

SCOTCH.HY

SCOTCH.HY

JET FLAP motor- & mountain-glider - DULV/DHV

Handbuch/Serviceheft

Seriennr:



INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	Seite 3
2	Beschreibung	Seite 4
3	Aufhängesystem	Seite 5
4	Technische Daten	Seite 7
5	Beschleunigungssystem	Seite 8
6	Gurtzeug	Seite 10
7	Windenschlepp	Seite 10
8	Tragegurt	Seite 10
9	Flugpraxis und Flugeigenschaften	Seite 11
10	Abstieghilfen	Seite 15
11	Materialien	Seite 21
12	Wartung	Seite 22
13	2-Jahres Check	Seite 24
14	Schlusswort	Seite 25
15	Leinenplan	Seite 26
16	Tragegurt	Seite 27
17	Nachprüfprotokoll	Seite 28

1 HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH

Wir gratulieren Dir zum Kauf Deines neuen SCOTCH.HY und möchten uns für Dein Vertrauen bedanken. Wir sind sicher, dass Du jede Flugminute mit Deinem skywalk SCOTCH.HY genießen wirst. Damit Du Dich von Anfang an mit Deinem neuen Schirm wohl fühlst, empfehlen wir Dir, diese Betriebsanleitung aufmerksam zu lesen. So lernst Du Deinen skywalk SCOTCH.HY schnell und umfassend kennen. Diese Betriebsanleitung gibt Dir Tipps zum sicheren Fliegen, sodass Du über einen langen Zeitraum viel Freude mit Deinem neuen SCOTCH.HY haben wirst. Für Anregungen, Fragen oder Kritik sind wir jederzeit offen. Rufe uns an oder schicke uns eine E-Mail oder Fax. Das skywalk Team steht Dir gerne jederzeit für Auskünfte zur Verfügung.

Dein skywalk Team



2 BESCHREIBUNG

Der SCOTCH.HY ist ein Gleitschirm für Motor- sowie Bergpiloten.

HY steht für hybrid, denn er kann beides. Der SCOTCH.HY ist ein hervorragender Motorgleitschirm sowie ein wirklich ausgezeichneter Bergschirm mit ausgesprochen guten Leistungsdaten.

Er eignet sich sowohl für reine Motorgleitschirmpiloten als auch für Piloten die sich keinen Zweitschirm zum Bergfliegen kaufen wollen.

Mit seinem speziellen, serienmäßigen Motorizer Tragegurtsystem fliegt der Bergpilot mit eingehängter Trimmerschleife innerhalb des Gewichtsbereiches von 90-110 kg mit DHV 1-2 GH Gütesiegel.

Am Motor kann der Pilot mit dem Trimmer die Reisegeschwindigkeit erhöhen und das Drehmoment des Motors ausgleichen. Der SCOTCH.HY ist bis 130 kg/150kg je nach Größe DULV zugelassen.

Mit den beiden Aufhängepunkten des Tragegurtes kann der SCOTCH.HY auf das jeweilige Motorsystem angepasst werden.

Die hohe Leistung des SCOTCH.HY erlaubt mit wenig Gas und geringem Spritverbrauch zügig über die Landschaft zu cruisen.

Das Profil, die Spannungsverhältnisse in der Kappe sowie die JET FLAPS sind ausschlaggebend für das überdurchschnittliche Start- und Landeverhalten welches gerade mit Motor äußerst wichtig ist.

In sämtlichen Zellen sorgen Diagonal- oder Parallelbänder für eine gleichmäßige Lastverteilung. Mit dem sogenannten Ballooning, also dem Aufblähen der Zellen schon am Rechnermodell, konnten wir eine sehr homogene Kappe erzeugen.

Die hohe Oberflächenqualität des Flügels ist eine direkte Folge dieses Ballooning und generiert unter anderem die hohe Leistung.

Ein optimiertes Aufhängungssystem mit lastabhängigen Leinendurchmessern sorgt für wenig Widerstand bei sehr guter Flügelabstützung.

Das jetzt beim SCOTCH.HY am Obersegel im vorderen Bereich eingesetzte Porcher Marine Tuch 9092E85 mit herausragender Alterungsbeständigkeit ist zusammen mit der bekannt guten Verarbeitung ein Garant für lange Lebensdauer und hohen Werterhalt des SCOTCH.HY.

In diesem Sinn wünschen wir Dir schöne, lange und erfolgreiche Flüge.

Das Rüstzeug dazu steht bereit.

Dein skywalk Team

3 AUFHÄNGESYSTEM

Für eine optimale Beleinung wurde viel getüftelt und gerechnet.

In Zusammenarbeit mit dem Leinenhersteller LIROS haben wir für den SCOTCH.HY einen sehr guten Materialmix gewählt.

Großzügige Dimensionierung der Leinen sorgt für sehr große Belastungsreserven. Die sinnvolle Kombination aus Technora und Dyneema Leinen ist robust und weist dennoch geringen Luftwiderstand auf.

Sehr gute Rückstellung auch nach härteren Belastungen sowie geringe Dehnung sind ebenfalls beim eingesetzten Leinenmix gegeben.

Der skywalk SCOTCH.HY verfügt über 3 A-, 3 B-, 3 C- und 1 Stabiloleine sowie 2 D-Stammleinen.

Bei den tragenden Fangleinen unterscheidet man zwischen Topleinen und Stammleinen. Die Stammleinen fassen 3 Topleinen zusammen und führen zum Leinenschloss (Rapidglied, das die Fangleinen mit den Tragegurten verbindet). Die Stabilisatorleinen verbinden die oberen Stabilisatorgabelleinen mit dem Leinenschloss.

Die Bremsleinen sind nicht tragend und führen von der Schirmhinterkante (= Austrittskante) über die Hauptbremsleine durch die Bremsrolle am D-Tragegurt zum Bremsgriff.

Zur besseren Unterscheidung sind die A-Leinen und der A-Gurt rot und die Stabilisator-Leinen pink gefärbt. Die B-Leinen, die Hauptbremsleinen und die Bremsspinne gelb und alle anderen Leinen blau.

Die Leinenschlösser sind dreieckig, ein Gummiring verhindert das Verrutschen der eingeschlaufenen Leinen.

Der SCOTCH.HY besitzt fünf Tragegurte. Die beiden inneren A-Stammleinen führen zum vorderen A-Gurt, die äußerste A-Leine führt zum hinteren A-Gurt, die B-Leinen zum B-Gurt, C-Leinen und Stabileine führen zum C-Gurt und die D-Leinen schlussendlich zum D-Gurt.

Zusätzlich gibt es einen Trimmer der am Berg fixiert werden kann.

WICHTIGER SICHERHEITSHINWEIS:

GENERELL IST BEIM FLIEGEN MIT EINEM GLEITSCHIRM MAXIMALE VORSICHT ANGEBRACHT. WIR ERINNERN DICH DARAN, DASS DU EINEN GLEITSCHIRM AUF EIGENES RISIKO FLIEGST UND DIR ALS PILOT DIE SICHERSTELLUNG DER FLUGFÄHIGKEIT DEINES GLEITSCHIRMS VOR JEDEM FLUG OBLIEGT.

