



BETRIEBSANLEITUNG

Fly & more Handels GmbH, ICARO Paragliders

GTO

Wettkampf

Version: 1.8 – D, Stand: 01.08.2011

Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders
Hochriesstraße 1, 83126 Flintsbach, Deutschland
Telefon: +49-(0) 8034-909 700 Fax: +49-(0) 8034-909 701
Email: office@icaro-paragliders.com Web: www.icaro-paragliders.de





Fly & more Handels GmbH

Hochriesstraße 1
83126 Flintsbach, Deutschland

Telefon: +49 (0) 8034 909 700

Telefax: +49 (0) 8034 909 701

E- mail: office@icaro-paragliders.com

Internet: www.icaro-paragliders.de

Alle technischen Daten und Anleitungen in dieser Betriebsanleitung wurden mit äußerster Sorgfalt erstellt.

Die Firma Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders kann jedoch für eventuelle Fehler in diesem Handbuch nicht haftbar gemacht werden.

Wichtige Änderungen in der Betriebsanleitung werden von uns über unsere Homepage www.icaro-paragliders.de bekannt gegeben.

INHALTSVERZEICHNIS

I.	<u>DEIN GTO</u>	6
	EIGENSCHAFTEN DES GTO	6
	TECHNISCHE DATEN.....	6
	KAPPE.....	7
	LEINEN.....	7
	BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM.....	8
	TRAGEGURTE.....	8
	GURTZEUG.....	8
II.	<u>FLUGTIPPS</u>	8
	VORFLUGCHECK UND FLUGVORBEREITUNG.....	9
	STARTEN.....	9
	GERADEAUSFLUG.....	9
	KURVENFLUG.....	9
	BESCHLEUNIGEN.....	10
	LANDUNG.....	10
	WINDSCHLEPP.....	10
	TRAINING AM BODEN -"BODENHANDLING".....	10
	THERMIKFLIEGEN UND FLIEGEN BEI TURBULENTEN VERHÄLTNISSEN.....	10
III.	<u>SCHNELLABSTIEGSHILFEN</u>	11
	OHREN-ANLEGEN.....	11
	B-LEINEN-STALL.....	12
	STEILSPIRALE.....	12
IV.	<u>VERHALTEN IN EXTREMEN FLUGLAGEN</u>	12
	SACKFLUG.....	12
	EINSEITIGES EINKLAPPEN.....	13
	FRONTALES EINKLAPPEN.....	13
	„VERHÄNGER“ ODER LEINENÜBERWURF.....	13
	NOTSTEUERUNG.....	13
	TRUDELN.....	14
	FULLSTALL.....	14
V.	<u>PFLEGE, WARTUNG UND INSTANDHALTUNG</u>	15
	PFLEGE UND WARTUNG.....	15
	PACKEN DES GLEITSCHIRMS.....	15
	REPARATUREN.....	16
	INSTANDHALTUNG, NACHPRÜFUNGSINTERVALLE.....	16
	ERFORDERLICHE AUSSTATTUNG.....	17
	PERSÖNLICHE VORAUSSETZUNGEN.....	18
	ERFORDERLICHE UNTERLAGEN.....	18
	PRÜFABLAUF.....	18
	KENNZEICHNUNG DER NACHPRÜFUNG.....	20
VI.	<u>GARANTIEBESTIMMUNGEN</u>	20
	WAS UMFASST DIE GARANTIE?.....	20
	WIE LANGE GILT DIE GARANTIE?.....	20
	UNTER WELCHEN VORAUSSETZUNGEN GILT DIE GARANTIE?.....	20
	WAS IST VON DIESER GARANTIE AUSGESCHLOSSEN?.....	21
	WIE KANN ICH GARANTIEANSPRÜCHE GELTEND MACHEN?.....	22
VII.	<u>UMWELTASPEKTE</u>	22
VIII.	<u>NATUR- UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN</u>	22
IX.	<u>ZU GUTER LETZT</u>	22
	ANHANG: GARANTIEANMELDUNG.....	23



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

Unser Ziel war es, eine kompromisslose Rennmaschine zu entwickeln. Nach zwei Jahren ist es uns gelungen. Das Ergebnis ist unser **GTO**.

Der **GTO** besitzt keine Zulassung, es wurden aber mit ihm unterschiedliche Testreihen und ein DHV-Belastungstest durchgeführt.

Damit Du Dich unter Deinem **GTO** von der ersten Minute an wohl fühlst, empfehlen wir Dir, diese Betriebsanleitung aufmerksam zu lesen. Dadurch lernst Du Deinen neuen Gleitschirm schnell und umfassend kennen.

Außer den Informationen zum Flugbetrieb enthält diese Betriebsanleitung auch wichtige Pflege- und Betriebshinweise für Deine Sicherheit und die Werterhaltung Deines neuen Fluggerätes.

Bitte gib diese Betriebsanleitung bei einem späteren Verkauf Deines Gleitschirms an den neuen Besitzer weiter.

***Der GTO hat nur eine Händlererprobung
und keine Zulassung. Piloten müssen die
Richtlinien ihres entsprechenden Landes
berücksichtigen.***

Die Bezeichnung „Pilot“ wird in dieser Betriebsanleitung geschlechtsneutral verwendet und gilt für weibliche und männliche Gleitschirmflieger gleichermaßen.

WICHTIGE HINWEISE FÜR DEINE SICHERHEIT

- DIE NUTZUNG DIESES GLEITSCHIRMS ERFOLGT AUSSCHLIEßLICH AUF EIGENE GEFAHR. JEDER PILOT TRÄGT SELBST DIE VERANTWORTUNG FÜR SEINE EIGENE SICHERHEIT!
- JEDER PILOT IST SELBST FÜR DIE LUFTTÜCHTIGKEIT SEINES FLUGGERÄTES VERANTWORTLICH. ER MUSS DAFÜR SORGEN, DASS VOR JEDEM START AUSRÜSTUNG UND FLUGGERÄT AUF LUFTTÜCHTIGKEIT ÜBERPRÜFT WIRD UND ORDNUNGSGEMÄß GEWARTET IST.
- JEDE HAFTUNG VON HERSTELLER UND VERTREIBER IST AUSGESCHLOSSEN.
- JEDER VON ICARO PARAGLIDERS AUSGELIEFERTE GLEITSCHIRM UNTERLIEGT VOR DER AUSLIEFERUNG EINER STÜCKPRÜFUNG. WIR EMPFEHLEN DIR TROTZDEM, DEN NEUEN GLEITSCHIRM NOCHMALS STICHPROBENARTIG ZU ÜBERPRÜFEN UM ALLFÄLLIGE FEHLER SOFORT BEIM VERTREIBER REKLAMIEREN ZU KÖNNEN.

