

biplace

SKYMAN

Handbuch / Serviceheft

JOIN'T

Seriennr:



Inhaltsverzeichnis

1	Gratulation	Seite 03
2	Beschreibung, Technische Daten, Aufhängesystem	Seite 04
3	Beschleunigungssystem	Seite 08
4	Gurtzeug	Seite 08
5	Tandem Bar	Seite 09
6	Flugpraxis und Flugeigenschaften	Seite 10
7	Abstiegshilfen	Seite 17
8	Extrem-Flugmanöver	Seite 20
9	Materialien	Seite 24
10	Wartung	Seite 25
11	2-Jahrescheck	Seite 27
12	Schlusswort	Seite 28
13	Leinenplan, Tragegurte	Seite 30
14	Nachprüfprotokolle	Seite 32

1 Wir gratulieren dir zum Kauf deines neuen Gleitschirms und möchten uns für dein Vertrauen bedanken.

Wir sind sicher, dass du jede Flugminute mit deinem skywalk JOIN 'T genießen wirst.

Damit du dich von Anfang an mit deinem neuen Schirm wohl fühlst, empfehlen wir dir, dieses Handbuch aufmerksam zu lesen. So lernst du deinen skywalk JOIN 'T schnell und umfassend kennen.

Diese Betriebsanleitung gibt dir Tipps zum sicheren Fliegen, sodass du über einen langen Zeitraum viel Freude mit deinem neuen skywalk JOIN 'T haben wirst.

Tandem Fliegen ist doppelter Genuss, weil man Fußgängern unseren schönen Sport näher bringen kann. Tandem Fliegen bedeutet aber auch die Verantwortung für ein Leben zu übernehmen – entsprechend vorsichtig und überlegt sollte die Flugplanung und der Flug selbst ablaufen.

Für Anregungen, Fragen oder Kritik rufe uns an - oder schicke uns ein E-Mail oder Fax. Das skywalk-Team steht dir gerne jederzeit für Auskünfte zur Verfügung.

Das skywalk-Team

2 Beschreibung

Wir hatten uns viel vorgenommen in unserem Pflichtenheft für den skywalk JOIN 'T. Mit leidenschaftlicher Arbeit und Liebe zum Detail haben wir aus vielen Prototypen das Beste selektiert, um ein Maximum an Leistung, Sicherheit, Stabilität, Handling und Flugspaß zu erreichen.

Wir haben in der Erprobungsphase auch an die professionellen Tandempiloten gedacht – sichere und kontrollierte Start und Landevorgänge sind ein wichtiger Punkt bei den Vorgaben für den JOIN 'T gewesen.

Wie beim MESCAL und TEQUILA haben wir in den Flügel die Jet-Flaps integriert, um die passive Sicherheit zu verbessern und die Langsamflugeigenschaften des JOIN 'T zu erhöhen. Dies macht sich vor allem bei Starts und Landungen bemerkbar, aber auch in Turbulenzen bleibt der Schirm gut handlebar und schwache Aufwinde werden dank guter Langsamflugeigenschaften spielend in Höhe umgesetzt.

Aufwendige Verstärkungen und Lastverteiler sorgen für dauerhafte Profilqualität und extrem widerstandsfähiges Tuch sorgt an den hochbelasteten Stellen für optimale Lebensdauer. Zugentlastungsbänder entlasten das Untersegel, und einige zusätzliche Aufhängepunkte verteilen die Kräfte besser auf den Profilen.

Der Außenflügel wurde so konzipiert, dass nicht zu viel Last auf ihn wirken kann, um ein ausgeglichenes Kurvenverhalten zu erreichen.

Große Ausgleichsöffnungen in den Profilrippen sorgen für eine effektive Be- und Entlüftung aller Flügelteile, ohne die Profiltreue zu beeinträchtigen.

Am Außenflügel wurden Klettverschlüsse angebracht, um das Entsanden zu erleichtern.

Lieferumfang

Der JOIN 'T wird serienmäßig mit Spreize, Karabinern sowie Dreiecksschäkeln für die Reserve ausgeliefert. Alle Beschlagteile sind aus Edelstahl gefertigt und haben damit eine sehr lange Lebensdauer.

Zusätzlich zum Packsack bekommt jeder JOIN 'T Pilot auch noch eine Biplace Box ausgehändigt. Diese dient zum Transport des Gleitschirms wenn der Packsack schon mit Gurten und Ausrüstung für Pilot und Passagier belegt ist.

2 Technische Daten

Typ	AR	BI
Anzahl der Zellen	44	44
Fläche ausgelegt [qm]	39,07	42,3
Spannweite ausgelegt [m]	13,78	14,34
Streckung ausgelegt	4,86	4,86
Fläche projiziert [qm]	34,41	37,26
Spannweite projiziert [qm]	11,22	11,68
Streckung projiziert	3,66	3,66
mittlere Leinenlänge [cm]	797	830
Leinendurchmesser [mm]	1,2/1,5/2,2	1,2/1,5/2,2
max. Profiltiefe [cm]	351	366
min. Profiltiefe [cm]	73	76
Gewicht [kg]	9,6	10,4
Zuläss. Startgewicht* [kg]	115 - 190	140 - 230

* Pilot + 17 kg Ausrüstung

Dieser Gleitschirm entspricht zum Zeitpunkt seiner Auslieferung den Bestimmungen des Deutschen Hängegleiterverbands DHV oder der AFNOR (SHV und Aerotest). Weitere Details der Konstruktion und Abmessungen sind dem DHV-Typenkennblatt zu entnehmen, welches Bestandteil dieser Betriebsanleitung ist. Die Maße der Leinenelemente sind im Typenkennblatt oder den Leinenplänen aufgeführt. Sie werden mit 5 kg Last gemessen. Der DHV misst vom Leinenschloss zum Untersegel.

ACHTUNG

DAS TYPENSCHILD IST AUF DIE INNENSEITE DES STABILOS GEDRUCKT. DIE GÜTESIEGELPLAKETTE BEFINDET SICH IN EINER TASCHE AN DER MITTLEREN PROFILRIPPE.

DATUM UND PILOT DES ERSTFLUGS SIND EINZUTRAGEN.

DIE GÜTESIEGELPLAKETTE MUSS AM SCHIRM ANGEBRACHT SEIN.

2 Aufhängesystem

Die Aufhängepunkte wurden auf optimale Lastverteilung und lange Lebensdauer ausgelegt. Bei allen Überlegungen und Berechnungen stand jedoch immer die Sicherheit im Vordergrund. Der Materialmix der bei den Leinen des JOIN 'T zum Einsatz kommt ist eine ideale Kombination aus Haltbarkeit, geringer Dehnung und geringem Luftwiderstand. Die Stammleinen des JOIN 'T sind aus hochfestem Tecнора mit Polyester-mantel gefertigt. Mehr als 300 kg kann jede dieser Stammleinen im Extremfall verkraften.

Aber auch New Dyneema wird beim JOIN 'T dank seiner sehr guten Alterungsbeständigkeit eingesetzt.

Auch nach Jahren intensiven Gebrauchs ist beim JOIN 'T immer noch eine beruhigende Sicherheit in allen Bauteilen vorhanden.

Der skywalk JOINT verfügt über 4 A-, 4 B-, 4 C- sowie 3 D-Stammleinen und 1 Stabiloleine.

Bei den tragenden Fangleinen unterscheidet man zwischen Gabelleinen oder Topleinen (oben an der Schirmkappe), Zwischenelementen oder Intermediate-Leinen (fassen 2 bis 3 Gabelleinen zusammen) und Stammleinen. Diese fassen 2 bis 4 Zwischenelemente zusammen und führen zum Leinenschloss (Rapidglied, das die Fangleinen mit den Tragegurten verbindet).

Die Stabiloleinen verbinden die oberen Stabilogabelleinen mit dem Leinenschloss.

Die Bremsleinen sind nicht tragend und führen von der Schirmhinterkante (Austrittskante) über die Hauptbremsleine durch die Bremsrolle am D-Tragegurt zum Bremsgriff.

