



HAWK

Bitte lesen Sie dieses Handbuch sorgfältig durch und beachten Sie die Anweisungen bei der Verwendung Ihres Hawk.



Vielen Dank, dass Sie Drift-Gleitschirmpilot werden! Wir wünschen Ihnen viele schöne Flugerlebnisse.

Bitte besuchen Sie uns auf Facebook und Instagram:

<https://www.facebook.com/driftparagliders>

<https://www.instagram.com/driftparagliders>

1. EINLEITUNG	4
1.1 Warnung	4
2. IHR GLEITSCHIRM	4
2.1 Technische Beschreibung	4
2.3 Technische Zeichnungen	7
2.4 Materialien	9
3. ZERTIFIZIERUNG	11
4. VOR DEM FLUG	11
4.1 Einstellen des Gleitschirms	11
4.1.1 Gurtzeug	11
4.2 Beschleuniger einstellungen	11
4.3 Bremsen	12
4.4 Gewichtsspanne	12
5. BETRIEB IM FLUG	12
5.1. Standardflug	13
5.1.1 Überprüfung vor dem Flug	13
5.1.2. Starten	13
5.1.3. Flug	13
5.1.4. Landung	14
5.1.5 Windenschlepp	15
5.1.6 Motorflug	15
5.2. Schneller Abstieg	15
5.2.1. Große Ohren	15
5.2.2. B-Stall	15
5.2.3. Steilspirale	16
5.3. SIV-Manöver	16
5.3.1. Asymmetrischer Klapper	16
6. WARTUNG	17
6.1 Überprüfen Sie Ihren Schirm	18
6.2 Reparieren des Gleitschirms	18
7. PACKEN DES SCHIRMS	19
7.1. Drift-Kompressionspacksack	19
8. KUNDENDIENST	21
9. KONTAKT	21
10. LEINENDIAGRAMM & ABMESSUNGEN	22

1. EINLEITUNG

Unser Ziel war es, einen Schirm für Piloten zu schaffen, die ihre fliegerischen Fähigkeiten im Streckenflug ständig weiterentwickeln. Fehlerverzeihend, aber gleichzeitig mit hervorragenden Flugeigenschaften.

Die leichte Konstruktion des Hawk eignet sich hervorragend für Hike & Fly! Der Schirm hat eine hohe Stabilität und ein sehr gutes Gleiten auch bei den höchsten Geschwindigkeiten. Eine ausgezeichnete Wahl für Piloten, die ernsthafte Streckenflüge unter verschiedenen Bedingungen, in den Bergen und im Flachland fliegen möchten.

Wir empfehlen den Hawk Piloten, die mindestens 40 Stunden im Jahr fliegen. Trotz guter passiver Sicherheit ist dieser Schirm nicht für unmittelbar nach dem Gleitschirmkurs geeignet (für Piloten, die gerade den Kurs abgeschlossen haben, empfehlen wir unseren Carancho.)

1.1 Warnung

Paragliding wird als riskante Sportart angesehen, bei der Verletzungen, im schlimmsten Fall der Tod, auftreten können, wenn die entsprechenden Wetterbedingungen nicht richtig eingeschätzt werden oder wenn Pilotenfehler auftreten. Durch die Verwendung eines Drift-Gleitschirms sind Sie sich dieser Risiken bewusst.

Bitte beachten Sie, dass Änderungen am Gleitschirm die Zertifizierung ungültig machen. Die korrekte Verwendung des Gleitschirm liegt in der Verantwortung des Piloten. Der Hersteller und Vertrieb übernimmt keine Haftung für Verluste oder Schäden, die durch den Missbrauch dieses Gleitschirms entstehen. Es liegt in der Verantwortung des Piloten, die gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten und die Lufttüchtigkeit des Gleitschirm zu gewährleisten.

2. IHR GLEITSCHIRM

2.1 Technische Beschreibung

Der Hawk von Drift Paragliders ist mit einem innovativen 3-Leiner-Layout mit möglichst dünnen, aber starken Leinen ausgestattet, die den Luftwiderstand reduzieren. Er hat eine optimierte Eintrittskante - die wir den "Schnabel" nennen und für höheren Innendruck insbesondere im beschleunigten Flug sorgt. Geschickt platzierte Profilverstärkungen und Mini-Rips in der Hinterkante verhelfen zu einem besseren Handling und Laufruhe. Die Vorderkante wird durch konkave und konvexe Nähte räumlich geformt, um die Spannung und Laufruhe zu verbessern. Agilität, Auftrieb, Leistung und Geschwindigkeit werden durch ein hohes Maß an passiver Sicherheit unterstützt. Dieser Schirm bietet dem Piloten ein

direktes, einfaches Handling und das sofortige Feedback sorgt dafür, dass sich Piloten entspannen und schnell in Harmonie fliegen können. In der Luft reagiert der Hawk sofort auf Gewichtsverlagerungen und verfügt über präzise Bremsen mit mittellangem Bremsweg mit zunehmender Stärke, um auch weniger erfahrenen und fortgeschrittenen Piloten gerecht zu werden. Ausgewogene Flügeldynamik und ein klarer Stallpunkt sorgen für ein gutes Ansprechverhalten in der Luft.

Der Grundriss des Hawk hat eine elliptische Form. Das Profil des Schirms wurde speziell entwickelt, um maximale Stabilität über einen möglichst großen Geschwindigkeitsbereich zu bieten. Diese Funktion wird durch die Position und Größe der Zelleneinlässe unterstützt. Die Vorderkante ist mit integriertem Nylon-Kunststoff verstärkt. Dies gewährleistet ein optimales Füllen der Kappe und hilft, die saubere Form der Eintrittskante bei maximaler Geschwindigkeit zu behalten. Der Hawk wird mit einem modernen Drei-Leiner-Beschleunigungssystem geliefert, wobei der „B“-Gurt beweglich über zwei Ronstan-Umlenkrollen umgelenkt wird, was zu einer großartigen Beschleunigung ohne viel Kraftaufwand und Anstellwinkelkontrolle auf höchstem Niveau führt.