AUF FOLGENDE PUNKTE SOLLTEST DU ACHTEN:

- NÄHTE AN DER KAPPE, DEN LEINEN UND TRAGEGURTEN
- LEINEN AUF BESCHÄDIGUNG
- LEINENSCHLÖSSER (VERSCHRAUBUNG, PLASTIKEINSÄTZE BZW. GUMMISICHERUNGEN)

DER **GTO** DARF NICHT GEFLOGEN WERDEN

- BEI BESCHÄDIGTER GLEITSCHIRMKAPPE, BESCHÄDIGTEN LEINEN ODER TRAGEGURTEN
- BEI UNGENÜGENDER ERFAHRUNG ODER AUSBILDUNG DES PILOTEN
- OHNE GÜLTIGER FLUGLIZENZ
- AUßERHALB DES ZULÄSSIGEN STARTGEWICHTS
- IM REGEN, BEI SCHNEEFALL, IN WOLKEN ODER IM NEBEL

I. Dein **GTO**

Eigenschaften des GTO

Der **GTO** ist ein reinrassiger Wettkampfschirm. Wir haben uns in zahllosen Testflügen bemüht dem **GTO** ein überschaubares Extremflugverhalten zu geben, das ist uns auch sehr gut gelungen. Das darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der **GTO** ein Hochleister ist, der aktives Fliegen unabdingbar voraussetzt. Wir empfehlen den **GTO** daher ausschließlich Leistungs- und Wettkampfpiloten mit umfassender Flugerfahrung, die Höchstleistungen beim Streckenflug oder Wettkämpfen erbringen wollen.

Der GTO fliegt sich für einen gestreckten Hochleister erstaunlich angenehm. Sein verzögerungsfreies, sehr direktes Handling ist für diese Klasse neu und garantiert nicht nur besseres Steigen in der Thermik, sondern auch die totale Kontrolle in Turbulenzen. Dies wird noch durch den für diese Klasse übermäßig langen Steuerweg verstärkt. Ein ungewolltes Übersteuern in Turbulenzen aufgrund eines extremen Abfangmanövers ist damit für geübte Piloten kein Thema mehr.

Durch das Raffsystem an der Bremse wird die Bremswirkung noch zusätzlich verbessert. Die flache Kappe bietet guten Piloten die Möglichkeit, mit besserer Flugtechnik die Leistung auszureizen und höher gekrümmten Schirmen davon zu fliegen. Die etwas größere Eigenbewegung der Kappe in starken Turbulenzen gibt dem Piloten mehr Zeit, auf die kommende Entlastung zu reagieren und Einklapper zu verhindern.

Durch vier Leinenebenen, Leichtbauweise, keine starren Teile und die ausgewogene Grundform ist das Extremflugverhalten für diese Schirmklasse sehr einfach. Über Gleitleistung und Geschwindigkeit kann man viel schreiben, wirklich Aufschluss gibt hier nur der direkt Vergleich mit der Konkurrenz, und dieser war für uns immer überzeugend.

Technische Daten

GTO Competition Race Wing							
		XS	S	SM	M	ML	L
Fläche aufgelegt	m ²	20,81	23,61	24,64	25,69	27,30	28,40
Fläche projiziert	m ²	16,15	18,33	19,12	19,94	21,19	22,05
Spannweite aufgelegt	m	12,48	13,30	13,59	13,87	14,30	14,59
Spannweite projiziert	m	9,69	10,32	10,55	10,77	11,10	11,32
Streckung aufgelegt		7,49	7,49	7,49	7,49	7,49	7,49
Streckung projiziert		5,81	5,81	5,81	5,81	5,81	5,81
Zellenanzahl		75	75	75	75	75	75
Abfluggewicht +/- 10 Kg		80	90	100	110	120	130
Optimale Flächenbelastung		3,80	3,80	4,00	4,30	4,40	4,50
V trimm		46	46	46	46	46	46
V max		60+	61+	61+	62+	62+	65+

Kappe

Die Kappenkrümmung des GTO ist im Vergleich zur Konkurrenz sehr flach, die projizierte Fläche ist bei gleichem Formwiderstand größer und damit wird die Leistung besser. Gute „Thermikkurbler“ können mit Schirmen mit hoher Kappenkrümmung auch mit perfekter Flugtechnik kaum Vorteile gegenüber ihrer Konkurrenz erfliegen. Das ist bei Gleitschirmen mit flacher Krümmung anders: Der Unterschied zwischen guten und mäßigen Thermikkurblern wird markant, der gute Zentrierer wird damit den hoch gekrümmten Kappen davon steigen.

Die Materialwahl ist beim GTO sehr komplex. Das Segelmaterial des **GTO** ist ein besonders dehnungsstabiles, hochfestes Polyamid High Tenacity Tuch mit einer Spezialimprägnierung zur verbesserten UV- Resistenz.

Es werden keine Stäbchen und keine PVC Röhrrchen zur Versteifung verwendet, da die Leistung auch ohne diese erreicht wurde und so das Verhängerrisiko minimiert wird. Die Lufteintrittsöffnungen wurden so entwickelt, dass ein optimales Füllverhalten beim Start als auch nach Störungen der Kappe gewährleistet ist.

Der **GTO** ist konsequent so aufgebaut, dass mit zunehmendem Alter kaum Leistungsverluste durch Überdehnung oder nachlassender Festigkeit auftreten.

Die Liebe zum Detail ist beim **GTO** im Inneren der Kappe versteckt. Um das Extremflugverhalten zu entschärfen, wird im Inneren der Kappe ultraleichtes Skytex 27 verwendet.

- Alle Nahtfahnen sind am Untersegel zusätzlich am Profil festgenäht. Fünf Stofflagen vernäht bilden hier ein T-Profil wie aus der Baustatik bekannt und sorgen dafür, dass die Leinenanlenkpunkte auch nach vielen Flügen die ursprüngliche Festigkeit haben. Sie garantieren vor allem, dass sich das Untersegel nicht durch Nachlassen der Steifigkeit verformt.
- Die Diagonalrippen ermöglichen höchste aerodynamische Güte trotz geringerer Anzahl von Aufhängungspunkten sowie ein geringeres Kappengewicht. Alle V-Rippen sind an den Schnittkanten umgenäht, um eine Dehnung und damit Verformung des Segels vorzubeugen und die Festigkeit zu verdoppeln. Die Diagonalbänder haben so einen ganz wesentlichen Anteil am Leistungspotenzial und der Ästhetik des **GTO**.
- Sorgfältiges Design der Verstärkungen des **GTO** sorgt einerseits für Festigkeit in kritischen Bereichen und spielt andererseits eine wichtige Rolle für problemloses Füllverhalten beim Start und bei der schnellen Wiederöffnung bei turbulenzbedingten Einklappern.
- Selbst bei der Naht konnten wir noch Verbesserungen einbringen. Es wird der hochfeste Faden je nach Belastung und Zugrichtung als Zick-Zack, als Doppel-Geradstich oder als Triple-Step vernäht.

Leinen

Die raffiniert durchdachten Leinengalerien geben dem **GTO** ein Leinen-Layout, das ausgezeichnete Flugeigenschaften garantiert. Die unummantelten Leinen haben äußerst geringe Luftwiderstandswerte bei hoher Festigkeit.

Sie sind teilweise doppelt gespleisst und zusätzlich vernäht. Die Doppelspleissung sorgt dafür, dass die Kraftübertragung zu den Mittel und Topleinen optimal ist.

Die Festigkeiten der einzelnen Leinen hängen vom Einbauort ab und variieren. Daher werden für den **GTO** Leinen in verschiedenen Stärken eingesetzt, je nach gewünschter Dehnung werden verschiedene Leinmaterialien und Durchmesser verwendet.

Alle verarbeiteten Leinen werden mit höchster Präzision abgelängt und vernäht. Eine genau dokumentierte Endkontrolle der Längen aller Leinen jedes einzelnen ICARO - Gleitschirms ist ebenso selbstverständlich.

