identifizierung des Gerätes:	38
- Überprüfung des Rettungsgerätes	38
- Überprüfung des Ober- und Untersegels, Nähte, Rettungssystem	38
- Löcher und Risse	38
- Scheuerstelle und Dehnung	39
- Überprüfung der Rippen	39
- Kontrolle der Weiterreißfestigkeit	39
- Porositätsmessung der Kappe	39
- Verbindungsteile	40
- Leinen	40
- Überprüfung der Leinenlängen und Leinenbefestigungen	40
- Stichkontrolle von Trimmung und Einstellung	41
- Materialbeschreibung und technische Daten	41
- Sonstiges	41
- ERLEDIGTE NACHPRÜFUNGEN – SEHR WICHTIG!	42

DIE BEGEISTERUNG FLIEGT MIT – HERZLICH WILLKOMMEN IN DER WELT VON U-TURN.

FLIEGEN IST EIN PRIVILEG.

Es schafft Momente der Gegenwart und des Glücks. U-Turn hat sich der Begeisterung des Fliegens verschrieben und lebt diese nicht nur jeden Tag selbst, sondern möchte sie möglichst vielen Menschen zugänglich machen. U-Turn entwickelt innovative Produkte für den Gleitschirm-Sport und bietet ein fullservice-Sortiment.

UNSER STATEMENT »SAFE FUN« IST EIN BEKENNTNIS FÜR DIE SICHERHEIT.

U-Turn strebt nach dem absoluten Höchstmaß passiver Sicherheit, denn die Produkte sollen begeistern und Freude bringen. Dazu gehört auch, dass die Produkte den Piloten auch dann unterstützen, wenn die Bedingungen einmal schwieriger werden. Denn der Spaßfaktor steigt deutlich wenn der Risikofaktor sinkt. So zählt für uns nicht das Machbare, sondern die maximale Sicherheit. Produkte mit hohem technologischem Anspruch, Innovation und Design mit einer Qualität herzustellen, die über die Zeit Bestand hat.

U-TURN HAT EIN KLARES ZIEL »DAS BESTE NOCH BESSER ZU MACHEN«

wir arbeiten unermüdlich am Fortschritt und treiben uns an jeden Tag besser zu werden. Mehr Ideen für mehr Sicherheit zu entwickeln und die Dinge ständig zu überdenken und intelligente Lösungen zu finden. Dabei sind wir stolz auf unsere Arbeit, schätzen kompromisslose Qualität und lieben unseren Sport. Die Produkte werden mit größter Sorgfalt hergestellt, denn sie sollen langfristig Qualität erzeugen.

IM ZENTRUM UNSERES HANDELNS STEHT DER MENSCH.

Verantwortungsbewusster Umgang gegenüber Mitarbeitern und Natur ist für uns ebenso selbstverständlich, wie gegenüber jedem einzelnen Piloten. U-Turn pflegt einen authentischen und transparenten Stil. Schlanke Strukturen ermöglichen ein dynamisches Agieren.



Danke für Dein Vertrauen.
Wir wünschen Dir viele tolle Momente
Fly safe & have fun

Werde Teil der U-Turn-Piloten-Community:



U-TURN PARAGLIDERS

EVEREST+

MAXIMALE LEISTUNG, MINIMALES GEWICHT

Der EVEREST+ gebaut für den puren Erlebnishunger außerhalb jeglicher Konvention. Der Flügel bietet dir die Freiheit, durch minimales Packgewicht, alle Optionen offen zu halten, sei es am Hausberg, auf Reisen oder bei alpinen Abenteuern. Auf Basis des erfolgreichen Hike&-Fly Flügels Everest sorgt das Plus nun für noch mehr Flugspaß, noch mehr Handling und noch kleineres Packmaß. Ein neues Leinenkonzept mit drei ummantelten Stammleinen pro Tragegurt und ein neues Leichttuch machen das Upgrade perfekt.

Der EVEREST gehört mitunter zu den leichtesten vollwertigen Gleitschirmen der Welt. Der Flügel verfügt über eine riesen Fangemeinde, denn das Leichtwunder überzeugt zusätzlich mit herausragenden Gleit- und Steigeigenschaften. Der Flügel ist für den harten alpinen Einsatz konzipiert, jedoch wurde er bewusst für den Alltag ausgelegt. Zu Gunsten der optimalen Haltbarkeit, wurden einige Gramm Mehrgewicht in Kauf genommen.

Ganz nach dem Motto, „Das Beste noch besser zu machen“, überbietet sich die neue Version EVEREST+ selbst und spielt damit in einer eigenen Klasse. Natürlich sollten bei dem Upgrade die Basis-Eigenschaften nicht nur erhalten, sondern gar verbessert werden – was mit dem Plus definitiv gelungen ist. Die Kappe arbeitet nun deutlich weniger als sein Vorgänger und bleibt auch bei turbulenten Bedingungen ruhig. Sollte dennoch ein Druckausgleich erforderlich sein, öffnet die extrem leichte Kappe blitzschnell und dennoch weich. Zusätzlich dreht der Flügel, selbst bei heftigen Klappen kaum weg, was gerade beim felsnahen alpinen Fliegen ein besonderes Sicherheits-Plus gewährleistet. Geblieben ist das feine und direkte Handling mit kurzen Steuerwegen und präzisen Reaktionen des drehfreudigen Flügels. Ein fettes Plus gibt es aber auch in Sachen Starteigenschaften. Die leichte Kappe steigt selbst bei null Wind problemlos in den Zenit des Piloten und bietet ein absolut einfaches Startverhalten, auch bei anspruchsvollen alpinen Verhältnissen.

Geblieben von der Basis sind Grundriss, Zellenzahl und Streckung. Chefkonstrukteur Ernst Strobl setzt beim Upgrade auf eine neue Leinengeometrie mit drei ummantelten Stammleinen. Dies sorgt nicht nur für ein einfacheres Handling beim Start im Gelände und beim Ohrenanlegen, sondern wirkt sich insgesamt sehr positiv auf die Flugcharakteristik aus. Gleichzeitig wurden 12m Leinen eingespart, wodurch sich zusammen mit den geringeren Durchmesser ca. 8% weniger Leinenwiderstand ergeben. A- und B-Leinenansatzpunkte sind komplett am Profil aufgehängt, das spart V-Rippen-Material und erhöht die Gewichtsverteilung pro Leinenaufhängung am Profil. Die modifizierte Flügel-Vorspannung und die leichtere Precision Profile Nose (PPN) sorgen für die optimale Umströmung des Profils. Aufwändige Neuberechnungen der Querbeltung durch das High Pressure Crossport Design (HPCD) verhelfen dem Flügel zu einem ausgewogenen Innendruck.

Beim Materialmix des EVEREST+ wurde besonders viel Wert auf die Langlebigkeit und Profiltreue gelegt und nicht ausschließlich auf Gewichtsreduktion geachtet. Vielmehr stand die erwiesene Langzeit-Beständigkeit der Materialien im Fokus. Das eingesetzte Leichtmaterial Dokdo 10D verfügt über eine doppelseitige Beschichtung und ist nicht nur das leichteste Material auf dem Markt, sondern auch den herkömmlichen Materialien in Sachen Porosität überlegen. Das Design beschränkt sich bewusst auf den hoch beanspruchten vorderen Bereich im Obersegel, wo das strapazierfähige Dokdo 20 zum Einsatz kommt.

