

SYLVANUS

CAYENNE

JET FLAP sportster - LTF 2

Handbuch/Serviceheft

Seriennr:

INHALTSVERZEICHNIS

- 1 Gratulation
- 2 Beschreibung, Technische Daten, Aufhängesystem
- 3 Beschleunigungssystem
- 4 Gurtzeug
- 5 Flugpraxis und Flugeigenschaften
- 6 Abstieghilfen
- 7 Extrem Flugmanöver
- 8 Materialien
- 9 Wartung, Entsorgung
- 10 2-Jahres-Check
- 11 Zulassungen
- 12 Natur und Landwirtschaftverträgliches Verhalten
- 13 Schlusswort
- 14 Leinenplan
- 15 Tragegurte
- 16 Nachprüfprotokoll

1 EINLEITUNG

Wir gratulieren Dir zum Kauf Deines neuen CAYENNE3 und möchten uns für Dein Vertrauen bedanken. Wir sind sicher, dass Du jede Flugminute mit Deinem skywalk CAYENNE3 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 CAYENNE3 schnell und umfassend kennen. Diese Betriebsanleitung gibt Dir Tipps zum sicheren Fliegen, sodass Du über einen langen Zeitraum viel Freude mit Deinem neuen CAYENNE3 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

Den Erfolg des CAYENNE2 zu überbieten bedarf eines sehr anspruchsvollen Pflichtenheftes. Gerade ein 2er Schirm muss quasi alles beinhalten.

Ganz oben auf der Liste stand neben maximaler Leistung auch ein sehr hoher Wohlfühlfaktor. Dieser ist entscheidend dafür, ob die Pilotengruppe die maximale Leistung des Gerätes erfliegen kann. Das Handling, wenn auch nicht zum Akrofliegen entwickelt, muss hervorragend sein, denn nur wenn der Pilot den Schirm perfekt in jeglichen Flugbedingungen in der Hand hat, kann er das Leistungspotential voll ausschöpfen. Egal ob als Streckenanfänger oder Streckenjäger im OLC, ist man auf einem Streckenflug, fliegt man fast immer auch mal in anspruchsvolleren Bedingungen. Hier scheidet sich dann sehr schnell die Spreu vom Weizen und der Pilot erkennt sofort, was Sache ist und ob er den Schirm im Griff hat.

Die Leistung des CAYENNE3 setzt Maßstäbe und dafür haben wir alles aus heutiger Sicht technisch machbare umgesetzt:

Reinrassiger 3 Leiner, dünne Mittel und Topleinen mit Loop sleeve, widerstandsoptimierter Tragegurt, 5 durchgehende Zugentlastungsbänder, JET FLAPS....sind ein paar Merkmale wie technisch innovativ der CAYENNE3 an den Start geht.

Allein das Aufhängesystem mit der Hightech Beileinung erlaubte uns 40% Leinenwiderstand gegenüber dem Vorgänger einzusparen.

Nur durch ständiges Weiterentwickeln ist es möglich immer wieder an der Spitze der Entwicklung zu stehen und nicht hinterher zu hinken.

Natürlich konnten wir, wie schon in all unseren anderen Modellen auf die JET FLAPS nicht verzichten. Diese werden immer wichtiger, um die Sicherheit bei so hoher Streckung für den Piloten zu gewährleisten. Mehr Streckung bedeutet bei eher kleineren Flächen auch weniger Flügeltiefe und damit eigentlich kürzere Steuerwege. Das prädestiniert den CAYENNE3 für die JET FLAPS!

Der CAYENNE3 spricht den Streckenjäger, sowie den Aufsteiger aus dem oberen LTF 1-2 Bereich (z. B.: CHILI Piloten) an.

2 TECHNISCHE DATEN

Typ	XS	S	M	L	XL
Zellen	61	61	61	61	61
Fläche ausg.	22.24	25.34	26.41	27.83	29.50
Spannw. ausg.	11.55	12.33	12.59	12.93	13.30
Streckung ausg.	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
Fläche proj.	18.70	21.30	22.20	23.40	24.80
Spannw. proj.	8.97	9.57	9.77	10.03	10.33
Streck. proj.	4.30	4.30	4.30	4.30	4.30
Kappengewicht kg	4.9	5.6	5.9	6.2	6.6
Startgewicht von - bis in kg	60-80	75-100	85-110	95-120	105-130
min. Speed in km/h	22	22	22	22	22
Trimmspeed in km/h	39	39	39	39	39
max. Speed in km/h	56	56	56	56	56
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja	ja
JET FLAP Technologie	ja	ja	ja	ja	ja
Motorzulassung	nein	nein	nein	nein	nein
mit speziellen Tragegurten					

ACHTUNG:

DAS TYPENSCHILD IST AUF DIE INNENSEITE DES STABILOS GEDRUCKT. DIE ZULASSUNGSPLAKETTE BEFINDET SICH IN EINER TASCHE AN DER MITTLEREN PROFILRIPPE.

