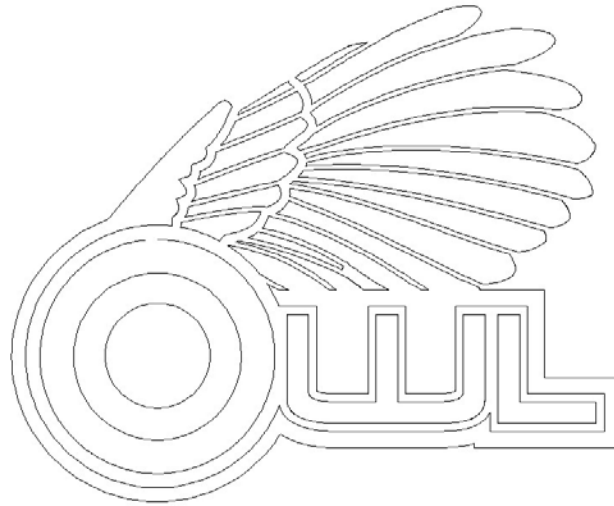


# BETRIEBSHANDBUCH



*Fassung vom 15.08.2011*

## **INHALT**

### **A - ALLGEMEINES**

- Einleitung
- Warnungen und Vorsichtsmassnahmen
- Betriebsgrenzen
- Trimmung
- Sicherheitsausrüstung

### **B - FLUGBETRIEB**

- Checkliste
- Start
- Flug
- Kurvenflug
- Beschleunigter Flug
- Landeanflug
- Windenschlepp

### **C - ÜBERZOGENE UND KRITISCHE FLUGMANÖVER**

#### **1 - Einklappen der Schirmkappe**

- einseitig seitliches Einklappen
- seitlich beidseitiges Einklappen – „Ohren anlegen“
- frontales Einklappen
- zentrales Einklappen

#### **2 - Strömungsabriss / Stall**

- Sackflug mit Steuerleinen
- B - Stall
- Trudeln
- Totaler Strömungsabriss / Full Stall /

### **D - ABSTIEGSMÖGLICHKEITEN**

### **E - WARTUNG UND REPARATUREN**

### **F - TECHNISCHE DATEN**

### **G – TESTFLUGZERTIFIKAT**

### **H – MATERIALLISTE**

### **Anweisung zur Betriebsinstandhaltung für Luftsportgeräte (Gleitsegel)**

## A - ALLGEMEINES

### **EINLEITUNG**

Wir freuen uns, dass du dich zum Kauf eines *OWL* entschieden hast.

Wir sind überzeugt, dass dich schöne Flugerlebnisse mit unserem *OWL* erwarten.

Umfangreiche Entwicklungsarbeit und zahlreiche Tests machen den *OWL* zu einem Gleitschirm mit maximal möglicher Sicherheit, exzellenter Leistung und viel Spaßpotential.

Der *OWL* ist ein Gerät der Klasse EN/LTF A und somit auch für Anfänger und für die Ausbildung von Gleitschirmpiloten geeignet.

Der *OWL* wurde konstruiert für Piloten, die einfaches Start- u. Landeverhalten, leichtgängiges und exaktes Handling in der Thermik, Stabilität und gute Leistung bevorzugen.

Gleitschirmfliegen ist ein Sport, der neben optimaler Ausrüstung ein hohes Maß an Aufmerksamkeit, richtiger Selbsteinschätzung des Flugkönnens, Urteilskraft und theoretischem Wissen erfordert. Gleitschirmfliegen kann ein gefährlicher Sport sein und zu Invalidität und Tod führen. Meide Flüge bei starken Turbulenzen, starkem Wind und insbesondere vor Gewittern und in Föhnlagen! Dies könnte zu unkontrollierbaren Flugzuständen und in der Folge zum Absturz führen. Sobald du nur leichte Zweifel an Wetter, Wind und Gelände hast, starte nicht. Setze dich nicht unnötiger Gefahr aus.

Schon während der Produktion, aber auch vor der Auslieferung wird jeder Gleitschirm einer genauen Sichtprüfung unterzogen und von deinem Händler probegeflogen. Ein Vermerk auf dem Typenschild bestätigen dieses.

Vergewissere dich vor dem ersten Start, dass der Schirm probegeflogen wurde. Ansonsten wende dich bitte an deinen Händler.

Falls du nach genauem Durchlesen dieses Handbuches noch Fragen hast, rufe uns oder deinen Händler an, wir werden dir gerne weiterhelfen.

Viele schöne Flüge mit Deinem *OWL* wünschen dir

Das Team von

SKYLINE

## WARNUNGEN UND VORSICHTSMASSNAHMEN

Der Käufer dieses Produkts übernimmt die alleinige Verantwortung für alle Risiken, die mit dem Gleitschirmfliegen verbunden sind, einschließlich Verletzung und Tod. Unsachgemäße Verwendung oder Missbrauch erhöht dieses Risiko beträchtlich. Der Käufer ist sich bewusst, dass für das Gleitschirmfliegen eine abgeschlossene Ausbildung mit der für das jeweilige Land erforderlichen Lizenz unabdingbare Voraussetzung ist. Jede eigenmächtige Änderung dieses Gleitschirms hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge.

Der OWL darf nicht geflogen werden:

- Außerhalb seines zugelassenen Startgewichts
- Im Regen, Schneefall und turbulenten Wetterbedingungen
- Bei zu starkem Wind
- In Wolken und Nebel
- Bei ungenügender Erfahrung oder Ausbildung des Piloten nur unter Aufsicht seines Fluglehrers oder mit Flugauftrag.
- Der OWL ist für einsitzigen Betrieb zugelassen.

## BETRIEBSGRENZEN

Der OWL wurde für den Fußstart und für den einsitzigen Gleitschirmflug entwickelt.

Der OWL wurde nach LTF und EN geprüft und hat die geforderten Flugtests Klasse EN A bzw LTF A bestanden. Diese Tests zeigten, dass sich der Schirm über einen weiten Bereich normaler und abnormaler Flugzustände stabil und kontrollierbar verhält. Dennoch können Turbulenzen und böige Winde zu einem teilweisen oder vollständigen Zusammenklappen der Schirmkappe führen. Fliege daher niemals bei solchen Bedingungen! Der OWL wurde auch beim Schocktest und Belastungstest geprüft und hat die Last der nach EN und LTF geforderten Werte problemlos erreicht.

## KONSTRUKTION

Beim OWL wurde eine Konstruktion verwendet mit einer Leinenanlenkung an jeder zweiten Zelle und mit V-Diagonal Bändern. Diese Diagonalbänder führen von den Einhängepunkten bis in ca 80% der Höhe des Profiles, wo sie angenäht sind.

Die Konstruktion der Leinen ist aus dem Leinenplan ersichtlich. Zwischen den Vergabelungen der Leinen sind Entlastungszugsbänder eingearbeitet.

## TRIMMUNG

Der OWL wird mit einem Fünftragegurtsystem - 2xA(rot), B (gelb) , C, D (orange) - mit Speedsystem geliefert. Seine Trimmgeschwindigkeit beträgt je nach Einhängengewicht 35- 37km/h. Die Bremsleinen sollen immer so eingestellt sein, dass die ersten Bremsleinen (an der Kappe) gerade auf Zug kommen, wenn die Bremsgriffe 5-10 cm gezogen sind.

Auf diese Bremsleineneinstellung beziehen sich auch die Testergebnisse. In Extremfällen können andere Einstellungen zu anderen Reaktionen des Schirmes führen! Um jederzeit rechtzeitig auf mögliche Störungen reagieren zu können, solltest du die Bremsgriffe während des Fluges nicht loslassen. Es ist eventuell auch möglich, beide Griffe in eine Hand zu nehmen.

