



**Betriebshandbuch
UP Sherpa**



Betriebshandbuch

Version 2.1
Gültig ab Baujahr 2001
Stand: 28.02.2001



Die in diesen Unterlagen enthaltenen Daten und Angaben können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Ohne ausdrückliche schriftliche Erlaubnis von Ultralite Products Europe darf kein Teil dieser Unterlagen für irgendwelche Zwecke vervielfältigt oder übertragen werden, unabhängig davon, auf welche Art und Weise oder mit welchen Mitteln, elektronisch oder mechanisch, dies geschieht.

Das Bereitstellen dieses Buchs gibt keinen Anspruch auf die darin enthaltenen Warenbezeichnungen, Gebrauchs- und Handelsnamen sowie sonstige geistigen Eigentümer.

© 1995-2001 Ultralite Products Europe



Inhaltsverzeichnis

WILLKOMMEN BEI UP!	6
SICHERHEITSHINWEISE	7
GLEITSCHIRMMENTWICKLUNG BEI UP	8
TECHNISCHE BESCHREIBUNG	9
TECHNISCHE DATEN	9
SEGELMATERIAL	10
SEGELKONSTRUKTION	10
LEINENMATERIAL.....	11
LEINENSYSTEM.....	12
<i>Tragegurte</i>	13
<i>Die Doppelsitzer Distanz-Aufhängung</i>	15
UP PACKSACK.....	17
<i>Anpassung des Packsacks</i>	18
<i>Packvorschlag</i>	19
VOR DEM ERSTEN FLUG	20
EINSTELLUNGEN.....	20
<i>Positionierung der Bremsgriffe</i>	20
<i>Beschleunigungssystem</i>	23
GEEIGNETE GURTZEUGE	25
RETTUNGSSCHIRM.....	25
EINSATZBEREICH.....	26
KUNSTFLUG.....	26
MOTORISIERTER BETRIEB	26
FLIEGEN MIT PASSAGIER	27
FLUGPRAxis	28
VORFLUGCHECK	28
EINHÄNGEN IN DIE T-BARS	29
DAS DOPPELSITZER-RETTUNGSSYSTEM	30
DER START	30
GESCHWINDIGKEITSS TEUERUNG	31
<i>Mittels Bremsleinen</i>	31
<i>Mittels Beschleunigungssystem</i>	32



KURVENFLUG	33
DIE LANDUNG	34
WINDENSCHLEPP	34
FLUGSICHERHEIT	36
FLIEGEN BEI THERMIK UND TURBULENTEN VERHÄLTNISSEN	37
ABSTIEGSHILFEN	38
<i>Steilspirale</i>	38
<i>B-Stall</i>	39
<i>Einklappen der Außenflügel</i>	40
EXTREME FLUGMANÖVER.....	42
VERHALTEN IN EXTREMEN FLUGLAGEN.....	42
EINKLAPPEN DES SCHIRMS	43
<i>Einseitiges Einklappen</i>	43
<i>Frontstall</i>	44
ARTEN DES STRÖMUNGSABRISSES	44
<i>Sackflug</i>	44
<i>Fullstall</i>	45
<i>Trudeln</i>	46
WINGOVER	47
NOTSTEUERUNG	47
PFLEGE UND REINIGUNG	48
PFLEGE DES GLEITSEGELS	48
REINIGUNG	49
ÜBERPRÜFUNG, REPARATUREN UND WEITERE HINWEISE.....	50
ÜBERPRÜFUNG UND REPARATUREN	50
<i>2-Jahres-Check für alle UP Schirme</i>	50
<i>Packen und Nachprüfung von Rettungsschirmen</i>	52
<i>Einschicken des UP Schirms und anderer UP Produkte</i>	52
WEITERE HINWEISE.....	53
UP HOMEPAGE	54
EINIGE ABSCHLIEBENDE WORTE.....	55
ANHANG.....	56



Willkommen bei UP!

Wir beglückwünschen Sie recht herzlich zum Kauf Ihres neuen UP Gleitschirms. Mit dem UP Sherpa haben Sie sich für eine Schirmgeneration entschieden, die maximale Sicherheit, optimale Leistung und Spitzen-Qualität vereint.

