

# Pasha<sup>6</sup>



BETRIEBSHANDBUCH

Version 1:0 Fassung vom 10-2016

## INHALTSVERZEICHNIS

ALLGEMEINES.....	3
ÜBERSICHTSZEICHNUNG.....	4
TECHNISCHE BESCHREIBUNG .....	5
GLEITSCHIRM MATERIAL.....	10
TECHNISCHE DATEN.....	11
GURTZEUG.....	11
ÜBERPRÜFEN DES GLEITSCHIRMES.....	11
EINSTELLEN DER STEUERLEINEN .....	12
FLUGBETRIEB .....	12
WINDENSCHLEPP.....	15
MOTORFLUG .....	16
EXTREME FLUGLAGEN .....	16
ABSTIEGSHILFEN .....	19
PFLEGE, LAGERUNG, REPARATUREN, ENTSORGUNG .....	21
NATUR-UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN.....	23
EINZELLEINENLÄNGEN.....	23
LINE-PLAN PASHA 6 .....	24
GESAMTLEINENLÄNGEN .....	25
NACHPRÜFANWEISUNG FÜR DAS GLEITSEGELMUSTER PASHA 6.....	26
NACHPRÜFUNGEN .....	32
TESTFLUGZERTIFIKAT.....	35
TECHNISCHE DATEN.....	35

### MAC PARA GEMEINSCHAFT



**MAC PARA**



**Newsletter**



**Facebook**



**Twitter**



**YouTube**



**Vimeo**



**Pinterest**



**Download**

[www.macpara.com/community](http://www.macpara.com/community)

## Lieber MAC PARA Pilot

Es freut uns, Dich im Kreis der MAC PARA Gleitschirmflieger begrüßen zu dürfen. Umfangreiche Entwicklungsarbeit und zahlreiche Tests machen den Pasha 6 zu einem Tandemgleitschirm mit maximal möglicher Sicherheit, hoher Leistung und viel Spaßpotential. Der Pasha 6 wurde konstruiert für Tandempiloten, die einfaches Start- u. Landeverhalten, leichtgängiges und exaktes Handling in der Thermik, Stabilität und gute Leistung bevorzugen. Der Pasha 6 zeichnet sich durch ein exzellentes Handling, seine Spurtreue beim Kreisen und im Geradeausflug. Wir sind überzeugt, nach sorgfältigem Durchlesen dieses Betriebshandbuchs erwarten dich schöne Flugerlebnisse.

## Wichtige Hinweise:

### Das Lesen dieses Betriebshandbuches ist Pflicht!

Der Gleitschirm darf ohne das sorgfältige Studium dieses Handbuches nicht in Betrieb genommen werden um, Fehlbedienungen zu vermeiden. Wir weisen hiermit ausdrücklich darauf hin, daß für eventuelle Folgen eines nicht sachgemäßen Umganges keine Haftung übernommen werden kann.

Dieser Gleitschirm entspricht zum Zeitpunkt der Auslieferung den Bestimmungen der deutschen Lufttüchtigkeitsforderung LTF / Europäischen Norm EN 926-2.

Neue Schirme müssen vom Verkäufer eingeflogen werden. Dieser Einflug ist mit Datum und Unterschrift auf dem beiliegenden Vermessungsprotokoll und am Typenschild des Gleitschirmes zu bestätigen.

Jede eigenmächtige Änderung am Gleitschirm hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge!

Der Pilot trägt die Verantwortung für die Lufttüchtigkeit seines Fluggerätes! Ebenso trägt der Pilot die Verantwortung, dass sämtliche gesetzlichen Bestimmungen die zum Betreiben dieses Fluggerätes notwendig sind eingehalten werden (z.B. Pilotenlizenz, Versicherung, etc)

Es wird vorausgesetzt, dass die Fähigkeiten des Benutzers den Anforderungen des Gerätes entsprechen!

Die Benutzung des Gleitschirmes erfolgt ausschließlich auf eigene Gefahr! Die Haftung von Hersteller oder Vertreiber ist ausgeschlossen!

Die nachstehende Bedienungsanleitung wurde aufgrund besten Wissens und Gewissens erstellt. Jedoch ist es durchausmöglich, dass aufgrund (flug-)technischer Erneuerungen oder geänderter Zulassungstests und/oder Lehrmethoden sich verschiedene Dinge im Laufe der Zeit ändern. Deshalb ist es in jedem Falle ratsam, sich in geeigneter Form "updates" über evtl. geänderte Lehrmeinungen und Tests entweder bei uns oder bei den entsprechenden Stellen zu besorgen.

**Viele schöne Flüge mit Deinem Pasha 6**

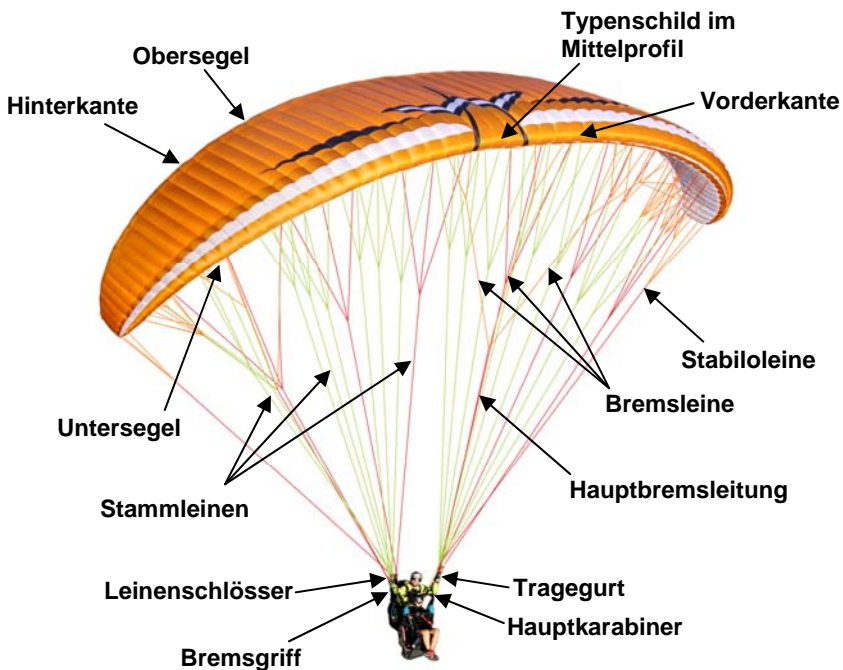


## Zielgruppe:

Der Pasha 6 ist nach LTF (Deutsche Lufttüchtigkeitsforderungen) / EN 926-2 in die Kategorie B eingestuft und zweisitzig zugelassen. Er ist ein Hochleistungstandemflügel in der Kategorie LTF B / EN B für regelmäßig fliegende Piloten. Der Pasha 6 bietet eine für diese Klasse maximale Leistung gepaart mit einem hohen Maß an Sicherheit. Ob der Pasha 6 letztlich für den eigenen fliegerischen Einsatzzweck und das Können geeignet ist, sollte in jedem Falle mit dem Fachhändler in einem persönlichen Gespräch abgestimmt werden.

Wir empfehlen jedem Pilot, ein Sicherheitstraining zu absolvieren und so viel als möglich mit seinem Gerät am Boden zu spielen. Die perfekte Beherrschung des Schirmes am Boden und in der Luft ist der Schlüssel zu maximalem Flugspaß und die beste Versicherung für unfallfreies Fliegen.

## ÜBERSICHTSZEICHNUNG



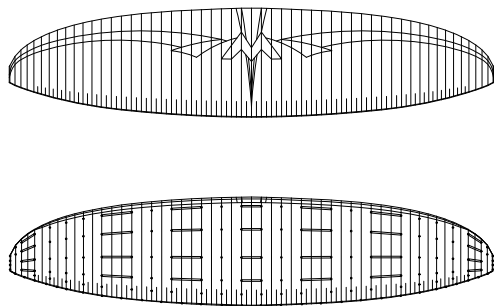
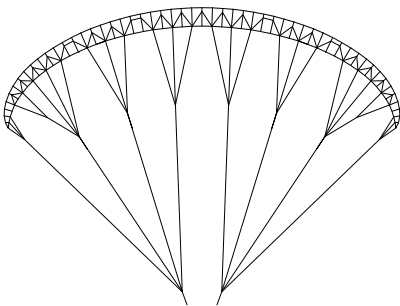
## Kappenaufbau:

Die Kappedes Pasha 6 ist aus Porcher Sport Skytex Ripstop Nylongewebe Art. S9017 E25A und S9017 E29A gefertigt. In diesen synthetisch hergestellten Stoff ist ein verstärkendes Fadennetz eingewebt, das ein Weiterreißen verhindert und die Zugfestigkeit an den Nähten erhöht. Die Beschichtung macht den Stoffwasserabweisend, UV-beständig und luftundurchlässig. Der Pasha 6 besteht aus 58 Zellen. Das Flügelende (Stabilisator) ist nach unten gezogen und übergangslos in die Kappe integriert. Die Belüftung der Kappe erfolgt durch Öffnungen auf der Unterseite der Profilnase. Die Querbelüftung erfolgt durch exakt dimensionierte Löcher (Cross Ports) in den Profilrippen.

Jede tragende Profilrippe ist an 4 oder 5 Leinenanschlüssen aufgehängt. Diese sind im Profil verstärkt.

Zwischen den einzelnen Stammleingruppen sind Spannleinen montiert, die die Segelspannung regulieren. In der Profilnase sind Verstärkungen aufgenäht, die für hohe Formtreue und Stabilität sorgen.

An der Anström- und Abströmkannte ist ein dehnungsarmes Band eingenäht, das für eine ausgeklügelte, durch unsere Konstruktionssoftware berechnete, Spannungsverteilung über die Kappe sorgt.



## Aufhängungssystem:

Die Leinen des Pasha 6 bestehen je nach Einbauort aus polyesterummanteltem HMA Aramid/Kevlar und polyesterummanteltem PES / Dyneema. Die Festigkeiten der einzelnen Leinen hängen vom Einbauort ab und variieren von 60 bis 420 daN.