***ACHTUNG!! - Bei Zweifeln bezüglich der Bremsleineneinstellung stelle diese lieber zu lang ein, da eine eventuell nötige Verkürzung problemlos durch wickeln um die Hand erreicht werden kann.***

Alle Sitzgurte mit EN und/oder LTF Zulassung sind für den  
OWL zulässig.



## **SICHERHEITSAUSRÜSTUNG**

Eine optimale Ausrüstung sollte für jeden Gleitschirmpiloten eine Selbstverständlichkeit sein. Achte darauf, dass du festes Schuhwerk, einen Helm und Handschuhe trägst. Die Kleidung sollte warm sein und genügend Bewegungsfreiheit zulassen.

**Ein Rettungssystem kann bei nicht zu behebender Störung der Schirmkappe, bei Zusammenstößen in der Luft, sowie bei Materialbruch lebensrettend sein und ist daher unerlässlich.**

## B – FLUGBETRIEB

### ÜBERPRÜFUNG DES NEUEN GLEITSCHIRMS UND VORFLUGCHECK

Neben der üblichen Vorflugkontrolle, beginnend an einem Punkt rund um den Schirm mit Kontrolle von Nähten, Fangleinen und Tuch, kontrolliere bitte genau nach folgender Checkliste:

#### VORFLUGCHECKLISTE

1. Überprüfung der Schirmkappe auf Risse und Beschädigungen, v.a. der Nähte, welche die Rippen mit dem Unter - bzw. Obersegel verbinden, aber auch Überprüfung des Bereiches der Fangleinen- und Bremsleinenaufhängung.
2. Überprüfung jeder einzelnen Fangleine (einschließlich Bremsleinen) auf Funktionstüchtigkeit, Beschädigungen an den Nähten und Leinenmaterial, Leinenknicke, Leinenbefestigungen an der Schirmkappe, richtigen Sitz der Knoten, Freilauf von Schirmkappe zum jeweiligen Schraubschäkel. Die Leinenlängen müssen nach 50 Stunden Flugzeit und bei einer Änderung des Flugverhalten des Schirmes überprüft werden.
3. Überprüfung der Tragegurte und Schraubschäkel auf einwandfreien Zustand speziell Überprüfung der Schraubschäkel auf Korrosionserscheinungen auch unter den Leinen und auf Geschlossenheit.
4. Überprüfen der Verknotung des Steuergriffes an den Bremsleinen. Die Bremsleinen müssen freien Lauf haben und die am D-Tragegurt befestigte Führungsrolle durchlaufen.
5. Gurtzeug überprüfen: Beinschlaufen angezogen und gleich lang, Brustgurt angezogen, Lage der Tragegurte richtig, Gurte und Nähte in Ordnung. Das Gurtzeug darf keine Scheuerstellen oder sonstige Beschädigungen aufweisen. Nach einer harten Landung muss das Gurtzeug auch innen kontrolliert werden.
6. Überprüfung ob das Rettungssystem richtig eingehängt und ordnungsgemäß befestigt ist.
7. Überprüfung ob die Tragegurte eingehängt sind und Sicherung der Karabiner.

***Achtung!!! Achte darauf, dass du nie mit einem nassen Schirm startest, da er in diesem Zustand schwieriger zu starten wäre und sich bei extremen Situationen anders verhalten könnte als im trockenen Zustand.***

## Start-Check

1. Lufteinlassöffnungen geöffnet und Eintrittskante bogenförmig ausgelegt?
2. Sind Leinen und Bremsleinen frei?
3. Sind die Tragegurte korrekt in die Karabiner eingehängt?
4. Helm aufgesetzt und geschlossen?
5. Erlauben Wetter, Windrichtung wie auch Windstärke einen sicheren Start und auch einen sicheren Flug?
6. Ist der Luftraum in allen Richtungen frei?

## START

Such dir einen geeigneten Startplatz, bei dem du deinen Start jederzeit abbrechen kannst. Nach Kontrolle des Schirmes anhand der VORFLUGCHECKLISTE die Kappe mit leichter Betonung der Mitte so auslegen, dass die Eintrittskante bereits gleichmäßig gespannt ist. Ziehe den Schirm bei starkem Wind nicht zu viel auseinander, damit du beim Aufziehen weniger Widerstand hast.

- Vorwärts Aufziehen,

ist bei fast allen Windbedingungen außer starkem Gegenwind möglich. Nach Durchführung des Startchecks ziehe die Kappe an allen „A-Tragegurten“ (rot eingefasst, zum einfacheren „Ohrenanlegen“ sind beim Owl die A-Gurte geteilt, daher insgesamt 4 Gurte) gleichmäßig auf, wobei die „B,C,D - Tragegurte“ in der Armbeuge liegen.

A - Leinenschlösser ungefähr so halten, wie sie später im Flug positioniert werden. Je stärker der Gegenwind, um so weniger Anlauf brauchst du, um den Schirm aufzuziehen. Führe den Schirm mit den A-Tragegurten ruhig nach oben. Sobald der Schirm über dir steht, nicht mehr an den „A-Tragegurten“ ziehen. Nun Kontrollblick nach oben, ob die Kappe auch vollständig geöffnet und keine Leine verhängt ist. Sonst: Start abbrechen! Beschleunige nun kontinuierlich weiter mit langen starken Schritten bis du abhebst. Bei schwachem Gegenwind hebst du leichter ab, wenn du nach Erreichen einer gewissen Mindestgeschwindigkeit etwas an den Bremsen ziehst. Nach dem Abheben die Bremsen wieder gefühlvoll nachlassen. Startkorrekturen am besten durch Unterlaufen des Segels.

- Rückwärts Aufziehen

Anzuwenden bei mittlerem bis schwachem Gegenwind. Beim Rückwärtsstart hast du den Vorteil, dass du am Schirm mögliche Leinenverhänger sofort sehen kannst und immer den Startverlauf kontrollieren kannst. Führe den Schirm mit allen A-Gurten (rot) oder bei stärkerem Wind durch die inneren A-Gurte über dich. Kontrolliere dabei den Schirm über die Bremsen oder bei sehr starkem Wind über die D-Tragegurte (orange eingefasst) bzw sogar C/D-Ebene.

Nimm bei zu starkem Gegenwind durch Einholen einer oder beider Bremsleinen /bzw. D-Tragegurten (orange) Druck aus der Schirmkappe.

## FLUG

Fliege stets mit ausreichendem Sicherheitsabstand zum Gelände. Der OWL hat das beste Gleiten bei offenen Bremsen und das beste minimale Sinken bei leicht (ca 20%) gezogenen Bremsen. In Turbulenzen fliegst du leicht angebremsst, um mögliche Einklapper zu vermeiden. Pendelt die Kappe nach vorne, sollte dies durch rechtzeitiges und richtig dosiertes Anbremsen ausgeglichen werden. Einer Pendelbewegung der Kappe nach hinten wirkt man durch rechtzeitiges und richtig dosiertes Lockern der Bremsen entgegen.

## KURVENFLUG

Kurven können mit den Bremsen auf zwei verschiedene Arten eingeleitet werden:

- Kurve mit den Bremsleinen

Der Pilot zieht auf der Seite die Bremse, in welche die Kurve erfolgen soll. Um das Sinken zu verringern wird die Bremse auf der Kurvenaußenseite ebenfalls leicht gezogen.