Der GTO hat vier Leinenebenen, die bis zum Tragegurt durchgeführt werden. Dies hat gegenüber Dreileinern folgende Vorteile:

- Das Extremflugverhalten wird einfacher, der Schirm wird sicherer. Trotz 7,5 Streckung sind Klapper, Front- und Fullstalls einfach zu kontrollieren und die Verhängertendenz ist extrem gering.
- Im Schnellflug kann das Profil durch die bessere Lastverteilung sauberer getrimmt werden. Bei Vollgas wird das Profil durch eine gezielte Veränderung der vier Ebenen gezielt in ein Reflex-Profil umgewandelt, was eine höhere Stabilität und bessere Gleitleistung bewirkt.
- Die vierte Leinenebene verbessert die Steigleistung und das Handling beim Kurbeln. Durch das direktere, effizientere Handling ist es auch viel einfacher, in starken Turbulenzen Einklapper und Entlastungen zu verhindern.
- Der Clou beim GTO: Trotz vier Leinenebenen hat er gleich viele Stammleinen

Beschleunigungssystem

Der **GTO** besitzt ein Fußbeschleunigungssystem, welches sich nach Betätigung selbstständig wieder in die Ausgangslage zurückstellt.

Im Normalflug sind alle Tragegurte gleich lang. Bei Betätigung des Beschleunigungssystems werden die Gurte um eine konstruktiv genau festgelegte Länge verkürzt, wodurch der Anstellwinkel der Kappe verkleinert wird.

Tragegurte

Die Race-Gurte aus Kevlar mit dem leichtgängigen Beschleunigungssystem sind trotz der präzisen 6-fach Aufhängung sehr übersichtlich.

Gurtzeug

Der **GTO** kann mit allen gängigen Gleitschirm-Gurtzeugen ohne starrer Kreuzverspannung (= alle Gurtzeuge der DHV - Kategorie GH) geflogen werden.

Zu welcher Gurtzeuggruppe ein Gleitschirmgurtzeug gehört ist auf der Musterzulassungsplakette vermerkt. Eine Liste zugelassener Gleitschirmgurtzeuge mit Einteilung in die jeweilige Gurtzeuggruppe ist über den DHV erhältlich.

II. FLUGTIPPS

Achtung: Die folgenden Seiten sollen keine Anleitung für das Gleitschirmfliegen sein. Vielmehr wollen wir Dich in die Besonderheiten des GTO einweisen und einige wichtige Informationen für den Flugbetrieb und Deine Sicherheit geben.

Vorflugcheck und Flugvorbereitung

Ein sorgfältiger Vorflugcheck ist für jedes Luftfahrzeug erforderlich, so auch für den **GTO**. Kontrolliere insbesondere folgende Punkte:

- Während des Auflegens des Gleitschirms untersuche die Kappe und Zellwände auf Beschädigungen. Selbst wenn man den Gleitschirm beim Verpacken nach dem letzten Flug kontrolliert hat, ist es nicht ausgeschlossen, dass er während des Transportes beschädigt wurde.
- Überprüfe alle Leinen ob sie verknotet oder beschädigt sind und ungehindert zur Kappe laufen.
- Überprüfe am Gurtzeug alle Verbindungen, Schäkkel und Karabiner an den Tragegurten, den Verschluss des Rettungsgerätecontainers und den festen Sitz des Rettergriffs (Splinte).
- Achte darauf, dass Deine Ausrüstung optimalen Schutz und Komfort bietet.
- Der **GTO** sollte so ausgelegt sein, dass beim Aufziehen mit den A-Tragegurten die Leinen in der Mitte des Schirms etwas früher gespannt sind als die an den Flügelenden. Dies gewährleistet einen noch leichteren Start.
- Die Leinengruppen sind sorgfältig zu trennen und die Tragegurte zu ordnen, damit beim Aufziehen gegen den Wind beide Hälften des Gleitschirmes symmetrisch gefüllt werden. Alle Leinen müssen frei und ohne Verschlingung vom Gurt zur Kappe laufen. Ebenso ist es wichtig, dass die Leinen beim Start nirgendwo hängen bleiben können.
- Es ist darauf zu achten, dass keine Leinen unter der Schirmkappe durchlaufen. Ein Leinenüberwurf beim Start kann verhängnisvolle Folgen haben.

Starten

Das Wichtigste beim Aufziehen ist wie bei allen Schirmen nicht die Kraft, sondern die Konstanz des Zuges.

Achtung: *Aufgrund der hohen Streckung empfehlen wir den GTO rückwärts zu starten.*

Geradeausflug

Durch die hohe Formtreue der Kappe hat der **GTO** sowohl im Normal- als auch im beschleunigten Flug hervorragende Flugeigenschaften und eine hohe Spurtreue.

Kurvenflug

Die kombinierte Steuertechnik (Gewichtsverlagerung und Zug der kurveninneren Bremsleine) eignet sich in jeder Situation, um Kurven zu fliegen. Der **GTO** ist wendig und reagiert auf Steuerimpulse direkt und verzögerungsfrei.

Bei stärkerem, einseitigem Steuerleinenzug nimmt der **GTO** eine deutliche Seitenneigung auf und fliegt schnelle, steile Kurven, die bis zur Steilspirale fortgesetzt werden können.

Achtung: *Bei zu weitem oder zu schnellem Durchziehen der Steuerleinen besteht die Gefahr des Strömungsabrisses (siehe "Verhalten in extremen Fluglagen", Trudeln).*

Beschleunigen

Der Beschleuniger ist leichtgängig und ohne größere Anstrengung über längere Zeit zu halten und erhöht die Geschwindigkeit um über 20 km/h. Deshalb ist es äußerst wichtig, dass bei Eintreten extremer Situationen das Beschleunigungssystem unverzüglich deaktiviert und unbeschleunigt weitergeflogen wird.

Achtung: Es macht überhaupt keinen Sinn - ja es ist sogar gefährlich - gleichzeitig zu beschleunigen und zu bremsen. Aufgrund eines geringeren Anstellwinkels im beschleunigten Flug wird der vordere Teil des Flügels für Turbulenzen empfindlicher. Durch gleichzeitiges Bremsen wird nun der Auftrieb in den hinteren Teil des Flügels verlagert und der vordere Teil des Flügels unnötig entlastet.

Landung

Der **GTO** ist grundsätzlich einfach zu landen, jedoch hat er eine wesentlich höhere Trimmgeschwindigkeit als konventionelle Gleitschirme.

Achtung: Der Bremseneinsatz sollte sehr dosiert erfolgen um einen Strömungsabriss vor der Landung zu vermeiden!

Der **GTO** hat sehr gute Flair-Eigenschaften und ist damit einfach und sanft zu landen.

Achtung: Landungen aus Kurven heraus und schnelle Kurvenwechsel vor der Landung sind wegen der damit verbundenen Pendelbewegungen und der Dynamik des GTO unbedingt zu vermeiden. Weiters kann das "Überschießen lassen" der Gleitschirmkappe, die dann gefüllt mit den Eintrittsöffnungen voran auf den Boden auftrifft, die Zellwände zerreißen!

Windenschlepp

Der **GTO** ist auch für den Windenschlepp geeignet. Grundsätzlich sind für den Windenschlepp die länderspezifisch geltenden Vorschriften zu beachten. Zu Deiner eigenen Sicherheit solltest Du darauf achten, dass Du nur von einem erfahrenen Schleppteam mit geeignetem und zugelassenem Material (Winde, Klinke) geschleppt wirst.

