

## DER MESCAL6 PARAMOTOR

Version 1.0/07\_2020

Die aktuellste Version des Beiblattes findest Du auf [www.skywalk.info](http://www.skywalk.info)

In dieser Ergänzung des Handbuchs für den skywalk MESCAL6 findest Du alle spezifischen Angaben zum Fliegen mit Motor.

## TECHNISCHE DATEN

|            | LTF 23-05 *  | EN/LTF **   |
|------------|--------------|-------------|
|            | Motorflug    | Bergflug    |
| MESCAL6 XS | 75 - 115 kg  | 65 - 85 kg  |
| MESCAL6 S  | 85 - 125 kg  | 75 - 95 kg  |
| MESCAL6 M  | 95 - 140 kg  | 85 - 110 kg |
| MESCAL6 L  | 105 - 160 kg | 95 - 135 kg |

\* Pilot, Schirm, Ausrüstung inkl. Motor

\*\* Pilot, Schirm, Ausrüstung

## HYBRID-TRAGEGURT

Der MESCAL6 besitzt vier Tragegurte. Die beiden inneren A-Stammleinen führen zum vorderen A-Gurt, die äußerste A-Leine führt zum hinteren A-Gurt, die B-Leinen und die Stabiloleine zum B-Gurt, die C-Leinen zum C-Gurt.

Der serienmäßige Motortragegurt des MESCAL6 ist mit 2 unterschiedlich hohen Aufhängepunkten ausgestattet. Der korrekte Aufhängepunkt wird je nach Höhe des Motoraufhängesystems gewählt.

Somit ist die Erreichbarkeit der Bremsgriffe und der Leinen gewährleistet. Zusätzlich hat der MESCAL6 einen Trimmer, der die Reisegeschwindigkeit erhöht und das Drehmoment des Motors ausgleicht.

Für den Bergflug ist in jedem Fall die untere Einhängeschleufe des Tragegurtes zu benutzen. Beim Motorflug hängt es vom Aufhängepunkt des Gurtzeugs ab. Spezielle Motorgurtzeuge verfügen oft über eine höhere Aufhängung. Hier empfehlen wir, die obere Einhängeschleufe zu verwenden.



FÜR DEN BERGFLUG MUSS DIE SCHLAUFE DES TRIMMERBANDES IM HAUPTKARABINER FIXIERT SEIN, ANSONSTEN ERLISCHT DIE LTF/EN A MUSTERPRÜFUNG.

## GURTZEUG

Für das Fliegen mit Motor sind Gurtzeuge mit voluminösen Rückenprotektoren ungeeignet. Geeignet sind spezielle Motorgurtzeuge ohne bzw. mit flachem Rückenprotektor.

## FLUGVERHALTEN

In diesem Kapitel werden die bisherigen Punkte im Bereich „Flugverhalten“ um die motorspezifischen Änderungen im Flugverhalten ergänzt.

### Motorisierter Flug:

Für den Motorflug hat der MESCAL6, in einem bestimmten Gewichtsbereich und Tragegurt mit Trimmer, Musterprüfung nach Norm DGAC Fiche D'identification classe 1.

Es wird empfohlen mit geschlossenen Trimmern zu starten- und landen, um die Abhebe- bzw. Landegeschwindigkeit so gering wie möglich zu halten.



DER VORHANDENE FUSSBESCHLEUNIGER DARF IM MOTORFLUG NICHT BETÄTIGT WERDEN!

### Reiseflug (Motor)

Die besten Reiseflugeigenschaften hat der MESCAL6 mit geöffnetem Trimmer. Dabei kann ein Trimmer soweit wieder zugezogen werden, dass das Gegendrehmoment des Motors ausgeglichen wird. Bei sehr turbulenten Bedingungen sollten die Trimmer nicht benutzt werden, da die Kappenstabilität durch den geringeren Anstellwinkel abnimmt.