- Kurve mit den Bremsleinen und Gewichtsverlagerung

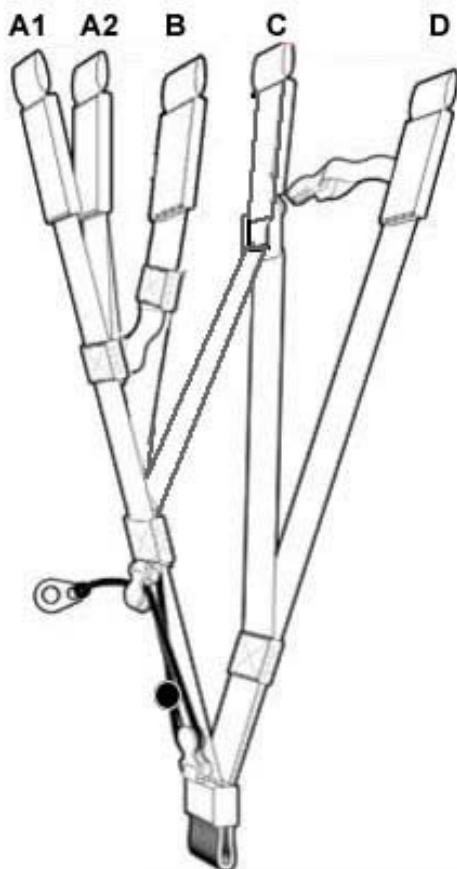
Der Pilot legt das Gewicht seines Körpers auf die Seite, in welche die Kurve erfolgen soll und der Pilot zieht gleichzeitig die kurveninnere Bremse. Diese Gewichtsverlagerung wirkt sich um so stärker aus, je lockerer der Brustgurt des Sitzgurtes (daraus resultiert der Abstand zwischen den Tragegurten) eingestellt ist. Durch die Kombination von Bremsleinenzug und Gewichtsverlagerung ist beim OWL eine optimale Kurventechnik zu erzielen.

*Eine weitere Möglichkeit zum Kurvenflug, die sich aber nur auf Notfälle (wie z.B. Bremsleinenriss) beschränkt, ist ein gefühlvolles Ziehen an den C- (Achtung auf einseitigen Strömungsabriss) Tragegurten. Aufgrund der speziellen Leinengeometrie des OWL ist eine Notfallsteuerung über die D-Gurte NICHT genügend möglich. Mit den C-Gurten kann hingegen der OWL ausreichend gesteuert werden.*

*Achtung!! Aufgrund der Gefahr des Strömungsabbrisses empfehlen wir, diese Art des Kurvenfluges nicht im Normalfall einzusetzen.*

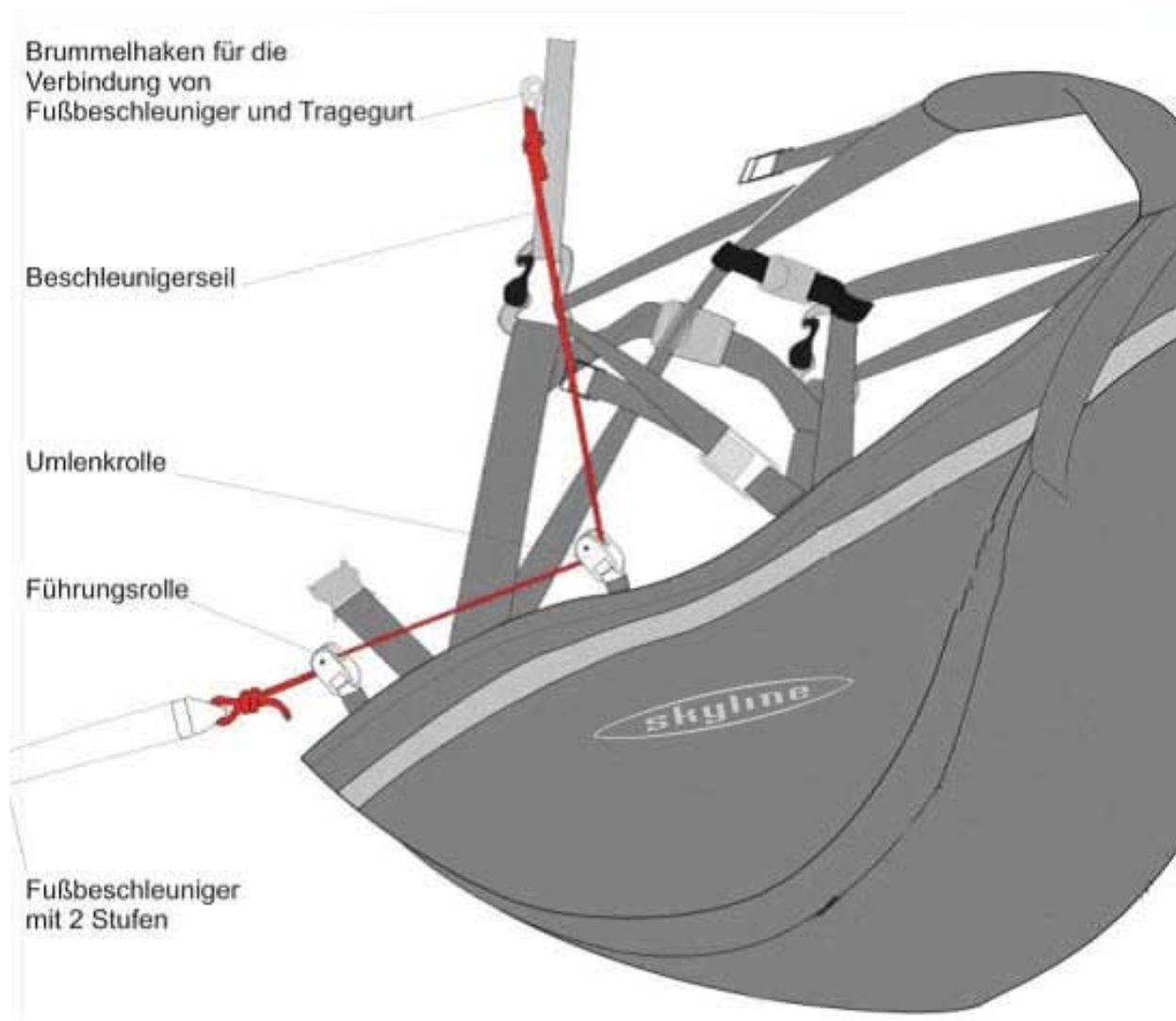
## BESCHLEUNIGTER FLUG

Der OWL ist mit einem einfachen, sehr effektiven Beschleunigersystem ausgestattet. Das Beschleunigersystem befindet sich vorne an den A-Tragegurten und ist eine Kombination aus Leinen und Rollen.