DATUM UND PILOT DES ERSTFLUGS SIND EINZUTRAGEN . DIE ZULASSUNGSPLAKETTE MUSS IN DEUTSCHLAND AM SCHIRM ANGEBRACHT SEIN.

IST KEINE PLAKETTE ANGEBRACHT SO MUSS DAS SKYWALK-SIEGEL SICHTBAR SEIN. DIESES SIEGEL BESTÄTIGT, DASS DAS GERÄT MIT DEM BEI DER ZULASSUNGSSTELLE GEPRÜFTEN MUSTER BAUGLEICH IST. FEHLT DAS SKYWALK SIEGEL SO IST DAVON AUSZUGEHEN DASS ES SICH UM EINEN PROTOTYP HANDELT DER NICHT GEPRÜFT IST.

2 AUFHÄNGESYSTEM

Die Belegung des CAYENNE3 stellt einen idealen Kompromiss aus Alterungsbeständigkeit und geringem Luftwiderstand dar. Der verwendete Materialmix aus ummantelten Stammleinen (Dyneema und Aramid) sowie unummantelten Technora Leinen garantiert beste Festigkeitswerte bei minimalem Luftwiderstand.

An den Verbindungen wurde sowohl an den Mittelleinen sowie an den Topleinen ein Mantel in die Schlaufe vernäht um die bestmögliche Kraftübertragung zu gewährleisten. Durch die Materialwahl sowie die aufwendigen Loop Sleeves war es möglich den Leinenwiderstand um 40% gegenüber dem Vorgänger zu reduzieren.

Der CAYENNE3 besitzt ein reinrassiges 3-Leinersystem, das heißt er verfügt nur über 3 Leinenebenen. 3 A, 3 B, 3 C sowie 1 Stabiloleine. Es bedeutet auch, dass er nur A, B und C Aufhängepunkte besitzt.

Der skywalk CAYENNE3 hat je Seite 4 Tragegurte.

- > Die A-Leinen führen zum A-Tragegurt.
- > Die B-Leinen sowie die Stabiloleine führen zum B-Tragegurt.
- > Die inneren und äußeren C-Leinen führen zum C1-Tragegurt.
- > Die mittlere C-Leine führt zum C3-Tragegurt.

Schematische Zeichnungen der Tragegurte auf den Seiten am Schluss.

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 CAYENNE3 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 CAYENNE3 darf nur unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen der jeweiligen Länder geflogen werden.

Der skywalk CAYENNE3 hat bereits während seiner Produktion mehrere sorgfältige Qualitätskontrollen durchlaufen. Vor seiner Auslieferung wird er nochmals einer Stückprüfung unterzogen.

3 BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM

Der skywalk CAYENNE3 kann mit einem Fuß-Beschleunigungssystem ausgestattet werden. Das Beschleunigungssystem wirkt auf die A-,B- und C1-Gurte.

In der Ausgangsstellung sind alle Gurte gleich lang. Der CAYENNE3 hat aufgrund des 3-Leinersystem einen sehr effizienten Beschleunigerweg.

Bei Betätigung verkürzt sich der A,B und C1 Gurt.

Wie stark, ist auf den Zeichnungen auf Seite 28 zu erkennen.

Jede Schirmgröße hat einen speziellen Tragegurt sowie optimierte Beschleunigerlängen.

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 Seite 28.

4 GURTZEUG

Für den skywalk CAYENNE3 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.

Empfehlung: Der CAYENNE3 passt als Streckenmaschine hervorragend mit unserem RANGE Liegegurt zusammen!

Das CULT XC mit Beinsack unterstützt noch mal das direkte Handling und den Flugspaß.

ACHTUNG:

EFFEKTIVE KREUZVERSANNUNGEN 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 CAYENNE3 ist, wie auch schon alle anderen skywalk Schirme, 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 CAYENNE3 zu überragender Steigleistung.

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

Auslegen des Schirms

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

Dadurch kannst Du Dich mit Deinem skywalk CAYENNE3 vertraut machen.

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 Öse zur Hinterkante des Schirms. Alle Leinen müssen frei und ohne Verschlingung oder Knoten vom Tragegurt zur Kappe laufen. Bitte aufgrund der dünnen Beileinung sorgfältig die Leinen sortieren. 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

Der skywalk CAYENNE3 ist sehr einfach zu starten.

Du hältst den A-Gurt 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 des A-Gurtes seitlich nach hinten gestreckt. Vor dem Anlauf sind der ausgelegte Schirm, die Windrichtung und der Luftraum zu überprüfen.

