



XXLIFE2

Pilots Handbuch



XXLite 2

INHALT

Danke	01
Achtung	02
Das Team Ozone	03
Dein XXLite 2	04
Einschränkungen	06
Startvorbereitung	08
Die wichtigsten Flugtechniken	10
Flugtechniken für Fortgeschrittene	13
Besondere Vorfälle	15
Sorgfalt Und Pflege	17
Ozone Qualitäts Garantie	22
Konstruktion	23
Technische Daten	24
Übersicht Schirm Und Tragegurte	25
Leinenplan	26
Link Lites	27
Nachprüfanweisungen	29

DANKE

Danke, dass du dich für einen Ozone XXLite 2 entschieden hast. Wir bei Ozone als ein Haufen "Flugverrückter" haben uns zum Ziel gesetzt Gleitschirme zu bauen, die ein agiles, leichtes Handling mit Top-Leistung vereinen und dir dennoch maximale Sicherheit bieten.

Unsere ganze Entwicklung, die Versuche und Tests sind darauf ausgerichtet, das beste Handling bei grösstmöglicher Sicherheit zu erreichen, denn das Vertrauen in deinen Gleitschirm ist beim Fliegen weit wichtiger als jeder kleine Leistungsgewinn. Wenn du Piloten fragst, die mit unseren Schirmen auf Abenteuerreisen waren oder Wettbewerbserfolge gefeiert haben, werden sie dir das bestätigen.

Unser Entwicklerteam hat sein Hauptquartier im sonnigen Südfrankreich. Die nächsten Fluggebiete sind Gourdon, Monaco, Lachens und viele mehr. Mehr als 300 fliegbare Tage im Jahr ermöglichen uns perfekte Test- und Entwicklungsarbeit und garantieren dir, dass du ein in der Praxis erprobtes Produkt erhältst.

Der Kauf eines neuen Gleitschirmes bedeutet für jeden Piloten eine große Investition. Wir wissen das und weil die Qualität und das Preis-Leistungs-Verhältnis bei dieser Entscheidung von erheblicher Bedeutung sind, werden die Ozone Gleitschirme in unserer eigenen Produktionsstätte hergestellt. So halten wir die Kosten niedrig und können garantieren, dass alle unserer Produkte die Qualität haben, die wir selbst auch erwarten würden.

Vor jedem Flug musst du dich vergewissern, ob es eine aktuelle Sicherheitsmitteilung für den XXLite 2 gibt. Alle Sicherheitsmitteilungen werden unter www.flyozone.com veröffentlicht.

Viel Spaß beim Fliegen,
dein Ozone Team

ACHTUNG

- Jede Form von Flugsport ist gefährlich und kann zu körperlichen Verletzungen oder zum Tode führen.
- Als Besitzer dieses Ozone übernimmst du die Verantwortung für alle Risiken, die mit seinem Gebrauch verbunden sind.
- Unsachgemäßer Gebrauch und / oder Missbrauch deiner Ausrüstung kann dieses Risiko verstärken.
- Fliege vorsichtig!
- Informiere dich bevor du startest über das Gelände und die Wetterbedingungen in deinem Fluggebiet. Starte nie, wenn du dir nicht sicher bist, und treffe deine Entscheidungen stets mit grosser Sicherheitsreserve.
- Verwende nur Gleitschirme, Gurtzeuge mit Protektor und Rettungsgeräte, die eine Zulassung besitzen und verwende diese auch nur innerhalb ihres zugelassenen Gewichtsbereiches.
- Trage stets einen geeigneten Helm, Handschuhe und geeignete Schuhe.
- Fliege nur, wenn du einen gültigen Flugschein für das betreffende Land besitzt und eine Haftpflichtversicherung hast.
- Vermeide es, mit deinem Gleitschirm bei Regen, Schnee, starkem Wind, Nebel oder turbulenten Wetterbedingungen zu fliegen.
- Wenn du stets gewissenhaft und ehrlich entscheidest wirst du das Fliegen viele Jahre lang geniessen können.

DAS TEAM OZONE

Jeder hier bei Ozone fühlt stets die Triebfeder der Leidenschaft für's Fliegen in sich. Unsere Liebe zum Abenteuer und unser stetes Streben nach der noch besseren Entwicklung mit noch mehr Sicherheit und noch mehr Leistung eines Ozone Gleitschirms treibt uns immerwährend an.

Das Design Team besteht aus David Dagault, Luc Armant, Fred Pieri, Russell Ogden, Honorin Hamard und Sam Jobard. Dav hat zu fliegen begonnen, als er 12 Jahre alt war, und in den Bereichen Wettkampf-, XC Fliegen und Gleitschirmdesign einen reichen Erfahrungsschatz gesammelt. Luc ist ein engagierter XC und Wettkampf Verrückter, der einen Hintergrund aus dem Schiffsbau mitbringt. Fred, unser ortsansässiger Computerfreak, ist Mathematiker, Maschinenbauingenieur und Biwak Spezialist. Russ ist ein Wettkampf- und Testpilot mit etlichen 1000 Stunden Testerfahrung. Und unser Welt- und Europameister Honorin ist als Pilot ein Naturtalent, der seit seinem 13. Lebensjahr fliegt. Sam designt und entwickelt unsere Gurtzeuge, und bringt eine Menge an Erfahrung als Gleitschirmflieger und Gurtzeugdesigner mit. Gemeinsam schöpfen sie aus einem Reichtum an Wissen, Ideen und Erfahrungen, und arbeiten im Design-, Entwicklungs- und Testprozess eng zusammen.

Mike Cavanagh ist unser Boss. Und er ist vielfacher Gewinner der UK XC Liga. Wenn er gerade nicht beim Fliegen ist, kontrolliert er das allgemeine Chaos. Dabei wird er von Jean Christophe Skiera unterstützt, der unser Vertriebsnetzwerk und unseren Produktbereich managt. Werbung und Marketing werden von unserer BASE Jumping Legende Matt Gerdes koordiniert.

In unserem Büro haben unsere guten Geister Karine Marconi, Chloe Vila und Isabelle Martinez alle Zügel in der Hand und wissen, wo es lang geht. Diese wunderbaren Mädels kümmern sich um das Bestellsystem, unsere Händler, unser Design Team und all das, was Tag für Tag in einem Büro so anfällt. Ohne sie würde alles nicht funktionieren.

Unsere Produktionsstätte in Vietnam wurde von Dr. David Pilkington aufgebaut, der unermüdlich weiterhin an der Herstellung und Produktion von Prototypen arbeitet, und stets auf der Suche ist nach noch besseren Materialien und einem Herstellungsprozess, der uns in die Zukunft unserer Produktion führt. Immer auf neuen und innovativen Wegen. Immer auf Verbesserungen aus. David wird von einem genialen Team unterstützt, das Khanh und Phong managen – mehr als 700 Mitarbeiter, die in der Produktion und Herstellung tätig sind.

DEIN XXLITE 2

Unsere Mission bestand darin, Gewicht zu optimieren. Das Resultat heißt XXLite 2, ein kompromissloser, ultraleichter Einfachsegel Bergschirm, entwickelt für ernsthafte Hike & Fly Piloten und Alpinisten. Dieses neue Design bietet mehr Leistung; eine höhere Trimmgeschwindigkeit – mit der Möglichkeit, den Schirm über das Speed System zu beschleunigen; mehr Komfort in der Luft; bessere Landeeigenschaften und ein kohäsiveres Handling als das Original. .

Seit wir das Einfachsegel-Konzept entwickelt haben, hat das Team unaufhörlich an Verbesserungen gearbeitet, viele Prototypen entwickelt und viele Konzeptideen ausprobiert. Unser Hauptfokus lag darauf, den einsetzbaren Geschwindigkeitsbereich und die Leistung zu erhöhen, ohne dabei Kompromisse in den Bereichen Gewicht, Volumen oder Sicherheit zu machen.

Der XXLite 2 verfügt über eine einzigartige über die gesamte Spannweite der Anströmkante hinweg mit Luftdruck gefüllte Tube. Somit ist die Anströmkante stabil, was geringere Anstellwinkel, eine höhere Trimmgeschwindigkeit und mehr Beschleunigung erlaubt. Nun vergleichbar mit einem Flügel mit dualer Oberfläche, erweitert der neue Geschwindigkeitsbereich das sicher fliegbare Fenster, und verbessert die Leistung bei realen Bedingungen.

Das Füllverhalten ist immer noch unglaublich leichtgängig. Der Flügel fühlt sich vollkommen leicht an, wenn er über den Kopf steigt – sogar, wenn man die Tragegurte nicht berührt. Die Geschwindigkeit beim Abheben ist gering, und das ermöglicht dir, den Boden mit nur wenigen Schritten zu verlassen. Ganz wichtig: das Landen hat sich sehr verbessert. Die neue Flareleistung ermöglicht sanfte, kontrollierte Landungen, und das sogar bei Nullwind.

Die Verbesserungen des Designs führen zu einem moderateren Feedback des Schirm: es ist angenehmer, vermittelt mehr Vertrauen als das Original, und absorbiert Turbulenzen und Luftbewegungen auf eine kontrolliertere Art und Weise. Allerdings ist der XXLite 2 – ebenso wie das Original – dennoch ein spezieller Flügel für spezielle Piloten, die seine Charaktereigenschaften zu schätzen wissen und über die nötigen Fähigkeiten verfügen ihn zu fliegen. Mit der gesamten Kappe offen für den relativen Luftfluss und etwa 5 kg weniger Luft „im“ Flügel ist der XXLite 2 mehr als 80 % leichter als ein normaler Gleitschirm in der gleichen Größe. Folglich spürt der Pilot mehr Luft, da viel weniger Massenträgheit herrscht, wenn sich der Schirm durch unterschiedliche Luftmassen bewegt. Diese erhöhte „Sensitivität“ sollte nicht unterschätzt werden, und es ist wichtig, dass Piloten, die sich dafür entscheiden, einen XXLite 2 zu fliegen, dazu in der Lage sind, das Feedback, das dieser Schirm übermittelt, zu schätzen zu wissen und umzusetzen und auch die Bedingungen, die zum Fliegen dieses Flügels geeignet sind, richtig einschätzen.

