



POISON²

SYLVANUS



Handbuch/Serviceheft

Seriennr:

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	Seite 03
2	Beschreibung, Technische Daten, Aufhängesystem	Seite 04
3	Beschleunigungssystem	Seite 07
4	Gurtzeug	Seite 08
5	Flugpraxis und Flugeigenschaften	Seite 09
6	Abstiegshilfen	Seite 13
7	Extrem Flugmanöver	Seite 15
8	Materialien	Seite 17
9	Wartung	Seite 18
10	2-Jahrescheck	Seite 21
11	Schlusswort	Seite 22
12	Leinenplan, Tragegurte	Seite 23
13	Nachprüfprotokolle	Seite 27

1 EINLEITUNG

Wir gratulieren dir zum Kauf deines neuen Gleitschirms und möchten uns für dein Vertrauen bedanken. Wir sind sicher dass du jede Flugminute mit deinem skywalk POISON 2 genießen wirst.

Wir setzen voraus dass du als 2-3er Pilot über ausreichend Erfahrung und fliegerische Praxis verfügst. Dieses Handbuch gibt dir Tipps zum Umgang mit deinem neuen Schirm und sorgt dafür, dass du lange Freude an deinem POISON 2 hast.

Für Anregungen, Fragen oder Kritik rufe uns an, – oder schick eine E-Mail.

Das skywalk Team steht gerne zur Verfügung.



2 BESCHREIBUNG

Der POISON 2 stellt momentan die absolute Spitze der Gleitschirmentwicklung bei skywalk dar. Als Nachfolger des etablierten und erfolgreichen POISON 1 war das durch unsere Testpiloten, Wettkampfpiloten und Kundenfeedback entstandene Pflichtenheft für den POISON 2 sehr vielfältig, aber auch klar definiert.

An der Spitze stand der Wunsch nach maximaler Leistung im Gütesiegelbereich! Ebenfalls oberste Priorität lag auf der, für einen erfahrenen Piloten, fliegbaren Leistung, vor allem beschleunigt ohne aber das gute Steigverhalten des POISON 1 zu verlieren. Natürlich können wir auch in dieser Klasse nicht auf die etablierten JET FLAPS verzichten.

Der POISON 2 spricht den erfahrenen Strecken- und Wettkampfpilot an. Mit unserer stetig weiter entwickelten Software konnten wir sehr große Fortschritte bei der Kappenqualität erzielen, was unmittelbar der Gleitleistung zu Gute kommt. Durch ein neuartiges 3 D Ballooning ist es uns möglich detailliert auf den Segelschnitt einzugehen. Die Kappe erhält somit die außerordentliche Leistung im Schnellflug sowie eine überdurchschnittliche Stabilität.

Wir haben uns in zahllosen Testflügen bemüht dem POISON 2 ein überschaubares Extremflugverhalten zu geben, das ist uns auch sehr gut gelungen. Das darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der POISON 2 ein Hochleister reinsten Wassers ist, der aktives Fliegen unabdingbar voraussetzt.

Mit dem geeigneten Piloten wird der POISON 2 eine Symbiose eingehen, die den Piloten zu absoluten Höchstleistungen befähigt.

Benchmark setzt der POISON 2 beim geringen Gewicht, ermöglicht durch die weltweit erstmalige Verwendung des aerofabrix[AI] 29 sowie durch Porcher Marines Skytex27. Das für einen knapp 70-zelligen Hochleister sensationell geringe Gewicht von ca. 5 kg ist auch ursächlich für das erstaunlich überschaubare Extremflugverhalten.

2 TECHNISCHE DATEN

Typ	XS	S	M	L
Anzahl der Zellen	67	67	67	67
Fläche ausgelegt [qm]	23,6	26,3	28,2	30
Spannweite ausgelegt [m]	12,25	12,93	13,39	13,81
Streckung ausgelegt	6,36	6,36	6,36	6,36
Fläche projiziert [qm]	19,5	21,7	23,28	24,8
Spannweite projiziert [m]	9,41	9,92	10,28	10,61
Streckung projiziert	4,54	4,54	4,54	4,54
mittlere Leinenlänge* [cm]	692	740	756	780
Leinendurchmesser [mm]	0,5/0,7/0,8/0,9/1,25/1,4			
max. Profiltiefe [cm]	235	248	257	265
min. Profiltiefe [cm]	52	55	57	59
Gewicht [kg]	4,5	5,0	5,4	5,8
Zuläss. Startgewicht* [kg]	70-90	80-105	95-115	105-130
Pilot + 17 kg Ausrüstung				

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 TASCHEN AN DER
MITTLEREN PROFILRIPPE.
DATUM UND PILOT DES ERSTFLUGS SIND EINZUTRAGEN.
DIE GÜTESIEGELPLAKETTE MUSS AM SCHIRM ANGEBRACHT SEIN.**

2 AUFHÄNGESYSTEM

Die Beileinung des POISON 2 stellt einen idealen Kompromiss aus Alterungsbeständigkeit und geringem Luftwiderstand dar. Der verwendete Materialmix aus ummantelten Dyneema und unummantelten Technoraleinen garantiert beste Festigkeitswerte sowie minimalen Luftwiderstand. Die unummantelten Technora Galerieleinen sowie Stammleinen haben äußerst geringe Luftwiderstandswerte bei hoher Festigkeit. Sie sind teilweise doppelt gespleißt und zusätzlich vernäht. Die Doppelspleißung sorgt dafür, dass die Kraftübertragung zu den Mittel und Topleinen optimal ist. Alles in allem ist dieser Materialmix eine ideale Kombination aus Leistung und Festigkeit.

Der skywalk POISON 2 hat ein echtes 3 Leinersystem – das heißt er verfügt nur über 3 Leinenebenen. 3 A, 3 B, 3 C sowie 1 Stabiloleine.

Der skywalk POISON 2 besitzt je Seite 5 Tragegurte.

- > Die innerste und zweite A-Leine führen zum A1-Tragegurt.
- > Die äußere A-Leine führt zum A2-Tragegurt.
- > Die 3 B-Leinen führen zum B-Tragegurt.
- > Die äußere C-Leine und die Stabiloleine führen zum C1-Tragegurt.
- > Die innerste und zweite C-Leine führen zum C2-Tragegurt.

Schematische Zeichnungen der Tragegurte auf den Seiten 24-26.

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 POISON 2 darf nicht geflogen werden:

- > außerhalb des minimal und maximal zulässigen Startgewichts.
- > mit Motor.
- > im Regen, bei Schneefall, bei 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) vor jedem Start auf seine Lufttüchtigkeit überprüft und ordnungsgemäß gewartet wurde.

Der skywalk POISON 2 darf nur unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen der jeweiligen Länder geflogen werden.

Der skywalk POISON 2 hat bereits während seiner Produktion mehrere sorgfältige Qualitätskontrollen durchlaufen. Vor seiner Auslieferung wird er nochmals einer Stückprüfung unterzogen.

3 BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM

Der skywalk POISON 2 kann mit dem beigelegten Fuß-Beschleunigungssystem ausgestattet werden.

Das Beschleunigungssystem wirkt auf die A-, B- und C-Gurte. In der Ausgangsstellung sind alle Gurte gleich lang: 50 cm ohne Leinenschlösser. Der POISON 2 hat einen kurzen und extrem effektiven Beschleunigerweg.

Bei Betätigung des Beschleunigungssystems wird der A1-Gurt um 14 cm, der A2-Gurt um 10,3 cm, der B-Gurt um 9 cm, der C1-Gurt um 5 cm verkürzt. Der C2-Gurt behält seine ursprüngliche Länge. Die Bremsrolle wandert im beschleunigten Flug nach oben, somit ist gewährleistet, dass die Bremse nicht unter Spannung gerät, was leistungsmindernd wäre.

Damit bleibt auch im beschleunigten Flug die optimale Kappenform erhalten.

Das Beschleunigungssystem ist auf höchste Geschwindigkeit und beste Leistung ausgelegt.

ACHTUNG:

DIE GÜTESIEGELEINSTUFUNG KANN SICH BEI EINIGEN SCHIRMGRÖSSEN IM BESCHLEUNIGTEN FLUGZUSTAND ÄNDERN. WELCHE GRÖSSEN DIES BETRIFFT, IST DEM TYPENKENNBLATT ZU ENTNEHMEN.

Beschleuniger-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 mit angewinkelten Beinen die erste Stufe des Beschleunigers während des Flugs leicht zu erreichen und andererseits durch Strecken der Beine in der 2-ten Stufe der gesamte Trimmweg nutzbar.

Vor dem Start werden die Verbindungshaken (Schraubschäkel oder Brummels) vom Fußbeschleuniger und vom Beschleunigungssystem am Tragegurt zusammengehängt.

Es ist darauf zu achten, dass die Beschleunigerleine frei läuft.

Schematische Zeichnungen der Tragegurte auf den Seiten 24-26.

4 GURTZEUG

Für den skywalk POISON 2 sind alle gütesiegelgeprüften Gurtzeuge der Gurtzeuggruppe GH (Gurtzeuge ohne starre Kreuzverspannung) zugelassen.

Es ist darauf zu achten, dass sich mit der Höhe der Aufhängung auch der relative Bremsweg verändert.

ACHTUNG:

EFFEKTIVE KREUZVERSPANNUNGEN KÖNNEN DAS HANDLING DRASTISCH VERSCHLECHTERN UND TRAGEN NICHT ZU HÖHERER SICHERHEIT BEI!

5 FLUGPRAXIS UND FLUGEIGENSCHAFTEN

Vorflugcheck und Wartung

Die gesamte Gleitschirm-Ausrüstung ist vor jedem Flug sorgfältig auf eventuelle Mängel zu begutachten. Auch nach langen Flügen 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.
- > 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.

ACHTUNG:

SELBST BEI KLEINEN MÄNGELN DARF AUF KEINEN FALL GESTARTET WERDEN.

Der POISON 2 ist wie auch schon der MESCAL und der TEQUILA mit dem richtungsweisenden JET FLAP System ausgerüstet.

Die Luft wird vom Untersegel (Druckbereich) aufs Obersegel (Sogbereich) geleitet und dort ausgeblasen. Die Verbindung wird dabei durch düsenförmige Strömungskanäle hergestellt, die im hinteren Bereich der Fläche sitzen.

Die am Obersegel austretende, zusätzliche Luftmasse verzögert die Strömungsablösung, der Stall tritt später ein, der fliegbare Minimumspeed wird geringer und der Pilot hat mehr Anstellwinkelreserve. Gerade in den Phasen wie Start und Landung ist dies von erheblicher Bedeutung

Die Jet Flaps verhelfen dem POISON 2 zu überragender Steigleistung.

Ansonsten bedarf es keiner speziellen Kontrolle des JET FLAP Systems, die Bedienung eines JET FLAP Schirmes ist genauso wie üblich.

Kurvenflug

Der skywalk POISON 2 ist wendig und reagiert verzögerungsfrei auf Steuerimpulse. Durch reine Gewichtsverlagerung kannst du sehr flache Kurven mit minimalem Höhenverlust fliegen.