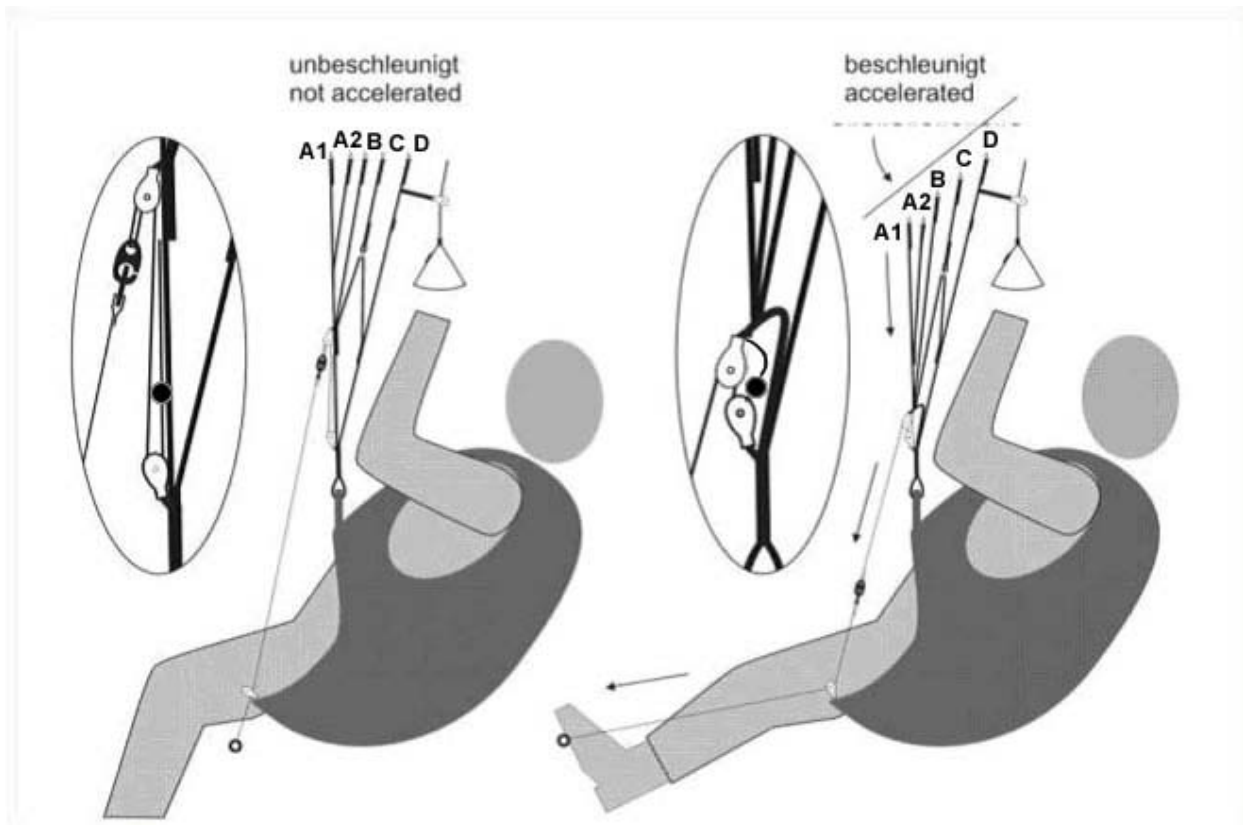




Um dieses Beschleunigersystem nutzen zu können, muß ein Beschleuniger am Gurtzeug installiert sein. Mit Hilfe des sogenannten Brummelhakens kann der Beschleuniger des Gurtzeuges mit den Tragegurten verbunden werden.



Betätigt man den Beschleuniger, werden A, B und C - Gurt konstruktionsbedingt unterschiedlich verkürzt. Dies bewirkt eine Verkleinerung des Anstellwinkels des gesamten Flügels und führt zu einer Geschwindigkeitszunahme.



Das Beschleunigungssystem ist mit einem 3-fach Flaschenzug ausgestattet, um das Beschleunigen leichtgängiger zu gestalten.

**Der OWL ist voll beschleunigt, wenn die obere Rolle auf die untere Rolle stößt. Im voll beschleunigten Flug ist der OWL anfälliger für Turbulenzen und kann daher leichter einklappen!**

Der OWL nimmt beim Beschleunigen mehr Fahrt auf und erhöht seine Fluggeschwindigkeit (gegenüber der Luft). Der Einsatz des Beschleunigers empfiehlt sich vor allem bei starkem Gegenwind und/oder bei erhöhtem Sinken.

*Das Fliegen mit dem integrierten Beschleunigungssystem sollte stets dosiert erfolgen. Bei erhöhter Fluggeschwindigkeit wirken sich Störungen (z.B. Einklapper) drastischer aus, als im unbeschleunigten Flug. In turbulenten Zonen und in Bodennähe wird wegen steigender Einklappgefahr, von der Benutzung des Beschleunigungssystems abgeraten. Sollte der Flügel während des beschleunigten Fliegens einklappen, ist es unerlässlich sofort aus dem Beschleuniger zu gehen! Solltest du während einer Kappenstörung den Beschleuniger weiter treten werden die Kappenreaktionen deutlich stärker ausfallen!*

## LANDEANFLUG UND LANDUNG

Um im Landeanflug Stresssituationen zu vermeiden ist es wichtig, die Landeeinteilung in ausreichender Höhe vorzunehmen. So bleibt dir genügend Zeit, die Windrichtung und andere sich im Anflug befindliche Fluggeräte zu beobachten und entsprechend zu handeln. Der Endanflug soll stets gerade gegen den Wind und mit fast voll gelösten Bremsen erfolgen, um den Schirm steuerbar zu halten. Sollte die Luft turbulent sein, ist es besser, leicht angebremszt zu landen, um die Wahrscheinlichkeit eines Einklappers zu verringern. Um mit den Füßen und nicht auf dem Rücken zu landen ist es notwendig, dass du dich spätestens 5 m über dem Boden im Sitzgurt aufrichtest. Ziehe in ausreichender Höhe (ca. 1 m über dem Boden) beide Bremsen zügig durch, bis der Schirm genügend abgebremst wird. Bei leichtem Gegenwind genügt es, die Bremsen nur leicht zu ziehen, um sanft aufzusetzen. Bei Windstille oder gar Rückenwind musst du die Bremsleinen möglichst abrupt ziehen. Dadurch vergrößert sich der Anstellwinkel dynamisch und du erreichst den maximalen Bremseffekt für die Landung.

## WINDENSCHLEPP

Der OWL eignet sich auch zum Windenschlepp. Dabei sind keine besonderen gerätespezifischen Hinweise notwendig. Jedoch ist der Windenschlepp nur zulässig, wenn Pilot und Windenfahrer die entsprechende Lizenz besitzen und die Winde auch für den Schleppbetrieb von Gleitschirmen zugelassen ist.

*ACHTUNG!! - Bitte, passe immer darauf auf, dass die Bremsleineneinstellung hier der jeweiligen empfohlenen Länge entspricht. Hast du die Bremsleineneinstellung zu kurz eingestellt, könnte es beim Start zu einer Sackflugtendenz beim schleppen kommen. Sonst gibt es keine speziellen Verfahrenshinweise.*

*ACHTUNG!! - Der OWL ist für den Absprung aus Flugzeugen nicht geeignet.*

## C-ÜBERZOGENE UND KRITISCHE FLUGMANÖVER

In diesem Abschnitt sind Flugzustände beschrieben, die entweder absichtlich herbeigeführt oder durch Turbulenzen bzw. durch falsche Pilotenreaktion ungewollt im Extremfall entstehen können. Es wird sicher jeder Pilot, der in Turbulenzen fliegt, einmal mit manchen dieser besonderen Flugzuständen konfrontiert werden. Setze dich daher unbedingt mit diesen Flugmanövern auseinander. Eine praktische Auseinandersetzung sollte aber nur mit professioneller Betreuung z.B. im Rahmen eines Sicherheitstrainings über Wasser stattfinden. Wenn du den Umgang mit diesen Flugzuständen beherrschst, erhöhst du Deine aktive Flugsicherheit erheblich. Ausreichende Höhe, sowie das Mitführen eines Rettungsschirmes sind unerlässlich.