Der skywalk SCOTCH.HY darf nicht geflogen werden:

- > Außerhalb des minimal und maximal zulässigen Startgewichts.
- > Bei Regen, Schneefall, extrem turbulenten Wetterbedingungen oder starkem Wind.
- > In Wolken oder Nebel (Sichtflug).
- > Bei ungenügender Erfahrung oder Ausbildung des Piloten.

Jeder Pilot trägt die Verantwortung für seine eigene Sicherheit selbst und muss dafür Sorge tragen, dass sein Luftfahrzeug (Gleitschirm und Motorsystem) vor jedem Start auf seine Lufttüchtigkeit überprüft und ordnungsgemäß gewartet wurde.

Der skywalk SCOTCH.HY darf nur unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen der jeweiligen Länder geflogen werden.

Dein skywalk SCOTCH.HY hat bereits während seiner Produktion mehrere sorgfältige Qualitätskontroll-Checks durchlaufen. Vor seiner Auslieferung wird er nochmals einer Stückprüfung unterzogen.

4 TECHNISCHE DATEN

Typ	M	L
Anzahl der Zellen	51	51
Fläche ausgelegt [qm]	27,5	30,4
Spannweite ausgelegt [m]	12,01	12,57
Streckung ausgelegt	5,2	5,2
Fläche projiziert [qm]	23,8	26,4
Spannweite projiziert [m]	9,63	10,13
Streckung projiziert	3,89	3,89
Speed Min	23	23
Speed Trimmer geschlossen	42	42
Speed Trimmer offen	47	47
Speed Max	53	53
Trimmer geschlossen	90-110kg DHV 1-2 GH	105-130kg DHV 1-2 GH
jet flap Technologie	ja	ja
Motorzulassung	DULV	DULV
Gewichtsgrenzen DULV [kg]	90-130	105-150

Dieser Gleitschirm entspricht zum Zeitpunkt seiner Auslieferung den Bestimmungen des Deutschen Hängegleiterverbands DHV. Weitere Details der Konstruktion und Abmessungen sind dem DHV-Typenkennblatt zu entnehmen, welches Bestandteil dieser Betriebsanleitung ist. Die Maße der Leinenelemente sind im Typenkennblatt oder den Leinenplänen aufgeführt. Sie werden mit 5 kg Last gemessen. Der DHV misst vom Leinenschloss zum Untersegel.

ACHTUNG

DAS TYPENSCHILD IST AUF DIE INNENSEITE DES STABILOS GEDRUCKT. DIE GÜTESIEGELPLAKETTE BEFINDET SICH IN EINER TASCHE AN DER MITTLEREN PROFILRIPPE. DIE DULV PLAKETTE IST DARÜBER ABGEBRACHT. DATUM UND PILOT DES ERSTFLUGES SIND EINZUTRAGEN. DIE GÜTESIEGELPLAKETTE MUSS IN DEUTSCHLAND UND ÖSTERREICH AM SCHIRM ANGEBRACHT SEIN. IN LÄNDERN OHNE GÜTESIEGELPFLICHT MUSS DAS SKYWALK SIEGEL SICHTBAR SEIN, WELCHES BESTÄTIGT, DASS DER SCHIRM DEM DHV GÜTESIEGELSCHIRM ENTSpricht.



5 BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM

Der SCOTCH.HY hat einen Trimmer sowie einen Beschleuniger. Das Beschleunigungssystem wirkt auf die A-, B-, C- und D-Gurte. In der Ausgangsstellung sind alle Gurte gleich lang: Insgesamt 50,5 cm ohne Schraubschäkel. Bei voller Öffnung des Trimmers wird der B-Tragegurt um 1,5cm, der C-Tragegurt um 3,7cm und der D-Tragegurt um 5,5cm verlängert. Wird nun noch der Fußbeschleuniger zusätzlich betätigt, so verkürzt sich nun der A, B und C-Gurt. Somit ist ein sehr großer Geschwindigkeitsbereich möglich.

Nicht motorisierter Flug:

Beim Bergflug kann der Trimmer im Hauptkarabiner fixiert werden. Ist das der Fall, so ändert sich der Gütesiegelbereich je nach Trimmerfixierung und Gewichtsbereich. Details entnehmen Sie bitte der Tabelle.

ZULASSUNG IN ABHÄNGIGKEIT VON TRIMMERSTELLUNG UND GEWICHTSBEREICH

SCOTCH.HY M			
Gewichtsbereich	Trimmer geschlossen und fixiert mit Fußbeschleuniger	Trimmer offen mit Fußbeschleuniger	Trimmer offen ohne Fußbeschleuniger
Bergflug 90-110kg	DHV 1-2 GH	DHV 2-3 GH	DHV 2-3 GH
Motorflug 90-130kg	DHV 2-3 GH	DHV 2-3 GH	DHV 2-3 GH und DULV
SCOTCH.HY L			
Gewichtsbereich	Trimmer geschlossen und fixiert und Fußbeschleuniger	Trimmer offen und Fußbeschleuniger	Trimmer offen ohne Fußbeschleuniger
Bergflug 105-130kg	DHV 1-2 GH	DHV 2 GH	DHV 2 GH
Motorflug 105-150kg	DHV 2 GH	DHV 2 GH	DHV 2 GH und DULV

ACHTUNG

WIRD DIE TRIMMERSCHLAUFE AM BERG IN DEN HAUPTKARABINER MIT EINGEHÄNGT, IST DARAUF ZU ACHTEN, DASS DER TRIMMER VOLL GESCHLOSSEN IST. ANSONSTEN SIND DIE TRAGEGURTE FÜR DEN BERGFLUG NICHT GLEICH LANG, SONDERN SOGAR VERKÜRZT WAS GEFÄHRLICHE FLUGZUSTÄNDE ZUR FOLGE HABEN KANN.

Montage:

An den meisten handelsüblichen Gurtzeugen sind Rollen für das Beschleunigungssystem angebracht. Die Beschleunigerleinen werden von vorne durch die Rollen am Gurtzeug nach oben geführt und in der richtigen Länge an die „Brummel-Haken“ geknotet. Bei richtiger Einstellung der Beschleunigerleinen ist einerseits das Fußteil mit angewinkelten Beinen während des Fluges leicht zu erreichen und andererseits durch Strecken der Beine der gesamte Beschleunigerweg nutzbar. Vor dem Start werden die Verbindungshaken (Schraubschäkel oder Brummel.Haken) vom Fußbeschleuniger und vom Beschleunigungssystem am Tragegurt zusammengehängt. Es ist darauf zu achten, dass die Beschleunigerleine frei läuft.

Funktion:

Der Pilot betätigt mit dem Fußteil des Beschleunigungssystems einen Flaschenzug, der die Kraft halbiert und die A-, B- und C-Gurte verkürzt.

Motorisierter Flug:

Beim Motorflug ist der SCOTCH.HY bis zur jeweiligen Obergrenze seiner Größe mit Trimmer DULV zugelassen. Der Fußbeschleuniger im Motorflug darf nicht betätigt werden.

Montage:

Die Motorgurte, die zum Motorsystem geliefert werden, haben Rollen für das Fußbeschleunigungssystem angebracht. Die Montage darf nur im Bergflug erfolgen.

