



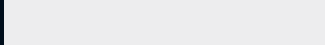
skyline

ARRIBA 

JET FLAP lightweight-glider – LTF09: B | EN: B

HANDBUCH/SERVICEHEFT 10/2014

SERIENNR.:



## INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	3
2	Beschreibung, Technische Daten, Aufhängesystem	4
3	Beschleunigungssystem	8
4	Gurtzeug	8
5	Flugpraxis und Flugeigenschaften	9
6	Abstiegshilfen	15
7	Extrem-Flugmanöver	18
8	Materialien	21
9	Wartung	22
10	Entsorgung	24
11	2-Jahres-Check	24
12	Musterprüfung	25
13	Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten	25
14	Schlussworte	26
15	Leinenplan	27
16	Tragegurt	28
17	Übersicht Schirm	29
18	Nachprüfprotokoll	30

## 1 EINLEITUNG

Wir danken Dir für Dein Vertrauen in unsere skywalk Produkte und gratulieren Dir herzlich zu Deinem neuen ARRIBA3.

In diesem Handbuch findest Du alle relevanten Informationen zur Charakteristik, Sicherheit, Wartung und Pflege Deines neuen Begleiters in der Luft. Wir empfehlen Dir daher, das Handbuch vor Deinem ersten Flug sorgfältig zu studieren und Dich bei Fragen an den Händler Deines Vertrauens oder direkt an uns zu wenden. Du erhältst viele Tipps zum sicheren Fliegen sowie Informationen, die speziell Deinen ARRIBA3 betreffen. Egal ob talentierter Einsteiger oder gelegentlicher Streckenpilot: Der ARRIBA war und ist für viele Piloten eine exzellente Wahl.

Darüber hinaus ist er ein echter Intermediate, denn er vereint Sicherheit und Leistung auf hohem Niveau und garantiert somit lange und relaxte Flüge. Daher ist es wichtig, sich auf seine Ausrüstung verlassen zu können. Mit Deinem ARRIBA3 hast Du die perfekte Entscheidung getroffen, Flugspaß und Sicherheit zu vereinen.

Dein skywalk Team  
aus Leidenschaft am Fliegen



2 BESCHREIBUNG

Um einen optimalen Nachfolger für den ARRIBA3 zu entwickeln, wurde mit leidenschaftlicher Arbeit und Liebe zum Detail das Beste aus vielen Prototypen selektiert, um ein Maximum an Leistung, Sicherheit, Stabilität, Handling und Flugspaß für den ARRIBA zu erreichen.

Gut zu wissen, dass es einen Flügel gibt, der alle Ansprüche erfüllt – egal ob Du einfach nur aus Spaß an der Freude fliegst, im Hausbart ganz oben dabei sein willst, herausfordernde Strecken angehen möchtest oder Dich auf Hike & Fly Abenteuer begibst. Die Leichtversion unseres bewährten TEQUILA4 überzeugt nicht nur durch niedriges Gewicht und kleines Packmaß. Mit unseren Leichtbaufeatures konnten wir sogar das perfekte Startverhalten, Leistung und Handling des TEQUILA4 nochmals verbessern. Flugspaß pur! Egal, ob talentierter Einsteiger oder Streckenpilot: Der LTF-B und EN-B zertifizierte ARRIBA war und ist für viele Piloten eine exzellente Wahl.

Pilotenanforderung

Der ARRIBA3 eignet sich für den talentierten Einsteiger bis zum ambitionierten Streckenpiloten.

LIEFERUMFANG

Der ARRIBA3 wird serienmäßig mit Innenpacksack, Kompressionsband, 2 Stickerbögen, Gleitschirmrucksack, Tragegurtschutzhülle und Handbuch ausgeliefert.

ACHTUNG

**DER ERSTFLUG MUSS VON EINEM FACHMANN DURCHGEFÜHRT WERDEN. DIE MUSTERPRÜFPLAKETTE UND DAS DATUM DER STÜCKPRÜFUNG BEFINDEN SICH IN DER MITTELZELLE DES SCHIRMS. SOLLTE DIESER AUFDRUCK FEHLEN, IST DAVON AUSZUGEHEN, DASS ES SICH UM EINEN NICHT GEPRÜFTEN PROTOTYPEN HANDELT. HIER WIRD DATUM UND PILOT DES ERSTFLUGS EINGETRAGEN.**

2 TECHNISCHE DATEN

Größe	XS	S	M	L
Zellen	45	45	45	45
Fläche ausg.	22,17	25,54	28,30	30,32
Spannw. ausg.	10,74	11,52	12,13	12,56
Streckung ausg.	5,20	5,20	5,20	5,20
Fläche proj.	18,85	21,72	24,06	25,78
Spannw. proj.	8,50	9,12	9,61	9,94
Streck. proj.	3,84	3,84	3,84	3,84
min. Profiltiefe in cm	61	65	68	71
max. Profiltiefe in cm	249	267	281	291
Mittl. Leinenlänge ohne Tragegurt in cm	629	675	710	735
Leinenverbrauch in m	214	230	242	250
Kappengewicht kg	3,9	4,2	4,5	4,9
Startgewicht von - bis in kg	50-80	70-100	85-115	100-135
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja
empfohlener Gewichtsbereich von - bis in kg	50-75	70-95	85-110	100-130
JET FLAP Technologie	ja	ja	ja	ja
Motorzulassung mit speziellen Tragegurten	nein	nein	nein	nein
Beschleuniger	ja	ja	ja	ja
Beschleunigerweg max. in mm	135	155	155	155
Trimmer	nein	nein	nein	nein

JET FLAP

Jeder unserer Schirme ist mit der von skywalk patentierten JET FLAP Technologie ausgestattet. Hierbei wird die Luft 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, der fliegbare Minimumspeed wird geringer und der Pilot hat mehr Anstellwinkelreserve. Gerade in den Phasen, wie Start und Landung, ist dies von erheblicher Bedeutung. Die JET FLAPS verhelfen zudem zu überragender Steigleistung, da auch gefahrlos sehr langsam gekreist werden kann. Das allgemeine Handling des Gleitschirms bleibt erhalten, es bedarf also keiner speziellen Kontrolle des JET FLAP Systems.



## 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 ARRIBA3 zum Einsatz kommt, ist eine ideale Kombination aus Haltbarkeit, geringer Dehnung und geringem Luftwiderstand. Die Stammleinen des ARRIBA3 sind aus hochfestem Dyneema mit Polyester-mantel gefertigt. Jede dieser Stammleinen verkraftet im Extremfall mehr als 160kg.

Für die Topleinen wurde das äußerst alterungsbeständige New Dyneema verbaut. Damit ist auch nach Jahren des intensiven Gebrauchs immer noch eine beruhigende Sicherheit in allen Bereichen vorhanden.