Auf der Hauptbremsleine befindet sich eine Markierung, an deren Höhe der Bremsgriff angeknötet ist. Diese Einstellung sollte nicht verändert werden, um einerseits in extremen Flugsituationen und bei der Landung genügend Bremsweg zur Verfügung zu haben und andererseits den Gleitschirm nicht ständig zu bremsen.

Zur besseren Unterscheidung sind die A-Leinen, die Stabilo-Leinen und der A-Gurt rot gefärbt. Die B-Leinen, die Hauptbremsleinen und die Bremsspinne gelb und alle anderen Leinen blau.

Die Leinenschlösser sind dreieckig, ein Gummiring verhindert das Verrutschen der eingeschlaufenen Leinen.

Der skywalk JOIN ' T besitzt je Seite 5 Tragegurte. Die drei inneren A-Stammleinen hängen auf dem vorderen A-Tragegurt, die äußere A-Stammleine hängt auf dem zweiten A-Gurt.

- Die B-Leinen und der Stabilo führen zum B-Tragegurt.
Ausnahme ist die äußerste B-Stammleine, diese hängt auf dem C-Tragegurt
- Die C-Stammleinen hängen auf dem C-Tragegurt.
Ausnahme ist die äußerste C-Stammleine, diese hängt auf dem D-Tragegurt
- Die D-Stammleinen führen zum D-Tragegurt.

Schematische Abbildungen der Tragegurte auf Seite 30.

WICHTIGER SICHERHEITSHINWEIS

Generell ist beim Fliegen mit einem Gleitschirm maximale Vorsicht angebracht.

Wir erinnern dich daran, dass du einen Gleitschirm auf eigenes Risiko fliegst und dir als Pilot die Sicherstellung der Flugfähigkeit deines Gleitschirms vor jedem Flug obliegt.

Der skywalk JOIN ' T darf nicht geflogen werden:

- außerhalb des minimal und maximal zulässigen Startgewichts.
- mit Motor, außer es besteht eine Zulassung durch den DULV.
- im Regen, bei Schneefall, bei extrem turbulenten Wetterbedingungen oder starkem Wind.
- in Wolken oder Nebel (Sichtflug).
- bei ungenügender Erfahrung oder Ausbildung des Piloten.

Jeder Tandem-Pilot trägt die Verantwortung nicht nur für seine eigene Sicherheit sondern auch für seinen Passagier und muss dafür Sorge tragen, dass sein Luftfahrzeug (Gleitschirm) vor jedem Start auf seine Lufttüchtigkeit überprüft und ordnungsgemäß gewartet wurde.

Der skywalk JOIN ' T darf nur unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen der jeweiligen Länder geflogen werden.

Der skywalk JOIN ' T hat bereits während seiner Produktion mehrere sorgfältige Qualitätskontroll-Checks durchlaufen. Vor seiner Auslieferung wurde er nochmals einer Stückprüfung unterzogen.

3 Beschleunigungssystem

Der JOIN 'T ist mit einem Trimmer ausgestattet. Dieser Trimmer verlängert die hinteren Tragegurte und beschleunigt dadurch den Schirm um einige km/h. Ausserdem kann der Trimmer bei Bedarf bei Nullwind zum Start genutzt werden. Halb geöffnet steigt der Schirm dann noch zügiger auf.

ACHTUNG

DIE GÜTESIEGELEINSTUFUNG KANN SICH BEI EINIGEN SCHIRMGRÖSSEN IM BESCHLEUNIGTEN FLUGZUSTAND ÄNDERN. WELCHE GRÖSSEN DIES BETRIFFT, IST DEM TYPENKENNBLATT ZU ENTNEHMEN.

Einseitiges Öffnen der Trimmer ist zu Vermeiden weil die dann auftretende Asymmetrie das Flugverhalten negativ beeinflussen kann.

Abbildungen der beschleunigten Tragegurte auf Seite 30.

4 Gurtzeug

Es sollte bei Flügen mit Passagier auf alle Fälle ein Tandemgurtzeug verwendet werden!

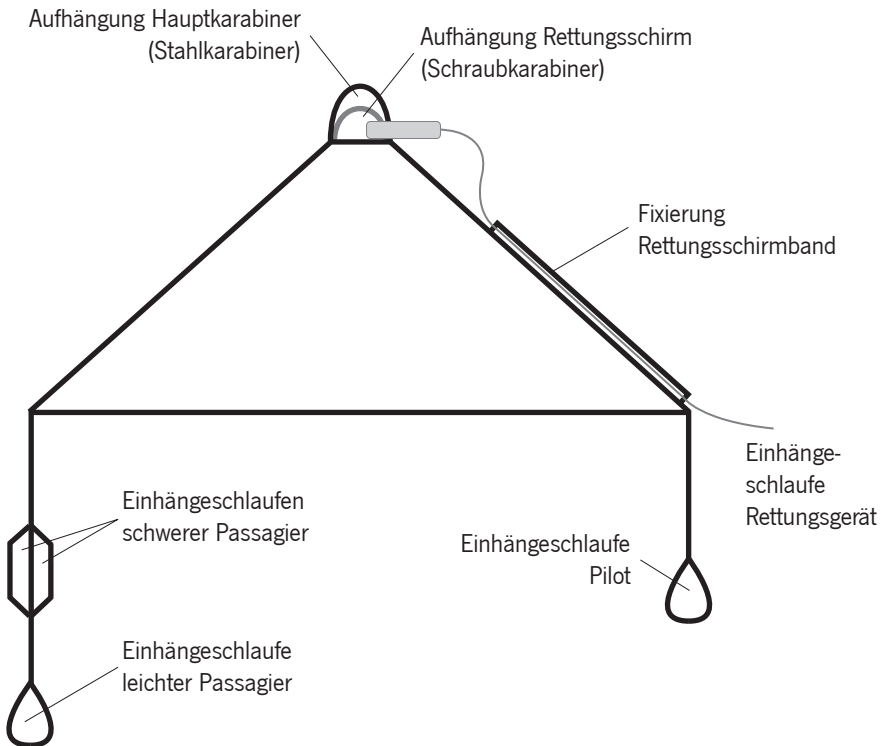
Es ist darauf zu achten, dass sich mit der Höhe der Aufhängung auch der relative Bremsweg verändert.

ACHTUNG

Manche Gurtzeuge eignen sich auf keinen Fall zum Tandem Fliegen. Zu voluminöse Airbags können den Piloten behindern und so für Gefahr sorgen. Im Zweifel sollte ein erfahrener Tandem Fluglehrer um Rat befragt werden.

5 Tandem Spreize

Die Tandem Spreize ist Bestandteil des Gleitschirms. Alle Beschlagteile müssen als Bruchlast mindestens das 9-fache des maximalen Startgewichts aufweisen. (z.B. Karabiner)



Der Einhängpunkt für den Passagier (leicht/schwer) richtet sich nach dem Pilotengewicht.

6 Flugpraxis und Flugeigenschaften

VORFLUGCHECK UND WARTUNG

Die gesamte Gleitschirm-Ausrüstung ist vor jedem Flug sorgfältig auf eventuelle Mängel zu begutachten. Auch nach langen Flügen oder längerer Lagerung des Schirms.

Überprüfe sorgfältig:

- alle Nähte am Gurtzeug, die Nähte der Rettungsgeräte-Aufhängung und die der Tragegurte.
- alle Verbindungsteile, Leinenschlösser und die Karabiner auf Verschluss.
- den Bremsleinenknoten rechts und links und folge den Bremsleinen bis zur Kappe.
- alle anderen Leinen vom Tragegurt bis zur Kappe.
- alle Leinenaufhängepunkte an der Kappe.
- das Ober- und Untersegel auf Beschädigung und Verschleiß.
- die Profile und Crossports von innen.
- die Tandem Spreizen und die zugehörigen Verbindungselemente.