Überreaktion: Leider kommt es immer wieder zu Unfällen, da der Pilot bei durch Turbulenzen bedingten Kappenstörungen überreagiert und zu viel, zu schnell oder zu heftig mit den Bremsen reagiert. Der OWL ist ein Basisschirm, der ausführlich auf Kappenstörungen getestet wurde. Der OWL geht nach Kappenstörungen in fast allen Fällen selbständig wieder in den normalen Flugzustand zurück. Diese Rückkehr zum normalen Flugzustand kann oft durch bedachtes Eingreifen des Piloten beschleunigt werden. Bedenke, dass aber ein Überreagieren des Piloten (Strömungsabriß) oft zu weit schlimmeren Kappenstörungen führen kann.

*ACHTUNG!! - Alle hier beschriebenen kritischen Flugzustände setzen eine hervorragende Kenntnis voraus, andernfalls kann eine Ausübung sehr gefährlich sein. Ausreichende Höhe über Grund ist unerlässlich. Lerne diese Manöver nur im Rahmen eines Sicherheitstrainings. Ziehe in Betracht, dass alle Störungen der Schirmkappe die Sinkwerte je nach Grad der Störung um ca. 2-10 m/sec erhöhen. Falsche Ausführungen können im Extremfall zum Absturz führen.*

### 1. EINKLAPPEN DER SCHIRMKAPPE

Diese durch Turbulenzen bedingte Form des Einklappens kommt am häufigsten vor. Im folgenden wird beschrieben, wie du diese Manöver auch selbst einleiten kannst. Die Ausleitung erfolgt sowohl bei durch Turbulenzen verursachte Einklapper als auch selbst herbeigeführten gleich.

Bei den selbst herbeigeführten Klapper empfehlen wir dir prinzipiell, die Bremsgriffe möglichst immer in den Händen zu halten oder mit den Händen durch die Bremsgriffe zu fahren, um gegebenenfalls sofort auf die jeweiligen Störungen reagieren zu können.

**ACHTUNG!!** - Wenn du mit den Händen durch die Bremsschlaufen gefahren bist, könntest du wertvolle Zeit verlieren, das Rettungssystem auszulösen.

## **EINSEITIG SEITTLICHES EINKLAPPEN**

### **EINLEITUNG**

Ziehe den äußersten A-Gurt langsam so weit herunter, bis der Schirm im Randbereich einklappt. Die Schirmkappe klappt maximal hinweg, wenn du beide A-Tragegurte einer Schirmhälfte schwingvoll herunterziehst. In der Folge schließt sich bis zu 50% der Schirmvorderkante und der Schirm dreht in Richtung der eingeklappten Seite. Bei Gurtzeugen mit zu locker eingestelltem Brustgurt fällt man bei großflächigen Einklappen in Richtung der eingeklappten Seite und verstärkt damit ungewollt die Drehtendenz des Schirmes.

### **AUSLEITUNG**

Der OWL öffnet je nach Einhängengewicht nach einem Wegdrehen von weniger als 90° selbständig mit einem Höhenverlust von ca. 5-7 m. Dies ist auch abhängig davon, wie der Brustgurt deines Sitzes eingestellt ist.

Die Öffnungszeit und der daraus resultierende Höhenverlust kann durch entsprechende Pilotenreaktion bedeutend reduziert werden (besonders bei turbulenten Verhältnissen). Durch **dosiertes** Gegenbremsen auf der nicht eingeklappten Kurvenaußenseite kann man die Drehbewegung des Schirmes stoppen. Bei sofortiger Reaktion genügen 30 % des Bremsweges auf der offenen Seite, um den Schirm im Geradeausflug halten zu können. Falls es dir einmal passieren sollte, dass der Schirm nach dem Einklappen weiterdreht und sich in einer Steilspirale stabilisiert, musst du unbedingt in dieser Situation reagieren und durch dosiertes Gegenbremsen und durch Gewichtsverlagerung zur Kurvenaußenseite versuchen die Steilspirale zu stoppen.

**ACHTUNG!!!** - Wird die Bremse der nicht eingeklappten Kurvenaußenseite zuviel gezogen, kann es zum Strömungsabriss und folglich zum Trudeln kommen. Bedenke: durch die kleinere Fläche (bedingt durch den Einklapper) reduziert sich der Bremsweg bis zum Strömungsabriss gegenüber dem Normalflug.

**ACHTUNG!!!** - Besonders in Turbulenzen beende unbedingt zuerst die Drehbewegung des Schirmes, bevor du die eingeklappte Seite freipumpst. Wenn der Schirm wieder stabilisiert ist, öffnest du den Klapper durch Ziehen der Bremsleine auf der geschlossenen Seite.

**ACHTUNG!!!** - Hat sich ein Verhänger gebildet (die Schirmaußenseite ist verhängt in den Leinen) ziehe die Bremse der offenen Seite ca. 50 -70%, damit du die Rotation stoppst und nun versuche die Stabiloleine (äußerste Leine des B-Gurtes, LILA Leine) der eingefallenen Seite herunterzuziehen, um den verhängten Stabilo zu lösen. Oder provoziere an der verhängten Seite erneut einen „Seitenklapper“ und versuche diesen dann dosiert freizupumpen (mehrmaliges dosiertes zügiges Ziehen).

## **FRONTALES EINKLAPPEN**

### **EINLEITUNG**

Du hältst mit den Händen die Bremsschlaufen und ergreifst alle A-Tragegurte auf der Höhe der Schraubschäkel. Ziehe nun so weit herunter, bis die gesamte Vorderseite einklappt.

### **AUSLEITUNG**

Sobald du die A-Tragegurte wieder freigibst, öffnet der OWL von selbst mit leichter Vorschießtendenz.

## **SEITLICH BEIDSEITIGES EINKLAPPEN - "OHREN ANLEGEN"**

### **EINLEITUNG**

Ergreife beide äußere A-Gurte, aber halte die Bremsschlaufen stets in den Händen. Ziehe beide äußere A-Leinen gleichzeitig herunter. Es klappt um so mehr von der Fläche der Schirmkappe ein, je weiter du die A-Gurte ziehst und desto größer wird auch die Sinkgeschwindigkeit. Es empfiehlt sich gleichzeitig den Beschleuniger zu betätigen, um einem Sackflug vorzubeugen .

#### AUSLEITUNG

Sobald du die A-Gurte freigibst, fängt der OWL an die Ohren zu öffnen. Durch leichtes Anbremsen kannst du den Öffnungsvorgang beschleunigen. Sollten sich im Extremfall die Leinen verhängt haben, hilft Pumpen (mehrmaliges dosiertes zügiges Ziehen) der Bremsleinen.

## 2. STRÖMUNGSABRISS / STALL

Durch Turbulenzen bzw. schnelles Betätigen der Bremsen kann es zu Pendeleffekten und in der Folge zu Anstellwinkelveränderungen kommen. Im Extremfall kann dadurch die Strömung an der Schirmoberseite -auch ohne die Bremsen zu betätigen- abreißen.

*ACHTUNG!! - Alle Schirme benötigen im Falle eines Strömungsabrisses eine gewisse Zeit (im Extremfall ein paar Sekunden) bis die Strömung wieder anliegt. Leite daher alle Manöver mit Strömungsabriss in ausreichender Höhe aus, da es eine gewisse Zeit dauert, bis der Schirm mit normaler Sinkgeschwindigkeit wieder vorwärts fliegt.*

## SACKFLUG MIT DEN STEUERLEINEN

#### EINLEITUNG

Ziehe die Bremsen langsam so weit herunter, bis du keine Vorwärtsfahrt mehr hast. Die Kappe verliert leicht an Staudruck. Während des Sackfluges bleibt die Kappe stets geöffnet. An die richtige Bremsleinenposition musst du dich am Anfang wahrscheinlich erst herantasten. Ziehst du die Bremsen nämlich zu viel, fällt die Kappe nach hinten weg und der Schirm befindet sich am Beginn des totalen Strömungsabrisses/Full Stall. Ausleiten von dieser Situation - siehe Full Stall.