### Notsteuerung/Turbulente Bedingungen (Motor)

Obwohl die Anfälligkeit zum Einklappen mit Motor durch die höhere Flächenbelastung und den erhöhten Anstellwinkel geringer ist als beim freien Fliegen, sollten die Trimmer bei starken Turbulenzen immer geschlossen sein. Fliege in Turbulenzen leicht angebremst und versuche durch aktives Arbeiten mit den Bremsen die Kappe über Dir zu halten. Du kannst so ein Einklappen der Flügelseiten verhindern. Sollte trotzdem eine Flügelseite einklappen, ist es wichtig, die Richtung zu halten, und wenn nötig von Hindernissen wegzusteern. Erst wenn Du wieder kursstabil (!) fliegst, darfst Du durch „Pumpen“ dem Schirm zu schnellerem Öffnen verhelfen.

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

### Landung (mit stehendem Propeller)

Der skywalk MESCAL6 ist einfach zu landen. Im Endanflug gegen den Wind lässt Du den Schirm leicht angebremst 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 bremsst Du nur sehr dosiert. Erst wenn Du sicher am Boden stehst, bringst Du die Kappe mit Vorsicht in den Strömungsabriss. Landungen mit steilem Kurvenwechsel im Endanflug solltest Du unbedingt vermeiden (Pendelgefahr!).

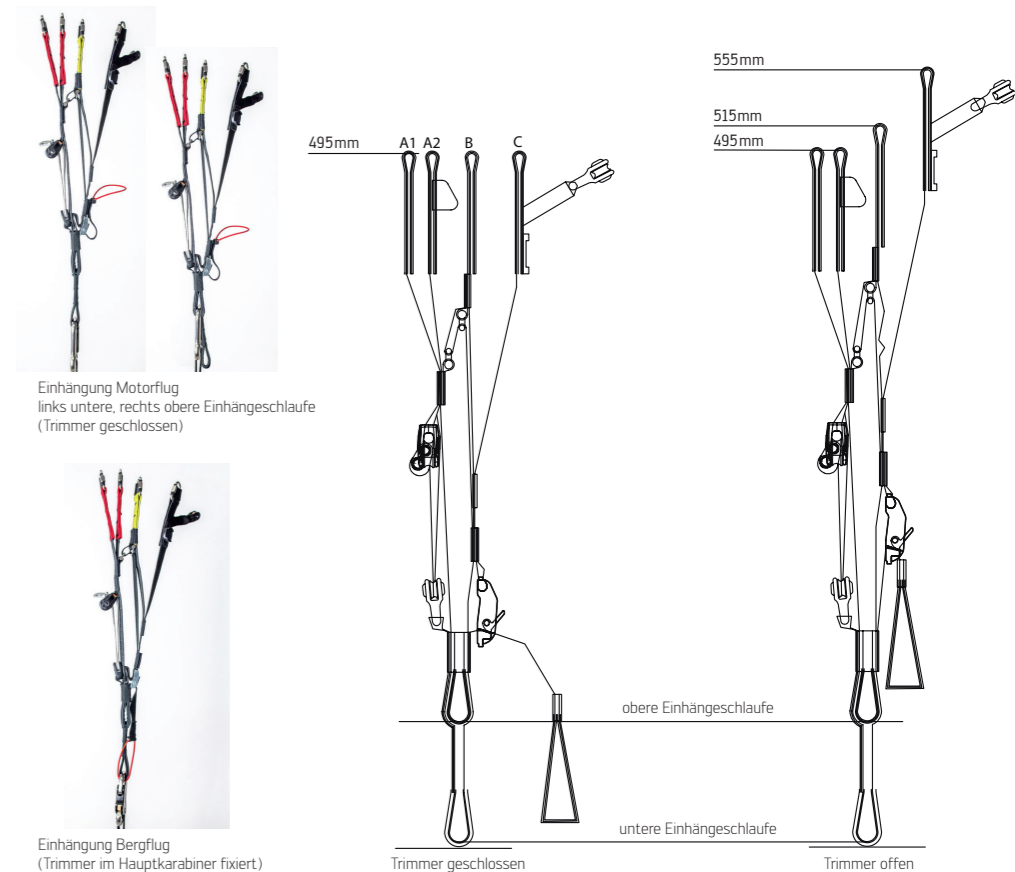
### Landung (mit Motorunterstützung)

Du hast die Möglichkeit den Landeanflug mit dem Motor zu unterstützen. Die Höhe und Geschwindigkeit kann dabei mit Hilfe der Bremse und der Motordrehzahl bis zum Aufsetzen kontrolliert werden.