SELBST BEI KLEINEN MÄNGELN DARF AUF KEINEN FALL GESTARTET WERDEN

Wenn du irgendwelche Anzeichen von Beschädigung oder abnormalem Verschleiß findest, wende dich an deine Flugschule oder skywalk.

Auslegen des Schirms

Wir empfehlen, mit dem neuen Schirm zuerst einige Aufziehbungen und eventuell kleinere Flüge an einem Übungshang zu machen. Dadurch kannst du dich mit deinem skywalk JOIN ' T vertraut machen.

Die Kappe legst du am besten so aus, dass die Eintrittskante leicht bogenförmig liegt und die Kappenmitte den höchsten Punkt des Gleitschirms bildet. Dadurch spannen sich beim Aufziehen die A-Leinen in der Mitte zuerst, der Schirm füllt sich gleichmäßig und ein leichter, richtungsstabiler Start ist gewährleistet.

Die Leinenebenen sorgfältig trennen und die Tragegurte ordnen. Wenn die Tragegurte nicht verdreht sind, verlaufen die Bremsleinen frei durch die Öse zur Hinterkante des Schirms. Alle Leinen müssen frei und ohne Verschlingung oder Knoten vom Tragegurt zur Kappe laufen.

Verknotete Leinen lassen sich während des Flugs oft nicht lösen!

Die Bremsleinen liegen direkt auf dem Boden, deshalb achte besonders darauf, dass diese beim Start nicht hängen bleiben können. Es dürfen keine Leinen unter der Schirmkappe liegen. Ein Leinenüberwurf kann verhängnisvolle Folgen haben!

DER START

Der skywalk JOIN ' T ist sehr einfach zu starten.

Beide A-Gurte und Bremsgriffe hältst du in den Händen. Zur besseren Orientierung und Kontrolle sind die A-Leinen, sowie die Manschetten an den A-Gurten rot gefärbt, die Bremsleinen sind gelb und die Bremsgriffe sind schwarz.

Die Arme hältst du in Verlängerung der A-Gurte seitlich nach hinten gestreckt. Vor dem An-lauf sind der ausgelegte Schirm, die Windrichtung und der Luftraum zu überprüfen. Mit konsequentem Anlauf wird die Fläche des skywalk JOIN ' T aufgezogen. Die Kappe füllt sich schnell und zuverlässig. Sobald der Zug beim Aufziehen nachlässt, hältst du die Gleitschirm-kappe durch dosiertes Bremsen senkrecht über dir.

Eingeklappte Zellen kannst du durch Pumpen auf der betroffenen Seite öffnen. Notwendige Richtungskorrekturen kannst du jetzt durchführen.

Gleichzeitig zum Kontrollfühlen kommt dein Kontrollblick. Damit kannst du dich noch mal vergewissern, dass die Kappe vollständig geöffnet ist.

Die endgültige Entscheidung zu starten bzw. zur Beschleunigungsphase fällst du erst, wenn alle Störungen erfolgreich behoben sind.

Ansonsten brich den Start aus Sicherheitsgründen sofort ab!

Bei Rückwärts- und Starkwindstarts kann der Schirm stärker als gewöhnlich vorschießen oder früher als beabsichtigt abheben. Beim Rückwärtsstarten empfiehlt es sich, nur die vorderen A-Gurte zu benutzen. Der Schirm öffnet dann etwas langsamer und der Druck ist bei starkem Wind nicht sofort in vollem Umfang da.

Starts bei zu kräftigem Wind haben mit einem Tandem aus Rücksicht auf den Passagier zu unterbleiben.

Der JOIN ´T ist wie auch schon der MESCAL mit der richtungsweisenden JET FLAP Technology ausgerüstet.

Die Luft wird vom Untersegel (Druckbereich) aufs Obersegel (Sogbereich) geleitet und dort ausgeblasen. Die Verbindung wird dabei durch düsenförmige Strömungskanäle hergestellt, die im hinteren Bereich der Fläche sitzen.

Die am Obersegel austretende, zusätzliche Luftmasse verzögert die Strömungsablösung, der Stall tritt später ein, die fliegbare Minimumspeed wird geringer und der Pilot hat mehr Anstellwinkel-reserve. Gerade in den Phasen wie Start und Landung ist dies von erheblicher Bedeutung.

Natürlich sind die Jet Flaps kein Freibrief für hemmungsloses Bremsen, aber die Langsamflugeigenschaften des JOIN ´T profitieren doch erheblich.

Ansonsten bedarf es keiner speziellen Kontrolle des Flap-Systems, die Bedienung eines Jet Flap Schirmes ist genauso wie üblich.



KURVENFLUG

Der skywalk JOIN 'T ist wendig und reagiert verzögerungsfrei auf Steuerimpulse.

Während des Kreisens kannst du durch zusätzliches Abbremsen der kurvenäußeren Seite die Geschwindigkeit, den Kurvenradius und die Querlage kontrollieren. Gegenläufiges Ziehen bzw. Lösen der Bremsleinen verändert diese Parameter am effektivsten.

Enge Kurven und oder Aufschaukeln in Bodennähe hat beim Tandemfliegen nichts verloren!

VORSICHT

BEI ZU WEITEM UND SCHNELLEM DURCHZIEHEN DER BREMSLEINEN BESTEHT DIE GEFAHR EINES STRÖMUNGSABRISSES!

Ein einseitiger Strömungsabriss kündigt sich dir durch hohe Steuerdrücke und leichtes Abknicken des Außenflügels nach hinten an. In dieser Phase musst du die kurveninnere Bremse sofort lösen.

Notsteuerung

Sollte dir eine Bremsleine reißen oder sich vom Bremsgriff lösen, kannst du den skywalk JOIN 'T mit Hilfe der D-Gurte eingeschränkt steuern und landen.

Aktiv fliegen

Aktiv fliegen heißt, fliegen in Harmonie mit deinem Gleitschirm.

Das heißt, dass du nicht stets mit gleichbleibender Bremsstellung fliegst, sondern die Reaktion deines skywalk JOIN 'T auf unruhige Luft wahrnimmst und entsprechend reagierst, besonders bei thermischen und turbulenten Verhältnissen. Bei ruhiger Luft werden diese Reaktionen nur minimal sein, aber in Turbulenzen wird ein ständiges Korrigieren mittels Bremsleinen und Gewichtsverlagerung im Gurtzeug von dir verlangt.

Bei guten Piloten sind diese Reaktionen instinktiv vorhanden. Es ist wichtig, dass du durch leichten Zug an den Bremsen stets direkten Kontakt zur Kappe hast, um den Staudruck des Schirms zu spüren. Das erlaubt dir, ein Nachlassen des Staudrucks und einen anschließenden Kollaps der Kappe rechtzeitig wahrzunehmen und frühzeitig zu reagieren.

Der skywalk JOIN 'T wird auch ohne Pilotenreaktion kaum einklappen, jedoch kannst du durch aktives Fliegen die Sicherheit noch erhöhen.

BEISPIELE

Beim Einfiegen in starke Aufwinde musst du die Bremsen lösen, beim Einfiegen in Abwinde ziehen. Dadurch kannst du zu große Veränderungen des Anstellwinkels vermeiden > Querachse.

Wenn du in unruhiger Luft fliegst, kannst du nachlassenden Druck in Teilen der Kappe über die Bremsen spüren. Dies kannst du ausgleichen, indem du die Bremse kurzzeitig etwas tiefer ziehst, solange, bis der Druck wieder zurückkommt. Diesen Bremseinsatz machst du immer sanft und progressiv. Bremse deinen Gleitschirm nicht zu schnell zu viel - Stallgefahr!

Wie gesagt, durch aktives Fliegen verhinderst du fast alle Störungen der Kappe im Vorfeld.

Beschleunigtes Fliegen

Wir erinnern daran, nur bei Windverhältnissen zu fliegen, die mit dem Gleitschirm in Normalstellung fliegbar sind. Um den Gleitschirm zu beschleunigen öffne beide Trimmer sukzessive. Ist die gewünschte Geschwindigkeit erreicht vergewissere dich dass beide Trimmer gleich weit geöffnet sind.