#### AUSLEITUNG

Sobald du beide Bremsen symmetrisch frei gibst, geht der Schirm selbständig aus dem Sackflug heraus. Falls dies nicht geschieht, ziehe an den A-Tragegurten solange, bis die Kappe wieder Vorwärtsfahrt aufnimmt. Eine weitere Möglichkeit wäre die Bremsleinen soweit herunterzuziehen, bis die Kappe nach hinten wegfallen will und dann die Bremsen sofort symmetrisch zu öffnen. In der Folge schießt die Kappe nach vorn und bekommt dadurch wieder Vorwärtsfahrt.

*ACHTUNG! - In Sackflugzuständen kann einseitiges Betätigen der Bremsen zum Trudeln führen! Falls du im Sackflug landen musst, betätige keinesfalls die Bremsen knapp über dem Boden, da eine Verringerung der Fläche die Sinkgeschwindigkeit erhöht. Bleibt der Schirm im Sackflug muss er zum Check geschickt werden.*

## B-STALL

**ACHTUNG!** – Wir empfehlen dir nicht den B-Stall als Abstieghilfe zu benutzen. Es Treten bei der Ausleitung extreme Belastungen an der Kappe auf. Bei zu schneller Ausleitungen mit maximalem Einhängengewicht könnte es zu Beschädigungen kommen.

#### EINLEITUNG

Halte mit den Händen die Bremsschlaufen und ergreife die B-Tragegurte (gelb eingefasst) in der Höhe der Schraubschäkel. Ziehe jetzt die B-Tragegurte des Owl langsam gerade so weit herunter, bis der Schirm sich in Profilrichtung zusammenschiebt. Der Schirm sinkt jetzt stark bei praktisch keiner Vorwärtsfahrt.

#### AUSLEITUNG

Gib die Tragegurte zügig und gleichmäßig frei. Nach dem Sackflug mit den B-Tragegurten keinesfalls einfach loslassen, da dies zu extremen Belastungen des Gleitschirms führen kann. Sobald die Tragegurte freigegeben werden, fliegt der Schirm normalerweise wieder selbstständig. Bleibt der Schirm im Sackflug (z. B. bei falsch eingestellten Bremsleinlängen), dann hast du folgende 2 Möglichkeiten:

1. Ziehe vorsichtig an den A-Tragegurten, bis die Kappe wieder Vorwärtsfahrt hat.
2. Betätige den Beschleuniger.

**ACHTUNG!** - In Sackflugzuständen kann einseitiges Betätigen der Bremsen zum Trudeln führen! Falls du im Sackflug landen musst, betätige keinesfalls die Bremsen knapp über dem Boden, da eine Verringerung der Fläche die Sinkgeschwindigkeit erhöht. Bleibt der Schirm im Sackflug muss er unbedingt zum Check geschickt werden.

#### TRUDELN / Negativ Spiralen

Falls du ungewollt ins Trudeln gerätst und genügend Höhe hast, musst du folgendermaßen reagieren:

1. Beide Bremsen sofort lösen. Der Schirm beendet die Drehbewegung von selbst. Ansonsten gegenbremsen, um die Rotation zu stoppen.
2. Beim Vorschießen musst du den Schirm rechtzeitig anbremsen, damit er nicht einklappt. Mit Anbremsen verringerst du die Gefahr, dass der Schirm einklappt. Falls dies nicht zu verhindern war, kann sich nach einem Einklappen ein Verhänger bilden.

**ACHTUNG!!!** - Hat sich schon ein Verhänger gebildet (die Schirmaußenseite ist in den Leinen verhängt), ziehe die Bremse der offenen Seite ca. 50% -70%, damit du die Rotation stoppst und nun versuchst du die Stabiloleine (lila) der eingeklappten Seite herunterzuziehen, um die verhängte Seite zu lösen. Oder provoziere an der verhängten Seite einen Seitenklapper und versuche diesen dann freizupumpen.

**ACHTUNG!!!** - Wird die Bremse der nicht eingeklappten Kurvenaußenseite zuviel gezogen kann es zum Strömungsabriss und folglich erneut zum Trudeln kommen.

**ACHTUNG!!!** – Hast du nicht genügend Höhe und solltest du beim Trudeln eingedreht sein oder der Schirm hat sich aufgrund eines Verhängers in einer Spirale stabilisiert, benutze unbedingt dein Rettungssystem.

#### TOTALER STRÖMUNGSABRISS - FULL STALL

Diese Figur wird beschrieben, um deine Kenntnisse zu erweitern.  
Du kannst mit Hilfe dieser Figur aus einer stabilen Vrille herauskommen.

Der Fullstall kann vorkommen:

1. Bei stark angebremsen Flug frontal in eine Thermik
2. Bei starkem Anbremsen über 100 %

#### EINLEITUNG

Solange die Bremsen wickeln, bis der Schirm leicht gebremst ist, wenn die Hände ganz oben sind. Ziehe nun langsam beide Bremsleinen, bis die Kappe nach hinten wegkippt - in dem Moment die Bremsleinen dynamisch voll durchziehen. Presse die Hände an den Körper und halte sie solange unten, bis der Schirm wieder über dir steht und die Flächenenden schlagen. Würdest du die Bremsen früher lösen, kann es ein sehr extremes Vorschießen zur Folge haben, da du noch nach hinten pendelt und du den Schirm durch das Lösen der Bremsen nach vorne schießen lässt. Im Fullstall sinkst du stark ohne Vorwärtsfahrt.

#### AUSLEITUNG

Löse gleichzeitig und zügig beide Bremsen bis sich 85 - 90% der Vorderkante öffnet. Dann löse die Bremsen vollkommen. Der Schirm beendet den Full Stall selbständig ohne extremes Vorschießen.

*ACHTUNG! Bei zügiger und unsymmetrischer Öffnung der Bremsen kann sich der Schirm um ca.90 Grad drehen und von der Seite her großflächig einklappen.*

## STEILSPIRALE

Mit dem OWL kannst du eine sehr effektive Steilspirale durchführen. Diese ermöglicht starkes Sinken ohne Strömungsabriss. Der OWL hat keine Tendenz zu einer stabilen Steilspirale, falls man nicht mit dem Körpergewicht auf der kurveninneren Seite bleibt.

### EINLEITUNG

Ziehe die kurveninnere Bremse und lege dein Gewicht im Gurtzeug gleichzeitig auf die kurveninnere Seite. Lasse den Schirm zwei Umdrehungen beschleunigen und genieße die Geschwindigkeit und die ansteigende G-Kraft. Du kannst bis 17 m/s Sinken erzielen. Bist du schon einmal in der Steilspirale, so kannst du durch Gewichtsverlagerung und über die Bremsleinen die Schräglage, Geschwindigkeit und die Sinkwerte kontrollieren. Um kleine Klapper an der Außenseite zu vermeiden, bremse die äußere Seite leicht an.

### AUSLEITUNG

Löse gleichzeitig langsam beide Bremsen und lege dein Gewicht in normale Flugposition. Der Schirm beendet die Steilspirale selbständig in einer Umdrehung (360 Grad) mit folgender leichter Vorschießtendenz. Du kannst die Ausleitung durch sehr langsames Lösen der inneren Bremsleine in zwei oder drei Umdrehungen durchführen, um jegliches Vorschießen zu vermeiden.