Besonderes Augenmerk hat das Drift-Team auf die kleinen Details gelegt, darunter neue Befestigungspunkte mit geringem Luftwiderstand. Diese Punkte zwischen den Leinen und der Kappe werden durch elastische Schnüre verstärkt, wodurch die Kräfteverteilung über den Schirm optimiert wird. Die obere und mittlere Galerie haben stufenweise unterschiedliche Durchmesser und bestehen aus Aramid, sehr starken unumantelten Leinen. Die Hauptleinen sind eine Auswahl an ummantelten und unumantelten Typen mit einem sehr guten Verhältnis von Stärke und Durchmesser und diese Kombination hilft, alle Knoten zu minimieren für eine einfache Startvorbereitung. Die Verbindung zwischen den Tragegurten und den Leinen wird durch Schraubschäkel gewährleistet und mit Gummibändern befestigt. Ober- und Untersegel neben bestimmten Öffnungen werden von Anti-Flutter-Leinen gehalten (AF-Leinen-Funktion).

2.2 Technische Daten

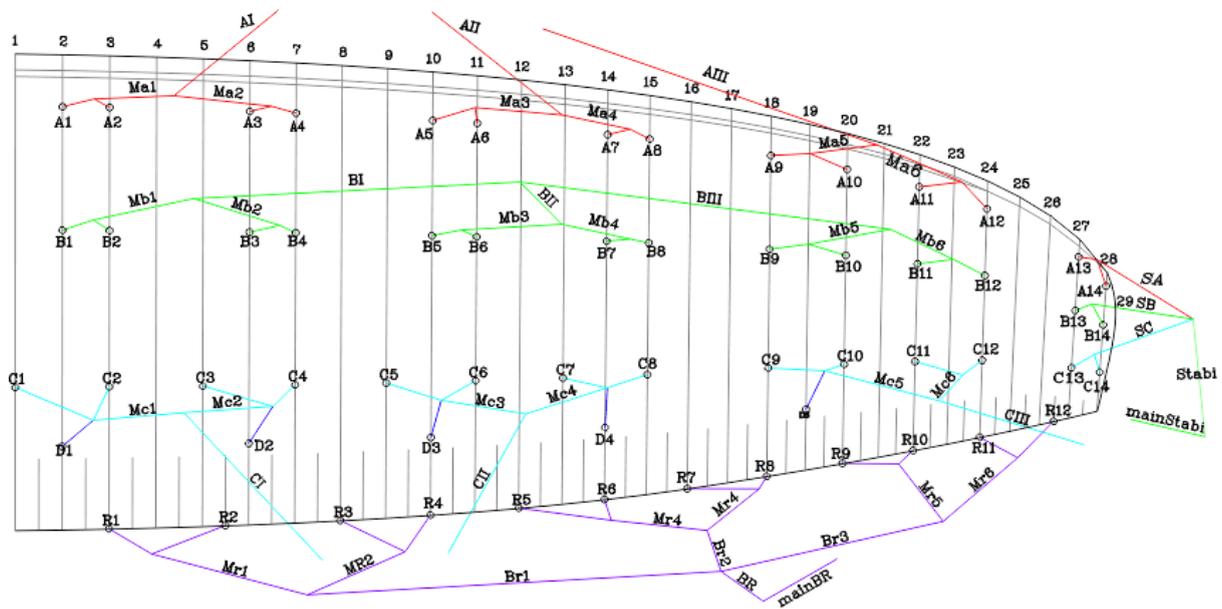
Hawk						
Größen	Einheiten	XS	S	M	L	XL
Zoom	%	91,5	96	100	104	109
Max. Tiefe	m	2,38	2,50	2,60	2,70	2,82
Fläche ausgelegt	m ²	21,68	23,75	25,80	27,90	30,40
Fläche projiziert	m ²	18,42	20,27	22,00	23,80	25,89
Spannweite ausgelegt	m	11,23	11,78	12,27	12,76	13,31
Spannweite projiziert	m	8,92	9,36	9,75	10,14	10,57
Streckung ausgelegt		5,80	5,80	5,80	5,80	5,80
Streckung projiziert		4,32	4,32	4,32	4,32	4,32
Zellenanzahl	Nº	57	57	57	57	57
Gesamtleinenlänge	m	222	233	243	253	264
Kappengewicht (kg)	kg	3,35	3,65	3,95	4,25	4,65
Zertifizierung			EN-B	EN-B	EN-B	
Zertifiziertes Startgewicht	kg	57-78	70-92	82-105	95-119	108-133
Idealer Gewichtsbereich	kg	63-78	77-92	91-105	104-119	118-133

* noch nicht

** mit Standard-Tragegurten +230g

2.3 Technische Zeichnungen

Leinendiagramm



Länge der Hawk-Tragegurte (mm)

XS-XL Größe		A ₁ +A ₂	B	C
unbeschleunigt	[mm]	500	500	500
beschleunigt	[mm]	355	405	500

Die Anzahl der Leinenebenen beträgt 3: A, B, C.



Die Längentoleranz der Tragegurte beträgt +/- 5 mm.

Der Hawk hat keine Trimmer oder andere einstellbare Geräte.