Achtung: Bedingt durch die hohe Streckung und die kurzen Steuerwege muss der Pilot besonders aufmerksam während der Start- und Steigphase sein.

Training am Boden - "Bodenhandling"

Um ein gutes Gefühl für Deinen **GTO** zu bekommen, empfiehlt es sich auch am Boden mit dem Schirm zu trainieren..

Thermikfliegen und Fliegen bei turbulenten Verhältnissen, „Aktives Fliegen“

Der **GTO** ist ein reiner Competition – und Raceschirm, sodass vom Piloten höchste Aufmerksamkeit gefordert ist. Ein „aktiver Flugstil“ in turbulenter Luft trägt jedoch zusätzlich noch wesentlich zur Sicherheit des Piloten bei.

Beim Einfliegen in starke Thermik oder bei zerrissener Thermik ist darauf zu achten, dass die Gleitschirmkappe nicht hinter dem Piloten zurückbleibt und in einen dynamischen Strömungsabriss gerät. Verhindert wird dies, indem man beim Einfliegen in den Aufwindbereich den Steuerleinenzug lockert, um Geschwindigkeit aufzunehmen. Umgekehrt muss der Gleitschirm abgebremst werden, wenn die Kappe durch Einfliegen in einen Abwindbereich oder Herausfliegen aus der Thermik vor den Piloten kommt. Schneller zu fliegen (Beschleunigungssystem aktiviert) ist zum Durchqueren von Abwindzonen und bei Gegenwind sinnvoll.

Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass man durch aktive Gewichtsverlagerung und gefühlsvolles "Stützen" des Schirms versucht, die Kappe immer gleichmäßig zu belasten wodurch das Risiko von Klappern deutlich vermindert wird.

III. Schnellabstiegshilfen

Achtung: *Für alle Schnellabstiegshilfen und Extremflugmanöver gilt:*

- *Erstes Üben nur unter Anleitung eines Fluglehrers oder im Rahmen eines Sicherheitstrainings.*
- *Vor dem Einleiten der Manöver sicherstellen, dass der Luftraum unter dem Piloten frei ist*
- *Während der Manöver muss der Pilot Blickkontakt zur Kappe haben und dabei die Höhe ständig kontrollieren.*

Mit dem **GTO** sind sowohl "Ohrenanlegen" mit Betätigung des Beschleunigungssystems, B- Leinen-Stall und die Steilspirale als Schnellabstiegshilfen möglich.

Ohren-Anlegen

Ohren-Anlegen ist die einfachste und sicherste Möglichkeit, die Sinkgeschwindigkeit kontrolliert zu erhöhen. Sinn dieses Manövers ist es z. B. auch in einem Aufwindband fliegend nach unten zu kommen, um am Startplatz zu landen oder den Gleitwinkel für den Endanflug in einen engen Landeplatz zu verringern.

Zum Ohren-Anlegen nimmt man beidseitig die äußerste Leine des **GTO** ohne die Bremsen loszulassen in die Hand und zieht diese nach unten, indem man sie wie über eine Umlenkrolle durch die Handflächen laufen lässt (unbedingt feste Handschuhe verwenden!). Der **GTO** "legt die Ohren an", die Sinkgeschwindigkeit erhöht sich, nicht jedoch die Vorwärtsgeschwindigkeit. Bei diesem Manöver behält man die Bremsen in der Hand.

Achtung: *In dieser Konfiguration dürfen keine extremen Flugmanöver geflogen werden, da sonst das Gleitsegel überlastet wird!*

Nach dem Loslassen der Leine öffnen sich die Ohren nicht selbstständig, das Öffnen muss durch gleichmäßiges „Pumpen“ unterstützt werden.

Der **GTO** ist mit "angelegten Ohren" über Gewichtsverlagerung sehr gut zu steuern.

Achtung: *Zu großes Einklappen durch Herunterziehen der nächsten beiden A-Stammleinen Seiten verringert die Fluggeschwindigkeit und kann im Extremfall zum Strömungsabriss führen. Deshalb darf*

immer nur der äußere A-Tragegurt zum Ohrenanlegen verwendet werden.

Zu beachten ist, dass sich beim Ohren-Anlegen der Anstellwinkel des Gleitschirms erhöht, sich die Bremswege bis zum Überziehen verringern und die Sackfluggrenze näher rückt. Die gleichzeitige Betätigung des Beschleunigungssystems wirkt diesen negativen Erscheinungen entgegen.

B-Leinen-Stall

Der B-Leinen-Stall wird beim **GTO** wegen der hohen Streckung nicht empfohlen. Zusätzlich ist der B-Leinen-Stall durch seine punktuelle Belastung bei der Einleitung für das Material schädlich, worauf herstellerübergreifend in den Betriebsanleitungen auch hingewiesen wird.

Steilspirale

Eingeleitet wird dieses Flugmanöver indem man das Körpergewicht zur Kurveninnenseite verlagert und gleichmäßig die kurveninnere Bremse zieht. Der **GTO** wird dann immer mehr Kurvenneigung und Fahrt aufnehmen, sodass eine Spiralbewegung mit erhöhter Sinkrate entsteht.

Die Schräglage kontrolliert man durch dosiertes Ziehen bzw. Nachlassen der kurveninneren Steuerleine. Leichtes Anbremsen der Kurvenaußenseite verhindert ein Einklappen der äußeren Flügelspitze. Spiralen von 7-9 m/sec gelten als sicher.

Achtung: *Zieht man eine Steuerleine zu abrupt und zu weit durch, kann die Schirmkappe trudeln (negativ drehen). Beim Einleiten einer steilen Kurve ist die kurvenäußere Bremsleine immer ganz zu lösen.*

Ausgeleitet wird langsam, indem man das Gewicht wieder in die neutrale Position verlagert und sobald der Schirm sich aufrichtet, noch einmal gefühlvoll nachbremst. Dieser Vorgang sollte über mehrere Umdrehungen geschehen, um dem Schirm die Möglichkeit zu geben, die Rotationsgeschwindigkeit sicher zu verringern. Es ist darauf zu achten, die Steilspirale mit genügend Bodenabstand zu beenden.

Sollte der **GTO** stabil spiralen, ist die Steilspirale aktiv auszuleiten, indem man das Gewicht wieder in die neutrale Lage verlagert, die kurveninnere Bremse löst und gefühlvoll die kurvenäußere Seite anbremst bis man merkt wie sich der Schirm beginnt aufzurichten. Dann wieder gefühlvolles Nachbremsen der kurveninneren Seite über mehrere Umdrehungen bis zum Normalflug.

Achtung: *Bei einer stabilen Steilspirale können extreme G-Belastungen auf den Körper einwirken und das Ausleiten erfordert einen hohen Kraftaufwand!*

IV. Verhalten in extremen Fluglagen

Sackflug

Der **GTO** ist prinzipiell nicht sackflugempfindlich. Er beendet einen Sackflug normalerweise selbstständig. Aktives Ausleiten des Sackfluges beim **GTO** ist durch gleichzeitiges Nach – Vorne - Drücken beider A-Tragegurte oder betätigen des Beschleunigungssystems möglich.