Das geringe Gewicht und Packvolumen machen den XXLite 2 zum ultimativen Hike & Fly Flügel. Er ist in den Größen 16m und 18m erhältlich, und EN D zertifiziert. Wir empfehlen diesen Schirm für erfahrene Hike & Fly Piloten, die sich einen speziellen zusätzlichen zweiten (oder dritten) Flügel zulegen möchten.

B*Lite Rucksack

Dein Schirm wird mit dem B*Lite Rucksack ausgeliefert, den wir speziell für den XXLite 2 entworfen haben. Er ist sehr leicht und verfügt über das perfekte Fassungsvermögen für deine ultra-Leichtausrüstung. Er hat einen einstellbaren Hüftgurt und angleichbare Schultergurte. Ideal zum Hike & Fly.

Bremsleinen

Die Bremsleinen wurden während unserer Testflüge sorgfältig eingestellt. Ändere bitte NICHTS an deren Länge.

- Beide Bremsleinen müssen gleich lang sein.
- Wenn ein Bremsgriff entfernt wurde, stelle sicher, dass die Steuerleine über die Bremsrolle geführt wird, wenn er ersetzt wird.
- Wenn man die Steuergriffe im Flug loslässt, müssen die Steuerleinen locker durchhängen. Die Leinen müssen einen sichtbaren “Bogen” machen um sicher zu stellen, dass keine Verformung der Austrittskante auftritt.

Zulassung

Beim XXLite 2 gibt es gegabelte A/B Aufhängepunkte an der Anströmkante. Daher ist es unmöglich, die korrekt großen EN Klapper ohne Faltleinen zu machen. Mit Faltleinen können die Tests hingegen komplett richtig durchgeführt werden, und das Wiederöffnen der Klapper erfolgt in weniger als einer Sekunde (das ist ein EN A Ergebnis). Laut der derzeit gültigen Regeln resultiert der Einsatz von Faltleinen automatisch in einer EN D Einstufung. Wir sind allerdings der Meinung, dass diese Einstufung weder das tatsächliche Verhalten des Schirms widerspiegelt noch die Anforderungen an den Piloten.

Tragegurte

Der XXLite 2 ist mit zwei Tragegurten auf jeder Seite konzipiert. Die Amsteel Dyneema Tragegurte sind leicht und praktisch, und mit Link Lite Verbindungen ausgestattet, anstatt mit Schraubschäkeln aus Metall, um mehr Gewicht einzusparen.

Die Tragegurte verfügen über ein Beschleunigungssystem, haben aber keine Trimmer.



WICHTIG
Falls während des Fluges eine Bremsleine reißt oder sich ein Griff lösen sollte, kann der Gleitschirm weiter geflogen werden, indem man sachte an den B-Tragegurten zieht, und somit die Richtung kontrolliert.

EINSCHRÄNKUNGEN

Der XXLite 2 ist ein Einfachsegler für erfahrene Piloten, und das ausschließlich zum Solo Fliegen. Er ist nicht geeignet zum Tandem Fliegen, für die Ausbildung oder zum Akro Fliegen. Mit ihm kannst du Soaren, Thermikfliegen und Toplanden wie mit jedem anderen Schirm, aber er ist wegen seiner geringeren Höchstgeschwindigkeit etwas eingeschränkt, wenn es um den Bereich des sicher fliegbaren Flugfensters geht. Er sollte nicht bei starkem Wind geflogen werden oder wenn die Windstärke stark zunehmen könnte. Wie alle Gleitschirme sollte auch der XXLite 2 nicht bei turbulenten Bedingungen geflogen werden. Es ist sehr wichtig, dass du die von der Natur vorgegebenen Einschränkungen, die beim Fliegen eines Schirms ohne hohe Spitzengeschwindigkeit gelten, verstehst und respektierst. Fliege nur und ausschließlich bei ruhigen und vernünftigen Bedingungen.

Fluggewicht

Jeder XXLite 2 wurde für einen spezifischen Gewichtsbereich zugelassen, und wir raten dringend, diesen zu respektieren. Falls du ein erfahrener Pilot im Umgang mit Einfachseglern bist, der den kompaktesten und leichtesten Flügel für ernsthafte Hike & Fly Abenteuer braucht, dann solltest du die kleinere Größe wählen. Wenn du über weniger Erfahrung verfügst oder einen Schirm willst, der optimaler in der Thermik fliegt, dann ist die größere Größe besser für dich geeignet.

XXLite 2 16 = 55 – 90 kg

XXLite 2 18 = 67 – 105 kg

Schleppen

Mit dem XXLite 2 sollte nicht geschleppt werden.

Das Fliegen im Regen

Die modernen Schirme reagieren auf Regen und Feuchtigkeit empfindlich. Das Fliegen mit einem nassen oder feuchten Schirm kann dazu führen, dass sich der Schirm nicht mehr im Normalflug befindet.

Sollte dich zufällig ein Regenschauer erwischen, ist es das Beste sofort zu landen. Sollte dein Schirm in der Luft nass werden, wird empfohlen, im beschleunigten Flug zu bleiben und den Beschleuniger zu benutzen – sogar im Landeanflug.

Lege NICHT die Ohren an, um mit dieser Technik schneller abzusteigen, da die angelegten Ohren den Widerstand erhöhen, und das bei einem nassen Schirm die Möglichkeit erhöht, in den Sackflug zu geraten. Stattdessen solltest du die Höhe mit sanften 360° Drehungen abbauen, und deine Geschwindigkeit während dessen die ganze Zeit über aufrechterhalten. Sollte dein Schirm dennoch in nassem Zustand in den Sackflug geraten, dann musst du sofort den Schirm beschleunigen, damit er wieder Fahrt aufnimmt. Sollte dein Schirm in den Sackflug geraten während er nass ist, nimm beide Hände ganz nach oben, und benutze deine Speedbar um den Schirm wieder zu beschleunigen.

SIV / Acro

Es liegt in der strukturellen Natur des XXLite 2, dass er empfindlicher ist, und leichter Schaden nimmt. Daher raten wir davon ab, mit diesem Schirm SIV oder Akro Manöver zu fliegen. Das würde die Lebensdauer des Schirmes verringern, und unkorrekt ausgeführt kann es zu Schäden am Schirm führen.

STARTVORBEREITUNG

Beschleuniger

Um das Beschleunigungssystem zu installieren, führst du zuerst die mitgelieferten Leinen durch das Gurtzeug. Stelle sicher, dass dies korrekt ausgeführt wurde, und dass die Leinen über alle Röllchen führen (lese in deinem Handbuch für das Gurtzeug die Bedienungsanleitung dazu). Verbinde die Leinen des Beschleunigers mit dem Beschleunigersystem an den Tragegurten durch einen Palstek. Die Grundeinstellung kannst du am Boden vornehmen: Bitte einen Freund darum, die Tragegurte in ihre Flugposition zu ziehen während du in deinem Gurtzeug am Boden sitzt. Nun gleiche die Längen der Leinen an, so dass sich der Beschleuniger direkt unter deinem Sitz befindet. Die Speedbar muss genügend durchhängen um sicherzustellen, dass die vorderen Tragegurte im normalen Trimmflug nicht heruntergezogen werden. Teste den gesamten Bereich des Beschleunigers bei ruhigen Flugbedingungen, und vergewissere dich, dass der Zug auf beide Tragegurte gleichmäßig ist. Die Feinabstimmung kannst du vornehmen, wenn du wieder zurück am Boden bist.

Gurtzeug

Es ist wichtig, dein Gurtzeug entsprechend einzustellen und vorzubereiten, ehe du damit Fliegen gehst. Nimm dir die nötige Zeit um die unterschiedlichen Eistellungen durchzuprobieren, bis du für dich die angenehmste und beste herausgefunden hast. Der Brustgurt sollte auf 42 bis 46 cm eingestellt sein (zwischen der Mitte der Aufhängepunkte).

Schirm

Lege den Schirm auf dem Obersegel aus, und führe einen gründlichen täglichen Check durch. Dabei solltest du das Ober- so wie das Untersegel auf jegliche Risse und Abnutzung oder sonstige offensichtlichen Anzeichen von Beschädigungen überprüfen. Lege die Leinen jeweils an den Seiten aus, und halte die Tragegurte hoch. Jetzt ziehst du nach und nach alle Leinen frei, und beginnst dabei mit der Bremsleine. Wiederhole das Ganze mit dem Stabulo, den E, D, C und A Leinen. Lege die überprüften Leinen dann auf die bereits gesichteten, und vergewissere dich, dass keine Leinen verdreht, verworren oder verknötet sind. Auf der anderen Schirmseite führst du mit dem Leinenset den gleichen Prozess durch, und überprüfst die Leinen auf jeglich sichtbare Beschädigung. Dann überprüfst du die Tragegurte auf mögliche Anzeichen von Beschädigung.

Checkliste vor dem Start:

1. Überprüfe den Rettungsschirm – der Splint ist gesichert und der Griff ist fest
2. Die Helme sind aufgesetzt, und der Kinnkord mit der SchlieÙe fest verschlossen
3. Alle SchlieÙen am Gurtzeug sind geschlossen - checke nochmals die Beinschlaufen und überprüfe ein drittes Mal Bein- und Brustgurt des Passagiers
4. Karabiner und Schäkel sind an der Spreize korrekt angebracht und geschlossen
5. Das Beschleunigungssystem ist auf beiden Seiten gleich montiert
6. Leinen sind sortiert, nichts ist verdreht, A-Tragegurte und Bremsgriffe hältst du korrekt in der Hand
7. Die Eintrittskante des Schirmes ist geöffnet
8. Du befindest dich mit dem Passagier in der Mitte des Schirmes, und der Wind kommt von vorne
9. Der Luftraum ist frei, und es herrscht gute Sicht.

