

Versandprotokoll/ Lieferumfang

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| Stückprüfung durchgeführt | <input type="checkbox"/> |
| Innenpacksack | <input type="checkbox"/> |
| Kompressionsband | <input type="checkbox"/> |
| Beschleuniger | <input type="checkbox"/> |
| Packsack | <input type="checkbox"/> |
| Betriebsanleitung | <input type="checkbox"/> |
| Kundenbefragung | <input type="checkbox"/> |
| T- Shirt | <input type="checkbox"/> |
| Aufkleber | <input type="checkbox"/> |

.....

Datum

.....

Handzeichen



Betriebsanleitung

CYBER 4

LTF 1 / EN A

CYBER 4

Betriebsanleitung

ICARO „CYBER 4“, LTF 1/EN-926A
Version: 1.00 – D, Stand: 10.03.2009

© Fly & more Handels GmbH, ICARO Paragliders



Alle technischen Daten und Anleitungen in dieser Betriebsanleitung wurden mit äußerster Sorgfalt erstellt. Die Firma Fly & more Handels GmbH, ICARO Paragliders kann jedoch für eventuelle Fehler in diesem Handbuch nicht haftbar gemacht werden.

Dieses Handbuch wurde bei der Prüfstelle des Deutschen Hängegleiter Verbandes (DHV) eingereicht.

Wichtige Änderungen in der Betriebsanleitung werden von uns über das offizielle Magazin „DHV Info“ und unsere Homepage bekannt gegeben.

Fly & more Handels GmbH, ICARO Paragliders
Hochriesstraße 1,83126 Flintsbach, Deutschland

Telefon: +49-(0) 8034-909 700 Fax: +49-(0) 8034-909 701

Email: office@fly-more.com Web: <http://www.icaro-wings.de>

fly  **more**
hanggliding paragliding



INHALTSVERZEICHNIS

I. DEIN CYBER 4	7
EIGENSCHAFTEN DES CYBER4	7
KONSTRUKTION DES CYBER 4	7
TECHNIK DES CYBER 4	8
<i>TECHNISCHE DATEN</i>	8
<i>TRAGEGURTE</i>	8
<i>LEINENMATERIAL</i>	9
<i>KAPPENMATERIAL</i>	9
<i>FARBKOMBINATIONEN</i>	9
<i>MUSTERZULASSUNG</i>	9
II. FLUGTIPPS	9
VORFLUGCHECK UND FLUGVORBEREITUNG	9
DAS FLIEGEN MIT DEM CYBER4	10
STARTEN	10
KURVENFLUG	11
LANDUNG	11
BESCHLEUNIGEN MITTELS SPEEDSYSTEM	11
WINDENSCHLEPP	12
TRAINING AM BODEN - "BODENHANDLING"	12
THERMIKFLIEGEN UND FLIEGEN BEI TURBULENTEN VERHÄLTNISSEN	13
III. SCHNELLABSTIEGSHILFEN	13
OHREN-ANLEGEN	13
B-LEINENSTALL	14
C-LEINENSTALL	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
STEILSPIRALE	14
IV. VERHALTEN IN EXTREMEN FLUGLAGEN	15
SACKFLUG	15
EINSEITIGES EINKLAPPEN	15
FRONTALES EINKLAPPEN	15
„VERHÄNGER“ ODER LEINENÜBERWURF	16
TRUDELN	16
FULLSTALL	16
NOTSTEUERUNG	17
V. PFLEGE, WARTUNG UND INSTANDHALTUNG	17
PFLEGE UND WARTUNG	17
REPARATUREN	18
ENTSORGUNG VON GLEITSCHIRMEN	18
INSTANDHALTUNG, NACHPRÜFUNGSINTERVALLE	18
PERSÖNLICHE VORAUSSETZUNGEN	18
PRÜFSCHRITTE	18
KENNZEICHNUNG DER NACHPRÜFUNG	20
VI. ZU GUTER LETZT	21
NATUR- UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN	21
ANHANG S1: MUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG CYBER 4 S	22
ANHANG S2: LUFTSPORTGERÄTE-KENNBLETT CYBER 4 S	23
ANHANG M1: MUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG CYBER 4 M	24
ANHANG M2: LUFTSPORTGERÄTE-KENNBLETT CYBER 4 M	25
ANHANG L1: MUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG CYBER 4 L	26
ANHANG L2: LUFTSPORTGERÄTE-KENNBLETT CYBER 4 L	27
ANHANG LP: LEINENPLAN	28

CYBER 4



ICARO
paragliders

Lieber ICARO-Pilot,

herzlichen Glückwunsch zum Erwerb Deines neuen CYBER4!
Der CYBER4 ist von uns mit größter Sorgfalt entwickelt und produziert worden, um Dir viele Stunden Fluggenuss zu bringen.

Damit Du Dich unter Deinem neuen Gleitschirm von der ersten Minute an wohl fühlst, empfehlen wir Dir diese Betriebsanleitung aufmerksam zu lesen. Dadurch lernst Du Deinen neuen Gleitschirm schnell und umfassend kennen.

Außer den Informationen zum Flugbetrieb enthält diese Betriebsanleitung auch wichtige Pflege- und Betriebshinweise für Deine Sicherheit und die Werterhaltung Deines neuen Fluggerätes.

Bitte gib diese Betriebsanleitung bei einem späteren Verkauf Deines Gleitschirms an den neuen Besitzer weiter.

WICHTIGE HINWEISE FÜR DEINE SICHERHEIT

- DIE BENUTZUNG DIESES GLEITSCHIRMES ERFOLGT AUSSCHLIEßLICH AUF EIGENE GEFAHR. JEDER PILOT TRÄGT SELBST DIE VERANTWORTUNG FÜR SEINE EIGENE SICHERHEIT!
- JEDER PILOT IST SELBST FÜR DIE LUFTTÜCHTIGKEIT SEINES FLUGGERÄTES VERANTWORTLICH! ER/ SIE MUSS DAFÜR SORGEN, DASS VOR JEDEM START SEINE AUSRÜSTUNG UND SEIN FLUGGERÄT AUF LUFTTÜCHTIGKEIT ÜBERPRÜFT WIRD UND ORDNUNGSGEMÄß GEWARTET IST.
- DIESER GLEITSCHIRM ENTSPRICHT ZUM ZEITPUNKT SEINER AUSLIEFERUNG DEN BESTIMMUNGEN DES DEUTSCHEN HÄNGE-GLEITERVERBANDES (DHV).
- JEDE EIGENMÄCHTIGE ÄNDERUNG HAT DEN VERFALL DES GÜTESIEGELS ZUR FOLGE!
- ES WIRD VORAUSGESETZT, DASS DER PILOT IM BESITZ EINER GÜLTIGEN FLUGLIZENZ IST UND DIE REGELN FÜR DAS GEMEINSAME FLIEGEN MIT ANDEREN LUFTFAHRZEUGEN KENNT.
- JEDE HAFTUNG VON HERSTELLER UND VERTREIBER IST AUSGESCHLOSSEN!