2.4 Materialien

Materialbeschreibung

Kappe	
Obersegel:	Porcher Sport - Skytex 32 everlast Porcher Sport - Skytex 27 double coated
Hauptrippen:	Porcher Sport - Skytex 27 double coated
Nicht Hauptrippen:	Porcher Sport - Skytex 27 hard finish
Untersegel:	Porcher Sport - Skytex 27 hard finish; Skytex-patch white reinforcement
Verstärkung:	nylon rods \varnothing 2mm; \varnothing 1,5mm, Skytex-patch white, Skyforce 160
Leinen:	Euronite nylon D60, D40
Befestigungspunkte:	Mouka Tišnov PN 99 301

Leinen LIROS	
Obere Galerie:	Edelrid A-8000-U
Mittlere Galerie:	Edelrid A-8000-U
Stammleinen:	Edelrid A-8000-U; PPSL Liros

Tragegurt	Mouka Tišnov – PES 13x2mm (900 daN)
Umlenkrollen	Harken 16mm
	Ronstan Orbit 20; Ronstan RF 13101-2
Karabiner	Maillon rapide - (min 150 daN)
Stäbchen	Nylon rigifoils Spokar 2mm+1,6mm diameter

3. ZERTIFIZIERUNG

Der Hawk ist EN / LTF - B zertifiziert. Die Zertifizierung gilt für die Verwendung mit allen Gurtzeugen. Der Zertifizierungsnachweis befindet sich an einer Rippe in der Mitte des Gleitschirms. Sie dürfen nur die Länge der Bremsleinen oder des Geschwindigkeitssystems Ihres Hawks anpassen - und dies nur gemäß den Empfehlungen dieses Handbuchs. Unerlaubte Anpassungen oder Änderungen an Ihrem Hawk führen zu einem Verlust der Garantie und Gültigkeit der Zertifizierung. Nicht fachgerechte Modifikationen können Sie und andere Piloten gefährden.

4. VOR DEM FLUG

4.1 Einstellen des Gleitschirms

Jeder einzelne Gleitschirm durchläuft eine Endkontrolle und einen Testflug durch ein zertifiziertes Drift-Teammitglied. Wenn Sie Ihren Hawk jedoch zum ersten Mal verwenden, empfehlen wir Ihnen, sich vor dem ersten Flug Zeit zu nehmen, um den Flügel am Boden auszupacken, zu überprüfen und aufzuziehen. Sie sollten die Ober- und Unterseite auf Risse und andere offensichtliche Anzeichen von Schäden untersuchen. Überprüfen Sie den Schirm und die Leinen sorgfältig. Leinen sollten nicht verdreht oder verknotet sein und alle Schäkkel müssen ordnungsgemäß geschlossen sein. Das Üben des Bodenhandlings kann Ihnen helfen, sich mit Ihrem Flügel vertraut zu machen.

4.1.1 Gurtzeug

Wie in Abschnitt 3 - Zertifizierung erwähnt, sind unsere Flügel mit Standard-Sitzgurten zertifiziert. Es ist wichtig, dass Sie Ihr Gurtzeug vor dem Fliegen richtig einstellen. Stellen Sie sicher, dass Sie eine bequeme Position haben. Stellen Sie den Brustgurt nicht zu fest (unter 42 cm) oder zu breit (über 48 cm) ein, da dies das Verhalten und das Feedback des Schirms beeinträchtigt. Wenn Sie mit zu fest angezogenen Brustgurt fliegen, steigt das Risiko eines asymmetrischen Klappers sowie einer langsameren Regeneration aus der Steilspirale. Überprüfen Sie die während des Tests verwendeten Einstellungen im Abschnitt Zertifizierungsmuster. Liegegurtzeuge erhöhen das Risiko von Verdrehungen während eines großen asymmetrischen Klappers und sollten nur von erfahrenen Piloten verwendet werden.

4.2 Beschleuniger einstellungen

Stellen Sie sicher, dass Sie den gesamten Bereich nutzen können, wenn Sie Ihre Beschleuniger betätigen. Eine Grundeinstellung kann am Boden gemacht werden. Finden Sie jemanden, der die Tragegurte in Flugposition hält, während Sie im Gurt sitzen. Passen Sie die Länge der Leinen so an, dass die Stange des Fußbeschleunigers direkt unter Ihrem Sitz ist. Sie sollten in der Lage sein, Ihre Ferse in die untere Schlaufe des Beschleunigers zu positionieren. Die Länge des Beschleunigers sollte am Boden so eingestellt werden, dass die Beine am Punkt des vollen Beschleunigerwegs vollständig gestreckt sind.

Stellen Sie beim Einstellen der Fußbeschleuniger sicher, dass die Leinen lang genug sind, damit das Beschleunigerssystem den Schirm nicht von selbst beschleunigt.

4.3 Bremsen

Die Hauptbremsleinen an Ihrem Flügel wurden während des Zertifizierungstests eingestellt und der nutzbare Bremsweg entspricht den Anforderungen für die Gleitschirmkategorie, die bei maximalem Gewicht im Flug mehr als 65 cm beträgt. Diese Länge sollte für die meisten Piloten geeignet sein. Wenn Sie jedoch ihre Länge anpassen möchten, empfehlen wir Ihnen, Änderungen mit Bedacht vorzunehmen.

Bitte beachten Sie, dass die Hauptbremsleinen gleich lang bleiben. Zu kurze Bremsen können die Wiederherstellung nach bestimmten instabilen Manövern erschweren und den Geschwindigkeitsbereich Ihres Gleitschirms verringern. Es müssen mindestens 5 cm Spiel vorhanden sein, bevor die Bremsen die Hinterkante verformen. Dies verhindert, dass sich die Hinterkante bei Verwendung des Beschleunigersystems verformt. Wenn die Bremsen zu lang sind, kann dies in extremen Flugsituationen zu einem Kontrollverlust führen. Dies kann auch die Kontrolle des Piloten während des Starts und der Landung beeinträchtigen.

4.4 Gewichtsspanne

Jede Größe des Hawk ist für seinen eigenen Gewichtsbereich zertifiziert. Das oben genannte Gewicht beinhaltet das Gewicht des Piloten und der gesamten Gleitschirmausrüstung sowie des Gleitschirms, des Gurtzeugs, des gesamten Zubehörs und des optionalen Ballastes. Jeder Gleitschirm ändert seine Eigenschaften durch Änderung des Startgewichts. Wir empfehlen, dass Sie Ihrem Gleitschirm immer im angegebenen Gewichtsbereich fliegen.

5. BETRIEB IM FLUG

Dieses Handbuch dient als Leitfaden für die charakteristischen Merkmale Ihres neuen Hawk-Gleitschirms. Unter keinen Umständen darf es als Handbuch zum Fliegenlernen für das Gleitschirmfliegen oder als Ersatz für die Ausbildung eines Gleitschirmpiloten verwendet werden.

5.1. Standardflug

5.1.1 Überprüfung vor dem Flug

Vor jedem Flug müssen Sie den Pre-Flight-Check durchführen auch andere Ausrüstungsgegenstände wie Gurtzeug, Rettung, Beschleuniger und alle Verbindungen überprüfen. Dies ist für ein sicheres Fliegen unerlässlich. Achten Sie besonders darauf. Sie sollten über eine routinierte Methode zur Überprüfung und Vorbereitung Ihrer Ausrüstung vor dem Flug verfügen. Vor allem sollten Sie überprüfen, ob der Segel, die Leinen und die Tragegurte frei von Beschädigungen und Verhängern sind.

5.1.2. Starten

Das Starten des Hawks erfordert keine besonderen Fähigkeiten und Gewohnheiten. Durch dynamisches Ziehen der vorderen Tragegurte (AI, All - rot gefärbt) wird die Kappe einfach und problemlos über den Kopf des Piloten gebracht. Die Kappe wird von der Mitte gleichmäßig gefüllt. Der Hawk hat keine Tendenz zum überschießen und stabilisiert sich schnell über dem Piloten. Dort angekommen, überprüfen Sie die Kappe und die Leinen visuell, bevor Sie abheben. Der Hawk ist für den Start auf Hügeln und Schlepwinden ausgelegt. Er ist nicht gebaut für Sprünge aus einem Flugzeug, Gebäuden oder Sprünge mit verspäteter Öffnung der Kappe. Es gibt keine anderen speziellen Flugverfahren und / oder Konfigurationen, die Drift vorschlägt.

5.1.3. Flug

Fluggeschwindigkeit

Der Hawk ist so getrimmt, dass er am besten gleitet, wenn die Bremsen / Hände voll freigegeben sind. Die beste Sinkrate wird erreicht, wenn beide Bremsen symmetrisch auf etwa 20% ihrer Reichweite heruntergezogen werden. Für ein besseres Gleiten bei Gegenwind, sinkender Luft, Seitenwind oder Gegenwind sollten Sie mit dem Beschleunigersystem schneller als die Trimmgeschwindigkeit fliegen. Die Verwendung von bis zu einem halben Beschleuniger verschlechtert den Gleitwinkel oder die Stabilität nicht wesentlich und verbessert Ihre Flugleistung. Sie erreichen die nächste Thermik schneller und höher.

Turbulente Bedingungen

Wenn Sie durch starke Turbulenzen fliegen, stabilisieren Sie die Kappe, indem Sie gleichzeitig auf beiden Seiten ein wenig Bremse betätigen. Das Fliegen mit ein wenig Bremse hilft auch dabei, Entleerungen zu vermeiden, und gibt Ihnen mehr Feedback darüber, was die Luft tut und wie der Schirm reagiert. Das korrekte Reagieren auf die Bewegung des Gleitschirms mittels Bremsen und Gewichtsverlagerung wird als „aktives Fliegen“ bezeichnet.

Kreisen

Der Hawk ist beim Kreisen sehr komfortabel und angenehm. Das Lenken ist reaktionsschnell und genau und erfordert keine besonderen Gewohnheiten oder nicht standardmäßige Verfahren. Der Bremsdruck ist gleichmäßig progressiv. Im Flug sind die Bremsen straff, reaktionsschnell, präzise und ermöglichen eine perfekte Kommunikation mit dem Gleitschirm. Im Notfall (z. B. abgerissene Bremsleinen) kann der Schirm mit den hinteren Tragegurten oder durch Gewichtsverlagerung gesteuert werden.

Verwenden des Beschleunigersystems

Die Verwendung von bis zu 50% des Beschleunigungssystems beeinträchtigt den Gleitwinkel oder die Stabilität nicht wesentlich und verbessert Ihre Flugleistung. Sie erreichen die nächste Thermik schneller und höher, insbesondere gegen den Wind oder in stark sinkenden Luftbereichen.

Halten Sie immer beide Hände an den Bremsleinen, wenn Sie in Turbulenzen schnell fliegen, und seien Sie bereit, das Beschleunigungssystem beim ersten Anzeichen eines Klappers sofort freizugeben. Verwenden Sie das Beschleunigungssystem in geringer Höhe sehr vorsichtig oder gar nicht.

Aktive BC-Riser Steuerung (RRC)

Es ist möglich, den Schirm mit den C-Tragegurten zu steuern, einfach die blauen Kunststoffgriffe greifen und vorsichtig nach unten ziehen. Der Steuerweg C ist so getrimmt, dass er auch in der niedrigsten Position weiterfliegt, kann aber einen Strömungsabriss erzeugen (Deepstall), wenn der Schirm beispielsweise auf die Thermik trifft - was den Anstellwinkel weiter erhöht. **Es wird daher empfohlen, nur 0-90% der BC-Tragegurte zu verwenden.**

Dies gibt ein verbessertes Gefühl und eine verbesserte Kontrolle über den Flügel, sodass Sie aktiv fliegen können, ohne die Bremsen zu benutzen. Die Verwendung der C-Tragegurte erhöht den Anstellwinkel gleichmäßiger über die Profelsehne und schwächt das Profil nicht so stark wie die Verwendung der Bremsen. Darüber hinaus kann dieser Mechanismus für den effizientesten Aufstieg in der Thermik verwendet werden, wenn der Pilot einen Teil des Flügels verlangsamen kann.

Gleichzeitig ist es die Kontrollprozedur bei Ausfall der Primärsteuerungen oder Bremsrollen.



5.1.4. Landung

Der Hawk hat keine ungewöhnlichen Landeeigenschaften, Landen ist sehr einfach und sollte keine Schwierigkeiten bieten. Bei Ihren ersten Flügen werden Sie möglicherweise überrascht sein, über das gute Gleiten. Berücksichtigen Sie dies bei Ihrer Landung! Bei Wind etwa einen Meter über dem Boden die Bremsen ganz durchziehen. Bei Windstille oder wenn Sie gezwungen sind, eine Notlandung gegen den Wind durchzuführen, wickeln Sie die Bremsleinen, um ein dynamisches Flaren zu ermöglichen.

5.1.5 Windenschlepp

Der Hawk ist zum Windenschlepp zertifiziert. Es hat keine Tendenzen zum Sackflug. Stellen Sie sicher, dass Sie die richtige Ausrüstung, erfahrene Schlepphelfer und alle relevanten Sicherheitsvorkehrungen zum Schleppen verwenden.

5.1.6 Motorflug

Der Hawk ist geeignet für den Motor-Betrieb, sofern die örtlichen Vorschriften eingehalten werden.

Achtung: Die Karabiner des Paramotors können höher sein, dann muss die Bremsleine verlängert werden.

5.2. Schneller Abstieg

Zum Absteigen, muss der Pilot von den Aufstiegsbereichen wegfliegen. Falls Probleme auftreten, können die folgenden Techniken verwendet werden, um die Sinkrate zu erhöhen. Früher oder später muss jeder Pilot schnell absteigen. Dies kann daran liegen, dass sich das Wetter plötzlich und unerwartet ändert, die Wolkenbasis erreicht und man nicht in die Wolke eindringen möchte, oder einfach daran, dass Sie Ihren Flug beenden müssen. Wenn Sie nicht genug Erfahrung haben, üben Sie die folgenden Manöver unter Aufsicht eines Ausbilders und mit einem Reservefallschirm.

5.2.1. Große Ohren

Greifen Sie die äußeren A-Leinen (Tragegurt A2, blau gefärbt) auf beiden Seiten so hoch wie möglich und ziehen Sie diese gleichmäßig nach unten und halten fest. Die effektive Fläche des Gleitschirms wird auf beiden Seiten des Flügels gleichmäßig reduziert. Die Größe des entleerten Bereichs hängt davon ab, wie tief die Leinen nach unten gezogen wurden. Achten Sie darauf, dass beide Seiten gleichmäßig zu ziehen sind. Unter normalen Umständen öffnet sich der Hawk automatisch, wenn die A-Leinen freigegeben werden. Dies ist die einfachste Technik für einen schnellen Abstieg. Je nachdem, wie viel von der Flügel Sie entleeren, kann eine Sinkrate von 3 m / s bis 5 m / s erreicht werden. Sie können Ihre Sinkrate und Vorwärtsgeschwindigkeit mithilfe des Beschleunigungssystem weiter erhöhen. Aber immer zuerst die großen Ohren machen und dann beschleunigen; nicht umgekehrt, da Sie sonst einen Frontklapper riskieren. Der Hawk kann durch Gewichtsverlagerung gesteuert werden, während Große Ohren gezogen sind.

5.2.2. B-Stall

Greifen Sie die B-Stall-Leinen direkt unter den Schäkeln und ziehen Sie beide B-Leinen etwa 20 cm symmetrisch. Ihre Sinkrate steigt erheblich an, während Ihre Vorwärtsgeschwindigkeit auf praktisch Null sinkt. Erschrecken Sie nicht, wenn die Strömung abreißt und der Schirm ohne Vorwärtsfahrt in den Sackflug übergeht. Er wird sich bald über Ihrem Kopf stabilisieren. Machen Sie alles symmetrisch und gleichzeitig. Zum ausleiten vom B-Stall heben Sie beide Hände, so dass die Tragegurte volle wieder Länge haben. Wenn die B-Leinen ungleichmäßig gelöst werden, kann der Gleitschirm eine Kurve einleiten. Wenn die Bremsleinen langsam und sehr ungleichmäßig gelöst werden, können Sie eine Negativdrehung (Trudeln) verursachen.

Je nachdem, wie stark die B-Leinen nach unten gezogen werden, liegt die Sinkrate zwischen 5 und 8 m / s.

5.2.3. Steilspirale

Ziehen Sie sanft an einer Bremse, damit der Schirm von einer normalen 360-Grad-Kurve in eine steile Kurve und von dort in einen Steilspirale übergeht. Der Übergang in einen Steilspirale kann durch Gewichtsverlagerung auf die Innenseite der Kurve erleichtert werden. Der Hawk erholt sich automatisch aus einer Steilspirale, sobald die Bremsen gelöst

werden. Lassen Sie sie sanft los und beenden Sie einen Steilspirale immer in sicherer Höhe! Die Ausleitung von einem Steilspirale kann sich verzögern, wenn Sie das Gewicht auf die Innenseite der Kurve verlagern.

Der Steilspirale ist der effektivste Weg, um schnell abzustiegen. Jeder Pilot sollte in der Lage sein, einen Steilspirale durchzuführen, und eines Tages müssen Sie dies möglicherweise tun. Achten Sie bei einer Steilspirale immer auf Ihre Höhe, die sehr schnell abnimmt.

Warnhinweise: Es besteht die Möglichkeit, dass Sie während des Abspiralens das Bewusstsein verlieren. Machen Sie daher niemals eine Spirale mit einer Sinkgeschwindigkeit von mehr als 16-18 m / s. Während des Manövers erfahren der Pilot und das Material starke Zentrifugalkräfte. Kräfte von mehr als 3G sind möglich - eine große Belastung für Pilot und Gleitschirm.

5.3. SIV-Manöver

Unabhängig davon, welche Kategorie von Gleitschirm Sie fliegen oder welchen Pilotenschein Sie haben, können bei Turbulenzen oder starker Thermik alle Arten von Störungen auftreten. Der Hawk verhält sich in diesen Situationen stets komfortabel. Trotzdem müssen Sie beim üben von SIV alle Sicherheitsregeln befolgen und immer auf Ihre Höhe achten.

Üben Sie SIV-Manöver nur unter Aufsicht eines Fluglehrers und mit einem Reservefallschirm.

WARNUNG: Wenn sich der Gleitschirm nicht in einem normalen Flugzustand befindet und der Strömung gestört ist, steigt die Sinkrate immer schnell an und es kommt zu einem erheblichen Höhenverlust..

Denken Sie daran: Sie setzen Ihren Gleitschirm Kräften aus, die ihn vielleicht beschädigen können.

5.3.1. Asymmetrischer Klapper

Ziehen Sie den A-Tragegurt (rot gefärbt) auf einer Seite nach unten. Die Hälfte des Flügels kollabiert je nach Tiefe der gezogenen Leinen und der Kraft. Sowohl in der Simulation als auch unter realen Bedingungen können Sie jede Drehungstendenz stoppen, indem Sie die entgegengesetzte Bremse betätigen und das Gewicht auf die offene Seite des Schirms verlagern (achten Sie darauf, dass Sie die offene Seite nicht überbremsen und abreißen). Unter normalen Bedingungen füllt sich der Hawk beim Ziehen wieder.

6. WARTUNG

Wenn Sie mit Ihrem Gleitschirm vorsichtig umgehen und an einem geeigneten Lagerort aufbewahren, kann er sehr lange halten. Wenn Sie jedoch die Wartung, oder die Lagerung vernachlässigen, kann dies die Lebensdauer Ihres Gleitschirms erheblich verkürzen oder sogar das Fliegen gefährlich machen. Auch die Verwendung von ungeeigneter Reinigungsmittel ist verboten.

Diese Regeln müssen Sie einhalten:

- Suchen Sie sich einen geeigneten Startplatz aus.
- Wenn sich die Leinen verfangen, kann dies das Gewebe des Gleitschirm zerreißen oder Leinen beschädigen.
- Achten Sie bei der Vorbereitung des Gleitschirms darauf, dass Sie nicht auf eine der Leinen oder den Flügel treten.
- Schützen Sie den Gleitschirm vor unnötigen Belastungen. Eine rücksichtslose Handhabung mit Ihrem Gleitschirm (ziehen über Gras, Erde, Sand oder Felsen) verkürzt seine Lebensdauer erheblich und erhöht die Porosität.
- Schützen Sie Ihren Flügel und Ihre Leinen vor unnötiger Sonneneinstrahlung und lagern Sie Ihren Gleitschirm nicht an heißen Tagen im Auto. UV-Strahlen können viele Teile eines Gleitschirms beschädigen. Stellen Sie beim Lagern oder während des Transports sicher, dass Ihr Gleitschirm keinen Temperaturen über 50 Grad Celsius ausgesetzt ist.
- Versuchen Sie, Ihren Schirm nicht nass zu packen. Wenn es unvermeidlich ist, trocknen Sie ihn so schnell wie möglich, aber ohne direkte Sonneneinstrahlung. Vermeiden Sie es, Ihren Gleitschirm nass zu lagern - dies ist der häufigste Grund für die Verschlechterung des Stoffes und kann leicht verhindert werden.
- Lassen Sie Ihr Gleitschirm nicht mit Meerwasser in Kontakt kommen. Wenn dies der Fall ist, spülen Sie die Leinen, den Stoff und die Tragegurte mit Wasser ab und trocknen Sie dem Schirm vor der Lagerung..
- Für eine Langzeitlagerung des Gleitschirm nicht zu fest einpacken. Lagern Sie ihn in einem kalten, trockenen und gut belüfteten Raum.
- Lassen Sie den Gleitschirm niemals mit Chemikalien in Kontakt kommen. Reinigen Sie den Schirm nur mit sauberem lauwarmem Wasser.

6.1 Überprüfen Sie Ihren Schirm

Nach 100 Flugstunden oder 24 Monaten muss Ihr Hawk vom Hersteller oder einem von Drift Paragliders autorisierten Servicecenter gründlich geprüft und getestet werden. Diese Prüfung konzentriert sich hauptsächlich auf:

- Messung der Porosität
- Messung der Reißfestigkeit des Gewebes

- Nähen von Paneelen, Befestigungspunkten, Zellöffnungen usw.
- Zustand der Bremsen und Beschleuniger Leinen
- Leinenstärke
- Geometrie des Aufhängungssystems

Alle Daten werden im Prüfbericht festgehalten. Auf der Grundlage des tatsächlichen Zustands des Flügels legen autorisierte Techniker das nächste Kontrollintervall fest: Unter normalen Umständen sind es zwei Jahre.

Bitte beachten Sie, dass der Zustand des Gleitschirms je nach Art der Nutzung und Umgebung erheblich variieren kann. Für weitere Informationen besuchen Sie bitte unsere Website oder wenden Sie sich an Ihren Händler.

Respektieren Sie die Umwelt und kümmern Sie sich um Ihre Flugplätze. Wenn Sie den Flügel entsorgen müssen, tun Sie dies auf umweltbewusste Weise. Entsorgen Sie ihn nicht mit dem normalen Hausmüll.

6.2 Reparieren des Gleitschirms

Um kleine Schäden bis zu 10 cm am Tuch zu reparieren, kann der Benutzer das Ripstop-Klebeband verwenden. Größere Schäden, einschließlich Stiche und Leinen, müssen von einer spezialisierten Reparaturwerkstatt repariert werden. Beschädigte Leinen sollten von Drift Paragliders-Händlern ersetzt werden.

7. PACKEN DES SCHIRMS

Es ist wichtig, dass Sie Ihren Gleitschirm richtig packen, da dies seine Lebensdauer verlängert. Wir empfehlen, dass Sie den Schirm wie eine Harmonika falten und die Eintrittskante sauber nebeneinander ausrichten. Der Flügel sollte dann in drei Teile oder zwei Falten gefaltet werden. Der Flügel sollte so locker wie möglich gepackt sein. Achten Sie beim Packen darauf, dass keine Heuschrecken in Ihrem Gleitschirm eingeschlossen werden, da diese das Tuch beschädigen. Diese Technik verlängert die Lebensdauer Ihres Gleitschirms und sorgt für die beste Leistung.

7.1. Drift-Kompressionspacksack



Schritt 1 Öffnen Sie Ihren Kompressionspacksack (CB)



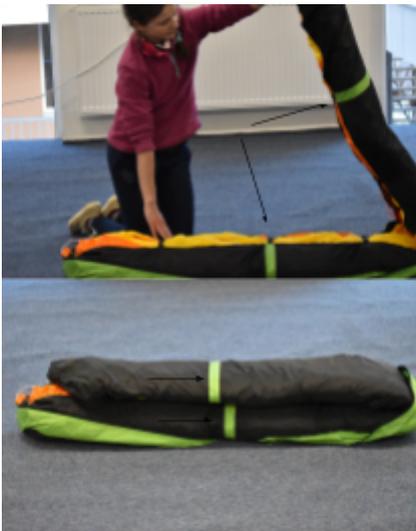
Schritt 2 Stellen Sie Ihren Schirm im Harmonika-Stil in die Mitte des CB, wobei die Rippen der Vorderkante aufeinander liegen



Schritt 3 Legen Sie die Tragegurte in den dafür vorgesehenen Beutel



Schritt 4 Befestigen Sie die Gurte



Schritt 5 Falten Sie den Flügel in der Mitte so, dass die farbigen Markierungen unten und oben zusammenpassen



Schritt 6 Falten Sie den Flügel erneut in zwei Hälften



Schritt 7 Reißverschluss schließen und in den Packsack stecken

8. KUNDENDIENST

Bei Fragen zu Ihrer Ausrüstung wenden Sie sich bitte an den nächstgelegenen Drift Paragliders-Händler.

Die Liste aller Drift Paragliders-Händler finden Sie auf unserer Website driftgliders.com

Für alle anderen Fragen oder Wünsche senden Sie uns bitte eine E-Mail an info@driftgliders.com

9. KONTAKT

Unser Produktions- und Entwicklungszentrum befindet sich in der Tschechischen Republik.

Drift Paragliders s.r.o.

Kuřim ev. č. 1370

664 34 Kuřim

Czechia

VAT: CZ09508490

tel.: +420739567664

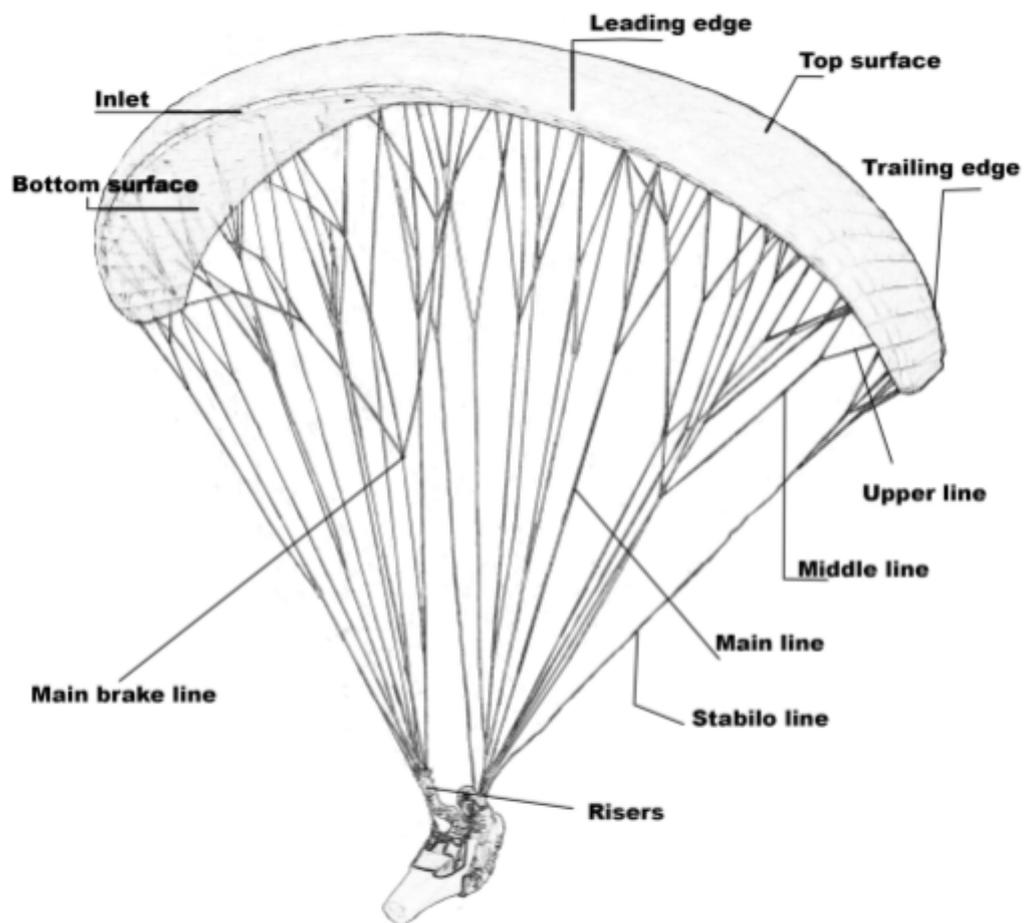
email: info@driftgliders.com

Internetquellen

Website: driftgliders.com

Facebook: drift paragliders

10. LEINENDIAGRAMM & ABMESSUNGEN



LEINENTYP

Leinen von: EDELRID A-8000; LIROS PPSL, DSL

Group A			Group B			Group C		
NAME	QUANTITY	MATERIAL	NAME	QUANTITY	MATERIAL	NAME	QUANTITY	MATERIAL
A1	2	U90	B1	2	U70	C1	2	U50
A2	2	U70	B2	2	U50	C2	2	U50
A3	2	U70	B3	2	U50	C3	2	U50
A4	2	U90	B4	2	U70	C4	2	U50
A5	2	U90	B5	2	U70	C5	2	U50
A6	2	U70	B6	2	U50	C6	2	U50
A7	2	U70	B7	2	U50	C7	2	U50
A8	2	U70	B8	2	U50	C8	2	U50
A9	2	U70	B9	2	U50	C9	2	U50
A10	2	U50	B10	2	U50	C10	2	U50
A11	2	U50	B11	2	U50	C11	2	U50
A12	2	U50	B12	2	U50	C12	2	U50
MA1	2	U130	MB1	2	U130	MC1	2	U90
MA2	2	U130	MB2	2	U130	MC2	2	U90
MA3	2	U130	MB3	2	U130	MC3	2	U90
MA4	2	U130	MB4	2	U90	MC4	2	U90
MA5	2	U90	MB5	2	U70	MC5	2	U70
MA6	2	U70	MB6	2	U70	MC6	2	U50
AI	2	PPSL 200	BI	2	PPSL 191	CI	2	U130
AII	2	PPSL 191	BII	2	PPSL 191	CII	2	U130
AIII	2	U130	BIII	2	U130	CIII	2	U90

Group D			Group Stabilo			Group Brakes		
NAME	QUANTITY	MATERIAL	NAME	QUANTITY	MATERIAL	NAME	QUANTITY	MATERIAL
D1	2	U50	A13	2	U50	R1	2	U50
D2	2	U50	A14	2	U50	R2	2	U50
D3	2	U50	B13	2	U50	R3	2	U50
D4	2	U50	B14	2	U50	R4	2	U50
D5	2	U50	C13	2	U50	R5	2	U50
			C14	2	U50	R6	2	U50
			SA	2	U50	R7	2	U50
			SB	2	U50	R8	2	U50
			SC	2	U50	R9	2	U50
			Stabi	2	U50	R10	2	U50
			St main	2	PPSL 120	R11	2	U50
						R12	2	U50
						MR1	2	U50
						MR2	2	U50
						MR3	2	U50
						MR4	2	U50
						MR5	2	U50
						MR6	2	U50
						BR1	2	U70
						BR2	2	U70
						BR3	2	U70
						BR	2	PPSL 120
						BR main	2	TSL220

GESAMTLEINENLÄNGENMESSUNG (gemessen unter einer Spannung von 50 N, wobei diese Spannung vor der Messung langsam und allmählich angelegt wird)

- Der Abstand von der Tragegurtsschleufe zum Aufhängepunkt am Schirm.

M size				
A(1-14)	B(1-14)	C(1-14)	D(1-5)	Brake(1-12)
7356	7285	7462	7457	7854
7307	7236	7333	7397	7541
7281	7209	7316	7367	7261
7315	7242	7371	7315	7199
7271	7205	7360	7155	7121
7233	7163	7272		6968
7210	7143	7254		6897
7237	7173	7292		6959
7162	7098	7167		6858
7063	7014	7078		6817
6983	6941	7009		6852
6943	6918	6988		6933
6677	6673	6786		
6643	6648	6754		

Large size				
A(1-14)	B(1-14)	C(1-14)	D(1-5)	Brake(1-12)
7620	7551	7733	7736	8178
7573	7497	7604	7678	7850
7545	7468	7586	7637	7560
7578	7502	7649	7585	7488
7537	7466	7622	7418	7411
7500	7424	7532		7251
7472	7400	7516		7186
7499	7429	7555		7247
7414	7354	7424		7141
7317	7265	7330		7098
7232	7186	7260		7123
7190	7162	7239		7211
6917	6916	7037		
6873	6887	7001		

- 1.) Die Übereinstimmung der Hauptleinen, Bremsleinen und Tragegurten des Musters mit den im Benutzerhandbuch angegebenen Abmessungen wird vom Prüflabor nach Abschluss der Testflüge überprüft.
- 2.) Der Längenabweichung darf nicht mehr als ± 10 mm vom Leinendiagramm betragen