ACHTUNG

BEI ERHÖHTER FLUGGESCHWINDIGKEIT WIRKEN SICH STÖRUNGEN (Z.B. EINKLAPPER) DRASTISCHER AUS, ALS IM UNBESCHLEUNIGTEN FLUG

6 GURTZEUG

Der SCOTCH.HY ist für alle modernen Gurtzeuge mit DHV-Klassifikation GH zugelassen. Weitere Informationen dazu unter: www.dhv.de.

Für das Fliegen mit Motor sind Gurtzeuge mit voluminösen Rückenprotektoren ungeeignet. Das verwendete Gurtzeug muss zusammen mit dem Gleitsegel und dem Motorsystem beim DULV (Deutscher Ultraleichtflugverband) registriert und zugelassen sein.

7 WINDENSCHLEPP

Der skywalk SCOTCH.HY ist für den Windenschlepp besonders gut geeignet.

Achte darauf, in einem flachen Winkel vom Boden wegzusteigen.

- >Der Pilot muss eine gültige Windenschleppausbildung haben.
- >Es muss eine zugelassene Winde verwendet werden.
- >Der Windenfahrer muss eine Schleppausbildung haben, die Gleitschirmfliegen mit einschließt.

Beim Windenschlepp immer gefühlvoll steuern und nicht überbremsen. Der Schirm fliegt dort schon mit einem erhöhten Anstellwinkel.

8 TRAGEGURT

Der SCOTCH.HY besitzt fünf Tragegurte. Die beiden inneren A-Stammleinen führen zum vorderen A-Gurt, die äußerste A-Leine führt zum hinteren A-Gurt, die B-Leinen zum B-Gurt, C-Leinen und Stabileine führen zum C-Gurt und die D-Leinen schlussendlich zum D-Gurt.

Der serienmäßige Motorizer Gurt des SCOTCH.HY ist mit 2 unterschiedlich hohen Aufhängepunkten ausgestattet. Der korrekte Aufhängepunkt wird je nach Höhe des

Motoraufhängesystems gewählt.

Somit ist die Erreichbarkeit der Bremsgriffe und der Leinen gewährleistet.

Zusätzlich hat der SCOTCH.HY einen Trimmer der die Reisegeschwindigkeit erhöhen und das Drehmoment des Motors ausgleichen kann.

Beim Bergflug kann der Trimmer im Hauptkarabiner fixiert werden, damit befindet sich der Pilot dann innerhalb der DHV Startgewichtsgrenzen im 1-2er Zulassungsbereich.

Siehe Seite 27.

9 VORFLUGCHECK UND WARTUNG

Die gesamte Gleitschirmausrüstung ist vor jedem Flug sorgfältig auf eventuelle Mängel zu begutachten. Dies vor allem auch nach langen Flugpausen oder längerer Lagerung des Schirms.

Überprüfe sorgfältig:

- >Alle Nähte am Gurtzeug, die Nähte der Rettungsgeräte-Aufhängung und die der Tragegurte.
- >Alle Verbindungsteile, Leinenschlösser und die Karabiner auf Verschluss.
- >Den Bremsleinenknoten rechts und links und folge den Bremsleinen bis zur Kappe.
- >Symmetrie der Bremsleinen
- >Alle anderen Leinen vom Tragegurt bis zur Kappe.
- >Alle Leinenaufhängepunkte an der Kappe.
- >Das Ober- und Untersegel auf Beschädigung und Verschleiß.
- >Die Profile und Crossports von innen.

Selbst bei kleinen Mängeln darf auf keinen Fall gestartet werden !

Wenn Du irgendwelche Anzeichen von Beschädigung oder übermäßigem Verschleiß findest, wende Dich an Deine Flugschule.

Auslegen des Schirms

Wir empfehlen mit dem neuen Schirm zuerst einige Aufziehbungen und eventuell kleinere Flüge an einem Übungshang zu machen.

Mache Deine ersten Flüge mit Motor nur in Dir bekanntem Gelände und bei ruhigen Bedingungen.

Die Kappe legst Du am besten so aus, dass die Eintrittskante leicht bogenförmig liegt

und die Kappenmitte den höchsten Punkt des Gleitschirms bildet. Dadurch spannen sich beim Aufziehen die A-Leinen in der Mitte zuerst, der Schirm füllt sich gleichmäßig und ein leichter, richtungsstabiler Start ist gewährleistet.

Die Leinenebenen sorgfältig trennen und die Tragegurte ordnen. Wenn die Tragegurte nicht verdreht sind, verlaufen die Bremsleinen frei durch die Rolle zur Hinterkante des Schirms.

Alle Leinen müssen frei und ohne Verschlingung oder Knoten vom Tragegurt zur Kappe laufen.

Verknotete Leinen lassen sich während des Fluges oft nicht lösen!

Die Bremsleinen liegen direkt auf dem Boden, deshalb achte besonders darauf, dass diese beim Start nicht hängen bleiben können.

Es dürfen keine Leinen unter der Schirmkappe liegen. Ein Leinenüberwurf kann verhängnisvolle Folgen haben!

Der Start (Motor und Berg)

Der skywalk SCOTCH.HY ist sehr einfach zu starten.

Du hältst beide A-Gurte und die Bremsgriffe in den Händen.

Zur besseren Orientierung und Kontrolle sind die A-Leinen, sowie die Manschetten an den A-Gurten rot gefärbt, die Bremsleinen sind gelb und die Bremsgriffe sind schwarz.

Die Arme hältst Du in Verlängerung der A-Gurte seitlich nach hinten gestreckt.

Vor dem Anlauf sind der ausgelegte Schirm, die Windrichtung und der Luftraum zu überprüfen.

Mit den Gurten in der Hand gehst Du am besten auf Zug der A-Leinen um festzustellen ob Du mittig des Schirms stehst.

Mit konsequentem Anlauf wird die Fläche des skywalk SCOTCH.HY aufgezo-gen.

Die Kappe füllt sich schnell und zuverlässig.

Bei normalen Verhältnissen steigt der SCOTCH.HY kontinuierlich nach oben.

Er bleibt in keiner Startphase hängen und erleichtert somit deutlich den Nullwindstart.

Bei steilen Startplätzen am Berg kann leichtes Anbremsen der Kappe im höchsten Punkt nötig sein um ein Überschießen der Kappe zu verhindern.

Bei Rückwärts- und Starkwindstarts kann der Schirm stärker als gewöhnlich vorschießen oder früher als beabsichtigt abheben. Um dies zu verhindern läufst Du in der Aufziehphase hangaufwärts der Kappe nach.

Wir empfehlen Dir diese anspruchsvolle Starttechnik auf einem flachen Hang zu üben.

Beim Rückwärtsstarten empfiehlt es sich nur die vorderen A-Gurte zu benutzen, der Schirm öffnet dann etwas langsamer und der Druck ist bei starkem Wind nicht sofort in vollem Umfang da.

Reiseflug (Motor)

Die besten Reiseflugeigenschaften hat der SCOTCH.HY mit geöffnetem Trimmer. Dabei kann ein Trimmer soweit wieder zugezogen werden, dass das Gegendrehmoment des Motors ausgeglichen ist. Bei sehr turbulenten Bedingungen sollten die Trimmer nicht benutzt werden, da die Kappenstabilität durch den geringeren Anstellwinkel abnimmt.