Hinweise auf sonstiges Flugverhalten, Reinigung, Pflege, Wartung, Reparatur und sonstiger Angaben des Herstellers sind im Handbuch des MESCAL6 für Bergflug beschrieben.

## MUSTERPRÜFUNG

Der MESCAL6 verfügt für den Bergflug mit dem Motortragegurt über eine EN 926-1:2016, EN 926-2:2015 LTF 91/09 Musterprüfung bei arretierten Trimmern, als auch eine DGAC Fiche D'identification classe 1 - Musterprüfung für den motorbetriebenen Einsatz ohne Beschleuniger.



# BEIBLATT PARAMOTOR

MESCAL6

## THE MESCAL6 PARAMOTOR

Version 1.0/07\_2020

You can find the latest version of this supplement at [www.skywalk.info](http://www.skywalk.info)

In this supplement to the manual for the skywalk MESCAL6 you will find all of the specific information and changes related to flying with a motor.

## TECHNICAL DATA

|            | LTF 23-05 *<br>Motor flying | EN/LTF **<br>Mountain flying |
|------------|-----------------------------|------------------------------|
| MESCAL6 XS | 75 - 115 kg                 | 65 - 85 kg                   |
| MESCAL6 S  | 85 - 125 kg                 | 75 - 95 kg                   |
| MESCAL6 M  | 95 - 140 kg                 | 85 - 110 kg                  |
| MESCAL6 L  | 105 - 160 kg                | 95 - 135 kg                  |

\* Pilot, glider, equipment incl. motor      \*\* Pilot, glider, equipment

## HYBRID RISERS

The MESCAL6 has four risers. The two inner A-lines are connected to the front A-risers, the outer A-line is connected to the rear A-riser, the B-lines and the stabilo line are connected to the B-risers, and C-lines are connected to the C-risers. The MESCAL6's motor risers are equipped with two different attachment points. The correct attachment point is chosen according to the height of the motor suspension system. This guarantees that the brake handles and the lines can be reached. In addition, the MESCAL6 has a trimmer that increases cruising speed and compensates for the torque of the motor.

For mountain flying, it is important in any case to use the lower attachment loops. When flying with a motor, the choice depends on the attachment points of the harness. Special motor harnesses often have a higher suspension system. In this case we recommend that you use the upper attachment loops.



FOR MOUNTAIN FLYING, THE LOOP OF THE TRIMMER STRAP MUST BE HOOKED INTO THE MAIN CARABINER – OTHERWISE THE LFT/EN A TYPE CERTIFICATE IS INVALID.

## HARNESS

For motor flying, harnesses with a voluminous back protector are unsuitable. Special motor harnesses without a back protector or with a flat back protector are suitable.

## FLIGHT BEHAVIOR

In this chapter, the previous points in the "Flight Behavior" section are supplemented by information about changes to flight behavior that result from flying with a motor.

### Motorized flying

For motorized flying, the MESCAL6 is certified to DGAC Fiche D'identification classe 1 in a certain weight range using risers with trimmers. We recommend keeping the trimmer closed during takeoff and landing to keep the takeoff and landing speeds as low as possible.



THE INSTALLED SPEED SYSTEM MUST NOT BE USED WHEN FLYING WITH A MOTOR!

### Cruise flight (Motor)

The MESCAL6 flies best in cruise flight with the trimmers open. You can close one trimmer enough to compensate for the opposing torque of the motor. It's better not to use the trimmer in very turbulent conditions as the lower angle of attack reduces the stability of the glider.

### Emergency control/Turbulent conditions (motor)

Although the tendency to collapse with a motor is less due to the higher wing loading and increased angle of attack, the trimmers should still be closed in strong turbulence.

In turbulence, fly with light brake pressure and try to keep the glider over you with active flying. In this way you can prevent side collapses before they happen. Should a side collapse happen despite this, it is important to maintain direction and to steer clear of objects. Once you have stabilized your course (!), try pumping the brake on the collapsed side to help it open quickly.

When entering strong thermals, release the brakes and reduce the motor speed to prevent a dynamic stall. When exiting a thermal, make sure to brake well and increase the motor speed to prevent a frontal collapse.

### Landing (with stationary propeller)

The MESCAL6 is easy to land. On final approach, let the wing glide with light brake pressure. At a height of about one meter, gradually increase brake pressure to raise the angle of attack and arrest your descent. Once you have reached minimum speed, apply full brakes.

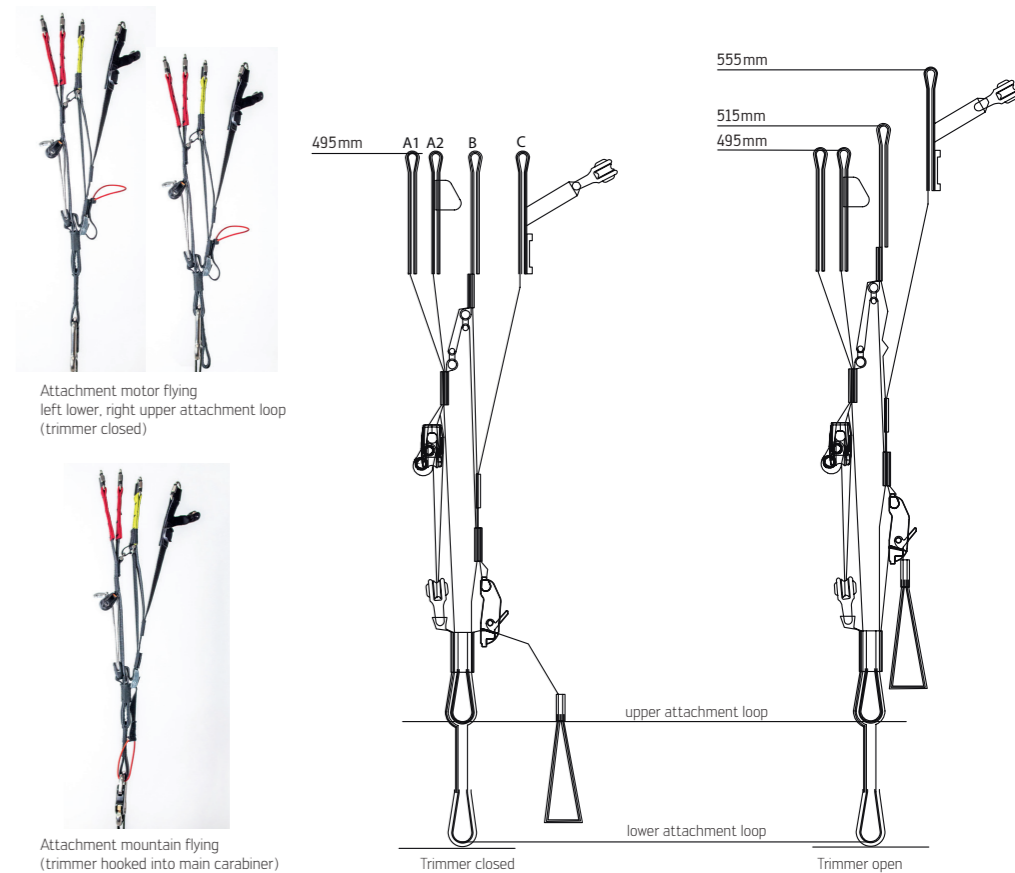
If the headwind is strong, just brake lightly. Once you are safely on the ground, carefully stall the wing. Avoid steep turns during the landing approach (danger due to oscillation)!

## Landing (using the motor)

You can use the motor for support during your final approach. Altitude and speed can be controlled with the aid of the brakes and the motor speed right up until touchdown. You can find addition tips on flying behavior, cleaning, care, maintenance, repair and other manufacturer's information in the MESCAL6 manual for mountain flying.

## CERTIFICATION

The MESCAL6 has been issued a type inspection certificate for mountain flying with motor risers with locked trimmers according to EN 926-1:2016, EN 926-2:2015 LTF 91/09, as well as a DGAC Fiche D'identification classe 1 type certificate for use with a motor without speed system.



# MANUAL SUPPLEMENT PARAMOTOR

MESCAL6