DIE WICHTIGSTEN FLUGTECHNIKEN

Der XXLite 2 vermittelt ein ziemlich einzigartiges Gefühl in der Luft. Falls du mit Einfachseglern weniger Erfahrung hast, wirst du feststellen, dass du die Luftmassen mehr spürst. In den Kurven ist er sehr gut ansprechbar und koordiniert, und du kannst sie mit geringer Bremswirkung leicht einleiten. Obwohl der Schirm in turbulenter Luft Bewegungen macht und "spricht", ist er doch sehr klapp- und stallresistent. Um dich mit deinem Gleitschirm vertraut zu machen ist es eine gute Sache, Aufziehübungen und kleine Flüge an einem Übungshang zu machen. So kannst du deine Ausrüstung korrekt einstellen.

Starten

Du kannst deinen XXLite 2 sowohl vorwärts als auch rückwärts starten. Der Schirm sollte in Form eines Bogens ausgelegt werden, wobei die Mitte des Schirmes höher liegt als die Schirmenden.

Vorwärtsstart – bei Nullwind bis leichtem Wind

Warte ab bis der Wind passt. Gehe dann ein oder zwei Schritte vorwärts, so dass sich die Leinen straffen. Der XXLite 2 wird sofort aufsteigen. Wegen des extremen Leichtgewicht-Charakters des XXLite 2 ist es nicht nötig, Kraft auf die A-Gurte zu bringen um ihn aufzuziehen. Erst wenn der Schirm komplett offen ist, solltest du Druck auf die A-Gurte bringen bis die Kappe über dir steht. Achte darauf, dass du dabei nicht die Tragegurte herunterziehst oder zu intensiv drückst, sonst verformt sich die Eintrittskante, was dir den Start unnötig erschwert. Du brauchst nicht zu rennen oder ruckartige Bewegungen zu machen, es reicht, wenn du dich während des ganzen Startvorgangs gleichmäßig und bedacht nach vorne bewegst. Nimm dir genügend Zeit für einen Kontrollblick, bevor du dich endgültig entscheidest zu starten.

Wenn der XXLite 2 offen und sauber über dir steht, beschleunige gleichmäßig und starte.

Rückwärtsstart -leichter bis starker Wind

Lege deinen XXLite 2 wie für den Vorwärtsstart aus. Drehe dich diesmal aber mit dem Gesicht zum Schirm, indem du einen kompletten Tragegurt über deinen Kopf hebst während du dich umdrehst. Sei vorsichtig, da der Schirm bei stärkerem Wind und einer erhöhten Position die Tendenz hat, loszufliegen. Gehe nicht an stark exponierte Startpositionen, und halte den Schirm mit den Bremsen oder den rückwärtigen Tragegurten zurück um ein ungewolltes Aufsteigen zu vermeiden.

Um den XXLite 2 aufzuziehen, halte die A-Gurte und benutze dazu hauptsächlich dein eigenes

WICHTIG
Starte niemals mit einem Gleitschirm, der sich noch nicht vollständig mit Luft gefüllt hat, oder wenn du die Längs- / Querachse deines Schirmes nicht kontrollieren kannst.

Körpergewicht. Erzeuge dadurch die benötigte Spannung in den Leinen. Falls nötig, übe einen sanften Druck auf die A-Gurte aus um den Schirm vollständig und mittig über dich zu bringen. Wenn die Kappe über dir steht, bremsen den Schirm leicht an um ein Überschießen zu verhindern, drehe dich um und starte. Denke daran, dass es bei stärkerem Wind sein kann, dass du ein paar Schritte auf den Schirm zugehen musst, während du ihn aufziehst. Dadurch nimmst du etwas Energie aus der Aufziehbewegung und der Schirm wird weniger leicht überschießen.

Fluggeschwindigkeit

Beim Fliegen in Trimm Geschwindigkeit (die Hände oben) wird der XXLite 2 seine beste Gleitgeschwindigkeit in ruhiger Luft erreichen. Du solltest genau mit dieser Geschwindigkeit fliegen, wenn du gleitest oder wenn du kein starkes Sinken verzeichnest. Für ein besseres Vorwärtskommen im Gegenwind und eine bessere Gleitleistung in sinkender Luft solltest du schneller fliegen, indem du das Beschleunigungssystem einsetzt. Bei voller Geschwindigkeit ist der XXLite 2 stabil. Allerdings raten wir dringend davon ab, bei voller Geschwindigkeit in Bodennähe oder in turbulenter Luft zu fliegen. Das Minimum Sinken wird mit ca. 20 cm gezogener Bremse erreicht. Wir empfehlen daher diese Geschwindigkeit für das Thermikfliegen und Soaren.

Kurvenflug

Um dich mit dem Verhalten des XXLite 2 vertraut zu machen, solltest du deine ersten Kurven vorsichtig einleiten und nur langsam steigern. Du solltest jederzeit respektvoll und achtsam sein. Nachdem du mit einem kleinen Gleitschirm mit hoher Flügelauslastung unterwegs bist, sind die Kurven demzufolge dynamischer als bei einem großen Normalflügler. Für einen effizienten und koordinierten Kurvenflug mit deinem XXLite 2 solltest du zuerst in die Richtung blicken, in die du drehen willst, und dann dein Gewicht auf diese Seite verlagern. Leite eine Kurve immer erst mit Gewichtsverlagerung ein, und ziehe dann dosiert an der Bremse, bis du die richtige Schräglage hast. Die kurvenäußere Bremse kannst du einsetzen, um die Geschwindigkeit und den Radius der Kurve zu variieren.

Aktives Fliegen

Um die Häufigkeit eines Einklappers in turbulenter Luft möglichst gering zu halten, musst du das „Aktive Fliegen“ beherrschen. Das sind Fähigkeiten, die man am besten beim Bodenhandling erlernt. Wenn du den Schirm etwas angebremst fliegst (die Bremsen etwa 20 cm gezogen), wirst du das Feedback von

WICHTIG

Denke daran, dass du mit einem relativ kleinem Schirm unterwegs bist, bei dem die Kurven dynamischer ausfallen als mit einem größeren Schirm. Kurven sollten sanft und progressiv geflogen werden, besonders in Hangnähe.

ACHTUNG

Leite niemals eine Kurve ein, wenn du mit minimaler Geschwindigkeit fliegst (z.B. mit maximalem Bremsensatz), da du sonst einen einseitigen Strömungsabriss (Trudeln) riskierst.

deinem Schirm fühlen. Bei turbulenten Bedingungen verändert sich der Druck des Schirmes ständig, und diese Veränderungen wirst du nur über ein wenig Bremseinwirkung spüren. Das Ziel beim aktiven Fliegen besteht darin, über die Bremsen einen konstanten Druck zu erzeugen. Solltest du weniger Druck verspüren, dann betätige die Bremsen, bis du wieder normalen Druck wahrnimmst. Wenn du Normaldruck hast, dann nimm die Hände schnell zurück in die original Position. Vermeide es, bei turbulenter Luft den Schirm ständig stark angebremst zu fliegen - du könntest ihn so unbeabsichtigt stallen. Achte immer darauf, genügend Geschwindigkeit zu haben. Inputs können symmetrisch oder unsymmetrisch erfolgen; vielleicht musst du beide Bremsen betätigen oder aber nur eine. Diese feinen Angleichungen werden dazu führen, dass der Schirm ruhig fliegt, und sich die Kappe direkt über dir befindet. Zudem wird so die Möglichkeit, einen Einklapper zu kassieren deutlich reduziert. Falls der Schirm vor dir pitcht, dann benutze die Bremsen um ihn zu verlangsamen. Falls der Schirm ein wenig hinter dir hängen bleiben sollte, musst du die Bremsen entsprechen lösen, damit er wieder Fahrt aufnehmen kann. Das Ziel besteht darin, den Schirm immer direkt über dem Kopf zu halten.

Landen

Der XXLite 2 hat kein ungewöhnliches Landeverhalten. Trotzdem hier ein paar Tipps zur Erinnerung:

- Plane deine Landung immer frühzeitig, halte dir dabei viele Möglichkeiten mit einem großen Handlungsspielraum offen.
- Lasse deinen Gleitschirm stattdessen im Endanflug geradeaus und mit Trimmgeschwindigkeit fliegen bis du etwa einen Meter über dem Boden bist. Ziehe die Bremsen dann langsam und progressiv, um den Gleitschirm auszuflaren und sanft auf deinen Füßen zu landen.
- Bei leichtem Wind musst du stark, lange und progressiv flaren, um deine Geschwindigkeit über Grund so weit wie möglich zu verringern. Bei starkem Wind ist deine Vorwärtsgeschwindigkeit über dem Boden bereits so gering, dass du erst kurz vor dem Aufsetzen flaren musst.
- Bei starkem Wind musst du dich gleich, nachdem deine Füße den Boden berühren, auf deinen Gleitschirm zudrehen. Ziehe die Bremsen dann symmetrisch und gleichmäßig durch, um den Flügel zu stallen. Wenn der Gleitschirm zu stark zieht, laufe mit ihm.
- Wenn du bei sehr starkem Wind das Gefühl hast, mitgerissen zu werden, provoziere nach der Landung einen Strömungsabriss über die C-Gurte. Damit stallst du den XXLite 2 sehr schnell und gut kontrollierbar, und du wirst so weniger mit dem Wind zu kämpfen haben.
- Lande immer gegen den Wind!