UP Schirme entstehen und werden weiterentwickelt aufgrund der Anforderungen, die unsere Kunden an UP Produkte stellen. Wir sind daher offen für alle Vorschläge und Verbesserungsideen. Durch Anregungen und konstruktive Kritik besteht für Sie die Möglichkeit, an der ständigen Weiterentwicklung unserer Produkte aktiv mitzuwirken.

Wir wollen jederzeit in der Lage sein, Sie sowohl mit Informationen über die neusten Entwicklungen bei UP, als auch über aktuelle technische Neuerungen für Ihren UP Gleitschirm zu versorgen. Dies ist allerdings nur möglich, wenn die im Anhang befindliche Rückantwortkarte ausgefüllt an uns zurückgeschickt wird.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an Ihren UP Händler oder direkt an UP Europe. Wir würden uns freuen, wenn wir Sie stets vollkommen zufriedenstellen können.

Ihr UP Europe Team



Sicherheitshinweise

Bitte lesen Sie dieses Betriebshandbuch vor Ihrem ersten Flug mit dem UP Sherpa. Dadurch sind Sie schnell mit Ihrem neuen Schirm vertraut. Das Handbuch gibt Ihnen Auskunft über alle wichtigen Eigenschaften und Beschaffenheiten des UP Sherpa, ersetzt aber nicht den Besuch einer Flugschule. Die nachfolgenden Punkte sind besonders zu beachten:

- Dieser Gleitschirm entspricht zum Zeitpunkt seiner Auslieferung den Zulassungsbestimmungen des Deutschen Hängegleiterverbandes bzw. AFNOR (SHV und ACPUL) bzw. bei Geräten mit DHV-Musterzulassung dem vom Deutschen Hängegleiterverband (DHV) in der Musterprüfung geprüften Muster.
- Jede eigenmächtige Änderung über die zulässigen Einstellmöglichkeiten hinaus hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge!
- Die Benutzung dieses Gleitschirms erfolgt ausschließlich auf eigene Gefahr. Jede Haftung von Hersteller und Vertreiber ist ausgeschlossen.
- Jeder Pilot trägt die Verantwortung für seine eigene Sicherheit selbst und muss auch dafür sorgen, dass das Luftfahrzeug mit dem er fliegt vor jedem Start auf seine Lufttüchtigkeit überprüft wird.
- Wir setzen außerdem voraus, dass der Pilot im Besitz des erforderlichen Befähigungsnachweises ist und die jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen einhält.



Gleitschirmentwicklung bei UP

UP Europe kann auf eine äußerst erfolgreiche Entwicklungstätigkeit bei der Zulassung von Gleitschirmen zurückblicken.

Die Entwicklung eines neuen Gleitschirms beginnt mit einer detaillierten und möglichst genauen Marktanalyse, auf deren Basis neue Produktkonzepte entstehen. In enger Zusammenarbeit mit unseren Kunden wird bereits jetzt ein verbindliches Pflichtenheft definiert, das sämtliche geforderten Eigenschaften des zukünftigen Gleitschirms enthält.

Mit Hilfe einer modernen und von den UP Konstrukteuren ständig weiterentwickelten CAD Software entsteht anschließend unter Berücksichtigung des Pflichtenheftes ein Computermodell, das nun ersten Testläufen und Simulationen unterzogen werden kann.

Nach Prüfung des Modells und eventuellen Korrekturen werden mit höchster Genauigkeit die notwendigen Fertigungsdaten generiert, die dann inklusive der Prüf- und Abnahmeunterlagen direkt per Datenleitung an die Fertigung übermittelt werden.

Der gefertigte Prototyp wird nun umfangreichen Praxistests unterzogen. Durch entsprechende Modifikationen und ggf. weitere Prototypen wird der erste Entwurf solange verfeinert, bis die maximale Übereinstimmung mit dem vordefinierten Pflichtenheft erreicht wird und der Gleitschirm die geforderten Zulassungskriterien erfüllt.

