



Kiwi

HANDBUCH

Nachweis durchgeführter Reparaturen

Reparatur (R)	Welche Reparatur?	Durchgeführt von/ am

Reparatur (R)	Welche Reparatur?	Durchgeführt von/ am

Reparatur (R)	Welche Reparatur?	Durchgeführt von/ am

Reparatur (R)	Welche Reparatur?	Durchgeführt von/ am

INHALTSVERZEICHNIS

NACHWEIS DURCHGEFÜHRTER REPARATUREN	2
<u>LERNE DEINEN KIWI KENNEN.....</u>	<u>6</u>
<u>VORBEREITUNG ZUM BODENHANDLING</u>	<u>8</u>
AUFZIEHEN BEI SCHWACHEM WIND.....	9
AUFZIEHEN BEI MÄßIGEM WIND UND LEICHTEN BÖEN	10
AUFZIEHEN BEI LEBHAFTEM WIND UND MÄßIGEN BÖEN	10
AUFZIEHEN BEI STARKEM WIND MIT LEBHAFTEN BÖEN	10
<u>PFLEGE UND REPARATUR.....</u>	<u>11</u>
PFLEGE.....	11
REPARATUR	12
<u>GARANTIE.....</u>	<u>12</u>
<u>ANHANG.....</u>	<u>12</u>
BESCHREIBUNG DER TRAGEGURTE.....	14
BESCHREIBUNG DER KAPPE.....	14

ICARO Paragliders

Hochriesstraße 1, D-83126 Flintsbach

Telefon: +49 (0)8034 909700

Telefax: +49 (0)8034 909701

Email: office@icaro-paragliders.com



Herzlichen Glückwunsch zum Erwerb Deines
KIWI
und willkommen in der großen Familie
der ICARO - Piloten!

Bevor Du Deinen Schirm kennen lernst, lies bitte zur
eigenen Sicherheit zuerst das Handbuch.

Der KIWI ist ein vollwertiger, flugfähiger Gleitschirm mit extrem kleiner Fläche der sich sowohl durch sehr gutes Gleiten speziell gegen den Wind als auch durch seine sehr hohe Trimmgeschwindigkeit auszeichnet.

Die kleine Fläche macht den KIWI zwar sehr stabil gegen Störungen und verleiht ihm eine extrem hohe Dynamik, jedoch setzt die Verwendung des KIWI als Flugschirm ein sehr hohes fliegerisches Können, hohe Selbstdisziplin und Selbsteinschätzung voraus. Aktives Fliegen ist bei Schirmen dieser Größe ein unbedingtes MUSS. Der Steuerweg bei herkömmlichen Schirmen ist wesentlich länger wodurch die Gefahr besteht, dass der Schirm unabsichtlich überzogen wird.

Der KIWI ist ein Gleitschirm mit potenziell heftigen Reaktionen auf Turbulenzen und Pilotenfehler. Die Rückkehr in den Normalflug erfordert präzisen Piloteneingriff. Er eignet sich ausschließlich für Piloten, die über viel Übung im Ausleiten abnormaler Flugzustände verfügen, die sehr aktiv fliegen, die signifikante Erfahrungen in turbulenten Bedingungen gesammelt haben, und die die möglichen Konsequenzen des Fliegens mit einem solchen Gleitschirm akzeptieren. Dem Piloten müssen jederzeit die schnellen Reaktionen des Schirms auf Deformationen oder beim Fliegen in thermisch/ dynamisch aktiven Bedingungen bewusst sein.

Aus oben angeführten Gründen gibt ICARO Paragliders daher folgende Empfehlung:

Verwende den KIWI ausschließlich zum Bodenhandling, da er für den Durchschnittspiloten zum Fliegen nicht geeignet ist.

Das Fliegen mit diesem Gleitschirm erfolgt ausschließlich auf eigene Gefahr.

