



ICARO  
PARAGLIDERS

INNOVATIVE  
CREATIVE  
AIRCRAFT MADE IN  
ROSENHEIM

## **BETRIEBSANLEITUNG**

© Fly & more Handels GmbH, ICARO Paragliders

# NIKITA<sup>2</sup>

## **ACRO**

Version: 1.6 – D, Stand: 19.06.2010

**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-wings.com](mailto:office@icaro-wings.com) Web: <http://www.icaro-paragliders.com>



***Herzlichen Glückwunsch zum  
Erwerb Deines NIKITA 2  
und willkommen in der großen  
Familie der ICARO- Piloten!***

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

Die Fly & more Handels GmbH  
ICARO Paragliders kann für eventuelle  
Fehler in dieser Betriebsanleitung  
nicht haftbar gemacht werden.

Wichtige Änderungen in der  
Betriebsanleitung werden von  
uns über unsere Homepage  
[www.icaro-paragliders.com](http://www.icaro-paragliders.com)  
bekannt gegeben.

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>I.</b>	<b><u>DEINE NIKITA 2</u></b> .....	<b>6</b>
	EIGENSCHAFTEN DER <b>NIKITA 2</b> .....	6
	TECHNISCHE DATEN .....	7
	KAPPE.....	7
	LEINEN.....	7
	GURTZEUG .....	7
<b>II.</b>	<b><u>FLUGTIPPS</u></b> .....	<b>8</b>
	DAS FLIEGEN MIT DER <b>NIKITA 2</b> .....	8
	FLIEGEN MIT GEWICHTSVERLAGERUNG UND BREMSE.....	8
	BESCHLEUNIGEN (MITTELS SPEEDSYSTEM) .....	9
	THERMIKFLIEGEN.....	9
	LANDUNG .....	9
	WINDENSCHLEPP.....	10
	TRAINING AM BODEN -"BODENHANDLING" .....	10
<b>III.</b>	<b><u>SCHNELLABSTIEGSHILFEN</u></b> .....	<b>10</b>
	OHREN-ANLEGEN .....	10
	B-LEINEN-STALL.....	10
	STEILSPIRALE .....	10
<b>IV.</b>	<b><u>VERHALTEN IN EXTREMEN FLUGLAGEN</u></b> .....	<b>11</b>
	KNOTEN .....	11
	VERHÄNGER ODER LEINENÜBERWURF.....	12
	NOTSTEUERUNG .....	12
	NACHTRIMMEN.....	12
<b>V.</b>	<b><u>PFLEGE, WARTUNG UND INSTANDHALTUNG</u></b> .....	<b>13</b>
	PFLEGE UND WARTUNG .....	13
	PACKEN DES GLEITSCHIRMS.....	13
	BEKLEBEN DES GLEITSCHIRMS (LOGOS).....	14
	ÜBERLASTUNG.....	14
	SALZWASSER .....	15
	KUNSTFLUG.....	15
	REPARATUREN .....	15
	INSTANDHALTUNG, NACHPRÜFUNGSINTERVALLE .....	16
	ERFORDERLICHE AUSSTATTUNG.....	16
	PERSÖNLICHE VORAUSSETZUNGEN .....	17
	ERFORDERLICHE UNTERLAGEN.....	17
	PRÜFABLAUF .....	18
	KENNZEICHNUNG DER NACHPRÜFUNG .....	19
<b>VI.</b>	<b><u>GARANTIEBESTIMMUNGEN</u></b> .....	<b>20</b>
	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? .....	21
<b>VII.</b>	<b><u>UMWELTASPEKTE</u></b> .....	<b>21</b>
<b>VIII.</b>	<b><u>NATUR- UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN</u></b> .....	<b>22</b>
<b>IX.</b>	<b><u>ZU GUTER LETZT</u></b> .....	<b>22</b>
	ANHANG: GARANTIEANMELDUNG, LEINENPLAN .....	23



## WICHTIGE INFORMATIONEN

DIESER GLEITSCHIRM WURDEN MIT GRÖßTER SORGFALT NACH DEM NEUESTEN STAND DER TECHNIK HERGESTELLT, DAMIT DU VIELE FLÜGE GENIEßEN KANNST. BITTE BEACHTE TROTZDEM FOLGENDE HINWEISE:

- BITTE DIESE BETRIEBSANLEITUNG VOR DEM ERSTEN FLUG MIT DEINEM GLEITSCHIRM LESEN. SIE GIBT AUSKUNFT ÜBER DIE SPEZIELLEN EIGENSCHAFTEN DEINES GLEITSCHIRMS.
- PARAGLEITEN IST EINE SEHR ANSPRUCHSVOLLE SPORTART, DIE AUFGRUND DER INHÄRENTEN RISIKEN DES GLEITSCHIRMSPORTS EIN HÖCHSTMAß AN AUFMERKSAMKEIT, BEURTEILUNGSVERMÖGEN, REIFE UND SELBSTDISZIPLIN ERFORDERT. ES GIBT KEINE GARANTIE GEGEN IRGENDWELCHE ART VON UNFÄLLEN, VERLETZUNGEN ODER BETRIEBSSTÖRUNGEN, DIE UNTER DEN SCHLIMMSTEN UMSTÄNDEN AUCH ZUM TOD FÜHREN KÖNNEN.
- ÜBE DIESEN SPORT NUR DANN AUS, WENN DU DIR ALLER RISIKEN IN DIESER SPORTART BEWUSST UND PERSÖNLICH BEREIT BIST, JEDE VERANTWORTUNG FÜR SACHSCHÄDEN UND VERLETZUNGEN, DIE DURCH DIE NUTZUNG DIESES GLEITSCHIRMS ENTSTEHEN KÖNNEN, ZU ÜBERNEHMEN.
- DIE VERWENDUNG DIESES GLEITSCHIRMS ERFOLGT AUSSCHLIEßLICH AUF EIGENE GEFAHR, JEDER PILOT TRÄGT SELBST DIE VERANTWORTUNG FÜR SEINE EIGENE SICHERHEIT. WEDER DER HERSTELLER NOCH DER VERTREIBER ÜBERNEHMEN DIE VERANTWORTUNG FÜR ALLFÄLLIGE UNFÄLLE, DIE SICH DURCH DEN BETRIEB DES GLEITSCHIRMS ERGEBEN.
- DIESES HANDBUCH ERSETZT NICHT DIE AUSBILDUNG IN EINER FLUGSCHULE. ZUR AUSÜBUNG DIESER SPORTART IST ES VORAUSSETZUNG, DASS DER PILOT IM BESITZ DER NOTWENDIGEN QUALIFIKATION, AUSBILDUNG UND EINEM GÜLTIGEN FLUGSCHEIN IST UND DIE BESTIMMUNGEN ALLER GELTENDEN EINSCHLÄGIGEN GESETZE EINGEHALTEN WERDEN.
- JEDER PILOT MUSS SICHERSTELLEN, DASS SEIN GLEITSCHIRM IN REGELMÄßIGEN ABSTÄNDEN VON HIERZU QUALIFIZIERTEM PERSONAL AUF LUFTTÜCHTIGKEIT ÜBERPRÜFT WIRD.
- FÜR DIESEN GLEITSCHIRM IST ZUM ZEITPUNKT DER AUSLIEFERUNG KEINE PRODUKTHAFTPFLICHTVERSICHERUNG ABGESCHLOSSEN.
- ZUM ZEITPUNKT DER AUSLIEFERUNG WURDE DER GLEITSCHIRM NUR EINEM LASTTEST UNTERZOGEN. ER BESITZT KEINE ZULASSUNG ETWAIGE ÄNDERUNGEN DER KONFIGURATION ZIEHEN DAS ERLÖSCHEN SÄMTLICHER ANSPRÜCHE AUS DER GARANTIE MIT SICH.
- SOLLTEST DU DICH ENTSCHEIDEN, DIESEN GLEITSCHIRM SPÄTER ZU VERKAUFEN, SO GIB DIESES HANDBUCH BITTE AN DEN NEUEN EIGENTÜMER WEITER.



## **DER NIKITA 2 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
- BEI TURBULENTEN BEDINGUNGEN
- MIT MOTOR, AUßER ES BESTEHT EINE ZULASSUNG DURCH DEN DULV
- MIT MEHR ALS 90° ROLLWINKEL

## **GARANTIEINFORMATION**

WIR BITTEN UM DEIN VERSTÄNDNIS, DASS GARANTIEANSPRÜCHE (NACHZULESEN UNTER DEM PUNKT „GARANTIEBESTIMMUNGEN“ IN VORLIEGENDER BETRIEBSANLEITUNG) GEGENÜBER DER FLY & MORE HANDELS GMBH ICARO PARAGLIDERS NUR DANN GELTEND GEMACHT WERDEN KÖNNEN, WENN

- DIE VOLLSTÄNDIG UND KORREKT AUSGEFÜLLTE GARANTIEKARTE AUS DER BETRIEBSANLEITUNG ODER DEM ENTSPRECHENDEN ONLINE- FORMULAR AUF [WWW.ICARO-PARAGLIDERS.COM](http://WWW.ICARO-PARAGLIDERS.COM) SPÄTESTENS 6 WOCHEN NACH DEM KAUF DES GLEITSCHIRMS VON EINEM OFFIZIELLEN HÄNDLER/ EINER FLUGSCHULE AN DIE FLY & MORE HANDELS GMBH ICARO PARAGLIDERS VON DIR ABGESCHICKT WURDE UND
- DER ERSTE 2- JAHRESCHECK BEI EINEM FÜR ICARO GLEITSCHIRME AUTORISIERTEN CHECKBETRIEB DURCHGEFÜHRT WURDE.