WICHTIG

**Halte immer deine
bremsen in der hand
und fliege nicht
bei turbulenten
bedingungen.**

Ozone möchte daran erinnern, dass diese Manöver nur unter Aufsicht eines qualifizierten Fluglehrers und mit größter Sorgfalt erlernt werden sollten. Verglichen mit einem normalen Gleitschirm, bei dem die Rippen innerhalb von Zellwänden geschützt sind, ist der XXLite 2 durch seine offensichtliche Struktur anfälliger für Beschädigungen. Aus diesem Grund empfehlen wir keine SIV oder sonstig akrobatischen Manöver. Das würde die Lebensdauer des Schirmes verkürzen, und sollten die Manöver nicht korrekt geflogen werden, kann das zu Beschädigungen des Schirmes führen.

Denke immer daran, dass eine gute Wetterbeobachtung vor dem Start verhindern kann, dass diese Techniken überhaupt eingesetzt werden müssen.

Ohren-Anlegen

Das Einholen der Flächenenden ("Ohren") erhöht den Widerstand des Gleitschirmes und somit die Sinkgeschwindigkeit. Dieses Manöver ist nützlich, um von Wolken wegzukommen oder schnell Höhe abzubauen.

Um die Ohren anzulegen, musst du auf beiden Seiten die äußersten A-Leinen greifen und sie herunterziehen, bis die Flächenenden einklappen und nach hinten weghängen. Um dir das Ohren-Anlegen zu erleichtern, gibt es bei unseren Gleitschirmen geteilte A-Tragegurte.

Verwende die Bremsen ausschließlich zum Öffnen der Ohren, Kurven solltest du nur mit Gewichtsverlagerung fliegen. Um die Ohren wieder zu öffnen, gib die Baby A-Leine frei: der Schirm sollte sich automatisch öffnen. Du kannst ein wenig nachhelfen, indem du vorsichtig erst die eine dann die andere Seite leicht anbremsst (nicht beidseitig bremsen, sonst erhöhst du die Stallgefahr!)

Deine Flugrichtung solltest du über deine Gewichtsverlagerung kontrollieren während du die Ohren angelegt hast. Du kannst mit angelegten Ohren landen, aber du solltest die Ohren vor dem letzten Flare freigeben. Ozone rät dir, dieses Manöver NICHT bei turbulenten Bedingungen anzuwenden, da Stallgefahr besteht und die Steuerung nicht präzise ist.

NACHDEM du die Ohren angelegt hast, kannst du deine Sinkgeschwindigkeit weiter steigern, indem du den Beschleuniger benutzt.

Obwohl es möglich ist, mit angelegten Ohren in eine Steilspirale zu gehen, raten wir dringend davon ab. Dieses Manöver führt zu einer extrem großen Belastung der Stammleinen und kann sogar zur Folge haben, dass Leinen reißen.

Ozone empfiehlt dringend, NICHT mit angelegten Ohren in die Steilspirale zu gehen, und dieses Manöver zu vermeiden!

Fliege NIE mit angelegten Ohren eine Steilspirale.

B-Stall

Es ist nicht möglich, mit dem XXLite 2 einen B-Stall zu machen.

Steilspirale

Wenn du einige Vollkreise mit immer enger werdendem Radius fliegst, dann wird dein Gleitschirm beginnen eine Steilspirale zu fliegen. Darunter versteht man eine Rotationsbewegung mit hoher Seitenneigung und großem Höhenverlust. Um eine Steilspirale einzuleiten musst du folgendes tun: Schau in die Richtung, in die du spiralen willst, verlagere dein Körpergewicht auf diese Seite und ziehe dann gleichmäßig die kurveninnere Bremse. Der XXLite 2 wird nach etwa einer Umdrehung in die Steilspirale übergehen. In der Steilspirale musst du auch die kurvenäußere Bremse etwas ziehen, um das Flügelende offen und stabil zu halten.

Sinkgeschwindigkeiten von 8 m/s und mehr sind in einer Steilspirale möglich, aber diese hohen Geschwindigkeiten und G-Kräfte sind gefährlich, weil du einen Black-Out riskierst. Außerdem wird der Gleitschirm dabei unnötig stark belastet. Achte also genau auf deine Höhe und leite in Sicherheitshöhe aus.

Um eine Steilspirale auszuleiten, musst du die innere Bremse langsam freigeben, deinen Körper in eine neutrale Normalposition bringen, und die Kurvenaußenseite ein wenig anbremsen. Wenn die Bewegung sich verlangsamt, musst du den XXLite 2 weiter drehen lassen, bis die Geschwindigkeit und Energie soweit abgebaut ist, dass er wieder in den Normalflug übergehen kann ohne exzessiv zu pendeln. Der XXLite 2 zeigt eine leichte Tendenz, in der Steilspirale stabil zu bleiben, und einige Parameter können dieses Verhalten noch negativ beeinflussen. Dies kann an einer falschen Einstellung des Brustgurtes, einem Gesamtfluggewicht, das außerhalb des zugelassenen Gewichtsbereichs liegt oder an einer sehr extremen Steilspirale mit einer Sinkgeschwindigkeit von > 14 m/s liegen. Du solltest jederzeit darauf vorbereitet und dazu in der Lage sein, den Gleitschirm aus einer solchen Steilspirale heraus zu pilotieren und diese sicher auszuleiten.

Um solch eine Steilspirale auszuleiten, musst du dein Körpergewicht auf die Außenseite verlagern, und mit der Außenbremse richtig dosiert agieren, bis die extreme Spiralbewegung wieder in einen normalen Flug übergeht. Versuche niemals eine Steilspirale mit harten oder schnellen gegenläufigen Impulsen auszuleiten – das führt zu einem aggressiven Steigflug und unkontrollierten, heftigen Nickbewegungen.

WICHTIG

Du musst immer darauf vorbereitet und dazu in der Lage sein, deinen Schirm aus einem Spiralflug heraus zu pilotieren. Verlagere dein Gewicht auf die Gegenseite und benutze die Außenbremse genug um das Abspiralen zu stoppen. Steilspiralen verursachen Orientierungsverlust und es bedarf immer Zeit und Höhe, um sie auszuleiten. Fliege NIEMALS Steilspiralen in Bodennähe.

Einklapper

Dein Gleitschirm ist ein flexibler Flügel, und deshalb kann es passieren, dass er in turbulenter Luft plötzlich einklappt. Das kann von einem kleinen 30 % (asymmetrischen) Klapper bis hin zu einem vollständigen (symmetrischen) Klapper alles sein.

Wenn du einen Klapper kassierst, musst du zu allererst deine Flugrichtung kontrollieren. Du musst vom Boden, Hindernissen und anderen Piloten wegfliegen. Ein einseitiger Einklapper kann kontrolliert werden, indem man sein Gewicht zur offenen Seite des Schirmes hin verlagert, und mit dosiertem Steuerleinzug die Flugrichtung gerade hält. In den allermeisten Fällen genügt dieses Eingreifen, damit sich der Schirm wieder vollständig erholt. Es gibt jedoch einige wichtige Punkte, die man im Umgang mit seitlichen Einklappern beachten sollte.

Wenn ein Gleitschirm eingeklappt ist, hat er eine kleinere Fläche, die Flächenbelastung steigt, und die Geschwindigkeit für den Strömungsabriss ist höher. Das bedeutet, dass der Schirm mit weniger Bremswirkung als gewöhnlich ins Trudeln oder in den Spinn gerät. Wenn du versuchst, den Gleitschirm zu stabilisieren, musst du vorsichtig sein, um nicht die noch geöffnete Seite des Flügels abzureißen. Solltest du die Drehung vor dem Abreißen der fliegenden Seite nicht ganz stoppen können, dann erlaube dem Gleitschirm etwas weiter zu drehen während du den Klapper aktiv öffnest.

Öffne den Einklapper mit einem gleichmäßigen, kräftigen Steuerimpuls auf der geklappten Seite. Bei diesem "Pumpen" sollte eine Pumpbewegung etwa 1-2 Sekunden dauern. Zu schnelles Pumpen wird den Flügel nicht wieder füllen, und zu langsames Pumpen kann den Gleitschirm an oder über den Stallpunkt bringen.

Bei einem Frontklapper sollte sich der Gleitschirm ohne Aktion des Piloten sofort selbständig wieder öffnen. Durch einen kurzen Bremsimpuls von 15-20 cm mit beiden Bremsen kann die Öffnung beschleunigt werden. Achte nach einem symmetrischen Klapper immer auf deine Fluggeschwindigkeit. Stelle sicher, dass sich der Schirm nicht im Sackflug befindet, ehe du weitere Inputs gibst. Wenn dein XXLite 2 im beschleunigten Flug einklappt, musst du sofort aus dem Beschleuniger gehen um auf Trimmgeschwindigkeit abzubremsen. Danach verhältst du dich wie oben beschrieben.

Verhänger

Wenn sich das Flügelende in den Leinen verfängt, nennt man das "Verhänger". Ein Verhänger kann zu einer schwer kontrollierbaren Drehbewegung führen. Zuerst muss die Richtung durch gefühlvolles Gegenbremsen gehalten werden, und dann ist die erste Lösungsmöglichkeit an der Stabilo-Leine zu ziehen. Um einen Strömungsabriss zu vermeiden, muss das Gegenbremsen vorsichtig und dosiert sein. Du kannst auch auf der Seite des Verhängers starke Pumpbewegungen über die Bremse ausführen. Dabei ist es sehr wichtig, das Gewicht auf die Gegenseite (also auf die Schirmseite, auf der sich kein Verhänger befindet) zu verlagern, damit es nicht zu einer Drehbewegung oder stärkeren Spirale kommt. Das Ziel ist, die Luft aus dem Flügelende herauszubekommen ohne den Flügel abzureißen. Korrekt ausgeführt wird dies den Verhänger lösen.