Bei Betätigung der Trimmer wird der Anstellwinkel nur minimal verändert, da nur die hinteren Tragegurte verlängert werden. Das bedeutet dass der JOIN 'T auch mit geöffneten Trimmern sehr klapp resistent ist. Dennoch sollte der Trimmer bei stärkeren Turbulenzen geschlossen werden vor allem aber bei unruhigen Verhältnissen im Landeanflug.

Eine zu kurze Einstellung der Bremsleinen ist zu vermeiden da sonst das Geschwindigkeitspotential nicht abgerufen werden kann.

Beschleunigte Klapper sind in der Regel impulsiver und erfordern erhöhte Reaktionsbereitschaft. Bei Turbulenzen die Trimmer schließen und vor allem

NIEMALS DIE BREMSGRIFFE LOSLASSEN!

DIE LANDUNG

Der skywalk JOIN 'T ist einfach zu landen.

Im langen Endanflug gegen den Wind lässt du den Schirm mit voller Fahrt angleiten. Der Passagier sollte schon vorher entsprechend instruiert werden, damit dann vor der Landung keine Hektik aufkommt. In ca. 1 m Höhe über Grund erhöhst du den Anstellwinkel durch zunehmendes Bremsen und fängst den Schirm ab. Hast du die Minimalgeschwindigkeit erreicht, ziehst du die Bremsen vollständig durch.

Bei starkem Gegenwind bremsst du nur sehr dosiert. Erst wenn du sicher am Boden stehst, bringst du die Kappe mit Vorsicht in den Strömungsabriss.

Gerade beim Tandemfliegen muss auf eine ordentliche Landeanteileung erhöhter Wert gelegt werden! Pendler oder Kurvenwechsel dürfen nicht auftreten, sonst war die Landeanteileung schlecht.

Das deutlich größere Gewicht von Passagier und Pilot und die längeren Leinen müssen berücksichtigt werden. Das erfordert Übung und Konzentration. Gelegentliche Tandemflüge sollten wirklich nur bei guten Bedingungen durchgeführt werden.

WINDENSCHLEPP

Der skywalk JOIN 'T ist für den Windenschlepp gut geeignet.

Achte darauf, in einem flachen Winkel vom Boden wegzusteigen.

- Der Pilot muss eine gültige Windenschleppausbildung haben.
- Es muss eine zugelassene Winde verwendet werden.
- Der Windenfahrer muss eine Schleppausbildung haben, die Gleitsegeln mit einschließt.

Beim Windenschlepp immer gefühlvoll steuern, nicht überbremsen, der Schirm fliegt dort schon mit einem erhöhten Anstellwinkel. Bei ruhigen Verhältnissen kann auch der Trimmer geöffnet werden um ein flacheres Aufsteigen zu erreichen.

MOTORFLUG

Den aktuellen Stand der Motorflugzulassung kannst du beim Händler oder Importeur erfragen. Wir werden den JOIN 'T mit Sicherheit auch für den Motorbetrieb zulassen, im Moment des Drucks dieser Anleitung besteht noch keine Zulassung. (Stand Januar 2005)

Ein gewissenhaftes Einpacken deines Gleitschirms garantiert ein gleichbleibendes und hohes Qualitätsniveau.

- Schirm ausschütteln und Laub, Gras, Sand, etc. entfernen.
- Leinen gleichmäßig sortieren und auf dem Schirm verteilen.
- Achte bitte immer darauf, dass der Schirm trocken ist.
- Schirm ab der zweiten Zelle - von der Mitte aus - Zelle für Zelle aufeinanderlegen, so dass die Verstärkungen der Eintrittskanten sauber aufeinanderliegen.
Diese Raffmethode geht natürlich zu zweit schneller, Einer an der Eintrittskante und Einer am Schirmende (Achterliek), aber auch alleine ist es nach etwas Übung eine Leichtigkeit.
- Das eingeraffte Tuch von unten her sauber aufeinanderlegen und die Luft nach oben herausstreichen.
- Die komplette Bahn einmal zur Mitte hin umschlagen.
- Den gleichen Packvorgang auf der anderen Hälfte wiederholen.
- Nun die beiden Hälften aufeinanderlegen und nochmals darauf achten, dass die Verstärkungen der Eintrittskanten sauber aufeinanderliegen.
- Die Bahn von unten her in Richtung Eintrittskante umfalten, der erste Umschlag sollte ca. eine Ellenbogenlänge haben.
- Die Eintrittskante kann am oberen Ende einmal nach innen gefaltet werden, dies ist aber nicht zwingend erforderlich. Auf jeden Fall sollte die noch vorhandene Luft im Schirm durch die Eintrittskante entlüftet und nicht durch das Material gepresst werden.
- Nun das Kompressionsband quer zur Eintrittskante soft um den Schirm legen. Das Ganze jetzt in den Innenpacksack legen. Dieser soll vor Beschädigungen durch Reiß-verschlüsse oder Gegenstände vom Gurtzeug schützen.
- Den Packsack öffnen und den Schirm an das untere Ende legen. Hier sorgt das weiche Material später für guten Tragekomfort im unteren Rückenbereich

Das Gurtzeug wird nun mit dem Sitzbrett nach oben auf den Gleitschirm im Packsack gelegt und in den meisten Fällen per Reißverschluss geschlossen. Unter dem Deckel des Packsacks findet man ausreichend Stauraum für Helm, Overall, Instrumente, etc.

Die einzigartige Biplace Box die mit jedem JOIN 'T mitgeliefert wird erlaubt ein separates Verstauen des Gleitschirms. Die beiden Gurtzeuge von Passagier und Pilot, sowie die komplette Ausrüstung kann in diesem Fall in den Packsack verstaut werden, der Schirm dagegen in der Box.

7 Abstieghilfen

Dieses Handbuch ist nicht als Lehrbuch gedacht.

Die Ausbildung muss laut Vorschrift der einzelnen Länder in einer staatlich anerkannten Flugschule absolviert werden. Die folgenden Tipps helfen dir, das Beste aus deinem skywalk JOIN 'T herauszuholen.

STEILSPIRALE

Die Steilspirale kannst du durch vorsichtiges Erhöhen des Bremsleinenzugs und deutlicher Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite einleiten.

Sollte sich keine erhöhte Querneigung einstellen und die Sinkgeschwindigkeit nicht zunehmen, so solltest du einen neuen Versuch starten, nicht einfach gefühllos nachdrücken.

Den Ansatz der Spirale zeigt der skywalk JOIN 'T durch eine hohe Seitenneigung an und fliegt eine schnelle, steile Kurve. Die Schräglage und die Sinkgeschwindigkeit kontrollierst du durch dosiertes Ziehen bzw. Nachlassen der kurveninneren Bremsleine. Leichtes Anbremsen des kurvenäußeren Flügels verhindert das Einklappen in steilen Spiralen. In der Steilspirale kannst du am schnellsten Höhe abbauen.

ACHTUNG

HOHE SINKWERTE FÜHREN DURCH DIE DABEI AUFTRETENDE ZENTRIFUGALKRAFT ZU EINER STARKEN KÖRPERBELASTUNG UND SIND VON UNGEÜBTEN PILOTEN NICHT LANGE DURCHZUHALTEN! - Bitte vor allem auch an den Passagier denken -

Das Anspannen der Bauchmuskulatur während der Steilspirale ist sehr hilfreich! Sobald Schwindel oder Ohnmachtgefühl auftreten musst du die Steilspirale ausleiten!

Wegen des extremen Höhenverlusts in der Steilspirale musst du immer ausreichend Sicherheitshöhe einhalten. Um starke Pendelbewegungen bei der Ausleitung der Steilspirale zu vermeiden, musst du die kurveninnere Bremse langsam lösen, die kurvenäußere Bremse bleibt leicht angebrems.