Solltest du trotz Empfehlung von ICARO Paragliders den KIWI zum Fliegen verwenden wollen, solltest du vor dem ersten Start deinen Gleitschirm nicht nur zur Kontrolle auf einer ebenen Fläche auslegen und aufziehen, sondern auch die ersten Start- und Handlingübungen durchführen. Bodenhandling schult und verfeinert die Starttechnik. Du kannst hierbei bewusst und stressfrei die Reaktionen Deines Gleitschirms kennen lernen, und dann in der Luft besser, effektiver und sicherer mit ihm umgehen.

Der KIWI darf nur gemäß den Beschreibungen in diesem Handbuch verwendet werden. Weiters darf er nicht verwendet werden

- *unter Alkohol- oder Medikamenteneinfluss,*
- *mit beschädigter Kappe, Loops, Leinen, Leineschlössern, Tragegurten oder beschädigtem Gurtzeug,*
- *im Regen, bei Schneefall, im Nebel, in der Dunkelheit oder bei turbulenten Bedingungen.*

Es wurde keine Musterprüfung durch eine akkreditierte Stelle durchgeführt.

Unsere Produkte werden mit größter Sorgfalt nach dem neuesten Stand der Technik hergestellt. Vor Auslieferung an unsere Händler und Flugschulen wird jeder einzelne Gleitschirm durch ICARO paraglidern stückgeprüft.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben in diesem Handbuch trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung von ICARO paraglidern und dem Autor ausgeschlossen sind.

Spezielle Hinweise in diesem Handbuch sind in *kursiver Schrift fett* geschrieben, wichtige Änderungen im Handbuch werden über unsere Homepage (www.icaro-paragliders.de) bekanntgegeben.

Weder der Hersteller noch der Vertreiber übernehmen die Verantwortung für Schäden oder die Erfüllung allfälliger Schadenersatzforderungen von Dir oder Dritten, auf welche Art auch immer.

Jeder Pilot ist für die Betriebssicherheit seiner Flugausrüstung verantwortlich.

Jede Veränderung am Gleitschirm (Leinen, Kappe, Tragegurte) ist gefährlich und kann zu ungewollten Reaktionen des Gleitschirms führen. Wenn unsere Gleitschirme die Produktion verlassen, befinden sich innerhalb des zulässigen Toleranzbereichs. Dieser ist sehr eng und darf auf keinen Fall verändert werden.

Umweltbezogene Aspekte:

Nachdem uns neben Qualität auch der Umweltschutz ein Anliegen ist, wollen wir auch hier unseren aktiven Beitrag liefern.

Die eingesetzten Materialien am Gleitschirm, Gurtzeug und Rettungsgerät erfordern eine spezielle Entsorgung. Daher ersuchen wir Dich, ausgediente ICARO- Geräte an uns zurückzusenden, damit wir diese fachgerecht entsorgen können. Die Entsorgungskosten übernehmen natürlich wir.

Bitte betreibe unseren naturnahen Sport so, dass Natur und Landschaft geschont werden und der Lebensraum der Wildtiere nicht negativ beeinflusst wird.

Bitte nicht abseits markierter Wege gehen, keinen Müll zurücklassen, nicht unnötig lärmern. Bitte das sensible biologische Gleichgewicht im Gebirge respektieren.

**Auch beim Bodenhandling ist Rücksicht auf die Natur
gefordert!**

Dieses Handbuch ist geistiges Eigentum von ICARO Paragliders.

Auszugsweiser Abdruck ist nur nach vorhergehender Genehmigung
durch ICARO Paragliders und mit Angabe der Quelle gestattet.

Alle sonstigen Rechte sind vorbehalten.

Die in diesem Handbuch verwendeten personenbezogenen Ausdrücke betreffen
- soweit dies inhaltlich in Betracht kommt - Frauen und Männer gleichermaßen.