Der skywalk ARRIBA3 verfügt über 3 A-, 3 B-, 3 C- und 1 Stabiloleine. Die mit der Hauptstabiloleine zusammengefassten Topleinen führen direkt zum B-Gurt. Die Bremsleinen sind nicht tragend und führen von der Schirmhinterkante (Achterliek) über die Hauptbremsleine durch die Bremsrolle am C-Tragegurt zum Bremsgriff. An der Hauptbremsleine befindet sich eine Markierung, auf deren Höhe der Bremsgriff angeknüpft 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 und der A-Gurt rot, und die Stabiloleine orange gefärbt.
- die B-Leinen gelb
- die Hauptbremsleinen und die Bremsspinne orange
- die C-Leinen sind blau

Die Leinenschlösser sind dreieckig, ein Plastikinsert verhindert das Verrutschen der eingeschlaufenen Leinen, sowie ein versehentliches Öffnen der Leinenschlösser.

Der skywalk ARRIBA3 besitzt je Seite 4 Tragegurte.

- Die beiden inneren A-Stammleinen führen zum vorderen A-Gurt, die äußere A-Leine führt zum hinteren A-Gurt.
- Die B-Leinen und die Stabiloleine zum B-Tragegurt.
- Die C-Leinen zum C-Gurt.

Schematische Zeichnungen der Tragegurte findest Du auf den Seiten am Schluss.

## WICHTIGER SICHERHEITSHINWEIS

**Generell ist beim Fliegen mit einem Gleitschirm maximale Vorsicht angebracht. Wir erinnern Dich daran, dass Du Deinen Gleitschirm auf eigenes Risiko fliegst! Als Pilot obliegt Dir vor jedem Flug die Verantwortung der Sicherstellung der Flugfähigkeit Deines Gleitschirms. Bedenke dass auch mentale Fitness einen Risikofaktor darstellt.**

Der skywalk ARRIBA3 darf nicht geflogen werden:

- außerhalb des minimal und maximal zulässigen Startgewichts
- mit Motor
- im Regen, bei Schneefall, bei extrem turbulenten Wetterbedingungen oder starkem Wind
- in Wolken oder Nebel (Sichtflug)
- bei ungenügender Erfahrung des Piloten
- bei mehrsitziger Nutzung
- bei nasser Schirmkappe
- bei Temperaturen unter -10°C und über 50°C
- bei Kunstflug (Flugfiguren mit Neigung von mehr als 90 Grad)

Bereits während der Produktion hat der ARRIBA3 mehrere sorgfältig ausgewählte Qualitätskontrollen durchlaufen und wurde vor der Auslieferung nochmals einer Stückprüfung unterzogen. Bedenke, dass ein Gleitschirm nur unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen des jeweiligen Landes geflogen werden darf.



## 3 BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM

Der skywalk ARRIBA3 kann mit einem Fuß-Beschleunigungssystem ausgerüstet werden. Das Beschleunigungssystem wirkt auf die A und B Tragegurte. Genaue Angaben auf der Tragegurtzeichnung. Die beiden Tragegurte sind OHNE Trimmer ausgestattet, sonstige einstellbare, entfernbare oder variable Vorrichtungen sind nicht vorhanden.

Abbildungen der beschleunigten Tragegurte findest Du auf Seite 29.

## 4 GURTZEUG

Für den skywalk ARRIBA3 sind alle EN oder LTF geprüften Gurtzeuge der Gurtzeuggruppe GH (Gurtzeuge ohne starre Kreuzverspannung) zugelassen.

Denke daran, dass sich mit der Höhe der Aufhängung auch der relative Bremsweg und die Agilität des Gleitschirms verändern.

## 5 FLUGPRAXIS UND FLUGGEIGENSCHAFTEN

### 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 ist eine Überprüfung der Ausrüstung sinnvoll.

#### Überprüfe sorgfältig:

- alle Nähte am Gurtzeug, der Rettungsgeräte-Aufhängung und der Tragegurte
- alle Verbindungsteile, Leinenschlösser und Karabiner auf Verschluss
- den Bremsleinenknoten rechts und links, folge dabei den Bremsleinen bis zur Kappe
- alle anderen Leinen, vom Tragegurt bis zur Kappe
- alle Leinenaufhängpunkte an der Kappe
- das Ober- und Untersegel auf Beschädigung und Verschleiß
- die Profile und Crossports von innen
- ob der Schirm trocken ist

### ACHTUNG

**SELBST BEI KLEINEN MÄNGELN DARF AUF KEINEN FALL GESTARTET WERDEN! WENN DU IRGENDWELCHE ANZEICHEN VON BESCHÄDIGUNG ODER ABNORMALEM VERSCHLEISS FESTSTELLST, WENDE DICH BITTE AN DEINE FLUGSCHULE ODER DIREKT AN SKYWALK.**



## AUSLEGEN DES SCHIRMS

Wir empfehlen mit dem neuen Schirm zuerst einige Aufziehhübungen und eventuell kleinere Flüge an einem Übungshang zu machen. Dadurch kannst Du Dich mit Deinem neuen Schirm 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.

Trenne und ordne Leinen und Tragegurte sorgfältig. 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. Verknottete Leinen lassen sich während des Flugs oft nicht lösen!

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

## STARTEN

Der skywalk ARRIBA3 hat ein sehr einfaches und gutmütiges Startverhalten. Um optimal in die Luft zu kommen, nimm beide A-Gurte und Bremsgriffe in Deine Hände. Zur besseren Orientierung und Kontrolle sind die A-Leinen, sowie die Manschetten in unterschiedlichen Farben gehalten. Achte auf die verschiedenen Farben der jeweiligen Ebenen (Siehe Seite 6).

Halte die Arme in Verlängerung der A-Gurte seitlich nach hinten gestreckt. Vor dem Anlauf sind der ausgelegte Schirm, die Windrichtung und der Luftraum zu überprüfen. Mit konsequentem Anlauf wird die Fläche konstant aufgezo- gen. Die leichte Kappe füllt sich schnell und zuverlässig und steigt auch ohne Wind verzögerungsfrei über den Piloten. Sobald der Zug beim Aufziehen nachlässt, hältst Du die Gleitschirmkappe durch dosiertes Bremsen senkrecht über Dir und kannst jetzt gegebenenfalls notwendige Richtungs- korrekturen durchführen. Eingeklappte Zellen kannst Du durch Pumpen auf der betroffenen Seite problemlos öffnen. Mit dem Kontrollblick kannst Du Dich noch mal vergewissern,

dass die Kappe vollständig geöffnet ist und alle Leinen entwirrt sind. In die endgültige Entscheidung zu starten bzw. zur Beschleunigungsphase gehst Du erst über, sobald Du sicher bist, dass keine Störungen vorhanden sind!!

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.

## KURVENFLUG

Der skywalk ARRIBA3 ist wendig, reagiert verzögerungsfrei auf Steuerimpulse und lässt jede Schräglage hervorragend über die Bremse dosieren. Während des Kreisens kannst Du durch zusätzliches Anbremsen der kurvenäußeren Seite die Geschwindigkeit, den Kurven- radius und die Querlage optimal kontrollieren. Gegenläufiges Ziehen bzw. lösen der Brems- leinen verändert diese Parameter am effektivsten.