Der skywalk JOIN 'T hat keine Tendenz zur stabilen Steilspirale. Sollte er unter ungünstigen Einflüssen nachdrehen (z. B. unbeabsichtigte Asymmetrie der Kreuzverspannung), musst du die Steilspirale aktiv ausleiten, d. h. sofort dein Pilotengewicht auf die Kurvenaußenseite legen und die Kurvenaußenseite deutlich mehr anbremsen.

Auch beidseitiges Anbremsen bringt den Schirm aus der Spirale. Der Ausleitung folgt dann allerdings ein deutliches Nicken, das mit den Bremsen abgefangen werden sollte.

Beachte: Die Steuerdrücke sind um einiges höher als im Normalflug!



OHREN ANLEGEN

Im Gegensatz zur Steilspirale ist mit "angelegten Ohren" die Vorwärtsfahrt höher als die Sinkgeschwindigkeit. Diese Abstiegshilfe wird verwendet, um Gefahrenbereiche in eine gewünschte Richtung schnell horizontal zu verlassen.

B-Stall

Der B-Stall ist aufgrund der doppelten B-Aufhängung nur bedingt möglich. Die zusätzlichen Aufhängungen erhöhen die Profiltreue wie auch die Langlebigkeit deines Gleitschirmes. Als Abstiegshilfe sollte somit zwischen der "Steilspirale" oder "Ohren anlegen" je nach Situation gewählt werden.

BEISPIELE

- Wird der Pilot von starkem Wind oder einer Gewitterwolke mit wenig Höhe über einem Gipfel überrascht, können zunächst weder B-Stall noch eine Steilspirale aus der Notsituation helfen.
- Befindet sich der Pilot in sehr starkem Steigen, empfiehlt es sich diesen Bereich mit „angelegten Ohren“ zu verlassen und nach Möglichkeit in sinkender Luft Höhe abzubauen.

Um den Außenflügel einzuklappen, werden die äußeren A-Leinen, die auf einem separaten A-Gurt aufgehängt sind, gezogen.

Dadurch werden die Außenflügel eingeklappt und der skywalk JOIN ' T befindet sich in einem stabilen Sinkflug.

Der Bremsgriff bleibt zusammen mit den äußeren A-Leinen in der Hand. Durch einseitiges Bremsen und Gewichtsverlagerung bleibt der Schirm steuerbar.

Um sowohl Sinken als auch die Vorwärtsgeschwindigkeit zu erhöhen, kannst du dieses Manöver auch mit Hilfe des Beschleunigungssystems optimieren. Die Gefahr von Kappenstörungen in turbulenter Luft ist mit angelegten Ohren deutlich reduziert.

Zur Ausleitung werden die A-Leinen freigegeben, die Kappe öffnet in der Regel selbst-ständig. Um die Öffnung zu beschleunigen, bremst du leicht an. Bewährt hat sich die Öffnung Seite für Seite durchzuführen. Somit ist die Gefahr eines eventuellen Strömungs-abrisses gering.

ALLE ABSTIEGSHILFEN SOLLTEN BEI RUHIGER LUFT UND IN AUSREICHENDER SICHERHEITSHÖHE GEÜBT WERDEN, UM SIE IN NOTSITUATIONEN BEI TURBULENTER LUFT EINSETZEN ZU KÖNNEN.

Für alle Extremflugmanöver und Abstieghilfen gilt:

- Erstes Üben unter Anleitung eines Lehrers im Rahmen der Schulung oder eines Sicherheitstrainings.
- Vor dem Einleiten der Manöver vergewissert sich der Pilot, dass der Luftraum unter ihm frei ist.
- Während der Manöver muss der Pilot ständigen Blickkontakt zur Kappe haben.

Extrem-Flugmanöver

EINKLAPPER

Bei starken Turbulenzen sind Einklapper nicht auszuschließen. In der Regel öffnet der skywalk JOIN 'T selbständig.

Das Wegdrehen einseitig kollabierter Tragflächen kann durch Anbremsen der offenen Flügelhälfte minimiert werden.

Bei stark kollabierten Flächen musst du gefühlvoll Gegenbremsen, um einen Strömungsabriss zu vermeiden.

Öffnet sich der Schirm trotz Gegenlenken nicht, kannst du durch wiederholtes Ziehen der Bremse auf der eingeklappten Seite den Öffnungsvorgang beschleunigen.

VERHÄGER / LEINENÜBERWURF

Dieser Flugzustand ist beim skywalk JOIN 'T bei keinem unserer Testflüge aufgetreten. Dennoch ist beim Gleitschirm fliegen nicht auszuschließen, dass sich die eingeklappte Fläche durch extreme Turbulenzen oder einen Pilotenfehler zwischen den Leinen verhängt.

Der Pilot stabilisiert durch vorsichtiges Gegenbremsen den Schirm. Ohne Pilotenreaktion geht ein verhängter Schirm in eine stabile Steilspirale über.

Um den Verhänger zu lösen, gibt es verschiedene Möglichkeiten:

- > Pumpen auf der eingeklappten Seite
- > Ziehen der Stabilo-Leine.
- > Führen beide Maßnahmen nicht zum Erfolg, bietet sich die Möglichkeit, den Verhänger durch einen Fullstall zu öffnen. Dieses Manöver sollte nur von routinierten Piloten mit Extremflugerfahrung in ausreichender Sicherheitshöhe durchgeführt werden.

FÜHREN DIESE MANÖVER NICHT ZUM ERFOLG ODER FÜHLT SICH DER PILOT ÜBERFORDERT, IST SOFORT DAS RETTUNGSGERÄT ZU BETÄTIGEN!

Die auftretenden Kräfte an den Bremsleinen sind bei einem Tandem Schirm sehr groß und können die Kräfte eines Piloten überfordern. Daher im Zweifel immer die Reserve betätigen.

FRONTSTALL

Ein Gleitschirm gerät durch starkes Ziehen an den A-Gurten 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 skywalk JOIN 'T öffnet den Frontstall gewöhnlich selbständig.

SACKFLUG

Der Gleitschirm hat keine Vorwärtsfahrt und gleichzeitig stark erhöhte Sinkwerte.

Besonders anfällig für den Sackflug sind Schirme mit porösem Tuch (UV-Strahlung) oder durch häufige Windschlepps mit hoher Last stark beanspruchte Schirme (gedehnte A-Leinen).

Der Pilot beendet den stabilen Sackflug durch Vordrücken der A-Gurte in Höhe der Leinenschlösser oder durch Betätigen des Trimmers.

Der skywalk JOIN 'T leitet den Sackflug normalerweise selbständig aus.

VORSICHT

SOBALD IM SACKFLUG DIE BREMSEN BETÄTIGT WERDEN, GEHT EIN GLEITSCHIRM UNVERZÜGLICH IN DEN FULLSTALL ÜBER.

IN BODENNÄHE SOLLTE EIN STABILER SACKFLUG WEGEN DER PENDEL-BEWEGUNGEN NICHT AUSGELEITET WERDEN. DER PILOT UND DER PASSAGIER RICHTEN SICH STATT DESSEN IM GURTZEUG AUF UND BEREITEN SICH AUF DEN LANDEFALL VOR.

FULLSTALL

Um einen Fullstall einzuleiten, müssen beide Bremsleinen einmal gewickelt, beidseitig und symmetrisch durchgezogen werden.

Der Schirm wird stetig langsamer, bis die Strömung komplett abreißt.

Die Kappe kippt plötzlich nach hinten. Trotz dieser unangenehmen Schirmreaktion sind beide Bremsleinen konsequent unten zu halten, bis sich der Schirm stabilisiert hat.

Der skywalk JOIN 'T fliegt im Fullstall rückwärts und bildet meistens eine Rosette nach vorne.

Eine Rosette nach vorne kann durch langsames Einleiten des Fullstalls erreicht werden.

Bei zu schnell durchgezogenen Bremsen geht die Kappe oftmals nicht in die gewünschte Rosette nach vorne.