DER CYBER 4 DARF NICHT GEFLOGEN WERDEN

- BEI UNGENÜGENDER ERFAHRUNG ODER AUSBILDUNG DES PILOTEN,
- AUßERHALB DES ZULÄSSIGEN STARTGEWICHTES,
- IM REGEN, BEI SCHNEEFALL, IN WOLKEN ODER NEBEL,
- BEI TURBULENTEN WETTERBEDINGUNGEN,
- MIT MOTOR, AUßER ES BESTEHT EINE ZULASSUNG DURCH DEN DULV,
- MIT MEHR ALS 90° ROLLWINKEL UND
- IM KUNSTFLUG, DENN KUNSTFLUG IST GEFÄHRLICH UND DESHALB NICHT ERLAUBT.

I. Dein CYBER 4

Eigenschaften des CYBER4

Die Qualität seines Vorgängers, des CYBER2+ und die Innovation der aktuellen Schirmgeneration sind im CYBER4 vereint. Wegen seines äußerst einfachen Startverhaltens und der hohen passiven Sicherheit ist er der perfekte Allround- und Einsteigerschirm.

Hohe passive Sicherheit, gute Leistung, direktes und präzises Steuern über die Bremsen und durch Gewichtsverlagerung waren die gesetzten Ziele für unser Entwicklungsteam. Im Vergleich zum CYBER2+ ist das Handling leichtgängiger und der Schirm wendiger geworden. Im Flug vermittelt die stabile Kappe sofort ein vertrautes und entspanntes Fluggefühl, wodurch nicht nur Schulungen sondern auch die ersten Thermik- und Streckenflüge völlig stressfrei durchgeführt werden können.

Daher empfehlen wir diesen Gleitschirm allen Einsteigern, dank seiner uneingeschränkten Schulungstauglichkeit, und Genussfliegern mit wenig bis mittlerer Flugpraxis und einem hohen Sicherheitsbedürfnis.

Konstruktion des CYBER 4

Die Lufteintrittsöffnungen eines Gleitschirmes sind ein besonders wichtiger Bereich des Designs. Diese wurden so entwickelt, dass optimales Füllverhalten beim Start als auch nach Störungen der Kappe gewährleistet ist, welches zusätzlich auch durch das engesetzte V- Rippensystem unterstützt wird.

Besondere wichtig war uns, die Gefahr der stabilen Steilspirale auf ein Minimum zu reduzieren. Dies ist uns durch eine optimierte geometrische Schränkung des Profils und einer besonders ausgefeilten Trimmung gelungen.

Die raffiniert durchdachte Leinengeometrie, welche durch das V- Rippensystem ermöglicht wird, reduziert nicht nur den schädlichen Luftwiderstand auf ein mögliches Minimum, sondern garantiert dem CYBER4 hohe Festigkeit, ausgezeichnete Flugeigenschaften und ein optimales Starthandling.

Die Angriffspunkte der Bremsgalerie-Leinen sind so angebracht, dass bereits bei mäßigem Steuerleinenzug gutes Handling gegeben ist. Die Bremswege sind so ausgelegt, dass der CYBER4 auch Überreaktionen des Piloten problemlos wegsteckt.

Der CYBER4 besitzt 4-fach-Tragegurte, die mit einem Beschleunigungssystem ausgestattet sind. Das "Ohrenanlegen" wird durch die Trennung des A-Gurtes erleichtert. Sehr einfaches Starthandling, B- und C- Leinenstall, Steuerbarkeit über die D-Tragegurte und eine für den beschleunigten Flug genau optimierte Geometrie waren neben hoher gewichtsspezifischer Festigkeit die wichtigsten Aspekte bei der Entwicklung dieses Tragegurtes.

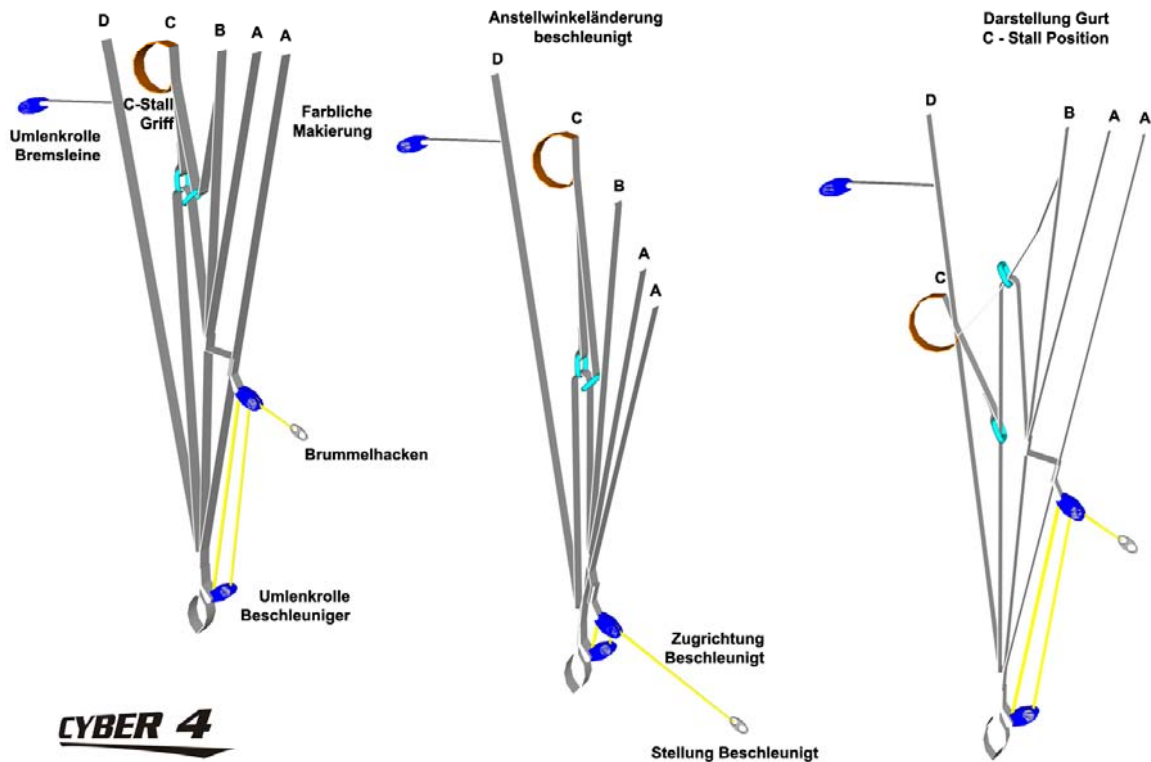
Technik des CYBER 4

Technische Daten

CYBER4			S	M	L
Fläche ausgelegt	m ²		25,40	28,14	30,44
Fläche projiziert	m ²		21,46	23,77	25,71
Spannweite ausgelegt	m		11,02	11,60	12,06
Spannweite projiziert	m		9,31	9,80	10,19
Streckung	A/R		4.78	4.78	4.78
Zellen			38	38	38
Startgewicht	kg		65-90	85-105	95-130
V trim	km/h		-	-	-
V max	km/h		-	-	-
Zahl der Tragegurte			4+1	4+1	4+1
Gewicht	kg		5,8	6,3	6,7
Zulassung	EN	LTF	EN A / 1	EN A / 1	EN A / 1

Tragegurte

Die Tragegurte des CYBER4 sind das Ergebnis unserer jahrelangen Erfahrung im Gleitschirmbereich. Speziell die Vorrichtung für die Einleitung des C- Leinenstalls soll den Piloten bei dieser Abstiegshilfe unterstützen.