Mit konsequentem Anlauf wird die Fläche des skywalk CAYENNE3 aufgezogen. Die Kappe füllt sich schnell und zuverlässig. Sobald der Zug beim Aufziehen nachlässt, hältst Du die Gleitschirmkappe durch dosiertes Bremsen senkrecht über Dir.

Eingeklappte Zellen kannst Du durch Pumpen auf der betroffenen Seite öffnen.

Notwendige Richtungskorrekturen kannst Du jetzt durchführen.

Gleichzeitig zum Kontrollfühlen kommt Dein Kontrollblick, damit kannst Du Dich noch mal vergewissern, dass die Kappe vollständig geöffnet ist. Die endgültige Entscheidung zu starten bzw. zur Beschleunigungsphase fällst Du erst, wenn alle Störungen erfolgreich behoben sind. Ansonsten brich den Start aus Sicherheitsgründen sofort ab!

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. Bei viel Wind kann der CAYENNE3 sehr einfach über den letzten Tragegurt (C-Gurt) am Boden gehalten werden.

Kurvenflug

Der skywalk CAYENNE3 ist wendig und reagiert verzögerungsfrei auf Steuerimpulse.

Er lässt jede Schräglage hervorragend über die Bremse dosieren.

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 zie-

hen 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 zieht spurgenaue seine Kreise und setzt jedes geringste Steigen effizient in Höhe um. 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 deutlicher 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 hohen Steuerdruck 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 CAYENNE3 mit Hilfe des hintersten Gurtes (C-Gurt) 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 CAYENNE3 auf unruhige Luft wahrnimmst und entsprechend reagierst, besonders bei thermischen und turbulenten Verhältnissen. Bei ruhiger Luft werden diese Reaktionen nur minimal sein. Obwohl sich der CAYENNE3 durch seine extreme Stabilität abhebt solltest Du trotzdem in Turbulenzen mittels der Bremsleinen und Gewichtsverlagerung die Position der Kappe ständig korrigieren.

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.

Der skywalk CAYENNE3 wird auch ohne Pilotenreaktion selten einklappen, jedoch kannst Du durch einen aktiven Flugstil die Sicherheit maßgeblich erhöhen.

BEISPIELE:

- > Beim Einfiegen in starke Aufwinde musst Du die Bremsen lösen, beim Einfiegen in Abwinde ziehen. Dadurch kannst Du zu große Veränderungen des Anstellwinkels vermeiden > Querachse.
- > Wenn Du in unruhiger Luft fliegst kannst Du nachlassenden Druck in Teilen der Kappe über die Bremsen spüren. Dies kannst Du ausgleichen, indem Du die Bremse kurzzeitig etwas tiefer ziehst, solange bis der Druck wieder zurückkommt. Diesen Bremseinsatz machst Du immer sanft und progressiv. Bremse Deinenen Gleitschirm nicht zu schnell zu viel – Stallgefahr!

Wie gesagt, durch aktives Fliegen verhinderst Du fast alle Störungen der Kappe im Vorfeld.

Beschleunigtes Fliegen:

Die hohe Leistung des CAYENNE3 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 CAYENNE3 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 CAYENNE3 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.

Von einem Kürzen der Bremsleinenlänge über die Werkseinstellung hinaus raten wir unbedingt ab!

**NIEMALS IN TURBULENTER LUFT BESCHLEUNIGEN.
NIEMALS IN BODENNÄHE BESCHLEUNIGEN.
NIEMALS DIE BREMSGRIFFE LOSLASSEN.**

Die Landung

Der skywalk CAYENNE3 ist einfach zu landen.

Im Endanflug gegen den Wind lässt Du den Schirm leicht angebremsst 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!).

ACHTUNG:

GERADE IM ENDANFLUG BESTEHT BEI DEN ERSTEN FLÜGEN DIE MÖGLICHKEIT DASS DU DICH AUFGRUND DER HOHEN LEISTUNG VERSCHÄTZT. DAZU NIMMT DER CAYENNE3 AUCH NOCH JEDES GERINGSTE STEIGEN MIT.

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.

Tipp: Achte darauf, Deinen skywalk CAYENNE3 nicht zu eng zu packen und besonders mit den Verstärkungen im Bereich der Eintrittskante schonend umzugehen. Dein Schirm wird es Dir mit einer langen Lebenszeit danken.

WINDENSCHLEPP

Der skywalk CAYENNE3 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.

MOTORFLUG

Der CAYENNE3 ist nicht für den Motorflug zugelassen. Hiefür haben wir spezielle Schirme unter dem MOTORIZER Konzept im Programm.