Die kombinierte Steuertechnik: Gewichtsverlagerung und Zug der kurveninneren Bremsleine eignet sich besonders für schnelle Richtungswechsel.

Während des Kreisens kannst du durch zusätzliches Anbremsen der kurvenäußeren Seite die Geschwindigkeit, den Kurvenradius und die Querlage kontrollieren. Gegenläufiges Ziehen bzw. Lösen der Bremsleinen verändert diese Parameter am effektivsten.

Um die beste Steigleistung zu erhalten solltest du den Schirm nicht zu stark anbremsen sondern eher laufen lassen. Er hilft dir dann einfach das optimale Zentrum der Thermik zu finden und zieht somit am meisten Höhe. Bei enger Thermik kannst du den Schirm sehr eng kreisen, denn er steigt auch bei erhöhter Schräglage sauber nach oben.

VORSICHT:

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

Ein einseitiger Strömungsabriss kündigt sich dir durch hohe Steuerdrücke und leichtes Abknicken des Außenflügels nach hinten an. In dieser Phase musst du die kurveninnere Bremse sofort lösen.

Notsteuerung:

Sollte dir eine Bremsleine reißen oder sich vom Bremsgriff lösen, kannst du den skywalk POISON 2 mit Hilfe der C-Gurte eingeschränkt steuern und landen.

Aktiv fliegen:

Aktiv fliegen heißt, fliegen in Harmonie mit deinem Gleitschirm. Das heißt, dass du nicht stets mit gleichbleibender Bremsstellung fliegst, sondern die Reaktion deines skywalk POISON 2 auf unruhige Luft wahrnimmst und entsprechend reagierst, besonders bei thermischen und turbulenten Verhältnissen. Bei ruhiger Luft werden diese Reaktionen nur minimal sein, aber in Turbulenzen wird ein ständiges Korrigieren mittels Bremsleinen und Gewichtsverlagerung im Gurtzeug von dir verlangt. Bei guten Piloten sind diese Reaktionen instinktiv vorhanden. Es ist wichtig, dass du durch leichten Zug an den Bremsen stets direkten Kontakt zur Kappe hast, um den Staudruck des Schirms zu spüren. Das erlaubt dir, ein Nachlassen des Staudrucks und einen anschließenden Kollaps der Kappe rechtzeitig wahrzunehmen und frühzeitig zu reagieren.

Beschleunigtes Fliegen:

Die hohe Leistung des POISON 2 wirst du nicht nur im Trimmflug, sondern gerade auch im beschleunigten Gleiten feststellen. Wenn du das Beschleunigungssystem betätigst, achte darauf, dass du nicht zu schnell durchtrittst da es sehr effektiv und direkt ist. Um die maximale Geschwindigkeit zu erfliegen, drücke mit den Füßen das Beschleunigungssystem gleichmäßig, bis die beiden Umlenkrollen am A-Gurt zusammenstoßen.

Trittst du zu schnell durch taucht der POISON 2 durch die starke Anstellwinkeländerung nach vorne- unten. Beschleunigst du mit Gefühl nimmt er sehr schnell Fahrt auf und die Sinkgeschwindigkeiten bleiben vom Anfang bis zur Höchstgeschwindigkeit sehr moderat.

Wir erinnern daran, nur bei Windverhältnissen zu fliegen, die mit dem Gleitschirm in Normalstellung fliegbar sind. Auch wenn der POISON 2 beschleunigt extrem stabil ist, soll das nicht darüber hinwegtäuschen dass er bei Turbulenzen früher klappen kann und die Reaktionen dann in der Regel impulsiver sind und erhöhte Reaktionsbereitschaft vom Piloten fordern.

Deshalb solltest du das Beschleunigungssystem immer mit genügend Sicherheitsabstand zum Boden, zu Hindernissen und zu anderen Fluggeräten betätigen.

Im beschleunigten Flug wandert die Bremsrolle nach oben, trotzdem ist eine zu kurze Einstellung der Bremsleinen zu vermeiden.

NIEMALS IN TURBULENTER LUFT BESCHLEUNIGEN.

NIEMALS IN BODENNÄHE BESCHLEUNIGEN.

NIEMALS DIE BREMSGRIFFE LOSLASSEN.

Sollte dir die Fläche einklappen, so musst du das Beschleunigungssystem sofort lösen, den Gleitschirm stabilisieren und wieder öffnen.

Windenschlepp

Der skywalk POISON 2 ist für den Windenschlepp 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 Gleitsegeln mit einschließt.

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

Motorflug

Der POISON 2 ist nicht für den Motorflug zugelassen.

Ein gewissenhaftes Einpacken deines Gleitschirms garantiert ein gleichbleibendes und hohes Qualitätsniveau.

- > Schirm ausschütteln und Laub, Gras, Sand, etc. entfernen.
- > Leinen gleichmäßig sortieren und auf dem Schirm verteilen.
- > Achte bitte immer darauf, dass der Schirm trocken ist.
- > Schirm ab der zweiten Zelle - von der Mitte aus - Zelle für Zelle aufeinanderlegen, so dass die Verstärkungen der Eintrittskanten sauber aufeinanderliegen.
- > Diese Raffmethode geht natürlich zu zweit schneller, Einer an der Eintrittskante und Einer am Schirmende (Achterliek), aber auch alleine ist es nach etwas Übung eine Leichtigkeit.
- > Das eingeraffte Tuch von unten her sauber aufeinanderlegen und die Luft nach oben herausstreichen.
- > Die komplette Bahn einmal zur Mitte hin umschlagen.
- > Den gleichen Packvorgang auf der anderen Hälfte wiederholen.
- > Nun die beiden Hälften aufeinanderlegen und nochmals darauf achten, dass die Verstärkungen der Eintrittskanten sauber aufeinanderliegen.
- > Die Bahn von unten her in Richtung Eintrittskante umfalten, der erste Umschlag sollte ca. eine Ellenbogenlänge haben.
- > Die Eintrittskante kann am oberen Ende einmal nach innen gefaltet werden, dies ist aber nicht zwingend erforderlich. Auf jeden Fall sollte die noch vorhandene Luft im Schirm durch die Eintrittskante entlüftet und nicht durch das Material gepresst werden.
- > Nun das Kompressionsband quer zur Eintrittskante soft um den Schirm legen.
- > Das Ganze jetzt in den Innenpacksack legen. Dieser soll vor Beschädigungen durch Reißverschlüsse oder Gegenstände vom Gurtzeug schützen.
- > Den Packsack öffnen und den Schirm an das untere Ende legen. Hier sorgt das weiche Material später für guten Tragekomfort im unteren Rückenbereich.

Das Gurtzeug wird nun mit dem Sitzbrett nach oben auf den Gleitschirm im Packsack gelegt und in den meisten Fällen per Reißverschluss geschlossen. Unter dem Deckel des Packsacks findet man ausreichend Stauraum für Helm, Overall, Instrumente, etc.

6 ABSTIEGSHILFEN

Dieses Handbuch ist nicht als Lehrbuch gedacht.

Die Ausbildung muss laut Vorschrift der einzelnen Länder in einer staatlich anerkannten Flugschule absolviert werden. Die folgenden Tipps helfen dir, das Beste aus deinem skywalk POISON 2 herauszuholen.

Steilspirale

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, nicht einfach gefühllos nachdrücken. Den Ansatz der Spirale zeigt der skywalk POISON 2 durch eine hohe Seitenneigung an und fliegt eine schnelle, steile 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. In der Steilspirale kannst du am schnellsten Höhe abbauen.

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 ist sehr hilfreich! 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 angebremsst.

Der skywalk POISON 2 hat keine Tendenz zur stabilen Steilspirale es sei denn der Pilot bleibt mit dem Gewicht auf der Kurveninnenseite und sitzt somit nicht NEUTRAL im Gurt. Sollte er unter ungünstigen Einflüssen nachdrehen (z. B. unbeabsichtigte Asymmetrie der Kreuzverspannung), musst du die Steilspirale aktiv ausleiten, d. h. sofort dein Pilotengewicht auf die Kurvenaußenseite legen und die Kurvenaußenseite deutlich mehr anbremsen. **Beachte:** Die Steuerdrücke sind um einiges höher als im Normalflug!

B-Leinenstall

Der B-Stall erfordert aufgrund des Dreileinersystems mehr Kraftaufwand wie bei Vierleinersystemen.

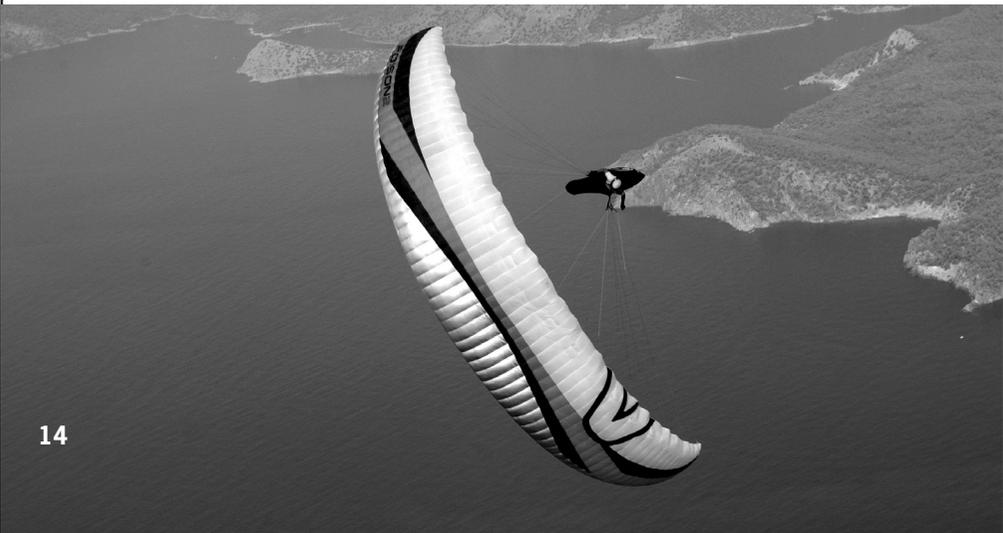
Der Schirm taucht weiter nach hinten ab und schießt im falschen Moment auch deutlich weiter nach vorn.

Da der B-Stall hohen Materialverschleiss nach sich zieht raten wir davon ab ihn oftmals als Abstiegshilfe zu benutzen.

Ohren anlegen

Um die Ohren anzulegen ziehe die äußere A-Leine (A2-Gurt) symmetrisch herunter. Die Flügelenden klappen ein und das Sinken erhöht sich. Betätigst du zusätzlich den Beschleuniger so erhöht sich die Sinkgeschwindigkeit nochmals. Durch Gewichtsverlagerung und einseitiges Bremsen bleibt der Schirm steuerbar. Zum Ausleiten nimm sanft die Steuerleinen zu Hilfe.

Von Steilspiralen oder Wingover mit angelegten Ohren ist strengstens abzuraten. Aufgrund der hohen Belastung auf die verbleibenden Leinen kann es zu Materialschäden führen.



7 EXTREM-FLUGMANÖVER

Hinweis: Alle Extremmanöver belasten das Material des Schirms über Gebühr. Eine verringerte Lebensdauer ist die unmittelbare Folge.