Mit Abschluss der Zulassung nach DHV- bzw. AFNOR-Richtlinien erfolgt die Freigabe zur Serienfertigung des neuen UP Produktes.



Technische Beschreibung

Der UP Sherpa wurde von UP entsprechend den speziellen Anforderungen an einen sicheren und wendigen Tandem-Gleitschirm mit hervorragenden Starteigenschaften entwickelt.

Sämtliche eingesetzten Materialien besitzen wie alle UP Produkte einen hohen Qualitätsstandard. Sie werden vor ihrem Einsatz sorgfältig ausgewählt und umfangreichen Testreihen unterzogen, um eine lange Lebensdauer zu gewährleisten.

Technische Daten

	UP Sherpa Tandem
Fläche ausgelegt	42,5 m ²
Fläche projiziert	37,3 m ²
Spannweite ausgelegt	14,2 m
Spannweite projiziert	11,9 m
Streckung ausgelegt	4,8
Streckung projiziert	3,8
Anzahl tragende Rippen	28
Kammern Obersegel	54
Kammern Untersegel	54
Durchschn. Leinenlänge	7,93 m
Gesamtleinenlänge	425 m
Anzahl Leinen gesamt	222
Leinendurchmesser [mm]	1,1 / 1,7 / 2,3
DHV Kategorie unbeschleunigt / beschl.	1-2 / 1-2
DHV Startgewicht (daN)	150-220 daN



Weitere Details der Konstruktion und Abmessungen inklusive der Maße der Leinen des UP Sherpa sind dem Typenkennblatt bzw. bei Geräten mit Musterzulassung dem Luftsportgeräte-Kennblatt nach §4 Luftverkehrs-Zulassungsordnung zu entnehmen, die jeweils Bestandteil dieser Betriebsanleitung sind. Eventuelle technische Änderungen finden Sie in der Anlage zu diesem Betriebshandbuch.

Segelmaterial

Das Segelmaterial des UP Sherpa ist ein besonders dehnungsstabiles, hochfestes Polyamid High Tenacity Tuch mit einer Spezialimprägnierung zur verbesserten UV Resistenz.

Nach umfangreichen Testreihen und Praxisversuchen haben wir uns für den Einsatz des Segeltuchs „New Sky Tex“ der Firma Porcher Marine (Frankreich) mit der Bezeichnung 9092 E38A (Ober- und Untersegel, Tuchgewicht 45 g/m²) und 9092 E29A (Rippen und V-Tapes, Tuchgewicht 45 g/m²) entschieden. Neben den Verbesserungen bezüglich der Luftdurchlässigkeit und den hydrophoben Eigenschaften weist dieses Material vor allem eine höhere Lichtechtheit auf als die bisher verwendeten Segeltücher.

Segelkonstruktion

Die Schirmkappe des UP Sherpa besteht aus jeweils 54 Zellen und 53 Profilrippen, von denen nur jede zweite Rippe mit Leinenansatzpunkten versehen ist.

Mit dem UP Sherpa bringt UP erstmals einen Tandemschirm auf den Markt, der konstruktiv mit dem bewährten V-Tape System ausgestattet ist. Die Schirmkappe wird dadurch nur noch über 28 tragende Rippen angelenkt, was die Anzahl der Leinenanlenkpunkte stark reduziert. Die geringe



Leinenanzahl vereinfacht das Sortieren der Leinen vor dem Start erheblich und erhöht in Verbindung mit der faltenfrei gespannten Kappe die Leistung des UP Sherpas. Durch den Einsatz der V-Tapes anstelle der bisher verwendeten V-Rippen konnte zudem das Kappengewicht deutlich verringert werden.

Das einfache Startverhalten bei allen Bedingungen wird durch die neu gestaltete Kappenkonstruktion und das speziell für den UP Sherpa entwickelte Profil ermöglicht. Selbst bei wenig oder keinem Wind kommt die Kappe des UP Sherpa stetig über den Piloten und ermöglicht dadurch ein optimales Starten. Durch die reduzierten Steuerkräfte und das angenehme Thermikhandling lässt sich der UP Sherpa für einen Tandem sehr einfach und kräfteschonend steuern. Die wendige Kappe besitzt eine extrem hohe Stabilität. Der Schirm arbeitet wenig „in sich“ und ist auch in Turbulenzen stabil und sicher.