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 CAYENNE3 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 CAYENNE3 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 CAYENNE3 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 Abstieghilfe zu benutzen.

Ohren anlegen

Um die Ohren anzulegen ziehe die äußere A-Leine 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.

BEISPIELE:

- > Wird der Pilot von starkem Wind oder einer Gewitterwolke mit wenig Höhe über einem Gipfel überrascht, können zunächst weder B-Stall noch eine Steilspirale aus der Notsituation helfen.
- > Befindet sich der Pilot in sehr starkem Steigen, empfiehlt es sich, diesen Bereich mit „angelegten Ohren“ zu verlassen und nach Möglichkeit in sinkender Luft Höhe abzubauen.

Um den Außenflügel einzuklappen, werden die äußeren A-Leinen gezogen. Dadurch werden die Außenflügel eingeklappert und der skywalk CAYENNE3 befindet sich in einem stabilen Sinkflug.

Der Bremsgriff bleibt zusammen mit den äußeren A-Leinen in der Hand. Durch einseitiges Bremsen und Gewichtsverlagerung bleibt der Schirm steuerbar. Um sowohl Sinken als auch die Vorwärtsgeschwindigkeit zu erhöhen, kannst Du dieses Manöver auch mit Hilfe des Beschleunigungssystems optimieren. Die Gefahr von Kappenstörungen in turbulenter Luft ist mit „angelegten Ohren“ deutlich reduziert. Zur Ausleitung werden die A-Leinen freigegeben, die Kappe öffnet selbständig. Um die Öffnung zu beschleunigen, bremst Du leicht an. Bewährt hat sich die Öffnung Seite für Seite durchzuführen. Somit ist die Gefahr eines eventuellen Strömungsabrisses gering.

7 EXTREM-FLUGMANÖVER

Das Klappverhalten des CAYENNE3 ist für seine Klasse extrem gutmütig.

Bei starken Turbulenzen sind Einklapper jedoch nicht auszuschließen. In der Regel öffnet der skywalk CAYENNE3 auch bei großen Klappern innerhalb einer Drehung von 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 eingeklapperten Seite den Öffnungsvorgang beschleunigen.

Verhänger/Leinenüberwurf

Dieser Flugzustand ist beim skywalk CAYENNE3 bei keinem unserer Testflüge aufgetreten. Dennoch ist beim Gleitschirm fliegen nicht auszuschließen, dass sich die eingeklapperte 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

Tipp: Manchmal kann auch ein sofortiges Ohrenanngen die Drehbewegung stoppen und der Pilot hat somit mehr Zeit zur Reaktion.

ACHTUNG:

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

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 CAYENNE3 öffnet den Frontstall gewöhnlich selbständig. Sollte sich die Öffnung verzögern, so kann sie mit beidseitigem Bremseinsatz unterstützt werden.

VORSICHT: Nicht überbremsen.

Sackflug

Der CAYENNE3 zeigte in der gesamten Entwicklungsphase niemals eine Tendenz zum Sackflug. Trotzdem ist es möglich einen Sackflug bewusst zu erfliegen.

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

Ein Sackflug kann auch auftreten wenn der Gleitschirm im Regen geflogen wird (stark durchnässt), oder der B-Stall zu langsam ausgeleitet wird.

Der Gleitschirm hat keine Vorwärtsfahrt und gleichzeitig stark erhöhte Sinkwerte.

Der Pilot beendet den stabilen Sackflug durch Betätigen des Beschleunigers oder leich-

tes Vordrücken der A-Gurte in Höhe der Leinenschlösser.

Der skywalk CAYENNE3 leitet den Sackflug normalerweise selbständig aus.

ACHTUNG:

HAT EIN PILOT DIE WERKSEINSTELLUNG DER HAUPTBREMSLEINEN STARK GEKÜRZT, BESTEHT ERHÖHTE GEFAHR EINES SACKFLUGES NACH DEM B-STALL. DESHALB NIEMALS DIE BREMSLEINENLÄNGE KÜRZEN.

VORSICHT:

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

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.

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 Vorscheißen der Kappe verhindert. Bremst der Pilot nicht an, schießt der skywalk CAYENNE3 mäßig vor, wobei ein frontales Einklappen der Fläche möglich ist.

ACHTUNG

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)

Wird eine versehentlich eingeleitete Negativkurve sofort wieder ausgeleitet, geht der skywalk CAYENNE3 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 DURCHFÜHRT WERDEN. FALSCHES AUSLEITEN ODER ÜBERREAKTIONEN DES PILOTEN KÖNNEN UNABHÄNGIG VOM SCHIRMTYP SEHR GEFÄHRLICHE FOLGEN HABEN!