EVEREST+

Verwendungszweck

Der EVEREST+ ist ein ultraleicht Hike&Fly Gleitschirm. Der Flügel richtet sich an alle erfahrenen Piloten die Freiheit neu definieren wollen – mit der Möglichkeit uneingeschränkt zu agieren. Am Berg, auf Reisen und beim Thermikfliegen am Hausberg.

Der EVEREST+ wurde ausschließlich für die einsitzige Nutzung gebaut.

Der EVEREST+ ist ein leichtes Luftsportgerät, mit einer Leermasse von weniger als 120kg in der Sparte Gleitschirm. Der EVEREST+ ist mustergeprüft und nach LTF / EN – C klassifiziert.

MUSTERPRÜFUNG:

Prüfrichtlinie: LTF 91/09 & EN 926-1:2016, 926-2:2013

Prüfstelle: EAPR GmbH, Marktstr. 11, D-87730 Bad Grönenbach



E-Aufstiegshilfe

Der U-Turn EVEREST+ eignet sich aufgrund seines unproblematischen Handlings und hohen Trimm Speed hervorragend für die E-Aufstiegshilfe.



Windenschlepp

Der U-Turn EVEREST+ bietet durch seine ausgezeichneten Starteigenschaften und den hohen Trimmspeed beste Voraussetzungen für den Windenschlepp. Folgendes ist beim Windenschlepp zu beachten:

- Der U-Turn EVEREST+ 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.
- Schleppen Sie den U-Turn EVEREST+ 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, Schleppereinrichtung, Schleppklinke sowie alle weiteren Einrichtungen, für die ein Befähigungsnachweis vorgeschrieben ist.

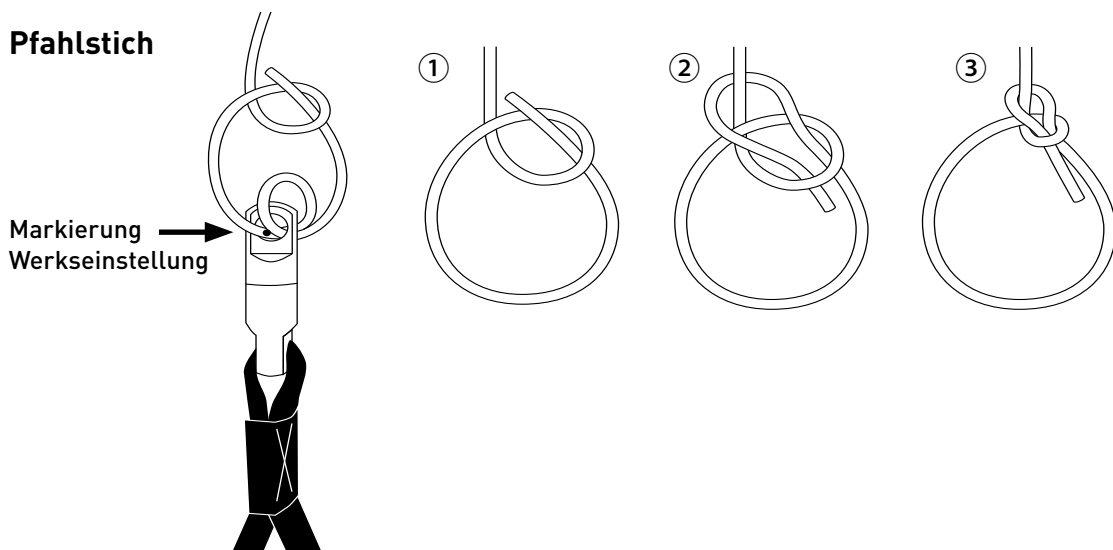
Grund- und Bremsleineneinstellung

Die ausgelieferte Bremsleineneinstellung entspricht 0 -Leerweg plus 5 cm Vorlauf. Die Hinterkante muss bei vollständig freigegebenen Steuerleinen und maximal beschleunigtem Flug ungebremst und ohne jeglichen Zug frei stehen.

Sollten die Bremsleinen nachjustiert werden, muss auf ausreichenden Vorlauf geachtet werden. Auf keinen Fall dürfen die Bremsen zu kurz eingestellt sein, da der Schirm dadurch bereits in der Grundeinstellung angebremst würde. Diese Situation kann lebensgefährliche Folgen haben!

Bei der Fixierung der Bremsgriffe ist darauf zu achten, dass beide Steuerleinen symmetrisch eingestellt sind und dass ein dauerhafter Knoten verwendet wird. Dafür am besten eignet sich der Spieren- oder Pfahlstich. Trotz exzellenter Rutschfestigkeit ist die Schwächung der Leinen minimal.