Die Fangleinen unterscheidet man je nach Einbauort in Galerieleinen (oben an der Kappe), Stammleinen (unten am Tragegurt), Stabilisatorleinen (am Flügelende) und Bremsleinen (oben an der Hinterkante) und Hauptbremsleinen (am Bremsgriff).

Die Fangleinen werden in A/B/C/D/E Ebene und Bremse eingeteilt.



An der äusseren Stammleine innerhalb der Ebenen werden 6 Galerieleinen in zwei Gabelleinen zusammengefasst. Auf der Stammleinen-Ebene werden insgesamt 3 Stammleinen pro Ebene und Hälfte in den Leinenschloss am entsprechenden Tragegurt aufgehängt. Die Stabilisatorleinen werden am D-Tragegurt zusammen mit der D-Ebene aufgehängt. Die Brems-oder Steuerleinen werden nach dem gleichen Prinzip in die Hauptbremsleine zusammengefasst. Die Fangleinen der A-Ebene sind zur leichteren Kontrolle farblich von einander abgesetzt.

Der Tragegurt des Pasha 6 besitzt je Seite 5 Tragegurte. Der A-Tragegurt ist in einen Haupt (A)-und einen Nebentragegurt (A1) aufgeteilt. Im A-Tragegurt sind 2 Stammleinen aufgehängt, im A1-Tragegurt eine Stammleine. Im B-Tragegurt sind pro Seite jeweils 3 B-Stammleinen aufgehängt. Der C Tragegurt nimmt 3 C-Stammleinen und der D-Tragegurt nimmt 2 D-Stammleinen plus 1 Stabilisatorleine auf. Die Hauptbremsleine wird über eine Umlenkrolle am D-Tragegurt zum Bremsgriff geführt.

Die Leinenschlösser sind aus Edelstahl und sind mit einem Gummiring gegen ungewolltes Verrutschen der Leinen gesichert. Die Leinenanordnung ist im Einzelleinenplan abgebildet.

### **Trimmersystem der Tragegurten:**

Der Tragegurt des Pasha 6 besitzt einen feststellbaren Trimmer.

Das Trimmersystem verkürzt und verlängert die B,C und D Tragegurte, damit verkleinert und vergrössert es den Anstellwinkel der Kappe. Im Normalflug sind alle Tragegurte in eine „Neutralposition“ gleich lang (42 cm mit den Leinenschlössern). Diese Position ist mit weissen Markierung am Trimmergurten gekennzeichnet. Beim Runterziehen der Gurten, die durch die Trimmern laufen, werden die B-Gurte um bis zu 0,5 cm, C-Gurte um bis zu 1cm, und die D-Gurte um bis zu 2 cm verkürzt. Beim öffnen der Trimmern werden die B-Gurte um bis zu 1,5 cm, C-Gurte um bis zu 3,5 cm, und die D-Gurte um bis zu 7,5 cm verlängert.

### **Funktionsweise und Handhabung:**

Vor dem Start werden die Tragegurten in die Tandemspreizen eingehängt. Es ist darauf zu achten, dass die Einhängenpositionen an beiden Tandemspreizen einstimmen. Durch das Ziehen der Gurten, die durch die Trimmern laufen, werden die B/C/D Gurte verkürzt. Damit wird der Anstellwinkel vergrössert und der Pasha 6 fliegt langsamer. Durch das Öffnen der Trimmern, werden die B/C/D Gurte verlängert. Damit wird der Anstellwinkel verkleinert und dadurch fliegt der Pasha 6 schneller.



## Trimmung

Der Pasha 6 wird mit einem Fünftragegurtsystem und mit Tandemspreizen geliefert. Seine Geschwindigkeit beträgt je nach Einhängengewicht und Position der Trimmer 36-47 km/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 eventuel auch möglich, beide Griffe in eine Hand zu nehmen. Passe bei Verwendung Deiner Sitzgurte und auch Deiner Tandemspreize die Höhe der Griffe durch Verstellen der Bremsleinenlänge an.

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

## Sicherheitsausrüstung

Eine optimale Ausrüstung sollte für jeden Gleitschirmpiloten eine Selbstverständlichkeit sein. Achte darauf, dass Du und Dein Passagier festes Schuhwerk, jeweils einen Helm und Handschuhe tragen. 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.**

## Tandemspreize

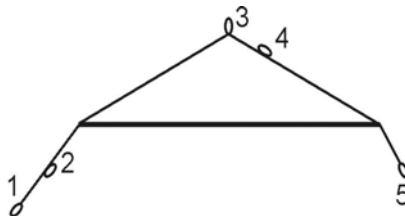
Die Tandemspreize des Pasha 6 bietet diverse Einhängemöglichkeiten, um Gewicht- oder/und Größenunterschiede zwischen Pilot und Passagier auszugleichen. Der Gewichtsausgleich erfolgt durch die Positionierung der Hauptaufhängung (Tragegurt- karabiner, Mindestfestigkeitswert 24 kN): Vordere Position (3) bei schwerem Passagier, hintere Position bei leichterem Passagier (4), wobei das Gewicht des Passagier immer im Vergleich zum Piloten gesehen werden muß!

Der Größenausgleich wird durch das Einhängen der Passagierkarabiner (Mindestfestigkeitswert 18kN) in die obere (2) oder untere (1) Schlaufe am Vorderteil der Distanzaufhängung erreicht. Die Pilotenaufhängung befindet sich am Aufhängepunkt 5 ( siehe Zeichnung ).



Die Verbindungsleine des Rettungsgeräts muss in die Karabiner der Hauptaufhängung der Tandemspreizstange eingehängt werden (3 oder 4). Dies kann auch durch Anbringen separater Aufhängekarabiner (Mindestfestigkeitswert 24 kN) für das Rettungsgerät in den benutzten Einhängeschlaufen erfolgen. Keinesfalls darf die Rettungsschirmverbindungsleine nur am Piloten- oder Passagiergurtzeug oder dessen Spreizstangeneinhängepunkte angebracht werden.

**ACHTUNG!!** Als Karabiner in Position 3 oder 4 dürfen nur Karabiner verwendet werden, die für doppelsitziges Fliegen zugelassen sind, also einen Mindestfestigkeitswert von 24 kN besitzen. (Empfehlung Austrianpin Powerfly, Austrianpin Delta) Dies gilt auch für Karabiner oder Schäkel, die für die Einhängung der Rettung in Position 3 oder 4 benutzt werden. (Empfehlung: Schraubschäkel Maillon Rapide 6/7 mm).

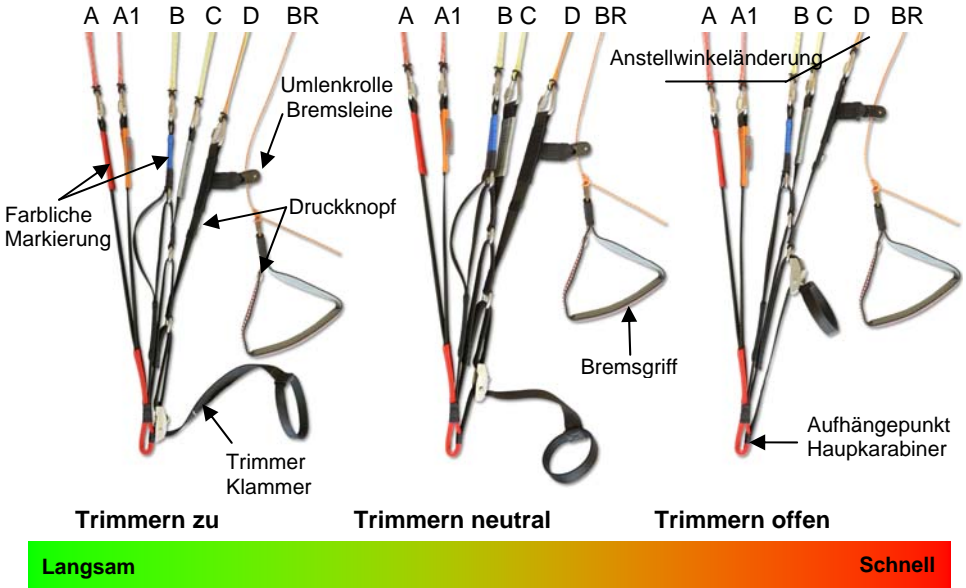


1. Aufhängung großer Passagier im Vergleich zum Piloten
2. Aufhängung kleiner Passagier im Vergleich zum Piloten
3. Aufhängung schwerer Passagier im Vergleich zum Piloten und Rettungsschirmaufhängung
4. Aufhängung leichter Passagier im Vergleich zum Piloten und Rettungsschirmaufhängung
5. Aufhängung für Piloten





## Übersicht Tragegurte:



## Tragegurtlängen Pasha 6

	A	A1	B	C	D
Trimmer offen	420	420	435	455	495
Trimmer neutral	420	420	420	420	420
Trimmer zu	420	420	415	410	400

Längen gemessen vom Einhängpunkt Tragegurt bis Unterkante Schraubschäkel.