Einklapper

Bei starken Turbulenzen sind Einklapper nicht ausgeschlossen. Der POISON 2 reagiert auf unbeschleunigte Einklapper über 50 % durch mäßiges wegdrehen. Die Drehbewegung kann durch gefühlsvolles Anbremsen minimiert werden. Bei starken Einklappern muss umso vorsichtiger gegengebremst werden. Öffnet der Schirm trotz Gegenlenken nicht, kannst du durch wiederholtes Ziehen der Bremse auf der eingeklappten Seite den Öffnungsvorgang beschleunigen. Klappt der Schirm im beschleunigten Flug ein, so ist die Reaktion dynamischer wie beim Trimmflug und erfordert eine schnellere Reaktion des Piloten.

Verhänger/Leinenüberwurf

Dieser Flugzustand ist beim skywalk POISON 2 bei keinem unserer Testflüge aufgetreten. Dennoch ist beim Gleitschirm fliegen nicht auszuschließen, dass sich die eingeklappte Fläche durch extreme Turbulenzen oder einen Pilotenfehler zwischen den Leinen verhängt.

Der Pilot stabilisiert durch vorsichtiges Gegenbremsen den Schirm. Ohne Pilotenreaktion geht ein verhängter Schirm in eine stabile Steilspirale über.

Um den Verhänger zu lösen, gibt es verschiedene Möglichkeiten:

- > Pumpen auf der eingeklappten Seite.
- > Ziehen der Stabilo-Leine.
- > Führen beide Maßnahmen nicht zum Erfolg, bietet sich die Möglichkeit, den Verhänger durch einen Fullstall zu öffnen. Dieses Manöver sollte nur von routinierten Piloten mit Extremflugerfahrung in ausreichender Sicherheitshöhe durchgeführt werden.

ACHTUNG:

FÜHREN DIESE MANÖVER NICHT ZUM ERFOLG ODER FÜHLT SICH DER PILOT ÜBERFORDERT, IST SOFORT DAS RETTUNGSGERÄT ZU BETÄTIGEN!

Frontstall

Durch aktives Fliegen kann man in der Regel einen Frontstall schon im Ansatz verhindern. Sollte es trotzdem passieren so verhilft man dem POISON 2 durch dosiertes,

beidseitiges Anbremsen zu einer schnellen Wiederöffnung. Greift der Pilot zu grob in die Bremsen besteht die Gefahr eines Strömungsabrisses.

Sackflug

Der Gleitschirm hat keine Vorwärtsfahrt und gleichzeitig stark erhöhte Sinkwerte. 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). Auch bei Flügen in starkem Regen besteht die Gefahr des Sackfluges. Der Pilot beendet den stabilen Sackflug durch leichtes Vordrücken der A-Gurte in Höhe der Leinenschlösser oder durch Betätigen des Beschleunigers. Der skywalk POISON 2 leitet den Sackflug normalerweise selbständig aus.

VORSICHT:

SOBALD IM SACKFLUG DIE BREMSEN BETÄTIGT WERDEN, GEHT EIN GLEITSCHIRM UNVERZÜGLICH IN DEN FULLSTALL ÜBER.

IN BODENNÄHE SOLLTE EIN STABILER SACKFLUG WEGEN DER PENDELBEWEGUNGEN NICHT AUSGELEITET WERDEN. DER PILOT RICHTET SICH STATT DESSEN IM GURTZEUG AUF UND BEREITET SICH AUF DIE LANDEFALLTECHNIK VOR.

Wingover

Es werden abwechselnd enge Kurven geflogen, die Querneigung des Schirms 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 DURCHFÜHRT WERDEN.

FALSCHES AUSLEITEN ODER ÜBERREAKTIONEN DES PILOTEN KÖNNEN UNABHÄNGIG VOM SCHIRMTYP SEHR GEFÄHRLICHE FOLGEN HABEN.

8 MATERIALIEN

Der skywalk POISON 2 ist aus hochwertigsten Materialien gefertigt.

skywalk hat die bestmögliche Kombination von Materialien in Bezug auf Belastbarkeit, Leistung und Langlebigkeit ausgewählt. Wir wissen, die Haltbarkeit eines Gleitschirms ist mit entscheidend für die Zufriedenheit des Besitzers.

Segel und Profile

Obersegel Eintrittskante	aerofabrix[AI] 29
Obersegel Mitte und hinten	Porcher Marine 9017E68A
Untersegel	Porcher Marine skytex 27
Rippen und Bänder	Porcher Marine Nylon

Leinenmaterial

Top- und Bremsleinen	Edelrid 8000-80,8000-65,8000-45 teilweise doppelt gespleißt
Mittelleinen	Edelrid 8000-120, 8000-80 teilweise doppelt gespleißt
Stammleinen AI, AII, BI, BII	Liros PPSL200,
Stammleinen AIII, BIII, CI, CII, CIII	Liros TC 200 doppelt gespleißt
Stabilo	Edelrid 8000-80
Hauptbremsleine	Liros PPSL 200
Eintrittskanten-Verstärkung	Dacron
Aufhängungs-Verstärkung	Dacron

Tragegurte

Die Tragegurte werden aus 12,5 mm Polyester Gurtband mit Kevlareinlage von Cousin Freres gefertigt. Dehnungswerte, Festigkeit und Stabilität dieses Bandes stehen an der Spitze der Gurtbandprodukte.

9 WARTUNG

Bei guter Pflege und Wartung wird dein skywalk POISON 2 über mehrere Jahre lufttchtig bleiben. Ein sorgfältig behandelter Gleitschirm wird viel mehr Flugstunden Freude bereiten als ein Schirm, der nach Gebrauch lieblos in seinen Packsack gestopft wird. Vergiss nicht, dein Leben hängt an ihm. Außerdem ist der POISON 2 mit dem neuartigen aerofabrix[AI] 29 ausgestattet. Bitte lies dazu die Tipps und Tricks zur Materialbehandlung.

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 deinen Gleitschirm schneller altern. Das PU und Aluminium-beschichtete Tuch des skywalk POISON2 ist maximal schmutzabweisend. Wenn du trotzdem das Gefühl hast, dass dein Gleitschirm gereinigt werden muss, dann lediglich mit einem weichen, feuchten Tuch oder Schwamm ohne Seife oder anderen Waschmitteln. Auch keine Lösungsmittel verwenden.

Reparatur

Reparaturen dürfen nur vom Hersteller oder einem autorisierten skywalk-Instandhaltungsbetrieb ausgeführt werden. Amateur-Reparaturen können mehr Schaden als Nutzen anrichten.

Materialverschleiß

Der skywalk POISON 2 besteht hauptsächlich aus Nylon-Tuch, das unter dem Einfluss von UV-Strahlen an Festigkeit und Luftdurchlässigkeit verliert. Den Gleitschirm solltest du erst kurz vor dem Start auslegen bzw. unmittelbar nach der Landung wieder einpacken, um ihn vor unnötiger Sonnenbestrahlung zu schützen.

Leinen-Reparaturen:

Die Fangleinen des skywalk POISON 2 bestehen aus einem Dyneema-Kern und einem Polyester-Mantel als auch aus unummantelten Technoraleinen. Eine Überbelastung einzelner Leinen ist zu vermeiden, da eine sehr starke Überdehnung irreversibel ist.

Wiederholtes Knicken der Leinen an der gleichen Stelle vermindert deren 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. Die 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 Austausch von Leinen muss eine Leinenkontrolle erfolgen. Am besten durch Aufziehen des Gleitschirms am Boden.

Tipps und Tricks zur Materialbehandlung:

Das aerofabrix[Al] 29 ist mit einer hauchfeinen Aluminiumschicht bedampft, um die UV Einstrahlung zu reflektieren und auf diese Weise die Alterung erheblich zu verlangsamen. Pflégliche Behandlung des Schirms und damit auch dieses Hochleistungs-Tuchs ist unumgänglich, um die optimalen Eigenschaften zu erhalten.

Dazu folgende Hinweise:

- 1.** unnötige Sonnenstunden oder Bewitterung vermeiden, den Schirm immer sofort wegpacken, nicht unnötig am Startplatz ausgelegt lassen.
- 2.** Reibung schadet diesem dünnen Tuch extrem, also über den Boden schleifen des Schirms vermeiden.
- 3.** den Schirm immer Zelle auf Zelle zusammenlegen, nicht extrem eng einrollen, scharfe Knicke vermeiden.
- 4.** die Tragegurte immer in der dafür vorgesehenen Schutzhülle verstauen.
- 5.** nie das Tuch mit Salzwasser in Kontakt bringen, die metallischen Eigenschaften können sonst zu Korrosion führen. Sollte der Schirm dennoch einmal mit Salzwasser in Berührung kommen (z. B. Wasserung im Meer) dann sofort in Süßwasser ausgiebig spülen (z. B. Badewanne) und anschließend sorgfältig und gründlich trocknen.

6. nie den nassen Schirm einpacken! Wenn dies unvermeidlich ist, dann sofort komplett trocknen.
7. nach dem Fliegen in salzhaltiger Luft den Schirm unbedingt gründlichst trocknen – nicht feucht einpacken!
8. wenn der Schirm länger nicht geflogen wird, dann empfehlen wir die Aufbewahrung im speziellen storage bag von skywalk. Trocken und lichtarm lagern.
9. den Schirm nie im Auto lassen, wenn das Fahrzeug in der prallen Sonne steht. Die hohen Temperaturen schaden Tüchern allgemein.
10. Verschmutzungen lassen sich mit einem weichen Lappen und allenfalls warmem Wasser problemlos entfernen. Danach gründlich trocknen.

Risse lassen sich wie üblich mit Ripstopklebesegel problemlos tapen, größere Schäden bitte beim autorisierten Fachhändler fachgerecht beheben lassen.

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 stallen 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.

10 2-JAHRESCHECK

skywalk schreibt nach Ablauf von 24 Monaten oder 200 Flugstunden ein Wartungsintervall vor.

Die 2-Jahresprüfung wird vom Hersteller bzw. dem Beauftragten des Herstellers 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 POISON 2 die Gültigkeit der Musterzulassung und jegliche Garantiansprüche.

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 Lufttuchtigkeit ist somit nicht gewährleistet, Garantiansprüche verfallen.

Veränderungen am Gleitschirm:

Der skywalk POISON 2 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.

ACHTUNG:

JEDE EIGENMÄCHTIGE ÄNDERUNG HAT EIN ERLÖSCHEN DER BETRIEBS-ERLAUBNIS ZUR FOLGE. JEDE HAFTUNG DES HERSTELLERS UND DER VERTRIEBSSTELLEN IST AUSGESCHLOSSEN.

11 EINIGE ABSCHLIESSENDE WORTE

Der skywalk POISON 2 steht an der Spitze des Entwicklungsstandards von 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 Pilotenfehlern gefährlich. Denke stets daran, dass jeder Luftsport potentiell riskant 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!