Leinenmaterial

Die Leinen des CYBER4 bestehen aus einem HMA-Kern (High-Molecular-Aramid), der mit einem PE-Kunststoff ummantelt und damit geschützt ist. Es kommt eine Kombination von verschiedenen Leinenstärken zur Anwendung.

Alle verarbeiteten Leinen werden mit höchster Präzision elektronisch abgelängt und anschließend vernäht. Eine genau dokumentierte Endkontrolle aller Leinen jedes produzierten ICARO - Gleitschirms ist selbstverständlich.

Kappenmaterial

Beim CYBER4 werden unterschiedliche Farben des Segeltuches Porcher Marine zur Anwendung gebracht. Verschiedene Beschichtungen sorgen für eine Verringerung der Luftdurchlässigkeit, erhöhen die UV-Beständigkeit und verringern das Gewicht. D-60 Stoff für die tragenden Rippen, laser- geschnittene Stoffbahnen, verschweißte Schnittkanten, umgenähte V- Rippen, die T- Profile am Untersegel sowie das eingenähte symmetrische Design gewährleisten höchste Qualität gepaart mit langer Lebensdauer und Werterhalt des CYBER4.

Farbkombinationen

Der CYBER4 ist in den Farbkombinationen schwarz/rot/grau, grau/rot/weiß sowie rot/schwarz/gold erhältlich. Sonderfarben sind gegen Aufpreis möglich.

Musterzulassung

Folgende Musterzulassung besteht für den CYBER4 für Deutschland und Österreich:

Der CYBER4 kann mit allen gängigen Gleitschirm-Gurtzeugen ohne starre Kreuzverspannung (= alle Gurtzeuge der DHV - Kategorie GH) geflogen werden.

Gurtzeuge mit starrer Kreuzverspannung (= alle Gurtzeuge der DHV -Kategorie GX) sind für den CYBER4 weniger geeignet, da sie sowohl das Handling, wie auch einzelne Bereiche des sicherheitsrelevanten Verhaltens ungünstig beeinflussen können. Wir haben deshalb diese Gurtzeuge (bei denen es sich insgesamt nur um wenige Typen handelt) nicht in die DHV -Musterzulassung miteinbezogen. Nicht zugelassen sind auch Spezialgurtzeuge, die nur in Zusammenhang mit bestimmten Gleitschirmtypen geflogen werden dürfen.

Zu welcher Gurtzeuggruppe ein Gleitschirmgurtzeug gehört ist auf der Musterzulassungsplakette vermerkt. Eine Liste, der vom DHV zugelassenen Gleitschirmgurtzeuge mit Einteilung in die jeweilige Gurtzeuggruppe, ist beim DHV erhältlich.

II. FLUGTIPPS

Vorflugcheck und Flugvorbereitung

Ein sorgfältiger Vorflugcheck ist für jedes Luftfahrzeug erforderlich, so auch für den CYBER4.

- Während des Öffnens des Gleitschirms untersuche die Kappe und Zellwände auf Beschädigungen. Selbst wenn man den Gleitschirm beim Verpacken nach dem letzten Flug kontrolliert hat, ist es nicht ausgeschlossen, dass er während des Transportes beschädigt wurde.

- Überprüfe, dass die Leinen nicht beschädigt, verdreht oder verknotet sind und ungehindert zur Kappe laufen. Überprüfe die Verknotung der Hauptsteuerleine am Griff. Beide Steuerleinen müssen die gleiche Länge haben.

Achtung: Die korrekte Länge der Hauptsteuerleine darf nicht geändert werden.

- Überprüfe Dein Gurtzeug und alle Verbindungen, alle Schäkel und Karabiner an den Tragegurten, ob diese geschlossen und die Tragegurte nicht verdreht sind.
- Achte darauf, dass Deine Ausrüstung optimalen Schutz und Komfort bietet (Integralhelm, Fliegerschuhe, Overall, Handschuhe) und zugelassen ist.

Das Fliegen mit dem CYBER4

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

- Der CYBER4 sollte so ausgelegt werden, dass beim Aufziehen mit den A - Tragegurten die Leinen in der Mitte des Schirms etwas früher gespannt sind als die an den Flügellenden.
- Die Leinengruppen sind sorgfältig zu trennen und die Tragegurte zu ordnen.
- Alle Leinen müssen frei und ohne Verschlingung vom Gurt zur Kappe laufen. Ebenso wichtig ist es, dass die Leinen beim Start nirgendwo hängen bleiben können. Wenn die Tragegurte nicht verdreht sind, dann laufen die Steuerleinen frei durch die Rolle am D-Tragegurt zur Hinterkante des Schirmes.
- Es ist darauf zu achten, dass keine Leinen unter der Schirmkappe durchlaufen. Ein Leinenüberwurf beim Start kann verhängnisvolle Folgen haben.

Starten

Man hält die A-Tragegurte, nicht aber die Baby-A-Gurte (Ohrenanleghilfe) und die Handgriffe der Steuerleinen in den Händen, nachdem man den Vorflugcheck ausgeführt hat. Die Leinen sind gespannt, die Arme in Verlängerung der A-Leinen und du läufst an, um die Schirmkappe gleichmäßig und mit der Energie des eigenen Körpergewichtes aufzuziehen. Dabei ist auch die Windrichtung zu beachten, damit beim Aufziehen gegen den Wind beide Hälften des Gleitschirmes symmetrisch gefüllt werden. Dies gewährleistet einen noch leichteren Start.

Die Kappe des CYBER4 füllt sich schnell und zuverlässig und steigt über den Piloten. Sobald der Zug beim Aufziehen nachlässt (die Kappe befindet sich zu diesem Zeitpunkt schon über dem Piloten), bremst man eventuell etwas an. Man blickt nach oben und vergewissert sich, dass die Kappe vollständig geöffnet über einem steht. Nach einigen entschlossen beschleunigenden Schritten bei gleichzeitig dosiertem Lösen der Bremsen hebt man ab.

Anschließend bremst man wieder etwas an, um mit der Geschwindigkeit des geringsten Sinkens zu fliegen. Dies ist auch die Steuerleinenstellung mit der der CYBER4 in turbulenter Luft am stabilsten fliegt.

Kurvenflug

Die kombinierte Steuertechnik (Gewichtsverlagerung und Zug der kurveninneren Bremsleine) eignet sich in jeder Situation, um Kurven zu fliegen, wobei der Kurvenradius durch dosierten Steuerleinenzug bestimmt wird. Der CYBER4 ist wendig und reagiert auf Steuerimpulse direkt und verzögerungsfrei. Bei stärkerem, einseitigem Steuerleinenzug nimmt der CYBER4 eine deutliche Seitenneigung auf und fliegt schnelle, steile Kurven, die bis zur Steilspirale fortgesetzt werden können.

Landung

Man lässt den Gleitschirm aus einem geraden Endanflug gegen den Wind mit zunehmendem Anbremsen ausgleiten und richtet sich auf. Man zieht, wenn man mit den Füßen ca. 1m vom Boden entfernt ist, die Steuerleinen voll durch, wobei der Körper in leichte Vorlage geht. Bei starkem Gegenwind bremst man entsprechend schwächer. Nach dem Aufsetzen läuft man noch einige Schritte weiter und lässt durch dementsprechenden Zug an den Steuerleinen die Kappe nach hinten hinunterfallen.