Zur Ausleitung werden beide Bremsleinen symmetrisch nach oben geführt (Schaltzeit ≥ 1 sec). Der Schirm öffnet sich und pendelt nach vorne, um Fahrt aufzunehmen.

Durch symmetrisches Anbremsen wird ein zu starkes Vorschießen der Kappe verhindert. Bremst der Pilot nicht an, schießt der skywalk JOIN 'T mäßig vor, wobei ein frontales Einklappen der Fläche möglich ist.

ACHTUNG

WIRD DER FULLSTALL ZU FRÜH, ZU SCHNELL ODER FALSCH AUSGELEITET, KANN DIES EIN EXTREM WEITES VORSCHIEßEN DER SCHIRMKAPPE ZUR FOLGE HABEN!

TRUDELN

Ein Schirm dreht negativ, wenn auf einer Flügelhälfte die Strömung abreißt.

Dabei dreht die Schirmkappe um die Hochachse mit dem Drehzentrum innerhalb der Spannweite. Der Innenflügel fliegt rückwärts.

Für das Trudeln gibt es zwei Ursachen:

- Eine Bremsleine wird zu weit und zu schnell durchgezogen (z. B. beim Einleiten einer Steilspirale).
- Im Langsamflug wird eine Seite zu stark gebremst (z. B. beim Thermikfliegen).

Wird eine versehentlich eingeleitete Negativkurve sofort wieder ausgeleitet, geht der skywalk JOIN 'T ohne großen Höhenverlust in den Normalflug über. Die zu weit gezogene Bremse wird zurückgenommen, bis die Strömung am Innenflügel wieder anliegt.

Nach einer länger gehaltenen Negativkurve schießt die Kappe eventuell sehr weit einseitig vor. Dies kann ein impulsives Einklappen zur Folge haben.

WINGOVER

Es werden abwechselnd enge Kurven geflogen, die Querneigung des Schirms wird dabei zunehmend erhöht.

Bei Wingovers mit großer Schräglage beginnt der kurvenäußere Flügel zu entlasten. Weiteres Erhöhen der Querneigung ist zu vermeiden, da ein eventuelles Einklappen sehr impulsiv sein kann.

ACHTUNG

FULLSTALL, TRUDELN UND WINGOVER ÜBER 90° SIND VERBOTENE KUNSTFLUGFIGUREN UND DÜRFEN IM NORMALEN FLUGBETRIEB NICHT DURCHGEFÜHRT WERDEN.

FALSCHES AUSLEITEN ODER ÜBERREAKTIONEN DES PILOTEN KÖNNEN UNABHÄNGIG VOM SCHIRMTYP SEHR GEFÄHRLICHE FOLGEN HABEN.

9 Materialien

DER SKYWALK JOIN ´T IST AUS HOCHWERTIGEN MATERIALIEN GEFERTIGT

skywalk hat die bestmögliche Kombination von Materialien in Bezug auf Belastbarkeit, Leistung und Langlebigkeit ausgewählt. Wir wissen, die Haltbarkeit eines Gleitschirms ist mitentscheidend für die Zufriedenheit des Besitzers.

SEGEL UND PROFILE

Obersegel	Porcher Marine Nylon 6.6
Untersegel	Porcher Marine Nylon 6.6
Rippen	TSF-SC 84
Eintrittskanten-Verstärkung	Dacron
Aufhängungs-Verstärkung	Dacron

Das Obersegel im Bereich der Eintrittskante ist aus sehr alterungsbeständigem Tuch hergestellt um die Lebensdauer des JOIN ´T zu optimieren.

LEINEN

LIROS ist seit geraumer Zeit führender Hersteller von Gleitschirmleinen.

Wir haben den Mix aus Tecnora und New Dyneema wegen der sehr geringen Dehnung und wegen der großen Langlebigkeit ausgewählt. Auch jahrelanger Gebrauch lässt diese Leine nicht "alt" aussehen.

Die Dyneema Problematik des Kriechens und ungenauen Rückstellens konnte bei dieser richtungsweisenden Entwicklung auf das Niveau vergleichbarer Tecnora/Aramid Leinen gebracht werden.

A	PPSL 120, PPSL 200; NTSL 350
B	PPSL 120, PPSL 200; NTSL 350
C	PPSL 120, PPSL 200; NTSL 350
D	PPSL 120, PPSL 200; NTSL 200
Bremse	PPSL 120, PPSL 200
Hauptbremsleine	DFL 200

TRAGEGURTE

Die Tragegurte werden aus 25 mm Polyester von Güth und Wolf gefertigt.

Dehnungswerte, Festigkeit und Stabilität dieses Bandes stehen an der Spitze der Gurtbandprodukte.

10 WARTUNG

Bei guter Pflege und Wartung wird dein skywalk JOIN ' T über mehrere Jahre lufttuchtig bleiben. Ein sorgfältig behandelter Gleitschirm wird viel mehr Flugstunden Freude bereiten als ein Schirm, der nach Gebrauch lieblos in seinen Packsack gestopft wird. Vergiss nicht, dein Leben hängt an ihm.

LAGERUNG

Trocken, lichtgeschützt und nie in der Nähe von Chemikalien lagern. Feuchtigkeit ist ein Feind für alle Gleitschirme. Trockne deine Gleitschirmausrüstung immer bevor du sie wegpäckst, am besten in einem beheizten Raum.

REINIGUNG

Jedes Reiben und Waschen lässt deinen Gleitschirm schneller altern. Das PU-beschichtete Segeltuch des skywalk JOIN ' T ist maximal schmutzabweisend. Wenn du trotzdem das Gefühl hast, dass dein Gleitschirm gereinigt werden muss, dann lediglich mit einem weichen, feuchten Tuch oder Schwamm ohne Seife oder anderen Waschmitteln. Auch keine Lösungsmittel verwenden.

REPARATUR

Reparaturen dürfen nur vom Hersteller oder einem autorisierten skywalk-Instandhaltungsbetrieb ausgeführt werden. Amateur-Reparaturen können mehr Schaden als Nutzen anrichten.

MATERIALVERSCHLEISS

Der skywalk JOIN ' T besteht hauptsächlich aus Nylon-Tuch, das unter dem Einfluss von UV-Strahlen an Festigkeit und Luftdurchlässigkeit verliert. Den Gleitschirm solltest du erst kurz vor dem Start auslegen bzw. unmittelbar nach der Landung wieder einpacken, um ihn vor unnötiger Sonnenbestrahlung zu schützen.

LEINEN-REPARATUREN

Die Fangleinen des skywalk JOIN ' T bestehen aus einem Dyneema- oder Tecnora-Kern und einem Polyester-Mantel. Eine Überbelastung einzelner Leinen ist zu vermeiden, da eine sehr starke Überdehnung irreversibel ist. Wiederholtes Knicken der Leinen an der gleichen Stelle vermindert die Festigkeit, wenn auch nur geringfügig.

Jede sichtbare Beschädigung einer Leine, auch wenn es sich nur um eine Beschädigung des Mantels handelt, erfordert deren Austausch. Eine neue Leine muss vom Hersteller oder einem autorisierten skywalk-Instandhaltungsbetrieb bestellt werden.

Die Flugschule bzw. dein Händler wird dir beim Austausch der defekten Leine behilflich sein. Bevor du die Leine austauschst, überprüfe deren korrekte Länge durch einen Vergleich mit der entsprechenden Leine auf der anderen Seite des Flügels.

Nach Austausch von Leinen muss eine Leinenkontrolle erfolgen. Am besten durch Aufziehen des Gleitschirms am Boden.