*ACHTUNG! - Falls du beim Ausleiten mit deinem Körpergewicht auf der kurveninneren Seite bleibst, kann die Ausleitung mehr als eine Umdrehung dauern. Deshalb musst du beim Ausleiten immer auf deine Sitzposition achten! Fange mit dem Praktizieren der Steilspirale sehr aufmerksam mit kleineren Sinkwerten an, um das Verhalten des Schirmes kennenzulernen.*

## D- ABSTIEGSMÖGLICHKEITEN

Fliege möglichst weit weg vom Steigen, um Höhe abbauen zu können.

Seitlich beidseitiges Einklappen / Ohren anlegen

Sinken ca. 3-5m/sec.

Spiralflug

Sinken je nach Pilot 5-17 m/sec. Dieser ermöglicht starkes Sinken ohne Strömungsabriss.

B- Stall

Wird nicht empfohlen

Fliege aber grundsätzlich immer so vorausschauend, dass du nicht gezwungen bist Höhe abzubauen!



## **E - WARTUNG UND REPARATUREN**

Der OWL wurde aus hochwertigen Materialien produziert (siehe Materialliste). Seine Lufttuchtigkeit muss mindestens nach 100 Flugstunden oder nach 2 Jahren kontrolliert werden. Trete nicht auf die Leinen, auch wenn genügend Leinenfestigkeit mit dem DHV-Knicktest gewährleistet ist. Durch das Daraufsteigen können die Leinen bei steinigem oder felsigem Untergrund stark beschädigt werden. Falls die Leinen beschädigt sind, wende dich an deinen Händler oder an SKYLINE.

Die Leinen müssen nach jeweils 100 Stunden Flugzeit und wann immer sich das Flugverhalten ändert überprüft werden. Reinigen der Schirmkappe nur mit warmem Wasser oder leichter Seifenlauge. Keine Lösungsmittel verwenden!

Der Schirm muss stets kühl und trocken, nach Möglichkeit leicht entfaltet an einem gut belüfteten Ort gelagert werden. Schütze den Schirm vor Feuchtigkeit und Sonnenlicht. UV-Strahlung führt zu vorzeitiger Alterung und Festigkeitsverlust. Ein feuchter oder gar nasser Schirm muss an einem schattigen Platz an der Luft getrocknet werden. Setze den Gleitschirm keiner Temperatur über 50 Grad aus, denn eine Überschreitung dieser Temperatur kann ein Erweichen und Schrumpfen der Fangleinen bewirken.

Sollte der Gleitschirm in Kontakt mit Salzwasser geraten sein, so ist es nötig den Schirm mit klarem Süßwasser auszuspülen. Stecke Deinen Schirm niemals in die Waschmaschine!

Falls sich Sand oder ähnliches in den Kammern befindet, ist dieser zu entfernen, da die Tuchbeschichtung durch das Rutschen des Sandes abgeschuert wird.

Die Lebenserwartung deines Gleitschirmes kann durch die richtige Pflege wesentlich verlängert werden.

Grosse Reparaturen dürfen nur von SKYLINE durchgeführt werden. Risse in der Schirmkappe müssen fachgerecht genäht werden. Klebesegel genügt nur bei ganz kleinen Beschädigungen!

### **Noch eine Anmerkung zum Natur- und landschaftsverträglichen Verhalten:**

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

### **Umweltgerechte Entsorgung**

Nach Ablauf der Lebenszeit des Gleitschirmes ist eine umweltgerechte Entsorgung sicherzustellen. Wir sind gerne bereit bei Rückgabe des Gleitschirmes dafür Sorge zu tragen.

Wenn du alle diese Punkte beachtest, wirst du sicher lange Freude an Deinem SKYLINE Schirm haben.

Happy landings

**Dein Team von  
SKYLINE**



**F - TECHNISCHE DATEN**

<b>technical</b>					
<b>Data</b>	-	<b>23</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>30</b>
cells	-	42	42	42	42
area flat	m <sup>2</sup>	23,3	25,8	28,3	30,8
area projected	m <sup>2</sup>	20,72	22,94	25,16	27,38
span flat	m	10,93	11,5	12,05	12,57
span projected	m	9,29	9,78	10,24	10,69
a/r flat	-	5,13	5,13	5,13	5,13
a/r projected	-	4,17	4,17	4,17	4,17
trim speed	km/h	37	37	37	37
max speed	km/h	49	49	49	49
glider weight	kg	5,4	5,8	6,2	6,5
weight range	kg	65-85	80-100	95-115	110-130
certification	-	EN/LTF A	EN/LTF A	EN/LTF A	EN/LTF A in progress
DHV MZL	-				



**G - TESTFLUGZERTIFIKAT**

GERÄTETYP : **Owl** .....

SERIENNUMMER : .....

TESTGEFLOGEN am: .....

vom : .....

UNTERSCHRIFT DES PILOTEN: .....

LUFTSPORTGERÄTEKENNBLATT NR. : .....

BESTÄTIGUNG DES FACHHÄNDLERS: .....

## H - MATERIALLISTE

### **OBER- U. UNTERSEGELBAHNEN, ZWISCHENRIPPEN**

Obersegel – SKALI para0904 - 100% nylon 6.6 , 33 dtex, 42 g/m2  
 Untersegel - SKALI para0904 - 100% nylon 6.6 , 33 dtex, 42 g/m2  
 Rippen, Diagonalbänder - SKALI para0903 - 100% nylon 6.6 , 33 dtex, 42 g/m2  
 Verstärkungen Hauptrippen – Mylar (Laminated with polyester films) 180 g/m2  
 Austrittskante – Mylar 20mm

### **LEINEN**

EDELMAN+RIDDER+CO.

Aachener Weg 66, D-88316 ISNY IM ALLGAEU, GERMANY

Obere Galerie A - Dyneema/Polyester A-7950-100-018 (red) - 1,1mm  
 Obere Galerie B,C,D- Dyneema/Polyester A-7950-100-041(yellow) - 1,1mm  
 Obere Galerie Stabilo- Dyneema/Polyester A-7950-100-024 (lilac) - 1,1mm  
 Bremsleinen - Dyneema/Polyester A-7950-100-011 (orange) 1,1mm  
 Hauptleinen A- Aramid/Polyester A-7343-230-018 – 1,7mm  
 Hauptleinen B,C,D - Aramid/Polyester A-7343-230-041 – 1,7mm  
 Stabiloleine - Dyneema/Polyester A-7950-100-024 – 1,1mm  
 Hauptbremsleine - Dyneema/Polyester 10/N-200-011 – 2,3mm

### **BAND**

SKALI Burn Resistant Nylon Tape (TNBR-13) 13 mm, Breaking Load 130 kg  
 SKALI Burn Resistant Nylon Tape (TNBR-10) 10 mm, Breaking Load 130 kg

### **TRAGEGURTE**

SKALI Webbing WP20-1000 Polyester 20mm Breaking Load 1000 kg  
 Beschleuniger Rolle: Ronstan RF13101  
 Bremsleinenrolle: Ronstan RF13101

### **FADEN**

Faden Schirm - Bonded Twisted Polyester (THBTP-V46)  
 Faden Tragegurte – Bonded Nylon 6.6 (THBN6.6-Tkt040)

### **LEINENSCHLÖSSER**

SKALI Delta Schäkel Stainless Steel (SDSS-35) Breaking Load 500kg

## Anweisung zur Betriebsinstandhaltung für Luftsportgeräte (Gleitsegel)

### Nachprüfintervalle

Alle Gleitsegel die in Betrieb genommen werden, müssen mindestens alle 24 Monate einer Nachprüfung (Instandhaltung) unterzogen werden. Bei Geräten, welche ausschließlich zur Schulung eingesetzt werden, verkürzt sich diese Frist auf 12 Monate.