DEIN SKYWALK TEAM



SKYWALK

GmbH & Co. KG

Bahnhofstraße 110
83224 GRASSAU
GERMANY

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

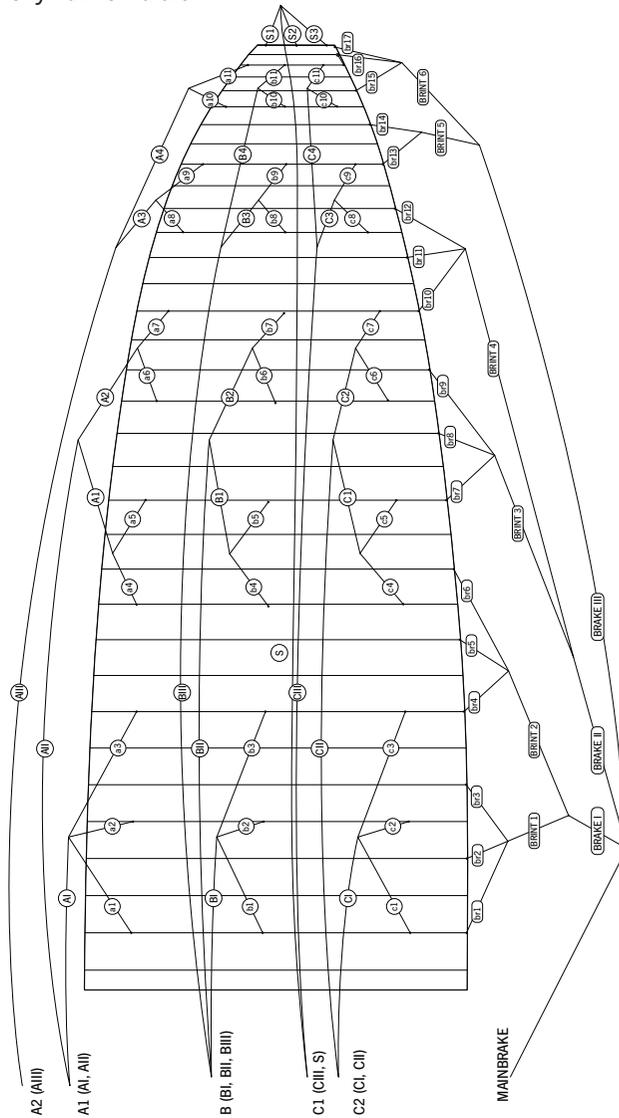
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info

info@skywalk.info

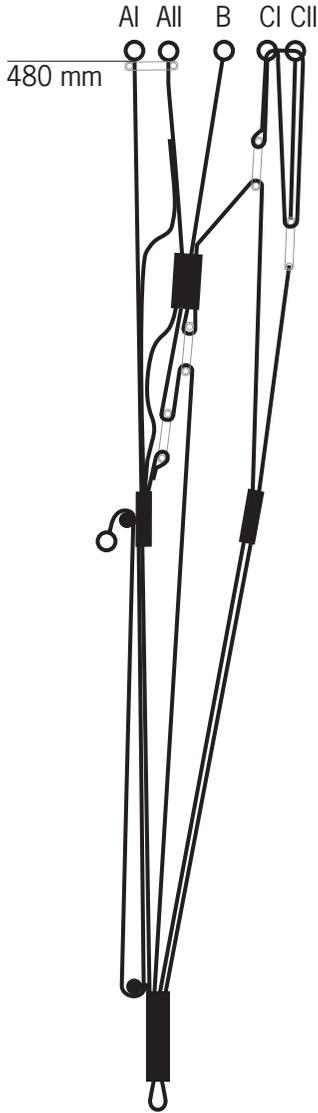
12 LEINENPLAN

Der hier dargestellte Leinenplan des skywalk POISON 2 dient nur zur Veranschaulichung der Leinenkonfiguration. Pläne für weitere Größen sind über die Flugschule, dem Importeur oder direkt von skywalk erhältlich.

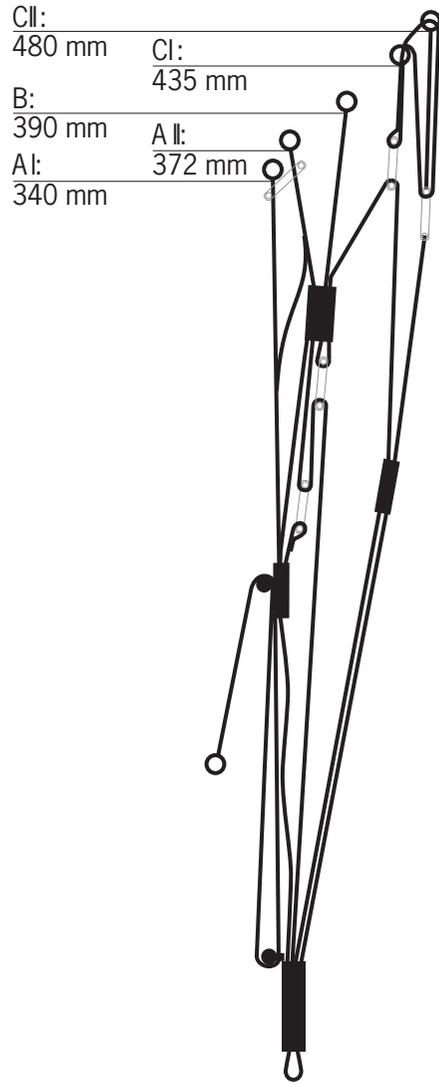


12 TRAGEGURTE

POISON 2, Größe XS und S



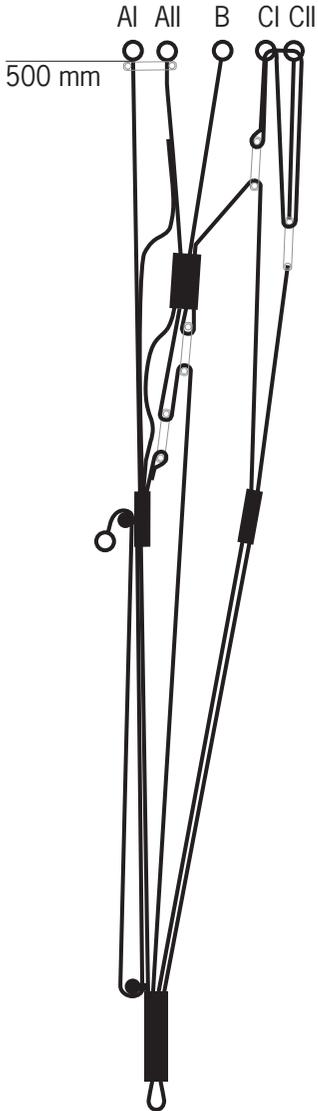
Normalflug



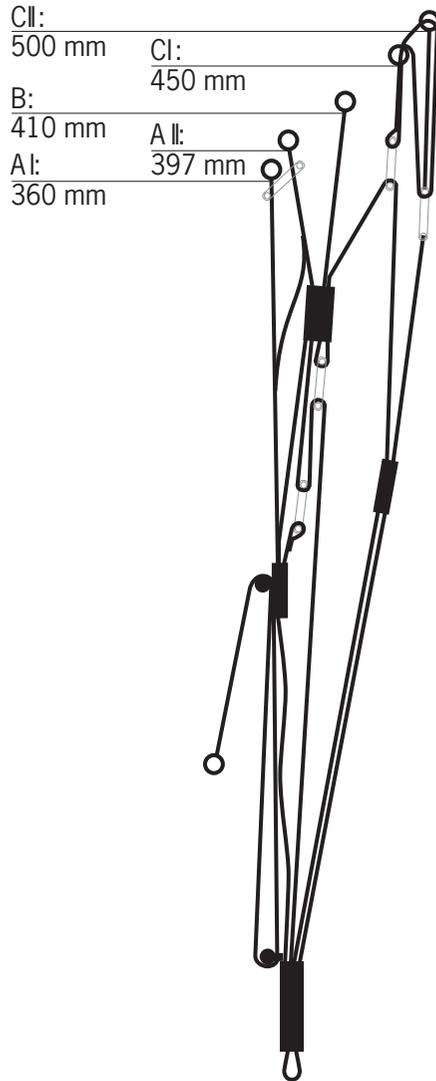
Beschleunigt

12 TRAGEGURTE

POISON 2, Größe M



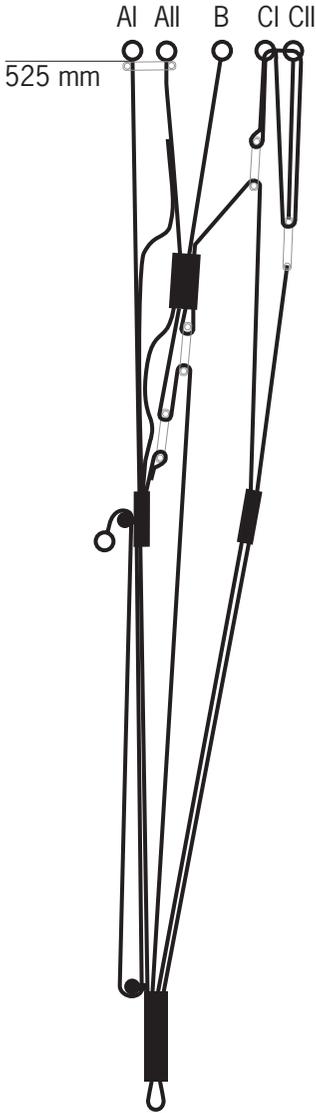
Normalflug



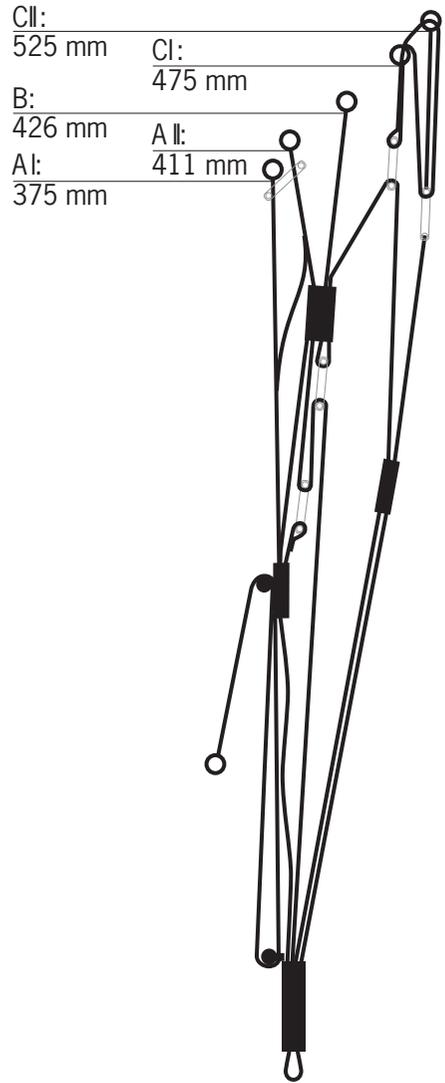
Beschleunigt

12 TRAGEGURTE

POISON 2, Größe L



Normalflug



Beschleunigt

13 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"/> -		
<p>Zustand: <input type="checkbox"/> Neuwertig</p> <p><input type="checkbox"/> Sehr guter Zustand</p> <p><input type="checkbox"/> Guter Zustand</p> <p><input type="checkbox"/> Deutlich gebraucht</p> <p><input type="checkbox"/> Stark gebraucht, noch gütesiegelkonform, Kontrolle innerhalb kurzer Abstände</p> <p><input type="checkbox"/> Nicht mehr lufttchtig, außerhalb der Grenzwerte.</p>			
Durchgeführte Instandsetzungsarbeiten:			
Unterschrift Prüfer:		Datum:	
Name Prüfer:		Firmenstempel:	