Achtung: Im Sackflug dürfen die Bremsen nicht betätigt werden, da der Gleitschirm unverzüglich in den Fullstall übergeht.

Einseitiges Einklappen

Stärkere Turbulenzen können beim **GTO** zum einseitigen Einklappen der Fläche führen.

Das Wiederöffnen wird unterstützt, indem man zuerst die Drehbewegung der Kappe durch feinfühliges Gegensteuern stabilisiert bis der Gleitschirm wieder geradeaus fliegt und dann auf der eingeklappten Seite ein oder mehrmals die Steuerleine kräftig und kurz zieht ("aufpumpen").

Ohne Gegensteuern oder falsche Pilotenreaktion kann der **GTO** in eine Spirale übergehen, im Einzelfall kann auch ein Gegenklapper auftreten.

Erfolgt ein Klapper im beschleunigten Flug, lässt man zuerst den Beschleuniger locker, um die Stabilisierung und das Wiederöffnen der Kappe zu unterstützen. Das Wiederöffnen unterstützt man nun so wie oben bereits beschrieben.

Frontales Einklappen

Ein Gleitschirm gerät durch starkes Ziehen an den A- Tragegurten 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 **GTO** öffnet den Frontstall gewöhnlich selbstständig. Bei frontalem Einklappen kann man das Wiederöffnen durch beidseitiges kurzes Ziehen der Steuerleinen unterstützen.

„Verhänger“ oder Leinenüberwurf

Es ist nicht auszuschließen, dass sich die eingeklappte Fläche durch extreme Turbulenzen oder einen Pilotenfehler (z.B. beim Sortieren der Leinen vor dem Start) zwischen den Leinen verhängt.

Der Pilot stabilisiert durch vorsichtiges Gegenbremsen den Schirm, da ohne Pilotenreaktion ein verhängter Schirm meist in eine stabile Steilschleife übergeht. Um den Verhänger zu lösen, gibt es verschiedene Möglichkeiten:

- Pumpen auf der verhängten Seite
- Ziehen der Stabilo-Leine
- Einklappen und Wiederöffnen der verhängten Seite

Führen diese Maßnahmen nicht zum Erfolg, bietet sich die Möglichkeit den Verhänger durch einen Fullstall zu öffnen

Achtung: Der Fullstall sollte nur von routinierten Piloten in ausreichender Sicherheitshöhe durchgeführt werden. Führt dieses Flugmanöver nicht zum Erfolg oder fühlt sich der Pilot überfordert, ist sofort das Rettungssystem zu betätigen.

Notsteuerung

Sollte es aus irgendeinem Grund nicht möglich sein den **GTO** mit den Steuerleinen zu steuern, dann lässt er sich auch mit den hintersten Tragegurten steuern und landen.

Achtung: Bei der Steuerung über die D- Tragegurte sind die Steuerwege wesentlich kürzer und die Steuerkräfte wesentlich geringer.

Trudeln

Durch Überziehen einer Seite kann die Strömung am halben Flügel abreißen. Dabei entsteht eine Umkehrung der Anströmrichtung. Die tief angebremsste Hinterkante wird dann von hinten angeströmt und fliegt in die umgekehrte Richtung, der Schirm dreht um seine Hochachse.

Für das Trudeln gibt es 2 Ursachen:

- Eine Bremsleine wird zu schnell und weit durchgezogen (Beispiel: Einleiten einer Steilspirale)
- Im Langsamflug wird eine Seite zu stark angebremsst (Beispiel: beim Thermikkreisen)

Wird eine versehentlich eingeleitete Negativkurve sofort ausgeleitet, geht der Schirm ohne großen Höhenverlust wieder in den Normalflug über. Wird die Negativkurve länger gehalten, kann der Gleitschirm beschleunigen und bei der Ausleitung einseitig nach vorne schießen. Ein impulsives Einklappen oder ein Verhängen können die Folge sein.

Das Ausleiten des Trudeln (Negativdrehung) geschieht, indem man beide Bremsen dann freigibt, wenn die rotierende Kappe über oder leicht vor dem Piloten erscheint. Der **GTO** geht grundsätzlich von selbst wieder in den Normalflugzustand über.

Fullstall

Um einen Fullstall einzuleiten zieht man die Bremsen zügig durch bis der Gleitschirm abkippt.

Achtung: Wenn die Kappe im Moment der Einleitung nach hinten wegkippt, darf man auf keinen Fall die Bremsen freigeben. Die Folge wäre: Der Pilot befindet sich vor der Kappe, die Kappe hinter dem Piloten. Im nächsten Moment fällt der Pilot nach unten, die Kappe nimmt volle Fahrt auf und beschleunigt den Piloten auf einer Kreisbahn über die Kappe. Der Pilot könnte im Extremfall ins Segel fallen.

Der Fullstall wird erst ausgeleitet, wenn er stabilisiert ist, d.h. wenn sich die entleerte Kappe über oder leicht vor dem Piloten befindet. Man lässt die Kappe vorfüllen, indem man die Bremse ein wenig frei gibt und sobald der **GTO** stabil über dem Piloten steht, gibt der Pilot die Bremsen vollständig frei und der Flügel nimmt wieder von selbst Fahrt auf. Dabei geht die Kappe sanft vor den Piloten. Wird die Flugfigur zu schnell oder asymmetrisch ausgeleitet kann ein großflächiges Einklappen oder ein Fronstall die Folge sein.

Achtung: Werden beim Ausleiten des Fullstalls die Bremsen im falschen Moment oder nur unvollständig freigegeben, besteht wie mit jedem anderen Gleitschirm die Gefahr ins Segel zu fallen!

V. Pflege, Wartung und Instandhaltung

Pflege und Wartung

Auch bei guter Pflege und Wartung können an Deinem Gleitschirm, so wie bei jedem anderen auch, Verschleiß- und Alterungserscheinungen, die das Flugverhalten und die Flugsicherheit beeinträchtigen können, auftreten. Eine regelmäßige Überprüfung der Gleitschirmkappe und -leinen ist deshalb erforderlich.

- Lagere den Gleitschirm trocken und lichtgeschützt bei einer Temperatur, die Idealerweise zwischen 5 und 30 Grad Celsius betragen sollte, und nie in der Nähe von Chemikalien.
- Langanhaltende Exposition von UV-Strahlung mindert die Festigkeit des Gleitschirmtuchs. Lasse aus diesem Grund Deinen Gleitschirm nie unnötig in der Sonne liegen, sondern packe ihn nach dem Fliegen wieder in seinen Rucksack.

Achtung: Vermeide es, den Gleitschirm an heißen Tagen im, in der prallen Sonne stehenden, geschlossenen Auto zu lagern!

- Wenn Du länger nicht fliegst, dann 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.
- Wenn Du den Gleitschirm reinigen möchtest, verwende am besten nur warmes Wasser und einen weichen Schwamm.
- Sollte der Gleitschirm nass geworden sein, lege ihn so aus, dass überall Luft an das Gewebe gelangen kann.

Achtung: Das vollständige Trocknen Deines Gleitschirms kann mehrere Tage dauern und ist für das Material wichtig, da ansonst die Luftdurchlässigkeit erhöht wird und so die Leistung des Gleitschirms nachlässt. Ein nasser oder feuchter Gleitschirm kann ein stark verändertes Flugverhalten aufweisen!