## 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 UMGEHEND MIT BEDACHT LÖSEN.**

## NOTSTEUERUNG

Sollte Dir eine Bremsleine reißen oder sich vom Bremsgriff lösen, kannst Du mit Hilfe der C-Gurte eingeschränkt steuern und landen.

## AKTIV FLIEGEN

Aktiv fliegen heißt in Harmonie mit Deinem Gleitschirm zu fliegen. Damit ist gemeint, dass Du statt stets mit gleichbleibender Bremsstellung zu fliegen, die Unruhen der Luft bewusst wahrnimmst und entsprechend, besonders bei Thermik und Turbulenzen, darauf reagierst. Lasse die Bremsgriffe niemals aus den Händen, besonders in turbulenten Bedingungen! Trotz der hohen Stabilität Deines Schirms solltest Du die Position der Kappe in Turbulenzen mittels der Bremsleinen und Gewichtsverlagerung ständig korrigieren. Mit leichtem Zug an den Bremsen hast Du stets den wichtigen direkten Kontakt zur Kappe und spürst den Staudruck Deines Schirms. Das erlaubt dir, ein Nachlassen des Staudrucks und einen anschließenden Kollaps der Kappe rechtzeitig wahrzunehmen und frühzeitig zu reagieren. Beschleunigte Klapper sind in der Regel impulsiver und erfordern erhöhte Reaktionsbereitschaft des Piloten. Mit der nötigen Flugerfahrung werden diese Reaktionen instinktiv. Der skywalk ARRIBA3 wird auch ohne Pilotenreaktion selten einklappen, jedoch kannst Du durch einen aktiven Flugstil die Sicherheit maßgeblich erhöhen.

### Beispiele:

- Um zu große Veränderungen des Anstellwinkels zu vermeiden, löse die Bremsen beim Einfliegen in starke Aufwinde und ziehe sie beim Einfliegen in Abwinde.
- Wenn Du in unruhiger Luft fliegst, und einen nachlassenden Druck in Teilen der Kappe verspürst, ziehe die Bremse kurzzeitig progressiv und sanft tiefer, bis sich der Druck wieder normalisiert hat. Bremst Du Deinen Schirm zu schnell und zu tief an, besteht Stallgefahr!

## BESCHLEUNIGTES FLIEGEN

Der Beschleuniger ist vor dem Start am Gurtzeug zu befestigen. Wenn Du das Beschleunigungssystem betätigst, ist ein leichter Kraftaufwand notwendig. Dies kann die Sitzposition im Gurtzeug beeinflussen. Wir empfehlen deshalb eine aufrechte Haltung im Gurtzeug einzunehmen und das Gurtzeug entsprechend einzustellen, besonders bei den ersten Beschleunigungsversuchen. Wir erinnern daran, nur bei Windverhältnissen zu fliegen, die mit dem Gleitschirm in Normalstellung fliegbar sind. Um die maximale Geschwindigkeit zu erfliegen, drücke mit den Füßen das Beschleunigungssystem gleichmäßig, bis die beiden Umlenkrollen am A-Gurt zusammenstoßen. Bei Betätigung des Beschleunigungssystems wird der Anstellwinkel verringert, wodurch die Geschwindigkeit zunimmt, aber der Gleitschirm auch instabiler wird und leichter einklappt. Deshalb solltest Du das Beschleunigungssystem immer mit genügend Sicherheitsabstand zum Boden,

zu Hindernissen und zu anderen Fluggeräten betätigen. Eine zu kurze Einstellung des Beschleunigers ist zu vermeiden, der Gleitschirm darf keinesfalls durch eine zu kurze Einstellung vorbeschleunigt werden. Beschleunigte Klapper sind in der Regel impulsiver und erfordern erhöhte Reaktionsbereitschaft.

## ACHTUNG

**NIEMALS IN TURBULENTER LUFT BESCHLEUNIGEN.**

**NIEMALS IN BODENNÄHE BESCHLEUNIGEN.**

**NIEMALS DIE BREMSGRIFFE LOSLASSEN.**

**NIEMALS IM BESCHLEUNIGTEN FLUG DEN GLEITSCHIRM SYMMETRISCH ANBREMSSEN.**

Sollte Dir die Fläche einklappen, so musst Du das Beschleunigungssystem sofort lösen, den Gleitschirm stabilisieren und wieder öffnen.

## DIE LANDUNG

Im langen Endanflug gegen den Wind lässt Du den Schirm mit voller Fahrt angleiten. In ca. 3m Höhe über Grund erhöhst Du den Anstellwinkel durch zunehmendes Bremsen. Hast Du die Minimalgeschwindigkeit knapp über dem Boden erreicht, ziehst Du die Bremsen vollständig durch, um sanft auf dem Boden zum stehen zu kommen. Bei starkem Gegenwind bremst Du nur sehr dosiert und mit viel Gefühl. Erst wenn Du sicher am Boden stehst, bringst Du die Kappe mit Vorsicht in den Strömungsabriss.





## PACKEN

Ein gewissenhaftes Einpacken Deines Gleitschirms garantiert ein gleichbleibend hohes Qualitätsniveau. Als erstes solltest Du den Schirm von Laub, Gras, Sand, etc. befreien und die Leinen anschließend gleichmäßig sortieren und auf dem Schirm verteilen. Achte bitte immer darauf, dass der Schirm trocken und sauber ist, bevor Du ihn zusammenlegst.

Beginne nun den Schirm ab der zweiten Zelle - von der Mitte aus - Zelle für Zelle aufeinanderzulegen, sodass die Verstärkungen der Eintrittskanten sauber aufeinanderliegen. Wiederhole diesen Vorgang ebenfalls an der Hinterkante (Achterliek), indem Du jeweils wieder von der Mitte ausgehend, jede zweite Bahn aufeinanderlegst und somit zur Mitte führst. Anschließend das eingeraffte Tuch von unten her sauber aufeinanderlegen und die Luft nach oben herausstreichen. Nachdem Du diesen Vorgang auf beiden Seiten wiederholt hast, lege die zwei nebeneinanderliegenden, gleichgroßen Bahnen auf eine zusammen und beginne die Bahn von unten her in Richtung Eintrittskante umzufalten. Die Tragegurte kannst Du entweder mit einfalten oder unten hervorschauen bzw. am Gurtzeug eingehängt lassen.

Bedenke beim Falten, die Leinen an den Leinenschlössern umzulegen und glattzustreichen, um keine Sollbruchstellen zu riskieren. Lasse die sich noch im Schirm befindende Luft, nach jedem neuen Umschlag, Richtung Eintrittskante entweichen. Lege zum Schluss das Kompressionsband locker um den Schirm und lege ihn in den dafür vorgesehenen Innenpacksack. Verwendest Du lieber einen Tube zum packen, sind die Schritte bis zum Zusammenfalten auf nur eine verbleibende Bahn identisch. Schnalle den Schirm anschließend fest und achte beim Zuziehen des Reißverschlusses darauf, dass sich dort kein Tuch befindet.