Der CYBER4 hat wunderbare Flair-Eigenschaften und ist damit einfach und sanft zu landen. Aus einem geraden Endanflug gegen den Wind bremst man die Kappe ca. 7 m über den Boden noch einmal leicht an. Nach Freigeben der Bremsen holt der Schirm Fahrt auf. Mit leichter Überfahrt fliegt man ca. 50 cm über den Landeplatz und beginnt mit der Bremse den Schirm abzufangen. So sind auch bei Nullwind sanfte Landungen möglich.

Achtung: Landungen aus Kurven heraus und schnelle Kurvenwechsel vor der Landung sind wegen der damit verbundenen Pendelbewegungen unbedingt zu vermeiden.

Weiters kann das "Überschießen lassen" der Gleitschirmkappe, die dann gefüllt mit den Eintrittsöffnungen voran auf den Boden auftrifft, die Zellwände zerreißen!

Beschleunigen mittels Speedsystem

Die Länge des Beschleunigers stellt man am Fußpedal links und rechts so ein, dass bei voll durchgesteckten Beinen das Beschleunigungssystem maximal betätigt ist und sich beide Rollen berühren. Gleichzeitig darf bei gelöstem Fußpedal keine Verkürzung der Tragegurte durch Anstehen des Fußpedals am Sitzbrett auftreten. Dies ist sehr wichtig, da der Schirm sonst bereits beim Start vorbeschleunigt wird.

Das Beschleunigungssystem wird vor dem Start beidseitig mit den an den Tragegurten befestigten Brummelhaken verbunden. Dabei werden die Beschleunigerleinen durch die dafür vorgesehenen Umlenkrollen am Gurtzeug geführt.

Mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens fliegt man bei ruhiger Luft ungebremst, ohne das Beschleunigungssystem zu benutzen. Das Beschleunigungssystem benötigt man, wenn man mit höherer Geschwindigkeit als der Geschwindigkeit des besten Gleitens fliegen will. Dies ist vor allem zur Gleitwinkelverbesserung bei Gegenwind und bei Abwind angebracht. Auch wenn

rasch Höhe abgebaut werden soll wird der Fußbeschleuniger durchgedrückt (vor allem mit angelegten Ohren).

Wirkungsweise des Beschleunigungssystems:

Betätigt man den Beschleuniger, bleibt die Länge des D-Tragegurtes unverändert, jedoch werden der C-, B- und A-Tragegurt konstruktionsbedingt unterschiedlich verkürzt. Dies bewirkt eine Verkleinerung des Anstellwinkels des gesamten Flügels und führt zu einer Geschwindigkeitszunahme.

Das Fliegen mit dem Beschleunigungssystem sollte stets dosiert erfolgen, d.h. je turbulenter die Bedingungen und je weniger Bodenabstand vorhanden, desto weniger beschleunigen. Die beim Beschleunigen erreichbare Geschwindigkeitszunahme darf nicht unterschätzt werden.

Die Flugstabilität des CYBER4 bleibt auch bei erhöhter Geschwindigkeit durch die speziell angepasste Geometrie des Beschleunigungssystems erhalten, was für die praktische Einsetzbarkeit des Beschleunigungssystems sehr wichtig ist.

Bei turbulenzbedingtem Entlasten der beschleunigten Kappe dosiert aus dem Beschleuniger gehen und erst nach vollständigem Beenden des beschleunigten Fluges bei Bedarf mit der Bremse arbeiten!

Achtung: Es macht keinen Sinn - sondern kann sogar gefährlich werden - gleichzeitig zu beschleunigen und zu bremsen. Aufgrund des geringeren Anstellwinkels im beschleunigten Flug wird der vordere Teil des Flügels für Turbulenzen empfindlicher. Durch gleichzeitiges Bremsen wird nun der Auftrieb in den hinteren Teil des Flügels verlagert und der vordere Teil des Flügels unnötig entlastet.

Windenschlepp

Grundsätzlich sind für den Windenschlepp die örtlich geltenden Vorschriften zu beachten. Es darf nur mit einem erfahrenen Schleppteam und geeignetem Material geschleppt werden.

Beim Windenschlepp mit dem CYBER4 ist darauf zu achten, dass der Gleitschirm vor dem Start senkrecht über dem Piloten steht. In der Startphase soll nicht mit zu großem Zug geschleppt werden, damit der Pilot im flachen Winkel vom Start weg steigt. Ein Schleppeinzug über 100 kg ist nicht zulässig. In jedem Fall darf der maximale Zug auf der Schleppeine nicht höher als das Körpergewicht des Piloten sein.

Training am Boden - "Bodenhandling"

Um ein gutes Gefühl für Deinen CYBER4 zu bekommen, empfiehlt es sich auch am Boden mit dem Schirm zu trainieren. Das Aufziehen in der Ebene schult und verfeinert die Starttechnik. Dort kann der Pilot bewusst und stressfrei die Reaktionen des Gleitschirmes kennen lernen, um dann in der Luft besser und effektiver mit dem CYBER4 umgehen zu können.

Thermikfliegen und Fliegen bei turbulenten Verhältnissen

Der CYBER4 besitzt zwar konstruktionsbedingt schon eine sehr hohe Stabilität, ein „**aktiver Flugstil**“ in turbulenter Luft, so wie nachfolgend beschrieben, trägt jedoch zusätzlich noch wesentlich zur Sicherheit des Piloten bei.

In turbulenter Luft sollte der CYBER4 stets etwas angebremst geflogen werden. Man erreicht dadurch eine Vergrößerung des Anstellwinkels und mehr Stabilität der Kappe. Gleichzeitig spürt der Pilot so über die Bremsen die Kappe und kann im Moment, wo der Bremszug auf einer Bremse nachlässt, die Bremse reflexartig kurz tiefer setzen, um so einen drohenden Einklapper zu vermeiden. Dies kann je nach Stärke und Dauer der Turbulenz durchaus kurzzeitig auch mehr als 100% des Bremsweges sein, wobei 100% Bremsweg den symmetrischen Steuerausschlag bedeuten, bei dem - unter stationären Bedingungen - der Sackflug beginnt.

Beim Einfliegen in starke Thermik oder bei zerrissener Thermik ist darauf zu achten, dass die Gleitschirmkappe nicht hinter dem Piloten zurückbleibt und in einen dynamischen Strömungsabriss gerät. Verhindert wird dies, indem man beim Einfliegen in den Aufwindbereich den Steuerleinenzug lockert, um etwas Geschwindigkeit aufzunehmen. Umgekehrt muss der Gleitschirm abgebremst werden, wenn die Kappe durch Einfliegen in einen Abwindbereich oder Herausfliegen aus der Thermik vor den Piloten kommt. Schneller zu fliegen (Beschleunigungssystem aktiviert) ist zum Durchqueren von Abwindzonen und bei Gegenwind sinnvoll.

Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass man durch aktive Gewichtsverlagerung und gefühlvolles "Stützen" des Schirms versucht, immer die Kappe gleichmäßig zu belasten wodurch das Risiko von Klappern deutlich vermindert wird.