Pfahlstich



Sicherheitsvorkehrungen

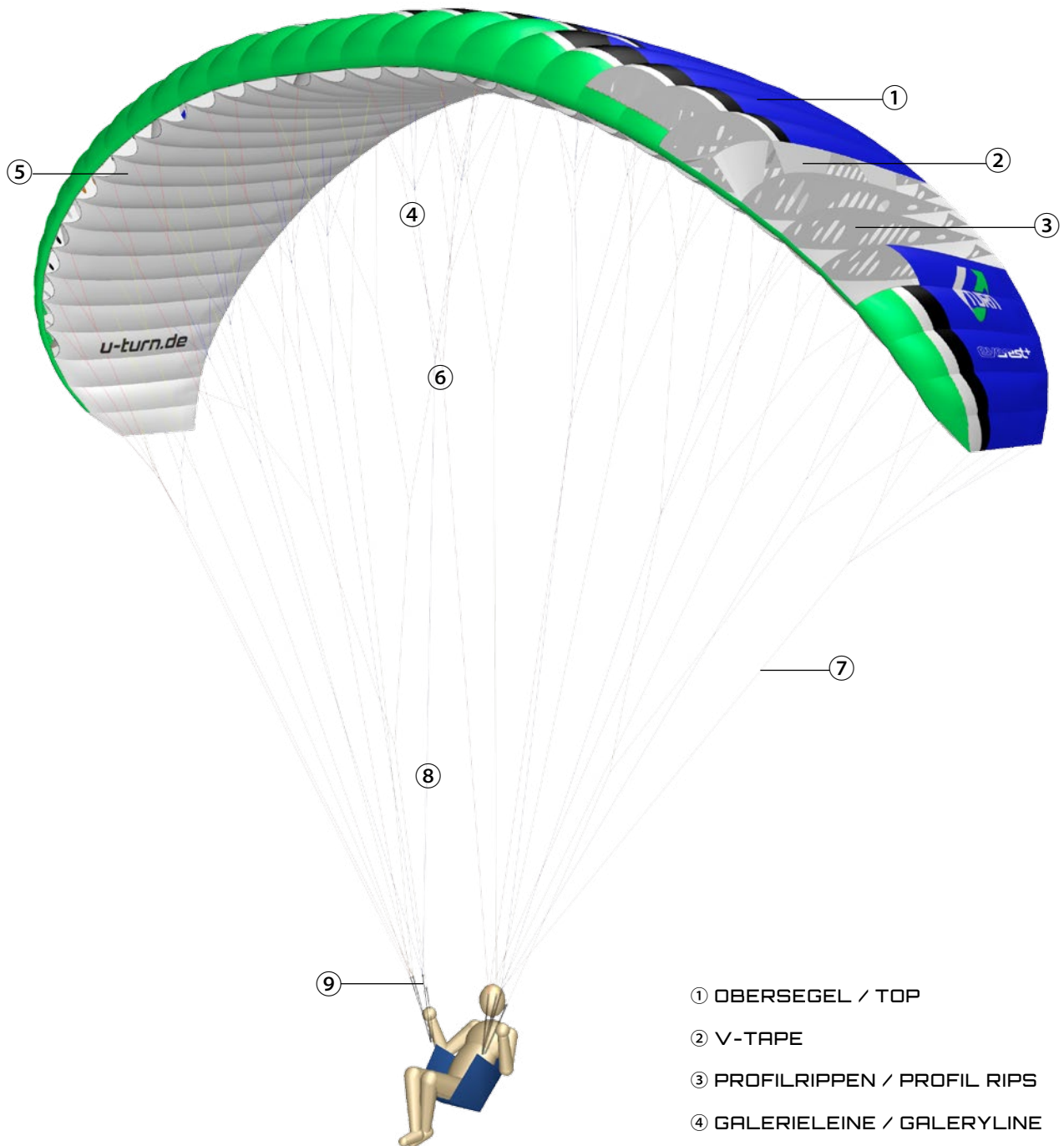
- Vor dem ersten Flug muss die Kappe, Leinen, alle Verbindungen und Vernähtungen, die Schäkel, Bremsleinen und Bremsleinenknoten so wie evt. verdrehte Leinen von entsprechend ausgebildetem Personal gecheckt und im Typenschild bestätigt werden.
- Mache deinen ersten Flug in einem von dir bekannten Fluggebiet und bei ruhigen Bedingungen.
- Teste dein U-Turn EVEREST+ 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 U-Turn EVEREST+ 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 U-Turn EVEREST+.
- Die Verwendung von geeigneten, geprüften und im jeweiligen Land zugelassenen Zubehör (Helm, Gurtzeug, Rettungsgerät) ist Voraussetzung für den Gebrauch des U-Turn EVEREST+.
- 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 das Fluggerät sich in einem flugtüchtigen Zustand befindet und 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 evtl. 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 gefährden und handelst gleichzeitig grob fahrlässig! Der Mindestabstand darf in keinem Moment 50m unterschreiten. Bei Flughäfen beträgt dieser 5 km.
- Informieren dich im Wetterbericht und vor Ort über die vorherrschenden Wetterverhältnisse. Benutze den U-Turn EVEREST+ nur bei Windstärken, bei denen du in der Lage bist, den Schirm 100 % zu kontrollieren. Benutze den U-Turn EVEREST+ nicht, wenn die Windverhältnisse stark schwanken. Verwende den Schirm nie bei nahenden Gewitterstürmen oder wenn die Wahrscheinlichkeit der Entwicklung von Gewittern hoch ist. Lande bei herannahendem Gewitter sofort!
- 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



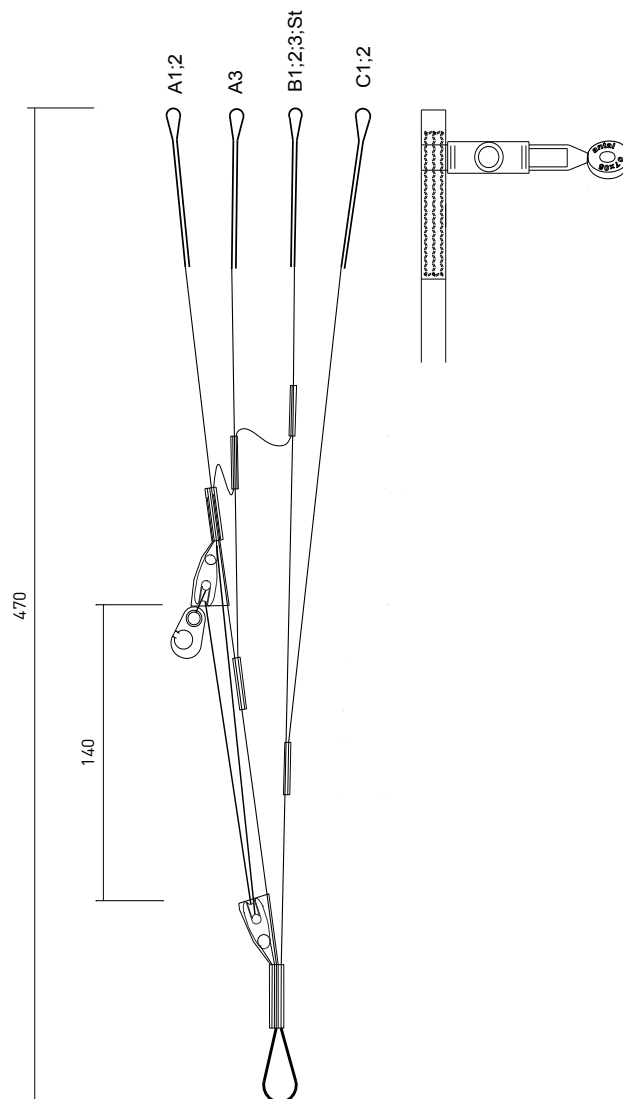
- ① OBERSEGEL / TOP
- ② V-TAPE
- ③ PROFILRIPPEN / PROFIL RIPS
- ④ GALERIELEINE / GALERYLINE
- ⑤ UNTERSEGEL / BOTTOM
- ⑥ GABELLEINE / GABELLINE
- ⑦ STABILOLEINE / STABILOLINE
- ⑧ STAMMLEINE / MAINLINE
- ⑨ TRAGEGURTE / RISER

Tragegurte

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

Andere einstellbare, entfernbare oder variable Vorrichtungen sind nicht vorhanden.

Anzahl Tragegurte: 3+1. Die Tragegurte des U-Turn EVEREST+ bestehen aus 10mm Dyneema tubewebbing



Beschleunigungssystem

Der U-Turn EVEREST+ 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.



BEACHTEN: Es ist unbedingt darauf zu achten, dass der Beschleuniger nicht zu kurz eingestellt ist, damit der Schirm nicht vorbeschleunigt wird.