Du kannst allerdings jeden skywalk Schirm dank seiner elastischen Stäbchen (Kunststofffäden) auch mit jeder anderen dir gewohnten Packart versorgen, ohne der Eintrittskante zu schaden. Lege Deinen zusammengelegten Schirm nun an das untere Ende Deines geöffneten Packsacks um beim späteren Tragen einen weichen Rückenbereich zu haben. Das Gurtzeug wird nun mit dem Sitzbrett nach oben (bessere Lastverteilung) auf den Gleitschirm im Packsack gelegt und in den meisten Fällen per Reißverschluss geschlossen. Unter dem Deckel des Packsacks findest Du ausreichend Stauraum für Helm, Overall, Instrumente, etc.

Ein Tipp um die Lebensdauer noch zusätzlich zu erhöhen:  
Packe Deinen Schirm nie zu eng, behandle die Eintrittskante trotz ihrer Robustheit schonend und öffne Deinen Schirm bei langer Lagerung ein bisschen.

## WINDENSCHLEPP

Der skywalk ARRIBA3 ist gut für den Windenschlepp geeignet. Achte darauf, nur von einer zugelassenen Winde in einem flachen Winkel vom Boden wegzusteigen.

Der Pilot muss über eine gültige Windenschleppausbildung verfügen und darauf achten, dass der Windenfahrer eine Schleppausbildung besitzt, welche Gleitschirmfliegen mit einschließt. Beim Windenschlepp immer gefühlvoll steuern und nicht überbremsen, da der Schirm bereits mit erhöhtem Anstellwinkel fliegt. Wir empfehlen den Einsatz einer Schlepphilfe.

## MOTORFLUG

Zurzeit besteht für den ARRIBA3 keine Zulassung für den Motorflug. Den aktuellen Stand der Motorflugzulassung kannst Du jederzeit beim Händler, beim Importeur oder direkt bei skywalk erfragen.

## 6 ABSTIEGSHILFEN

Dieses Handbuch ist nicht als Lehrbuch gedacht und skywalk empfiehlt Dir in jedem Fall ein Sicherheitstraining über Wasser. Eine gute Ausbildung muss laut Vorschrift der einzelnen Länder in einer staatlich anerkannten Flugschule absolviert werden. Die folgenden Tipps helfen Dir, das Beste aus Deinem Schirm herauszuholen.

### Für alle Extremflugmanöver gilt:

- Übe erst unter Anleitung eines Lehrers im Rahmen der Schulung oder eines Sicherheitstrainings.
- Vor dem Einleiten der Manöver vergewissere Dich, dass der Luftraum unter Dir frei ist.
- Während der Manöver muss der Pilot ständigen Blickkontakt zur Kappe haben..





## STEILSPIRALE

Der skywalk ARRIBA3 hat keine Tendenz zur stabilen Steilschleife, sondern leitet nach aufgeben der Bremse selbständig aus. Die Steilschleife kannst Du durch vorsichtiges Erhöhen des Bremsleinenzugs auf der Kurveninnenseite und deutlicher Gewichtsverlagerung einleiten. Sollte sich keine erhöhte Querneigung einstellen und die Sinkgeschwindigkeit nicht zunehmen, so solltest Du einen neuen Versuch starten, anstatt gefühllos nachziehen. Der Ansatz der Schleife zeigt sich durch eine hohe Seitenneigung an und mündet in eine schnelle, steile Kurve. Die Schräglage und die Sinkgeschwindigkeit kontrollierst Du durch dosiertes Ziehen bzw. Nachlassen der kurveninneren Bremsleine.

**Mit der Steilschleife kannst Du sehr schnell Höhe abbauen, daher solltest Du einige Punkte unbedingt beachten:**

- Hohe Sinkwerte führen durch die dabei auftretende Zentrifugalkraft zu einer starken Körperbelastung und sind von ungeübten Piloten nicht lange durchzuhalten! Tasse Dich daher langsam heran und achte auf genügend Manöverhöhe!
- Das Anspannen der Bauchmuskulatur während der Steilschleife ist sehr hilfreich!
- Sobald Schwindel oder Ohnmachtsgefühle auftreten, musst Du die Schleife umgehend ausleiten!
- Wegen des extremen Höhenverlusts in der Steilschleife musst Du immer ausreichend Sicherheitshöhe einhalten.
- Um starke Pendelbewegungen bei der Ausleitung der Steilschleife zu vermeiden, musst Du die kurveninnere Bremse langsam lösen, wobei die kurvenäußere Bremse leicht angebremsst bleibt.
- Der Steuerdruck ist in der Steilschleife um einiges höher als im Normalflug!

## ACHTUNG

**ZUR AUSLEITUNG DER SCHLEIFE KANN BEI HOHEN SINKGESCHWINDIGKEITEN (→ 14M/S) EIN ANBREMSEN DER ÄUSSEREN FLÜGELHÄLFTE SOWIE EINE VERLAGERUNG DES GEWICHTS NACH AUSSEN ERFORDERLICH SEIN. DIESE AUSLEITUNG BENÖTIGT EVENTUELL MEHRERE UMDREHUNGEN UND ENTSPRECHEND HOCH IST DER HÖHENVERLUST. HALTE DESHALB EINE MINDESTHÖHE VON 200M ÜBER GRUND EIN! IN DIESER HÖHE MUSS DAS MANÖVER BEREITS AUSGELEITET SEIN!**

## OHREN ANLEGEN

Im Gegensatz zur Steilschleife ist mit »angelegten Ohren« die Vorwärtsfahrt höher als die Sinkgeschwindigkeit. Diese Abstieghilfe wird verwendet, um Gefahrenbereiche in eine gewünschte Richtung schnell horizontal zu verlassen. Um den Außenflügel einzuklappen, werden die äußeren A-Leinen, die auf einem separaten A-Gurt aufgehängt sind, hinuntergezogen. Dadurch werden die Außenflügel eingeklappt und der Schirm befindet sich in einem stabilen Sinkflug. Behalte den Bremsgriff und die äußeren A-Leinen während des Manövers weiter in der Hand. Der Schirm bleibt durch einseitiges Bremsen und Gewichtsverlagerung weiterhin steuerbar. Um sowohl Sinken als auch die Vorwärtsgeschwindigkeit zu erhöhen, kannst Du dieses Manöver auch mit Hilfe des Beschleunigers 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 selbstständig. Um die Öffnung zu beschleunigen, kannst Du den Schirm leicht anbremsen. Bewährt hat es sich, die Öffnung Seite für Seite durchzuführen, somit ist die Gefahr eines eventuellen Strömungsabrisses gering.

## Beispiele:

- Wird der Pilot von starkem Wind oder einer Gewitterwolke mit wenig Höhe über einem Gipfel überrascht, können zunächst weder B-Stall noch eine Steilschleife 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.