13 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"/> <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"/> -		
<p>Zustand: <input type="checkbox"/> Neuwertig</p> <p><input type="checkbox"/> Sehr guter Zustand</p> <p><input type="checkbox"/> Guter Zustand</p> <p><input type="checkbox"/> Deutlich gebraucht</p> <p><input type="checkbox"/> Stark gebraucht, noch gütesiegelkonform, Kontrolle innerhalb kurzer Abstände</p> <p><input type="checkbox"/> Nicht mehr lufttchtig, außerhalb der Grenzwerte.</p>			
Durchgeführte Instandsetzungsarbeiten:			
Unterschrift Prüfer:		Datum:	
Name Prüfer:		Firmenstempel:	





SYLVANUS



POISON²

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

Manual/Service

Serialno:



CONTENT

1	Introduction	page 35
2	Description, Technical data, Line system	page 36
3	Acceleration System	page 39
4	Harness	page 40
5	Flight Techniques and Characteristics	page 41
6	Descent Techniques	page 45
7	Extreme Flight Manoeuvres	page 47
8	Materials	page 49
9	Maintenance	page 50
10	2-Year-Check / Certification	page 53
11	Conclusion	page 54
12	Line Plans, Risers	page 55
13	Test Protocols	page 59

1 INTRODUCTION

Congratulations and thank you for your decision for a skywalk glider! We can assure you that this decision will be honored with plenty of joy in flying.

To ensure that you feel at home on your new glider, we recommend you thoroughly read the Owners Manual/Operating Instructions. This way you will get to know your skywalk POISON 2 quickly and easily.

The following instructions will help to maintain your skywalk POISON 2 in excellent condition, to use it safely and have fun with it for a very long time.

If you have any questions, remarks or suggestions for improvement, please don't hesitate to contact us by fax, e-mail or phone.

The skywalk-team will be happy to help anytime.

Your skywalk-team



2 DESCRIPTION

The POISON 2 currently represents the absolute pinnacle of skywalk Paraglider development. The specifications for the successor to the well-established and successful POISON 1 were manifold but clearly defined by our Test and Competition Pilots and through ongoing customer feedback.

The top requirement was to achieve maximal performance in Gütesiegel-certification. For experienced Pilots the first priority remains flyable performance, speed- above all, but without losing the solid climbing characteristics of the POISON 1. Naturally, a glider of this class retains the established JET FLAPS as part of the package.

The POISON 2 speaks to the experienced cross-country and competition Pilot. With our constantly developing software, we've made large gains with the canopy quality, directly benefiting the glide performance.

Through a novel process called 3-D Ballooning, it is now possible for us to go into even more detail in the design of the canopy. The result- the canopy now exhibits extraordinary performance during high-speed flight as well as an above average stability.

The POISON 2 sets a benchmark among lightweight Gliders, made possible by the worldwide debut of the novel cloth, Aerofabrix AL29, as well as with skytex27, manufactured by Porcher Marine.

A sensationally low weight of approx. 5 kg is responsible for the amazingly manageable extreme flight characteristics, for a high performance glider with almost 70 cells.

2 TECHNICAL DATA

Type	XS	S	M	L
Number of cells	67	67	67	67
Area [qm]	23,6	26,3	28,2	30
Wingspan [m]	12,25	12,93	13,39	13,81
Aspect ratio	6,36	6,36	6,36	6,36
Area projected [qm]	19,5	21,7	23,28	24,8
Wingspan projected [m]	9,41	9,92	10,28	10,61
Aspect ratio projected	4,54	4,54	4,54	4,54
linelength [cm]	692	740	756	780
Line diameter [mm]	0,5/0,7/0,8/0,9/1,25/1,4			
Cord max. [cm]	235	248	257	265
Cord min. [cm]	52	55	57	59
Canopy Weight [kg]	4,5	5,0	5,4	5,8
Take off weight* [kg]	70-90	80-105	95-115	105-130
Pilot + 17 kg equipment				

This paraglider meets the demands of the regulations of german hanggliding association, DHV and the CEN at the time of distribution.

Further details of the construction and the measurements are described in the DHV-type sheet, which is part of this manual. The measurements of the line elements are listed in the type sheet or in the lineplans. They are measured with 5 kg weight. The DHV measures from the line carabiner to the bottom sail.

CAUTION:

THE TYPE SHEET IS PRINTED ONTO THE INSIDE OF THE STABILO. DATE AND NAME OF THE PILOT OF THE FIRST FLIGHT HAVE TO BE ENTERED!

2 LINESYSTEM

The POISON2 is equipped with a line system offering the ideal compromise between durability and low wind resistance. The material mix of sheathed Dyneema and unsheathed Tecnora lines guarantees the highest possible strength with minimal wind resistance. The unsheathed Tecnora top lines as well as the main lines have low wind resistance and high strength. They are partially double-spliced and additionally sewn. The double-splicing serves to optimally transfer power to the middle and top lines. To sum it up, this combination of materials offers both strength and performance.

The skywalk POISON 2 has a real 3 Line System, which means it is composed of only 3 line levels. 3 A, 3 B, 3 C as well as 1 Stabilo Line.

The skywalk POISON 2 has 5 Risers on each side.

- > The innermost and second A-Lines lead to the A1-Riser.
- > The outer A-Lines lead to the A2-Riser.
- > The 3 B-Lines lead to the B-Riser.
- > The outer C-Lines and the Stabilo Lines lead to the C1-Riser.
- > The innermost and second C-Line lead to the C2-Riser.

A schematical illustration of the Risers can be found on page

IMPORTANT SAFETY WARNING:

FLYING A PARAGLIDER REQUIRE MAXIMUM CAUTION AT ALL TIMES. BE AWARE THAT FLYING YOUR PARAGLIDER IS AT YOUR OWN RISK. AS A PILOT YOU HAVE TO GUARANTEE THE FLYING CAPABILITY OF YOUR PARAGLIDER BEFORE EVERY SINGLE FLIGHT.

Don't use your skywalk POISON 2 :

- > Outside the certified take-off weight.
- > With motor.
- > In rainy, snowy and extremely turbulent weather conditions or high winds.
- > In fog or clouds.
- > With insufficient experience or training.

Every pilot is responsible for their own safety and will have to ensure that their aircraft (paraglider) has been checked and serviced for its airworthiness before flying.

You can only fly your skywalk POISON 2 with a valid flying license and in accordance with local rules and regulations.

During its production your skywalk POISON 2 has passed thorough quality control-checks. More spot checks were performed before its despatch.

3 ACCELERATION SYSTEM

The skywalk POISON 2 can be equipped with an enclosed foot operated Acceleration-System.

The Speed System acts on the A-, B- and C-Risers. In the Start position all Risers are the same length: 50 cm without shackles. The P2 has a short and extremely effective speed path.

By activation of the Speed System, the A-1 Riser will be shortened by 14 cm, the A2-Riser 10,3 cm, the B-Riser 9 cm, and the C1-Riser 5 cm. The C2-Riser retains its original length. The brake-pulley moves upward during accelerated flight- this guarantees that the performance of the braking equipment under tension is not compromised. Optimal canopy form is sustained during accelerated flight conditions as well. The Speed System is designed for highest speed and best possible performance.

CAUTION:

THE DHV RATING OF SOME GLIDER SIZES CAN CHANGE DURING THE USE OF THE ACCELERATION SYSTEM IN FLIGHT. TO DETERMINE WHICH SIZES ARE AFFECTED PLEASE CHECK THE TYPE SHEET.

INSTALLING THE ACCELERATOR EQUIPMENT:

Most commonly used harnesses have pulleys for the acceleration-system already attached. The acceleration line runs from the front through the pulleys at the harness to the top. They are tied to the "Brummel-hooks" at the right length.

With the right adjustment of the acceleration lines, the foot-bar can be reached easily with angled legs during flight. By straightening the legs, the whole acceleration range can be used.

Prior to flying, the connection hooks of the foot-operated accelerator and the acceleration-system have to be connected to each other (Brummel-hooks). Check that the acceleration line runs freely.

Function:

By using the foot-operated accelerator the pilot reduces the force via a pulleysystem by half and shortens the A-, B- and C- risers.

4 HARNESS

The skywalk POISON 2 is licensed for all certified harnesses of the GH type (harnesses without solid cross-bracing).

Be aware that the level of suspension changes the relative braking distance.

CAUTION:

FULLY CROSS-BRACED HARNESSES EFFECT THE HANDLING DRASTICALLY AND DO NOT LEAD TO HIGHER SAFETY!

5 FLIGHT TECHNIQUES AND CHARACTERISTICS

Preflight check and maintenance

It is important to check all paragliding equipment thoroughly before every flight to see if it has any defects. Also check the paraglider after long flights and after long storage.

Check thoroughly:

- > All seams of the harness, of the risers and of the reserve bridle.
- > That all connecting parts, maillons and carabiners are closed.
- > The brake-line knots on both sides and follow the brake-line to the top.
- > All the other lines from riser to canopy.
- > All the line attachment points at the canopy.
- > If the top or bottom of the wing are damaged or perished.
- > The ribs and crossports from inside.

CAUTION:

DO NOT TAKE-OFF IF YOU DETECT ANY DEFECTS, EVEN IF THEY ARE MINOR!

If you find any damage or excessive wear and tear please get in touch with your flying school.

The POISON is equipped with the trend-setting Jet-Flap system, just like the MESCAL and TEQUILA. Air is conducted from the bottom sail (pressure area) to the top sail (low-pressure area) and is blown out there with higher speed. The connection is established through jet shaped channels, which are located in the rear section of the wing.

When increasing the angle of attack the danger of airflow interruption and subsequent stalling is minimized.

Results: the constant airflow delays the stall even at great angles-of-attack, the flyable minimum speed is lowered and the pilot has a higher incidence range. This is of great importance, especially during starting and landing.

The Jet-flaps help for an extraordinary climbing performance. You don't need any special knowledge to have control of the flap system, the use of a Jet-Flap paraglider is the same as a conventional glider.

Turning

The skywalk POISON is very manoeuvrable and reacts to steering inputs directly and without delays. Simple weight shift enables you to fly very wide turns with minimal altitude loss. Combined steering technique: Weight shifting and pulling of the inside brake line allow extra tight turns.

During turning you can control the speed, the curve radius and banking by additional use of the outer brake. Counter braking or releasing the brake lines can change these parameters most effectively.