III. Schnellabstiegshilfen

Mit dem CYBER4 sind sowohl "Ohrenanlegen" mit Betätigung des Beschleunigungssystems, B- und C-Leinenstall und die Steilspirale als Hilfen für den Schnellabstieg möglich.

Ohren-Anlegen

Sinn dieses Manövers ist es z. B. auch in einem Aufwindband fliegend, nach unten zu kommen um am Startplatz zu landen oder den Gleitwinkel für den Endanflug auf einen engen Landeplatz zu verringern.

Man nimmt den äußersten A-Tragegurt (Baby-A-Gurt) des CYBER4 ohne die Bremsen loszulassen auf beiden Seiten in die Hand und zieht diese nach unten, indem man sie wie über eine Umlenkrolle durch die Handflächen laufen lässt (Unbedingt feste Handschuhe verwenden!). Der CYBER4 "legt die Ohren an", die Sinkgeschwindigkeit erhöht sich auf bis zu 5 m/sec., nicht jedoch die Vorwärtsgeschwindigkeit. Sinkgeschwindigkeiten von über 5 m/s kann man erreichen, wenn man zusätzlich noch das Speedsystem einsetzt.

Geöffnet wird der Schirm durch Lösen des Speedsystems und Hochgehen mit den Händen. Die Ohren öffnen sich sanft und selbständig. Sollte dies einmal nicht der Fall sein, wird das Öffnen mit kurzem, symmetrischem Anbremsen mit beiden Bremsen unterstützt.

Fliegt man mit "angelegten Ohren", können z.B. Richtungskorrekturen nur mit Gewichtsverlagerung gemacht werden.

Vor der Landung gibt man die heruntergezogenen A-Tragegurte wieder frei, um normale Sinkgeschwindigkeit für eine sanfte Landung zu erreichen. Bei diesem Manöver behält man die Bremsen in der Hand.

Achtung: Beim Ohren-Anlegen erhöht sich der Anstellwinkel des Gleitschirms, die Bremswege bis zum Überziehen verringern sich und die Sackfluggrenze rückt näher. Die gleichzeitige Betätigung des Beschleunigungssystems wirkt diesen negativen Erscheinungen entgegen. Deshalb den Beschleuniger immer Einhängen und auch beim Ohren-Anlegen durchaus benutzen!

B-Leinenstall

Naturgemäß haben Einsteiger- und Allroundschirme einen sehr hohen Innendruck in der Kappe. Um dies zu erreichen und um die maximale Stabilität in Turbulenzen zu bekommen, wird die B-Leinenebene in der Nähe der größten Profildicke angebracht. Die Kraft, die dadurch nötig wird, um das Profil an seiner dicksten Stelle zu deformieren, entspricht dadurch fast dem gesamten Einhängegewicht – der Pilot muss sozusagen einen Klimmzug machen. In steigenden Luftmassen wird die dazu erforderliche Kraft noch größer. Zudem erhöht sich die Haltekraft nach der Einleitung so sehr, dass ein länger gehaltener B-Stall nahezu unmöglich wird.

Weiters ist der B- Leinenstall durch seine punktuelle Belastung bei der Einleitung für das Material schädlich, worauf herstellerübergreifend in den Betriebsanleitungen auch hingewiesen wird.

Steilspirale

Eingeleitet wird dieses Flugmanöver, indem man das Körpergewicht zur Kurveninnenseite verlagert und gleichmäßig die kurveninnere Bremse zieht. Der CYBER4 wird dann immer mehr Kurvenneigung und Fahrt aufnehmen, sodass eine Spiralbewegung mit erhöhter Sinkrate entsteht. Die Schräglage kontrolliert man durch dosiertes Ziehen bzw. Nachlassen der kurveninneren Steuerleine. Spiralen von 7-9 m/sec gelten als sicher. Es ist darauf zu achten, die Steilspirale mit genügend Bodenabstand zu beenden.

Ausgeleitet wird langsam, indem man das Gewicht wieder in die neutrale Position verlagert und sobald der Schirm sich aufrichtet, noch einmal gefühlvoll nachbremst. Die Ausleitung sollte langsam über mehrere Umdrehungen erfolgen, um dem Schirm die Möglichkeit zu geben, die Rotationsgeschwindigkeit sicher zu verringern.

Der CYBER4 neigt nicht zum Nachdrehen. Sollte dies trotzdem eintreten (speziell mit voluminösen Gurtzeugen, sehr aufrechter Sitzposition oder sehr hohen Sinkraten), muss die Spirale durch angemessenes Anbremsen der Außenseite (10-15 cm) aktiv ausgeleitet werden. Dazu verlagert man das Gewicht wieder in die neutrale Lage, löst die kurveninnere Bremse und bremst gefühlvoll die kurvenäußere Seite an, bis man merkt, wie sich der Schirm aufzurichten beginnt. Dann wieder gefühlvolles Nachbremsen der kurveninneren Seite über mehrere Umdrehungen bis zum Normalflug.

Achtung: *Dieses Manöver sollte nur erfahrenen Piloten vorbehalten bleiben. Zieht man eine Steuerleine zu abrupt und zu weit durch, kann die Schirmkappe trudeln (negativ drehen). Beim Einleiten einer steilen Kurve ist die kurvenäußere Bremsleine immer ganz zu lösen.*

IV. Verhalten in extremen Fluglagen

Achtung: *Extremflugmanöver sollten nur im Rahmen eines offiziellen, kompetent geleiteten Sicherheitstrainings über Wasser geübt werden.*

Dabei ist grundsätzlich sicherzustellen, dass

- ein betriebsbereites Rettungsboot auf dem See ist,
- der Pilot mit einer ohnmachtsicheren Schwimmweste ausgerüstet ist,
- der Pilot zusätzlich mit einem Funkgerät ausgestattet ist, über das er Anweisungen vom Leiter des Sicherheitstrainings bekommen kann und
- selbstverständlich auch immer ein Rettungsschirm mitgeführt wird.

Sackflug

Der CYBER4 ist prinzipiell nicht sackflugempfindlich. Er beendet einen Sackflug, der z.B. durch zu tiefes Ziehen beider Bremsen während des Fluges verursacht wurde, normalerweise selbständig. Zuerst kontrollieren, ob die Bremsen vollständig gelöst sind.

Zusätzlich unterstützt man beim aktiven Ausleiten das Beenden des Sackfluges, durch gleichzeitiges „nach – vorne – Drücken“ beider A-Tragegurte oder Betätigen des Speedsystems, was in gewissen Situationen bei jedem Gleitschirm erforderlich sein kann,

Einseitiges Einklappen

Auch beim CYBER4 können stärkere Turbulenzen zum einseitigen Einklappen der Fläche führen. Dies ist normalerweise unkritisch und das Wiederöffnen erfolgt rasch und meist ohne Zutun des Piloten.

Trotzdem sollten spätestens jetzt, wie oben unter „Thermikfliegen und Fliegen bei turbulenten Verhältnissen“ beschrieben, sofort beide Bremsen leicht angezogen werden.