## B-STALL

Die B-Gurte werden symmetrisch ca. 20 cm heruntergezogen. Dabei hältst Du die Bremsschlaufen in der jeweiligen Hand. Die Strömung an der Profilerseite reißt weitgehend ab und der Schirm geht in einen sackflugähnlichen Flugzustand ohne Vorwärtsfahrt über. Durch stärkeres Ziehen der B-Gurte lässt sich die Fläche weiter verkleinern und die Sinkgeschwindigkeit erhöhen. Durch zügiges, symmetrisches Lösen der beiden B-Gurte kannst Du diesen Flugzustand beenden. Der Schirm nickt nach vorne und nimmt wieder Fahrt auf. Dabei darf der Schirm auf keinen Fall angebremsst werden! Bildet die Kappe eine Rosette nach vorne, musst Du den B-Stall sofort ausleiten. Öffnet die Kappe nicht, kann dies durch beidseitiges, dosiertes Anbremsen unterstützt werden. Da der ARRIBA3 nur 3 Ebenen hat ist der Kraftaufwand für den B-Stall höher wie bei herkömmlichen 4 Ebenen Schirmen. Generell ist der B-Stall aber auch eine Figur die immer weniger geflogen wird, da sie auf Kosten des Materials geht.

## 7 EXTREM-FLUGZUSTÄNDE

### SEITLICHER EINKLAPPER

Bei starken Turbulenzen ist auch immer mit Einklappen zu rechnen. In der Regel öffnet der skywalk ARRIBA3 mit seinem gutmütigen Verhalten 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 und Gewichtsverlagerung zur offenen Seite hin nicht, kannst Du durch wiederholtes Ziehen der Bremse auf der eingeklappten Seite den Öffnungsvorgang beschleunigen.

### VERHÄNGER / LEINENÜBERWURF

Dieser Flugzustand ist beim skywalk ARRIBA3 bei keinem unserer Testflüge aufgetreten. Dennoch ist beim Gleitschirmfliegen 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 Steilschleife über!

**Um den Verhänger zu lösen, gibt es mehrere Möglichkeiten:**

- Pumpen auf der eingeklappten Seite
- Ziehen der Stabille-Leine
- Einklappen der verhängten Seite
- Fullstall

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

### FRONTKLAPPER

Ein Gleitschirm gerät durch starkes Ziehen an den A-Gurten oder durch plötzlich auftretende starke Abwinde in einen Frontklapper. 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 ARRIBA3 öffnet den Frontklapper selbständig. Sollte sich die Öffnung aufgrund der Turbulenzen verzögern, so kann sie mit beidseitigem und gut dosiertem Bremseinsatz unterstützt werden. Achte allerdings darauf, den Schirm nicht zu überbremsen!

### SACKFLUG

Der ARRIBA3 zeigte in der gesamten Entwicklungsphase niemals eine Tendenz zum Sackflug. Trotzdem ist es möglich, einen Sackflug bewusst zu erfliegen. Besonders anfällig sind Schirme mit porösem Tuch (UV-Strahlung) oder die durch häufige Windenschlepps stark beanspruchten Schirme mit hoher Last. Ein Sackflug kann auch auftreten, wenn der Gleitschirm im Regen geflogen wird (stark durchnässt). Der Gleitschirm hat keine Vorwärtsfahrt und gleichzeitig stark erhöhte Sinkwerte. Der skywalk ARRIBA3 leitet den Sackflug unter normalen Umständen selbständig aus. Ist das nicht der Fall, beendet der Pilot den stabilen Sackflug durch Vordrücken der A-Gurte in Höhe der Leinenschlösser oder durch Betätigen des Beschleunigers.

### VORSICHT

**SOBALD IM SACKFLUG DIE BREMSEN BETÄTIGT WERDEN, GEHT DER GLEITSCHIRM UNVERZÜGLICH IN DEN FULLSTALL ÜBER. IN BODENNÄHE SOLLTE EIN STABILER SACKFLUG WEGEN DER PENDELBEWEGUNGEN NICHT AUSGELEITET WERDEN. DER PILOT RICHTET SICH STATTDESSEN IM GURTZEUG AUF UND BEREITET SICH AUF DEN LANDEFALL VOR.**

### EINSEITIGER STRÖMUNGSABRISS / 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 dabei rückwärts.

**Für das Trudeln gibt es zwei Ursachen:**

- Eine Bremsleine wird zu weit und zu schnell durchgezogen (z. B. beim Einleiten einer Steilschleife).
- Im Langsamflug wird eine Seite zu stark gebremst (z. B. beim Thermikfliegen). Wird eine versehentlich eingeleitete Negativkurve sofort wieder ausgeleitet, geht der skywalk ARRIBA3 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 einseitig sehr weit 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 Wingover 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

**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!**

## FULLSTALL

Ein Schirm geht in den Fullstall, wenn beide Bremsen symmetrisch zu weit heruntergezogen werden. Der Schirm verliert dabei seine Vorwärtsfahrt und kippt nach hinten weg.

## ACHTUNG

**IN DIESEM AUGENBLICK DÜRFEN DIE BREMSEN AUF KEINEN FALL FREIGEGEBEN WERDEN, ANSONSTEN BESTEHT DIE GEFAHR DASS DER SCHIRM NACH VORNE BIS UNTER DEN PILOTEN SCHIESST.**

Der verfügbare Steuerweg hängt von der Schirmgröße ab und beträgt ca. 60cm für den ARRIBA3 XS, 65cm für die Größe S, 70cm für die Größe M und 75cm für die Größe L. Diese Werte dienen jedoch nur als Anhaltspunkt und als erste Vorstellung über den nutzbaren Bremsbereich, in turbulenter Luft kann der Strömungsabriss bereits deutlich früher oder später erfolgen.

## 8 MATERIALIEN

Der skywalk ARRIBA3 ist ausschließlich aus hochwertigen Materialien gefertigt. skywalk hat die bestmögliche Kombination von Materialien in Bezug auf Belastbarkeit, Leistung und Langlebigkeit ausgewählt. Uns ist bewusst, dass die Haltbarkeit eines Gleitschirms mit entscheidend für die Zufriedenheit des Piloten ist.

## SEGEL UND PROFILE

Obersegel: Porcher Skytex 38g/32g

Untersegel: Porcher Skytex 27g

Rippen: Porcher Skytex 32g hard

Das Obersegel im Bereich der Eintrittskante ist aus sehr alterungsbeständigem Tuch hergestellt, um die Lebensdauer des ARRIBA3 weiter zu optimieren.

## LEINEN

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

A, B, C Stammleinen: Liros PPSL160/120

A, B, C Mittelleinen: Liros PPSL120/DSL70

A, B, C Topleinen: Liros DSL70; DC60

Bremsleinen: Liros DFLP 200/32; DSL70; DC60

## TRAGEGURTE

Die Tragegurte werden aus 12,5 mm Polyester Gurtband mit Kevlareinlage von Cousin Freres gefertigt. Dehnungswerte, Festigkeit und Stabilität dieses Bandes stehen an der Spitze der Gurtbandprodukte.