## Stof

(PORCHER SPORT, Rue du Ruisseau B.P. 710,38290 ST. QUENTIN FALLAVIER, FRANCE)  
Obersegell – Anströmkannte - SKYTEX 38 E25A - 100% nylon 6.6 , 33 Dtex, 38 g/m<sup>2</sup>  
Obersegell – Hinterkante- SKYTEX 32 E3W - 100% nylon 6.6 , 33 Dtex, 32 g/m<sup>2</sup>  
Untersegel - SKYTEX 32 E3W - 100% nylon 6.6 , 33 Dtex, 32 g/m<sup>2</sup>  
Tragende Rippen, Diagonalsegmente - SKYTEX 40 E29A - 100% nylon 6.6 , 33 Dtex, 40 g/m<sup>2</sup>  
Rippen - SKYTEX 32 E4D - 100% nylon 6.6 , 33 Dtex, 32 g/m<sup>2</sup>  
Verstärkung auf Rippen - W382 Polyester 180 g/m<sup>2</sup>  
Verstärkung der Rippen bei Aufhängepunkten - F06098 Polyester 90 g/m<sup>2</sup>

## Leinen

(Cousin Trestec, Comines CEDEX, France)  
Oberegalerie D,E - Cousin V-Ultimate 0.6 Bruchlast 53,5 kg  
Oberegalerie A,B,C - Cousin V-Ultimate 0.9 Bruchlast 122 kg  
(ROSENBERGER TAUWERK, GERMANY)  
Galerieleinen A,B,C - Dynema/Polyester PPSL 160, Bruchlast 160 kg  
(EDELMAN+RIDDER+CO. Achener Weg 66, D-88316 ISNY IM ALLGÉAU, GERMANY)  
Mittleregalie - Aramid/Polyester A-7343-140, Bruchlast 140 kg  
Mittleregalie - Aramid/Polyester A-7343-090, Bruchlast 90 kg  
Mittleregalie - Aramid/Polyester A-7343-190, Bruchlast 190 kg  
Hauptleinen A1,B1,A2,B2,C3 - Aramid/Polyester A-7343-340, Bruchlast 340 g  
Hauptleinen A3,B3 - Aramid/Polyester A-7343-420, Bruchlast 420 kg  
Hauptleinen C2,D3 - Aramid/Polyester A-7343-230, Bruchlast 230 kg  
Hauptleinen C1,D2 - Aramid/Polyester A-7343-190, Bruchlast 190 kg  
Stabiloleine - Aramid/Polyester A-7343-140, Bruchlast 140 kg  
Bremsleinen Oberegalerie,Mittleregalie - Dynema/Polyester A-7850-100, Bruchlast 100 kg  
Bremsleinen Mittleregalie - Dynema/Polyester A-7850-130, Bruchlast 130 kg  
Hauptbremsleine- Dynema/Polyester A-7850-240, Bruchlast 240 kg

## Aufhängepunkte (Kallote)

(STAP a.s., 407 80 VILEMOV, CZECH REPUBLIC)  
STAP-POLYESTERBRIDLE 13 mm, Bruchlast 70 kg

## Tragegurte

(MOUKA TISNOV Ltd, Koráb 133, 66601 Tišnov, Czech Republic)  
Polyester 367 040 025 912 25x1,5 mm Bruchlast 800 kg

## Faden

(AMANN SPONIT Ltd, Dobronická 635, 148 25 PRAHA 4, CZECH REPUBLIC)  
Leinen-SYNTON 60, Hauptleinen-SERAFIL 60, Kalotte -SERAFIL 60, Riser-SYNTON 20

## Leinenschlösser

(ELAIR SERVIS, CZECH REPUBLIC)  
NIRO TRIANGLE 200 - Max. Last 200 kg

## TECHNISCHE DATEN

Biplace Größe		Pasha 6 39 (M)	Pasha 6 42 (L)
Zoom	[%]	96	100
Fläche (ausg.)	[m <sup>2</sup> ]	39.21	42.55
Fläche (proj.)	[m <sup>2</sup> ]	31.80	34.50
Spannweite (ausg.)	[m]	14.35	14.95
Streckung	-	5.25	5.25
Max. Tiefe	[m]	3.42	3.56
Zellen	-	58	58
Kappengewicht	[kg]	6.8	7.5
Gewichtsbereich	[kg]	110-190	120-220
Min. Geschwindigkeit	[km/h]	24-25	24-25
Trim.Geschwindigkeit	[km/h]	36-38	36-38
Max. Geschwindigkeit	[km/h]	45-47	45-47
Gleitzahl	-	9.7	9.7
Min. Sinken	[m/s]	1.1	1.1

## GURTZEUG

Der Pasha 6 wurde mit Gurtzeugen des LTF Types GH getestet und zugelassen. Nahezu alle auf dem Markt befindlichen Gurtzeuge sind "GH" Gurtzeuge und für den Pasha 6 geeignet. Diese unterscheiden sich von GX Gurtzeugen durch eine niedrigere Aufhängung und nicht sehr effektiven (falls überhaupt vorhandenen) Kreuzgurten. Diese Kreuzgurte haben sich bei modernen Schirmen nicht bewährt.

## ÜBERPRÜFEN DES GLEITSCHIRMES

Jeder ausgelieferte Gleitschirm wird von uns vor der Auslieferung mehrfach überprüft und vermessen. Wir empfehlen trotzdem, den neuen Gleitschirm nach den folgenden Punkten gründlich durchzuchecken. Dieser Anleitung sollte man auch folgen, wenn der Gleitschirm nach intensivem Flugbetrieb, harten Flugmanövern oder nach Baumlandungen überprüft werden muß.

- Die Nähte an den Leinen-Aufhängeschlaufen, an den Tragegurten und an der Kappe sind auf Beschädigung zu überprüfen.
- Sind alle Leinen frei von Beschädigung und korrekt vernäht?
- Sind alle Leinenschlösser richtig verschraubt?
- Alle Bahnen, auch die Rippen und V-Bänder sind auf Risse zu untersuchen.

**Jede Beschädigung, ist sie noch so unscheinbar, muß von einem Fachmann begutachtet und behoben werden. Ein beschädigter Gleitschirm ist nicht flugtüchtig!**

## EINSTELLEN DER STEUERLEINEN

Die beiden Hauptsteuerleinen führen zu je einer mehrfach verzweigten Leinenspinne, welche an der Hinterkante (Abströmkante) befestigt sind. An den Tragegurten laufen die Steuerleinen durch eine Führungsrolle und sind mit je einem Handgriff verbunden. Diese Steuergriffe werden beim Transport mittels zweier Magneten an den Tragegurten befestigt. Die Steuerleinenlänge wird ab Werk korrekt eingestellt und muß normalerweise nicht verändert werden. Der Einstellpunkt ist mit einer zusätzlichen Ummantelung der Leine dauerhaft optisch auf der Hauptsteuerleine markiert. Sie muß im Flug mindestens 5 cm Freilauf haben (bevor die Bremsen greifen) und sollte nicht verändert werden. Die unsachgemäße Änderung der Steuerleinenlänge verändert das Flugverhalten und beeinträchtigt die Sicherheit des Gerätes.

## FLUGBETRIEB

**Die folgenden Seiten sollen keine Anleitung für das Gleitschirmfliegen sein. Vielmehr wollen wir in die Besonderheiten des Pasha 6 einweisen und einige wichtige Informationen für den Flugbetrieb und die Sicherheit geben.**

### Startvorbereitungen:

Vor jedem Start ist ein sorgfältiger Vorflugcheck durchzuführen. Dabei sind Tragegurt, Leinen und Schirmkappe auf Beschädigungen zu überprüfen. Ebenso muß sichergestellt sein, dass die Leinenschlösser fest geschlossen sind.

Das Gurtzeug ist mit größter Sorgfalt anzulegen. Nach dem Anlegen sind alle Schnallen nochmals zu überprüfen ob diese korrekt geschlossen sind. Ebenso ist der korrekte Verschluß des Rettungsgerätecontainers sowie der korrekte Sitz des Rettungsgerätegriffes zu überprüfen (siehe Betriebsanweisung des Gurtzeuges).

**Wird ein Mangel festgestellt, darf keinesfalls gestartet werden!**

### Checkliste:

Gleitschirm:

- Schirmkappe ohne Beschädigung?
- Tragegurte und Tandemspreizen ohne Beschädigung?
- Leinenschlösser fest verschlossen und gegen verdrehen gesichert (Plastikclip)?
- Fangleinen ohne Beschädigung?
- Alle Fangleinen frei und ohne Verschlingung und Knoten? Ebenso Bremsleinen?

Gurtzeug:

- Rettungsgerätecontainer verschlossen?
- Rettungsgerätegriff korrekt angebracht?
- Alle Schließen geschlossen?
- Hauptkarabiner geschlossen?



Start:

- Tragegurte nicht verdreht eingehängt?
- Speedsystem nicht verdreht eingehängt?
- Bremsgriff und richtigen Tragegurt aufgenommen?
- Pilotenposition mittig, dass alle Leinen symmetrisch gespannt sind?
- Windrichtung in Ordnung?
- Hindernisse am Boden?
- Luftraum frei?

Der Pasha 6 läßt sich am besten starten, wenn er bogenförmig ausgelegt wird. Beim auslegen muß die Schirmkappe gegen den Wind ausgelegt werden.

Die Leinenebenen inklusive Bremsleinen sind sorgfältig zu trennen und die Tragegurte zu ordnen. Alle Leinen müssen frei und ohne Verschlingung und Knoten verlaufen. Es dürfen keine Leinen unter der Kappe liegen.

Sind alle Vorbereitungen abgeschlossen werden die Hauptkarabiner des Gurtzeugs mit den Tragegurten verbunden. Es muß darauf geachtet werden, dass die Karabiner geschlossen sind. Bei der Verwendung eines Fußbeschleunigers werden zusätzlich die beiden Brummelhaken miteinander verbunden. Es ist auf freien, unverdrehten Verlauf des Beschleunigungssystems zu achten.

## Start

Der Pasha 6 ist sehr einfach zu starten. Generell empfehlen wir beide A-Gurte (A und A1) beim Start zu verwenden. **Die Trimmern sollten für den Start in die Neutralposititon (alle Gurte gleich lang) oder bis zu 4 cm offen von der Neutralposititon eingestellt werden.** Je nach Starttechnik, Windverhältnisse und Gelände kann man alternativ nur die mittleren A-Gurte zum aufziehen des Gleitschirmes verwenden.

Zur besseren Orientierung sind die unterschiedlichen Tragegurteebenen farblich markiert. Der startbereite Pilot hält je Seite die A-Tragegurte und Bremsgriffe in den Händen und geht mit den A-Leinen leicht auf Zug. Bei flachen Startplätzen und wenig Wind kann man alternativ einen Schritt Richtung Kappe zurückgehen und mit mehr Impuls den Gleitschirm aufziehen. Während des Startlaufes sind die Arme zuerst in Verlängerung der A-Gurte seitlich nach hinten gestreckt und werden mit dem Aufsteigen des Gleitschirmes nach oben geführt.