Wenn es sich um einen sehr massiven Verhänger handelt, und die oben beschriebenen Vorgehensweisen nicht funktionieren, dann hilft nur noch ein Fullstall. Nur wer Fullstalls gelernt und geübt hat, sollte dieses Manöver durchführen - und auch nur dann, wenn ausreichend Höhe vorhanden ist. Wenn der Pilot die Drehung nicht schnell kontrollieren kann, dann muss der Rettungsschirm eingesetzt werden bevor zu viel Höhe verloren ist.

Sackflug

Es ist möglich, dass dein Gleitschirm nach der Ausleitung des B-Stalls normal aussieht, aber trotzdem mit erhöhter Sinkgeschwindigkeit und geringer Vorwärtsgeschwindigkeit fliegt. Dies nennt man "Sackflug". Ein Sackflug kann verschiedene Ursachen haben wie z. B. ein sehr langsames Lösen des B-Leinen Stalls, wenn der Gleitschirm nass geflogen wird oder nach einem Front- /symmetrischen Einklapper. Es ist unwahrscheinlich, dass dir das mit einem Ozone Gleitschirm passiert, aber wissen musst du auf jeden Fall, dass Sackflug vorkommen kann, und wie man ihn korrekt ausleitet. Wenn du den Verdacht hast im Sackflug zu sein, dann musst du die Bremsen vollständig lösen und einfach den Beschleuniger durchdrücken oder den A-Tragegurt nach vorne drücken, bis der Gleitschirm wieder im Normalflug ist. Erst dann darfst du die Bremsen benutzen!

Fliege nicht bei Regen, da dies die Wahrscheinlichkeit in einen Sackflug zu geraten beträchtlich erhöht. Um diese Gefahr bei Regen so gering wie möglich zu halten, solltest du es vermeiden, die Bremsen stark zu betätigen oder die Ohren anzulegen. Suche dir einen sicheren Platz zum Landen, benutze die Speed Bar und versuche durchwegs eine gute Fluggeschwindigkeit zu halten.

WICHTIG
Schlechte Startvorbereitung, Akrofliegen, ein für dich zu hoch klassifizierter Schirm oder zu heftige Flugbedingungen für dein Können sind die Hauptursachen für Verhänger.

WICHTIG
Wenn du die Bremsen nur ein paar cm auf Zug hältst, kann das schon dazu führen, dass du im Sackflug bleibst. Löse immer deine Bremswicklung, falls du eine vorgenommen hast.

WICHTIG
Fliege nicht bei Regen

Sorgfalt

Hier sind ein paar Tipps für einen sorgsamen Umgang mit deinem Gleitschirm, die er dir danken wird und die sich bezahlt machen. Viele Gleitschirme werden durch unachtsamen Umgang am Boden beschädigt. Um die Lebensdauer deines Fluggerätes zu verlängern, bitten wir dich, folgende Punkte zu beachten:

- Ziehe deinen Gleitschirm NICHT über den Boden an eine andere Startposition, dabei beschädigst du die Beschichtung des Tuches. Hebe ihn hoch und trage ihn.
- Versuche NICHT, deinen Schirm bei starkem Wind auszulegen, ohne vorher die Leinen sortiert zu haben - du belastest die Leinen sonst nur mit unnötigem Zug.
- Laufe NICHT über Leinen und Segel.
- Ziehe deinen Schirm NICHT unnötig oft auf um ihn dann wieder auf den Boden zurück knallen zu lassen. Versuche stattdessen diese Bewegung so sanft wie möglich zu machen, indem du auf den Schirm zugehst, wenn du ihn herunterlässt.
- Knalle deinen XXLite 2 NICHT mit der Eintrittskante voran auf den Boden! Der Aufprall belastet Tuch und Nähte sehr stark, dabei können sogar Zellwände platzen.
- Das FLIGEN am Meer mit viel Salz in der Luft, und Sand oder felsiger, schroffer Boden bei der Landung beschleunigt den Alterungsprozess des Schirms.
- Fliege NICHT bei Regen und setze deinen Schirm keinerlei Feuchtigkeit aus.
- Schütze deinen Schirm so gut es geht vor der Sonne und setze in NICHT unnötig lang den UV-Strahlen aus. Packe deinen Gleitschirm nach dem Landen zügig ein, und lasse ihn nicht in der Sonne liegen.
- Solltest du mit gewickelten Bremsen fliegen, dann befreie die Bremsleinen regelmäßig von den entstehenden Verdrehungen. Durch die Verdrehungen werden die Leinen kürzer, und das kann zu einer konstanten Spannung an der Hinterkante führen (was Probleme beim Starten verursachen kann, zum Stall, zu einem nicht symmetrisch fliegenden Schirm...)
- Wechsle deine Bremsleinen, falls sie beschädigt sind.
- Beim Bodenhandling solltest du darauf achten, dass die Bremsleinen nicht an den Tragegurten oder den Hauptleinen scheuern. Diese entstehende Abreibung kann die Hauptleinen beschädigen und zu frühzeitiger Alterung der Tragegurte führen. Solltest du jedwede Anzeichen von Abreibung bemerken – vor allem an den Leinen – dann stelle bitte sicher, dass du den Schirm professionell überprüfen lässt, und versuche deine Bodenhandling Technik zu verbessern.

Wir empfehlen, dass du deinen Schirm regelmäßig überprüfen und CHECKEN lässt – vor allem nach langen Pausen, intensivem Benutzen oder einem besonderen Vorfall / Unfall.

Packen

- Breite den Gleitschirm flach auf seinem Obersegel aus, und lege dann die sortierten Leinen darauf. Die Tragegurte sollten auf den Boden gelegt werden, in der Mitte des Schirms, nahe der Hinter- oder Vorderkante.
- Nimm ein Flügelende und falte es zur Mitte des Schirms. Wiederhole dies bis der Gleitschirm auf etwa 60 cm Breite zusammengefasst ist.
- Falte den Gleitschirm so, dass das daraus entstehende Bündel der Größe und Form nach in etwa dem B*Lite Rucksack entspricht. Rolle den Schirm niemals ein, da dies das Material unnötig stark beansprucht und strapaziert.
- Packe deinen XXLite 2 immer so locker wie möglich, da jede Faltung an egal welchem Gleitschirm das Tuch schwächt.

Lagerung und Transport

Bewahre deine gesamte Flugausrüstung stets geschützt vor direktem Sonnenlicht und Hitze in einem trockenen Raum auf. Hitze und Feuchtigkeit sind die zwei Faktoren, die einen Gleitschirm schneller altern lassen. Ein feuchter Gleitschirm im Auto bei direkter Sonneneinstrahlung ist fast das Schlimmste was du tun kannst.

Falls du im Salzwasser landest, musst du das Salzwasser erst mit klarem Süßwasser wegspülen. Um einen feuchten Gleitschirm zu trocknen, hängt man ihn am besten über die Wäscheleine, damit er im Wind trocknet - wenn möglich nicht der Sonne aussetzen. Verwende nie einen Haarfön oder ähnliches. Natürlich auch keinen Trockner!

Damit restliche Feuchtigkeit verdunsten kann, solltest du den Reißverschluss des Packsacks geöffnet lassen.

Achte darauf, dass du keine Insekten in deinen Gleitschirm packst. Grashüpfer lösen sich beispielsweise in eine saure Substanz auf, die dein Tuch beschädigen kann.

WICHTIG
**Lege deinen
Gleitschirm niemals
zusammen und lagere
ihn, so lange er noch
feucht ist.**

Transportiere deinen Gleitschirm im mitgelieferten Rucksack oder der entsprechenden Packtasche, und bewahre ihn niemals in der Nähe von Chemikalien, Farben, Lacken oder Benzin etc.

Reinigung

Jede Art von Reiben kann die Beschichtung des Tuches beschädigen. Wir empfehlen daher, deinen Schirm nicht zu säubern. Solltest du es dennoch tun müssen und es lässt sich nicht umgehen, dann empfehlen wir ein weiches, mit Wasser angefeuchtetes Baumwolltuch zu verwenden. Reinige immer nur kleine Stellen mit sanften Bewegungen.

Reparaturen

Wenn Reparaturen nicht von einem Fachmann ausgeführt werden, können sie mehr Schaden als Nutzen bringen. Lasse wichtige Arbeiten, wie etwa nahe an einer Naht, deshalb nur von einem zugelassenen Instandhaltungsbetrieb ausführen.

Reparaturen am Segel: Solange der Riss nicht an einer Naht liegt, können sehr kleine Löcher selbst repariert werden. Das Tuch kann mit selbstklebendem Gleitschirm-Reparaturtuch geflickt werden. Beim Ausschneiden des Flickens solltest du darauf achten, dass er groß genug ist und die zu reparierende Stelle großzügig überlappt. Der Flicker auf der Gegenseite sollte eine andere Größe haben, und alle Ecken der Flicker sollten abgerundet sein.

Eine genaue Reparaturanleitung gibt es auf der Ozone Website www.flyozone.com.

Reparaturen an Leinen: Jede beschädigte Leine MUSS ausgetauscht werden. Lasse die Leine/n am besten von einem angesehenen (Ozone) Gleitschirm Service Center auswechseln. Alternativ kannst du die Leine/n auch bei deinem Ozone Händler oder direkt auf der Ozone Website bestellen: <http://www.flyozone.com/paragliders/en/shop/lines.php>

Es ist wichtig, dass die Ersatzleinen aus dem gleichen Material mit gleicher Bruchlast sind. Solltest du gezwungen sein, eine Leine selbst zu ersetzen, vergleiche die Länge mit dem Gegenstück auf der anderen Seite. Ziehe den Schirm nach Ersetzen einer Leine auf, und überprüfe die Leinen vor dem nächsten Flug.