In order to achieve the best possible climbing performance, avoid sharp or abrupt braking, rather, allow the brake to pay out. This way the glider can find the optimal center of the thermals and will continue to gain in altitude. In narrower thermals, you can circle the glider more narrowly- when banking the glider will continue to stably gain altitude.

CAUTION:

PULLING THE BRAKE LINES TOO FAR AND TOO FAST CAN CAUSE A FULL STALL!

You will recognise a flat spin through high steering pressure and a slight backwards folding of the outer wing section. If this happens you have to release the inside brake immediately.

Emergency Steering:

In case one or both brake lines break you are able to steer and land the skywalk POISON 2 with help from the C-Riser.

Active Flying:

Active flying means flying in harmony with your paraglider.

Anticipate the behaviour of your skywalk POISON in flight, especially in turbulent and thermal conditions and react accordingly. In calm air necessary corrections will be minimal, but turbulence demands permanent attention and the use of brakes and weight shifting with the harness.

Good pilots have instinctive reactions. So possibly collapses can be felt early and prevented.

Accelerated Flying:

You will notice the high performance of the Poison2 not only during Trim flight, but also during accelerated glide. When you activate the Speed System, avoid applying too much pressure- the system operates very effectively and directly. To reach the maximum speed press the acceleration-system firmly until both pulleys on the A-risers touch each other.

If you apply pressure too quickly, the Poison2 will dive down forward due to the extreme change in position. Brake with feel and the glider will quickly accelerate and the rate of sink from start to highest speed will remain very moderate.

We would like to stress that Pilots should fly only in wind conditions that they are accustomed to. Even though the Poison2 is extremely stable in accelerated flight, a collapse in turbulence is still possible. In general, the reactions are more impulsive and demand quicker reaction time from the Pilot.

Therefore always use the acceleration-system with adequate height above the ground, obstacles and other aircraft.

During accelerated flight, the brake-pulley will move upwards, despite this you should avoid an inadequate brake-length line.

NEVER ACCELERATE IN TURBULENT AIR!

NEVER ACCELERATE NEAR THE GROUND

NEVER LET GO OF THE BRAKE HANDLES!

In case the glider collapses you will have to release the acceleration-system immediately to stabilise and reopen your paraglider.

Towing:

The skywalk POISON is very suitable for towing.

Make sure you climb from the ground at a flat angle.

- > The pilot must have a valid towing license.
- > The used tow winch has to be authorised.
- > The winch operator must have a towing license, which includes paragliding.

When towing always steer sensitively, do not brake too much because the glider already flies at an increased angle of attack. stall the glider warily.

Motorised flight

THE Poison2 is not certified for Motorflight.

CAREFULLY PACKING YOUR PARAGLIDER WILL INCREASE THE LONGEVITY OF YOUR GLIDER.

- > Empty the glider from all debris such as leaves, twigs, grass, sand etc.
- > Sort out your lines and spread them evenly on the glider.
- > Make sure the glider is dry when storing it for a longer period of time.
- > Fold the glider starting in the middle and working your way to the outside always folding 2 cells, so that the leading edge is folded cleanly.
- > Fold the cells, starting from the second cell from the middle, so that the reinforced edges of the cell openings are on top of each other.
- > Do the same at the lower long-edge of the glider.
- > This folding method is best done together with a friend, but you should be able to do the same on your own after some practice.
- > Then press the air out of the folded glider starting at the bottom and working your way to the top.
- > Fold the whole row once toward the middle.
- > Do exactly the same on the other side. Then fold one half onto the other half and make sure the leading edge are folded cleanly.
- > Start wrapping up the glider from its lower end. The wraps should be approx. 1ft. wide.
- > The leading edge can be folded inwards once, but is not necessary. The left over air should be pressed out of the glider and not through the material (this can increase the porosity of your glider).
- > Now attach the compression band around the packed wing, at right angles to the cell openings, then slide the glider into the light nylon bag. This helps to protect the cloth from being damaged by sharp edges or zippers from your harness.
- > Open the backpack and place your glider on the inside edge. The soft wing on your back will make transportation much more comfortable.

Place the harness with the seat board facing up on top of your glider and close the zippers. Put the rest of your equipment (helmet, overall, instruments etc.) under the hood of your Packsack.

6 DESCENT TECHNIQUES

The POISON 2 MANUAL is not a textbook for learning how to paraglide.

According to the local rules and regulations, instruction and training must be carried out in licensed schools. The following information enables you to get the most out of your skywalk POISON 2 .

Spiral dive:

You can initiate the spiral dive by carefully increasing the pull on one of the brakes and simultaneously shifting your weight to the inside of the turn. If the glider doesn't bank up and the sink rate doesn't increase, then try again. Don't just apply more and more brake without sensitivity.

The skywalk POISON 2 enters the spiral dive with a high bank angle and makes a fast steep turn. The banking and sinking can be controlled by dosed pulling resp. loosening the inner brakeline. Smooth braking of the outer wingtip avoids collapsing and also speed can be controlled better in hard spirals. The spiral is the most effective tool in losing height. This is advantage and disadvantage at the same time, the pilot needs to be able to handle the resulting high sinkrates.

CAUTION:

THE HIGH SINK RATE CAUSES HIGH PHYSICAL STRAIN DUE TO THE INCREASING CENTRIFUGAL FORCES AND MAY CAUSE BLACKOUTS!

Tensing the stomach muscles during the spiral dive can be helpful. At the first signs of dizziness or feeling faint exit the spiral dive immediately.

Because of the extreme loss of altitude experienced during a spiral dive always ensure you have enough height above ground.

To avoid a strong surge when exiting the spiral dive you have to release the inside brake while applying the outer brake slightly.

The skywalk POISON 2 has no tendency for locking into a spiral dive unless the Pilot sits with his weight on the inner side of the curve and does not sit in a neutral position in the harness. In this case shift your weight to the outside of the turn and simultaneously apply more outside brake.

Applying both brakes will also take the paraglider out of the spiral dive but the glider can front tuck and you should dampen the exit with the brakes.

Remember: Compared to regular flight manoeuvres the steering forces in a spiral dive are a lot higher!

B-line stall

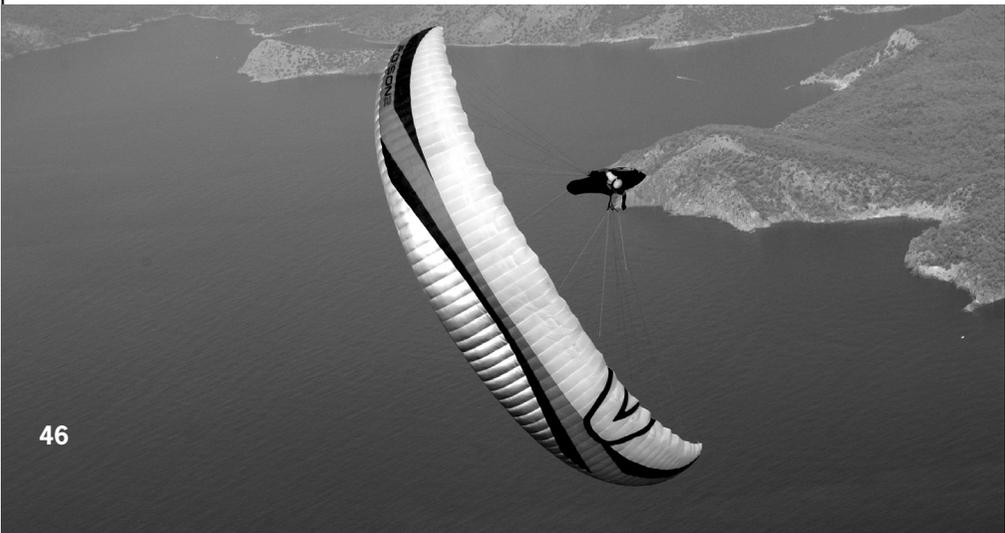
B-Line Stall: Due to the 3 Line System, the B-Stall demands a higher energy expenditure as with the 4 Line Systems. The glider dives back further and shoots (at the wrong time) clearly more forward. Because the B-Stall has a much higher wear and tear effect on the cloth, we recommend using it only as an aid in descending.

Big ears

Big Ears: Pull the outer A-Lines (A2-Riser) symmetrically downward for Big Ears. Both wing tips will fold inwards and the rate of sink increases.

If you then activate the Speed System, the rate of sink will increase again. The glider remains controllable through weight shift and braking on one side. To exit Big Ears, gently use the steering lines.

A steep spiral or wingover with Big Ears is strongly discouraged. It can lead to damage of material due to the high stress on the remaining lines.



7 EXTREME FLIGHT MANOEUVRES

Caution: all extreme manoeuvres place an extensive stress on materials. A reduced product life is the direct result.

Asymmetric tuck:

In strong turbulence, the canopy may collapse. The skywalk POISON 2 will re-open automatically even after bigger collapses within a turn of 180°. The turning towards the collapsed wing section can be minimised by braking on the remaining open side of the canopy. In case of a big collapse you will have to use small brake movements in order to avoid a stall. In case the canopy still doesn't recover you can accelerate the opening process by pumping the brake on the tucked side.

Cravat/Line over:

This type of instability never occurred during any of our test flights with the skywalk POISON 2. Still, in extremely turbulent air or during exceptional piloting errors it is possible that the folded wing section might get tangled in the lines. The pilot may then stabilise the paraglider by careful counter-braking. Without immediate intervention of the pilot a cravated paraglider will turn into a strong spiral dive.

There are several possibilities to untangle the paraglider:

- > Pumping on the folded side.
- > Pulling the stablo-lines (tip-lines).
- > In case none of these manoeuvres have any success you can try to unfold the paraglider by performing a Full Stall. Only experienced pilots, with a lot of flight experience should attempt this manoeuvre.

CAUTION:

IF NONE OF THESE MANOEUVRES ARE SUCCESSFUL OR THE PILOT FEELS OVERWHELMED BY THE SITUATION THE RESERVE PARACHUTE SHOULD BE DEPLOYED IMMEDIATELY!

Front tuck:

The paraglider can be front tucked by a strong pull on the A-risers or when encountering strong sink. The leading edge will fold forward along the whole length

of the wing. Light braking will reduce the forward surge and will help to speed up the opening of the canopy. If the Pilot grabs the brakes too roughly, a dangerous stall could result.

The parachutal stall:

The paraglider has no forward speed and a much increased descent rate.

The Parachutal Stall may follow a too passively released B-line Stall.

Porous canopy fabric (excessive UV-degradation) or frequent, strong towing (stretched A-lines) results in an increased risk of a Parachutal Stall.

The pilot can recover from the Parachutal Stall by slightly pushing the A-risers forward at the mallions or by using the accelerator.

The skywalk POISON 2 usually exits the Parachutal Stall automatically.

CAUTION:

AS SOON AS YOU APPLY THE BRAKES DURING A PARACHUTAL STALL THE PARAGLIDER WILL IMMEDIATELY ENTER A FULL STALL. IF STILL IN A PARACHUTAL STALL CLOSE TO THE GROUND DO NOT ATTEMPT TO RECOVER BUT STRAIGHTEN UP YOUR POSITION IN THE HARNESS AND PREPARE FOR A PARACHUTE LANDING ROLL.