Das Wichtigste beim Aufziehen ist wie bei allen Schirmen nicht die Kraft, sondern die Konstanz des Zuges. Da der Pasha 6 sehr leicht aufzuziehen ist, muß man ihn auf steilen Startplätzen oder bei starkem Wind etwas anbremsen, damit die Schirmkappe nicht überholt.

Beim Rückwärts-Aufziehen bei starkem Wind kann man ein verfrühtes Abheben leicht verhindern, indem man während des aufziehens mit dem Schirm mitgeht. Die beste Vorbereitung für perfekte Starkwindstarts ist immer noch stundenlanges Spielen im Wind am Boden.



## Geradeausflug

Der Pasha 6 hat bei ganz freigegebenen Steuerleinen je nach Flächenbelastung eine Fluggeschwindigkeit von etwa 36 bis 47 km/h.

**In turbulenter Luft empfehlen wir, Trimmer zu und mit 5 bis 15 cm gezogenen Steuerleinen zu fliegen.**

Der momentane Anstellwinkel der Kappe ist dann höher und ein Unterschneiden der Luft an der Profilnase wird erschwert. In ruhiger Luft erreicht der Pasha 6 die minimale Fluggeschwindigkeit (abhängig von der Flächenbelastung) bei etwa 70 bis 75 cm Zug. Alle angegebenen cm - Werte verstehen wir ab dem Punkt, wo die Hinterkante heruntergezogen wird, also ohne dem Freilauf.

## Schnelleres Fliegen:

Der Anstellwinkel der Kappe wird mit den Trimmern geändert. Die Geschwindigkeit-differenz zwischen Trimmerposition „Zu“ und „Offen“ beträgt bis zu 5-6 km/h. Durch die höhere Geschwindigkeit ist der Gleitschirm instabiler und klappt leichter ein. Aus Sicherheitsgründen sollte man deshalb nur in ruhiger Luft und mit ausreichendem Abstand zum Boden beschleunigt fliegen. Die Bremsgriffe sind beim beschleunigten Fliegen niemals loszulassen! Sollte der Gleitschirm einklappen, wird zuerst die Kappe über die Steuerleinen stabilisiert und wieder geöffnet, dann die Trimmern zu.

## Kurvenflug:

Die hohe Wendigkeit des Pasha 6 ist auf seine besondere Steuercharakteristik zurückzuführen: Er reagiert auf Steuerimpulse sehr direkt und verzögerungsfrei.

Durch Gewichtsverlagerung (Pilot lehnt sich auf die Kurveninnenseite) lassen sich sehr flache Kurven mit minimalem Höhenverlust fliegen.

Gewichtsverlagerung und Zug an der kurveninneren Steuerleine ist für schnelle Richtungswechsel geeignet. Für das Thermikfliegen eignet sich am besten die Kombination aus Gewichtsverlagerung, Anbremsen der Kurveninnenseite sowie dosiertes zusätzliches Anbremsen des Außenflügels. Durch das Gegenläufig ziehen und Lösen (aktives fliegen) mit der kurveninneren und kurvenäußeren Bremse kann der Kurvenradius und die Querlage verändert und das zentrieren der Thermik optimiert werden.

Achtung: bei zu weitem oder zu schnellem durchziehen der Steuerleinen besteht die Gefahr des Strömungsabrisses!

Ein einseitiger Strömungsabriss kündigt sich deutlich an: die Kurveninnenseite wird weich und das kurveninnere Flügeldrittel bleibt fast "stehen". Ist dieser Flugzustand eingetreten, so ist die kurveninnere Bremse sofort zu lösen.



## Aktives Fliegen:

Durch aktives Fliegen lassen sich viele Einklapper schon im Vorfeld verhindern! Aktives Fliegen bedeutet durch Gewichtsverlagerung und Steuerimpulse den Gleitschirm so stabil und effizient wie möglich zu fliegen.

In Turbulenzen und ruppiger Thermik sollte durch aktives Fliegen die Kappe durch dosierte Bremseneinsätze möglichst immer senkrecht über sich gehalten werden.

Beim Einfliegen in starke Thermik vergrößert sich der Anstellwinkel des Gleitschirmes. Werden die Bremsen während des einfliegens in die Thermik gelöst, kann die Schirmkappe beschleunigen und bleibt annähernd über dem Kopf des Piloten.

Anders beim Einfliegen in Abwinde: Hier werden die Bremsen dosiert gezogen.

## Landung:

Der Pasha 6 ist einfach zu landen. Im Endanflug gegen den Wind lässt man den Schirm leicht angebremsst ausgleiten. In ca 1 m Höhe über Grund wird der Anstellwinkel durch zunehmendes Bremsen erhöht und abgefangen. Der Zeitpunkt der Landung sollte gleichzeitig mit dem vollen Bremseneinsatz zusammenfallen.

Bei starkem Gegenwind darf der Bremseneinsatz nur sehr dosiert erfolgen um einen Strömungsabriss vor der Landung zu vermeiden! Erst wenn der Pilot sicher am Boden steht, bringt er die Kappe mit Vorsicht in den Strömungsabriss.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir nahelegen, bei einem zu hohen Anflug die Höhe nicht durch die riskante Unsitte des „Pumpens“ abzubauen.

Ebenfalls sind Landungen mit steilen Kurven oder Kurvenwechseln im Endanflug unbedingt zu vermeiden.

Nach der Landung sollte die Fläche nicht mit der Nase voran auf den Boden falles. Dies kann die Profile zerstören und beeinträchtigt auf Dauer das Material im Nasenbereich!

## WINDENSCHLEPP

Der Pasha 6 ist für den Windenschlepp zugelassen. Windenschlepp ist nur mit gültigem Windenschleppschein erlaubt. Über die Besonderheiten in einem Schleppegelände und der verwendeten Ausrüstung (Winde, Klinke etc) sollten in jedem Fall vorher mit dem Windenfahrer und dem Startleiter abgesprochen werden.

### **Trimmer bei Windenschlepp über die Neutral Position einstellen!**

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß die für den Schlepp benötigte Ausrüstung in jedem Fall auch zugelassen sein muß. Trimmer immer über Neutral Position einstellen.

## MOTORFLUG

Der Pasha 6 ist momentan für den Flug mit Motor im Zulassungsprozess. Der aktuelle Stand der Motorflugzulassung ist beim Händler oder Importeur zu erfragen.

## EXTREME FLUGLAGEN

### Seitliche Einklapper:

Ein seitlicher Einklapper ist beim Gleitschirmfliegen die wohl am häufigsten auftretende Störung. Sollte der Pasha 6 in turbulenter Luft einmal einklappen, tritt dies in der Regel nur im Außenflügelbereich auf. Um in diesem Flugzustand die Flugrichtung beizubehalten wird die gegenüberliegende, offene Flügelhälfte angebremsst. Ist die Kappe sehr stark kollabiert, darf das Anbremsen der offenen Seite nur sehr dosiert erfolgen um einen Strömungsabriss zu vermeiden. Nachdem das Wegdrehen durch Gegenlenken verhindert wurde kann gleichzeitig die Kappe durch Pumpen auf der eingeklappten Seite wieder geöffnet werden.

Wenn auf den seitlichen Einklapper nicht aktiv durch Gegensteuern reagiert wird, dann öffnet der Pasha 6 meist selbstständig innerhalb von weniger als 45°. Sollte die Kappe durch die starken Turbulenzen oder andere Einflüsse (Verhänger) nicht selbstständig öffnen, so geht der Gleitschirm in eine Steilspirale über.

### Verhänger:

Bei großen Einklappern oder sonstigen Extremsituationen kann es bei jedem Gleitschirm zu sogenannten Verhängern kommen. Dabei bleiben die eingefallenen Kammern des Flügelendes in den Leinen hängen. Ohne Pilotenreaktion geht der Schirm in eine stabile Spirale über.

Ist dies passiert, muß als erstes die Drehbewegung durch gefühlvolles Gegenbremsen gestoppt werden. Sollte die Drehgeschwindigkeit trotz Gegensteuerns weiter zunehmen, ist bei geringer Höhe sofort das Rettungsgerät auszulösen.

Bei ausreichender Höhe kann durch folgende Möglichkeiten versucht werden den Verhänger zu lösen:

Gefühlvolles Gegenbremsen und durch sehr schnelles, entschlossenes und tiefes Durchziehen der Steuerleine an der verhängten Seite eine Wiederöffnung versuchen. Ziehen der farblich markierten Stabilo Leine. Führen diese Maßnahmen nicht zum Erfolg kann bei ausreichender Höhe versucht werden, den Verhänger durch einen Fullstall zu lösen.

### Achtung:

Die oben genannten Flugmanöver sind sehr anspruchsvoll und können viel Höhe vernichten! Sollte sich der Pilot überfordert fühlen oder nicht genügend Höhe vorhanden sein ist sofort das Rettungsgerät auszulösen!!!





## Frontstall:

Das Einklappen der gesamten Anströmkante geschieht meist durch starkes Ziehen an allen A-Tragegurten, beim beschleunigten Fliegen oder durch plötzlich auftretende starke Abwinde. Dieses Flugstörung sieht zwar spektakulär aus, ist aber bei geringer Einklapptiefe oft nicht weiter gefährlich. Dabei entstehen oft keine Drehbewegungen, der Schirm öffnet sich meist schnell von selbst und nimmt rasch wieder Fahrt auf. Durch dosiertes, beidseitiges Anbremsen kann die Öffnung beschleunigt werden.

Rechtzeitiges Erkennen der Situation und schnelles reagieren durch beidseitiges Anbremsen hilft den Höhenverlust möglichst gering zu halten und die Störung nicht außer Kontrolle zu verlieren.