WICHTIG
Benutze NIE
Reinigungsmittel,
Waschmittel
oder chemische
Reinigungsprodukte.

Schirmcheck

Falls du deinen XXLite 2 verkaufst, dann bitte nur mit dem aktuellen Check-Protokoll. Dein XXLite 2 muss alle 12 Monaten oder nach 80 Flugstunden von einem zugelassenen Instandhaltungsbetrieb gecheckt werden. Solltest du jedoch ein Vielflieger sein (und fliegst mehr als 100 Stunden im Jahr), empfehlen wir einen jährlichen Check. Bei dem Check solltest du vom Prüfer über den Zustand deines Schirmes informiert werden, und darüber, ob manche Bereiche bereits vor dem nächsten normalen Service Check überprüft und /oder ausgetauscht werden müssen.

Segeltuch und Leinen altern unterschiedlich schnell: es ist möglich, dass du während der gesamten Lebenszeit deines XXLite 2 einen Teil oder alle Leinen austauschen musst. Um den genauen Zustand der verschiedenen Komponenten zu kennen, ist es daher sehr wichtig, die Checks durchzuführen. Wir empfehlen, den Schirm nur von einem qualifizierten, professionellen Instandhaltungs-Betrieb, der von Ozone oder vom Ozone Importeur empfohlen ist, checken zu lassen.

Du bist für deine Ausrüstung selbst verantwortlich. Deine Sicherheit hängt davon ab. Änderungen im Flugverhalten eines Schirmes sind Zeichen von Alterung. Also bitte regelmäßig checken lassen.

Sollten dir irgendwelche Veränderungen an deinem Schirm auffallen, die sein Füllverhalten, das Bodenhandling oder sein Verhalten während des Fluges betreffen, solltest du ihn überprüfen lassen. Hier die verschiedenen Arbeiten, die beim Check durchgeführt werden (weitere Details dazu findest du auf unserer Website):

Luftdurchlässigkeit – Es wird gemessen, wie lange ein bestimmtes Luftvolumen benötigt, um durch eine bestimmte Fläche zu strömen. Die Messung findet an mehreren Stellen des Obersegels entlang der Spannweite hinter der Eintrittskante statt.

Reißfestigkeit des Tuches – Es wird die Reißfestigkeit des Tuches entsprechend der TS-108 Norm für Sprungfallschirme gemessen. Dies ist ein Testverfahren, das das Tuch nicht beschädigt. Dafür wird ein Bettsometer verwendet. (B.M.A.A. Approved Patent No. GB 2270768 Clive Betts Sails)

Reißfestigkeit der Leinen - Es werden die mittleren A, B oder C Stammleinen (und D falls vorhanden),

WICHTIG
Pflege deinen Schirm
und Sorge dafür,
dass regelmäßig
Checks nach
diesem Prüfmuster
durchgeführt werden.

Mittelleinen (mittleres Stockwerk) und Gallerieleinen solange belastet, bis sie reißen, und die dabei erreichte (Bruch-) Last wird ermittelt und notiert. Danach werden diese Leinen durch neue ersetzt. Die Summe der Stärke aller Linien muss mindestens 14g. Diese "g" beziehen sich auf das maximal zulässige Startgewicht des Gleitschirms. Die Festigkeiten aller darüber liegenden Mittelleinen und Gallerieleinen muss mindestens gleich hoch sein. Falls die Messwerte nahe an der Grenze liegen, dann wird der Prüfer einen weiteren Check nach kürzerer Zeit festlegen.

Leinenlänge - Die Gesamtlänge (Tragegurt + Stamm-, Mittel-, und Gallerieleinen) wird mit 5 kg auf Zug gemessen. Eine Toleranz von +/- 10 mm ist für den Messwert erlaubt, aber nicht mehr. Die Veränderungen, die sich zeigen können, sind ein leichtes Dehnen der A+B Leinen, und ein leichtes Schrumpfen der C, D und E-Leinen - was zu einer niedrigeren Trimmgeschwindigkeit und zu Aufziehproblemen etc. führen kann. Die Ordnungsmäßigkeit der Testmuster der Fangleinen, Bremsleinen und Tragegurte wurde von der Prüfanstalt nach den Testflügen überprüft.

Tragegurte – es findet eine augenscheinliche Überprüfung auf Abrieb und Abnutzung statt. Der Längenunterschied sollte hier +/- 5 mm nicht über- bzw. unterschreiten.

Sichtprüfung - von allen Komponenten (Nähte, Aufhängungen, Verstärkungen, Leinen usw.)

Falls der Prüfer im Zweifel über das korrekte Flugverhalten des Gleitschirms ist, dann kann er nach seiner Werkstattarbeit noch einen Checkflug machen.

Veränderungen

Dein Ozone XXLite 2 ist so entwickelt und getrimmt, dass er die optimale Balance von Leistung, Handling und Sicherheit aufweist. Jede noch so kleine Veränderung führt automatisch dazu, dass die Zulassung erlischt. Es ist auch wahrscheinlich, dass eine Änderung das Fliegen deines Schirmes erschwert. Deshalb raten wir dringend davon ab, irgendetwelche Veränderungen an diesem Gleitschirm vorzunehmen.

OZONE QUALITÄTS GARANTIE

Wir nehmen es mit der Qualität unserer Produkte sehr genau. Alle Schirme werden unter höchsten Standards in unserer eigenen Produktionsstätte hergestellt. Jeder Schirm wird einer sehr strengen Endkontrolle unterzogen, in der alle Produktionsschritte nochmals überprüft werden. Das Kundenfeedback ist uns sehr wichtig, und wir setzen auf erstklassigen Service. Wir werden uns immer darum kümmern Materialfehler, die nicht auf die normale Abnutzung oder falschen Gebrauch zurückzuführen sind, zu beheben. Falls du Probleme mit deinem Schirm haben solltest, setze dich bitte mit deinem Händler in Verbindung. Falls es dir nicht möglich sein sollte, deinen Händler zu kontaktieren, melde dich direkt bei uns unter info@flyozone.com.

Kurz Gesagt

In unserem Sport steht die Sicherheit an erster Stelle: Um sicher Gleitschirm zu fliegen, müssen wir gut ausgebildet, sowie geübt und aufmerksam gegenüber Gefahren sein. Das erreicht man nur, wenn man so viel wie möglich fliegt, Bodenhandling trainiert und ein wachsames Auge gegenüber dem Wettergeschehen entwickelt. Wenn es dir an einer dieser Eigenschaften mangelt, wirst du dich unnötig größerer Gefahr aussetzen.

In jedem Jahr verletzen sich viele Piloten beim Start - werde nicht zu einem von ihnen. Beim Start sind die Gefahren am größten, weshalb du ihn so gut und oft wie möglich üben solltest. Manche Startplätze sind klein und kompliziert, zudem sind die Bedingungen nicht immer perfekt. Wenn du ein gutes Bodenhandling hast, wirst du sicher und entschlossen starten können, wo andere sich abmühen. Du wirst weniger gefährdet sein dich zu verletzen, und stattdessen einen schönen Flugtag haben.

Respektiere die Umwelt und gehe mit deinen Fluggebieten achtsam um.

Wenn du deinen Schirm entsorgen musst, dann mache das bitte auf eine umweltfreundliche Art und Weise, und werfe ihn nicht einfach in den haushaltsüblichen Müll.

Zu guter Letzt: Bewahre den Respekt vor dem Wetter, denn es hat mehr Kraft, als wir uns überhaupt vorstellen können. Versuche zu verstehen, welche Bedingungen für dein derzeitiges fliegerisches Niveau geeignet sind, und bewege dich nicht aus diesem Rahmen heraus.

Happy Flying & viel Spaß mit deinem XXLite!
Dein Ozone Team

Alle OZONE Gleitschirme sind aus den hochwertigsten Materialien gebaut, die es gibt.