Leinenmaterial

Im UP Sherpa werden Technora® Leinen der Firma Cousin Freres in den Durchmessern 1.1, 1.7 und 2.3 mm eingesetzt. Diese Leinen verfügen über einen speziell geflochtenen Co-Aramid-Kern und weisen eine deutlich höhere Reißfestigkeit auf als herkömmliche Leinen mit anderen Aramid-Kernmaterialien. Vor allem sind diese Leinen um ein vielfaches knickunempfindlicher als alle anderen von uns getesteten Aramid-Leinen. Außerdem ist dieses Material im Gegensatz zu Leinen mit Dyneema-Kernmaterial sehr dehnungsstabil. Dies ist notwendig, um nicht bereits nach kurzer Nutzungszeit durch unterschiedliche Dehnung gefährliche Veränderungen der Flugeigenschaften in Kauf nehmen zu müssen.



Lediglich für die Hauptbremsleine verwenden wir aufgrund der höheren Knotenfestigkeit Leinen mit einem Dyneema-Kern.

Leinensystem

Das gesamte Aufhängesystem wird aus einzelnen Leinenelementen gebildet, welche an beiden Enden geschlaucht und vernäht sind. Die einzelnen Leinenebenen werden über eine spezielle Schlaufentechnik („handshake“) miteinander verbunden, um eine Schwächung des Kerns und den damit verbundenen Festigkeitsverlust zu verhindern. Die fertigen Leinen und deren Vernähungen unterliegen einer ständigen Kontrolle. Dadurch wird der hohe Qualitätsstandard des fertigen Produkts gewährleistet.

Die Leinen einer Kappenhälfte werden zu 4 Gruppen und den Bremsleinen zusammengefasst:

A-Ebene: A1-A3

B-Ebene: B1-B3

C-Ebene: C1-C3 / S1

D-Ebene: D1-D2

Bremsleinen: BRK1

Die einzelnen Bremsleinen werden jeweils an einer Hauptbremsleine zusammengefasst. Diese Hauptbremsleine wird durch eine Rolle am D-Tragegurt geführt. An ihr befindet sich eine Markierung, an deren Höhe der Bremsgriff angeknötet ist.

Die Leinenebenen (A, B, C und D) sind farblich differenziert, um eine einfache Handhabung und Kontrolle zu ermöglichen. Alle Stammleinen einer Ebene sind getrennt in Rapidglieder eingeschlaucht und



mit den Tragegurten verbunden. In den Rapidgliedern befinden sich spezielle Leinensammler, um ein Verrutschen der Leinen zu verhindern. Die Rapidglieder sind durch eine starke Schraubensicherung (Loctite©) wirkungsvoll gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert. Nach Wartungsarbeiten muss das Rapidglied unbedingt wieder gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert werden!

Tragegurte

Die A- und B- Tragegurte sind farblich differenziert, um sowohl beim Start als auch beim Schnellabstieg mittels B-Stall eine eindeutige Identifizierung zu gewährleisten.

Um das symmetrische Einklappen der äußeren Flügelteile (sog. "Ohren-Anlegen") zu erleichtern, weist der UP Sherpa einen geteilten A-Tragegurt auf (siehe Abb. 1).

Der UP Sherpa wurde von UP mit einem neu entwickelten Beschleunigungssystem ausgestattet, das auch ambitionierten Streckenpiloten die Chance geben soll, die volle Leistung des UP Sherpas ohne Sicherheitseinbußen auszuschöpfen.

Im unbeschleunigten Flugzustand beträgt die Gesamtlänge eines jeden Tragegurtes 400 mm. Wird der Beschleuniger aktiviert, so werden gleichzeitig die A, B, und C Gurte in ihrer Länge verändert.