Kurvenflug (Motor und Berg)

Der SCOTCH.HY hat ein wendiges, direktes und verzögerungsfreies Kurvenhandling. Er hat hohe Sicherheitsreserven sollte jedoch trotzdem nicht von reinen Anfängern geflogen werden.

Der SCOTCH.HY lässt sich sehr präzise steuern und macht viel Spaß am Motor.

Durch die Wendigkeit lässt er sich gut gegen das Drehmoment steuern, auch da erreicht er eine sehr ansprechende Dynamik.

ACHTUNG

BEI ZU WEITEM UND SCHNELLEM DURCHZIEHEN DER BREMSLEINEN BESTEHT DIE GEFAHR EINES STRÖMUNGSABRISSES!

Ein einseitiger Strömungsabriss kündigt sich Dir durch hohen Steuerdruck und leichtes Abknicken des Außenflügels nach hinten an. In dieser Phase musst Du die kurveninnere Bremse sofort lösen.

Notsteuerung/Turbulente Bedingungen (Motor)

Obwohl die Einklappanfälligkeit mit laufendem Motor durch die höhere Flächenbelastung und den erhöhten Anstellwinkel geringer ist als beim freien Fliegen, sollten die Trimmer bei starken Turbulenzen immer geschlossen sein und der Fußbeschleuniger nicht betätigt werden.

Fliege in Turbulenzen leicht angebremsst und versuche durch aktives Arbeiten mit den Bremsen die Kappe über Dir zu halten. Du kannst so ein Einklappen der Flügelseiten

verhindern. Sollte trotzdem eine Flügelseite einklappen, so ist es wichtig, die Richtung zu halten, und wenn nötig von Hindernissen wegzusteuern. Erst wenn Du wieder kursstabil (!) fliegst, darfst Du durch „pumpen“ dem Schirm zu schnellerem Ausklappen verhelfen.

Löse beim Einfliegen in harte Thermik die Bremse und reduziere die Motordrehzahl, um nicht in die Nähe eines dynamischen Strömungsabrisses zu geraten. Bremse andererseits beim Ausfliegen aus der Thermik die Kappe gut an und erhöhe die Motordrehzahl, um ein Vorwandern und damit ein mögliches frontales Einklappen zu verhindern.

Landung (mit stehendem Propeller)

Der skywalk SCOTCH.HY ist einfach zu landen.

Im Endanflug gegen den Wind lässt Du den Schirm leicht abgebremst ausgleiten. In ca. 1 m Höhe über Grund erhöhst Du den Anstellwinkel durch zunehmendes Bremsen und fängst den Schirm ab. Hast Du die Minimalgeschwindigkeit erreicht, ziehst Du die Bremsen vollständig durch.

Bei starkem Gegenwind bremst Du nur sehr dosiert. Erst wenn Du sicher am Boden stehst, bringst Du die Kappe mit Vorsicht in den Strömungsabriss.

Landungen mit steilem Kurvenwechsel im Endanflug solltest Du unbedingt vermeiden (Pendelgefahr!).

Landung (mit Motorunterstützung)

Du hast die Möglichkeit den Landeanflug mit dem Motor zu unterstützen.

Die Höhe und Geschwindigkeit kann dabei mit Hilfe der Bremse und der Motordrehzahl bis zum Aufsetzen kontrolliert werden.

VORSICHT

BEKOMMT DIE ROTIERENDE LUFTSCHRAUBE BODENKONTAKT, WEIL DER PILOT ZU SEHR IN DIE KNIE GEHT, IST BRUCH VORPROGRAMMIERT.

10 ABSTIEGSHILFEN

Das Betriebshandbuch ist nicht als Lehrbuch gedacht.

Die Ausbildung muss laut Vorschrift der einzelnen Länder in einer staatlich anerkannten Flugschule absolviert werden. Die folgenden Tipps erlauben, Dir das Beste aus Deinem skywalk SCOTCH.HY herauszuholen.

Steilspirale (Motor und Berg)

In der Steilspirale kannst Du am schnellsten Höhe abbauen.

Die Steilspirale kannst Du durch vorsichtiges Erhöhen des Bremsleinenzugs und deutlicher Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite einleiten.

Sollte sich keine erhöhte Querneigung einstellen und die Sinkgeschwindigkeit nicht zunehmen, so solltest Du einen neuen Versuch starten und nicht einfach gefühllos Nachdrücken.

Den Ansatz der Spirale zeigt der skywalk SCOTCH.HY durch eine hohe Seitenneigung an und anschließendes Fliegen einer schnellen steilen Kurve. Die Schräglage und die Sinkgeschwindigkeit kontrollierst Du durch dosiertes Ziehen bzw. Nachlassen der kurveninneren Bremsleine. Leichtes Anbremsen des kurvenäußeren Flügels verhindert das Einklappen in steilen Spiralen.

ACHTUNG

HOHE SINKWERTE FÜHREN DURCH DIE DABEI AUFTRETENDE ZENTRIFUGALKRAFT ZU EINER STARKEN KÖRPERBELASTUNG UND SIND VON UNGEÜBTEN PILOTEN NICHT LANGE DURCHZUHALTEN!

Das Anspannen der Bauchmuskulatur während der Steilspirale kann sehr hilfreich sein. Sobald Schwindel oder Ohnmachtgefühl auftreten, musst Du die Steilspirale ausleiten! Wegen des extremen Höhenverlusts in der Steilspirale musst Du immer ausreichend Sicherheitshöhe einhalten.

Um starke Pendelbewegungen bei der Ausleitung der Steilspirale zu vermeiden, musst Du die kurveninnere Bremse langsam lösen, die kurvenäußere Bremse bleibt leicht abgebremst.

Sollte der Schirm unter ungünstigen Einflüssen nachdrehen (z. B. unbeabsichtigte Asymmetrie der Kreuzverspannung), musst Du die Steilspirale aktiv ausleiten, d. h. so-

fort Dein Pilotengewicht auf die Kurvenaußenseite legen und diese deutlich mehr anbremsen.

Auch beidseitiges Anbremsen bringt den Schirm aus der Spirale, der Ausleitung folgt dann allerdings ein deutliches Nicken das mit den Bremsen abgefangen werden sollte.

ACHTUNG

DIE STEUERDRÜCKE SIND UM EINIGES HÖHER ALS IM NORMALFLUG!

B-Leinen Stall (Motor und Berg)

Die B-Gurte werden symmetrisch ca. 20 cm heruntergezogen. Dabei hältst Du die Bremsschlaufen in der jeweiligen Hand.

Die Strömung an der Profloberseite reißt weitgehend ab und der Schirm geht in einen sackflugähnlichen Flugzustand ohne Vorwärtsfahrt über.

Durch stärkeres Ziehen der B-Gurte lässt sich die Fläche weiter verkleinern und die Sinkgeschwindigkeit erhöhen.

Durch zügiges, symmetrisches Lösen der beiden B-Gurte kannst Du diesen Flugzustand beenden. Der Schirm nickt nach vorne und nimmt wieder Fahrt auf. Bildet die Kappe eine Rosette nach vorne, musst Du den B-Stall sofort ausleiten. Öffnet die Kappe nicht, kann dies durch beidseitiges, dosiertes Anbremsen unterstützt werden.