MATERIALIEN

Der skywalk CAYENNE3 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 Porcher Marine 9092E85A

Obersegel: Mitte und hinten Porcher Marine 9017E68A

Untersegel: skywalk TSF SC 39 Nylon

Rippen und Bänder Porcher Marine Nylon / skywalk TSF SC 39

Leinenmaterial

Topleinen: Edelrid 8000-80/ 8000-65

Teilweise mit Loop sleeve

Mittelleinen: Edelrid 8000-120/ 8000-80

Teilweise mit Loop sleeve

Stammleinen A,B: Liros PPSL 200/PPSL120

Stammleinen C,Stabilo: Liros TSL 220/NTSL 120

Bremsleinen Top: Edelrid 8000-45

Bremsleinen Mittel und Stamm: Liros DSL 70

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 CAYENNE3 über mehrere Jahre lufttchtig 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 CAYENNE3 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. Auch keine Lösungsmittel.

Reparatur

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

Materialverschleiß

Der skywalk CAYENNE3 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.

Entsorgung

Bei der Materialwahl wird bei skywalk Produkten Wert auf Umweltverträglichkeit sowie höchste Qualitätskontrolle gelegt. Sollte Dein Gleitschirm irgendwann nicht mehr flugtauglich werden so entferne bitte die Metallteile. Alle restlichen Teile wie Leinen, Tuch und Tragegurte werden bei einer Abfallentsorgungsstelle abgegeben. Die Metallteile können bei einer Metallverwertung abgegeben werden. Ihr könnt Euren ausgedienten skywalk Gleitschirm auch zurück an uns schicken, wir entsorgen ihn für Euch dann sachgerecht.

Leinen-Reparaturen:

Die Fangleinen des skywalk CAYENNE3 bestehen aus einem Dyneema- bzw. Technora Kern und einem Polyester-Mantel, oder aus unummantelten Technora Leinen. 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.

Tips und Tricks zur Materialbehandlung:

Dazu folgende Hinweise:

1. unnötige Sonnenstunden oder Bewitterung vermeiden, den Schirm immer sofort wegpacken, nicht unnötig am Startplatz ausgelegt lassen
2. Reibung schadet jedem Gleitschirmtuch, 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, 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

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-JAHRES-CHECK

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 Stempel eines von skywalk autorisierten Fachbetriebes oder skywalk selbst zu bestätigen. Bei Nichteinhaltung dieser Frist, bzw. einer Überprüfung durch einen nicht autorisierten Betrieb, verliert der skywalk CAYENNE3 die Gültigkeit der Musterzulassung und jegliche Garantieansprüche. 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, Garantieansprüche verfallen.

Veränderungen am Gleitschirm:

Der skywalk CAYENNE3 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. Das gilt vor allem auch für die Bremsleinenlänge. Nur so ist die optimale Balance zwischen Leistung, Handling und Sicherheit gewährleistet

ACHTUNG:

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

11 ZULASSUNGEN

Der CAYENNE3 hat die LTF 2 und EN Zertifizierung.

Die verschiedenen Zulassungstests bedeuten für skywalk die letzte Etappe in der Entwicklung eines Gleitschirms. Die Zulassungs-Testflüge werden erst absolviert, wenn unser Entwicklungsteam mit dem jeweiligen Schirm vollends zufriedengestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass die Zulassungsergebnisse wenig Aufschluss über das Flugverhalten eines Schirms in thermisch aktiver und turbulenter Luft geben. Zulassungsflüge geben lediglich Auskunft über das Verhalten provozierter Extremflugmanöver in ruhiger Luft.

Die provozierten Extremflugfiguren im Zulassungstestverfahren sollten deshalb als einzelne Faktoren in einem komplexen Zusammenhang nicht überbewertet werden.

12 NATUR-UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN

Den ersten Schritt zum Umweltbewusstsein haben wir mit unserem motorlosen Sport schon gelegt. Speziell sogar die Berggeher die zum Startplatz wandern. Trotzdem müssen wir uns weiterhin umweltfreundlich verhalten. Das bedeutet keinen Müll im Gebirge hinterlassen, nicht abseits der Wege gehen und nicht unnötig Lärm verursachen um das Gleichgewicht von Natur und Tier zu erhalten und respektieren.

13 EINIGE ABSCHLIESSENDE WORTE

Der skywalk CAYENNE3 steht an der absoluten Spitze des Entwicklungsstandards von Gleitschirmen. In diesem Produkt ist alles verwirklicht was zur Zeit an Technik, Leistung und Innovation machbar ist.