## 9 WARTUNG

Bei guter Pflege und Wartung wird Dein skywalk Schirm über viele Jahre problemlos luft-tüchtig bleiben. Ein sorgfältig behandelter Gleitschirm wird doppelt so viele Stunden fliegen wie ein Schirm, der nach Gebrauch lieblos in seinen Packsack gestopft wird.

### LAGERUNG

Optimal ist ein trockener, lichtgeschützter und temperaturkonstanter Ort. Feuchtigkeit ist ein altbekannter Feind für die Haltbarkeit aller Gleitschirme. Trockne Deine Gleitschirmausrüstung daher immer bevor Du sie wegpäckst, am besten in einem beheizten und gut durchlüfteten Raum, damit die Feuchtigkeit auch entweichen kann.

### REINIGUNG

Jedes Reiben und Schleifen lässt den Gleitschirm schneller altern. Das PU-beschichtete Segeltuch ist maximal schmutzabweisend und im Notfall sehr einfach zu reinigen. Verspürst Du jedoch einmal das Gefühl, dass Dein Gleitschirm gereinigt werden muss (Kuhfladen o.ä.), dann verwende lediglich ein weiches, feuchtes Tuch OHNE Seife, Lösungsmittel oder andere Waschmittel. Lasse Deinen Schirm anschließend gut trocknen, bevor Du ihn wieder verpackst.

### REPARATUR

Reparaturen dürfen nur vom Hersteller oder einem autorisierten skywalk Instandhaltungsbetrieb durchgeführt werden. Ausnahmen bilden das Reparieren kleiner Risse (bis ca. 5cm, die keine Naht betreffen), welche mit dem skywalk-Klebesegel repariert werden können sowie das Auswechseln von Leinen. Ersatzleinen können direkt auf der skywalk-Homepage bestellt werden

### LEINEN-REPARATUREN

Die Stamm- und Mittel-Leinen des skywalk ARRIBA3 bestehen aus einem Dyneema-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 darüber hinaus deren Festigkeit. Jede sichtbare Beschädigung einer Leine, auch wenn es sich nur um eine Beschädigung des Mantels handelt, erfordert deren Begutachtung und eventuellen Austausch. Eine neue Leine muss beim 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 dem

Austausch einer Leine und vor dem nächsten Flug, muss eine Leinenkontrolle erfolgen, welche am besten durch Aufziehen des Gleitschirms am Boden von statten geht.

### TIPPS UND TRICKS ZUR MATERIALBEHANDLUNG

- Vermeide es, Deinen Schirm unbenutzt in der Sonne oder bei schlechter Witterung draußen liegen zu lassen.
- Vermeide es, Deinen Schirm starker Reibung über Stock und Stein auszusetzen.
- Lege Deinen Schirm immer sorgsam und locker zusammen und vermeide scharfe Knicke und extremes Zusammenpressen des Tuchs.
- Verstaue die Tragegurte immer in der dafür vorgesehenen Schutzhülle.
- Sollte das Tuch einmal mit Salzwasser in Verbindung kommen, spüle es umgehend und sorgfältig mit Süßwasser und Sorge dafür, dass es anschließend genügend Zeit hat, an einem schattigen Ort zu trocknen.
- Reiß bei einer etwaigen Baumlandung niemals radikal an den Leinen oder am Tuch sondern befreie Deinen Schirm mit Sorgfalt und Geduld aus dem Geäst. Hast Du Deinen Schirm von Blättern, Ästen und Ähnlichem befreit, kontrolliere vor dem nächsten Flug auf jeden Fall die Symmetrie der Leinenlängen.
- 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, daher achte immer darauf, dass alle Leinen freiliegen und vermeide auch auf sie zu steigen.
- 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. Sollte es dennoch vorkommen, ziehe Deinen Schirm an den C-Leinen so auf, dass die Zellenöffnungen nach unten zeigen und die Kappe sich somit entleeren kann.
- Bei Starkwindstarts kann eine unkontrollierte Schirmfläche mit sehr hoher Geschwindigkeit in den Boden schlagen. Dies kann zu Profilrissen, Beschädigung der Nähte oder des Tuchs führen. Überprüfe Deinen Schirm daher regelmäßig selbst auf Beschädigungen.
- Nach der Landung sollte die Fläche nicht mit der Nase voran zu Boden fallen, da dies auf Dauer das Material im Nasenbereich schädigen kann.



## 10 ENTSORGUNG

Bei der Materialwahl wird bei skywalk Produkten großer Wert auf Umweltverträglichkeit und höchste Qualitätskontrollen gelegt. Sollte Dein Gleitschirm irgendwann nicht mehr flugtauglich sein, entferne bitte alle Metallteile wie Leinenschlösser, Beschleunigerrolle, etc. Alle restlichen Teile wie Leinen, Tuch und Tragegurte kannst Du bei einer Abfallentsorgungsstelle abgeben. Die Metallteile können bei einer Metallverwertung abgegeben werden. Natürlich besteht auch die Möglichkeit, Deinen ausgedienten skywalk Schirm direkt an uns zu schicken, wo wir ihn dann ordnungsgemäß entsorgen.

## 11 NACHPRÜFUNG

skywalk schreibt nach Ablauf von 24 Monaten oder 200 Flugstunden ein Wartungsintervall vor. Die Nachprüfung wird vom Hersteller bzw. dem Beauftragten des Herstellers durchgeführt. Sowohl für professionellen Einsatz als auch zur Schulung ist ein einjähriges Wartungsintervall vorgeschrieben. Die erfolgte Nachprüfung ist durch den Stempel eines von skywalk autorisierten Fachbetriebes oder skywalk selbst zu bestätigen. Bei Nichteinhaltung dieser Frist, bzw. einer Überprüfung durch einen nicht autorisierten Betrieb, verliert Dein Schirm die Gültigkeit der Musterzulassung, jegliche Garantieansprüche verfallen und je nach Gesetzeslage des jeweiligen Landes erlischt eventuell auch Dein Versicherungsanspruch.

### ACHTUNG

**WENN DER GLEITSCHIRM ÜBER DAS NORMALE MASS HINAUS BEANSPRUCHT WIRD (EXTREMFLUGMANÖVER, VERBOTENE KUNSTFLUGFIGUREN) SOWIE BEI HÄUFIGER BENUTZUNG IN SAND- UND SAZLHALTIGER LUFT, MUSS DER SCHIRM BEREITS FRÜHZEITIG EINER NACHPRÜFUNG UNTERZOGEN WERDEN!**

### VERÄNDERUNGEN AM GLEITSCHIRM

Der skywalk ARRIBA3 befindet sich, wenn er die Produktion verlässt, innerhalb der zulässigen Toleranzen. Dieser Toleranzbereich ist sehr eng und darf auf keinen Fall verändert werden. Das gilt auch für die Bremsleinenlänge, denn nur so ist die optimale Balance zwischen Leistung, Handling und Sicherheit gewährleistet.

### ACHTUNG

**JEDE EIGENMÄCHTIGE ÄNDERUNG HAT EIN ERLÖSCHEN DER BETRIEBS-ERLAUBNIS ZUR FOLGE. JEDE HAFTUNG DES HERSTELLERS UND DER VERTRIEBSSTELLEN IST AUSGESCHLOSSEN.**

## 12 MUSTERPRÜFUNG

Der ARRIBA3 hat sowohl die LTF 09 als auch die EN 926-2 Zertifizierung mit Beurteilung B bestanden. Beim ARRIBA3 handelt es sich definitionsgemäß um ein leichtes Luftsportgerät mit einer Leermasse von weniger als 120kg in der Sparte Gleitschirm. Die verschiedenen Tests bedeuten für skywalk die letzte Etappe in der Entwicklung eines Gleitschirms. Die Testflüge werden erst absolviert, wenn unser Entwicklungsteam mit dem jeweiligen Schirm vollends zufriedengestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass die Resultate wenig Aufschluss über das Flugverhalten eines Schirms in thermisch aktiver und turbulenter Luft geben. Diese Flüge geben lediglich Auskunft über das Verhalten provozierten Extremflugmanöver in ruhiger Luft. Die provozierten Extremflugfiguren im Testverfahren sollten deshalb als einzelne Faktoren in einem komplexen Zusammenhang nicht überbewertet werden. Beachte, dass die im Rahmen der Musterprüfung beschriebenen Manöver mit einem Gurtzeug der Gruppe GH mit einem Karabinerabstand (Mitte zu Mitte) von 42-46 cm durchgeführt wurden. Bei Verwendung anderer Gurtzeuge kann sich das Flugverhalten gegenüber der Beschreibung ändern.

## 13 NATUR- UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN

Den ersten Schritt zum Umweltbewusstsein haben wir mit unserem motorlosen Sport schon gelegt. Noch mehr die Berggeher, die zum Startplatz hinauf wandern. Jedoch ist es unheimlich wichtig, um die Schönheit und Vielfalt der Natur die wir alle so schätzen auch erhalten zu können, uns so umweltfreundlich wie möglich zu verhalten. Das bedeutet, aus Respekt der Natur gegenüber keinen Müll zu hinterlassen, nicht abseits der Wege zu gehen und keinen unnötigen Lärm zu verursachen.

## 14 SCHLUSSWORTE

Der skywalk ARRIBA3 steht an der absoluten Entwicklungsspitze im Markt der Low-Level B Schirme und zeigt, was an Leistung, Sicherheit und Innovation machbar ist. Diesen Schirm zu entwickeln hat uns viel Zeit gekostet und immens viel Spaß bereitet. Wir sehen in der Entwicklung die Herausforderung, ein für jeden Bereich und individuellen Geschmack passendes Produkt zu bauen.

Wir freuen uns, wenn Du das schon beim ersten Flug bemerkst und Du von Anfang an das Gefühl einer Einheit mit Deinem Schirm verspürst. Der ARRIBA3 wird Dir über lange Jahre sehr viel Freude bereiten, wenn Du ihn ordnungsgemäß behandelst und pflegst. Respekt vor den Anforderungen und Gefahren des Fliegens sind Voraussetzung für erfolgreiche und 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, denn jeder Pilot fliegt immer auf eigenes Risiko!

**WIR WÜNSCHEN DIR EINE TOLLE ZEIT MIT DEINEM SCHIRM  
UND ALWAYS HAPPY LANDINGS!!**

Dein skywalk Team

# SKYWALK

GmbH & Co. KG

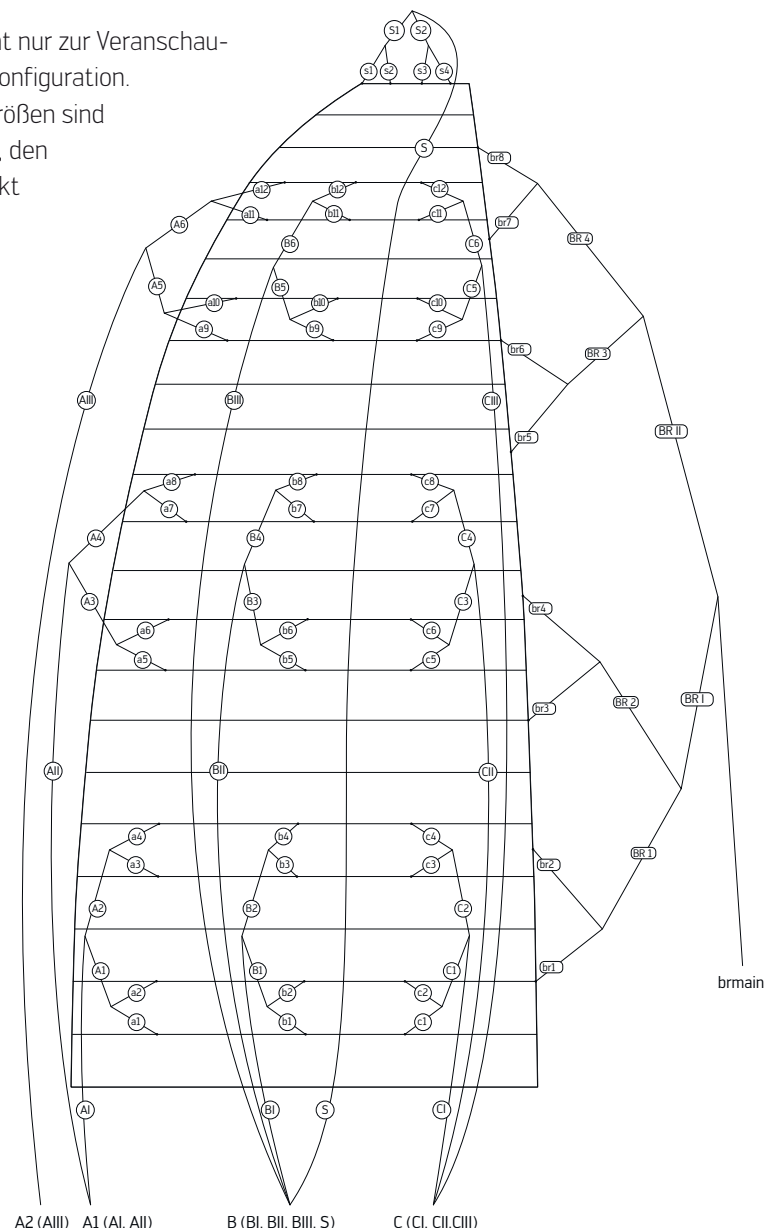
WINDECKSTR. 4  
83250 MARQUARTSTEIN  
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641 - 69 48 40  
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info  
info@skywalk.info

## 15 LEINENPLAN

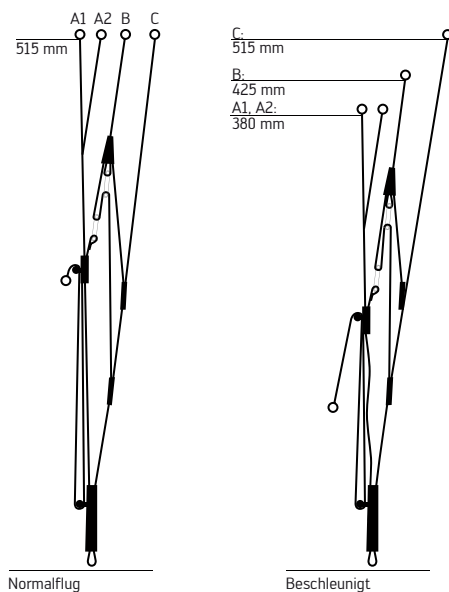
Der Leinenplan dient nur zur Veranschaulichung der Leinenkonfiguration. Pläne für weitere Größen sind über die Flugschule, den Importeur oder direkt von skywalk erhältlich.