***Damit verlängert sich die Garantie  
auf 200 Flugstunden/ 3 Jahre.***

## I. Deine **NIKITA 2**

---

### **Eigenschaften der NIKITA 2**

Wir empfehlen die **NIKITA 2** allen talentierten Acropiloten, welche schon genügend Erfahrung in allen Extremflugmanövern mit kleinen Schirmen gesammelt haben.

Trotz der großen Eigenstabilität braucht die **NIKITA 2** während der Ausführung der Flugmanöver ein feines Händchen.

Bei den Tests hat sich erwiesen, dass ein Pilot mit 95 kg Abfluggewicht alle Acrofiguren (incl. Rhythmic to Infinity) mit allen Größen fliegen kann. Je nach Flächenbelastung fallen die Manöver mit unterschiedlicher Dynamik aus. Auch der Höhenverlust beim Fliegen der Manöver ändert sich mit der Flächenbelastung. Je größer die Flächenbelastung, desto mehr Höhenverlust, und heftigere Reaktionen bei Klapper und Verhänger können die Folge sein.

Die neue **NIKITA 2** ist die konsequente Weiterentwicklung der NIKITA 2, mit welcher das Team "against the grain" den Weltcupbewerb 2007 "VERTIGO" gewann. Xandi Meschuh flog in der Solodisziplin mit der neuen NIKITA 2 II auf Platz 3 im Gesamtweltcup 2008.

Die **NIKITA 2** kann in den unterschiedlichsten Gewichtsbereichen geflogen werden. Die Figuren Rhythmic to Infinity und alle Heli-Verbindungsmanöver sind mit einer Flächenbelastung zwischen 4,5kg und 6kg pro Quadratmeter fliegar.

Die Leinengeometrie wurde so geändert, dass ein möglichst großer Zug die Tragegurte auseinanderhält, um beim Mc Twist und ähnlichen Manövern die Twistgefahr so gering wie möglich zu halten. Die NIKITA 2 ist trotz Ihrer hohen Stabilität kein Acroschirm für Freestyler und Acro-Neulinge. Die **NIKITA 2 II** ist für Profis gemacht und eröffnet neue Dimensionen der Dynamik.

Die im Datenblatt angeführten Gewichtsempfehlungen sollen dem Piloten helfen, einen optimalen Mix aus Dynamik und Sicherheit zu finden.

**Achtung:** *Das Verhalten während der Manöver mit diesem Gleitschirm ist sehr anspruchsvoll .*

**Der **NIKITA 2** ist für die Schulung nicht geeignet.**

## Technische Daten

NIKITA 2		17	18	19	Spec.21
Fläche ausgelegt	m <sup>2</sup>	17,31	18,40	19,45	20,95
Fläche projiziert	m <sup>2</sup>	15,05	15,99	16,91	18,21
Spannweite ausgelegt	m	9,79	10,09	10,37	10,77
Spannweite projiziert	m	8,51	8,77	9,02	9,36
Streckung	A/R	5,53	5,53	5,53	5,53
Zellen		57	57	57	57
Startgewicht +- 10 Kg	kg	80	85	90	110
V trim	km/h	43	43	43	43
V max	km/h	55	55	55	55
Zahl der Tragegurte		4	4	4	4

## Kappe

Bei der **NIKITA 2** werden unterschiedliche Farben des Segeltuches Porcher Marine NCV 9017 E85A, E77A und D70 zur Anwendung gebracht. Verschiedene Beschichtungen sorgen für eine Verringerung der Luftdurchlässigkeit, erhöhen die UV-Beständigkeit und verringern das Gewicht.

Die Bauweise und Materialien wurden den Belastungen im Infinity Tumbling angepasst.