Dieser Schirm wird dir über lange Jahre sehr 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

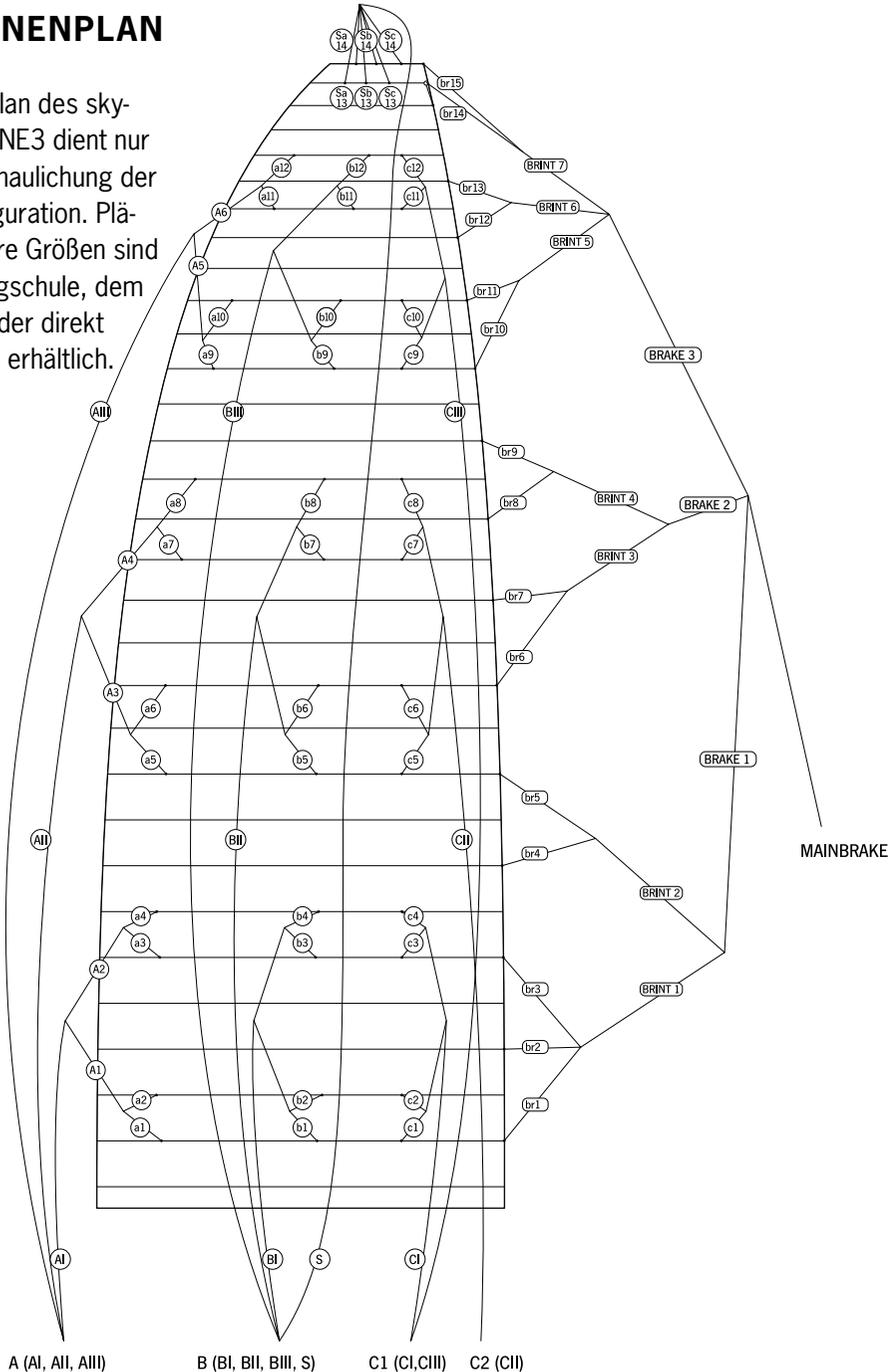
Bahnhofstraße 110
83224 GRASSAU
GERMANY

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

www.skywalk.info
info@skywalk.info

14 LEINENPLAN

Der Leinenplan des skywalk CAYENNE3 dient nur zur Veranschaulichung der Leinenkonfiguration. Pläne für weitere Größen sind über die Flugschule, dem Importeur oder direkt von skywalk erhältlich.