Lerne Deinen *KIWI* kennen

Anzahl der Zellen	36
Anzahl der Tragegurte	3+1
Schirmgewicht	3,4 kg
Fläche ausgelegt	15 m ²
Fläche projiziert	12,4 m ²
Spannweite ausgelegt	8,8 m
Spannweite projiziert	6,7 m
Streckung	5,1
Streckung projiziert	3,6
Empfohlene Lager - Temperatur	+ 5 ⁰ bis + 30 ⁰ Celsius
Empfohlene Lager - Luftfeuchtigkeit	55% bis 75% rel. LF

Die kleinere Fläche des KIWI hat beim Bodenhandling einen entscheidenden Vorteil gegenüber einem normalen Gleitschirm: Die Kappe kann generell leichter kontrolliert werden, somit ist es auch bei etwas stärkeren Windverhältnissen noch möglich Aufziehübungen durchzuführen.

Bei sehr starken Windverhältnissen kann selbst die kleine Fläche des KIWI einen Piloten während des Bodenhandling ausheben. Bei welchen Windgeschwindigkeiten Bodenhandling noch Sinn macht, richtet sich nach Faktoren wie z.B. Pilotenkönnen, Pilotengewicht, Hangneigung, etc.

Kappe

Sehr leichtes Tuch, weniger Aufhängungspunkte und Gewicht, unterschiedliche Profile über den gesamten Flügel sowie verschiedene Tuchmaterialien sorgen für die Optimierung der Auftriebsverteilung. Sorgfältiges Design der Verstärkungen sorgt für die erforderliche Festigkeit in kritischen Bereichen, die Stäbchen im Nasenbereich spielen eine wichtige Rolle für ein problemloses Füllverhalten.

Eine Beschreibung der Kappe findest Du im Anhang.

Leinen

Der **KIWI** ist ein Hybrid 3- Leiner (3er- Stammleinenaufbau, bei den Gallerieleinen hängen D-Leinen am C-Bereich). Die Aufhängepunkte wurden etwas in die Flügeltiefe versetzt, die Gesamtleinenlänge haben wir reduziert. Durch die Anordnung der Leinenebenen und -befestigungspunkte am Segel ergibt sich ein Leinen-Layout welches ein ausgezeichnetes Bodenhandling garantiert.

Jede eigenmächtige, nicht von ICARO paragliderns freigegebene, Veränderung der Leinenlängen (einschließlich Steuerleinen) ist gefährlich und führt zu ungewollten Reaktionen des Gleitschirms.

Tragegurte

Der **KIWI** hat 3-fach Tragegurte, der A- Tragegurt ist geteilt. Die Hauptbremsleine wird über eine Umlenkrolle am hinteren Tragegurt zum Bremsgriff geführt. Da der Tragegurt auch für Serienschirme verwendet wird, ist am vorderen Tragegurt die Beschleunigervorrichtung mit zwei Umlenkrollen angebracht.

Der Beschleuniger hat beim KIWI keine Bedeutung, da dieser beim Bodenhandling nicht betätigt wird.

Vorbereitung zum Bodenhandling

Achte darauf, dass

- du ein hindernisfreies Gelände findest (keine Hindernisse wie z.B. Bäume, Baumgruppen, Fussgänger etc. in der Nähe),
- der Wind aus der richtigen Richtung in der richtigen Stärke kommt,
- der Wind laminar sein sollte (ca. 10 – 15 km/h) oder zumindest nicht sehr böig (Böen unter 25 km/h),
- du festes Schuhwerk und dünne Handschuhe (damit du gut in die Tragegurte und Leinen greifen kannst) hast und
- den Helm nicht vergessen!!

Bereite dich so vor, als würdest du vorwärts starten. Danach drehte dich entgegengesetzt deiner Ausdrehrichtung um.

Du kannst dich auch mit Blickrichtung zum Schirm einhängen. Dabei gehe wie folgt vor:

Der **Rechtsausdreher** steht zum Gleitschirm zugewandt, nimmt beide A- Tragegurte in die Hand, hält diese zuerst parallel zueinander und dreht diese **um 180 Grad nach rechts**.