ALLGEMEINE TIPPS

- Beim Auslegen des Gleitschirms ist darauf zu achten, dass weder Schirmtuch noch Leinen stark verschmutzen, da in den Fasern eingelagerte Schmutzpartikel die Leinen verkürzen können und das Material schädigen.
- Verhängen sich Leinen am Boden, können sie beim Start überdehnt oder abgerissen werden.
- Nicht auf die Leinen treten!
- Es ist darauf zu achten, dass kein Schnee, Sand oder Steine in die Kappe gelangen, da das Gewicht in der Hinterkante den Schirm bremsen oder sogar stallen kann.
- Scharfe Kanten verletzen das Tuch der Gleitschirmkappe.
- Bei Starkwindstarts kann eine unkontrollierte Schirmfläche mit sehr hoher Geschwindigkeit in den Boden schlagen. Dies kann zu Profiltrissen, Beschädigung der Nähte oder des Tuchs führen.
- Nach der Landung sollte die Fläche nicht mit der Nase voran zu Boden fallen, da dies auf die Dauer das Material im Nasenbereich schädigen kann.
- Nach Baum- und Wasserlandungen sollten die Leinenlängen überprüft werden.
- Nach Salzwasserkontakt ist das Gerät sofort sorgfältig mit Süßwasser zu spülen.

11

2-JAHRESHECK

SKYWALK SCHREIBT NACH ABLAUF VON 24 MONATEN ODER 200 FLUGSTUNDEN EIN WARTUNGSINTERVALL VOR.

Die 2-Jahresprüfung wird vom Hersteller bzw. einem von skywalk autorisierten Checkbetrieb durchgeführt, ansonsten erlischt jeglicher Garantieanspruch. Für professionellen Einsatz wie Schulung oder Tandembetrieb ist ein einjähriger Wartungsintervall vorgeschrieben. Die erfolgte Nachprüfung ist durch den DHV-Stempel zu bestätigen.

Bei Nichteinhaltung dieser Frist, bzw. einer Überprüfung durch einen nicht autorisierten Betrieb, verliert der skywalk JOIN ' T die Gültigkeit der Musterzulassung und jegliche Garantieansprüche.

Wir empfehlen, die Nachprüfung nicht selbst durchzuführen, da bei einer Nachprüfung ohne geeignete Instrumente bzw. ohne entsprechende Sachkenntnisse die Nachprüfung nur mangelhaft durchgeführt werden kann. Eine Lufttüchtigkeit ist somit nicht gewährleistet, Garantieansprüche verfallen.

VERÄNDERUNGEN AM GLEITSCHIRM

Der skywalk JOIN ' T befindet sich innerhalb der zulässigen Toleranzen seiner Einstellung wenn er die Produktion verlässt.

Dieser Toleranzbereich ist sehr eng und darf auf keinen Fall verändert werden. Die optimale Balance zwischen Leistung, Handling und Sicherheit ist so gewährleistet.

JEDE EIGENMÄCHTIGE ÄNDERUNG HAT EIN ERLÖSCHEN DER BETRIEBS-ERLAUBNIS ZUR FOLGE.

JEDE HAFTUNG DES HERSTELLERS UND DER VERTRIEBSSTELLEN IST AUSGESCHLOSSEN.

GÜTESIEGEL

Der letzte Schliff ist das DHV-Gütesiegel. Zwei Größen in der Gütesiegeleinstufung DHV 1-2 unbeschleunigt und beschleunigt stehen in unserem Pflichtenheft.

Diese Klassifizierung entspricht dem Pilotenkönnen der jeweiligen Kategorie.

Die verschiedenen Gütesiegeltests bedeuten für skywalk die letzte Etappe in der Entwicklung eines Gleitschirms. Die Gütesiegel-Testflüge werden erst absolviert, wenn das Test-Team mit dem jeweiligen Schirm vollends zufriedengestellt ist.

Wir weisen darauf hin, dass die Gütesiegelresultate wenig Aufschluss über das Flugverhalten eines Schirms in thermisch aktiver und turbulenter Luft geben.

Gütesiegel geben lediglich Auskunft über das Verhalten provozierter Extremflugmanöver in ruhiger Luft.

Die provozierten Extremflugfiguren im Gütesiegeltestverfahren sollten deshalb als einzelne Faktoren in einem komplexen Zusammenhang nicht überbewertet werden.

12 Einige abschliessende Worte

DER SKYWALK JOIN 'T STEHT AN DER SPITZE DES ENTWICKLUNGS-STANDARDS VON GLEITSCHIRMEN

Der skywalk JOIN 'T steht an der Spitze des Entwicklungsstandards von Gleitschirmen. Dieser Schirm wird dir über lange Jahre viel Freude bereiten, wenn er ordnungsgemäß behandelt wird. Respekt vor den Anforderungen und Gefahren des Fliegens sind Voraussetzung für erfolgreiche, schöne Flüge.

Auch der sicherste Gleitschirm ist bei Fehleinschätzung meteorologischer Bedingungen oder Pilotenfehlern gefährlich. Denke stets daran, dass jeder Luftsport potentiell riskant ist und dass deine Sicherheit letztendlich von dir selbst abhängt.

Wir weisen dich darauf hin, vorsichtig zu fliegen und die gesetzlichen Bestimmungen im Interesse unseres Sports zu respektieren.

JEDER PILOT FLIEGT IMMER AUF EIGENES RISIKO!



Join it, too!

SKYWALK

GmbH & Co. KG

Bahnhofstraße 110
83224 GRASSAU
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641 - 69 48 40

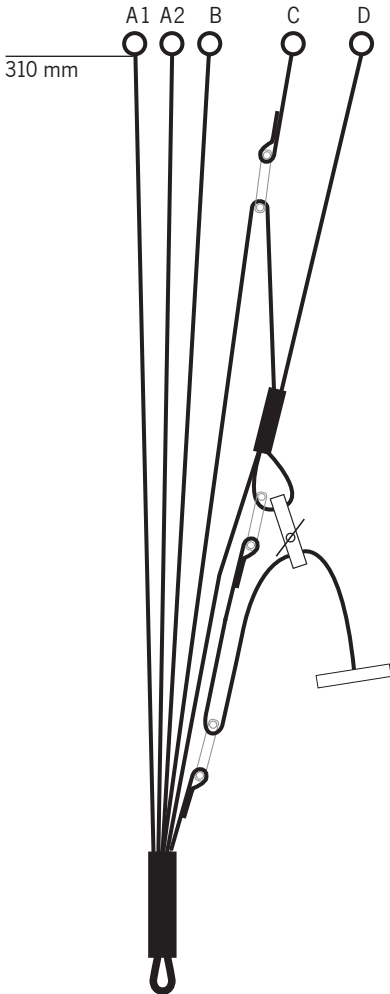
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info