Packen des Gleitschirms

Um den Gleitschirm schonend zu packen, empfiehlt ICARO Paragliders folgende Methode:

- Der Schirm wird sauber ausgebreitet, die Fangleinen sortiert, die Tragegurte an der Austrittskante oder in der Eintrittskante verstaut. Der Pilot stellt sich an die Eintrittskante des ausgebreiteten Gleitschirms, ein Helfer an die Austrittskante.
- Beide legen von innen beginnend, eine Bahn über die andere und ziehen dabei das Flügelende der einen Seite immer weiter zur Mitte. Damit können die Verstärkungen an der Eintrittskante ohne zu knicken aufeinandergelegt werden.
- Das Gleiche erfolgt an der gegenüberliegenden Seite. Damit bleiben zwei nur noch zwei bahnbreite Pakete übrig.
- Diese werden übereinander geschlagen und von der Austrittskante beginnend, unter gleichzeitigem Herausdrücken der restlichen Luft, zusammengefaltet. Der erste Umschlag des Bahnenpakets sollte zwischen 30 cm und 50 cm erfolgen. So wird auch das Tuch von Unter- und Obersegel nicht immer an derselben

Stelle beansprucht. ICARO Paragliders empfiehlt das Gleitschirmtuch nicht einzurollen, weil dadurch unterschiedliche Spannungen auf das Tuch wirken. Durch das Falten kann das verhindert werden.

- Der letzte Umschlag erfolgt von der Seite der Eintrittskante. Diese wird in Richtung Austrittskante umgeschlagen und zwischen dem bereits gefalteten Teil verstaut wobei darauf zu achten ist, dass die Verstärkungen der Eintrittskante nicht geknickt werden.
- Das Kompressionsband wird quer zur Faltrichtung angebracht und nur so fest zusammengezogen, dass der gefaltete Gleitschirm zusammengehalten wird.
- Anschließend das Paket im Innenpacksack verstauen,fertig.

Damit das Packen auch ohne Helfer nach oben beschriebener Methode funktioniert gibt es folgende Möglichkeit.

1. Der Schirm wird sauber ausgebreitet, die Fangleinen sortiert, die Tragegurte an der Austrittskante oder in der Eintrittskante verstaut. Du beginnst an der Austrittskante und faltest diese zusammen. Damit liegt der Gleitschirm fächerförmig vor Dir. Nun die Eintrittskante ohne zu knicken aufeinanderlegen und anschließend weiter wie oben beschrieben.
2. Du verwendest einen ICARO Zellenpacksack (ist auch über unseren Online-Shop erhältlich). Der Zellenpacksack erlaubt dem Piloten nicht nur den Gleitschirm ganz alleine zu falten er bietet auch noch zusätzliche Vorteile:
 - Auch bei stärkerem Wind ist der Gleitschirm einfach handzuhaben, da die Kappe zum Zusammenlegen nicht ausgebreitet werden muss.
 - Der Gleitschirm liegt schon während des Packvorgangs zum größten Teil auf dem Stoff des Zellenpacksacks und ist damit vor Steinen, Pflanzen und Feuchtigkeit des Untergrundes geschützt
 - Durch die Fixierung im vorderen Teil des Zellenpacksackes bleiben die Verstärkungen der Eintrittskante wirklich knickfrei übereinander.

Reparaturen

Kleinere Löcher in der Gleitschirmkappe können durch den Piloten selbst repariert werden, indem man mit speziellem Klebesegel von der Unter- und Oberseite jeweils einen Flicker über die schadhafte Stelle klebt. Alle anderen Arten von Beschädigungen dürfen nur von einem autorisierten Fachbetrieb oder dem Hersteller repariert werden. Es sind nur Originalersatzteile zu verwenden!

Instandhaltung, Nachprüfungsintervalle

Achtung: Dieser Gleitschirm unterliegt keinem vorgeschriebenen Nachprüfungsintervall. Zu Deiner eigenen Sicherheit empfehlen wir Dir jedoch verwendungsabhängige Nachprüfungen (Vielflieger, am Meer, Sandgebiete,...).

Es wird empfohlen, die Durchführung eines Gleitschirmchecks analog den geltenden Richtlinien für die Nachprüfung von Gleitschirmen mit Zulassung, wie nachfolgend beschrieben, durchzuführen.

Die Prüfungen können vom Hersteller oder von ihm beauftragten Betrieben/ Personen durchgeführt werden, welche die dafür erforderlichen personellen und infrastrukturellen Voraussetzungen erfüllen. Gemäß den derzeit geltenden

gesetzlichen Regelungen und Vorschriften besteht auch die Möglichkeit, dass der Halter sein Gerät selber nachprüfen kann. Diese Möglichkeit wird von der Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders **ausdrücklich nicht empfohlen**, da der Halter in der Regel nicht die entsprechenden personellen und infrastrukturellen Voraussetzungen erfüllt.

Achtung: Die Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders haftet nicht für Fehler von Checkbetrieben oder Personen, die den Check ausführen. Diese arbeiten immer auf eigene Verantwortung!
Bei Zweifel an der ordnungsgemäßen Durchführung der Checks oder an der Lufttüchtigkeit des Gerätes immer die Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders kontaktieren oder gegebenenfalls das Gerät zur Überprüfung direkt an uns schicken.

Nach selbstständiger Überprüfung des Fluggerätes durch den Gerätehalter darf dieses nur vom Halter selbst geflogen werden. Die Gültigkeit erlischt, sobald das Gleitsegel von Dritten genutzt wird, z.B. beim Verkauf.

Bei jeder Nachprüfung ist ein Checkprotokoll zu erstellen. Der Halter ist verpflichtet, immer das letzte Checkprotokoll aufzubewahren, sowie der Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders eine Kopie dieses Checkprotokolls zu übersenden. Jeder Prüfschritt ist im Checkprotokoll einzutragen.

Falls bei der Prüfung ein Mangel festgestellt wird, darf mit dem Gerät nicht weiter geflogen werden. Es muss dann eine Instandsetzung durch die Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders oder einer von ihr beauftragten Person/ Checkbetrieb durchgeführt werden.

Erforderliche Ausstattung

Um eine Nachprüfung durchführen zu dürfen, sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- kalibrierte und justierte Mess- und Prüfgeräte, wie:
 - Messvorrichtung zur Messung der Porosität von Gleitschirmen
 - Stahlmaßband nach DIN, Klasse 2
 - Präzisionsfederwaage mit Messbereich von ca. 0 bis 30 daN zur Ermittlung der Dehnungs- und Rückstellwerte von Gleitschirmleinen
 - Messvorrichtung zur Messung und Dokumentation der Längenmessung von Gleitschirmleinen unter 5 daN Zug
 - Messvorrichtung zur Messung und Dokumentation der Zugfestigkeit von Gleitschirmleinen
- Nähmaschine mit der Gleitschirmstoffe und Gleitschirmleinen unterschiedlicher Stärken genäht werden können
- Großer sauberer und heller Raum, wo der gesamte Gleitschirm aufgehängt und aufgelegt werden kann
- Materialdaten für eine fachgerechte Nachprüfung des Gleitschirms. Diese können unter Angabe des Gleitschirmtyps, der Seriennummer, der Größe und des Baujahrs bei der Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders schriftlich angefordert werden.