Wingover:

Alternating left/right turns lead to an increased banking of the canopy. The load on the outside wing tip to a minimum (the tip starts to feel light). Further turns and higher banking is not recommended at this stage as the canopy might collapse on the inside wing section. To pick up speed brake gently to dampen the forward surge of the skywalk POISON 2 and to counteract a possible Front Tuck.

CAUTION:

FULL STALL, NEGATIVE SPIN AND WINGOVERS (ABOVE 90°) ARE ILLEGAL ACROBATIC FLIGHT MANOEUVRES AND ARE NOT PERMITTED IN REGULAR AIR TRAFFIC.

WRONG OR EXCESSIVE STEERING IN THESE SITUATIONS MAY HAVE FATAL CONSEQUENCES INDEPENDENT OF THE TYPE OF PARAGLIDER USED!

8 MATERIALS

The skywalk POISON 2 is manufactured out of highest-grade materials. skywalk has chosen the best possible combination of materials regarding durability, performance and longevity. We know that durability is a deciding factor for the customer's satisfaction.

Wing and Ribs:

Leading Edge Upper Sail	aerofabrix[AI] 29
Bottom Sail	Porcher Marine 9017E68A
Lower Sail	Porcher Marine skytex 27
Ribs	Porcher Marine Nylon

Lines:

Top- and Brake-lines	Edelrid 8000-80,8000-65,8000-45 partially double spliced
Middle-lines	Edelrid 8000-120, 8000-80 partially double spliced
Main-lines AI, AII, BI, BII	Liros PPSL200,
Main-lines AIII, BIII, CI, CII, CIII	Liros TC 200 double spliced
Stabilo	Edelrid 8000-80
Main-Brake-lines	Liros PPSL 200
Leading edge reinforcements	Dacron
Attachment point reinforcements	Dacron

Risers:

Risers are manufactured by Cousin Freres, from 12,5 mm Polyester webbing with Kevlar inserts. Stretch values, strength and stability of this material is amongst the leading positions of all webbing products currently on the market.

9 MAINTENANCE

With proper maintenance, your skywalk POISON 2 will be in an airworthy condition for several years. A well looked after paraglider lasts a lot longer than one which is packed in its bag without care after use. **Always remember: Your life depends on your paraglider!** Furthermore, the POISON 2 is equipped with the new aerofabrix[AI] 29. Please read the Tips and Tricks for Cloth Handling.

Storage:

Store your paraglider in a dry location, protected from light and away from chemicals! Damp is a natural enemy for any paraglider. Therefore always make sure your paragliding equipment is dry before packing it away. Dry if necessary in a heated room.

Cleaning:

Rubbing and cleaning leads to faster deterioration of your paraglider. The PU and Aluminium-coated cloth of the skywalk POISON2 is highly soil-resistant. If you still think that your paraglider needs to be cleaned, then use a soft and wet towel or sponge. Don't use any soap or detergents. Never use inflammable products.

Repair:

All repairs must be carried out by the manufacturer or by an authorised skywalk-Service-Centre. Amateur repairs can cause more harm than good.

Wear:

The skywalk POISON 2 mainly consists of Nylon fabric that loses strength and shows an increase in porosity under the influence of UV-radiation. Only unfold the paraglider shortly before starting and pack away immediately after landing to avoid any unnecessary sun exposure.

Line-Repairs:

The lines of the skywalk POISON 2 consist of a Dyneema-core and a Polyester-cover. Avoid heavy loads on single lines, as excessive stretch may be irreversible. The POISON2 suspension lines are composed of a Dyneema-core with a Polyester sheathing as well as unsheathed Technora Lines

Repeated folding or kinking of lines at the same spot reduces their strength even if

it's just a little. A repeated pinching or folding of the line at the same spot diminishes its strength.

Every visual damage of a line, even if it is only the line coating, requires a replacement. Only acquire new lines from the manufacturer or from an authorised skywalk-Service-Centre. Your flying school or your dealer will assist you to change a defect line. Check the correct length of the line before replacing it. Compare with its counterpart on the opposite side of your glider. After the exchange a line-check will be necessary. The best way to this is by unfolding the glider on the ground!

Tips and Tricks for Cloth Handling:

aerofabrix[Al] 29 is metallized with mist-fine nano-coatings of aluminium, in order to reflect UV rays, and therefore markedly slow down the aging properties of the cloth. In order to care for and ensure the continued performance of your Glider and this special high-performance cloth, it is imperative that you adhere to the following guidelines.

Therefore, the following Instructions for Handling and Care:

- 1.** Avoid any unnecessary exposure to sun or weathering. During start, do not lay the glider on the ground for long periods of time, and always pack it up right after landing.
- 2.** Any rubbing or abrasion will lead to cloth damage, so be sure not to drag the cloth on the ground.
- 3.** Lay the glider cell upon cell, but please avoid tightly squeezing or tightly folding the glider together.
- 4.** Always use the special inner Pack Sack together with the padded Pack Band, both made of very soft cloth.
- 5.** Always store the risers in the protective casing provided for this use.
- 6.** Never bring the cloth into contact with saltwater, the metallic content may react with the saltwater and lead to corrosion. If the glider does happen to come into contact with saltwater, please rinse it with ample amounts of fresh water and then carefully and thoroughly dry it.

7. Never pack up a wet glider! If this is unavoidable, then dry the glider as soon as possible.
8. After flying in air with a saltwater content, allow the glider to dry thoroughly – do not pack it up when still damp.
9. If you do not fly with your glider for long periods of time, we recommend storing it in the special storage bag from skywalk. Store in a dry and low-light location.
10. Never leave the glider in a car parked in full sun. The high temperature can lead to the damage of any glider.
11. Dirt or dust can be wiped away easily with a soft cloth and some warm water. Afterwards please dry thoroughly.
12. You can repair small cracks as usual with Ripstop sealing tape, larger damage must be repaired by an authorized Dealer.

General informations:

- >When unfolding the paraglider insure that neither the canopy nor the lines become too dirty as dirt particles in the fibres can damage the material and lines.
- >If the lines get tangled on the ground they may be over-stretched or break during take-off.
- >Do not step on the lines and/or canopy.
- >Make sure that no sand, stones or snow get inside the canopy as the extra weight collected in the trailing edge may slow down or even stall the glider.
- >Sharp edges damage the canopy.
- >Uncontrolled inflation attempts in strong winds may result in the glider impacting into the ground at high speed. This can cause rips, damage on lines and/or fabric.
- >Make sure not to land your canopy leading edge first as this may cause permanent damage to this area of your paraglider.
- >After landings in trees or on water you should check the length of the lines.
- >After contact with salt water thoroughly rinse the equipment with fresh water!

9 2-YEAR-CHECK / CERTIFICATION

According to DHV regulations your glider will have to undergo a maintenance check after 24 months.

According to these regulations the Two-Year-Check has to be carried out by the manufacturer, its representative or by the owner himself.

The check will have to be confirmed by a DHV-stamp. Missing this deadline or if the check is carried out by an unauthorised company will lead to immediate loss of your skywalk POISON 2 DHV-certificate and all warranty and liability claims.

We recommend not to do this check yourself. Without the proper instruments and specific knowledge the check will be insufficient. The airworthiness of your glider can't be guaranteed.

Changes to the paraglider:

Your skywalk POISON 2 is manufactured within the regulated parameters of tolerance.

These parameters are very narrow and mustn't be altered under any circumstance.

Only this way the optimum balance between performance, handling and safety can be guaranteed!

UNAUTHORISED CHANGES CAUSE AN IMMEDIATE EXPIRATION OF THE OPERATING LICENSE! ANY LIABILITY CLAIM TOWARDS THE MANUFACTURER AND ITS DEALERS IS EXCLUDED!

11 CONCLUSION

Paragliding is a fascinating sport. With the POISON 2 you own a product which is at the top of actual development

This glider will provide you with plenty of fun over many years, as long as you treat and maintain it in a responsible way. Respect for the requirements and potential hazards of our sport are essential for safe and successful flying.

Even the safest paraglider may crash due to a pilot error or meteorological miscalculations.

Remember that aviation sports are potentially hazardous and that you are responsible for your own safety.

In the interest of our sport we advise you to fly cautiously and in accordance with air law and local rules and regulations.

PILOTS FLY AT THEIR OWN RISK!

YOUR SKYWALK TEAM



SKYWALK

GmbH & Co. KG

Bahnhofstraße 110
83224 GRASSAU
GERMANY

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

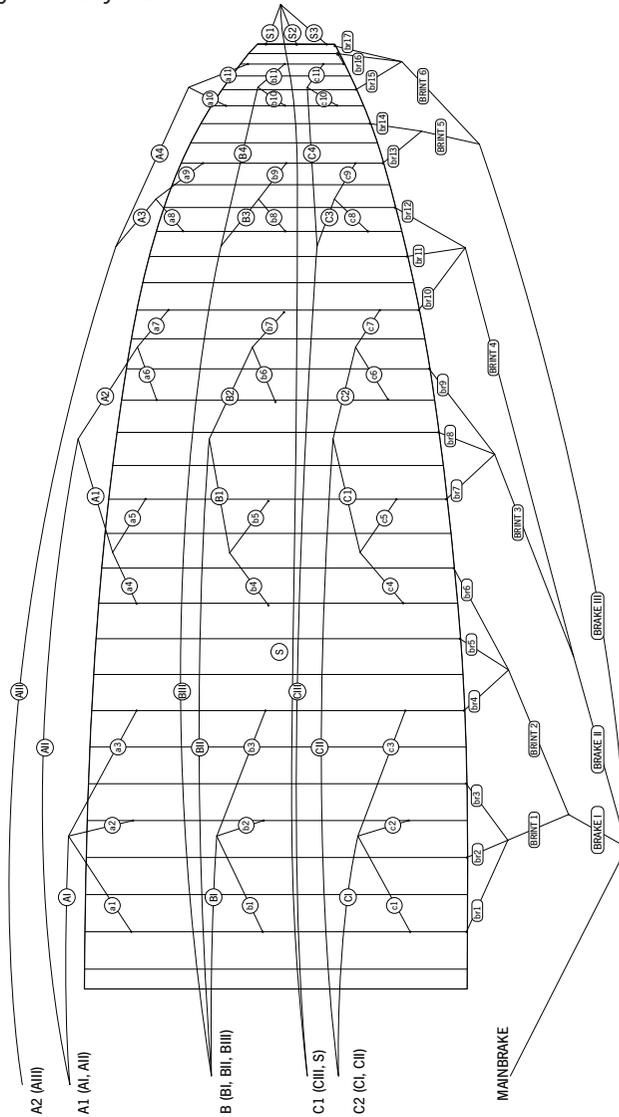
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info

info@skywalk.info

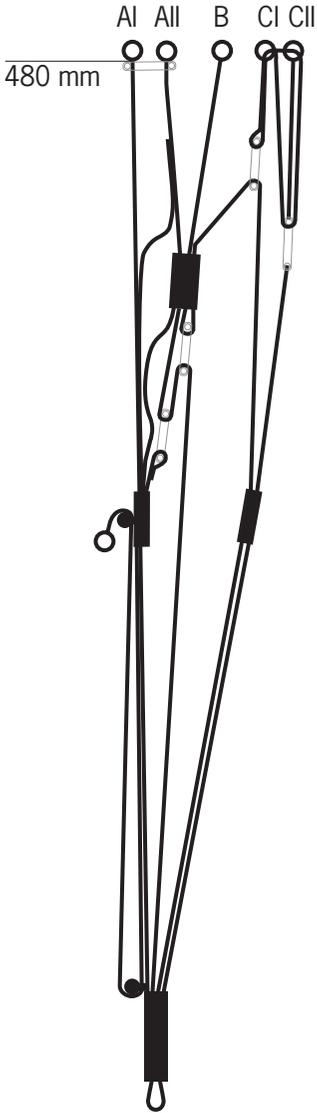
12 LINE PLAN

The displayed line plan of the skywalk MOJITO.HY is only for demonstration purposes of the line configuration. Plans for other sizes can be acquired via flight schools, importers or directly from skywalk.