## 16 TRAGEGURT

ARRIBA3

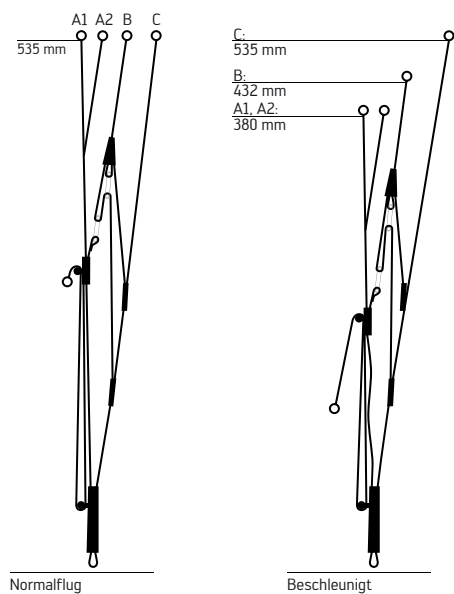
Größe XS



Normalflug

Beschleunigt

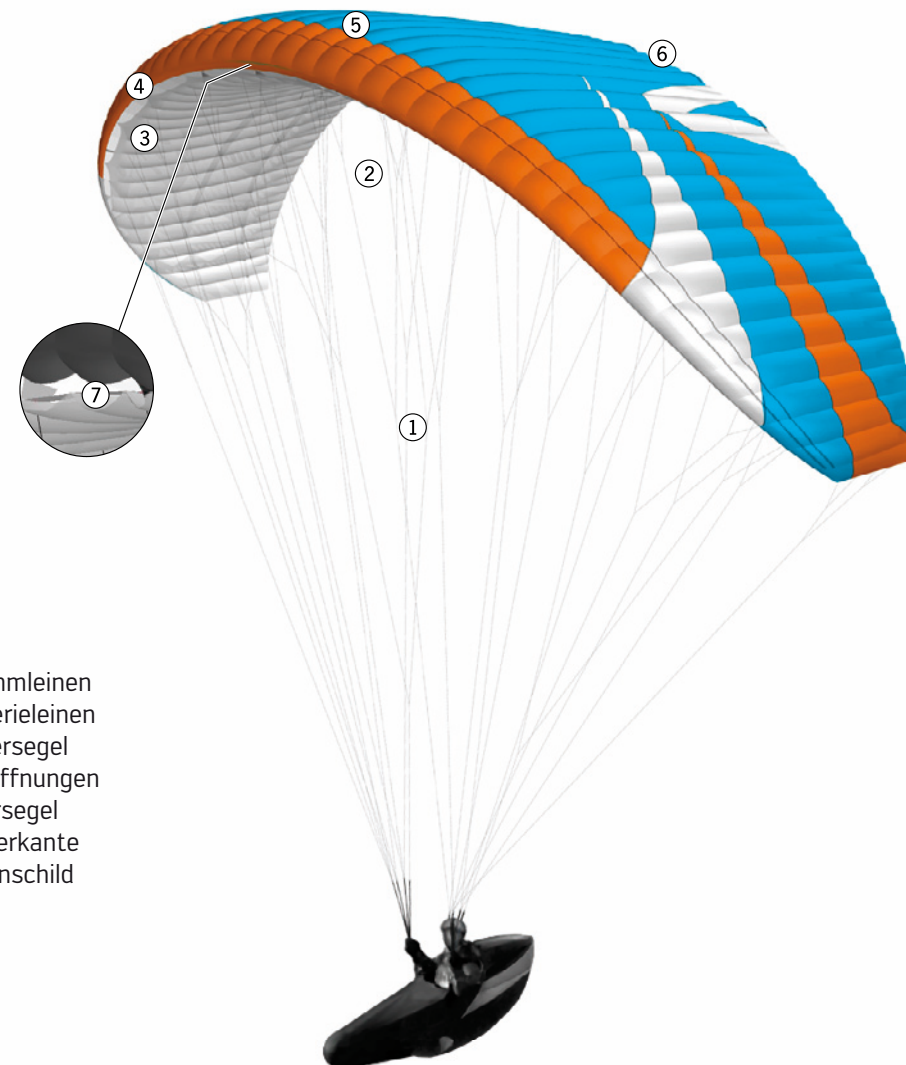
Größe S,M,L



Normalflug

Beschleunigt

## 17 ÜBERSICHT SCHIRM



- 1 Stammleinen
- 2 Gallerieleinen
- 3 Untersegel
- 4 Zellöffnungen
- 5 Obersegel
- 6 Hinterkante
- 7 Typenschild

18

Nachprüfprotokoll			vom:
Kunde, Name:			
Adresse:			Tel. Nr:
Gerätetyp:	Größe:	Seriennummer:	
Gütesiegelelnr.:		letzte Nachprüfung:	
Einflugdatum:		Baujahr:	

Durchgeführte Prüfarbeiten:	Ergebnis [+/-]:	Mängelbeschreibung:	Instandsetzungsvorschlag:
Identifizierung:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
<b>Sichtkontrolle Kappe:</b>			
Obersegel:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Untersegel:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Profile:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Leinenaufhängung:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Eintrittskarte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Austrittskarte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Crossports:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
<b>Sichtkontrolle Leinen:</b>			
Nähte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Scheuerstellen:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Kernaustritte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
<b>Sichtkntr. Vrbndgs.teile:</b>			
Fangleinenschlösser:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Tragegurte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
<b>Längenmessung:</b>			
Tragegurte:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
Fangleinen:	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> -		
<b>Prüfungen der Kappe:</b>			
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:			
Checkflug erforderlich?			
Gütesiegelplakette?			
Typenschild?			
Zustand: <input type="checkbox"/> Neuwertig <input type="checkbox"/> Sehr guter Zustand <input type="checkbox"/> Guter Zustand <input type="checkbox"/> Deutlich gebraucht <input type="checkbox"/> Stark gebraucht, noch Gütesiegelkonform, Kontrolle innerhalb kurzer Abstände <input type="checkbox"/> Nicht mehr lufttüchtig, außerhalb der Grenzwerte			
Durchgeführte Instandsetzungsarbeiten:			
Unterschrift Prüfer:		Datum:	
Name Prüfer		Firmenstempel	