Persönliche Voraussetzungen

- a) Voraussetzungen für die Nachprüfung ausschließlich persönlich und einsitzig genutzter ICARO Gleitschirme:
- Besitz eines gültigen unbeschränkten Luftfahrerscheins, Sonderpilotenscheins für Gleitschirm oder eine als gleichwertig anerkannte ausländische Lizenz.
 - Eine mindestens dreiwöchige typenbezogene Einschulung in der Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders oder beim Importeur.
- b) Voraussetzungen, zusätzlich zu den oben angeführten für die Nachprüfung von ICARO Gleitschirmen, die von Dritten genutzt werden und für Tandem:
- Eine berufliche Tätigkeit von mindestens zwei Jahren im Bereich der Herstellung, Instandsetzung oder Instandhaltung von Gleitschirmen, davon mindestens 6 Monate innerhalb der letzten 24 Monate.
 - Eine Berufsausbildung in einem für die Prüfertätigkeit förderlichen Fachgebiet.

Erforderliche Unterlagen

- Gültige Autorisierung des Herstellers zur Instandhaltung oder Instandsetzung von Gleitschirmen
- Aktuelle Fassung der Nachprüfanweisung
- Spezielle Anweisungen und/ oder Sicherheitsmittelungen des Herstellers für die konkrete Gleitschirmtype
- Sonstige Lufttüchtigkeitsanweisungen
- Stückprüfprotokoll
- Checkprotokoll
- Leinenvermessungsprotokoll
- Leinenplan
- Vorangegangene Checkprotokolle (nur bei weiteren Nachprüfungen)

Prüfablauf

Datenaufnahme

Die Daten wie Modell, Typ und Seriennummer werden im Checkprotokoll aufgenommen.

Luftdurchlässigkeitsprüfung

Die Luftdurchlässigkeit wird an insgesamt vier Stellen am Ober- und Untersegel mit einem Porositätsmessgerät geprüft, die Messergebnisse in das Checkprotokoll eingetragen und mit den werksinternen Vorgaben verglichen und bewertet.

Grenzwerte: Ergibt eine Messung einen Wert unter 20 Sekunden, verliert der Gleitschirm das Gütesiegel/ die Lufttüchtigkeitszulassung.

Sichtkontrolle der Kappe

Ober- und Untersegel, Eintrittskante, Austrittskante, Rippen, Zellzwischenwände, Nähte, Flairs und Leinenloops werden auf Risse, Scheuerstellen, Dehnungen,

Beschädigungen der Beschichtung, Reparaturstellen und sonstige Auffälligkeiten untersucht.

Sichtkontrolle der Tragegurte, Leinen und Verbindungsteile

Es erfolgt die Sichtkontrolle der Tragegurte, des Beschleunigersystems, der Leinenschlösser und aller Leinen. Jede Leine muss auf Nähte, Verbindungen zu den Galerieleinen oder in die Kappe sowie auf Beschädigung des Mantels, Knickstellen oder sonstige Beschädigungen genau gecheckt werden.

Leinenfestigkeitstest

Aus jeder Leinenebene (A, B, C) wird jeweils aus der Schirmmitte eine Stamm-/Mittel- und Galerieleine ausgebaut und mit dem Zugfestigkeitsprüfgerät auf 125% der vom Hersteller vorgegebenen Bruchlast belastet.

Die ausgebauten Leinen sind im Checkprotokoll zu benennen (z.B. A1, B1, C1, links). Dies ist wichtig, damit bei einer späteren Nachprüfung nicht die bei der vorhergegangenen Prüfung ersetzten Leinen geprüft werden.

Alle geprüften Leinen werden durch neue ersetzt.

Vermessung der Leinenlängen

Die einzelnen Leinen werden ausgelegt und mit 5 daN belastet. Die Vermessung erfolgt vom Einhängepunkt des Tragegurtes bis zur Kappe einschließlich Fangleinenloop. Die ermittelten Gesamtleinenlängen werden im Checkprotokoll dokumentiert und den Sollleinenlängen des entsprechenden Typenkennblattes gegenübergestellt.

Die Vermessung der gegenüberliegenden Flügelseite kann, gleiche Bedingungen vorausgesetzt, durch einen Symmetriechek vorgenommen werden.

Die Einhaltung der aus der Herstelleranweisung zu entnehmenden Grenzwerte ist im Checkprotokoll zu dokumentieren.

Grenzwerte: Die Leinenlängen dürfen maximal +/- 15 mm gegenüber dem Typenkennblatt abweichen, wobei keine nennenswerte Trimmverschiebung vorliegen darf.

Der Grenzwert der Bremsleinen beträgt +/- 25 mm Abweichung.

Der Gleitschirm verliert sein Gütesiegel/ seine Lufttuchtigkeitszulassung, wenn

- mehr als 50 % der Leinen den Grenzwert erreichen oder
- bei 25 % der Leinen die Grenzwerte in beide Richtungen (+ oder -) abweichen (Beispiel: A/B Leinen sind zwischen 10-15 mm länger, während gleichzeitig die C/D Leinen zwischen 10-15 mm kürzer sind)

Gesamtbewertung

Wenn alle einzelnen Ergebnisse im Überprüfungsprotokoll geprüft und eingetragen sind, muss der Prüfer eine Bewertung des Gesamtzustandes durchführen.

Abschließend wird auch der Packsack auf Verschleiß an Reißverschluss, Nähten und Tragegurten überprüft und bei Bedarf repariert.

Bewertungshinweise

Unter Bewertungshinweise müssen sonstige Reparaturen, Korrekturarbeiten festgehalten und der Gesamtzustand beurteilt werden.

Sollte der Gleitschirm in einem schlechten Gesamtzustand sein, kann der Prüfer die Betriebstüchtigkeit statt für 24 nur noch für 12 Monate erteilen.

Achtung: Außergewöhnliche Mängel sind vom Prüfer innerhalb von 3 Tagen an die Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders zu melden.

Jedes Checkprotokoll einer Nachprüfung an einem ICARO- Gleitschirm ist umgehend mittels Kopie an die Fly & more Handels GmbH, ICARO Paragliders zu übersenden.

Kennzeichnung der Nachprüfung

Die Bestätigung der ordnungsgemäß und nach Firmenangaben durchgeführten Nachprüfung erfolgt mittels Stempel am Gleitschirm und in der Betriebsanleitung und darf nur von einer von der Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders autorisierten Prüfperson/ Checkbetrieb durchgeführt werden.

Die Nachprüfung wird am Gerät neben dem Typenschild mit dem entsprechenden Nachprüfstempel vermerkt.

Dieser Nachprüfstempel ist vollständig auszufüllen (Zeitpunkt der nächsten Nachprüfung, Ort, Datum, Unterschrift und Prüfername). Sämtliche Nachprüfunterlagen (Checkprotokoll und Vermessungsprotokoll) sind in 3-facher Ausfertigung zu erstellen. Jeweils eine Ausfertigung erhält der Gerätehalter, der Prüfer und der Hersteller (die Ausfertigung muss zeitnah übermittelt werden).

Die Aufbewahrungsfrist der Nachprüfunterlagen beträgt 6 Jahre.

VI. Garantiebestimmungen

Die Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders garantiert die einwandfreie Verarbeitung, einen innerhalb der erlaubten Betriebsgrenzen einwandfreien Betrieb und die Erfüllung der jeweiligen Zulassungskriterien des ICARO-Gleitschirms/ Gurtzeugs/ Rettungsgerätes zum Zeitpunkt der Erstausslieferung durch die Fly & more Handels GmbH.