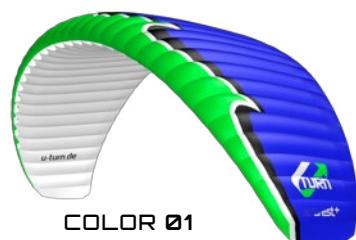
TECHNISCHE DATEN U-TURN EVEREST+

	16	19	21	23
Start weight *** Startgewicht ***	50-80 kg	55-90 kg	65-95 kg	70-105 kg
Start weight **** Startgewicht ****	90 kg	100 kg	110 kg	110 kg
Flat area Fläche ausgelegt	16,0 m ²	19,0 m ²	21,0 m ²	23,0 m ²
Projected area Fläche projiziert	13,40 m ²	15,91 m ²	17,59 m ²	19,26 m ²
Flat wingspan Spannweite ausgelegt	9,38 m	10,22 m	10,74 m	11,24 m
Projected wingspan Spannweite projiziert	7,31 m	7,97 m	8,38 m	8,77 m
Flat AR Streckung ausgelegt	5,5	5,5	5,5	5,5
Projected AR Streckung projiziert	3,99	3,99	3,99	3,99
Chord: center / wingtip Flügelteiefe: Mitte / Stabilo	2,060 / 0,757 m	2,245 / 0,820 m	2,360 / 0,862 m	2,470 / 0,903 m
V-trim ** V-Trim **	42-45 km/h	40-42 km/h	40-42 km/h	40-42 km/h
V-max ** V-Max. **	54-56 km/h	52-54 km/h	52-54 km/h	52-54 km/h
Bridle height Abstand Tragegurt-Kappe	5,91 m	6,44 m	6,77 m	7,08 m
Nr. of cells Zellenanzahl	35	35	35	35
Glider weight * Gewicht *	1,98 kg	2,19 kg	2,48 kg	2,65 kg
Bridle length Gesamt Leinenlänge	212,6 m	232,5 m	244,9 m	256,7 m
Line diameter Leinendurchmesser	0,55 / 0,65 / 0,7 1,3 / 1,45 / 1,6 mm	0,55 / 0,65 / 0,7 1,3 / 1,45 / 1,6 mm	0,55 / 0,65 / 0,7 1,3 / 1,45 / 1,6 mm	0,55 / 0,65 / 0,7 1,3 / 1,45 / 1,6 mm
Speed system / trimmer Fuß Beschleuniger / Trimmer	Yes / No Ja / Nein	Yes / No Ja / Nein	Yes / No Ja / Nein	Yes / No Ja / Nein
Beschleunigerweg max.way of accelaration	140 mm	140 mm	140 mm	140 mm
Certification Zulassung	In Vorbereitung In progress	In Vorbereitung In progress	LTF-C / EN-C	LTF-C / EN-C
Certified standards and procedures Angewandte Testverfahren	LTF 91/09 & EN 926-1:2006, 926-2:2013	LTF 91/09 & EN 926-1:2006, 926-2:2013	LTF 91/09 & EN 926-1:2016, 926-2:2013	LTF 91/09 & EN 926-1:2016, 926-2:2013
Folding lines used for certification Faltleinen für Testflüge benutzt	No Nein	No Nein	No Nein	No Nein
Certification No. Zulassungsnummer	-	-	EAPR-GS-0522/16	EAPR-GS-0521/16

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

- * The weight of each size can fluctuate up to 20 g as a function of the fabric manufacture process.
- * Das Gewicht kann aufgrund geringer Abweichungen in der Materialverarbeitung um bis zu 20 g pro Grösse variieren.
- ** Within the stated weight ranges, depending on takeoff weight (pilot, wing, equipment)
- ** Im angegebenen Gewichtsbereich abhängig vom Abfluggewicht (Pilot, Gurtzeug und Schirm)
- *** U-Turn recommended start weight (pilot, wing, equipment)
- *** U-Turn empfohlenes Start Gewicht (Pilot, Schirm, Ausrüstung)
- **** Maximal start weight (definite by shock and load test; pilot, wing, equipment)
- **** Maximal Start Gewicht (definiert von Schock und Belastungsfahrt; Pilot, Schirm, Ausrüstung)

COLOR-INFO



DER FLUG

Flugpraxis

Diese Betriebsanleitung geht nur auf die Punkte der Flugtechnik ein, die für den U-Turn EVEREST+ relevant sind. Sie kann und soll eine fundierte Flugausbildung in einer anerkannten Flugschule nicht ersetzen! Ohne Flugausbildung und entsprechende Erfahrung ist das Fliegen mit Gleitschirmen lebensgefährlich!

Pilotenprofil

Der EVEREST+ bietet maximale Leistung zu minimalem Gewicht. Der Flügel ist mit einer Menge Dynamik ausgestattet, was einen aktiven Flugstil voraussetzt. Er richtet sich an erfahrene Piloten die Störungen im Ansatz erkennen und durch aktives Fliegen verhindern und somit das hohe Leistungspotenzial ausschöpfen können.

Start

Nachdem der Gleitschirm ausgepackt und halbkreisförmig ausgelegt wurde, sind folgende Punkte zu beachten:

- Der Gleitschirm sollte so ausgelegt werden, dass beim Aufziehen mit den A-Tragegurten die Leinen in der Mitte des Schirms gleichmäßig und etwas früher gespannt sind als die an den Flügelen. Dies gewährleistet einen leichten und richtungsstabilen Start.
- Beim Auslegen bitte die Windrichtung beachten, damit beim Aufziehen gegen den Wind beide Hälften des Gleitschirmes symmetrisch aufsteigen können.
- Sind die Tragegurte nicht verdreht, und laufen die Bremsleinen frei durch die Führungen zur Hinterkante des Schirmes.
- Es dürfen keine Leinen unter der Schirmkappe durchlaufen. Ein Leinenüberwurf beim Start kann verhängnisvolle Folgen haben.
- Der 5-Punkte-Check darf selbstverständlich nicht vergessen werden.

Beim 5-Punkte-Check wird folgendes geprüft:

1. Angeschnallt (Helm, Gurtzeug und Karabiner geschlossen)
2. Eingehängt (Tragegurte nicht verdreht im Karabiner eingehängt, Beschleuniger korrekt eingehängt, Karabiner verschlossen)
3. Leinen (A-Leinen oben, sämtliche Leinen sortiert, Bremsleine läuft frei zur Bremsrolle)
4. Kappe (Kappe liegt bogenförmig mit geöffneter Eintrittskante am Start)
5. Wind und Luftraum (Wind passend für den Start, Luftraum frei)

Die Schirmmitte des U-Turn EVEREST+ ist durch das U-Turn-Logo an der Eintrittskante gekennzeichnet. Es genügt, ausschließlich die A-Haupttragegurte in die Hand zu nehmen. Da der U-Turn EVEREST+ nur wenig Tendenz zum Vorschießen zeigt, muss er in der Startphase nur wenig angebremsst werden. Eventuelle Richtungskorrekturen mit den Bremsen sollten erst unternommen werden, wenn die Kappe bereits über dem Piloten steht, da der Schirm sonst durch zu starkes Anbremsen wieder zurückfallen kann. Die übrigen Gurte, sollen in der Startphase nicht gegriffen werden. Mit gleichmäßigem Zug, aber insgesamt nur leichtem Startimpuls wird die Kappe gefüllt. Anders als bei herkömmlichen Schirmen ist es nicht nötig, den U-Turn EVEREST+ mit starken Aufziehbewegungen oder gar einigen schnellen Schritten zu füllen. Dies gilt auch bei wenig Wind und sogar Nullwind. Dosierte Aufziehen ist die einfachste und sicherste Art, den U-Turn EVEREST+ zu starten. Hat sich der Pilot vergewissert, dass die Kappe vollständig geöffnet über ihm steht, fällt die endgültige Entscheidung zum Start. Nach einigen dynamischen Schritten hebt der Pilot ab.

Kurvenflug

Der U-Turn EVEREST+ 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 U-Turn EVEREST+ eine deutliche Seitenneigung ein und fliegt eine schnelle und steile Kurve, die zur Steilspirale verlängert werden kann.