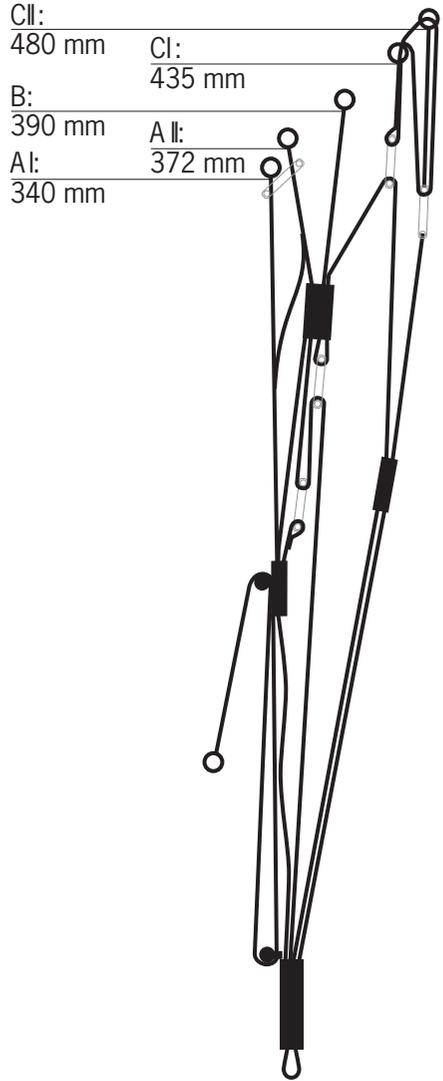


12 RISERS

POISON 2, Size XS und S



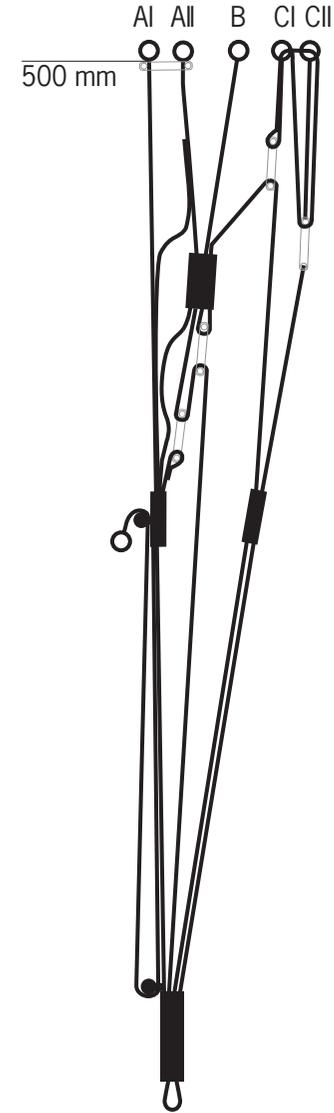
Trimspeed



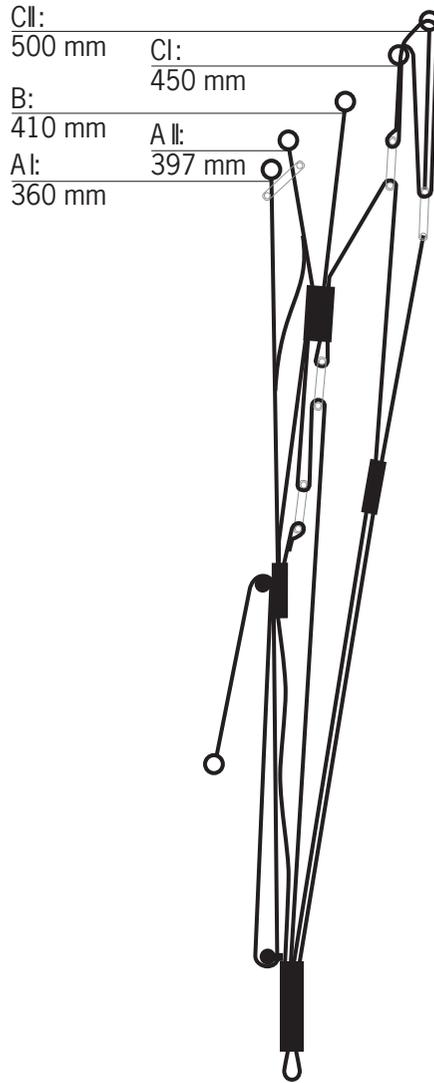
Accelerated

12 RISERS

POISON 2, Size M



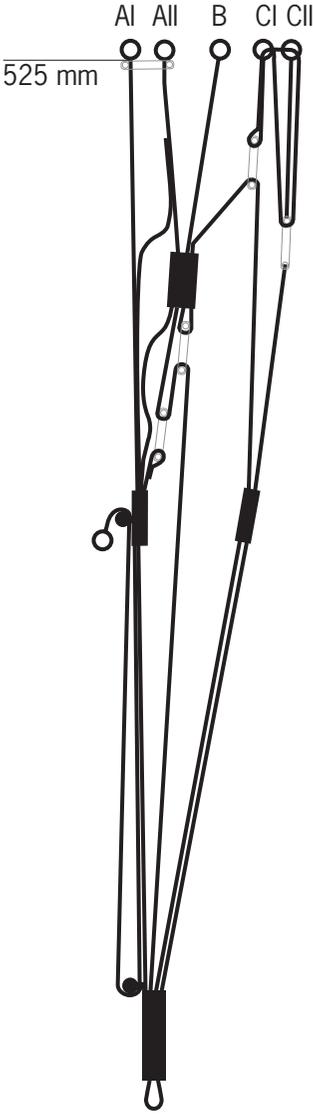
Trimspeed



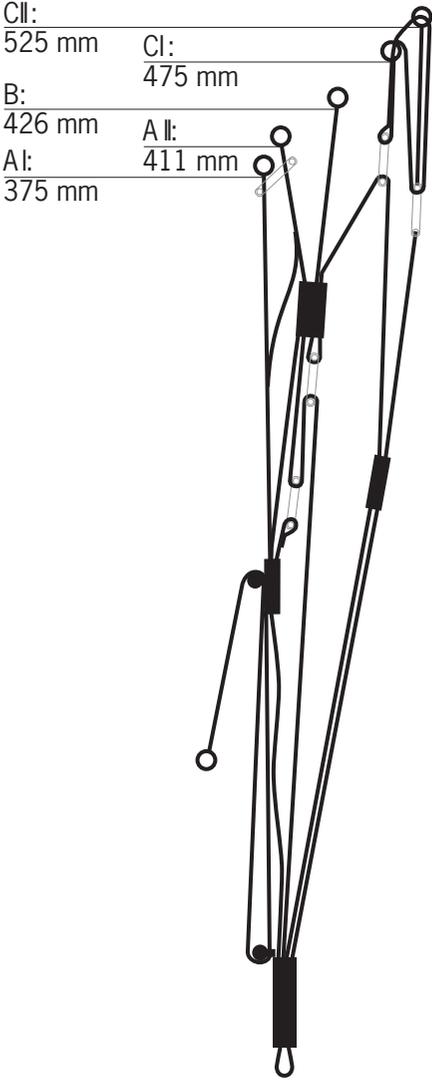
Accelerated

12 RISERS

POISON 2, Size L



Trimspeed



Accelerated

13 TEST PROTOCOL

Test Protocol		Date:
Customer. Name:		
Adress:	<input type="text"/>	Phone:
Glider:	Size:	Serial number:
Gütesiegelnr.	Date of last check:	
Date of first flight:	Year of construction:	

Accomplished checking:	Results: [+/-]	Description of failure	Suggested repairs
Identification:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Visual check of canopy:			
Upper surface:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Lower surface:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Profiles:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Line flares:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Leading edge:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Trailing edge:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Crossports:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Visual check of lines:			
Seams:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Abrasion spots:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Core withdrawals:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Vis. check of connectionparts			
Suspension line screw locks:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Risers:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Lenght measurement:			
Risers:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Lines:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Examinations of the canopy:			
Firmness of canopy:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Porosity:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		

Examinations of the lines:			
Firmness of main lines:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	daN
Visual check of trimming:	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	
Checkflight necessary?	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	
Gütesiegel plaque?	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	
Identification plate?	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	
<p>Condition: <input type="checkbox"/> New</p> <p><input type="checkbox"/> Very good condition</p> <p><input type="checkbox"/> Good condition</p> <p><input type="checkbox"/> Well used</p> <p><input type="checkbox"/> Heavily used, but within gütesiegel standards, frequent checks required</p> <p><input type="checkbox"/> No longer airworthy, outside of the limit values.</p>			
<p>Repairs made?</p>			
<p>Signature of tester:</p>		<p>Date:</p>	

13 TEST PROTOCOL

Test Protocol		Date:
Customer Name:		
Adress:	<input type="text"/>	Phone:
Glider:	Size:	Serial number:
Gütesiegelnr.	Date of last check:	
Date of first flight:	Year of construction:	

Accomplished checking:	Results: [+/-]	Description of failure	Suggested repairs
Identification:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Visual check of canopy:			
Upper surface:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Lower surface:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Profiles:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Line flares:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Leading edge:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Trailing edge:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Crossports:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Visual check of lines:			
Seams:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Abrasion spots:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Core withdrawals:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Vis. check of connectionparts			
Suspension line screw locks:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Risers:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Lenght measurement:			
Risers:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Lines:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Examinations of the canopy:			
Firmness of canopy:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Porosity:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		

Examinations of the lines:							
Firmness of main lines:		<input type="checkbox"/>	daN				
Visual check of trimming:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Checkflight necessary?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Gütesiegel plaque?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Identification plate?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
<p>Condition: <input type="checkbox"/> New</p> <p><input type="checkbox"/> Very good condition</p> <p><input type="checkbox"/> Good condition</p> <p><input type="checkbox"/> Well used</p> <p><input type="checkbox"/> Heavily used, but within gütesiegel standards, frequent checks required</p> <p><input type="checkbox"/> No longer airworthy, outside of the limit values.</p>							
Repairs made?							
Signature of tester:				Date:			



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