**Achtung:** Die **NIKITA 2** besitzt kein Gütesiegel, die Kappe wurde lediglich einem Lasttest unterzogen.

## Leinen

Die Leinen der **NIKITA 2** wurden so dimensioniert, dass eine maximale Festigkeit bei allen dynamischen Manövern gewährleistet ist. Um den Luftwiderstand so gering wie möglich zu halten, sind die dicken Leinen jedoch nur da anzufinden, wo im Flug die größte Belastung auftritt. Nach außen hin nimmt der Leinenradius kontinuierlich ab. Die Leinenmaterialien setzen sich wie folgt zusammen:

Stammleinen: Kevlarkern, ummantelt

Galerieleinen: Kevlar unummantelt

- Durchmesser 1,8 mm - effektive Höchstzugkraft 229 daN
- Durchmesser 1,1 mm - effektive Höchstzugkraft 114 daN.
- Durchmesser 0,9 mm - effektive Höchstzugkraft 125 daN.

## Gurtzeug

Wir empfehlen zum Fliegen mit der **NIKITA 2** ein „Acro-Gurtzeug“. Solche Sitzgurte sind den hohen Belastungen während des Fluges angepasst. Weiters besitzen Acro-Gurtzeuge zwei Retterfächer zur doppelten Sicherheit.

## II. FLUGTIPPS

---

**Achtung:** *Die folgenden Seiten sollen keine Anleitung für das Gleitschirmfliegen sein. Vielmehr wollen wir Dich in die Besonderheiten des NIKITA 2 einweisen und einige wichtige Informationen für den Flugbetrieb und Deine Sicherheit geben.*

*Vor dem ersten Flug sollte der Gleitschirm zur Kontrolle auf einer ebenen Fläche ausgelegt und anschließend „in den Wind gestellt“ (aufgezogen) werden (überprüfen der Leinen auf freien Lauf).*

*Das Herantasten an neue Kunstflugmanöver ist gefährlich. Solche Flüge sollten ausschließlich über Wasser mit ohnmachtssicherer Schwimmweste und bereitstehendem Rettungsboot stattfinden.*

*Weiters sollte sich der Pilot vor dem Flug bei einem Profi, oder aus guter Fachliteratur (Buchtipps: Acrobatics -Küng, Meschuh, Nesler und Öchsl) die nötigen Infos holen.*

### **Das Fliegen mit der NIKITA 2**

Trotz der kleinen Lufteinlassöffnungen startet die **NIKITA 2** sehr gut. Jedoch ist bei hoher Flächenbelastung der „take-off speed“ höher, als bei normalen Gleitschirmen.

Die Steuerwege sind so kurz gehalten, dass alle Manöver, außer dem Mc-Twist, ungewickelt geflogen werden können.

Bei der **NIKITA 2** liegt der Stallpunkt ca. auf Karabinerhöhe. Beim Fullstall zum Beispiel sollten die Hände nur bis leicht unter den Stallpunkt gebracht werden. Im Stall sollten die Hände niemals ganz durchgestreckt werden.

Trotz der großen Eigenstabilität verlangt die **NIKITA 2** ein feines Händchen. Auf Verhänger und Klapper antwortet sie mit heftigem Schießen und schnellem Wegdrehen.

**Achtung:** *Wir empfehlen das Fliegen von Acromanövern ausschließlich in ausreichender Höhe auszuüben. Mit Schwimmweste über Wasser ist es der sicherste Weg, um sich mit den Flugeigenschaften der NIKITA 2 anzufreunden.*

*Die NIKITA 2 muss nach jedem Acroflug auf Verschleiß geprüft werden. Beim Zusammenlegen (Zelle auf Zelle) sollte man die Loops, sowie die Vernähungen an der Eintrittskante sichtbar prüfen. Auch die Leinen sollten beim Einpacken regelmäßig sichtbar geprüft werden.*

### **Fliegen mit Gewichtsverlagerung und Bremse**

Um beim Acrofliegen eine schöne Kür zu fliegen, bedarf es haargenauer Steuerimpulse. „Weniger ist mehr“, lautet die Devise bei einer Flächenbelastung ab 5,3 kg pro Quadratmeter ausgelegter Fläche.



So reagiert auch die **NIKITA 2** auf jeden kleinen Steuerimpuls. Es genügt mit dem Oberschenkel leichten Druck auf das Sitzbrett auszuüben. Auch während der Manöver sollte eine eher „neutrale“ Sitzhaltung zum besten Erfolg führen. Zur Einleitung dynamischer Sat-Manöver genügen kurze und harmonische Steuerausschläge.

### ***Beschleunigen (mittels Speedsystem)***

Bei maximaler Beladung erreicht die **NIKITA 2** im voll beschleunigten Zustand mehr als 60 km/h. In turbulenten Bedingungen sollte das Speedsystem nur gezielt und mit Gefühl eingesetzt werden.