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

Aktives Fliegen

In turbulenter Luft sollte der U-Turn EVEREST+ beidseitig leicht angebremsst 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 Barts oder beim Einfliegen in Abwindbereiche vor dich kommt, muss der Gleitschirm entsprechend angebremsst werden. Beim durchfliegen von Abwindzonen ist der beschleunigte Flug durchaus sinnvoll. Der U-Turn EVEREST+ 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

Bereite dich in ausreichender Höhe auf die Landung vor. Der U-Turn EVEREST+ lässt sich aufgrund seiner ausgezeichneten Flare-Eigenschaften völlig unkompliziert landen, wenn man im richtigen Moment anbremsst. Aus einem geraden Endanflug gegen den Wind lässt man den Gleitschirm mit Normalfahrt ausgleiten und richtet sich rechtzeitig im Gurtzeug auf. Entsprechend den Windverhältnissen werden die Bremsen in ca. 1 m Höhe entschlossen und zügig bis über den Stallpunkt durchgezogen, bei starkem Gegenwind ist dies dosiert durchzuführen. Landungen aus Steilkurven heraus und schnelle Kurvenwechsel vor der Landung sind wegen der damit verbundenen Pendelgefahr zu vermeiden!



BEACHT: 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:



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



„Ohren anlegen“

Beidseitig werden nacheinander die dafür vorgesehenen äußersten A2-Tragegurte (am oder über dem Leinenschloß fassen) 15 - 20cm 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 der Pilot 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. Beachten Sie bitte, dass sich beim Einklappen der Außenflügel die Trimmgeschwindigkeit in der Regel reduziert, was jedoch durch Betätigung des Fußbeschleunigers kompensiert werden kann. Das Ohren anlegen in Kombination von Körperverschiebung, so dass der Schirm in eine Spirale geht, erreicht die stärksten Sinkwerte. Diese Abstieghilfe wird immer öfters in Sicherheitstraining beigebracht. Man sollte dabei beachten, dass der Schirm unter Extrembelastung steht, sollte man dieses Manöver doch einmal benötigen, empfehlen wir ein Check danach.



B-Stall

Eine weitere sehr effiziente Methode ist der B-Stall. Der B-Leinenstall gilt allgemein als einfachste Abstieghilfe. Doch Vorsicht, bei falscher Ausführung ist er alles andere als harmlos! Der B-Leinenstall erlaubt Ihnen eine Sinkgeschwindigkeit von 6 bis über 9 m/s. Orientieren Sie sich über den Luftraum unter und hinter Ihnen bevor Sie einen B-Stall einleiten. Achten Sie auf ausreichende Höhe. Zum Einleiten ergreifen Sie die beiden B-Gurte über den Leinenschlössern. Die Bremsen immer in den Händen, ziehen Sie die B-Tragegurte nun gleichmäßig und symmetrisch auf Schulter bis Brusthöhe herunter. Nun bleiben Sie in dieser Position. Ihr Segel wird anhalten, der Schirm wird sich teilweise entleeren und über Ihren Kopf stabilisieren. Dabei kippt der Schirm etwas nach hinten weg, was Sie auf gar keinen Fall dazu verleiten darf die B-Leinen gleich wieder frei zu geben. Starkes Vorscheissen und Pendeln wäre die Folge. Erst wenn das Segel sich über Ihrem Kopf stabilisiert hat, darf mit der Ausleitung begonnen werden. Dazu bringen Sie die B-Tragegurte zügig und symmetrisch in Ihre Ausgangslage zurück. Wir empfehlen, die Gurte nicht einfach los zu lassen, da dies enorme mechanische Kräfte auf Tuch, Nähte und Leinen zur Folge hat. Was Sie tun müssen, wenn Sie wieder unerwartet in einen Sackflug geraten sollten, können Sie im Abschnitt „Extremflugmanöver“ lesen.

EXTREME FLUGMANÖVER

Obwohl der U-Turn EVEREST+ 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 lernt der Pilot 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 U-Turn EVEREST+ sehr einfach. Die Steilspirale führt zu sehr guten Sinkwerten (mit bis zu ca. 15–20 m/s). Um die Steilspirale in extremen Situationen sicher einsetzen zu können, sollte sie bei ruhigen Verhältnissen geübt werden. Sie bewegen sich innerhalb der Luftmasse senkrecht nach unten. Unterschätzen Sie nicht die auf den Piloten wirkenden G-Kräfte bei einer effektiven Spirale.

Der Schirm hat ein starkes Abkippen auf die Nase, wenn die Schräglage beim Spiralen zunimmt. Das Verhalten ist sehr dynamisch und sollte mit nachlassen des Bremsleinenzug auf der Kurveninnenseite bzw mit der Außenbremse entsprechend pilotiert und nur entsprechend Fachlich unterstützt geübt werden.



BEACHT: 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 U-Turn EVEREST+ normalerweise nur bei sehr hohen Kurvenneigung. Mit abwechselnder Körperverschiebung während des anbremsen 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 Anströmkannte. Der U-Turn EVEREST+ beendet einen Frontklapper schnell und selbständig. Gleichmäßig symmetrisches, oberflächiges Pumpen der Bremsen kann die Wiederöffnung unterstützen.

Klapper

Obwohl der U-Turn EVEREST+ 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 in eine Vrinne zu geraten.

Damit es besser “nicht klappt”

Tips und Tricks vom U-Turn Chefentwickler, Test- und Wettkampfpiloten Ernst Strobl

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, anbei ein paar Tips und Tricks vom U-Turn 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 geeignetem Wind auf eine Wiese und trainiere am Boden. Ziehe den Schirm auf und versuchen 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, Klappper 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 durchgebremsst 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 angebremsst 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 Tip, 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

Der U-Turn EVEREST+ 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 beendet der Pilot diesen durch beidseitiges symmetrisches "nach-vorne-Drücken" der A-Tragegurte oder treten des Beschleunigers.



BEACHT: 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). Ist der EVEREST+ erst einmal im Sackflug sollte man die Bremse erst frei geben, wenn der Schirm nach vorne nickt.

Fullstall

Um einen Fullstall einzuleiten werden beide Steuerleinen ohne Wicklung langsam an den Stallpunkt geführt. Sobald der Stallpunkt erreicht wurde hält man die Hände dort. Der Schirm kippt nach hinten weg. In diesem Moment dürfen auf keinen Fall die Hände nach oben gegeben werden. Vor dem Ausleiten des Fullstalls sollte die Kappe stabilisiert und vorgefüllt werden. Hierzu beide Bremsen symmetrisch leicht nachlassen. Zum vollständigen Ausleiten werden beide Bremsen langsam und symmetrisch nachgelassen. Bei richtiger symmetrischer Ausleitung kommt die Kappe zügig nach vorne, sobald der Schirm stark nach vorne nickt, muss der Schirm kurz und prägnant abgebremst werden. Ein asymmetrisches Ausleiten ist zu vermeiden, es besteht die Gefahr ins Tuch zu fallen.

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.



BEACHT: Die Vrille und der Fullstall ist eine unberechenbare und gefährliche Flugfigur und sollte außer in einem unter Anleitung durchgeführten Sicherheitstraining niemals absichtlich erfolgen werden. Es besteht Twistgefahr. Bei einem Twist kann die Steuerleine blockiert werden.



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

Notsteuerung

Sollte es aus irgendeinem Grund nicht möglich sein, den U-Turn EVEREST+ 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

Bei Transport des Gleitschirms ist darauf zu achten dass er keinen Flüssigkeiten ausgesetzt wird. Er muss trocken verpackt werden. Beim Einlagern der EVEREST+ 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.