## Sackflug:

Bei einem Sackflug hat der Gleitschirm keine Vorwärtsfahrt und gleichzeitig stark erhöhte Sinkwerte. Verursacht wird der Sackflug unter anderem durch zu langsames Auslassen der B-Gurte beim B-Stall, bei altem und porösem Tuch, bei Beschädigungen an den Leinen oder den Rippen, durch Ziehen an den C-oder D-Gurten oder bei unzulässigem Startgewicht. Auch wenn die Kappe nass ist oder die Lufttemperatur sehr niedrig, nimmt die Tendenz zum Sackflug zu. Ob sich der Schirm sich im Sackflug bemerkt man daran, daß das Fahrtgeräusch trotz gelöster Bremsen sehr schwach ist und der Schirm in einer ungewohnten Position über dem Piloten ist. In diesem Fall gilt unbedingt: Steuerleinen auslassen!

Bei betriebsstüchtigen Zustand der Kappe und der Leinen nimmt der Pasha 6 innerhalb 2 bis 3 Sekunden selbstständig wieder Fahrt auf. Sollte dies, aus welchem Grund auch immer, nicht der Fall sein, sind die die A-Tragegurte nach vorne zu drücken oder ist das Beschleunigungssystem zu betätigen. War ein Schirm ohne offensichtlichen Grund (z.B. Regenflug oder unzulässiges Startgewicht) im Dauersackflug muß dieser vor demnächsten Flug überprüft werden.

**Achtung:** Im Sackflug dürfen die Bremsen nicht betätigt werden, da der Gleitschirm unverzüglich in den Fullstall übergeht. In Bodennähe darf ein stabiler Sackflug wegen einer möglichen Pendelbewegung nicht mehr aus geleitet werden. Der Pilot bereitet sich statt dessen auf eine harte Landung, möglichst mit Landefall vor.



## Fullstall:

Um einen Fullstall einzuleiten müssen beide Bremsleinen ganz durchgezogen werden. Bei Erreichen der Stallgeschwindigkeit entleert sich die Kappe schlagartig, und kippt plötzlich nach hinten weg.

Es ist sehr wichtig, trotz der unangenehmen Schirmreaktion bei einem Fullstall die Steuerleinen solange durchgezogen zu halten, bis der entleerte Schirm wieder über den Piloten kommt (ca. 3 bis 6 Sekunden) und sich in dieser Position stabilisiert.

Erst jetzt sind zum Ausleiten die Steuerleinen mäßig schnell (Schaltzeit  $\geq 2$  sec) und symmetrisch nachlassen. Die optimale Ausleitung sollte in 2 Phasen erfolgen: 1. Vorfüllen der Kappe (langsames Nachlassen der Bremsen bis ca auf Schulterhöhe), bis die Schirmkappe auf der kompletten Spannweite wieder geöffnet ist; 2. Ausleiten (Bremsen auf 0%). ausgeleitet werden!

Wird die Flugfigur zu schnell oder asymmetrisch ausgeleitet kann ein großflächiges Einklappen oder Fronstall die Folge sein.

**Achtung: Ein falsch, zu früh, asymmetrisch oder zu schnell ausgeleiteter Fullstall kann ein extrem weites Vorschiesen der Schirmkappe zur Folge haben! Im Extremfall bis unter den Piloten!**

## Trudeln:

Durch Überziehen einer Seite kann die Strömung am halben Flügel abreißen. Dabei entsteht eine Umkehrung der Anströmrichtung. Die tief angebremsste Hinterkante wird dann von hinten angeströmt und fliegt in die umgekehrte Richtung, der Schirm dreht um seine Hochachse.

### Für das Trudeln gibtes 2 Ursachen:

- eine Bremsleine wird zu schnell und weit durchgezogen (Beispiel: Einleiten einer Steilspirale)
- im Langsamflug wird eine Seite zu stark angebremsst (Beispiel: beim Thermikkreisen)

Wird eine versehentlich eingeleitete Negativkurve sofort ausgeleitet, geht der Schirm ohne großen Höhenverlust wieder in den Normalflug über. Wird die Negativkurve länger gehalten, kann der Gleitschirm beschleunigen und bei der Ausleitung einseitig nach vorne schießen. Ein impulsives Einklappen oder Verhängen können die Folge sein.

## Wingover:

Es werden abwechselnd enge Kurven nach links und rechts geflogen. Dabei wird die Querneigung zunehmend erhöht. Bei zu großer Dynamik und Querlage dieser Flugfigur kann der kurvenäußere Flügel entlasten. Bei weiterer Steigerung der Querneigung und falscher Reaktion kann ein impulsives, großflächiges Einklappen die Folge sein.



**Achtung:** Für Wingover empfehlen wir Trimmer in Position „Zu“ zu haben, da die Kalote klappstabiler ist.

**Fullstall, Trudeln und Wingover (über 90 Grad) sind verbotene Kunstflugfiguren!!! Falsches Ausleiten und überreaktionen des Piloten können generell bei allen Gleitschirmen lebensgefährliche Folgen haben! Achtung: Der Pasha 6 ist nicht für Kunstflug zugelassen.**

### **Notsteuerung:**

Bei Ausfall der Steuerleinen kann der „Pasha 6“ problemlos mit den hinteren Tragegurten gesteuert werden. Der Weg bis zum Strömungsabriß ist beim Steuern mit den hinteren Tragegurten natürlich viel kürzer als mit den Steuerleinen, er beträgt beim „Pasha 6“ ungefähr 10-15 cm. Leichte Kurven kannst Du auch durch Ziehen der Stabiloleinen oder durch Gewichtsverlagerung fliegen.

## **ABSTIEGSHILFEN**

### **Steilspirale:**

Die Steilspirale ist die effizienteste Möglichkeit des Schnellabstieges. Dabei treten jedoch hohe Belastungen für Material und Pilot auf. Es muß bedacht werden, dass man je nach Tagesform, Außentemperatur (Kälte!) und erflogenen Sinkwert früher oder später das Bewusstsein verlieren kann. Viele Piloten verlangsamen während der Spirale die Atmung oder gehen in die sogenannte Preßatmung über, was das Risiko, die Kontrolle zu verlieren, noch zusätzlich erhöht. Bei den ersten Anzeichen von Übelkeit, Bewusstseinsbeschränkung und Sichtverminderung muss die Spirale unverzüglich ausgeleitet werden.

Die Steilspirale wird durch vorsichtiges, einseitiges Erhöhen des Bremsleinenzuges und Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite eingeleitet. Durch das direkte Handling nimmt der Pasha 6 rasch eine hohe Seitenneigung ein und fliegt eine steile Kurve. Sobald der Flügel vor den Piloten kommt (auf die Nase geht) entsteht ein Impuls, dem der Pilot folgen sollte indem er sein Gewicht zur Kurvenaußenseite verlagert.

Sinkgeschwindigkeit und Schräglage in der Steilspirale werden durch dosiertes Ziehen der kurveninneren Bremsleine erhöht.

Leichtes Anbremsen der Kurvenaußenseite verhindert ein Einklappen der äußeren Flügelspitze.

Zur Ausleitung der Steilspirale wird die kurveninnere Bremse langsam gelöst und der Pilot legt sein Gewicht in normale Flugposition.



Schnelles Ausleiten hat zur Folge, dass die hohe Fluggeschwindigkeit (bis über 100 km/h) in einer starken Pendelbewegung in Höhe umgesetzt wird. Eine extreme Verlangsamung am Ende der Pendelbewegung mit anschließendem Abkippen der Kappe ist die Folge. Ebenfalls muß man damit rechnen, dass man in seine eigene Wirbelschlepe (Rotor) gerät!

Wegen des extremen Höhenverlustes in der Steilspirale ist immer auf ausreichende Sicherheitshöhe zu achten!

Achtung: Fast jeder Gleitschirm erreicht irgendwann die Sinkgeschwindigkeit, bei der sich die Kappe mit den Öffnungen nach unten ausrichtet („auf die Nase geht!“) und trotz Lösen der Steuerleinen in dieser Position verbleibt und weiter abspiralt (stabile Steilspirale). Dies kann durch ungünstige Einflüsse sogar früher als die bei der Zulassung vorgeschriebenen 14 m/sec sein. Die Ursachen vielschichtig sein. Zum Beispiel: Gurtzeuggeometrie (Aufhängenhöhe), Kreuzgurten, festhalten am Tragegurt, Verlagerung des Pilotengewichts zur Kurveninnenseite und ähnliches. Stabile Steilspirale passiert oft wenn der Pilot beim Ausleiten mit seinem Körpergewicht auf der kurveninneren Seite bleibt. Deshalb muß der Pilot beim Ausleiten immer auf seine Sitzposition achten!

Fange mit dem Praktizieren der Steilspirale sehr aufmerksam mit kleineren Sinkwerten an, um das Verhalten des Schirmes kennenzulernen! Sollte wider erwarten eine stabile Steilspirale auftreten, wird diese durch Verlagern des Pilotengewichtes zur Kurvenaußenseite und dosiertes Gegenbremsen ausgeleitet.

**Achtung: bei einer stabilen Steilspirale können extreme G-Belastungen auf den Körper einwirken und erfordern einen hohen Kraftaufwand!**

## Ohrenanlegen:

Das sogenannte „Ohren anlegen“ ist eine einfache, wenn auch nicht allzu wirksame Abstiegshilfe bei der die Vorwärtsgeschwindigkeit höher ist als die Sinkgeschwindigkeit. Sie ist eher dazu geeignet, die Gleitleistung zu verringern und von einer Gefahrenquelle horizontal Abstand zu gewinnen als schnell abzustiegen.

Zum Ohren anlegen werden die beiden Außenflügel durch ziehen äußeren A-Tragegurte (A1) symmetrisch nach unten eingeklappt.

Zu großes Einklappen durch herunterziehen der nächsten beiden A-Stammleinen Seiten verringert die Fluggeschwindigkeit und kann im Extremfall zum Strömungsabriß führen. Deshalb darf immer nur der äußere A-Tragegurt (A1) zum Ohrenanlegen verwendet werden. Durch das „Ohren anlegen“ kann die Sinkgeschwindigkeit auf ca. 5m/sec. erhöht und die Gleitleistung halbiert werden.



Zur Ausleitung genügt es, wenn die äußeren A-Tragegurte wieder losgelassen werden. Die Kappe des Pasha 6 öffnet in der Regel je nach Einhängengewicht langsam selbstständig. Um die Öffnung zu beschleunigen kann der Pilot leicht anbremsen.