A (AI, AII, AIII)

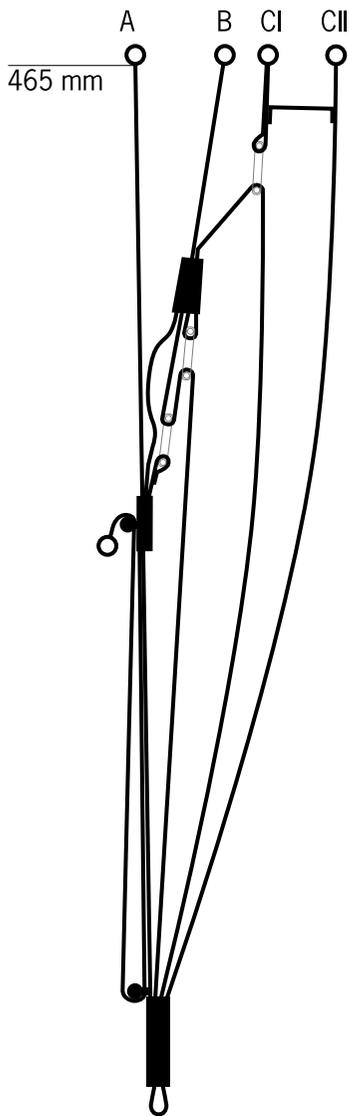
B (BI, BII, BIII, S)

C1 (CI, CII)

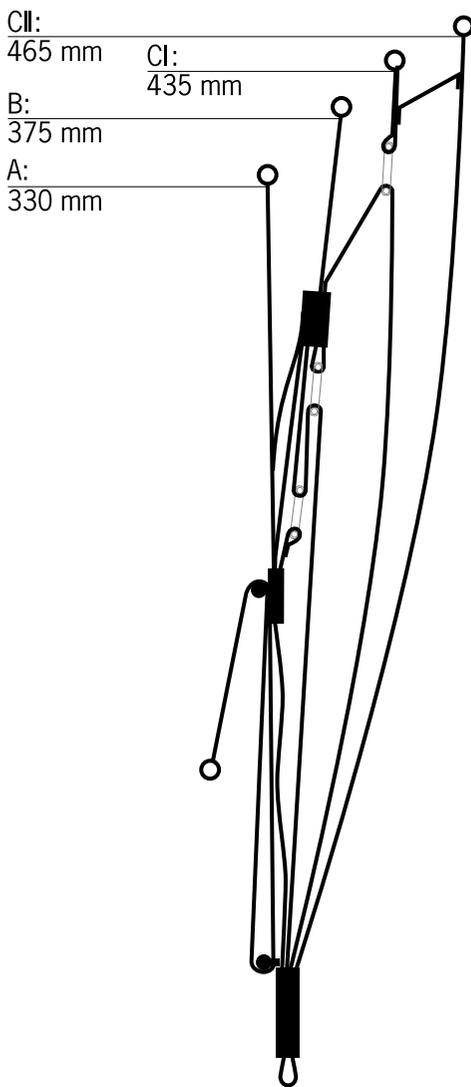
C2 (CII)