Tuch

Obersegel

Porcher 7000 E71

Zellwände

Porcher 7000 E91 FM

Eintrittskanten-Verstärkungen

P1.4 plastic pipe

Leinen

Stammleinen

Edelrid 8000U - 90/130/190/230kg

Mittelleinen

Edelrid 8000U - 50/70/90/130/190kg

Galerieleinen

Edelrid 8000U - 50/70kg

Tragegurte und Hardware

Schäkel

Link Lites

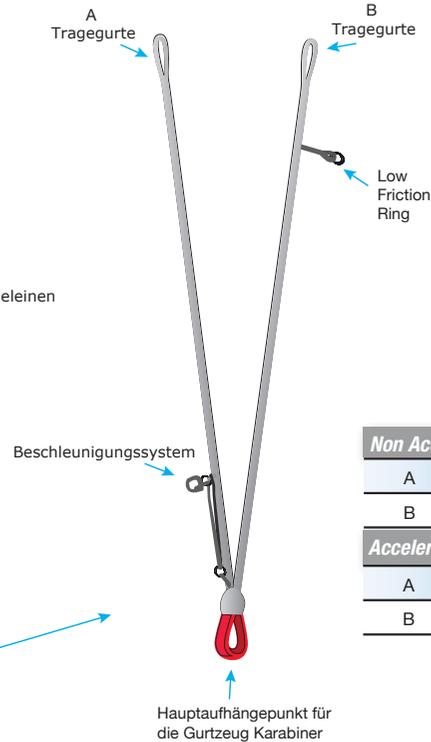
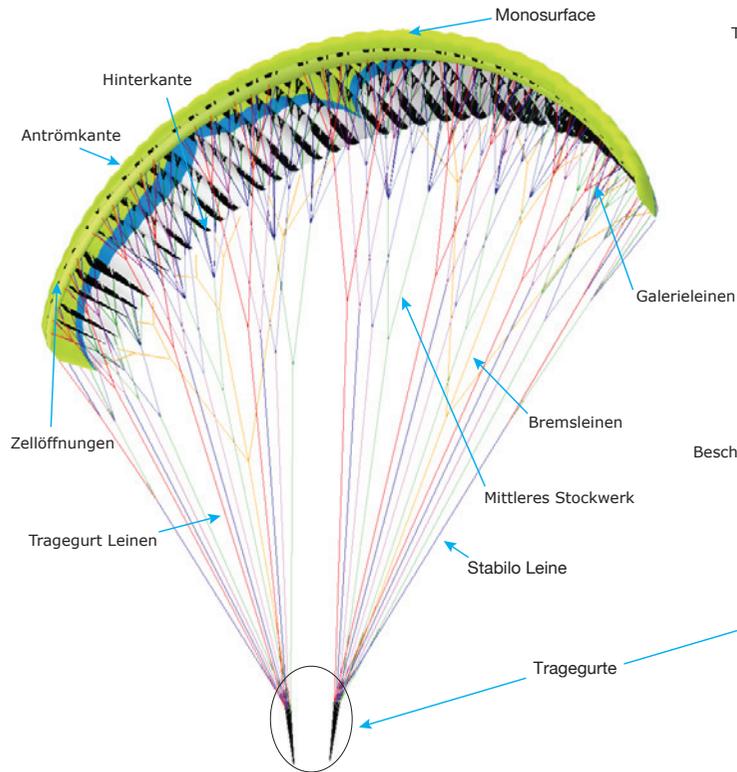
Tragegurte

8mm Dyneema

TECHNISCHE DATEN

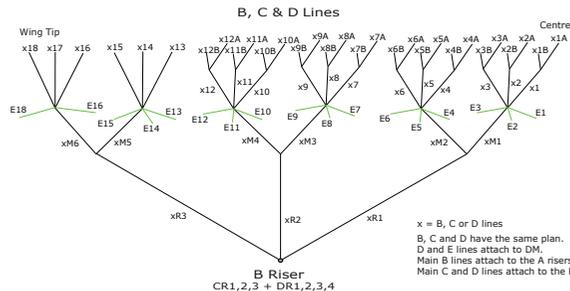
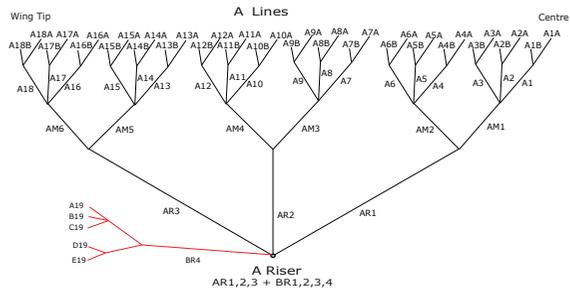
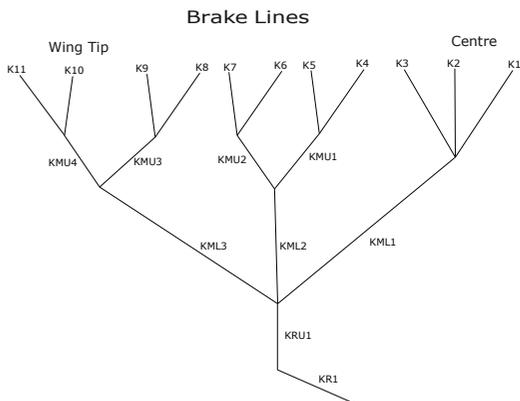
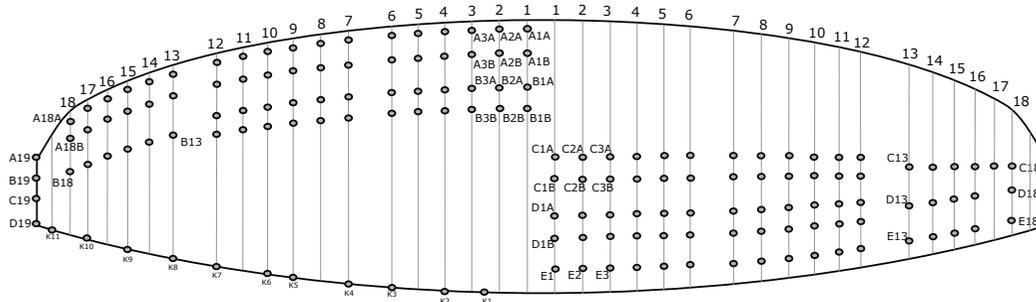
	16	18
Anzahl der Zellen	39	39
Projizierte Fläche (m ²)	13.9	15.6
Ausgelegte Fläche (m ²)	16.0	18.0
Projizierte Spannweite (m)	8.0	8.5
Ausgelegte Spannweite (m)	9.5	10.1
Projizierte Streckung	4.6	4.6
Ausgelegte Streckung	5.6	5.6
Flügeltiefe (m)	2.0	2.1
Bremsbereich (cm)	60	60
Gleitschirmgewicht (kg)	1.3	1.4
Gewichtsbereich(kg)	55-90	67-105
Zulassung EN / LTF	D	D

ÜBERSICHT SCHIRM UND TRAGEGURTE



Non Accelerated	
A	500mm
B	500mm
Accelerated Range ^{85mm}	
A	415mm
B	500mm

Einzelleinenlänge und Gesamtleinenlänge finden sie online.

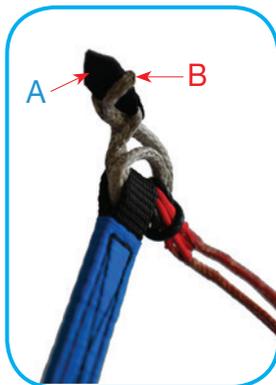


x = B, C or D lines
 B, C and D have the same plan.
 D and E lines attach to DM.
 Main B lines attach to the A risers.
 Main C and D lines attach to the B risers.

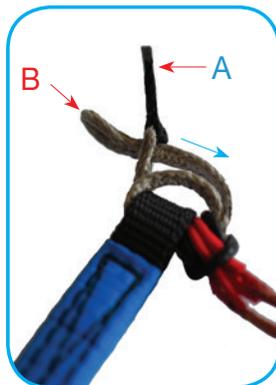
Dein Gleitschirm verfügt über leichtgewichtige Amsteel Dyneema Link Lite Verbinder. Sie ersetzen die Standard Maillons, und haben eine Bruchlast von mehr als 1000 kg. Um ein Nicht-Funktionieren, Verletzungen oder gar den Tod zu vermeiden, ist es unbedingt notwendig, beim Wechseln der Leinen die Link Lites korrekt zu verbinden.

Bitte befolgen Sie diese Anweisungen sorgfältig, wenn Sie irgendwelche Zweifel haben, wenden Sie sich bitte an Ihren Ozone-Händler.

Das Entfernen



Löse zuerst die **B** Schlaufe, ehe du die **A** Lasche (also das feste schwarze laschenartige Materialteil) durch die **B** Schlaufe führst.



Ziehe die **B** Schlaufe durch die **A** Schlaufe, die Leinen und den Gummiring.



Fahre damit fort, zum zweiten Mal die **B** Schlaufe durch Tragegurt/Leinen/Ring zu ziehen.

Wenn du den/die Link Lite/s wieder verbinden möchtest, gehst du einfach in umgekehrter Reihenfolge vor.

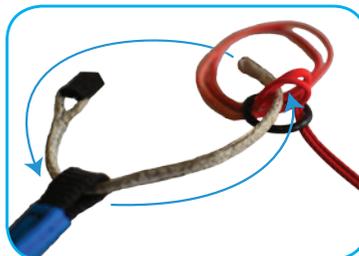
Austausch



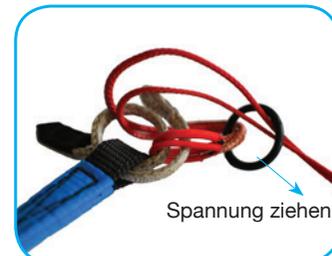
Stellen Sie sicher, dass die Leitungen in der richtigen Reihenfolge und nicht überlappend sind, dann installieren Sie den Gummiring wie gezeigt.



Die Schlaufen der Leinen müssen wie gezeigt wieder zurück durch den Gummiring geführt werden.



Führe die **B** Schlaufe durch den Tragegurt, dann durch die Leinenschlaufen hinter den Leinen entlang, ehe du zum zweiten Mal durch den Tragegurt gehst. Spanne den Link Lite, damit er in etwa sein korrektes Maß erreicht. Die **A** Lasche sollte nahe an den Tragegurten sein.



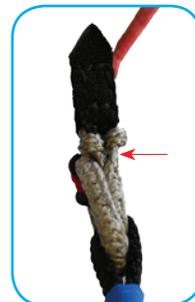
Führe die **B** Schlaufe zum zweiten Mal durch die Leinenschlaufen, und gehe dabei ebenso vor wie zuvor. Wenn die **B** Schlaufe zum zweiten Mal durch und in korrekter Position ist, spanne die Leinen, um den Gummiring so in die korrekte Position zu bringen.



Stelle sicher, dass die Leinen und der Gummiring ordentlich mit dem Link Lite befestigt sind, frei sind von Eindreihungen und sich keine Schlaufen überlappen.



Schließe den Link Lite, indem du die **B** Schlaufe durch die **A** Schlaufe führst, ehe du die **A** Lasche durch die **B** Schlaufe gibst.



Vergewissere dich gründlich und mehrmals, dass der/die Link Lite/s korrekt geschlossen ist/sind. Es sollte genauso aussehen wie gezeigt.

