



Launching

Your Indy will launch with either the forward or reverse launch techniques. When taking off under power, make sure there is enough clear space upwind of you to launch and climb out safely, avoiding trees, power lines and any other obstacles that may affect you should you have a power failure. Always fly with a safety margin so that power failures do not leave you compromised. You should always be able to glide power off to a suitable landing place.

Whilst inflating your wing, you should hold both of the A risers (main A and baby A) on each side. Once clipped in, and you have gone through the take-off check list (above), stand central to the wing to ensure an even and progressive inflation.

Run in an upright position so that the motor is generating forward thrust, do not lean too far forward otherwise the power of the motor will attempt to push you into the ground! When you have enough airspeed a gentle application of brake will help you lift off. Do not stop running until your feet have left the ground and you are sure of a safe climb out

Forward Launch - Nil to Light winds

When the wind is favourable, move forward positively; your lines should become tight within one or two steps. The Indy will immediately start to inflate. You should maintain a constant pressure on the risers until the wing is overhead.

Do not pull down or push the risers forward excessively, or the leading edge will deform and possibly collapse making taking-off more difficult and potentially dangerous.

Move smoothly throughout the entire launch, there is no need to rush or snatch at it. You should have plenty of time to look up and check your canopy before committing yourself.

Once you are happy that the Indy is inflated correctly, progressively apply full power and accelerate smoothly for the launch.

Reverse Launch -Light to Strong Winds

Lay out your Indy as you would for the forward launch. However, this time face the wing, and attach the risers in the correct manor (half a turn in each riser, and crossed in the direction you want to turn). Now you can pull up the Indy by its A-risers. Once the wing is overhead, brake it gently, turn and launch.



Décollage

Vous pouvez gonfler votre Indy face ou dos à la voile selon les conditions de vent et l'aspect du décollage.

Pour le gonflage, les deux sangles d'élévateurs A (A et BabyA) de chaque côté doivent être prises en main. En vent fort pendre seulement le A sans 'baby A'

Une fois harnaché et après avoir vérifié la check-list de décollage, positionnez-vous bien au centre de la voile pour réussir un gonflage homogène et progressif.

Assurez vous d'un espace libre pour le décollage c'est-à-dire libre de tout obstacles (arbres, lignes électriques,...) pouvant être dangereux pendant la montée au moteur.

Une fois l'aile au dessus de la tête, pensez a garder une position du corps adéquate (c'est-à-dire dos droit) pendant la course afin que la poussée moteur soit la plus efficace (horizontale et non vers le sol lorsque vous etes penche en avant pendant la course). Ne passez pas en position assise trop tôt. Restez en position de course pendant la phase de décollage et dans la montée initiale, dans l'éventualité d'une panne moteur.

Décollage dos a la voile par vent faible à nul

Quand le vent est bon (force et direction) avancez, vos suspentes doivent se tendre en deux pas. La Indy commencera à gonfler immédiatement. Maintenez une pression constante sur les élévateurs jusqu'à ce que l'aile soit au-dessus de votre tête.

A ce stade, ne tirez pas sur les élévateurs, ceci déformerait le bord d'attaque et menacerait le bon déroulement du décollage. Déplacez-vous toujours souplement durant tout le décollage. Il n'y a aucune raison d'accélérer brutalement. Vous devez avoir le temps de vérifier votre voile établie au dessus de vous avant de vous engager définitivement.

Si tout est correct, alors mettez pleins gaz et laissez vous pousser par le moteur pour décoller.

Décollage face à la voile par vents faibles à forts

Préparez votre Indy comme décrit ci-dessus. Faites face à la voile en effectuant un demi tour en passant le jeu entier d'élévateurs du côté extérieur à votre demi tour au dessus de la tête et de l'hélice. Le moteur est en marche au ralenti. Vous pouvez alors gonfler votre Indy en tirant les A (sans les 'baby A') vers et au dessus de vous. Une fois la voile au dessus de votre tête, freinez doucement, retournez vous et décollez les gaz a fond.



In stronger winds, be prepared to take a few steps towards the glider as it inflates. This will take some of the energy out of the glider and it will be less likely to over-fly you. Once stable and above your head apply progressive power and accelerate smoothly for a controlled take off.

IMPORTANT: Never attempt to take off with a glider that is not fully inflated, directly overhead or if you are not fully in control of the pitch/roll of the wing.

The Climb Out

Once in the air you should continue flying into wind gain altitude. By using slow trim and a small amount of brake you will achieve the best climb rate. Do not attempt to climb too steeply, too quickly. The high angle of attack will make the glider more prone to stall and in the event of an engine failure the pendulum effect may bring you to the ground very hard. Do not initiate turns until you have sufficient height and airspeed. Avoid low turns downwind with insufficient airspeed.

The Indy is well damped in roll but under certain circumstances it is possible for the pilot to induce oscillations. This is caused by a combination of the engine/propeller torque and pilot weightshift and/or brake inputs. To stop oscillations it is best to reduce the power slightly and ensure that you remain static with weightshift and brake inputs. Once settled you can once again apply full power.

Under full power the torque effect will attempt to gently turn the wing, adjusting the trims or using weightshift is the best method to correct this.

Normal Flight

Once at a safe altitude you can release the trims for a faster cruise speed. The Indy will achieve very good straight line speed (i.e maintaining level flight) with trims fully released and full speed bar applied.

By pulling the trimmers to the slow position and applying the brakes approximately 30cm, the Indy will achieve its minimum-sink rate; this is the speed for best climb and is the speed to use for thermalling and ridge soaring.

Your Indy

The Indy is based on the Mojo2, a popular wing in the DHV 1/EN A/B category. It has proven itself as a solid, stable, and easy glider for beginning paramotor pilots. With ultimate ease of inflation, simple ground-handling characteristics and uncompromising in flight passive safety, the Indy is the perfect choice for the aspiring pilot.

The Indy has long brake travel, the handling is direct while still remaining forgiving enough for beginners. The progressive nature of the Indy's handling makes for great turning behaviour with or without weight-shift; this is an ideal characteristic in a motor/free flight wing. High stability in pitch and roll creates an overall feeling of comfort and safety in flight, however the Indy does provide enough feedback to feel the air in a comfortable and subtle manner. The excellent sink rate and speed enables fuel efficient powered flight and good performance when free flying.

Ozone Power Risers The Indy is supplied with special Ozone power risers. These risers have trim tabs to adjust cruise speed during powered flight. The trim tabs must be locked into the normal position for free flight. Ozone power risers have two hang point positions; the lower one is for free flight and for low hang point power harnesses, whilst the higher loop is for high hang point motor units.

Trimmers

The trims should be set at the normal position (i.e trims pulled down so that all risers are the same length) for take off and landing. The normal trim setting is ideal for climbing under power and whilst thermalling. Brake pressure is lighter and the handling at its best on the slower speed trim setting. During straight flight the speed bar can be applied and the trims released for an increased cruise speed; perfect for maintaining height and speed. However in strong turbulence we recommend to release the speed bar and return the trims to the normal position (pulled down) to fly the glider actively.

Warning: Trimmers are for paramotor use only. For valid DHV and EN certification you must attach the harness to the riser's lower hang point and lock the trim tabs to the karabiner (in slow position) using the metal ring. Un-powered flight using the trimmers invalidates the certification and is not recommended.

Landing

The Indy shows no unusual landing characteristics. We recommend the trimmers be returned to the normal slow position for landings. You can land un-powered or powered, here are some tips:

- Always set up your landing early, give yourself plenty of options and a safe margin for error and make sure you are heading INTO wind.
- Once below 30 metres avoid turning tightly as the glider will have to dive to accelerate back to normal flight.
- Allow the glider to fly with speed for your final descent until you are around 1 metre above the ground. Apply the brakes slowly and progressively to slow the glider down until the glider stalls and you are able to step onto the ground.
- It is safest to perform un-powered landings as this reduces the likelihood of propeller damage caused by either falling over or allowing the lines to foul the prop. Turn off the engine at around 30m and glide in like a normal paraglider.
- Powered landings offer the chance to power up and continue with the flight if you misjudge your final approach, but can be more expensive if you get it wrong!
- Choose the appropriate approach style in function of the landing area and the conditions.
- In light winds you need a strong, long and progressive flare to bleed off all your excess ground speed. In strong winds your forward speed is already low so you are flaring only to soften the landing. A strong flare may result in the glider climbing upwards and backwards quickly, leaving you in a vulnerable position.
- In strong winds you need to turn towards the glider the second your feet touch the ground. Once facing the wing pull smoothly and symmetrically down on the brakes to stall the wing. If the glider pulls you, run toward it.
- If the wind is very strong, and you feel you might be dragged, stall the glider with the C risers. This stalls the Indy in a very quick and controllable way and will drag you less than if you use the brakes.

Votre Indy

L'Indy est basée sur la Mojo2, une aile populaire dans la catégorie DHV1 et EN A/B. Elle s'est démontrée comme une aile solide, stable et facile pour les pilotes débutant le paramoteur. Avec une fin de gonflage aisée, une gestion au sol simple et une sécurité passive en vol élevée, l'Indy est le choix parfait pour les pilotes en formation.

L'Indy a une longue course de frein, la maniabilité est directe bien que pardonnant suffisamment les erreurs du pilote débutant. La réponse a la commande est progressive, procure un virage très homogène avec ou sans transfert de poids, ceci est une caractéristique idéale pour une aile utilisée en paramoteur et vol libre. La grande stabilité en tangage et en roulis donne une sensation générale de confort et de sécurité en vol. A tout moment l'Indy donne assez de feed back pour sentir la masse d'air de façon apaisée. d'Excellentes taux de chute et vitesse maximale permet une économie de carburant efficace ainsi que de très grandes possibilités en vol libre.

Les élévateurs paramoteur Ozone.

L'Indy est fournie avec des élévateurs spéciaux paramoteur. Ces élévateurs ont des trims permettant d'ajuster la vitesse en vol moteur. Ces trims doivent être bloques a la position normale (toutes les branches a la même longueur) pour le vol libre. Les élévateurs paramoteur Ozone ont 2 hauteurs d'attache. La plus basse est destinée au vol libre et pour les harnais paramoteur a points bas. La position haute est prévue pour les harnais paramoteur a points d'attache hauts.

Les trims

Les élévateurs de la Indy sont équipés de trims. Ozone conseille de laisser les trims tires (tous les élévateurs a la même longueur) lors des phases de décollage et d'atterrissage. En vol vous pouvez utiliser les trims pour un gain de vitesse, de plus le profil reflex permettra a l'aile de rester très stable et solide a la fermeture. Cependant en conditions très turbulentes il est conseille de ne pas utiliser les trims (restez en position normale c'est-à-dire trims tires)et de se concentrer sur un pilotage actif de la voile. Le mieux étant de s'abstenir si les conditions sont très turbulentes; le reflex fonctionne bien jusqu'à un certain point, mais n'est pas la solution miracle aux grosses conditions.

et utilisez l'accélérateur a pieds.

Si la masse d'air est favorable (vent arrière, ascendances, vol en soaring) les trims sont tires et vous pouvez appliquez 30% de freinage. L'aile vole alors a son taux de chute minimal.

ATTENTION

Le parapente et le paramoteur sont des activités a risques et peuvent entraîner de graves accidents, même mortels. Le concepteur, le distributeur et le revendeur ne peuvent garantir votre sécurité quand a l'utilisation de cette équipement. Cette aile ne doit être utilisée uniquement par des pilotes compétents et qualifiés. Les pilotes non qualifiés doivent être encadres directement par des instructeurs paramoteur et vol libre qualifiés. Vous devez prendre seul l'entière responsabilité de l'utilisation de cet équipement. N'utilisez cet équipement seulement pour l'activité pour laquelle il est prévu et mettez en place toutes les procédures de sécurité nécessaire avant de l'utiliser.

Cet équipement nécessite un entretien régulier. Plusieurs facteurs tels que ; les UV, la poussière, l'essence, l'humidité, le sel,...dégradent les matériaux, la performance et donc la sécurité.

Lisez et assurez vous d'avoir bien compris le manuel de vol de l'Indy avant de voler et vous pouvez suivre sur www.flyozone.com toutes les mises a jour concernant l'Indy.

Portez pour chaque vol un casque et des vêtements de protection pour le vol. vérifiez avant chaque vol que votre matériel est en bon état ainsi l' adéquation entre votre expérience et les conditions aérologiques et météorologiques.

Weight range

Ozone recommends that you to respect the certified weight range when free flying and no more than 20kgs in excess of the upper weight limit during powered flight.

Motor

The Indy is suitable for all types of motor. There are many different motor units available and it is vitally important that you choose one that is suitable for your needs, weight and skill level. Always seek assistance and advice from your instructor or experienced pilots before choosing equipment for yourself.

Preparation

Lay out the Indy downwind of your motor on its top surface in a pronounced arc, with the centre of the wing higher than the tips. Lay out the lines one side at a time. Hold up the risers and starting with the brake lines, pull all lines clear. Repeat with the C, B and A lines, laying the checked lines on top of the previous set, and making sure no lines are tangled, knotted or snagged. Mirror the process on the other side.

Remember: Always lay out your glider downwind of the motor, never leave the motor downwind of the wing!

Take-off checklist:

- Check reserve parachute - pin in and handle secure
- Helmet on and fastened
- All harness buckles closed - check leg-loops again
- Karabiners and mailions tight
- Holding the A's, your brake handles and throttle
- Leading edge open
- Aligned directly into wind
- Engine warm and able to deliver full power
- Trim set correctly
- Prop clear of lines
- Airspace and visibility clear

Warning

Paragliding and Paramotoring are extremely dangerous activities that can lead to serious injury or death. The designer, manufacturer, distributor, and retailer cannot guarantee your safety when using this equipment. This wing should only be used by qualified and competent pilots. Unqualified pilots must be under the direct supervision of a qualified paragliding or paramotoring instructor whilst training. You alone must take full responsibility to ensure that you understand the correct and safe use of this equipment, to use it only for the purpose it is designed, and to practice all proper safety procedures before and during use. This equipment requires regular maintenance. Over time, many factors such as solar radiation, dirt, fuel, water, stress and other variables will degrade the materials, performance and safety of the equipment, thereby increasing the risk of injury or death. Read and make sure you fully understand the owner's manual before you fly and check www.flyozone.com for any updates. Always wear a helmet and protective clothing when you fly, carry out careful pre-flight checks before use and only fly when the conditions are safe. Understand the weather and always fly within your abilities.

ATTENTION: Les trims sont prévus pour l'utilisation paramoteur uniquement. Pour avoir la certification DHV et EN valide, vous devez volez avec la position basse sur les élévateurs et bloquer l'utilisation des trims en passant l'anneau métallique dans le mousqueton de liaison élévateurs/harnais. En vol libre l'utilisation des trims invalide la certification et n'est pas recommandée.

Fourchette de poids.

Ozone vous recommande de respecter la fourchette de poids en vol libre et de ne pas dépasser 20kg du PTV maxi en vol moteur.

Le Moteur

La Indy convient a tous les types de moteurs. Il est cependant indispensable de choisir un moteur adapte a votre poids et votre expérience. Il est nécessaire de demander conseil a votre instructeur ou a des pilotes expérimentes qui vous orienteront vers du matériel adapte.

Préparation

Dépliez votre Indy sur son extrados (sous le vent du moteur) en la disposant en arc de cercle , en descendant légèrement les bouts d'ailes. Séparer les 2 faisceaux de suspentes droite et gauche. Soulevez un groupe d'élévateurs et assurez vous que les suspentes sont "claires" sans tour ni boucle ni noeud en partant des freins puis les C, les B et enfin les A. Procéder de même avec l'autre groupe d'élévateurs.

Check-list avant décollage

- Vérifier votre parachute de secours : aiguille du contaienr et poignée du secours.
- Casque ajusté et sangle d'attache fermée.
- Toutes les attaches de sangles du harnais fermées. Vérifiez encore les attaches de cuisses.
- Mousquetons et mailions fermés.
- Bonne prise des élévateurs avant et poignées de freins.
- Bord d'attaque ouvert.
- Positionnez-vous correctement par rapport au vent.
- Moteur en marche, chaud et capable de donner toute la puissance nécessaire au décollage.
- Trims bien positionnes et de façon symétrique.
- L'helice est libre de tout obstacle.
- Espace libre et bonne visibilité.



6. Eintrittskante offen
7. Wind von vorne
8. Motor vorgewärmt und bereit Höchstleistung zu bringen
9. Trimmer richtig eingestellt
10. Propeller frei von Leinen
11. Luftraum frei und gute Sicht

Starten

Den Indy kannst du sowohl vorwärts als auch rückwärts starten. Wenn du mit Motorkraft startest, stelle sicher dass über dir gegen den Wind genug Raum zur Verfügung steht. Steige ruhig und vermeide über Bäume, Stromleitungen oder ähnliches zu fliegen, damit du im Falle eines Motorausfalles immer sicher landen könntest. Es sollte immer möglich sein einen vernünftigen Landeplatz zu erreichen wenn der Motor streikt. Zum Aufziehen des Schirms solltest du beide A Tragegurte benutzen (Haupt A und Baby A). Wenn du dich eingehängt hast, gehe vor dem Start noch mal die Checkliste (siehe oben) durch. Du solltest sicherstellen, dass du dich in der Schirmmitte befindest, damit der Schirm gleichmässig und progressiv aufsteigen kann.

Laufe in einer aufrechten Haltung damit dich der Motor nach vorne schiebt. Lehne dich nicht zu stark vor, sonst drückt dich der Motor in den Boden. Wenn du genügend Fluggeschwindigkeit aufgenommen hast kann dir ein sanfter Zug an den Bremsen das Abheben erleichtern. Laufe bis in die Luft und du sicher in den Steigflug übergehst.

Vorwärtsstart - null bis leichter Wind

Warte ab bis der Wind passt. Bewege dich dann ein oder zwei Schritte vorwärts, so dass sich die Leinen straffen. Der Indy wird sofort beginnen sich zu füllen. Bringe einen gleichbleibenden Zug auf die A-Gurte 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, es reicht wenn du dich während des ganzen Startvorgangs gleichmässig nach vorne bewegst. Nimm dir genügend Zeit für einen Kontrollblick, bevor du dich endgültig entscheidest zu starten. Wenn der Indy gefüllt und sauber über dir steht, gib progressiv Vollgas und starte sanft durch.

Rückwärtsstart - Leichter bis starker Wind

Lege deinen Indy 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. Nun kannst du den Indy an den A-Gurten aufziehen. Wenn der Schirm über dir ist, bremsen ihn leicht an, 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 überschossen. Wenn der Schirm stabil über dir steht, gebe progressiv Gas und beschleunige sanft für einen kontrollierten Start.

WICHTIG: Starte niemals mit einem Gleitschirm, der nicht ganz gefüllt ist oder wenn du das Nicken und Rollen des Schirms nicht vollkommen unter Kontrolle hast.

Übe so viel am Boden wie du nur kannst! Es macht nicht nur Spass, du wirst auch ein viel besseres Gefühl für die Flugcharakteristik des Indy bekommen. Du wirst dadurch auch mehr Freude am Fliegen finden, indem du lernst, sicherer und besser zu starten.

Der Steigflug

Sobald du in der Luft bist, solltest du weiter gegen den Wind fliegen um Höhe zu gewinnen. Beim verenden der langsamen Trimmerstellung und ein ganz wenig Bremse wirst du das besten Steigen erzielen. Versuche nicht zu steil und zu schnell zu steigen. Der hohe Anstellwinkel macht den Flügel stallanfällig und bei Motorversagen kann dich der Pendeleffekt sehr hart zum Boden zurückbringen. Mache keine Richtungsänderungen solange du nicht genügend Höhe und Geschwindigkeit hast. Vermeide niedrige Kurven mit dem Wind bei geringer Geschwindigkeit.

Der Indy ist wohl gedämpft aber unter mehreren widrigen Umständen kann der Pilot ein Aufschaukeln erzeugen. Dies kommt von einer Kobination aus Propellerdrehmoment und Piloten Gewichtsverlagerung und/oder Bremsenwirkung. Um das Pendeln zu stoppen ist es das Beste das Gas sanft heraus zu nehmen und sicher zu stellen, dass du mit deinem Gewicht neutral mittig bist und die Bremsen frei sind. Wenn alles wieder in Ordnung ist kannst du wieder Vollgas geben.

Unter Vollast ist das Drehmoment verantwortlich dafür dass dein Flügel eine leichte Kurve fliegen will. Die besten Gegenmassnahmen sind Gewichtsverlagerung oder Trimmer verstellen.

Dein Indy

Der Indy entstand aus dem Mojo 2, ein populärer Flügel mit DHV 1 und EN A/B. Er hat sich bewährt als solider, stabiler und einfacher Gleitschirm für Motorschirm Anfänger. Sein ultimativ einfaches Füllverhalten, einfaches Bodenhandling und kompromisslose passive Sicherheit machen den Indy zur perfekten Wahl für Neueinsteiger.

Der Indy hat einen langen Bremsweg, das Handling ist direkt wobei es noch genug fehlerverziehend für Anfänger ist. Die progressive Art des Indy Handlings ermöglicht grosse Richtungskorrekturen mit und ohne Gewichtsverlagerung. Dies ist eine ideale Charakteristik für Motor- und Frei-Fliegen. Durch die hohe Pitch und Roll Stabilität (Stabilität um die Längs- und Querachse) entsteht ein hoher Komfort und Sicherheit. Trotzdem gibt der Indy genügend Feedback, und dies in komfortabler Weise. Die sehr guten Werte fürs geringste Sinken und recht guten Geschwindigkeitswerte sind gut fürs effiziente Motorfliegen und bringen gute Leistung beim freien Fliegen.

Ozone Motor Tragegurte

Der Indy wird mit speziellen Ozone Motor Tragegurten ausgeliefert. Diese Tragegurte haben Trimmer um die Reisegeschwindigkeit einzustellen während des Motorfluges. Die Trimmer müssen geschlossen in der Normalposition fürs freie Fliegen sein. Ozone Motor Tragegurte haben zwei Aufhängepunkte. Der Untere ist fürs freie Fliegen und für Motorgurtzeuge mit tiefer Aufhängung. Der Höhere ist für hoch aufgehängte Motorsysteme.

Trimmer

Der Indy ist mit Trimmer ausgerüstet. Die Trimmer sollten in ihrer neutralen Position (Trimmer anziehen damit alle Tragegurte gleich lang sind) sein für Start und Landung. Der neutrale oder normale Trimm ist ideal fürs Steigen durch Motorkraft und fürs Thermikfliegen. Der Bremsdruck ist leichter und das beste Handling erreicht man beim langsamsten Trimm. Während eines geraden Flugs können die Trimmer nachgelassen werden für eine bessere Reisegeschwindigkeit, perfekt um Höhe und Geschwindigkeit beizubehalten. Beim Lösen der Trimmer wird das Reflexprofil mehr Gewicht erhalten. Dies bringt eine höhere und stabilere Flugleistung. Trotzdem empfehlen wir bei starken Turbulenzen die Trimmer in die neutrale Position zu bringen und den Gleitschirm aktiv zu fliegen.

Das Handling des Indy ist einfach begeisternd. Wir haben hart am letzten Schiff gearbeitet, dass der Flügel gut und effektiv dreht. Die Möglichkeit in einer Kurve zu steigen ist sehr wichtig, ob beim Motorfliegen oder beim Thermikfliegen. Das Steigen macht Spass und das Thermikfliegen ist einfach.

Normalflug

Sobald du auf einer sicheren Höhe bist, kannst du die Trimmer öffnen für eine höhere Reisegeschwindigkeit. Der Indy hat eine sehr gute Geschwindigkeit auf einer geraden Linie bei geöffneten Trimmern und voll durchgetretenem

Speedsystem

Für ein effektiveres Vorwärtskommen gegen den Wind, besserer Gleitleistung in sinkender Luft, Seitenwind oder Gegenwind, solltest du schneller fliegen indem du das Speedsystem benutzt. Die effektivste Fluggeschwindigkeit beim Rückenwindfliegen erreichst du indem du das Speedsystem nicht benutzt und die Trimmer auf die langsamste Position bringst. In der langsamen Trimmerstellung und mit ungefähr 30 cm Bremse erreicht der Indy sein bestes Minimalsinken. Das ist die Geschwindigkeit für das beste Steigen und die Geschwindigkeit beim Thermikfliegen und soaren.

Landen

Der Indy hat kein ungewöhnliches Landeverhalten. Trotzdem, hier ein paar Tips zur Erinnerung. Plane deine Landung immer frühzeitig, halte dir dabei viele Möglichkeiten mit einem grossen Handlungsspielraum offen. Wenn du weniger als 30 Meter Höhe über Grund hast, solltest du enge Kurven vermeiden, da dein Gleitschirm immer in die Normallage zurückpendeln muss. Wenn du zu niedrig bist oder ins Sinken kommst, könntest du den Boden härter berühren als nötig. 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 auszufahren und sanft auf deinen Füssen zu landen. Die sicherste Art zu landen ist ohne Motor. Übe dies, da dies Schäden am Propeller usw vermeiden hilft. Schalte den Motor in etwa 30 m Höhe aus und land wie mit einem normalen Gleitschirm. Landungen mit laufendem Motor geben die Möglichkeit durchzustarten wenn der Endanflug nicht gepasst hat, aber können sehr teuer kommen wenn es schief geht!

Warnung: Trimmer sind ausschliesslich fürs Motorfliegen. Um innerhalb des Rahmens der DHV und EN Zulassung zu sein musst du dein Gurtzeug mit den niedrigeren Aufhängepunkten der Tragegurte verbinden und die Trimmer mit Hilfe der Metallringe in den Karabiner sichern (in der langsamen Position). Unmotorisiertes Fliegen mit der Benutzung der Trimmer führt zur Erlöschung der Zulassung und wird nicht empfohlen.

Gewichtsbereich

Ozone empfiehlt beim freien Fliegen den zugelassenen Gewichtsbereich zu respektieren und maximal 20 kg über die zugelassene Obergrenze beim motorisierten Flug einzuhalten.

Motor

Der Indy passt zu allen Motoren. Es gibt sehr viele verschiedene Systeme und es ist höchst wichtig, dass du den richtigen Motor für dich wählst. Er sollte zu deinen Bedürfnissen genauso passen wie zu deinem Gewicht und Können. Versuche immer Hilfe und Anleitung von deinem Lehrer oder einem erfahrenem Piloten zu erhalten, bevor du dir deine Ausrüstung kaufst.

Vorbereitung

Lege den Indy leeseitig von deinem Motor aufs Obersegel. Die Eintrittskante sollte in einer Bogenform ausgelegt werden, die Mitte am höchsten. Sortiere zunächst die Leinen auf einer Seite. Halte dazu den Tragegurt hoch und beginne mit der Bremsleine, sie muss vollkommen frei sein. Wiederhole das mit den C, B und A-Leinen und lege dabei die sortierten Leinen auf die bereits sortierten. Vergewissere dich, dass sich keine Leinen krängeln, verhängen, Schlaufen bilden oder einen Knoten haben. Danach sortierst du die andere Seite genauso.

Erinnerung: Lege deinen Gleitschirm im auf der Leeseite des Motors aus. Lasse niemals deinen Motor leeseitig vom Gleitschirm.

Checkliste vor dem Start

1. Checke den Rettungsschirm - Splint gesichert und Griff fest
2. Helm auf und angeschnallt
3. Alle Schösser am Gurtzeug zu - checke nochmals die Beinschlaufen
4. Karabiner und Schälkel geschlossen
5. A-Leinen in Händen, sowie die Bremsen und das Gas

Achte darauf nicht zu stark und zu schnell zu flaren, da dein Gleitschirm wieder ein Stück steigen könnte bevor die Strömung abreist. Wenn das passieren sollte, lass die Bremse nicht komplett frei. Du solltest die Bremsleinen auf etwa halbem Bremsweg halten, dich Aufrichten und laubereit sein. Bremse voll durch, wenn du den Boden erreichst. Vor der Landung solltest du deinen Körper nach vorne lehnen so, dass dein Gewicht auf dem Brustgurt liegt (besonders wenn es turbulent ist). Lande immer gegen den Wind!

Bei leichtem Wind musst du stark, lange und progressiv flaren, um deine Geschwindigkeit gegenüber Grund so weit wie möglich zu verringern. 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 D-Gurte. Damit staltst du den Indy sehr schnell und gut kontrollierbar, du wirst so weniger mit dem Wind zu kämpfen haben.

Warnung:

Gleitschirmfliegen und Motorgleitschirmfliegen sind extrem gefährliche Aktivitäten die zu schweren Schäden oder zum Tod führen können. Der Konstrukteur, Hersteller, Importeur und Händler können keine Garantie für deine Sicherheit übernehmen wenn du dieses Equipment benutzt. Dieser Flügel darf nur von qualifizierten und kompetenten Piloten benutzt werden. Fluganfänger müssen in direkter Kontrolle eines Fluglehrers das freie oder dieses Equipment in der korrekten und sicheren Weise zu nutzen und alle Sicherheitsmassnahmen vor und während der Benutzung einzuhalten. Dieses Equipment verlangt regelmässige Wartung. Über die Zeit werden viele Faktoren, wie UV, Schmutz, Benzin, Wasser, mechanische Belastungen usw. das Material altern lassen. Dies beeinflusst sowohl die Leistung wie auch die Sicherheit und dies erhöht wiederum die Risiken für Verletzungen oder Tod. Lese die Betriebsanleitung und vergewissere dich dass du sie ganz verstanden hast bevor du fliegst und informiere dich unter www.flyozone.com über Neuigkeiten. Trage stets einen Helm und schützende Kleidung. Führe sorgfältige Vorflugchecks durch und fliege nur wenn die Verhältnisse sicher sind. Verstehe das Wetter und fliege nur innerhalb deiner eigenen Grenzen.

Risers diagram