Das Wiederöffnen wird unterstützt, indem man zuerst die Drehbewegung der Kappe durch Gegensteuern stabilisiert, bis der Gleitschirm wieder geradeaus fliegt und dann auf der eingeklappten Seite ein oder mehrmals die Steuerleine kräftig und kurz zieht ("aufpumpen").

Erfolgt ein Klapper im beschleunigten Flug, lässt man zuerst den Beschleuniger locker, um die Stabilisierung und das Wiederöffnen der Kappe zu unterstützen. Das Wiederöffnen unterstützt man nun so wie oben bereits beschrieben.

Frontales Einklappen

Ein Gleitschirm gerät durch starkes Ziehen an den A- Gurten oder durch plötzlich auftretende starke Abwinde in einen Frontstall. Die Eintrittskante klappt impulsiv über die ganze Spannweite ein. Durch dosiertes Anbremsen werden die

Pendelbewegungen um die Querachse verringert und gleichzeitig der Öffnungsvorgang beschleunigt.

Der CYBER4 öffnet den Frontstall gewöhnlich selbständig. Bei frontalem Einklappen kann man das Wiederöffnen durch beidseitiges kurzes Ziehen der Steuerleinen unterstützen.

„Verhänger“ oder Leinenüberwurf

Dieser Flugzustand ist bei keinem unserer Testflüge aufgetreten. Dennoch ist es beim Gleitschirmfliegen nicht auszuschließen, dass sich die eingeklappte Fläche durch extreme Turbulenzen oder einen Pilotenfehler (z.B. beim Sortieren der Leinen vor dem Start) zwischen den Leinen verhängt. Der Pilot stabilisiert durch vorsichtiges Gegenbremsen den Schirm. Ohne Pilotenreaktion geht ein verhängter Schirm meist in eine stabile Steilspirale über.

Um den Verhänger zu lösen, gibt es verschiedene Möglichkeiten:

- Pumpen auf der verhängten Seite
- Ziehen der Stabilo-Leine
- Einklappen und Wiederöffnen der verhängten Seite
- Führen diese Maßnahmen nicht zum Erfolg, bietet sich die Möglichkeit, den Verhänger durch einen Fullstall zu öffnen

Achtung: Dieses Manöver sollte nur von routinierten Piloten mit extremer Flugerfahrung in ausreichender Sicherheitshöhe durchgeführt werden. Führen diese Flugmanöver nicht zum Erfolg oder fühlt sich der Pilot überfordert, ist sofort das Rettungssystem zu betätigen.

Trudeln

Prinzipiell sollte man einen Gleitschirm nicht zum Trudeln bringen. Bei manchen Sicherheitstrainings wird das Trudeln über Wasser mit Schwimmweste und einem einsatzbereiten Rettungsboot geübt.

Sinn dieses Trainings ist es, sich an die Grenzen des einseitigen Strömungsabrisses heranzutasten und diese kennen zu lernen. Das Ausleiten des Trudels (Negativdrehung) geschieht, indem man beide Bremsen im günstigsten Moment freigibt. Dieser Moment ist dann, wenn die rotierende Kappe über oder leicht vor dem Piloten erscheint. Der CYBER4 geht dann von selbst wieder in den Normalflugzustand über.

Fullstall

Um einen stabilen Fullstall einzuleiten, muss man die Bremsleine einmal wickeln. Man zieht nun die Bremsen zügig bis zur gestreckten Armlänge durch und hält die Hände unterhalb des *Sitzbrettes*.

Achtung: Wenn die Kappe nach hinten wegkippt, z.B. im Moment der Einleitung des Fullstalls, darf man auf keinen Fall die Bremsen freigeben. Die Folge wäre: Der Pilot befindet sich vor der Kappe, die Kappe hinter dem Piloten. Im nächsten Moment fällt der Pilot nach unten, die Kappe nimmt volle Fahrt auf und beschleunigt

den Piloten auf einer Kreisbahn über die Kappe. Der Pilot könnte im Extremfall ins Segel fallen.

Der Fullstall wird erst ausgeleitet, wenn er stabilisiert ist, d.h. wenn die entleerte Kappe sich über oder leicht vor dem Piloten befindet. Man lässt die Kappe vorfüllen, indem man die Bremse ein wenig frei gibt und sobald der CYBER4 stabil über dem Piloten steht, gibt der Pilot die Bremsen vollständig frei und der Flügel nimmt wieder von selbst Fahrt auf. Dabei geht die Kappe sanft vor den Piloten.

Achtung: Werden beim Ausleiten des Fullstalls die Bremsen im falschen Moment oder nur unvollständig freigegeben besteht wie mit jedem anderen Gleitschirm die Gefahr, ins Segel zu fallen!

Notsteuerung

Sollte es aus irgendeinem Grund nicht möglich sein den CYBER4 mit den Steuerleinen zu steuern, dann lässt er sich auch sehr gut mit den D-Tragegurten steuern und landen.

Achtung: Bei der Steuerung über die D- Tragegurte sind die Steuerwege wesentlich kürzer und die Steuerkräfte wesentlich geringer.

V. Pflege, Wartung und Instandhaltung

Pflege und Wartung

- Auch bei guter Pflege und Wartung können an Deinem CYBER 4, so wie bei jedem anderen Gleitschirm auch, Verschleiß- und Alterungserscheinungen, die das Flugverhalten und die Flugsicherheit beeinträchtigen können, auftreten. Daher folgende Tipps:
- Wenn Du den CYBER 4 reinigen möchtest, verwende am besten nur warmes Wasser und einen weichen Schwamm.
- Lagere den Gleitschirm trocken und lichtgeschützt bei einer Temperatur, die Idealerweise zwischen 5 und 30 Grad Celsius betragen sollte, und nie in der Nähe von Chemikalien.
- Wenn Du länger nicht fliegst, dann öffne den Rucksack, den Spanngurt und Rolle die Schirmkappe ein wenig auseinander, damit Luft an das Tuch gelangen kann und die Spannung vom Material genommen wird.
- Sollte der Gleitschirm nass geworden sein, lege ihn so aus, dass überall Luft an das Gewebe gelangen kann.

Achtung: Das vollständige Trocknen Deines Gleitschirms kann mehrere Tage dauern und ist für das Material wichtig, da sonst die Luftdurchlässigkeit erhöht wird und so die Leistung des Gleitschirms nachlässt. Ein nasser oder feuchter Gleitschirm kann ein stark verändertes Flugverhalten aufweisen!

- Langanhaltende Exposition an UV-Strahlung mindert die Festigkeit des Gleitschirmtuchs. Lasse aus diesem Grund Deinen Gleitschirm nie unnötig in der Sonne liegen, sondern packe ihn nach dem Fliegen wieder in seinen Rucksack.

Achtung: Vermeide es, den Schirm an heißen Tagen im, in der prallen Sonne stehenden, geschlossenen Auto zu lagern!

Reparaturen

Sollten Reparaturen notwendig sein, so sind diese nur vom Hersteller, Importeur oder anderen autorisierten Personen durchzuführen. Kleinere Schäden wie kleine Löcher am Segel können durch den Piloten selbst repariert werden, indem man mit speziellem Klebesegel von der Unter- und Oberseite jeweils einen Flicker über die schadhafte Stelle klebt. Leinenschäden oder größere Löcher müssen von fachkundigem Personal repariert werden.