WARNUNG:

Sollten die Link Lites nicht korrekt montiert und befestigt sein, verringert das die Belastbarkeit und somit die Bruchlast. Daraus kann ein komplettes Fehlschlagen der Befestigung resultieren, was ernsthafte Verletzungen und sogar den Tod zur Folge haben kann. Stelle sicher, dass die Link Lites mit **2 Eindreihungen (also **2 Mal geschlauft**) eingebaut, und korrekt geschlossen sind.**

Diese sind bindend für Deutschland und Österreich.

Nachprüfintervalle

Das erste Nachprüfintervall beträgt 24 Monate oder 100 Flugstunden, je nachdem welches Ereignis zuerst eintritt, und das ab dem Datum der Stückprüfung, bzw. dem Datum des ersten Flugbetriebes. Jedes folgende Nachprüfintervall beträgt wiederum 24 Monate bzw. 100 Flugstunden ab dem Datum der letzten Nachprüfung. Eine Verkürzung des nächsten Nachprüfintervalls liegt im Einzelfall im Ermessen des Prüfers.

Personelle Voraussetzungen für die Nachprüfung ausschließlich persönlich und einsitzig genutzter Gleitsegel

- Luftfahrerschein, Sonderpilotenschein oder als gleichwertig anerkannte ausländische Lizenz.
- eine ausreichende, typenbezogene Einweisung beim Hersteller oder in einem Fachbetrieb, der für die Nachprüfung des betreffenden Gleitsegeltyps zugelassen ist. Diese Einweisung ist jährlich zu verlängern.
- Hinweis: Die Gültigkeit der Nachprüfung für ausschließlich persönlich und einsitzig genutzte Gleitsegel erlischt, sobald das Gleitsegel von Dritten genutzt wird, das heißt z.B. beim Verkauf.

Personelle Voraussetzungen für die Nachprüfung von Dritten genutzten Gleitsegeln und für Doppelsitzer gemäß LuftPersV §106 5.b

- Luftfahrerschein, Sonderpilotenschein oder als gleichwertig anerkannte ausländische Lizenz.
- Eine Berufsausbildung auf einem für die Prüfertätigkeit förderlichen Fachgebiet.
- Eine berufliche Tätigkeit von 2 Jahren bei der Herstellung oder Instandhaltung von Gleitsegeln, davon mindestens 6 Monate innerhalb der letzten 24 Monate.
- Eine ausreichende, mindestens zweiwöchige Einschulung im Betrieb des Herstellers und eine typenbezogene Einweisung die jährlich zu verlängern ist.

Technische Voraussetzungen / Voraussetzungen an Prüfmittel und Material

Textiluhr nach Kretschmer.

- Vorrichtung zur Überprüfung der Leinenfestigkeit, die es erlaubt die Reißfestigkeit von Gleitsegelleinen in voller Länge zu ermitteln.
- Nähmaschine, die geeignet ist zum Nähen von Gleitsegelleinen aller verwendeten Durchmesser.
- Präzisionsfederwaage mit Messbereich von ca. 0-30 kp (Kilopond) zur Ermittlung der Dehnungs- und Rückstellwerte von Gleitsegelleinen.

Messvorrichtung zur Messung und Dokumentation der Längenmessung von Gleitsegelleinen unter 5 kp Zug und Stahlmaßband nach ISO. (Minestanforderung).

- Vorrichtung zur Ermittlung der Reißfestigkeit von Tuch nach B.M.A.A. (Approved Patent No. GB 2270768 Clive Bettes Sales).
- Sollten Reparaturen notwendig sein: weitere, entsprechend dem verwendeten Material und Nahtbild erforderliche Nähmaschinen
- Alle Originalmaterialien, so wie sie vom Gleitsegel-Hersteller spezifiziert sind.

Notwendige Unterlagen

- Luftsportgeräte-Kennblatt
- Stückprüfprotokoll
- Vorangegangene Nachprüfprotokolle falls bereits vorhanden
- Wartungs- und Kalibrierungsunterlagen der Messgeräte
- Lufttuchtigkeitsanweisungen bzw. Sicherheitsmitteilungen des Herstellers für das betreffende Gleitsegel sofern solche existieren
- Gültige Einweisungsbestätigung des Herstellers oder vom Hersteller autorisierten Fachbetrieb
- Leinenmessblatt zur Dokumentation der Soll-, Ist- und Differenzwerte der Leinenlängen
- Der Prüfer muss sich vor Durchführung der Nachprüfung beim Hersteller informieren, ob neue Erkenntnisse vorliegen, die bei der Prüfung des betreffenden Gleitsegeltyps zu berücksichtigen sind

Identifizierung des Gerätes

- Das Gleitsegel wird an Hand der Musterzulassungs- bzw. des Typenschildes identifiziert
- Typenschild und Prüfplaketten sind auf Korrektheit, Vollständigkeit und Lesbarkeit zu überprüfen.

Sichtkontrolle der Kappe

- Obersegel, Untersegel, Eintritts- und Austrittskante, Zellzwischenwände, Nähte und Leinenloops werden auf Risse, Scheuerstellen, Dehnung, Beschädigung der Beschichtung, sachgemäße Ausführung von eventuellen Reparaturen und sonstige Auffälligkeiten untersucht.
- Eventuell notwendige Reparaturen sind nur mit den Originalmaterialien nach Anweisung des Herstellers durchzuführen.

- Sichtkontrolle der Leinen
- Sämtliche Leinen sind auf Beschädigungen zu untersuchen. Dies betrifft z.B. Beschädigungen der Nähte oder des Mantels, Risse, Knicke, Scheuerstellen, Kernaustritte, Verdickungen usw.
- Beschädigte Leinen sind durch Originalmaterial (Leine und Faden) in identischer Verarbeitung zu ersetzen.

Sichtkontrolle der Verbindungsteile

- Die Tragegurte sind auf Beschädigungen zu untersuchen. Dies betrifft z.B. Beschädigungen der Nähte oder Risse, Knicke, Scheuerstellen usw. Die Leinenschlösser sind auf Beschädigungen zu überprüfen und es ist zu kontrollieren, ob sie fest geschlossen sind.
- Die Länge der Tragegurte (nicht beschleunigt und voll beschleunigt) ist unter 5daN Last zu vermessen. Toleranzwert: +/-5 mm
- Beschädigte Leinenschlösser müssen ersetzt werden. Beschädigte Tragegurte müssen ersetzt oder nach Anweisung des Herstellers repariert werden.

Vermessung der Leinenlängen

Diese erfolgt unter 5daN Last nach Anweisung des Herstellers. Toleranzwert +/-10 mm darüber hinausgehende Toleranzen sind im Einzelfall nach Ermessen des Prüfers zulässig.

Kontrolle der Dehnung und Rückstellung der Leinen

Diese ist besonders bei Dyneema Leinen anzuraten. Sie erfolgt unter 20 daN Last nach Anweisung des Herstellers. Maximal zulässiger Rückstellwert ist + 10 mm, darüber hinausgehende Toleranzen sind im Einzelfall nach Ermessen des Prüfers zulässig.

Kontrolle der Leinenfestigkeit

Bei Aramidleinen wird je eine mittlere A Stammleine, Mittelleine und Galerieleine und je eine B und C Stammleine so lange belastet, bis sie reißt. Die dabei erreichte Last wird ermittelt. Danach werden diese Leinen durch neue ersetzt. Sind die Mittelleinen und Galerieleinen aus Dyneema, dann muss unbedingt auch eine Dehnungsmessung dieser Leinen durchgeführt werden. Bei 4 Leinern und in speziellen Fällen kann die Prüfung der D-Ebene notwendig sein.

Kontrolle der Kappenfestigkeit

Die Prüfung der Kappenfestigkeit wird mit dem Bettsometer (B.M.A.A. Approved Patent No. GB 2270768 Clive Bettes Sales) vorgenommen. Bei dieser Prüfung wird in das Obersegel im Bereich der Eintrittskante ein nadeldickes Loch gestoßen und das Tuch auf seine Weiterreißfestigkeit hin überprüft. Der Grenzwert der Messung wird auf 600 g und

eine Risslänge von < 5 mm festgelegt. Der genaue Prüfablauf ist durch die Bedienungsanleitung des Bettsometers vorgegeben. Dies ist ein Testverfahren, welches das Tuch nicht beschädigt.

Kontrolle der Luftdurchlässigkeit

Erfolgt nach Herstelleranweisung mit der Kretschmer Textiluhr. Der Grenzwert beträgt 15 Sek.

Sichtkontrolle von Trimmung und Einstellung

Im Normalfall besteht bei Einhaltung der oben angegebenen Toleranzwerte +/- 10 mm kein Grund, die Trimmung oder Einstellung zu ändern. Im Einzelfall liegt es jedoch im Ermessen des Prüfers eine Trimm-Korrektur vorzunehmen.

Checkflug

Im Normalfall ist bei Befolgen der vorliegenden Verfahrenseinweisungen kein Checkflug erforderlich. Sollten besondere Umstände vorliegen, liegt es im Ermessen des Prüfers einen Checkflug vorzunehmen. Hierbei sind die Anweisungen des Herstellers zu beachten.

Dokumentation

Die jeweiligen Prüfergebnisse, die Beurteilung des Gesamtzustandes des Gleitsegels, sowie Reparaturen und Korrekturen sind im Prüfprotokoll des Herstellers festzuhalten. Die Soll-, Ist- und Differenzwerte der Leinenlängen sind im Leinenmessblatt festzuhalten. Das Prüfprotokoll ist zusammen mit dem Betriebshandbuch aufzubewahren. Die Durchführung der Nachprüfung sowie die Fälligkeit zur nächsten Nachprüfung sind mit Datum und Unterschrift des Prüfers und dessen Prüfnummer auf oder neben dem Typenschild festzuhalten.



1258 Route de Grasse
Le Bar sur Loup
06620
France

Inspired by Nature, Driven by the Elements

www.flyozone.com