info@skywalk.info



13 Tragegurte

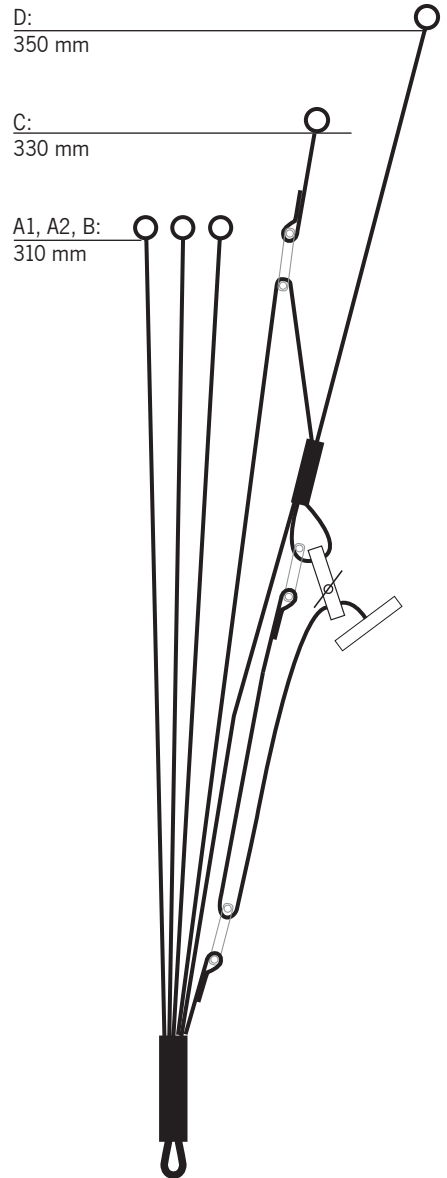


Trimmer geschlossen

D:
350 mm

C:
330 mm

A1, A2, B:
310 mm

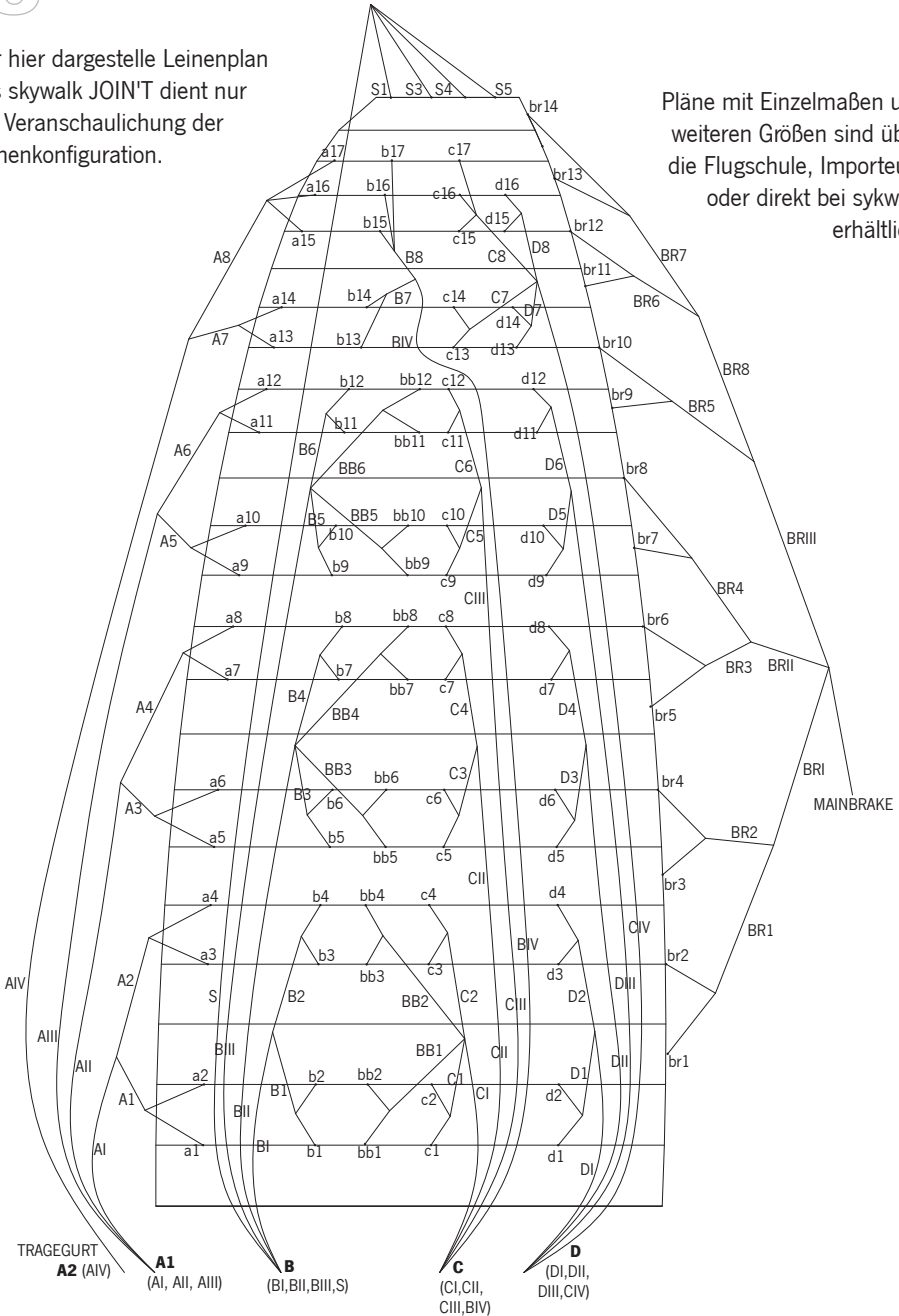


Trimmer offen

13 Leinenplan

Der hier dargestellte Leinenplan des skywalk JOINT dient nur zur Veranschaulichung der Leinenkonfiguration.

Pläne mit Einzelmaßen und weiteren Größen sind über die Flugschule, Importeure oder direkt bei skywalk erhältlich.



14 Nachprüfprotokoll 1

Nachprüfprotokoll		vom:
Kunde, Name:		
Adresse:	<input type="text"/>	Tel.Nr.:
Gerätetyp: JOIN'T	Größe:	Seriennummer:
Gütesiegelnr.	letzte Nachprüfung:	
Einflugdatum:	Baujahr:	

Durchgeführte Prüfarbeiten:	Ergebnis: [+/-]	Mängelbeschreibung	Instandsetzungsvorschlag
Identifizierung:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Sichtkontrolle Kappe:			
Obersegel:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Untersegel:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Profile:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Leinenaufhängungen:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Eintrittskante:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Austrittskante:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Crossports:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Sichtkontrolle Leinen:			
Nähte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Scheuerstellen:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Kernaustritte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Sichtkntn. Verbindungsteile			
Fangleinenschlösser:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Tragegurte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Längenmessung:			
Tragegurte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Fangleinen:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Prüfungen der Kappe:			
Kappenfestigkeit:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Porosität:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		

Prüfungen der Leinen:				
Stammleinenfestigkeit: <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> daN				
	Ergebnis: [+ / -]		Mängelbeschreibung	Instandsetzungsvorschlag
Sichtkontrolle Trimmung:	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -		
Checkflug erforderlich?	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -		
Gütesiegelplakette?	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -		
Typenschild?	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -		

- Zustand: Neuwertig
- Sehr guter Zustand
- Guter Zustand
- Deutlich gebraucht
- Stark gebraucht, noch gütesiegelkonform, Kontrolle innerhalb kurzer Abstände
- Nicht mehr lufttchtig, ausserhalb der Grenzwerte.

Durchgeführte Instandsetzungsarbeiten:

Unterschrift Prüfer:

Datum:

Name Prüfer:

Firmenstempel:

Nachprüfprotokoll 2

Nachprüfprotokoll		vom:
Kunde, Name:		
Adresse:	<input type="text"/>	Tel.Nr.:
Gerätetyp: JOIN'T	Größe:	Seriennummer:
Gütesiegelnr.	letzte Nachprüfung:	
Einflugdatum:	Baujahr:	

Durchgeführte Prüfarbeiten:	Ergebnis: [+ / -]	Mängelbeschreibung	Instandsetzungsvorschlag
Identifizierung:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Sichtkontrolle Kappe:			
Obersegel:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Untersegel:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Profile:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Leinenaufhängungen:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Eintrittskante:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Austrittskante:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Crossports:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Sichtkontrolle Leinen:			
Nähte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Scheuerstellen:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Kernaustritte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Sichtkntn. Verbindungsteile:			
Fangleinenschlösser:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Tragegurte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Längenmessung:			
Tragegurte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Fangleinen:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Prüfungen der Kappe:			
Kappenfestigkeit:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Porosität:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		

Prüfungen der Leinen:						
Stammleinenfestigkeit:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	daN
	Ergebnis: [+ / -]		Mängelbeschreibung	Instandsetzungsvorschlag		
Sichtkontrolle Trimmung:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Checkflug erforderlich?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Gütesiegelplakette?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Typenschild?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

- Zustand:
- Neuwertig
 - Sehr guter Zustand
 - Guter Zustand
 - Deutlich gebraucht
 - Stark gebraucht, noch gütesiegelkonform, Kontrolle innerhalb kurzer Abstände
 - Nicht mehr lufttüchtig, ausserhalb der Grenzwerte.

Durchgeführte Instandsetzungsarbeiten:

Unterschrift Prüfer:

Name Prüfer:

Datum:

Firmenstempel:

