

Handbuch

NEMO 5

Anlage: Motortragegurte

V28/01/2022



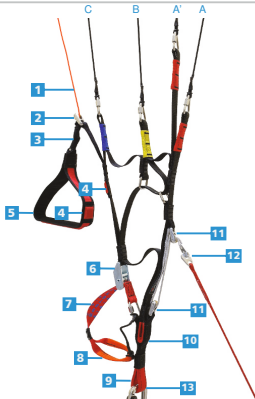


Klassisch Motor-Tragegurte	3
Motor-Tragegurte	4
Der Bremsgriff	9
Start	10
Flug	14
Einfluss der steuerung das reflexprofil	16
Landung	18
Goldene regeln	19
Geschwindigkeitsmodi	20
Begleite uns	22
Support	23
Zusammenfassung	24

- 1 Steuerleine
- 2 Bremsrolle
- 3 Wirbel
- 4 Easy Keeper und Druckknöpfe
- 5 Bremsgriff
- 6 Rollen des Beschleunigers
- 7 Brummelhaken des Beschleunigers
- 8 Karabiner



- 1 Steuerleine
- 2 Rolle
- 3 Verdeckter Wirbel
- 4 Magnete
- 5 TCT Bremsgriff
- 6 Trimmer Schnalle
- 7 Austauschbares Trimmerband
- 8 Trimmer Verschlussystem
- 9 Farbige markierte Hauptaufhängepunkte
- 10 zusätzliche Einhängemöglichkeit,
- 11 Beschleunigerrollen
- 12 Brummelhaken des Beschleunigers
- 13 Carabineer





Motor-Tragegurte

Unsere neuen universellen Tragegurte zum Motorschirmfliegen haben zwei unterschiedlich hohe Aufhängepunkte. Dadurch müssen die Steuerleinen nicht verändert werden beim Wechsel zwischen Berg- und Motorschirmfliegen.

Die Motortragegurte sind zusätzlich zu dem Beschleuniger noch mit einem Trimmer ausgerüstet. Der Beschleuniger kann sowohl beim Gleitschirmfliegen als auch beim Motorschirmfliegen verwendet werden. Der Trimmer nur beim Motorschirmfliegen.

Eine Beschreibung des Beschleunigers befindet sich im Nemo 5 Handbuch.

Im Vergleich zu Standard-Tragegurten ist hierbei der C-Tragegurt (blau) über eine Begrenzungsband mit dem anderen

Tragegurten verbunden. Bei geöffnetem Trimmer wird so verhindert, dass der Beschleuniger zusätzlich voll getreten werden kann.

Trimmer und Beschleuniger können separat oder gemeinsam benutzt werden. Zusammen benutzt wird der zertifizierte Gesamtunterschied der Tragegurte zueinander nicht überschritten.



Der Motor-Tragegurt des Nemo 5 verfügt über folgende Technologien:

- ELR (Easy Launch Riser) - eine spezielle Farbmarkierung am „A“ Tragegurt (rot)
- Beschleunigersystem mit Einfluss auf A- und B-Ebene
- auswechselbarer Trimmer mit Einfluss auf B- und C-Ebene,
- integrierter Begrenzer bei gleichzeitiger Benutzung von Trimmer und Beschleuniger.

Zur besseren Übersicht sind die Tragegurte farblich markiert:

- **A** - rot - Start
- **A'** rot (zum Ohren anlegen)
- **B** - gelb - B-stall

- **C** - blau (zum Ablegen des Schirmes bei starkem Wind oder beim Startabbruch)

Suspension points for the main carabiners (lower suspension) are marked with colours too, to distinguish the sides:

- **rot** – rechte Seite
- **blau** – linke Seite.

Darüber hinaus haben unsere Steuergriffe am Motortragegurt folgende Details:

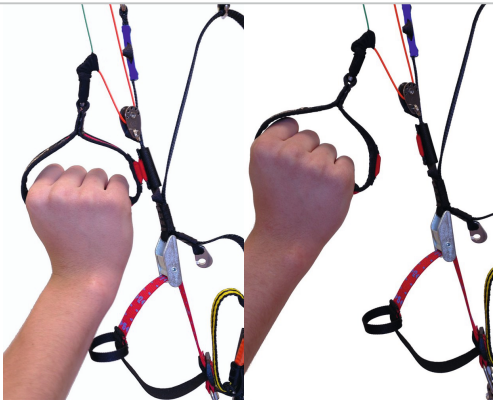
- TCT system (Triple Comfort Toggle)
- Wirbel (verhindern das Verdrehen der Steuerleine),
- Easy Keeper system - (mit starken Magneten) siehe nächste Seite



EK

Easy Keeper

Unsere Easy Keeper sind die starken Magnete womit die Bremsgriffe an den Tragegurten gehalten werden. Einerseits sitzen die Griffe fest können jedoch leicht gelöst werden. Die Easy Keeper erlauben ein einfaches Platzieren der Bremsgriffe am Tragefurt während des Fluges wenn sie nicht benötigt werden. So wird die Gefahr minimiert das die Bremsgriffe in den sich drehenden Propeller geraten können.



Trimmer Verriegelung (tiefer Aufhängepunkt)

Um die LTF -Zertifizierung zu erhalten ist der Trimmer beim Gleitschirmfliegen im Hauptkarabiner einzuhängen. Der Beschleuniger kann über den vollen Bereich benutzt werden. Eine Benutzung des Trimmers ist ausgeschlossen.



TCT

Triple Comfort Toggles

Für die unterschiedlichen Bedürfnisse haben wir das TCT system - Triple geschaffen. Es bietet die Möglichkeit, die Bremsgriffe nach eigenen Wünschen einzustellen, ohne komplett neue Bremsgriffe kaufen zu müssen.

Neodymmagnet des Easy Keepers und Druckknopf

Drehgelenk zum Schutz vor Verdrehen

Seite der Versteifung

Auswechselbare Versteifung



Halbsteifer Schlauch



Steifer Kunststoffstift

Ohne Versteifung bleiben weiche Griffe erhalten



Erste Flüge

Um mit deinem Schirm vertraut zu werden empfehlen wir anfangs Flüge mit geschlossenen Trimmern (Position „0“), da sich Nemo 5 in dieser Konfiguration wie ein normaler Gleitschirm verhält. Gehe dann mit den Steuerleinen auf Kontakt (normalerweise ca. 1/4 des Steuerweges).

Wenn Du Dich sicher fühlst mit deinem Schirm kannst Du beginnen mit den Trimmern und dem Beschleuniger zu experimentieren. Lerne, den gesamten Geschwindigkeitsbereich und die Sicherheit des Nemo 5 zu nutzen.

Beachte: Vor jedem Start ist es notwendig den Gleitschirm, das Gurtzeug und den Motor zu kontrollieren.

Vorwärtsstart - ohne Wind

Auch wenn es windstill zu sein scheint, es ist nur selten so. Sei daher besonders vorsichtig/sorgfältig beim Einschätzen der Wetter-/Windverhältnisse, da es beim Motorschirmfliegen äußerst wichtig ist, gegen den Wind zu starten und zu steigen. Besondere Aufmerksamkeit sollte auch Stromleitungen, Bäumen und anderen Hindernissen gelten, da diese u.a. Leerrotoren verursachen können.

Vorbereitung des Gleitschirms

Lege den Gleitschirm hinter dem Paramotor bogenförmig gegen den Wind aus, wobei die Leinen unter leichtem Zug sind und der Motor mittig positioniert ist. Die Tragegurte werden auf den Boden gelegt. Die Trimmer sind geschlossen. Je nach Windbedingungen kann auch ein leicht geöffneter Trimmer ratsam sein. Lasse den

Motor mit dem Propeller in Windrichtung warm laufen und schalte ihn ab bevor du die Tragegurte einhängst.

Nach dem Einhängen des Schirmes kontrolliere, ob.:

- der Helm aufgesetzt und geschlossen ist
- die Tragegurte nicht verdreht in den Karabinern eingehängt sind,
- die Trimmer geschlossen sind die ALC+ Griffe am Tragegurt festgemacht sind und nichts in den Propeller kommen kann,
- der Beschleuniger richtig eingehängt ist,
- die Steuerleinen und Griffe frei und nicht verdreht sind,
- der Motor die volle Leistung liefert,



- der Luftraum hinter dir frei ist sowie
- der Startbereich frei ist.

Danach kannst Du Dich in den Wind drehen und wie beschrieben starten.

Ab jetzt solltest du den Gleitschirm aufziehen, ohne dich umzudrehen oder über die Schulter nach hinten zu blicken. Selbst wenn der Schirm noch flach hinter dir ist, können ansonsten die Leinen in den Propeller geraten. Auf jeden Fall musst du vermeiden, auf den Rücken zu fallen – dies ist gefährlich (und teuer!).

Am besten ist es den Schirm so auszulegen, dass du ihn aufziehen kannst, ohne die Bremsen benutzen zu müssen. Falls er seitlich auszubrechen beginnt, kann dem auch durch Drücken des Tragegurtes entgegengewirkt werden. Bleibe immer unter dem Schirm während

du die Startrichtung beibehältst. Wenn du gleichen Zug auf beiden Tragegurten spürst und die Kappe über dir ist, kannst du Vollgas geben und dich etwas rückwärts lehnen, um die Motorkraft auszunutzen. Wenn der Wind plötzlich abnimmt, ziehe stärker an den Tragegurten. Falls der Schirm zu weit seitlich oder hinter dir herunterfällt, dann stoppe den Motor, breche den Start ab und kontrolliere die Bedingungen erneut.

Wenn der Schirm über dir ist, wird der Widerstand auf den Tragegurten geringer und die Kappe sollte sich stabilisieren ohne zu überschießen. Das ist der optimale Zeitpunkt für den Kontrollblick: Kappe gut gefüllt, keine Leinen verdreht oder verhängt. Bleibe dabei nicht stehen und drehe dich auch nicht. Gib die Tragegurte frei, beschleunige und lass den Gleitschirm

abheben. Kontrolliere, ob bereits Druck auf den Bremsen ist. Wenn notwendig verwende sie um die Richtung zu korrigieren oder um das Abheben beim Starten zu beschleunigen.

Beachte:

- Wenn der Käfig deines Rucksackmotors nicht stabil genug ist, können die Tragegurte während des Aufziehens bewirken, dass sich Käfig und Propeller berühren. Achte darauf, bevor du Vollgas gibst.
- Jedes Bremsen und Steuern sollte gleichmäßig und moderat erfolgen.
- Versuche nicht zu starten bevor dein Schirm über dir ist. Zu frühes Gas geben kann gefährliche Pendelbewegungen auslösen.



- Setze dich nicht ins Gurtzeug bevor du wirklich abgehoben bist!
- Je Höher die Trimmgeschwindigkeit ist, desto mehr Bremseinsatz ist erforderlich um abzuheben
- Je niedriger die Aufhängung bei deinem Rucksackmotor ist, desto einfacher wird der Start.

Rückwärtsstart bei starkem Wind

Bei stärkerem Wind ist diese Startart am besten geeignet. Nur bei schwachem Wind ist es besser, klassisch vorwärts zu starten. Mit dem Motor auf dem Rücken ist es nicht einfach, rückwärts zu laufen.

Der Gleitschirm sollte erst aufgezo-gen werden, wenn du eingehängt und bereit für den Start bist.

Lege den eingerollten Schirm mit der

Hinterkante gegen den Wind aus. Öffne den Schirm soweit, dass du die Tragegurte greifen und auf Leinenüberwürfe kontrollieren kannst. Ziehe die Tragegurte in Windrichtung aus und trenne den rechten vom linken.

Nachdem der Motor warm gelaufen ist, hänge die Traggurte mit dem Gesicht zum Schirm ein. Durch den Käfig ist es praktisch unmöglich, dich mit vorwärts eingehängtem Schirm noch zum Schirm umzudrehen. Beachte dabei die Richtung, in die du dich ausdrehen wirst: Angenommen, du drehst dich im Uhrzeigersinn aus, nimmst du beide Tragegurte in eine Hand, verdrehst sie gemeinsam im Uhrzeigersinn und hängst sie in die jeweiligen Karabiner ein. Führe nun den Vorflug-Check durch.

Ziehe den Schirm kurz auf, so dass sich

die Zellen füllen und kontrolliere dabei auch die Leinen.

Sobald der Schirm sauber über dir steht, drehe dich um, gib Gas und beschleunige zusammen mit dem Schirm. Wie bei jedem Start, muss man aus einer Kombination von Trimmern, Bremsen und Gaseinstellung, die beste Abhebegeschwindigkeit und Steigrate zu finden.

Beachte:

Du musst die Technik des Einhängens, Aufziehens und Ausdrehens wirklich beherrschen bevor du den Rückwärtsstart mit laufendem Motor auf dem Rücken probierst.

Jeder Bremseinsatz (oder generell jeder Steuerimpuls) sollte gleichmäßig und angemessen erfolgen.



Versuche nicht zu starten bevor dein Schirm über dir ist. Zu frühes Gas geben kann gefährliche Pendelbewegungen auslösen.

Setze dich nicht ins Gurtzeug bevor du wirklich abgehoben bist!

Je höher die Trimmgeschwindigkeit ist, desto mehr Bremseinsatz ist zum Abheben erforderlich.

Wichtig: Wenn du die Tragegurten gekreuzt einhängst, sei dabei vorsichtig, dass du den Beschleuniger korrekt einhängst.

Durch bestimmte Kombinationen aus Motorgewicht, -leistung und Propellerdurchmesser kann ein Pendeln angeregt werden, wodurch der Pilot durch das Motordrehmoment auf eine Seite gedrückt wird, dann durch sein Gewicht zurückschwingt, wieder hochgedrückt wird, usw.

Um das zu vermeiden, kannst du:

- die Gasstellung verändern und/oder,
- wenn vorhanden die Kreuzverspannung anpassen, um einem eventuellen Drehmoment entgegen zu steuern und/oder,
- dein Gewicht auf die andere Seite des Gurtzeuges verlagern.
- die Trimmerstellung verändern

Die effektivste Methode ist die Kreuzverspannung zu erhöhen bzw. das Gewicht auf die Gegenseite zu verlagern. Motorinduziertes Pendeln tritt meist bei Vollgas auf; je stärker der Motor und je größer der Propellerdurchmesser, desto stärker das Pendeln.

Zusätzlich verstärken zu späte oder falsche Reaktionen des Piloten noch diesen Effekt. Gerade unerfahrene Piloten neigen zu Überreaktionen. In diesem Fall sollte die Motorleistung reduziert und die Bremsen freigegeben werden.

Especially less-experienced pilots tend to overreact. This is called a pilot-induced oscillation, and proven solution is to leave the brakes alone.

Im flug

Nach dem Erreichen der Sicherheitshöhe

kannst Du in die gewünschte Richtung fliegen, die Trimmer öffnen und die Bremsschlaufen los lassen. In turbulenten Bedingungen empfehlen wir die Trimmer zu schließen, die Bremsen in die Hand zu nehmen und aktiv zu fliegen.

Wenn du ein Variometer oder einen Höhenmesser bei dir hast, kannst du unbeabsichtigtes Steigen mit Hilfe deiner Instrumente verhindern sowie die Geschwindigkeit und den Verbrauch optimieren.

Natürlich ist jeder Flug vom Zusammenspiel deiner Ausrüstung abhängig, jedoch ist der Nemo 5 aufgrund seiner Fähigkeiten, auch ohne permanente Steuerung durch den Piloten sicher zu fliegen, bestens geeignet das Optimum zu finden. Gute Kenntnisse über Wetter und unterschiedliche Höhenwinde sowie das

Ausnutzen von Thermik können den Benzinverbrauch erheblich reduzieren und so die Reichweite erhöhen.

Zögere nicht mit Nemo 5 in leichte Thermik zu fliegen um etwas Höhe zu gewinnen und Benzin zu sparen. Um das Beste aus der Thermik herauszuholen sollten die Trimmer komplett geschlossen werden.

Trimmer und Beschleunigersystem

Der Trimmer besteht aus einer Trimmerschnalle durch welche ein rotes Band mit blauer Skalierung verläuft. An deren Ende befindet sich eine orange Schlaufe. Auf der anderen Seite des Trimmerbandes ist mit Hilfe eines Quicklinks am Tragegurt befestigt, so dass es im Falle einer Beschädigung oder exzessiver Benutzung schnell und einfach ausgetauscht werden kann.

Im Wesentlichen ist zwischen zwei Trimmerstellungen zu unterscheiden:

- voll geschlossen „0“ - minimale Geschwindigkeit und minimales Sinken - beste Einstellung für Start und Landung
- voll geöffnet - maximale Geschwindigkeit und maximales Sinken

Der Trimmer ermöglicht den Ausgleich des Drehmoments durch eine asymmetrische Einstellung. Bei einer symmetrischen Öffnung des Trimmers wird die Geschwindigkeit erhöht ohne den Beschleuniger zu benutzen.

Beim Gleitschirmfliegen ohne Motor ist die orange Lasche in den Hauptkarabiner mit einzuhängen. So bleibt die EN/LTF-Norm erhalten.

Wichtig: Es wird empfohlen, den Beschleuniger mit geschlossenen Trimmern (Position "0") zu benutzen. Bei geöffneten Trimmern wird die Bewegung durch ein Gurtband am blauen C-Tragegurte begrenzt, damit der Unterschied der einzelnen Tragegurte zueinander im zertifizierten Bereich bleiben.

Einfluss der Steuerung auf das Profil im beschleunigten Zustand

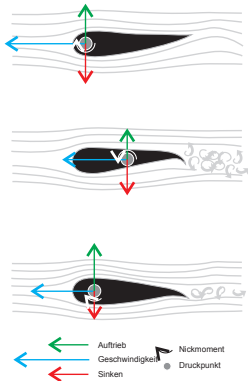
Klassische Bergschirme werden „aktiv“ geflogen, wobei Turbulenzen durch ständigen Zug auf die Steuerleinen ausgeglichen werden. Dies ist bei geöffneten Trimmern wenig effektiv und kann sogar gefährlich werden.

Die Grundregel für das Fliegen mit geöffneten Trimmern UND beschleunigt lautet: Das Steuern sollte sanft erfolgen, ohne aggressive Impulse. Es sollten maximal 25% des Steuerwegs benutzt werden.

Im Falle des Auftretens massiver Turbulenzen empfehlen wir das vollständige Schließen der Trimmer und ein aktives Fliegen mit Hilfe der

Beim Fliegen mit Höchstgeschwindigkeit (offene Trimmer und/oder Beschleuniger), dürfen nur noch leichte und ruhige Steuerbewegungen gemacht werden. In turbulenten Bedingungen sollten die Trimmer geschlossen werden, da im Falle einer massiven Störung der Kappe, diese deutlich dynamischer reagiert als bei den durchgeführten EN/LTF-Tests.

Beim normalen Fliegen mit geschlossenen Trimmern können mit deutlichem Bremseneinsatz enge und dynamische Kurven geflogen werden. Für flache Kurven empfiehlt es sich, die Kappe mit leichten Einsatz der Außenbremse zu stützen. Hierdurch wird eine allzu große Schräglage verhindert. Kurven und andere Manöver können mit der Leistung des Motors unterstützt werden.



Offener Trimmer OHNE Einsatz der Bremse

Standardeinstellung für schnelles und dabei sicheres Fliegen. Der Druckpunkt der Kappe wandert nach vorne und macht dadurch Frontklapper praktisch unmöglich. Das Aufrichtmoment des Reflexprofils erhöht den Anstellwinkel.

Offener Trimmer MIT Einsatz der Bremse

Selbst leichter Bremseinsatz verschiebt den Druckpunkt nach hinten, besonders bei voll getretenem Beschleuniger. Das Aufrichtmoment verringert den Anstellwinkel. Bei zusätzlich auftretenden Turbulenzen kann dies zu Frontklappern führen. Auch wenn Bremseinsatz zur Richtungskorrektur notwendig ist, sollten die Bremsen im Geradeausflug frei

gegeben sein um die Wirkung des Reflexprofils zu erhalten.

Geschlossener Trimmer

Bei geschlossenem Trimmer funktionieren die Bremsen wie von Bergschirmen gewohnt. Die langsame Trimmerposition ist für Thermikfliegen sinnvoll. Das Schirmprofil verhält sich ähnlich wie klassische Bergschirme mit einer nur leicht erhöhten Resistenz gegen Frontklapper.

Landung

Beim Motorschirm fliegen kannst du mit oder ohne Motorkraft landen.

Landung ohne Motorkraft

Schalte in ca. 50 m Höhe den Motor aus und lande wie mit einem konventionellen Gleitschirm. Einerseits verringert sich die Gefahr, den Propeller während der Landung zu beschädigen, andererseits hast du nur einen Versuch.

Wenn dein Landefeld klein ist und du exakt landen musst, empfehlen wir die Trimmer zu schließen (Position „0“). Dies erhöht den Auftrieb, was zu einer effektiven Verringerung deines Eigensinkens sowie der Geschwindigkeit führt. Dies ist besonders wichtig beim Fliegen mit einer hohen Flächenbelastung.

Landung mit Motorkraft

Fliege dein Landefeld mit Motorunterstützung flach an, flaire aus und schalte sofort nach dem Aufsetzen den Motor aus.

Einerseits kann das Landen mit Motorkraft wiederholt werden, wenn der Anflug nicht passt; andererseits muss der Motor abgeschaltet sein, bevor der Schirm zu Boden fällt – ansonsten kann der Schirm in den Propeller fallen und es zu Leinen- und Propellerbeschädigungen kommen.

Denke daran:

- Schau dir möglichst immer schon vor dem Start den Landeplatz an.
- Vor dem Landeanflug sollte die Windrichtung geprüft werden.
- Eine Landung ohne Motorkraft

benötigt viel weniger Platz.

- Wenn du unsicher bist, trainiere das Landen so lange, bis du es wirklich beherrscht und Dich sicher fühlst.

**Goldene regeln!**

- Stelle den Antrieb immer windseitig vom Gleitschirm ab.
- Hast du genügend Benzin für den Flug getankt? Es ist besser, stets etwas mehr Kraftstoff dabei zu haben als zu wenig!
- Überprüfe Gurtzeug und Ausrüstung auf lose Gegenstände, die in den Propeller kommen könnten.
- Wie klein ein auftretendes Problem auch immer sein mag, behebe es **SOFORT!**
- Setze deinen Helm auf bevor du ins Gurtzeug steigst.
- Gehe vor jedem Flug die Punkte der Vorflugkontrolle vollständig durch.
- Drehe dich nach der Landung in Richtung des Schirmes ein, wenn die Gefahr besteht, vom Schirm rückwärts gezogen zu werden und hinzufallen. Schalte unmittelbar nach dem Aufsetzen den Motor aus um Leinen- und Propellerschäden zu vermeiden.
- Vermeide Flüge über Wasser und Stromleitungen, fliege nicht zwischen Bäumen hindurch und meide generell Gebiete, wo du bei einem Motorausfall hilflos wärest.
- Meide besonders die bei Flügen in niedriger Höhe durch andere Piloten, oder dich selbst, verursachte Turbulenzen.
- Unter 100 m Flughöhe sollten die Bremsen nicht losgelassen werden, um bei einem Motorausfall schnell reagieren zu können.
- Vertraue deinem Rucksackmotor niemals zu sehr; er kann jeder Zeit ausfallen. Fliege immer so, als könnte es genau jetzt passieren.
- Vermeide sehr enge Kurven gegen das Drehmoment des Motors, wenn es nicht unbedingt nötig ist. Besonders im Steigflug kann es zu einem Stall mit Negativspirale führen.
- Fliege nicht mit Rückenwind in niedriger Höhe.
- Bei Veränderung des Motorgeräusches oder erhöhter Vibration sollte sofort gelandet werden, um das Problem zu beheben.
- Niemals auf das Entstehen des Problems warten!
- Sei dir immer im Klaren wo du dich gerade befindest.
- Denke daran, dass Motorenlärm stört. Vermeide es, Ortschaften in geringer Höhe zu überfliegen und Tiere zu erschrecken.

Trimmer geschlossen ('0' position)

- Langsamste Geschwindigkeit,
- Geringstes Sinken,
- Startstellung.

größe	20, 23	25, 28	31
A	515	535	555
A'	615	635	655
B	515	535	555
C	515	535	555

* Länge der Tragegurte inkl. Schäkel, Längentoleranz +/- 5mm

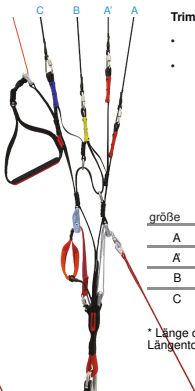


Trimmers opened

- Höhere Geschwindigkeit,
- Höheres Sinken.

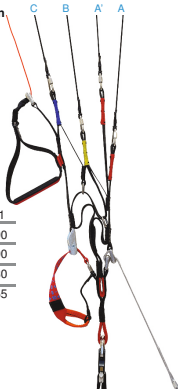
größe	20, 23	25, 28	31
A	515	535	555
A'	615	635	655
B	555	575	595
C	615	635	655

* Länge der Tragegurte inkl. Schäkel, Längentoleranz +/- 5mm



Voll beschleunigt mit geschlossenen Trimmern:

- Increased speed,
- Increased sink.



größe	20, 23	25, 28	31
A	390	390	390
A'	490	490	490
B	430	430	430
C	515	535	555

* Länge der Tragegurte inkl. Schäkel, Längtoleranz +/- 5mm

Voll beschleunigt mit geöffnetem Trimmern:

- Höhere Geschwindigkeit,
- Höheres Sinken.



größe	20, 23	25, 28	31
A	490	490	490
A'	590	590	590
B	530	530	530
C	615	635	655

* Länge der Tragegurte inkl. Schäkel, Längtoleranz +/- 5mm

Mit dem Kauf eines unserer Produkte bist du ein wichtiger Bestandteil der Dudek Paragliders-Familie geworden!

Teile deine Erfahrungen mit der gesamten Community und bleib mit neuen Angeboten auf dem Laufenden, indem du dich unseren Fanseiten anschließt:



Filme und Bilder

Wenn du interessante Fotos oder Filme von deinem Flug hast, sende sie uns und wir werden sie mit unserer gesamten Community teilen: media@dudek.eu

Vergiß nicht, alles was du in sozialen Medien veröffentlichst, mit #dudekparagliders zu kennzeichnen!



Brauchet du Hilfe?

- Du möchtest mit einem Dudek Gleitschirm fliegen, bist dir aber nicht sicher, welchen Gleitschirm du wählen sollst?
- Du fliegst bereits mit einem unserer Gleitschirme, möchtest aber weitere Details zu deinem Schirm erfahren?
- Oder suchst du Rat, um Fähigkeiten zu verbessern?

Schreib uns! Sende eine E-Mail an **support@dudek.eu** und unsere Spezialisten beantworten alle deine Fragen!



Wenn du die Regeln für sicheres Fliegen beachtest und deinen Gleitschirm pfleglich behandelst, wirst du viele Jahre Freude an deinem Nemo 5 haben.

Begegne möglichen Gefahren stets mit dem nötigen Respekt.

Vergiss niemals, dass alle Luftsportarten mit potentiellen Gefahren verbunden sind und das sichere Fliegen letzten Endes immer allein von deinen Entscheidungen abhängt. Behalte bei jeder Einschätzung der Wettersituation und bei jedem Flugmanöver ein Stück Sicherheitsreserve!

Achtung: Du allein bist beim gleitschirmfliegen für deine sicherheit verantwortlich.

Wir sehen uns in der Luft!

Dudek Paragliders

ul. Centralna 2U

86-031 Osielsko, Poland

tel. (+48) 52 324 17 40

www.dudek.eu

info@dudek.eu