Entsorgung von Gleitschirmen

Die am Gleitschirm eingesetzten Materialien erfordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte sende ausgediente Geräte an uns zurück damit wir diese fachgerecht entsorgen können.

Instandhaltung, Nachprüfungsintervalle

Dieser Gleitschirm muss nach Ablauf von 200 Flugstunden, zumindest aber nach 24 Monaten zur Nachprüfung. Ohne diese Nachprüfung verliert die Musterzulassung bzw. die Typenprüfung ihre Gültigkeit! Diese sollte grundsätzlich vom Hersteller oder Importeur durchgeführt werden.

Um eine Nachprüfung selbst durchführen zu dürfen, sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Überprüfungsprotokoll
- Porositätsmessgerät
- Federwaage
- Leinenmessgerät
- Leinenreißgerät
- Nähmaschine
- großer Raum, sauber und hell
- Materialdaten für eine fachgerechte Nachprüfung des Gleitschirms. Diese können unter Angabe des Gleitschirmtyps, der Seriennummer, der Größe und des Baujahrs bei Fly & more Handels GmbH, ICARO Paragliders schriftlich angefordert werden.

Persönliche Voraussetzungen

Eine typenbezogene dreiwöchige Einschulung im Betrieb bei Fly & more Handels GmbH, ICARO Paragliders sowie eine anerkannte Fluglizenz sind Grundvoraussetzung für die Befähigung einer Person zur Durchführung von Gleitschirmnachprüfungen. Die Kosten für diese Ausbildung können Sie jederzeit bei Fly & more Handels GmbH, ICARO Paragliders erfragen.

Prüfschritte

1.Schritt: Datenaufnahme

In einem großen hellen Raum legt man den Gleitschirm aus und es werden die Daten wie Modell, Typ und Seriennummer im Prüfprotokoll aufgenommen.

2.Schritt: Luftdurchlässigkeitsprüfung

Die Luftdurchlässigkeit wird an insgesamt vier Stellen am Ober- und Untersegel mit einem Porositätsmessgerät geprüft, die Messergebnisse in das Prüfprotokoll eingetragen und mit den werksinternen Vorgaben verglichen und bewertet.

3.Schritt: Leinenreißtest

Um die Festigkeit der Leinen zu überprüfen, wird auf der A- und B- Ebene jeweils ein kompletter Leinenstamm (Stamm-, Mittel- und Galerieleine) ausgebaut und jede einzelne Leine auf dem Leinenreißgerät gerissen.

Die Messergebnisse werden in das Prüfprotokoll eingetragen, mit den werksinternen Vorgaben verglichen und bewertet.

4.Schritt: Sichtkontrolle der Tragegurte und Leinen

Es erfolgt die Sichtkontrolle der Tragegurte, des Beschleunigersystems, der Leinenschlösser und der Fang- und Bremsleinen. Jede Leine muss auf Beschädigung des Mantels, Knickstellen oder sonstige Beschädigungen genau gecheckt werden. Alle Nähte, Verbindungen zu den Galerieleinen oder in die Kappe sind zu checken.

5. Schritt: Sichtkontrolle der Kappe

Die Schirmkappe wird aufgehängt und der Prüfer macht eine genaue Sichtkontrolle des Gleitschirmes. Mit gutem Licht können an den Nähten Beschädigungen, Risse, Überlastungen in der Kappensymmetrie sowie Verschleiß im Segel erkannt und beurteilt werden. Auch die Zellen müssen komplett kontrolliert werden.

6. Schritt: Vermessung der Leinen

Jede einzelne Leine wird unter definierter Zugkraft gemessen und mit dem Leinenplan verglichen. Die Messergebnisse werden in das Prüfprotokoll eingetragen, mit den werksinternen Vorgaben verglichen und bewertet.

7.Schritt: Gesamtbewertung

Wenn alle einzelnen Ergebnisse geprüft und im Überprüfungsprotokoll eingetragen sind, muss der Prüfer eine Gesamtbewertung des Gleitschirmzustandes durchführen.

Abschließend wird auch der Packsack auf Verschleiß an Reißverschluss, Nähten und Tragegurten überprüft und bei Bedarf repariert.

Bewertungshinweise

Unter Bewertungshinweise müssen sonstige Reparaturen, Korrekturarbeiten und der Gesamtzustand beurteilt werden. Jedes Prüfergebnis einer Nachprüfung am ICARO- Gleitschirm ist umgehend mittels Kopie des Nachprüfprotokolls an Fly & more Handels GmbH, ICARO Paragliders zu übersenden.

Sollte der Gleitschirm in einem schlechten Gesamtzustand sein, kann der Prüfer auch statt für 24 nur noch für 12 Monate die Zulassung freigeben. Zusätzlich wird der Prüfer zur Meldung von außergewöhnlichen Mängeln an den Hersteller innerhalb von 3 Tagen verpflichtet.

Kennzeichnung der Nachprüfung

Die Bestätigung der ordnungsgemäß und nach Firmenangaben durchgeführten Nachprüfung erfolgt mittels Stempel am Gleitschirm und im Betriebshandbuch und darf nur von einer von Fly & more Handels GmbH, ICARO Paragliders autorisierten Prüfperson durchgeführt werden.

VI. Zu guter Letzt ...

Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten

Eigentlich selbstverständlich, aber hier nochmals ausdrücklich erwähnt: Bitte betreibe unseren naturnahen Sport so, dass Natur und Landschaft geschont werden!

- Bitte nicht abseits markierter Wege gehen,
- Bitte keinen Müll zurücklassen,
- bitte nicht unnötig lärmern und
- bitte das sensible biologische Gleichgewicht im Gebirge respektieren.

****Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert! ****

Zum Abschluss möchten wir Dich noch einmal zum Kauf Deines ICARO CYBER4 beglückwünschen! Das Team von ICARO dankt Dir für Dein Vertrauen in unsere Marke und ist jederzeit für Dich da, wenn es um Fragen, Anregungen oder Kritik geht.

Der nach den neuesten Entwicklung- und Herstellungsverfahren produzierte Gleitschirm wird Dir über Jahre viel Freude bereiten und Dir unvergessliche Flugerlebnisse beschern.

Du solltest jedoch nie vergessen, dass jeder Flugsport potentiell gefährlich ist und dass Deine Sicherheit letztendlich von Dir als verantwortlichen Piloten abhängt.

Trotz des großen Sicherheitspotentials des ICARO CYBER4 schützt Dich der Gleitschirm nicht vor den Gefahren unüberlegter und riskanter Flugmanöver oder den Einflüssen des Wetters.

Im Anhang findest Du die Musterprüfbescheinigung, das Luftsportgeräte-Kennblatt und den Leinenplan Deines Gleitschirms.

Weitere aktuelle Informationen findest Du auf unserer Homepage.