15 TRAGEGURTE

CAYENNE3, Größe XS und S



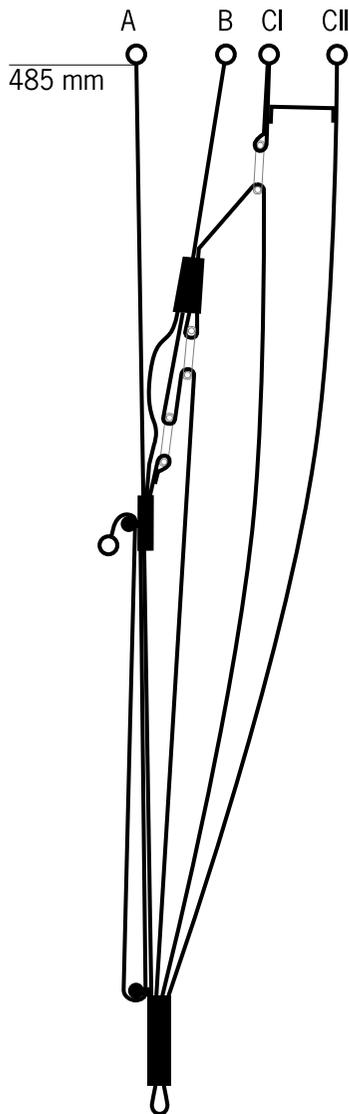
Normalflug



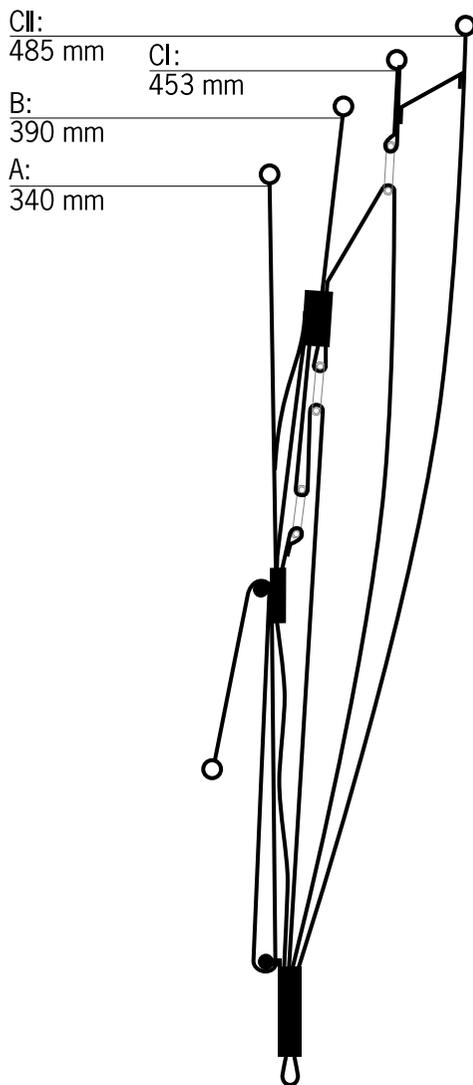
Beschleunigt

15 TRAGEGURTE

CAYENNE3, Größe M



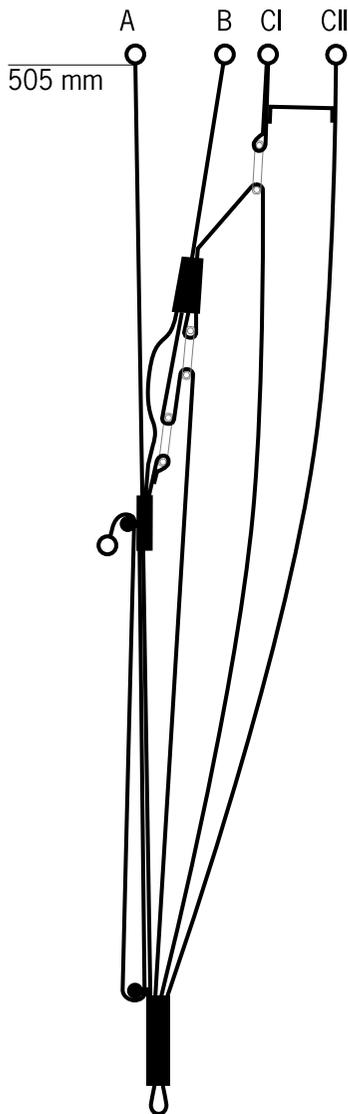
Normalflug



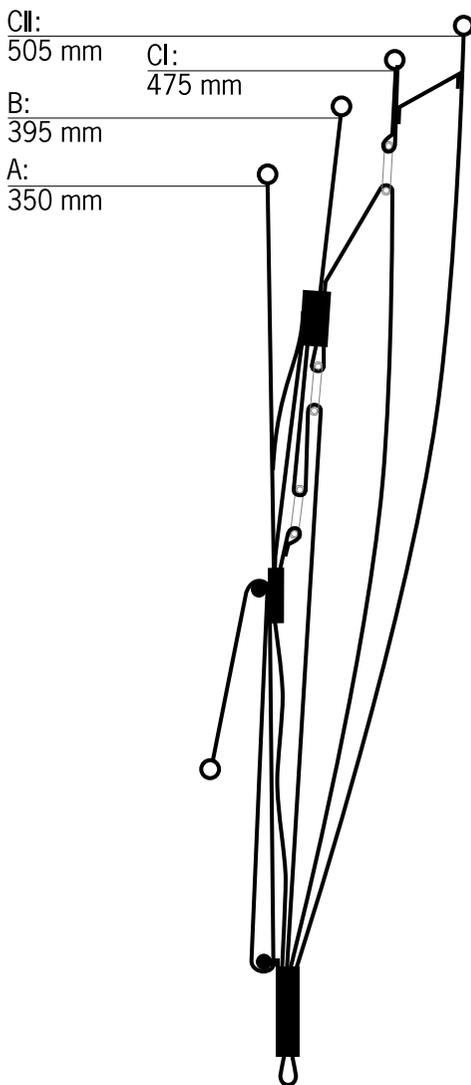
Beschleunigt

15 TRAGEGURTE

CAYENNE3, Größe L und XL



Normalflug



Beschleunigt



16 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"/>	<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 lufttüchtig, außerhalb der Grenzwerte.</p>			
Durchgeführte Instandsetzungsarbeiten:			
Unterschrift Prüfer:		Datum:	
Name Prüfer:		Firmenstempel:	

16 NACHPRÜFPROTOKOLL

Nachprüfprotokoll			vom:
Kunde, Name:			
Adresse:			Tel.Nr.:
Gerätetyp:	Größe:	Seriennummer:	
GütesiegeInr.	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"/>	<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 lufttüchtig, außerhalb der Grenzwerte.</p>			
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