Dann hängt er zuerst den in Flugrichtung linken Tragegurt in den linken Karabiner ein, und anschließend den rechten Tragegurt in den rechten Karabiner.

Damit liegt der **rechte Tragegurt über dem linken**.



Der **Linksausdreher** steht zum Gleitschirm zugewandt, nimmt beide A- Tragegurte in die Hand, hält diese zuerst parallel zueinander und dreht diese **um 180 Grad nach links** (die **Bremse zeigt nach oben**).

Dann hängt er zuerst den in Flugrichtung rechten Tragegurt in den rechten Karabiner ein, und anschließend den linken Tragegurt in den linken Karabiner. Damit liegt der **linke Tragegurt über dem rechten**.



Der Tragegurt, der oben liegt, zeigt die Ausdrehrichtung an!

Aufziehtechniken

Diese sind sehr unterschiedlich. Grundsätzlich stehen wir vor dem Aufziehen dem Schirm zugewandt und mit dem Rücken im Wind. Dies gilt für alle Techniken (außer für den Vorwärtsstart).

Zum Unterschied zum Rückwärtsstart verwendet man während des Bodenhandlings die Bremsen nicht verwendet, sondern arbeitet direkt mit den Leinen. In der Praxis hat es sich bewährt, die Tragegurte beim Leinenschloss zu greifen, also da wo die Gurte enden. Um mehr Power zu bekommen, z.B. bei Starkwind kann man auch ruhig höher greifen. Die Bremsleinen verwende am besten bei schwachem oder mäßigem Wind.

Im Gegensatz dazu hat man beim Rückwärtsstart schon beim Aufziehen die Bremsgriffe in der Hand, da es ja das Ziel ist, den Schirm aufzuziehen, zu stabilisieren (und kontrollieren), sich nach vorne ausdrehen und wegzufiegen. Beim Bodenhandling bleiben wir jedoch meistens dem Schirm zugewandt, also eingedreht.

Das Wichtigste beim Aufziehen ist wie bei allen Schirmen nicht die Kraft, sondern die Konstanz und die Gleichmäßigkeit des Zuges. Beim Aufziehen sollten die Leinen in der Mitte des Schirms etwas früher gespannt sein als die an den Flügelenden.

Aufziehen bei schwachem Wind

Dazu nimm die A-Tragegurte in die Hände, die Arme nicht über Kreuz, sondern parallel zueinander. Dies fühlt sich auch am natürlichsten an. Wie beim Vorwärtsstart die A- Tragegurte mit leichtem Zug anspannen und mit einem gleichmäßigen Impuls den Schirm hochziehen. Danach die A-Tragegurte rechtzeitig loslassen und anbremsen.

Mit dem eigenen Körpergewicht Zug auf alle Leinenebenen ausüben. Alle Leinen sollten immer unter Zug stehen, ansonsten der Schirm ställt. Leicht angebremst wird der Schirm mit dem Körper balanciert. So kann man auch bei leichtem Wind den Schirm oben halten.

Aufziehen bei mäßigem Wind und leichten Böen

Hierbei kannst du auch die A-Tragegurte zur Hilfe nehmen. Mit der einen Hand greife beide A-Tragegurte und mit der anderen die beiden hinteren Tragegurte. Die A-Tragegurte sollten unter Spannung sein. Dabei sollte der Wind schon den Schirm füllen und eine „Wand“ bilden, so dass fast nur die Hinterkante des Segels den Boden berührt. Durch Ziehen und Loslassen der hinteren Tragegurte steuern wir das Steigen der Schirmkappe.

Ein stärkeres Ziehen der hinteren Tragegurte und ein Lockerlassen der A-Tragegurte führt dazu, dass der Schirm wieder am Boden liegt. Nun kannst du den Schirm entweder gemächlich oder zügig nach oben führen, je nach Geschmack. Dabei natürlich nicht vergessen, die hinteren Tragegurte locker und die A-Tragegurte unter Spannung zu lassen. Dabei auch dem Schirm entgegengehen, wenn man merkt, dass der Zug zu groß wird. Zum Schluss einfach die A-Tragegurte loslassen und mit der nun frei gewordenen Hand über die hinteren Tragegurte (oder Bremsleinen) steuern.

Aufziehen bei lebhaftem Wind und mäßigen Böen

Bei dieser Technik verwende nur die hinteren Tragegurte. Jede Hand hält dabei einen hinteren Tragegurt fest. Die A-Tragegurte leicht anspannen, dann leicht nach vorne gebeugt einen zügigen Schritt nach hinten machen und dadurch den Schirm mit Impuls hochziehen. Die A-Tragegurte werden dabei nur vom Oberkörper gezogen.

Gleichzeit gehe dem Schirm zügig entgegen. Mit den hinteren Tragegurten ggfs. gegensteuern um ein Überschießen zu verhindern. Wird der Druck auf die Kappe zu groß, greife die hinteren Tragegurte und mit kräftigem, zügigem herunterziehen wird der Schirm gestallt und fällt auf den Boden zurück.

Spürt man kaum noch Druck ist der Schirm vermutlich zu weit vorne. Dann etwas anbremsen.

Aufziehen bei starkem Wind mit lebhaften Böen

Hier nehmen wir noch zusätzlich zu den hinteren Tragegurten die nächst vorderen mit in die Hände (nur bei 4- Leinern die C- und D- Ebene). **Achtung: Bei Hybridschirmen sind im Galeriebereich die C- und D- Leinenebene bereits zusammengefasst.**

Das Aufziehen wird dynamischer und man muss dem Schirm beim Aufziehen deutlich entgegengehen. Das Steuern geschieht ausschließlich über die kombinierten C/D-Leinen. Bei Starkwind sollte man diese immer in den Händen behalten, es sei denn der Wind flaut ab.

Wenn die Windgeschwindigkeit höher als die Trimmgeschwindigkeit des Schirms ist, dann breche das Bodenhandling durch zügiges und kräftiges Ziehen der C/D-Leinen ab.

Bei Starkwind- Bodenhandling kann eine unkontrollierte Schirmfläche mit sehr hoher Geschwindigkeit in den Boden schlagen. Dies kann zu Profilrissen, Beschädigung der Nähte oder des Tuchs führen.

Folgende links können wir dir empfehlen:

https://www.dhv.de/web/fileadmin/user_upload/files/2015/Artikel_Sicherheit/Start-Landetechnik/2012_175_rueckwaertsaufziehen.pdf

<http://www.skymaster-paragliding.de/files/Rueckwaertsstart.pdf>

<https://www.youtube.com/watch?v=4NzKV7Co1zg>

Pflege und Reparatur

Pflege

- Schirm regelmäßig ausschütteln und das Laub, Gras, Sand, etc. entfernen.
- Bei längerer Lagerung, öffne den Rucksack, den Spanngurt und rolle die Schirmkappe ein wenig auseinander, damit Luft an das Tuch gelangen kann und die Spannung vom Material genommen wird.
- Trocken und lichtgeschützt, nie in der Nähe von Chemikalien, bei einer Temperatur, die idealerweise zwischen 5 und 30 Grad Celsius und einer Luftfeuchtigkeit von 55- 65% betragen sollte, lagern.
- Nie unnötig in der Sonne und speziell an heißen Tagen nicht im geschlossenen Auto lagern (vermeide Temperaturen über 30 Grad Celsius).
- Das Gleitschirmtuch verliert durch UV-Strahlung an Festigkeit und wird damit luftdurchlässig. Deshalb solltest Du den Gleitschirm erst kurz vor dem Bodenhandling auslegen und nach dem Beenden rasch wieder einpacken, um ihn vor unnötiger UV- Belastung zu schützen.
- Spüle nur mit frischem Wasser, vermeide das Eintauchen in ein Schwimmbad, da das Chlor das Tuch beschädigt.
- Verwende keine chemischen Reinigungsmittel, harte Bürsten oder die Waschmaschine, da die Beschichtung zerstört und damit die Festigkeit des Gewebes beeinträchtigt wird.
- Trockne so, dass überall Luft an das Gewebe gelangen kann.
- Grundsätzlich gibt es keine spezielle Packmethode für ICARO Gleitschirme. Es ist lediglich darauf zu achten, dass die Stäbchen in den Eintrittsöffnungen nicht geknickt werden. Das Kompressionsband immer quer zur Eintrittskante um den Schirm legen und gefühlvoll zuziehen, sodass der Schirm zusammengehalten,

jedoch nicht zu sehr zusammengezogen wird. Die schonendste Packweise ist jedoch die Verwendung eines Zellenpacksacks.

Reparatur

Kleinere Löcher (max. 20x20 mm) in der Gleitschirmkappe kannst Du selbst reparieren, indem Du mit speziellem Klebesegel von der Unter- und Oberseite jeweils einen Flicker über die schadhafte Stelle klebst. Schneide diese rund, damit an den Flicker keine Ecken, die sich sehr leicht lösen könnten, vorhanden sind.

Beschädigte Leinen müssen getauscht werden. Beim Selbsttausch vergleicht man deren Länge mit ihrem Gegenstück auf der anderen Seite. Wenn eine Leine ausgetauscht wurde, den Gleitschirm erst in der Ebene aufziehen und überprüfen, ob alles in Ordnung ist.

Alle anderen Arten von Beschädigungen dürfen nur von einem autorisierten Fachbetrieb oder dem Hersteller repariert werden. Für Reparaturen an ICARO Gleitschirmen dürfen nur Originalteile (Klebesegel, Segeltuch, Leinen, Leinenschlösser, Tragegurte) verwendet werden.

Nachprüfungsintervall

Keiner;

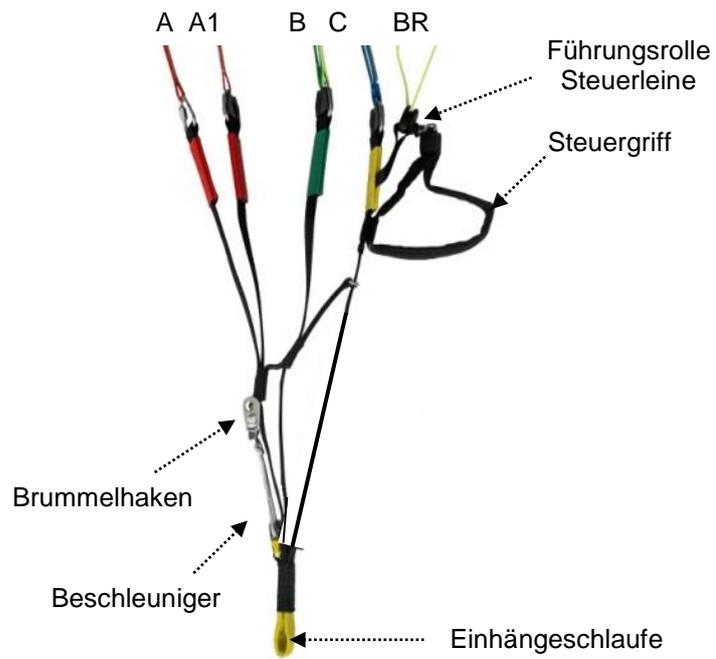
Garantie

Garantie gilt ausschließlich für ICARO- Geräte mit abgeschlossener EN und/oder LTF- Musterprüfung.

Anhang

Leinenplan (kommt nach)

Beschreibung der Tragegurte



Beschreibung der Kappe