**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.*

### ***Thermikfliegen***

Trotz der hohen Flächenbelastung kann Thermikfliegen mit der **NIKITA 2** richtig Spaß machen. Die Kunst dabei ist, den Flügel möglichst flach zu halten, aber trotzdem ganz enge Radien zu fliegen. Es genügt eine leichte Gewichtsverlagerung auf die Kurveninnenseite.

Wer beim Drehen die Außenbremse nicht betätigt, wird sich in einer Steilspirale wiederfinden. Nur über die Außenbremse wird der Flügel daran gehindert, sich in die Tiefe zu bohren. Wer diese Technik beherrscht, kann bei guten Bedingungen lange Thermikflüge erleben.

### ***Acrofliegen bei Thermik***

In bewegter Luft ist das Verhalten der Kappe unberechenbar. Allein schon das Schießverhalten einer Fullstall- Ausleitung im Eingangsbereich einer Thermik kann nicht vorhergesagt werden. Je nachdem, wo die Kappe gerade einen Aufwind, einen Abwind oder eine Windscherung erfährt, wird das Anfahrverhalten völlig anders sein.

Hat man einen Bart ausgekurbelt, so sollte man mindestens 15 sec. geradeaus fliegen können, ohne von der nächsten Turbulenz erfasst zu werden. In diesem „ruhigen“ Luftpaket kann man schon mit einem Manöver beginnen.

**Achtung:** *Grundsätzlich wird vom Acrofliegen in turbulenter Luft abgeraten.*

### ***Landung***

Die **NIKITA 2** lässt sich wunderbar flairen. Jedoch ist bei einem kleinen Acroschirm immer auf die höhere Trimmgeschwindigkeit zu achten. Aufgrund der kurzen Steuerwege kann die **NIKITA 2** sehr schnell in den Strömungsabriss gebracht werden. Dies ist über Grund unbedingt zu vermeiden.

**Achtung:** *"Überschießen lassen" der Gleitschirmkappe, die dann gefüllt mit den Eintrittsöffnungen voran auf den Boden auftrifft, kann Platzen der Zellwände zur Folge haben!*

### **Windenschlepp**

Die **NIKITA 2** 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.

### **Training am Boden - "Bodenhandling"**

Die perfekte Beherrschung des Schirmes am Boden und in der Luft ist der Schlüssel zu maximalem Flugspaß und die beste Versicherung für unfallfreies Fliegen. Das Aufziehen in der Ebene schult und verfeinert die Starttechnik.

Dort kannst Du bewusst und stressfrei die Reaktionen Deines Gleitschirmes kennen lernen, um dann in der Luft besser und effektiver mit dem **NIKITA 2** umgehen zu können.

## **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 zusätzlich die Höhe ständig kontrollieren.*

### **Ohren-Anlegen**

Die **NIKITA 2** besitzt einen sehr stabilen Außenflügel. Die Ohren öffnen nach dem Anlegen selbstständig.

### **B-Leinen-Stall**

**Achtung:** *Der B-Leinen-Stall ist durch seine punktuelle Belastung bei der Einleitung für das Material schädlich, worauf herstellerübergreifend in den Betriebsanleitungen auch hingewiesen wird.*

Der B-Leinen-Stall ist mit dem **NIKITA 2** einfach einzuleiten. Die B-Tragegurte werden langsam und symmetrisch heruntergezogen. Die Strömung reißt ab und der Schirm geht in einen vertikalen Sinkflug über.

Zum Ausleiten des B-Leinen-Stalls gibt man beide B-Tragegurte wieder schnell (Schaltzeit ca. 1 Sekunde) und gleichzeitig frei.

### **Steilspirale**

Die effektivste Methode, mit der **NIKITA 2** Höhe abzubauen, ist die Steilspirale. Es genügt, die Kappe mit mäßiger Gewichtsverlagerung und leichter Innenbremse in



die Spirale zu bringen. Die Sinkwerte können dabei schon mehr als 20m/s betragen.

**Achtung: Die NIKITA 2 bleibt so lange in der stabilen Steilspirale, bis sie der Pilot mit der Außenbremse aktiv ausleitet.**

## IV. Verhalten in extremen Fluglagen

---

### **Knoten**

Der beste Weg, Knoten und Verschlingungen zu vermeiden, ist die Leinen beim Auflegen des Gleitschirms vor dem Start zu überprüfen.

Wenn Du beim Start einen Knoten bemerkst (Blick auf die Kappe) sofort den Start abbrechen.