BEACHT: Bei 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 durchgeführt 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 beachten dass das Reparatur Klebesegel mindestens 2cm über den Beschädigten Bereich auf allen Seiten übersteht. Das Klebesegel kann durch Zuschchnitt in die passende Form gebracht werden. Das Abrunden der Ecken verhindert ein ablösen.

WARTUNG UND REINIGUNG

Wartung und Reinigung

Da bei U-Turn ausschließlich hochwertige Materialien verwendet werden, wird der U-Turn EVEREST+ bei guter Pflege und Wartung unverminderte Lufttuchtigkeit über mehrere Jahre erhalten. Wie schnell dein U-Turn EVEREST+ 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 U-Turn EVEREST+ nie unnötig in der Sonne liegen, sondern packe ihn nach dem Fliegen wieder in den Packsack.
- Achte bei der Wahl des Startplatzes soweit als 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.

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 100 Betriebsstunden muss der U-Turn EVEREST+ zur Überprüfung zum Hersteller bzw. U-Turn Competence Center 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 landschaftliches Verhalten

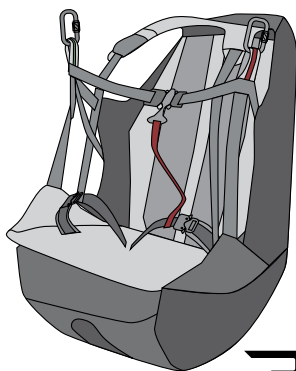
Hier noch der Aufruf, unseren Sport möglichst so zu betreiben, dass Natur und Landschaft geschont werden! Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und die sensiblen biologischen Gleichgewichte im Gebirge respektieren. Gerade am Startplatz ist Rücksicht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

Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoff -Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an U-Turn GmbH zurückschicken: diese werden von uns zerlegt und entsorgt.

FLUGZUBEHÖR

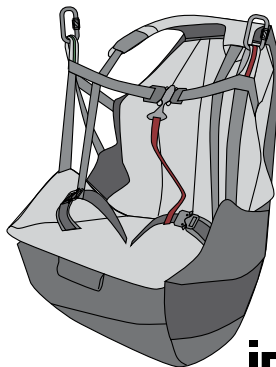
Gurtzeug

Der U-Turn EVEREST+ kann grundsätzlich mit allen zugelassenen Gurtzeugen ohne starre Kreuzverspannung geflogen werden, welche die entsprechenden Mindestdistanzen von Brustgurt und Aufhängehöhe durch die Zertifizierung erfüllen. Je niedriger der Aufhängepunkt des Gurtzeugs liegt, desto direkter werden die Reaktionen des EVEREST+ durch Gewichtsverlagerung. U-Turn empfiehlt die Verwendung des sehr leichten und komfortablen Wendegurt SPIRIT oder dem praktischen Komfort Wendegurt INSIDE, sowie dem allround Gurtzeug RX4. Mit Höhe der Aufhängung des Gurtzeugs verändert sich auch der relative Bremsweg. Wenn du Fragen bezüglich der Verwendung deines Gurtzeugs mit dem U-Turn EVEREST+ hast, setze dich bitte mit deinem U-Turn Kompetenz Center oder direkt mit U-Turn in Verbindung. Wir beraten dich gerne!



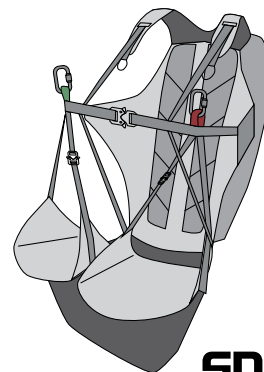
RX4

ALLROUND
HARNESS



inside

REVERSIBLE
HARNESS



spirit

LIGHTWEIGHT
REVERSIBLE
HARNESS

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. Mit den innovativen Rettungsschirmen der BACKUP-Serie von U-Turn stehen dir leichte, komfortable Retter mit kurzen Öffnungszeiten und minimalen Sinkgeschwindigkeiten zur Verfügung.



backup 115



backup 120

MATERIALLISTE U-TURN EVEREST+

DESCRIPTION IN THE PARAGLIDER	MANUFACTURER DESCRIPTION	TECHNICAL DATA, DIMENSION, WEIGHT, SOLIDNESS
Line Hook up point Material (Loop Material)	NYLON 10mm HBT WHITE	NYLON 10mm HBT
Speed System Line	COUSIN LINE #12999	Dyneema 1.9mm
Speed system pulley	PL-PULLEY Alu	PL-PULLEY NYLON Alu
Speed system hook	speedsystem-hook	25mm Titanal
Brake loop webbing Material (Loop Material)	nylon10mm tape white	Nylon 10mm tape
Brake handle	Polyester 20mm Tubular Webbing	Polyester 20mm
Brake handle - Brake line connection	HEAVY SWIVEL 8mm	Stainless Steel 8mm
Brake, main line	DSL 300	2,1mm / 300daN
Lines	upper - DC 60 middle - PPSL 120 / DSL 70 main - PPSL 120 / 160	details see at ANNAPURNA line configuration (rev1)
Shackle	Skysport Softlink	Braking load 600kg
Top Material (front / tail)	Dokdo 20 / Dokdo 10	36 g/m² PA 6.6 / 25 g/m² PA 6.6
Bottom Material (front / tail)	Dokdo 10	25 g/m² PA 6.6
Rib, Profil	Skytex 27 HF	27 g/m², PA 6.6 HT, HF
V-Tape / V-Ribs	Skytex 27 HF	27 g/m², PA 6.6 HT, HF
H-Stripe / Tension Stripe	Dokdo 30 Hard Finish	32 g/m², PA 6.6 HT, HF
Profile nose reinforcement	Mono filament	2,0mm
Riser	LIRIS CD1800	10mm*1,8mm Dyneema tube
Reinforcement on Profile (A,B,C,D)	NCV 024201450X15000(W420)	Pes Scrim Laminated Pes film SR scrim
Sewing yarn canopy	SERAFIL 60 FS(150D/3) (WHITE)	150D/3"
Sewing yarn lines	SERAFIL 40 FS1(225D/3) (WHITE)	225D/3"

RISIKOVERMUTUNG

Die Verwendung des U-Turn EVEREST+ beherbergt gewisse Gefahren der Verletzung am Körper oder Tötung des Benutzers dieses Produkts oder Dritter. Mit der Verwendung des EVEREST+ stimmst du zu, sämtliche bekannten und unbekannten, 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 U-Turn EVEREST+ 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 U-Turn EVEREST+ und entweder seiner Komponenten jetzt oder in Zukunft gegen die U-Turn GmbH und alle anderen Vertragspartner erwachsen könnten.