### Personelle Voraussetzungen für die Nachprüfung

Eine gültige Fluglizenz und eine Einweisung durch SKYLINE Flight Gear GmbH ist die Grundvoraussetzung für die Erlaubnis zur Durchführung der Nachprüfung des Gerätes.

### Identifizierung des Geräts

Anhand der Bezeichnung auf dem Segel und der Musterplakette wird das Gleitsegel identifiziert.

## PRÜFARBEITEN

### • **Luftdurchlässigkeit**

Die Luftdurchlässigkeit wird anhand von Messungen mit einer Textiluhr (Kretschmer oder JDC) ermittelt. Hierbei ist unbedingt die Betriebsanweisung des Herstellers zu beachten.

Die Porositätsmessung wird an jeweils mindestens drei Messpunkten des Ober- und Untersegels durchgeführt. Der erste Messpunkt des Ober- und Untersegels liegt ca. 20-30 cm hinter der Eintrittskante auf einer der mittleren Bahnen des Gleitsegels. Der zweite und dritte Messpunkt liegen in identischer Entfernung in der Mitte der linken oder rechten Flügelhälfte (sowie auf einer der äußeren Bahnen in der Nähe des Stabilos).

Der Wert darf dabei nicht unter 60 (Kretschmer) bzw. 10 (JDC) Sekunden liegen, andernfalls ist das Gerät nicht mehr flugtauglich.

### • **Kontrolle der Weiterreißfestigkeit**

Die Prüfung der Kappenfestigkeit wird mit dem Bettsometer (B.M.A.A approved Patent No. GB 2270768 Clive Betts Sales) vorgenommen. Bei dieser Prüfung wird in das Ober- und Untersegel im Bereich der A-Leinenanlenkung ein nadeldickes Loch gestochen und das Tuch auf seine Weiterreißfestigkeit hin überprüft. Der Grenzwert der Messung wird auf 800 g und eine Risslänge von < 5 mm festgelegt.

Der genaue Prüfablauf ist durch die Bedienungsanleitung des Bettsometers vorgegeben.

### • **Kontrolle der Leinenfestigkeit**

Der Nachweis der Leinenfestigkeit ist wie beim vom DHV geforderten Nachweis für die Musterzulassung zu dokumentieren. Eine Stammleine aus jeder Ebene ist aus dem Gleitsegel auszubauen und mit einem Zugfestigkeitsprüfgerät auf seine Reißfestigkeit zu überprüfen. Die Zuggeschwindigkeit des Zylinderzugkolbens wird mit  $v=30$  cm/min definiert.

Die erforderlichen Festigkeitswerte werden wiederum durch die Herstelleranweisung definiert, müssen aber mindestens der Formel:

- Stammleinenzahl (A+B) x ermittelte Leinenfestigkeit > 8x max. Startgewicht und größer 800 kg für die A/B-Ebene

- Stammleinenzahl (C+D) x ermittelte Leinenfestigkeit > 6x max. Startgewicht und größer 600 kg für die C/D-Ebene

entsprechen.

Die Galerieleinen (1. und 2. Stockwerk) bestehen komplett aus Dyneema Leinen und müssen daher das erste Mal innerhalb 48 Monaten nach Inbetriebnahme des Gleitschirms oder nach 200 Flugstunden getestet werden. Danach gilt weiterhin das Nachprüfintervall innerhalb von 24 Monaten oder 100 Flugstunden.

Folgende Festigkeiten dürfen die Leinen nicht unterschreiten:

Hauptleine (Stammleine): 100 kg

Galerieleine: 50 kg

Die zerrissenen Leinen sind wieder original zu ersetzen. Die Leinenlängen werden hierbei aus dem Leinendatenblatt entnommen.

- **Vermessung der Leinenlängen**

Die einzelnen Leinen werden ausgelegt und mit 5 daN belastet. Die Vermessung erfolgt vom Leinenschäkel bis zur Kappe gemäß DHV-Methode. Die Rippennummerierung beginnt jeweils in der Flügelmittle, wobei die Flügelseiten in Flugrichtung von oben gesehen werden.

Die ermittelten Gesamtleinenlängen werden im Nachprüfprotokoll dokumentiert und den Sollleinenlängen des entsprechenden DHV-Typenkennblatts gegenüber gestellt.

Die Vermessung der gegenüberliegenden Flügelseite kann, gleiche Bedingungen vorausgesetzt, durch einen Symmetrievergleich vorgenommen werden.

Der Ist Wert der Leinenlängen darf sich dabei vom Soll Wert um nicht mehr als 10 mm unterscheiden.

Die Einhaltung der Herstelleranweisung zu entnehmenden Toleranzen ist im Nachprüfprotokoll zu dokumentieren.

- **Kontrolle der Leinenbefestigung am Gleitsegel**

Die Leinenbefestigungen des Gleitsegels werden auf Risse, Scheuerstellen und Dehnungen überprüft. Defekte und auffällige Loops, Flares und sonstige Leinenanlenkungen sind zu reparieren bzw. zu erneuern.

- **Kappenmaterial**

Das Ober- und Untersegel, sowie die Eintrittskante und Zellwände (inkl. evtl. vorhandene V-Rippen und Zugbänder), Nähte und Flares werden auf Risse, Scheuerstellen, Dehnungen, Beschädigung der Beschichtung, Reparaturstellen und sonstige Auffälligkeiten untersucht. Auffälligkeiten, die den sicheren Flugbetrieb einschränken können, sind zu reparieren.

Das Prüfergebnis ist im Nachprüfprotokoll festzuhalten.

- **Leinenmaterial**

Die Stamm-, Galerie, und Bremsleinen werden auf Risse, Knicke, Scheuerstellen, Beschädigungen des Mantels und starke Abnutzung hin untersucht. Insbesondere die Unversehrtheit der Vernähungen und Schrumpfschläuche (falls vorhanden) ist zu überprüfen.

Fehlerhafte Leinen sind auszutauschen.

Das Ergebnis ist im Nachprüfprotokoll zu dokumentieren.

- **Verbindungsteile**

Alle Leinenschlösser, evtl. vorhandene Trimmer, Speedsysteme und Umlenkrollen sind auf Auffälligkeiten wie Risse, Scheuerstellen und Schwergängigkeit zu überprüfen. Geöffnete bzw. nicht ausreichend gesicherte Verbindungsteile sind nach Herstellerangaben wieder gegen unbeabsichtigtes Öffnen zu sichern.

- **Tragegurte**

Beide Tragegurte werden auf Scheuerstellen, Risse und starke Abnutzungen untersucht und anschließend unter einer Last von 5 daN vermessen. Die ermittelten Werte sind den Vorgaben des DHV-Typenkennblatts gegenüberzustellen und im Nachprüfprotokoll zu dokumentieren. Die Abweichung von den vorgegebenen Längen darf nicht mehr als 5mm betragen.

- **Abschließende Prüfungen**

Die Prüfplakette und das Typenschild sind auf Lesbarkeit und Korrektheit zu prüfen. Die Nachprüfung wird mit Namen, Datum und Unterschrift auf der Prüfplakette im Gerät sowie im Handbuch dokumentiert.



Bei Auffälligkeiten insbesondere bei Überschreitung der Grenzwerte ist das Gerät nicht mehr flugtauglich und der Hersteller des Gerätes muss informiert werden.