Dein ICARO-Team



Fly & more Handels GmbH, ICARO Paragliders
Hochriesstraße 1, 83126 Flintsbach, Deutschland

Telefon: +49-(0) 8034-909 700 Fax: +49-(0) 8034-909 701

Email: office@fly-more.com Web: <http://www.icaro-wings.de>



Anhang S1: Musterprüfbescheinigung CYBER 4 S

Deutscher Hängegleiterverband e. V. im DAeC

DHV/OeAeC-Technikreferat

LBA-anerkannte Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel



MUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG

Gleitschirm

Musterprüfnummer **DHV GS-01-1606-07**

Bezeichnung des Gerätemusters

Icaro Instinct L

Das nachstehend bezeichnete Luftsportgerät ist als Muster geprüft im Auftrag von:

Fly & more GmbH, ICARO, Hochriesstraße 1, 83126 Flintsbach, Deutschland

Diese Musterprüfbescheinigung ist erteilt auf Grund der die Musterprüfung betreffenden Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät und der Lufttüchtigkeitsforderungen in der heute geltenden Fassung sowie zu den Bedingungen der Vereinbarung über Musterprüfung und des Schreibens vom 29.01.2007.

Die Musterprüfung gilt gemäß zugehörigem Geräte-Kennblatt Nr.: **DHV GS-01-1606-07**

29.01.2007

Datum der Ausstellung

Unterschrift

Anhang S2: Luftsportgeräte-Kennblatt CYBER 4 S

Deutscher Hängegleiterverband e. V. im DAeC

DHV/OeAeC-Technikreferat

LBA-anerkannte Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel



MUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG

Gleitschirm

Musterprüfnummer **DHV GS-01-1606-07**

Bezeichnung des Gerätemusters

Icaro Instinct L

Das nachstehend bezeichnete Luftsportgerät ist als Muster geprüft im Auftrag von:

Fly & more GmbH, ICARO, Hochriesstraße 1, 83126 Flintsbach, Deutschland

Diese Musterprüfbescheinigung ist erteilt auf Grund der die Musterprüfung betreffenden Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät und der Lufttüchtigkeitsforderungen in der heute geltenden Fassung sowie zu den Bedingungen der Vereinbarung über Musterprüfung und des Schreibens vom 29.01.2007.

Die Musterprüfung gilt gemäß zugehörigem Geräte-Kennblatt Nr.: **DHV GS-01-1606-07**

29.01.2007

Datum der Ausstellung

Unterschrift

Anhang M1: Musterprüfbescheinigung CYBER 4 M

Deutscher Hängegleiterverband e. V. im DAeC

DHV/OeAeC-Technikreferat

LBA-anerkannte Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel



MUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG

Gleitschirm

Musterprüfnummer **DHV GS-01-1606-07**

Bezeichnung des Gerätemusters

Icaro Instinct L

Das nachstehend bezeichnete Luftsportgerät ist als Muster geprüft im Auftrag von:

Fly & more GmbH, ICARO, Hochriesstraße 1, 83126 Flintsbach, Deutschland

Diese Musterprüfbescheinigung ist erteilt auf Grund der die Musterprüfung betreffenden Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät und der Lufttüchtigkeitsforderungen in der heute geltenden Fassung sowie zu den Bedingungen der Vereinbarung über Musterprüfung und des Schreibens vom 29.01.2007.

Die Musterprüfung gilt gemäß zugehörigem Geräte-Kennblatt Nr.: **DHV GS-01-1606-07**

29.01.2007

Datum der Ausstellung

Unterschrift

Anhang M2: Luftsportgeräte-Kennblatt CYBER 4 M

Deutscher Hängegleiterverband e. V. im DAeC

DHV/OeAeC-Technikreferat

LBA-anerkannte Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel



MUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG

Gleitschirm

Musterprüfnummer **DHV GS-01-1606-07**

Bezeichnung des Gerätemusters

Icaro Instinct L

Das nachstehend bezeichnete Luftsportgerät ist als Muster geprüft im Auftrag von:

Fly & more GmbH, ICARO, Hochriesstraße 1, 83126 Flintsbach, Deutschland

Diese Musterprüfbescheinigung ist erteilt auf Grund der die Musterprüfung betreffenden Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät und der Lufttüchtigkeitsforderungen in der heute geltenden Fassung sowie zu den Bedingungen der Vereinbarung über Musterprüfung und des Schreibens vom 29.01.2007.

Die Musterprüfung gilt gemäß zugehörigem Geräte-Kennblatt Nr.: **DHV GS-01-1606-07**

29.01.2007

Datum der Ausstellung

Unterschrift

Anhang L1: Musterprüfbescheinigung CYBER 4 L

Deutscher Hängegleiterverband e. V. im DAeC

DHV/OeAeC-Technikreferat

LBA-anerkannte Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel



MUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG

Gleitschirm

Musterprüfnummer **DHV GS-01-1606-07**

Bezeichnung des Gerätemusters

Icaro Instinct L

Das nachstehend bezeichnete Luftsportgerät ist als Muster geprüft im Auftrag von:

Fly & more GmbH, ICARO, Hochriesstraße 1, 83126 Flintsbach, Deutschland

Diese Musterprüfbescheinigung ist erteilt auf Grund der die Musterprüfung betreffenden Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät und der Lufttüchtigkeitsforderungen in der heute geltenden Fassung sowie zu den Bedingungen der Vereinbarung über Musterprüfung und des Schreibens vom 29.01.2007.

Die Musterprüfung gilt gemäß zugehörigem Geräte-Kennblatt Nr.: **DHV GS-01-1606-07**

29.01.2007

Datum der Ausstellung

Unterschrift

Anhang L2: Luftsportgeräte-Kennblatt CYBER 4 L

Deutscher Hängegleiterverband e. V. im DAeC

DHV/OeAeC-Technikreferat

LBA-anerkannte Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel



MUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG

Gleitschirm

Musterprüfnummer **DHV GS-01-1606-07**

Bezeichnung des Gerätemusters

Icaro Instinct L

Das nachstehend bezeichnete Luftsportgerät ist als Muster geprüft im Auftrag von:

Fly & more GmbH, ICARO, Hochriesstraße 1, 83126 Flintsbach, Deutschland

Diese Musterprüfbescheinigung ist erteilt auf Grund der die Musterprüfung betreffenden Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät und der Lufttüchtigkeitsforderungen in der heute geltenden Fassung sowie zu den Bedingungen der Vereinbarung über Musterprüfung und des Schreibens vom 29.01.2007.

Die Musterprüfung gilt gemäß zugehörigem Geräte-Kennblatt Nr.: **DHV GS-01-1606-07**

29.01.2007

Datum der Ausstellung

Unterschrift

Anhang LP: Leinenplan

Deutscher Hängegleiterverband e. V. im DAeC

DHV/OeAeC-Technikreferat

LBA-anerkannte Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel



MUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG

Gleitschirm

Musterprüfnummer **DHV GS-01-1606-07**

Bezeichnung des Gerätemusters

Icaro Instinct L

Das nachstehend bezeichnete Luftsportgerät ist als Muster geprüft im Auftrag von:

Fly & more GmbH, ICARO, Hochriesstraße 1, 83126 Flintsbach, Deutschland

Diese Musterprüfbescheinigung ist erteilt auf Grund der die Musterprüfung betreffenden Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät und der Lufttüchtigkeitsforderungen in der heute geltenden Fassung sowie zu den Bedingungen der Vereinbarung über Musterprüfung und des Schreibens vom 29.01.2007.

Die Musterprüfung gilt gemäß zugehörigem Geräte-Kennblatt Nr.: **DHV GS-01-1606-07**

29.01.2007

Datum der Ausstellung

Unterschrift