Die Entbindung der U-Turn 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 U-Turn EVEREST+ erleiden können, die sich aus der Verwendung des U-Turn EVEREST+ ergeben, einschließlich der aus Gesetz oder Vertrag ergebenden Haftung seitens der U-Turn GmbH und aller anderen Vertragspartner bei Herstellung und Verarbeitung des U-Turn EVEREST+ 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 U-Turn 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 in und im Handbuch des U-Turn EVEREST+ 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. Sicherheitsmitteilungen sind auf der U-Turn Website zu beachten. Wir setzen außerdem voraus, dass der Pilot im Besitz des jeweils erforderlichen Befähigungsnachweises ist und die jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Die Benutzung des Gerätes erfolgt auf eigene Gefahr! Für Unfälle jeglicher Art und deren etwaiger 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 U-Turn EVEREST+ – das gesamte Handbuch des U-Turn EVEREST+, 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 U-Turn EVEREST+ einer anderen Person gestattest – dieser andere Benutzer (der das Produkt von dir endgültig oder zeitlich befristet von dir übernimmt) die gesamte Gebrauchsanweisung des U-Turn EVEREST+ einschließlich aller Anweisungen und Warnhinweise, die in diesem Handbuch enthalten sind, gelesen und verstanden hat.

Datum, Ort

Unterschrift des ersten Piloten

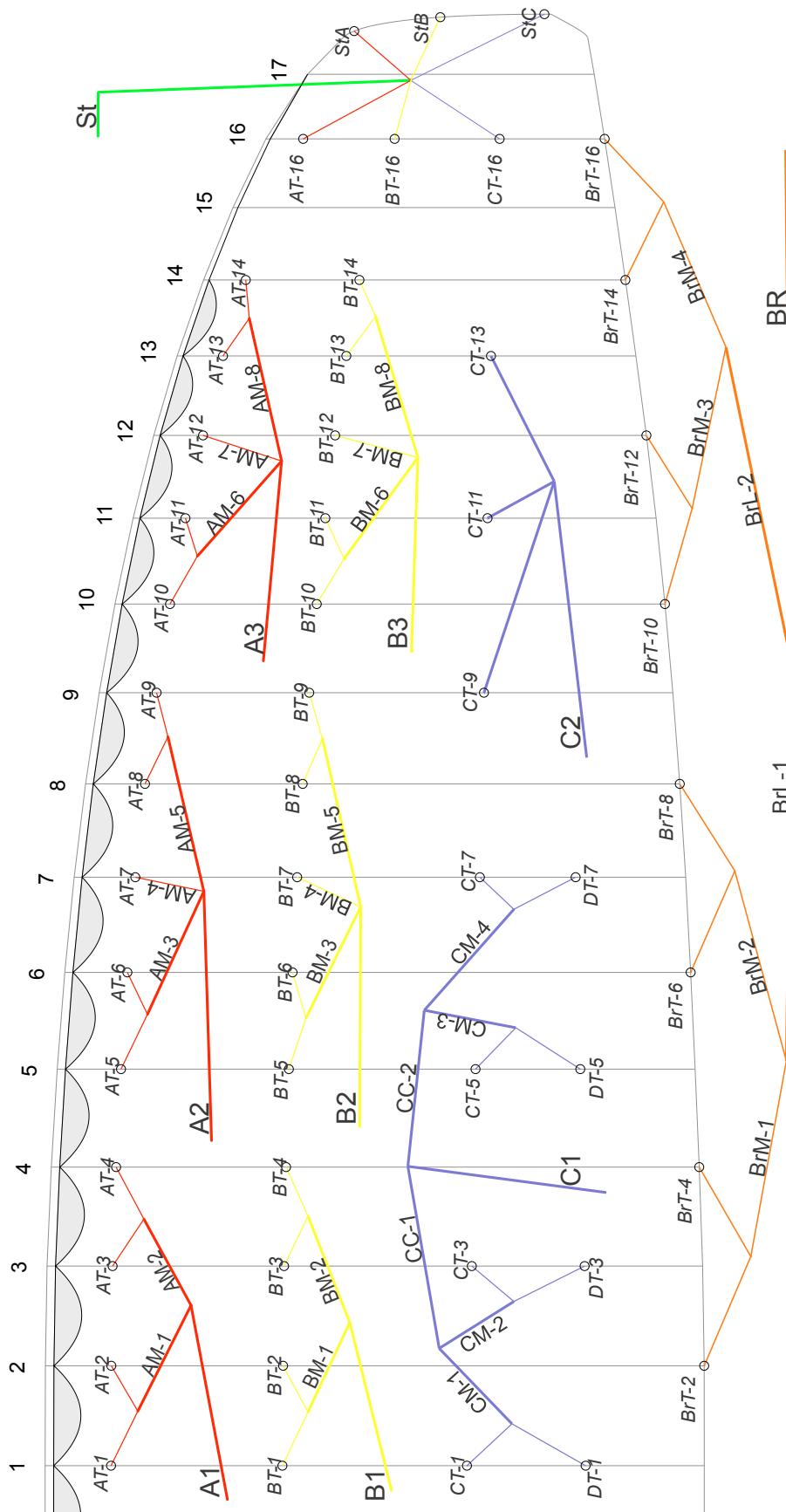
Datum, Ort

Unterschrift des zweiten Piloten

Datum, Ort

Unterschrift des dritten Piloten

Die Firma U-Turn GmbH übernimmt keine Verantwortung,
Haftung und/oder Garantie für nicht von ihr durchgeführten Checks,
Nachprüfungen und Reparaturen.



LEINENPLAN EVEREST+ 16

Alle Leinenpläne können bei U-Turn unter folgender E-Mail-Adresse info@u-turn.de angefordert werden.

LEINENPLAN EVEREST+ 19

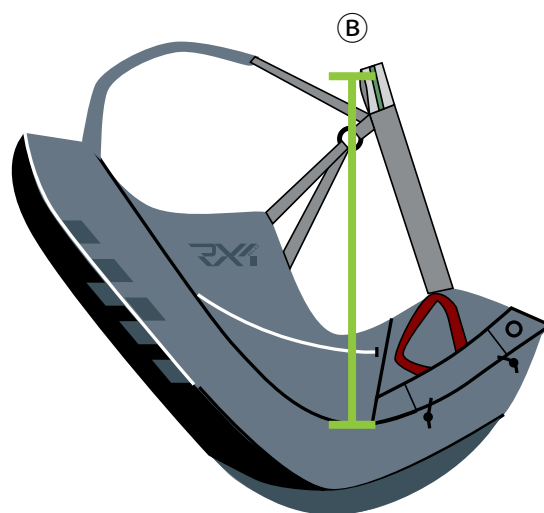
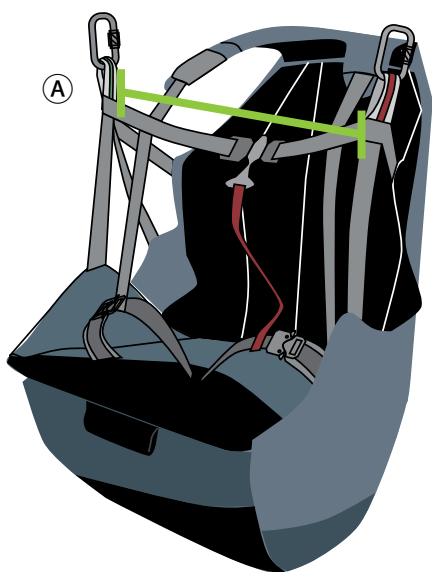
LEINENPLAN EVEREST+ 21

LEINENPLAN EVEREST+ 23

VORAUSSETZUNG FÜR LTF/EN 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

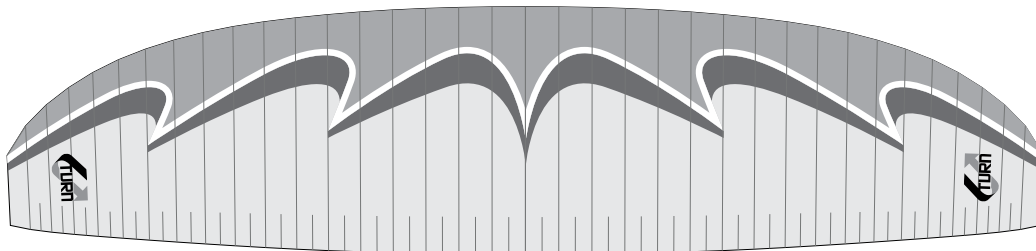
EVEREST+ Größe	Max. symmetrischer Steuerweg bei max. Gewicht
16	> 55 cm
19	> 60 cm
21	> 60 cm
23	> 65 cm

BEIPACKZETTEL FÜR REPARATUREN & 2 JAHRES CHECKS

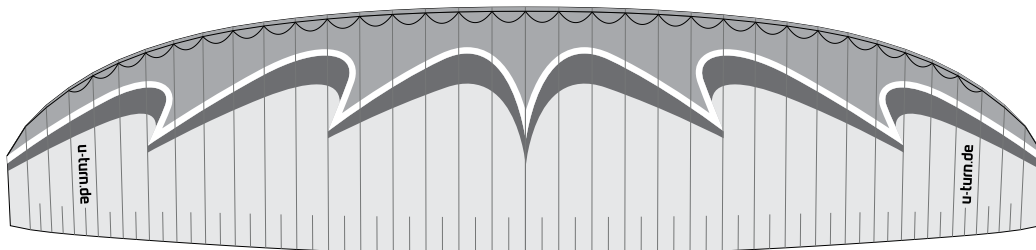


Name:	Vorname:
Straße, Hausnummer:	PLZ, Ort:
Land:	Telefon:
E-Mail:	
Schirm Modell und Farbe:	
Seriennummer:	
Kommentar/Bemerkungen:	

- | | |
|--|--|
| ☐ 2 Jahres Check | ☐ Leinen Prüfung inkl. Festigkeitsprüfung |
| ☐ Luftdurchlässigkeits-Prüfung | ☐ Reparatur des eingezeichneten Schadens |
| ☐ Rückruf bei Sichtung des Gleitschirms | |



Obersegel / Top



Untersegel / Bottom



U-TURN GmbH
Im Neuneck 1
D-78609 Tuningen



Fax: +49 (07464) 98912828
Tel. +49 (07464) 9891280



info@u-turn.de
www.u-turn.de

LEINEN BESTELLFORMULAR



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

Bezeichnung Leinen-Code	Stückzahl



U-TURN GmbH
Im Neuneck 1
D-78609 Tuningen



Fax: +49 (07464) 98912828
Tel. +49 (07464) 9891280



info@u-turn.de
www.u-turn.de

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 U-Turn informiert werden



U-TURN GmbH
Im Neuneck 1
D-78609 Tuningen



Fax: +49 (07464) 98912828
Tel. +49 (07464) 9891280



info@u-turn.de
www.u-turn.de



INSTANDHALTUNGS- HANDBUCH

als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb für Paragliders,
Gurtzeuge und Rettungssysteme

Deutsch Rev. 1.7 Stand: Mai 2017

Copyright ©

2018 by U-Turn GmbH, alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieser Publikation darf ohne schriftliche Genehmigung der U-Turn GmbH reproduziert oder in irgend einer Form weiter verarbeitet werden.

Alle technischen Angaben in diesem Handbuch wurden sorgfältig von U-Turn 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 Luftgeräteprüfordnung für mustergeprüfte Gleitsegel. Die Nachprüfung muss nach den angegebenen Packintervallen und Betriebszeiten erfolgen. Bodenhandling sollte in die Zahl der Flugstunden mit eingerechnet werden.



BEACHT: 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 Prüf-Betrieb 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 einsitzig genutzten Gleitsegeln:

- Besitz eines gültigen unbeschränkten Luftfahrtscheins für Gleitsegel oder gleichwertig anerkannte Lizenz.
- eine ausreichend typenbezogene Einweisung im Betrieb des Herstellers. Hierzu ist eine 3 monatige 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 Grätetyp, 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
- Luftsportgerätekenntnisblatt (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 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 Vernähtungen, Zellzwischenwände und Versteifungen in gutem Zustand, also ohne Risse, Dehnungen, Scheuerstellen, Beschädigung der Beschichtung sind.

Bei gerissenen Rippen, defekten, losen oder fehlenden Vernähtungen muss der Schirm zum Hersteller 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 entnehmen.

- Im Ober und Untersegel der A-Leinen Anlenkung ein nadeldickes Loch stoßen und die Weiterreißfestigkeit 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. 20-30 cm hinter der Eintrittskante
- 10. Zelle von mitte jeweils links/rechts ca. 20-30 cm hinter der Eintrittskante

Die ermittelten Werte / Änderungen sind im Nachprüfprotokoll zu vermerken!

Verbindungssteile

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 mit einer Einhängelast von 5 daN. Die ermittelten Werte sind mit den Vorgaben aus dem Kennblatt 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.

Geschwindigkeit des Zugzylinders: $v=100\text{cm/min}$

Reiß- / Zugfestigkeitswerte

Die ermittelten Werte / Änderungen 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 Handbuchs.
- Die Vermessung erfolgt gemäß 926-1 vom Leinenschäkel bis zur Kappe (inkl. Leinenschlaufe an der Kappe).
- Die Nummerierung erfolgt von Schirmmitte zum Stabilo hin. Die Vermessung der gegenüberliegend Flügelseite kann unter gleichen Bedingungen auch durch einen Symmetrievergleich durchgeführt werden.
- Das Ergebnis wird wieder im Nachprüfprotokoll vermerkt und den Sollleinenlängen des Kennblattes gegenübergestellt. Die Toleranzabweichung sollte nicht mehr als + / - 15 mm 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. Sie informieren dich über die Voraussetzungen und Bedingungen einer eigenhändigen 2-Jahresprüfung.

- Der Kunde (GS-Besitzer) kann 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 eingesandt werden.
- Die 2-Jahresprüfung darf nur vom GS Besitzer persönlich, falls er die Voraussetzungen erfüllt, oder von Hersteller und dessen autorisierten Betrieben durchgeführt werden. Informiere dich beim Hersteller nach autorisierten Prüf-Betrieben.
- 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 dem Typenschild bestätigt wird.
- Über versicherungsrechtliche Auswirkungen deiner eigenhändigen 2-Jahres-Überprüfung solltest du dich rechtzeitig bei deiner Versicherung 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 eingesandt werden.
- Für Gleitschirme, Gurtzeuge und Rettungsgeräte, die nicht von U-Turn 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!

U-Turn GmbH

Im Neuneck 1

78609 Tuningen

Fon: +49 (0)7464 98 91 28-0

Fax: +49 (0)7464 98 91 28-28

info@u-turn.de

Weitere Informationen unter: www.u-turn.de

Copyright ©

2016 by U-Turn GmbH, alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieser Publikation darf ohne schriftliche Genehmigung der U-Turn GmbH reproduziert oder in irgend einer Form weiter verarbeitet werden.

Alle technischen Angaben in diesem Handbuch wurden sorgfältig von U-Turn 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.