Ohren anlegen (Motor und Berg)

Im Gegensatz zur Steilspirale und dem B-Stall ist mit „angelegten Ohren“ die Vorwärtsfahrt höher als die Sinkgeschwindigkeit. Diese Abstiegshilfe wird verwendet um Gefahrenbereiche in eine gewünschte Richtung schnell horizontal zu verlassen.

Ziehe die beiden äußeren A-Tragegurte nach unten. Jetzt kannst Du gefahrlos mit dem stabilen Mittelteil des Segels absteigen. Steuere, indem Du Dein Gewicht verlagerst. Bei der Ausführung des Manövers dürfen die Bremsen nicht verkürzt werden, z. B. durch Wickeln der Bremse.

Das Ausklappen der „Ohren“ erfolgt in der Regel durch Loslassen der A-Gurte selbständig und kann durch dosiertes Pumpen unterstützt werden.

ACHTUNG

DURCH DAS „OHRENANLEGEN“ ENTSTEHT EINE HÖHERE BELASTUNG FÜR DIE NOCH TRAGENDEN LEINENGRUPPEN. FLIEGE KEINE EXTREMMANÖVER MIT „ANGELEGTE OHREN“.

Für alle Extremflugmanöver und Abstiegshilfen gilt:

Erstes Üben unter Anleitung eines Lehrers im Rahmen der Schulung oder eines Sicherheitstrainings.

Vor dem Einleiten der Manöver vergewissert sich der Pilot, dass der Luftraum unter ihm frei ist.

Während der Manöver muss der Pilot ständigen Blickkontakt zur Kappe haben.

HINWEIS

ALLE EXTREMFLUGMANÖVER BELASTEN DAS MATERIAL DES SCHIRMS ÜBER GEBÜHR! EINE VERRINGERTE LEBENSDAUER IST DIE UNMITTELBARE FOLGE.

Einklapper

Bei starken Turbulenzen sind Einklapper nicht auszuschließen. In der Regel öffnet der skywalk SCOTCH.HY auch bei großen Klappern innerhalb einer Drehung von 90° - 180° selbständig.

Das Wegdrehen einseitig kollabierter Tragflächen kann durch Anbremsen der offenen Flügelhälfte minimiert werden.

Bei stark kollabierten Flächen musst Du gefühlvoll Gegenbremsen, um einen Strömungsabriss zu vermeiden.

Öffnet sich der Schirm trotz Gegenlenken nicht, kannst Du durch wiederholtes Ziehen der Bremse auf der eingeklappten Seite den Öffnungsvorgang beschleunigen.

Beim Gegensteuern kann der Stab der offenen Seite geringfügig Einrollen was keinerlei sicherheitsrelevante Auswirkungen hat. Der SCOTCH.HY lässt sich trotz seitlichem Einklapper extrem gut ohne Negativtendenz in jede Richtung steuern.

Frontstall

Ein Gleitschirm gerät durch starkes Ziehen an den A-Gurten oder durch plötzlich

auftretende starke Abwinde in einen Frontstall.

Die Eintrittskante klappt impulsiv über die ganze Spannweite ein.

Durch dosiertes Anbremsen werden die Pendelbewegungen um die Querachse verringert und gleichzeitig der Öffnungsvorgang beschleunigt.

Der skywalk SCOTCH.HY öffnet den Frontstall gewöhnlich selbständig. Sollte sich die Öffnung verzögern, so kann sie mit beidseitigem Bremseinsatz unterstützt werden.

VORSICHT

NICHT ÜBERBREMSEN!

Sackflug

Der Gleitschirm hat keine Vorwärtsfahrt und gleichzeitig stark erhöhte Sinkwerte.

Verursacht wird der Sackflug u. a. durch einen zu langsam ausgeleiteten B-Stall.

Besonders anfällig für den Sackflug sind Schirme mit porösem Tuch (UV-Strahlung) oder durch häufige Windschlepps mit hoher Last stark beanspruchte Schirme (gedehnte A-Leinen).

Der Pilot beendet den stabilen Sackflug durch leichtes Vordrücken der A-Gurte in Höhe der Leinenschlösser oder durch Betätigen des Beschleunigers.

Der skywalk SCOTCH.HY leitet den Sackflug normalerweise selbständig aus.

VORSICHT

SOBALD IM SACKFLUG DIE BREMSEN BETÄTIGT WERDEN, GEHT EIN GLEITSCHIRM UNVERZÜGLICH IN DEN FULLSTALL ÜBER. IN BODENNÄHE DARF EIN STABILER SACKFLUG WEGEN DER PENDELBEWEGUNG NICHT AUSGELEITET WERDEN. DER PILOT RICHTET SICH STATTDESSEN IM GURTZEUG AUF UND BEREITET SICH AUF DIE LANDEFALLTECHNIK VOR.

Fullstall

Um einen Fullstall einzuleiten müssen beide Bremsleinen einmal gewickelt, beidseitig und symmetrisch durchgezogen werden.

Der Schirm wird stetig langsamer, bis die Strömung komplett abreißt.

Die Kappe kippt plötzlich nach hinten. Trotz dieser unangenehmen Schirmreaktion sind beide Bremsleinen konsequent unten zu halten, bis sich der Schirm stabilisiert hat.

Der skywalk SCOTCH.HY fliegt im Fullstall rückwärts und bildet meist eine Rosette nach vorne.

Zur Ausleitung werden beide Bremsleinen symmetrisch nach oben geführt (Schaltzeit ≥ 1 sec). Der Schirm öffnet sich und pendelt nach vorne um Fahrt aufzunehmen.

Durch symmetrisches Anbremsen wird ein zu starkes Vorschießen der Kappe verhindert.

Bremst der Pilot nicht an, schießt der skywalk SCOTCH.HY mäßig vor, wobei ein frontales Einklappen der Fläche möglich ist.

VORSICHT

WIRD DER FULLSTALL ZU FRÜH, ZU SCHNELL ODER FALSCH AUSGELEITET, KANN DIES EIN EXTREM WEITES VORSCHIESSEN DER SCHIRMKAPPE ZUR FOLGE HABEN!

Trudeln

Ein Schirm dreht negativ, wenn auf einer Flügelhälfte die Strömung abreißt.

Dabei dreht die Schirmkappe um die Hochachse mit dem Drehzentrum innerhalb der Spannweite. Der Innenflügel fliegt rückwärts.

Für das Trudeln gibt es zwei Ursachen:

Eine Bremsleine wird zu weit und zu schnell durchgezogen (z. B. beim Einleiten einer Steilspirale).

Im Langsamflug wird eine Seite zu stark gebremst z. B. beim Thermikfliegen oder zu grobes Steuern am Motor (z. B. gegen das Motordrehmoment).

Wird eine versehentlich eingeleitete Negativkurve sofort wieder ausgeleitet, geht der skywalk SCOTCH.HY ohne großen Höhenverlust in den Normalflug über. Die zu weit gezogene Bremse wird zurückgenommen, bis die Strömung am Innenflügel wieder anliegt.

Nach einer länger gehaltenen Negativkurve schießt die Kappe eventuell sehr weit einseitig vor. Dies kann ein impulsives Einklappen zur Folge haben.

Zu enge Kreuzverspannungen erhöhen bei allen Schirmen die Trudeltendenz.