Was umfasst die Garantie?

Die Garantieleistung der Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders umfasst die erforderlichen Ersatzteile und die im Zusammenhang mit dem Austausch oder der Reparatur der schadhaften Teile anfallenden Arbeitszeit, sofern Material- bzw. Herstellungsfehler von der Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders als solche anerkannt wurden.

Wie lange gilt die Garantie?

Gleitschirme: OXYGEN, GTO, NIKITA, INSTINCT 2 ACRO :
150 Flugstunden höchstens jedoch aber 2 Jahre

Alle anderen zugelassenen Modelle:
300 Flugstunden, höchstens jedoch 3 Jahre

Gurtzeuge und Rettungsgeräte: 3 Jahre

Dieser Zeitraum gilt ab Erstausslieferung durch die Fly & more Handels GmbH.

Unter welchen Voraussetzungen gilt die Garantie?

- Die Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders muss sofort nach der Entdeckung eines Mangels informiert und das fehlerhafte Produkt zur Prüfung eingesendet werden.
- Der Schirm/ das Gurtzeug wurde normal verwendet und gemäß Betriebsanleitung gepflegt und gewartet. Dies schließt insbesondere auch die sorgfältige Trocknung, Reinigung und Aufbewahrung mit ein.
- Der Schirm/ das Gurtzeug wurde nur innerhalb der geltenden Richtlinien und Betriebsgrenzen verwendet..
- Alle geltenden Zulassungsbestimmungen wurden eingehalten.
- Sämtliche durchgeführten Flüge müssen anhand des Flugbuchs nachweisbar sein.
- Es wurden nur Original-Ersatzteile verwendet sowie Nachprüfungen, Austausch und/ oder Reparaturen ausschließlich von einem/r von Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders autorisierten Betrieb/ Person ausgeführt und ordnungsgemäß dokumentiert.
- Die vollständig und korrekt ausgefüllte Garantiekarte muss spätestens 6 Wochen nach dem Kauf des Gleitschirmes an die Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders abgeschickt werden (oder über das entsprechende online-Formular www.icaro-paragliders.de registriert werden). Bei postalischem Versand der Garantieanmeldung gilt das Datum des Poststempels.

Verantwortung oder Ersatz über oben genannte Verpflichtungen übernimmt die Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders nicht. Es besteht jedoch die Möglichkeit einer Kulanzregelung.

Was ist von dieser Garantie ausgeschlossen?

- Gleitschirme und Gurtzeuge, die zu Schulungszwecken, Acro- oder sonstigen offiziellen Wettbewerben eingesetzt werden
- Gleitschirme/ Gurtzeuge, die in einem Unfall verwickelt waren
- Rettungsgeräte, mit denen bereits ein Notabstieg durchgeführt wurde
- Gleitschirme/ Gurtzeuge und Rettungsgeräte, die eigenmächtig verändert wurden,
- Gleitschirme/ Gurtzeuge und Rettungsgeräte, die nicht bei einem autorisierten Händler/ Flugschule gekauft wurden
- Gleitschirme/ Gurtzeuge und Rettungsgeräte, wenn die vorgeschriebenen Nachprüfungsintervalle nicht eingehalten wurden und die Nachprüfung des Gleitschirms nicht von einem/r von Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders autorisierten Betrieb/ Person durchgeführt wurde
- Schäden, die durch unsachgemäße Lagerung eingetreten sind, wie z.B. feuchter Raum, Hitze, direkte Sonnenbestrahlung, ...
- Teile, die aufgrund von normalen Verschleiß ausgewechselt werden müssen
- Farbveränderungen des verwendeten Tuchmaterials
- Schäden durch Lösungsmittel, Sand, Salzwasser, Insekten, Sonne, Feuchtigkeit oder „Debag“- Sprünge
- Schäden, die durch höhere Gewalt verursacht wurden

Wie kann ich Garantieansprüche geltend machen?

Damit Garantieansprüche geltend gemacht werden können, muss die Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders sofort nach der Entdeckung eines Mangels informiert und das fehlerhafte Produkt zur Prüfung eingeschickt werden. Von der Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders werden keine Frachtkosten (Hin- und Rücktransport) übernommen.

VII. Umweltaspekte

Nachdem uns neben Qualität auch der Umweltschutz ein Anliegen ist, wollen wir auch hier unseren aktiven Beitrag liefern. Die eingesetzten Materialien am Gleitschirm und Gurtzeug 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.

VIII. Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten

Eigentlich selbstverständlich, aber hier nochmals ausdrücklich erwähnt: Bitte betreibe unseren naturnahen Sport so, dass Natur und Landschaft geschont werden!

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

****Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert! ****

IX. Zu guter Letzt ...

Zum Abschluss möchten wir Dich noch einmal zum Kauf Deines **GTO** beglückwünschen! Das Team von ICARO dankt Dir für Dein Vertrauen in unsere Marke und ist jederzeit für Dich da, wenn es um Fragen, Anregungen oder Kritik geht.

Du solltest jedoch nie vergessen, dass jeder Flugsport potentiell gefährlich ist und dass Deine Sicherheit letztendlich von Dir abhängt. Trotz des großen Sicherheitspotentials des **GTO** schützt Dich der Gleitschirm nicht vor den Gefahren unüberlegter und riskanter Flugmanöver oder den Einflüssen des Wetters.

Dein ICARO -Team



Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders
Hochriesstraße 1, 83126 Flintsbach, Deutschland
 Telefon: +49-(0) 8034-909 700 Fax: +49-(0) 8034-909 701
 Email: office@icaro-paragliders.com Web: www.icaro-paragliders.de



Anhang: Garantieanmeldung, Leinenplan**GARANTIEANMELDUNG****Kundendaten**

Alle personenbezogenen Daten werden von uns streng vertraulich behandelt und ohne Zustimmung an Dritte nicht weitergegeben.

Name

Anschrift

PLZ

Ort/ Land

Telefon / Fax / e- mail

Flugerfahrung (Std/ Jahr)

übliches Fluggelände

Zustand des Gleitschirms/ Gurtzeugs/
Rettungsgerätes bei Erwerb:

neu:

gebraucht:

Nutzung des Gleitschirms/ Gurtzeugs (Zutreffendes bitte ankreuzen)

Freizeit	Profi	gewerblich	
Acro	Schulung	Wettbewerb	Motorflug

Daten des Gleitschirms/ Gurtzeugs/ Rettungsgerätes

Type und Größe des Gleitschirms/ Gurtzeugs/ Rettungsgerätes	Kaufdatum	Seriennummer

Daten des Händlers/ der Flugschule:

(Name, Unterschrift und Stempel des Händlers/der Flugschule)

Sonstige Mitteilungen an uns:

Ort, Datum

Unterschrift

Versandprotokoll/ Lieferumfang

Stückprüfung durchgeführt	<input type="checkbox"/>
Innenpacksack	<input type="checkbox"/>
Kompressionsband	<input type="checkbox"/>
Beschleuniger	<input type="checkbox"/>
Packsack	<input type="checkbox"/>
Betriebsanleitung	<input type="checkbox"/>
T-Shirt	<input type="checkbox"/>
Reparaturset	<input type="checkbox"/>
Aufkleber	<input type="checkbox"/>

.....
Datum

.....
Handzeichen