Wenn Du erst nach dem Abheben bemerkst, dass ein Knoten in den Leinen vorhanden ist, mußt Du durch Gewichtsverlagerung auf die gegenüberliegende Seite des Knotens eine mögliche Abdrift des Gleitschirms verhindern. Eine Abdrift kann auch zusätzliche durch einen vorsichtigen, dosierten Einsatz der Bremse auf der dem Knoten gegenüberliegenden Seite unterstützt werden.

Wenn Du ausreichend Höhe hast (keine Piloten in der Nähe, nicht in der Nähe von Hindernissen) kannst Du versuchen, die verknoteten Leinen durch vorsichtiges Ziehen an diesen zu lösen. Gelingt dies nicht, sofort zum nächsten Landeplatz fliegen.

### **Durch nasses Tuch verursachter Sackflug**

**Achtung: Vermeide das Fliegen in sehr feuchter Luft oder im Regen. Ein nasser Schirm kann sehr unberechenbare Flugeigenschaften bekommen!**

Es gibt zwei Gründe, warum Fliegen mit einem nassen Gleitschirm das Sackflugrisiko erhöht:

- Das Tuch kann Wasser aufnehmen, wodurch es viel schwerer wird und sich der Schwerpunkt verändert. Je mehr Wasser ein Flügel aufnehmen kann, desto höher das Risiko, so dass ältere Gleitschirme mit beschädigter Beschichtung anfälliger für diesen Zustand als neue Gleitschirme sind.

Es wird darauf hingewiesen, dass ein Gleitschirm mit veränderter Trimmung (zB. überdehnte Leinen, sehr beanspruchtes Tuchmaterial) bereits veränderte Flugeigenschaften aufweisen und durch Wasseraufnahme noch früher und verstärkt sackfluganfällig werden kann.

- Wenn genügend große Tropfen vorhanden sind um die gesamte Oberfläche zu bedecken, diese aber entweder nicht abfließen oder sich nicht zu einer homogenen Masse vereinen, führt dies zum Strömungsabriss. Aus Computersimulationen und Praxistests wurde erkannt, dass dies theoretisch möglich ist, aber in der Praxis eher selten vorkommt.

Dieses Phänomen entsteht eher bei neuen Flügeln, wo das Tuch noch stark hydrophob ist und damit die Tropfen nicht eindringen können, sondern an der Oberfläche bleiben.

In beiden Fällen werden die Steuerwege sehr kurz und auch nur kleine Störungen an der Kappe (zB. eine Böe oder eine thermische Ablösung) können in manchen Fällen ausreichen, um den Sackflug verursachen.



**Achtung:** *Wenn es unvermeidlich ist im Regen zu fliegen empfehlen wir dringend,*

- *plötzliche Bewegungen oder radikale Steuerimpulse zu vermeiden*
- *keine Abstieghilfen oder sonstige Flugfiguren durchzuführen,*
- *Turbulenzen auszuweichen und*
- *speziell bei der Landung die veränderten Flugeigenschaften zu berücksichtigen.*

### **Verhänger oder Leinenüberwurf**

Bei einem Flugfehler während eines Manövers oder nach einer verpatzten D-Bag Auslösung kann es zu Verhängern oder Überwürfen kommen.

Die **NIKITA 2** dreht sehr schnell weg, und kann nur mit viel Gefühl mit der Außenbremse stabilisiert werden. Wenn die Höhe noch ausreicht, (min. 500 m über Grund) kann man folgendes versuchen:

- 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.

Während dieser „Reparaturversuche“ muss man auch immer wieder die Höhe über Grund einsehen, um noch rechtzeitig die Rettung auslösen zu können.

**Achtung** *Wer denkt, über Wasser könne man die Rettung viel später ziehen, der irrt! Der Aufprall auf die Wasseroberfläche kann sogar zum Tod führen!*

### **Notsteuerung**

Sollte es aus irgendeinem Grund nicht möglich sein die **NIKITA 2** mit den Steuerleinen zu steuern, dann lässt sie sich auch mit den D-Tragegurten steuern und landen.

**Achtung:** *Die Steuerwege hierbei sind wesentlich kürzer, die Steuerkräfte mäßig.*

### **Nachtrimmen**

Nach ca. 200 geflogenen Tumbling-Überschlägen sind gewisse Leinen stark gedehnt. Dies macht sich dann bemerkbar, wenn der Zug im Tumble nicht mehr derselbe ist, wie er am Anfang war. Ein weiteres Indiz für eine Leinendehnung ist das zaghafte Anfahren im Helicopter.

Um die gewohnten Flugeigenschaften wieder herzustellen, müssen Leinen gekürzt werden.

**Achtung:** *Aus Sicherheitsgründen sollte das Nachtrimmen am Loop an der Kappe erfolgen, und nicht wie gewohnt am Leinenschloss. Die Kevlarleinen am Leinenschloss können bei sehr starken Belastungen an der Stelle des Loops knicken. Geknickte Kevlarleinen können an dieser Stelle brechen.*

Das Nachtrimmen erfolgt direkt an der Kappe. Dazu müssen die Stammleinen A1, A2 und B1 ausgebaut werden. Das erste Leinenstockwerk darüber (erste 3er-Vergabelung) wird ebenso ausgebaut, und so aufbewahrt, dass beim Zusammenbau wieder jede Leine an ihrer alten Stelle zum Tragen kommt.

Die nachzutrimmenden Galerieleinen liegen nun frei am Untersegel. Nun wird jede Leine einzeln ausgebaut, und beim Wiedereinbau 2-mal um den Loop an der Kappe geschlauft. Dies wird an allen frei liegenden Galerieleinen mit der gleichen Sorgfalt erledigt. Danach wieder zusammenbauen.

Mit diesem Trimm sind nun weitere 400 Tumblingüberschläge möglich. Spätestens dann sollte ein neuer Leinensatz am Schirm montiert werden.

## 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.

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.

### ***Bekleben des Gleitschirms (Logos)***

Achte darauf, dass das vorgesehe Logo das Flugverhalten Deines Gleitschirms nicht beeinflusst. Im Zweifelsfall empfehlen wir das Anbringen von Logos auf dem Gleitschirm zu vermeiden bzw. dies nur von hierzu autorisierten Unternehmen durchführen zu lassen.

***Achtung: Das Anbringen von schweren Logos oder solchen aus hierfür ungeeignetem Material (zB: auch die Verwendung von Farben oder Klebstoff )ist nicht nur potentiell gefährlich sondern führt auch zum Verlust der Zulassung.***

ICARO Paragliders übernimmt keinerlei Verantwortung für jegliche Pannen oder eingetretene Schäden, die durch das unsachgemäße Anbringen von Logos am Gleitschirm verursacht werden.

### ***Überlastung***

Der **NIKITA 2** ist ein sehr robuster Gleitschirm. Das häufige Üben von Abstiegsmanövern stellt grundsätzlich kein strukturelles Problem dar. Jedoch durch Kunstflug wird der Alterungsprozess drastisch beschleunigt.

ICARO empfiehlt bei Gleitschirmen, die oft für die Schulung der Abstiegsmanöver oder Kunstflug verwendet werden, als Präventivmaßnahme Checks in kürzeren Abständen als normalerweise vorgesehen, durchzuführen.

### **Salzwasser**

Wenn Sie häufig am Meer fliegen kann der Gleitschirm schneller altern, weil die Luft feucht und salzig ist. In diesem Fall empfehlen wir den Gleitschirm häufiger als in diesem Handbuch beschrieben, überprüfen zu lassen.

**Achtung:** *Wenn Du spülen oder reinigen mußt, dann nur mit frischem Wasser.*

*Verwende keine chemischen Reinigungsmittel, harte Bürsten oder Schwämme, da die Beschichtung zerstört werden kann und damit die Festigkeit des Gewebes beeinträchtigt wird.*

*Auch ohne Verwendung von Reinigungsmitteln, nur der einfache mechanische Abrieb schadet dem Gleitschirm.*

*Versuche niemals den Gleitschirm in einer Waschmaschine zu reinigen.*

*Vermeide auch das Eintauchen in ein Schwimmbad, da das Chlor das Tuch beschädigt.*

### **Kunstflug**

Der **NIKITA 2** wurde von unsern Testpiloten auch im Kunstflug und in extremen Situationen getestet.

**Achtung:** *Extreme Manöver entwickeln sehr hohe Fliehkräfte und das Material wird schneller verschleifen als beim normalen Flug.*

Solltest Du häufig extreme Manöver fliegen empfehlen mindestens einmal jährlich oder alle 100 Betriebsstunden (je nachdem, was vorher eintritt) den Gleitschirm von einer hierzu autorisierten Stelle überprüfen zu lassen,

### **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 Gleitschirmtypen
- 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 Lufttuchtigkeitszulassung.

### **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 Symmetriecheck 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 Lufttüchtigkeitszulassung, 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 Erstaustlieferung 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, NIKITA 2 ACRO, CLOU :**

150 Flugstunden, höchstens jedoch 2 Jahre

***Alle anderen zugelassenen Modelle:***

300 Flugstunden, höchstens jedoch 3 Jahre

**Gurtzeuge und Rettungsgeräte: 3 Jahre**

**Dieser Zeitraum gilt ab eingetragendem Baujahr.**

### **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 von einem offiziellen Händler/ einer Flugschule an die Fly & more Handels GmbH ICARO Paragliders von Dir abgeschickt werden (oder über das entsprechende online- Formular [www.icaro-paragliders.com](http://www.icaro-paragliders.com) registriert werden). Bei postalischem Versand der Garantieranmeldung 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 **NIKITA 2** 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.

Der nach den neuesten Entwicklungs- und Herstellungsverfahren produzierte Gleitschirm wird Dir über Jahre viel Freude bereiten und Dir unvergessliche Flugerlebnisse beschern.

Du solltest jedoch nie vergessen, dass jeder Flugsport potentiell gefährlich ist und dass Deine Sicherheit letztendlich von Dir abhängt.

**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-wings.com](mailto:office@icaro-wings.com)    Web: <http://www.icaro-paragliders.com>





**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:**

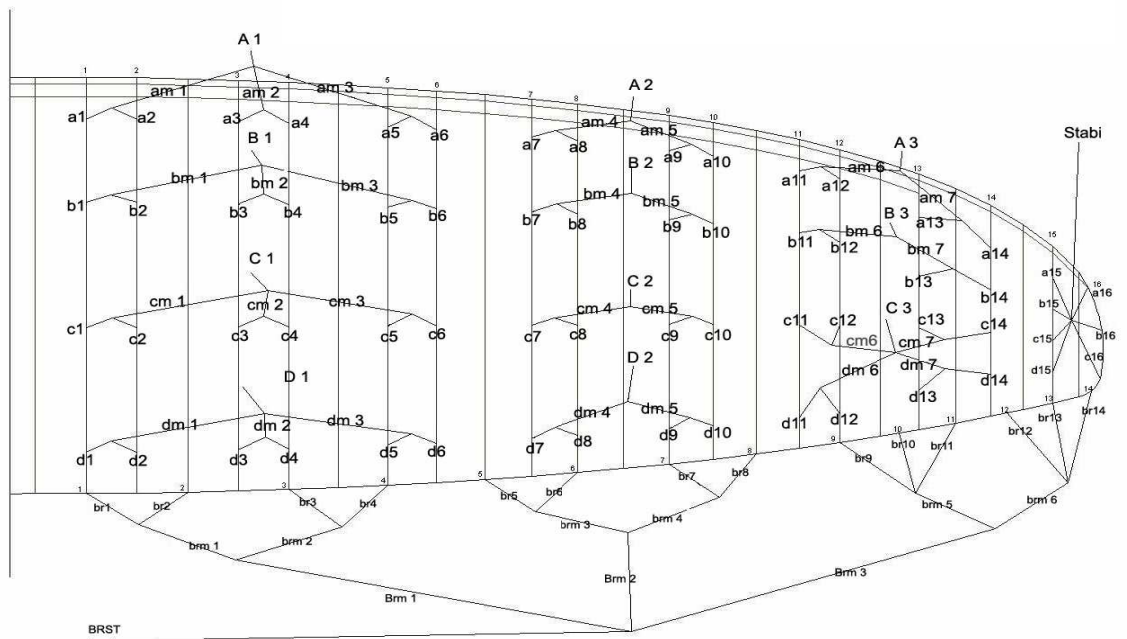
(Name, Unterschrift und Stempel des Händlers/der Flugschule)

**Sonstige Mitteilungen an uns:**

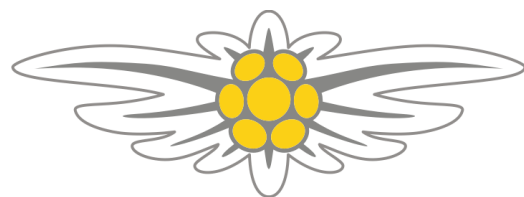
\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

## LEINENPLAN



14.01.2009



ICARO  
PARAGLIDERS

**Fly & more Handels GmbH**

Hochriesstraße 1

83126 Flintsbach

Telefon: +49 (0) 8034 909 700

Telefax: +49 (0) 8034 909 701

E-Mail: [office@icaro-wings.com](mailto:office@icaro-wings.com)

Internet: [www.icaro-paragliders.com](http://www.icaro-paragliders.com)

## 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"/>
Kundenbefragung	<input type="checkbox"/>
T-Shirt	<input type="checkbox"/>
Reparaturset	<input type="checkbox"/>
Aufkleber	<input type="checkbox"/>

.....

Datum

.....

Handzeichen