Wingover

Es werden abwechselnd enge Kurven geflogen, die Querneigung des Schirmes wird dabei zunehmend erhöht.

Bei Wingovers mit großer Schräglage beginnt der kurvenäußere Flügel zu entlasten. Weiteres Erhöhen der Querneigung ist zu vermeiden, da ein eventuelles Einklappen sehr impulsiv sein kann.

ACHTUNG

FULLSTALL, TRUDELN UND WINGOVER (ÜBER 90°) SIND VERBOTENE KUNSTFLUGFIGUREN UND DÜRFEN IM NORMALEN FLUGBETRIEB NICHT DURCHGEFÜHRT WERDEN. FALSCHES AUSLEITEN ODER ÜBERREAKTIONEN DES PILOTEN KÖNNEN UNABHÄNGIG VOM SCHIRMTYP SEHR GEFÄHRLICHE FOLGEN HABEN!



11 MATERIALEN

Der skywalk SCOTCH.HY ist aus hochwertigsten Materialien gefertigt. skywalk hat die bestmögliche Kombination von Materialien in Bezug auf Belastbarkeit, Leistung und Langlebigkeit ausgewählt. Die Haltbarkeit eines Gleitschirmes ist mit entscheidend für die Zufriedenheit des Besitzers.

Tuch

Nach mehr als einem Jahr Erprobung und zahllosen Tests verwenden wir nun seit Anfang 2005 für das Obersegel im vorderen Bereich ein sehr robustes Nylon Tuch von Porcher Marine. Dieses Tuch hat zwar etwas mehr Gewicht als das bisher verwendete, aber die Alterungsbeständigkeit ist dafür wirklich außerordentlich gut. Unsere Philosophie ist es, das Tuch entsprechend den Anforderungen auszuwählen und so kommt am Untersegel und im hinteren Bereich des Obersegels nach wie vor das bewährte 9017, ebenfalls von Porcher, zum Einsatz. Das geringe Gewicht und sehr gute Reißfestigkeit prädestinieren es für diesen Bereich.

Leinen

LIROS ist seit geraumer Zeit führender Hersteller von Gleitschirmleinen. Wir haben für die Stammleinen eine bewährte Technora-Leine ausgesucht. Gründe sind die sehr geringe Dehnung bei geringem Durchmesser, gute Knickresistenz sowie gute Rückstellwerte.

Top- und Bremsleinen	DSL 70/PPSL 120
A, B und C-Stammleinen	TSL 280
CIII, D und Stabilo Stammleinen	NTSL 160
Hauptbremsleine	DFLP 200/32

Tragegurte

Die Tragegurte werden aus 25 mm Polyester von Güth und Wolf gefertigt. Dehnungswerte, Festigkeit und Stabilität dieses Bandes stehen an der Spitze der Gurtbandprodukte.

12 WARTUNG

Bei guter Pflege und Wartung wird Dein skywalk SCOTCH.HY über mehrere Jahre lufttüchtig bleiben.

Ein sorgfältig behandelter Gleitschirm wird doppelt so viele Stunden fliegen als ein Schirm, der nach Gebrauch lieblos in seinen Packsack gestopft wird.

Vergiss nicht: Dein Leben hängt an ihm!

Lagerung

Trocken, lichtgeschützt und nie in der Nähe von Chemikalien lagern.

Feuchtigkeit ist ein Feind für alle Gleitschirme. Trockne Deine Gleitschirmausrüstung immer, bevor Du sie wegpäckst, am besten in einem beheizten Raum.

Reinigung

Jedes Reiben und Waschen lässt den Gleitschirm schneller altern.

Das PU-beschichtete Segeltuch des skywalk SCOTCH.HY ist maximal schmutzabweisend.

Wenn Du trotzdem das Gefühl hast, dass der Gleitschirm gereinigt werden muss, dann lediglich mit einem weichen, feuchten Tuch oder Schwamm ohne Seife oder anderen Waschmitteln. Keine Lösungsmittel verwenden, diese greifen das Tuch an.

Reparatur

Reparaturen dürfen nur vom Hersteller oder einem autorisierten skywalk-Instandhaltungsbetrieb ausgeführt werden.

Materialverschleiß

Der skywalk SCOTCH.HY besteht hauptsächlich aus Nylon-Tuch, das unter dem Einfluss von UV-Strahlen an Festigkeit und Luftdurchlässigkeit verliert.

Den Gleitschirm erst kurz vor dem Start auslegen bzw. unmittelbar nach der Landung wieder einpacken, um ihn vor unnötiger Sonnenbestrahlung zu schützen.

Leinen-Reparatur

Die Fangleinen des skywalk SCOTCH.HY bestehen aus einem Technora- oder Dyneema-Kern und einem Polyester-Mantel.

Eine Überbelastung einzelner Leinen ist zu vermeiden, da eine sehr starke Überdehnung irreversibel ist.

Wiederholtes Knicken der Leinen an der gleichen Stelle vermindert die Festigkeit.

Jede sichtbare Beschädigung einer Leine, auch wenn es sich nur um eine Beschädigung des Mantels handelt, erfordert deren Austausch.

Eine neue Leine muss vom Hersteller oder einem autorisierten skywalk-Instandhaltungsbetrieb bestellt werden.

Deine Flugschule bzw. Dein Händler wird Dir beim Austausch der defekten Leine behilflich sein. Bevor Du die Leine austauschst überprüfe deren korrekte Länge durch einen Vergleich mit der entsprechenden Leine auf der anderen Seite des Flügels. Nach dem Austausch von Leinen muss eine Leinenkontrolle erfolgen. Am Besten durch Aufziehen des Gleitschirms am Boden.

Allgemeine Tipps:

- > Beim Auslegen des Gleitschirms ist darauf zu achten, dass weder Schirmtuch noch Leinen stark verschmutzen, da in den Fasern eingelagerte Schmutzpartikel die Leinen verkürzen können und das Material schädigen.
- > Verhängen sich Leinen am Boden, können sie beim Start überdehnt oder abgerissen werden.
- > Nicht auf die Leinen treten.
- > Es ist darauf zu achten, dass kein Schnee, Sand oder Steine in die Kappe gelangen, da das Gewicht in der Hinterkante den Schirm bremsen oder sogar stollen kann.
- > Scharfe Kanten verletzen das Tuch der Gleitschirmkappe.
- > Bei Starkwindstarts kann eine unkontrollierte Schirmfläche mit sehr hoher Geschwindigkeit in den Boden schlagen. Dies kann zu Profilirissen, Beschädigung der Nähte oder des Tuchs führen.
- > Nach der Landung sollte die Fläche nicht mit der Nase voran zu Boden fallen, da dies auf die Dauer das Material im Nasenbereich schädigen kann.
- > Nach Baum- und Wasserlandungen sollten die Leinenlängen überprüft werden.
- > Nach Salzwasserkontakt ist das Gerät sofort sorgfältig mit Süßwasser zu spülen.
- > Ein Leinenplan der aktuellen Version liegt dieser Betriebsanleitung bei oder kann beim Importeur bzw. bei uns angefordert werden.