**Achtung:** Fliege nie eine Steilspirale mit angelegten Ohren, denn dabei werden die mittleren A-Leinen über ihre Grenzen belastet.

### **B-Stall:**

**Achtung:** Der B-Stall ist zwar mit dem Pasha 6 möglich, aber wir empfehlen diese Figur zu vermeiden und nicht durchzuführen, da sehr hohe Lasten an den Profilen entstehen. Somit wird auch die Lebensdauer der Kallote verkürzt!

Die B-Tragegurte werden langsam und symmetrisch bis zu 20 cm heruntergezogen. Die Strömung reißt ab und der Schirm geht in einen vertikalen Sinkflug über. Zur Ausleitung genügt es die B-Tragegurte in einer Schaltzeit von ca 1 Sekunde wieder nach oben zu führen.

Fängt der Schirm während des B-Stalls sich zu drehen an oder bildet der Schirm eine Rosette ist die Flugfigur sofort wieder auszuleiten. Die Gründe können sein: drehen: asymmetrisches ziehen der Tragegurte, 1 B-Tragegurt und 1C-Tragegurt heruntergezogen; Rosette: zu starkes herunterziehen der B-Tragegurte

Alle Abstiegshilfen sollten ausschließlich bei ruhiger Luft und in ausreichender Sicherheitshöhe, am besten im Rahmen eines Sicherheitstrainings, geübt werden um sie in Notsituationen einsetzen zu können!

### **Zusammenfassung:**

Für alle Extremflugmanöver und Abstiegshilfen gilt:

- erstes Üben nur unter Anleitung eines Fluglehrers oder im Rahmen eines Sicherheitstrainings
- vor dem Einleiten der Manöver sicherstellen, dass der Luftraum unter dem Piloten frei ist
- während der Manöver muß der Pilot Blickkontakt zur Kappe haben und dabei die Höhe ständig kontrollieren.

## **PFLEGE, LAGERUNG, REPARATUREN, ENTSORGUNG**

Vom Zustand des Deines Gleitschirmes hängt in der Luft Dein Leben ab. Ein gepflegter und sachgemäß behandelter Gleitschirm kann das doppelte Alter erreichen. Damit der Pasha 6 seinen Piloten/Pilotin möglichst lange und sicher durch die Lüfte trägt, bitte folgende Punkte beachten:



## Pflege

- Die UV-Strahlen der Sonne schädigen auf Dauer den Stoff des Gleitschirmes. Deshalb sollte der Gleitschirm nicht unnötig im Sonnenlicht liegen.
- Beim Auslegen ist darauf zu achten, dass weder die Kappe noch die Leinen stark verschmutzen. Die eingelagerten Schmutzpartikel können das Material schädigen.
- Es ist darauf zu achten, dass kein Schnee, Sand oder Steine in die Kalotte gelangen, da das Gewicht in der Hinterkante den Schirm bremsen oder sogar stallen kann. Scharfe Kanten verletzen das Tuch!
- Nach Baum- und Wasserlandungen sollte man die Leinenlängen überprüfen.
- Den Gleitschirm nicht über den Boden ziehen. Die Tuchbeschichtung wird beschädigt.
- Nässe schadet der Beschichtung des Tuches und verkürzt die Lebensdauer.
- Verhängen die Leinen am Boden können sie beim Start überdehnt oder abgerissen werden.
- Nicht auf die Leinen treten!
- Beim Zusammenrollen bitte den mitgelieferten Stoffsack unterlegen um mechanischen Abrieb und Beschädigungen des Segels zu vermeiden. Die Schirmfläche möglichst locker packen, um das Material zu schonen.
- Die Leinen sind so wenig wie möglich zu knicken.
- Nach Kontakt mit Salzwasser ist das Gerät sofort sorgfältig mit Süßwasser zu spülen!
- Insekten, welche sich in die Kammern verirrt haben, sollten lebend entfernen werden, nicht nur aus Tierliebe, sondern auch weil diese eine ätzende Flüssigkeit absondern.
- Den Gleitschirm höchstens mit Wasser reinigen. Dabei mechanische Belastungen wie bürsten und rubbeln vermeiden. Chemische Reinigungsmittel beschädigen Tuch und Leinen.

## Lagerung:

- Der Gleitschirm muß immer trocken gelagert werden. Sollte er mal naß geworden sein, muß er sobald als möglich zum Trocknen ausgebreitet werden (aber nicht in prallem Sonnenlicht!).
- Den Gleitschirm nicht in der Nähe von chemischen Dämpfen und Gasen lagern.
- Beim Transport und Lagerung speziell in Autos darauf achten dass der Gleitschirm nicht unnötig hohen Temperaturen ausgesetzt wird.

## Reparaturen:

- Kleinere Risse im Stoff, welche nicht längs der Naht verlaufen, können provisorisch mit Klebesegel aus dem Gleitschirmfachhandel verschlossen werden.
- Alle anderen Arten von Beschädigungen wie große Risse, Risse an Nähten, herausgerissene Leinenösen, gerissene und beschädigte Leinen dürfen nur von einem autorisierten Fachbetrieb oder dem Hersteller repariert werden.



- Es sind nur Original Ersatzteile zu verwenden!
- Durch jede Veränderung am Gleitsegel, außer jene vom Hersteller genehmigten, erlischt die Betriebserlaubnis des Gerätes.
- Der Pasha 6 muß spätestens alle zwei Jahre oder alle 100 Betriebsstunden von einem autorisierten Fachbetrieb oder vom Hersteller überprüft werden. In Gebieten, in denen die Beanspruchung des Materials erhöht ist (z.B: durch stark salzhaltige Luft in Küstennähe) ist ein jährlicher Komplett-Check unbedingt zu empfehlen!

### Entsorgung:

- Die in einem Gleitschirm eingesetzten Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an uns zurücksenden. Diese werden von uns dann fachgerecht entsorgt.

## NATUR-UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN

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

Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und die sensiblen Gleichgewichte im Gebirge respektieren.

Speziell am Startplatz ist unsere Rücksicht auf die Natur gefordert!

## EINZELLEINENLÄNGEN

### Leinenbezeichnungen:

Alle Leinen an MAC PARA schirmen werden nach dem gleichen Schema bezeichnet.

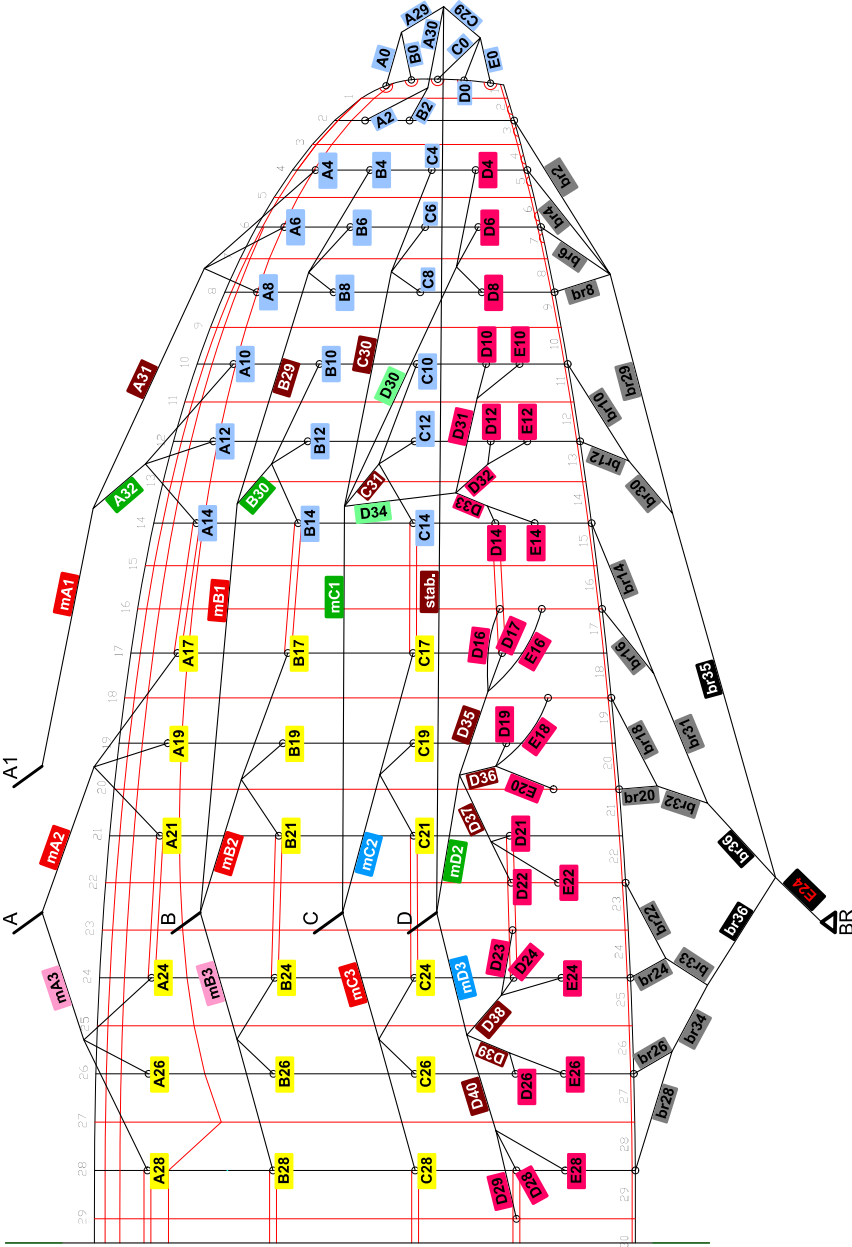
Bei Ersatzleinenbestellungen deshalb bitte immer die Bezeichnung gem. nachstehender Erklärung ermitteln und unter Angabe von Schirmtyp und Größe bestellen!

Die erste Stelle gibt die Leinenebene an (A, B, C, D;K=Bremse). Die Nummerierung beginnt vom Stabilo bei 0 und ist fortlaufend bis zur Mitte der Kappe..

Galerieleinen (Topleinen) werden mit der Ebene und der Nummer beginnend vom Stabilo aus bezeichnet. Beispiel: A25=die 25. A-Leine aus der Schirmmitte.

Gabelleinen (mittlere Stockwerk) bekommen die Bezeichnung "s". Beispiel: s1C = 1. Gabelleine vom Stabilo. Stammleinen haben die Zusatzbezeichnung "m". Beispiel: mC2 = 2. C-Stammleine vom Stabilo.

# LINE-PLAN PASHA 6



**Vectran 0.6**

**Vectran 0.9**

**PPSL 160**

**Aramid/Polyester A-7343-090**

**Aramid/Polyester A-7343-140**

**Aramid/Polyester A-7343-190**

**Aramid/Polyester A-7343-230**

**Aramid/Polyester A-7343-340**

**Aramid/Polyester A-7343-420**

**Dynamal/Polyester A-7850-100**

**Dynamal/Polyester A-7850-130**

**Dynamal/Polyester A-7850-240**



**Gesamtleinenlängen Pasha 6 - 39**

Alle Längen gemessen vom Einhängepunkt Stammlinie bis Untersegel. Die Bremsleinen werden von oberen Leinenschlaufen bis zu Ende Hauptsteuerleine vermessen.

Center	A	B	C	D	E	Brakes

**Gesamtleinenlängen Pasha 6 - 42**

Alle Längen gemessen vom Einhängepunkt Stammlinie bis Untersegel. Die Bremsleinen werden von oberen Leinenschlaufen bis zu Ende Hauptsteuerleine vermessen.

Center	A	B	C	D	E	Brakes
1	9371	9272	9352	9570	9595	10100
2	9319	9219	9300	9491	9528	9840
3	9345	9249	9328	9438	9564	9635
4	9315	9222	9299	9463	9575	9550
5	9263	9174	9248	9518	9497	9465
6	9278	9197	9267	9480	9464	9270
7	9248	9188	9256	9430	9475	9200
8	9108	9061	9125	9368	9418	9235
9	9091	9060	9115	9380	9283	9190
10	8983	8960	9009	9403	9248	9060
11	8885	8866	8908	9345		9040
12	8867	8852	8876	9214		8890
13				9192		9000
14				9066		9150
15				8961		
16				8913		
17	8520	8457				
18	8353	8314	8333	8350	8440	

**Achtung: Die Firma MAC PARA TECHNOLOGY GmbH haftet nicht für Fehler der verantwortlichen Person (bzw. Checkbetrieb), die den Check ausführt. Diese arbeitet immer auf eigene Verantwortung!**

**Bei Zweifel an der Durchführung der Checks oder Lufttüchtigkeit des Gerätes immer MAC PARA TECHNOLOGY GmbH kontaktieren, oder gegebenenfalls das Gerät zur Überprüfung direkt zu uns schicken.**

### Gegenstand der Prüfung

- Der Prüfungspflicht unterliegt jedes Gleitsegelmuster.
- Die Prüfungen können vom Hersteller oder einer, von ihm beauftragten Person durchgeführt werden, die die nachstehenden personellen Voraussetzungen erfüllen. Seit dem 01.07.2001 besteht auch die gesetzliche Möglichkeit, dass der Halter sein Gerät selber nachprüfen kann. Diese Möglichkeit wird vom Hersteller ausdrücklich nicht empfohlen, da der Halter in der Regel nicht die Entsprechende personelle Voraussetzung und Messgeräte zur Verfügung hat. Zudem darf in diesem Fall das Gerät nur vom Halter geflogen werden eine Nutzung des Gleitsegels durch Dritte ist dann ausgeschlossen!!! Bei jeder Nachprüfung wird ein Prüfprotokoll erstellt. Der Halter ist verpflichtet, immer das letzte Schriftstück aufzubewahren, sowie dem Hersteller eine Kopie dieses Nachprüfprotokolls zu übersenden. Jeder Prüfschritt ist gewissenhaft durchzuführen und im Nachprüfprotokoll einzutragen.
- Falls bei der Prüfung ein Mangel festgestellt wird, darf mit dem Gerät nicht weiter geflogen werden. Es muss dann eine Instandsetzung durch den Hersteller oder einer, von ihm beauftragten Person durchgeführt werden.

### Nachprüfungsintervalle

Der Pasha 6 muss nach 200 Flugstunden oder nach 24 Monaten einem Check unterzogen werden. Bei intensivem Gebrauch (> 100 Flugstunden/Jahr oder bei übermässiger Beanspruchung) ist nach dem ersten Check eine jährliche Kontrolle erforderlich. Bei einem Check wird der Zustand aller Materialien anhand von strengen Richtlinien und mit grösster Sorgfalt geprüft. Anschliessend wird der Gesamtzustand des Gleitschirms bewertet und in einem Testprotokoll festgehalten.

### Personelle Voraussetzungen für die Nachprüfung

Personelle Voraussetzungen für die Nachprüfung von ausschliesslich persönlich und einsitzig genutzten Gleitsegeln:

- Besitz eines gültigen unbeschränkten Luftfahrerscheins für Gleitsegel oder gleichwertige anerkannte Lizenz.
- Eine ausreichende typenbezogene Einschulung im Betrieb des Herstellers oder Importeurs.

Hinweis: Wurde ein GS ausschliesslich für die persönliche Nutzung nachgeprüft, dann ist dessen Benutzung durch Dritte ausgeschlossen.

Personelle Voraussetzung für die Nachprüfung von Gleitsegel, die von Dritten genutzt werden und für Doppelsitzer ist eine für die Prüftätigkeit förderliche Berufsausbildung.



- Eine berufliche Tätigkeit von zwei Jahren bei der Herstellung oder Instandhaltung von Gleitschirmen und Hängegleitern oder technisch ähnlichen Art, davon 6 Monate innerhalb den letzten 24 Monaten. In einem Herstellerbetrieb für Luftsportgerät.
- Eine ausreichende, mindestens zweiwöchige typenbezogene Einschulung im Betrieb des Herstellers oder Importeurs
- Eine typenbezogene Einweisung je Gerätetyp die jährlich zu verlängern ist.

## Notwendige Unterlagen

Aktuelle Fassung der Nachprüfanweisung (Sicherstellung)

- Luftsportgeräte-Kennblatt
- Stückprüfprotokoll
- Vorangegangene Nachprüfprotokolle (nur bei weiteren Nachprüfungen)
- Wartungs- und Kalibrierunterlagen der Messgeräte
- Anweisungen des Herstellers zur Mängelbehebung
- Ggf. Lufttuchtigkeitsanweisungen

## Prüfschritte

### Identifizierung des Gerätes:

- Nach der Übergabe des Gleitsegels wird eine Sichtung des Fluggerätes vorgenommen und das Gleitsegel anhand der offiziellen Herstellerunterlagen identifiziert.
- Typenschild und Aufschriften sind auf Korrektheit, Vollständigkeit und Lesbarkeit zu überprüfen

### Sichtkontrolle der Kappe:

- Das Ober- und Untersegel, Eintrittskante, Austrittskante, Rippen (inkl. evtl. vorhandener V-Rippen), Zellzwischenwände, Nähte, Flares und Leinenloops werden auf Risse, Scherstellungen, Dehnungen, Beschädigungen der Beschichtung, Reparaturstellen und sonstige Auffälligkeiten untersucht. Das Prüfergebnis ist im Nachprüfprotokoll festzuhalten.
- Bei Rissen an den Nähten und anderen Beschädigungen muss die Reparatur unbedingt nur durch Originalersatzteile und durch originales Nahtbild erfolgen, kein Kleben mit Klebesegele, Verwendung nicht originaler Ersatzteile u.s.w.

### Sichtkontrolle der Leinen:

- Bei Verletzungen der Leinen (Nähte, Risse, Knicke, Scheuerstellen, Verdickungen, Kernaustritte usw.) muss diese sofort mit originalen Ersatzteilen und originalem Nahtbild erneuert werden.
- Bei Verletzungen der Leinen (Nahtbild Mantel o.ä.) muss diese sofort mit originalen Ersatzteilen und mit originalem Nahtbild erneuert werden.



## Sichtkontrolle der Verbindungsteile:

- Alle Leinenschlösser und evt.vorhandene Trimmer und Speedsysteme sind auf Auffälligkeiten wie Risse, Scheuerstellen und Schwergängigkeit hin zu überprüfen. Beide Tragegurte werden auf Scherstellen, Risse und starke Abnutzungen untersucht und anschließend unter einer Last von 5 daN vermessen. Die ermittelten Werte sind den Vorgaben des Typenkennblattes gegenüberzustellen und im Nachprüfprotokoll zu dokumentieren
- Max +/- 5mm Unterschied an den Tragegurtenlängen sind zulässig.

## Vermessung der Leinenlängen:

Die einzelnen Leinen werden ausgelegt und mit 5 daN belastet. Die Vermessung erfolgt vom Einhängepunkt des Tragegurtes bis zur Kappe einschließlich Fangleinenloop. Die Leinennummerierung beginnt jeweils in der Flügelmitte wobei die Flügel seitlich in Flugrichtung gesehen werden. Die ermittelten Gesamtleinenlängen werden im Nachprüfprotokoll dokumentiert und den Sollleinenlängen des entsprechenden Typenkennblattes gegenübergestellt. Die Vermessung der gegenüberliegenden Flügelseite kann, gleiche Bedingungen vorausgesetzt, kann durch einen Symmetriecheck vorgenommen werden. Die Einhaltung der aus der Herstelleranweisung zu entnehmenden Toleranzen ist im Nachprüfprotokoll zu dokumentieren

- Grenzwerte (Toleranzwerte) dürfen maximal +/-15 mm gegenüber dem Typenkennblatt abweichen, wobei durch die Toleranzen keine nennenswerten Trimmverschiebungen vorliegen darf. Die Toleranzen der Bremsleinen betragen +/- 25 mm Abweichung gegenüber dem Typenkennblatt.
- Einschränkend gilt, dass ein Feintrimm in 2 Fällen vorgenommen werden muss (die Vorgehensweise muss beim Hersteller erfragt werden):
  - wenn mehr als 50 % der Leinen die Toleranzgrenze erreichen, wobei die Toleranzgrenze lediglich entweder in + oder Richtung abweichen darf (gerechnet werden alle Werte von 10-15mm).
  - Oder 25% der Leinen die Toleranzgrenzen in beide Richtungen (+oder-) abweichen (Beispiel: A/B Leinen sind um 10-15 mm länger, während gleichzeitig die C/D Leinen um 10-15 mm kürzer als im Typenkennblatt sind (Trimmverschiebung nach hinten durch Alterung)

## Kontrolle der Leinenfestigkeit :

- Der Nachweis der Leinenfestigkeit ist analog zu der in der LTF geforderten Nachweis für die Musterprüfung zu dokumentieren:
- Stammleine: Aus jeder Leinenebene (A, B, C) wird jeweils aus der Schirmmitte eine Stammleine ausgebaut und mit dem Zugfestigkeitsprüfgerät die Bruchlast ermittelt. Die ausgebauten Leinen sind im Nachprüfprotokoll zu benennen (z.B. A1, B1, C1, D1 in Flugrichtung links). Dies ist wichtig, damit bei einer späteren Nachprüfung nicht die bei der vorhergegangenen Prüfung ersetzte Leine geprüft wird. Bei der 3. und 4. Nachprüfung werden Stammleinen neben der mittleren Stammleine geprüft



(d.h. A2, B2, C2). Ab der 5. Nachprüfung fängt der Turnus wieder von vorne an (z.B. A1, B1, C1 in Flugrichtung links, gemäß der ersten Nachprüfung).

- Galerieleinen: Oberhalb der Stammleinen wird jeweils eine weiterführende Leine bis hin zur Kappe ausgebaut und ebenfalls die Bruchlast ermittelt. Liegt die ermittelte Bruchlast der A-Galerieleinen beim 1,5-fachen des Sollwert (z.B. Sollwert 35 daN, ermittelte Bruchlast > 52,5 daN), dann kann eine Prüfung von weiteren Galerieleinen auf der B/C-Ebenen entfallen.
- Grenzwerte der Einzelleinen für den Pasha 6:

Stammleinen: A/B: 200 daN; C/D: 100 daN

Obere Ebene: A/B: 60 daN; C/D: 35 daN

### **Kontrolle der Kappenfestigkeit:**

- Die Prüfung der Kappenfestigkeit wird mit dem Bettsometer (B.M.A.A. Aproved Patent No.GB2270768 Clive Betts Sales) vorgenommen. Bei dieser Prüfung wird in das Ober- und Untersegel im Bereich der A-Leinenanlenkung ein nadeldickes Loch gestoßen und das Tuch auf seine Weiterreißfestigkeit hin geprüft. Der Grenzwert der Messung wird auf 800 g und eine Risslänge von 5 mm festgelegt
- Der genaue Prüfablauf ist durch die Bedienungsanleitung des Bettsometer vorgegeben. Der ermittelte Messwert wird in das Nachprüfprotokoll eingetragen

### **Kontrolle der Luftdurchlässigkeit des Tuches:**

- Mittels einer JDC Textiluhr wird eine Porositätsmessung an jeweils mindestens 5 Punkten des Obersegels (wobei mindestens 2 Messpunkte im mittleren Schirmdrittel liegen müssen) und mindestens 3 Punkten des Untersegels durchgeführt. Die ermittelten Werte werden im Nachprüfprotokoll dokumentiert. Die Messpunkte auf dem Ober-/Untersegel liegen über die Spannweite verteilt ca. 20-30 cm hinter der Einströmkante.
- Grenzwerte: keine Messstelle darf einen Wert von unterhalb von 10 Sekunden erreichen. Ergibt eine Messung einen Wert unter 10 Sekunden, so verliert das Gleitsegel seine Betriebstüchtigkeit.

### **Sichtkontrolle von Trimmung und Einstellung:**

- Alle Leinen sind lt. Leinenübersichtsplan zu kontrollieren ob sie auch richtig eingeleint wurden, und dass auch alle Leinenebenen frei sind. Ebenso sind die Bremsleinen zu kontrollieren, dass alles richtig eingeleint und frei ist.
- Die Sichtkontrolle muss genau dem Leinenübersichtsplan entsprechen

### **Checkflug:**

- Ein Checkflug ist nur bei größeren Reparaturen notwendig.
- Beim Checkflug muss festgestellt werden, ob sich die Flugeigenschaften des zu überprüfenden Gleitsegels gegenüber einem fabrikneuen Gerät veränderthaben.



- Der Prüfer muss von seinem fliegerischen Können und Erfahrung in der Lage sein, die Bauvorschriften mit dem Flugverhalten des zu überprüfenden Gleitsegels zu vergleichen und eventuell veränderte Eigenschaften festzustellen. Dazu gehört vor allen Dingen,
- dass das Gleitsegelmuster und dessen Eigenschaften / Flugverhalten dem Prüfer bekannt sind.
- Ebenfalls müssen die zum Zeitpunkt der Zulassung des Musters geltenden Bauvorschriften bekannt sein.
- Ein Checkflug muss mindestens die Punkte Aufziehverhalten, Neigung zum Sackflug (Wiederanfahren aus dem B-Stall), Tendenz zu Negativkurven, Steuerweglängen, >50%iges einseitiges Einklappen umfassen.
- Wenn das überprüfte Gerät in irgendeiner Weise sich nicht richtig verhält, darf mit diesem Gerät nicht mehr geflogen werden und muss zur Überprüfung zum Hersteller. Keinesfalls darf man selbst versuchen, den Fehler zu beheben.

### Sonstige vorgesehene Prüfungen:

- Kontrolle der Leinendehnung:

Alle innersten Stammlinien sind zunächst unter einer Belastung von 6 daN zu messen und dann für 5 Sekunden mit 20 daN zu belasten und anschließend wieder unter 6 daN zu vermessen. Diese Tätigkeit ist unbedingt vor der Vermessung der Leinenlängen durchzuführen und die Dehnungswerte im Nachprüf-Protokoll festzuhalten.

### Prüfmittel :

Für die einzelnen Prüfung zu verwendende Prüfmittel müssen unbedingt die nachstehend genannten Geräte verwendet werden:

- Luftdurchlässigkeitsmessgerät: JDC
- Längenmessgerät: Maßband aus Stahl
- Festigkeitsmessgerät für Leinen: elektronische Messung mit Maximalwertspeicher, Abtastrate > 5 Messungen/Sekunde
- Festigkeitsmessgerät für Kappe: Bettsonometer, B.M.A. GB 2270768

Alle Messgeräte müssen in regelmäßigen Abständen gemäß den jeweiligen Herstellerangaben kalibriert und gewartet werden.

### Dokumentation:

Alle Prüfergebnisse sowie alle Angaben des Schirmes (Typ, Größe, Seriennummer, Baujahr) müssen im Nachprüfprotokoll vermerkt werden.

- Reparatur-und Korrekturarbeiten werden ebenfalls auf dem Nachprüfprotokoll vermerkt.
- Der Gesamtzustand des Gerätes wird entsprechend der anzukreuzenden Möglichkeiten des Nachprüfprotokolls angegeben. In dem Gesamtzustand fließen alle ermittelten Werte wie Festigkeiten, Porosität, etc ein.



- Bei einem negativen Prüfergebnis ist mit dem Hersteller Kontakt aufzunehmen um die weitere Verfahrensweise abzustimmen (z.B. Einsendung des Gerätes an den Hersteller zur Reparatur).
- Außergewöhnliche Mängel sind dem Hersteller sofort zu melden!
- Die Nachprüfung wird am Gerät neben dem Typenschild mit dem entsprechenden Nachprüfstempel vermerkt. Dieser Nachprüfstempel ist vollständig auszufüllen mit dem Zeitpunkt der nächsten Nachprüfung, Ort, Datum, Unterschrift und Prüfername.
- Sämtliche Nachprüfunterlagen (Nachprüfprotokoll und Vermessungsprotokoll) sind in 3-facher Ausfertigung zu erstellen. Jeweils eine Ausfertigung erhält der Gerätehalter, Prüfer und Hersteller (die Ausfertigung muss zeitnah übermittelt werden). Die Aufbewahrungsfrist der Nachprüfunterlagen beträgt 6 Jahre.

# NACHPRÜFUNGEN

Name	Betrieb	Date	Unterschrift







# TESTFLUGZERTIFIKAT

Gerätetyp: **PASHA 6 –**

Seriennummer: . . . . . – . . . . .

Testgeflogen am: \_\_\_\_\_

vom Hersteller  
**MAC PARA TECHNOLOGY**

LuftsportgeräteKennblatt: \_\_\_\_\_

Bestätigung des fachhändlers: \_\_\_\_\_

## TECHNISCHE DATEN

<i>Biplace</i>		Pasha 6	Pasha 6
Größe		39 (M)	42 (L)
Zoom	[%]	96	100
Fläche (ausg.)	[m <sup>2</sup> ]	39.21	42.55
Fläche (proj.)	[m <sup>2</sup> ]	31.80	34.50
Spannweite (ausg.)	[m]	14.35	14.95
Streckung	-	5.25	5.25
Max. Tiefe	[m]	3.42	3.56
Zellen	-	58	58
Kappengewicht	[kg]	6.8	7.5
Gewichtsbereich	[kg]	110-190	120-220
Min. Geschwindigkeit	[km/h]	24-25	24-25
Trim.Geschwindigkeit	[km/h]	36-38	36-38
Max. Geschwindigkeit	[km/h]	45-47	45-47
Gleitzahl	-	9.7	9.7
Min. Sinken	[m/s]	1.1	1.1



MAC PARA TECHNOLOGY LTD.  
Televizní 2615  
756 61 Rožnov pod Radhoštěm  
Czech Republic

Tel.: +420 571 11 55 66  
Tel./fax: +420 571 11 55 65  
e-mail: mailbox@macpara.cz  
www.macpara.com