13 2-JAHRES-CHECK

Nach Ablauf von 24 Monaten schreibt der DHV ein Wartungsintervall vor. Die 2-Jahres-Prüfung laut den DHV-Vorschriften wird vom Hersteller bzw. dem Beauftragten des Herstellers oder vom Halter selbst durchgeführt. Die erfolgte Nachprüfung ist durch den DHV-Stempel zu bestätigen. Bei Nichteinhaltung dieser Frist bzw. einer Überprüfung durch einen nicht autorisierten Betrieb verliert der skywalk SCOTCH.HY die Gültigkeit der Musterzulassung. Wir empfehlen die Nachprüfung nicht selbst durchzuführen, da bei einer Nachprüfung ohne geeignete Instrumente bzw. ohne entsprechende Sachkenntnisse die Nachprüfung nur mangelhaft durchgeführt werden kann. Eine Lufttüchtigkeit ist somit nicht gewährleistet.

Veränderungen am Gleitschirm

Dein skywalk SCOTCH.HY befindet sich innerhalb der zulässigen Toleranzen seiner Einstellung, wenn er die Produktion verlässt. Dieser Toleranzbereich ist sehr eng und darf auf keinen Fall verändert werden. Die optimale Balance zwischen Leistung, Handling und Sicherheit ist so gewährleistet. Jede eigenmächtige Änderung hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge.

ACHTUNG

JEDE HAFTUNG DES HERSTELLERS UND DER VERTRIEBSSTELLEN IST AUSGESCHLOSSEN!

Die verschiedenen Gütesiegeltests sowie das DULV Gütesiegel bedeuten für skywalk die letzte Etappe in der Entwicklung eines Gleitschirms. Die Gütesiegel-Testflüge werden erst absolviert, wenn das Test-Team mit dem jeweiligen Schirm vollends zufriedengestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass die Gütesiegelresultate wenig Aufschluss über das Flugverhalten eines Schirms in thermisch aktiver und turbulenter Luft geben. Gütesiegel geben lediglich Auskunft über das Verhalten provoziertes Extremflugmanöver in ruhiger Luft. Die provozierten Extremflugfiguren im Gütesiegeltestverfahren sollten deshalb als einzelne Faktoren in einem komplexen Zusammenhang nicht überbewertet werden.

14 EINIGE ABSCHLIESSENDE WORTE

Der skywalk SCOTCH.HY steht an der Spitze des Entwicklungsstandards von Hybrid-Gleitschirmen. Dieser Schirm wird Dir über lange Jahre viel Freude bereiten, wenn er ordnungsgemäß behandelt wird. Respekt vor den Anforderungen und Gefahren des Fliegens sind Voraussetzung für erfolgreiche, schöne Flüge. Auch der sicherste Gleitschirm ist bei Fehleinschätzung meteorologischer Bedingungen oder Pilotenfehler absturzgefährdet. Denke stets daran, dass jeder Luftsport potentiell gefährlich ist und dass Deine Sicherheit letztendlich von Dir selbst abhängt. Wir weisen Dich darauf hin, vorsichtig zu fliegen und die gesetzlichen Bestimmungen im Interesse unseres Sports zu respektieren.

JEDER PILOT FLIEGT IMMER AUF EIGENES RISIKO!



SKYWALK

GmbH & Co. KG

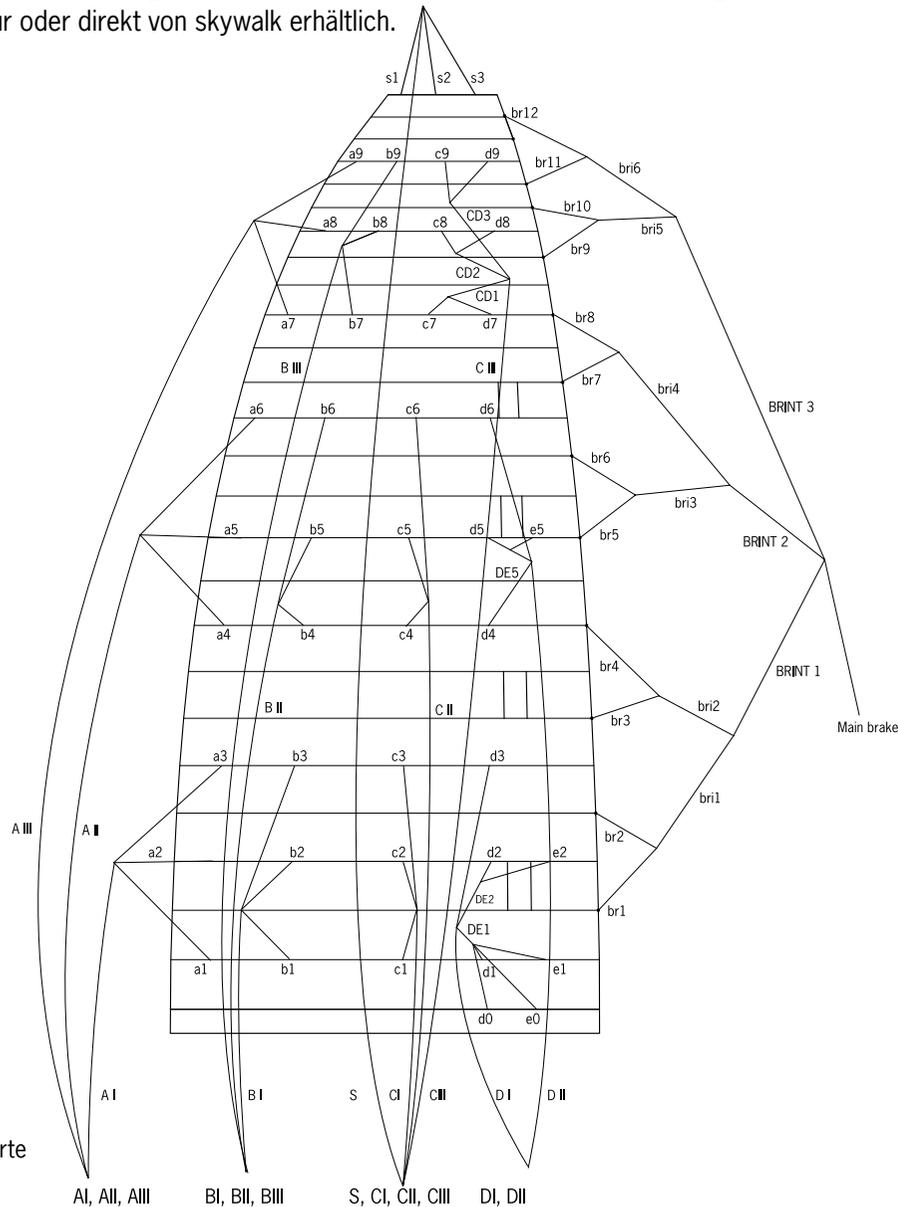
Fon: +49 (0) 8641 - 69 48 40
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info
info@skywalk.info

Bahnhofstraße 110
83224 GRASSAU
GERMANY

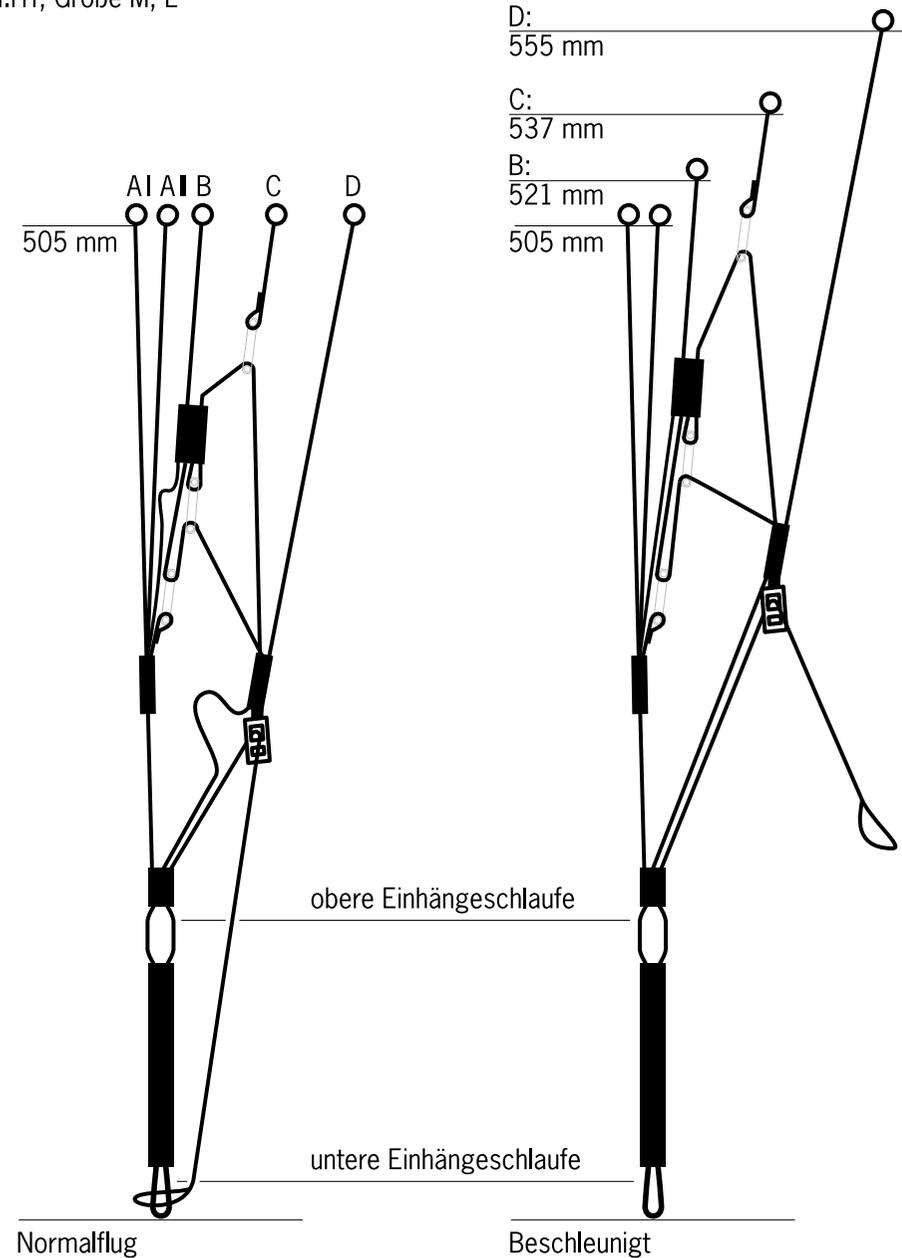
15 LEINENPLAN

Der hier dargestellte Leinenplan des skywalk SCOTCH.HY dient nur zur Veranschaulichung der Leinenkonfiguration. Pläne für weitere Größen sind über die Flugschule, dem Importeur oder direkt von skywalk erhältlich.



16 TRAGEGURTE

SCOTCH.HY, Größe M, L



17 NACHPRÜFPROTOKOLL

Nachprüfprotokoll		vom:
Kunde, Name:		
Adresse:		Tel.Nr.:
Gerätetyp:	Größe:	Seriennummer:
Gütesiegelnr.	letzte Nachprüfung:	
Einflugdatum:	Baujahr:	

Durchgeführte Prüfarbeiten:	Ergebnis: [+/-]	Mängelbeschreibung	Instandsetzungsvorschlag
Identifizierung:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Sichtkontrolle Kappe:			
Obersegel:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Untersegel:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Profile:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Leinenaufhängungen:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Eintrittskante:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Austrittskante:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Crossports:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Sichtkontrolle Leinen:			
Nähte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Scheuerstellen:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Kernaustritte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Sichtkntr. Verbindungsteile:			
Fangleinenschlösser:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Tragegurte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Längenmessung:			
Tragegurte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Fangleinen:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Prüfungen der Kappe:			
Kappenfestigkeit:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Porosität:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		

Prüfungen der Leinen:			
Stammleinenfestigkeit:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> daN
	Ergebnis: [+/-]	Mängelbeschreibung	Instandsetzungsvorschlag
Sichtkontrolle Trimmung:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Checkflug erforderlich?	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Gütesiegelplakette?	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Typenschild?	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		

- Zustand:
- Neuwertig
 - Sehr guter Zustand
 - Guter Zustand
 - Deutlich gebraucht
 - Stark gebraucht, noch gütesiegelkonform, Kontrolle innerhalb kurzer Abstände
 - Nicht mehr lufttchtig, außerhalb der Grenzwerte.

Durchgeführte Instandsetzungsarbeiten:

Unterschrift Prüfer:

Datum:

Name Prüfer:

Firmenstempel:

17 NACHPRÜFPROTOKOLL

Nachprüfprotokoll		vom:
Kunde, Name:		
Adresse:		Tel.Nr.:
Gerätetyp:	Größe:	Seriennummer:
Gütesiegelnr.	letzte Nachprüfung:	
Einflugdatum:	Baujahr:	

Durchgeführte Prüfarbeiten:	Ergebnis: [+/-]	Mängelbeschreibung	Instandsetzungsvorschlag
Identifizierung:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Sichtkontrolle Kappe:			
Obersegel:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Untersegel:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Profile:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Leinenaufhängungen:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Eintrittskante:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Austrittskante:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Crossports:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Sichtkontrolle Leinen:			
Nähte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Scheuerstellen:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Kernaustritte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Sichtkntr. Verbindungsteile:			
Fangleinenschlösser:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Tragegurte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Längenmessung:			
Tragegurte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Fangleinen:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Prüfungen der Kappe:			
Kappenfestigkeit:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Porosität:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		

Prüfungen der Leinen:			
Stammleinenfestigkeit:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	daN		
	Ergebnis: [+/-]	Mängelbeschreibung	Instandsetzungsvorschlag
Sichtkontrolle Trimmung:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Checkflug erforderlich?	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Gütesiegelplakette?	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Typenschild?	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		

Zustand:

- Neuwertig
- Sehr guter Zustand
- Guter Zustand
- Deutlich gebraucht
- Stark gebraucht, noch gütesiegelkonform, Kontrolle innerhalb kurzer Abstände
- Nicht mehr lufttchtig, außerhalb der Grenzwerte.

Durchgeführte Instandsetzungsarbeiten:

Unterschrift Prüfer:	Datum:
Name Prüfer:	Firmenstempel:

SKYWALK

GmbH & Co. KG

Bahnhofstraße 110
83224 GRASSAU
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641 - 69 48 40
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info
info@skywalk.info