Die größte Anstellwinkeländerung ist erreicht, wenn beide Riley-Rollen des Tragegurtes aufeinander liegen. Der A-Tragegurt hat dann eine Länge von 330 mm, der B-Tragegurt von 360 mm und der C-Tragegurt von 390 mm. Während des gesamten

Beschleunigungsvorgangs bleibt die Länge des D-Tragegurt konstant.

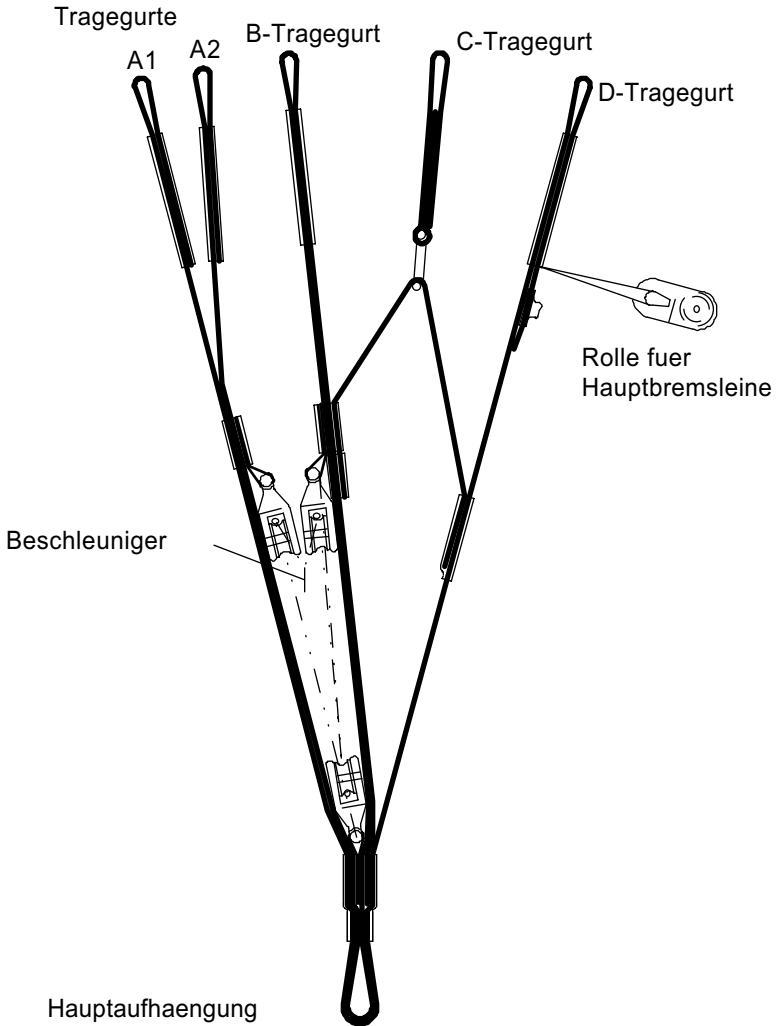


Abbildung 1: Tragegurt UP Sherpa



Die Doppelsitzer Distanz-Aufhängung

Der UP Sherpa wird mit einer speziellen Distanz-Aufhängung („T-Bar“ oder auch „Spreizstange“) ausgeliefert. Diese A-förmige Aufhängung dient dazu, den Abstand zwischen Pilot und Passagier herzustellen und damit ein bequemes und ermüdungsfreies Fliegen zu gewährleisten.

Die Aufhängung weist zwei farblich getrennte Hauptaufhängungen auf. Neben der Pilotenaufhängung sind zwei ebenfalls farblich getrennte Passagieraufhängungen vorhanden.

Eine zusätzliche Klettführung verhindert ein Verdrehen der Rettungsschirm-Verbindungsleine, die am Karabiner der Hauptaufhängung befestigt werden muss.

Durch die Kombination der verschiedenen Aufhängungen kann die Gewichts- und Größenverteilung von Pilot und Passagier optimal aufeinander abgestimmt werden. Die verschiedenen Kombinationen sind im Kapitel "Einhängen in die Doppelsitzer Distanzaufhängung" beschrieben.

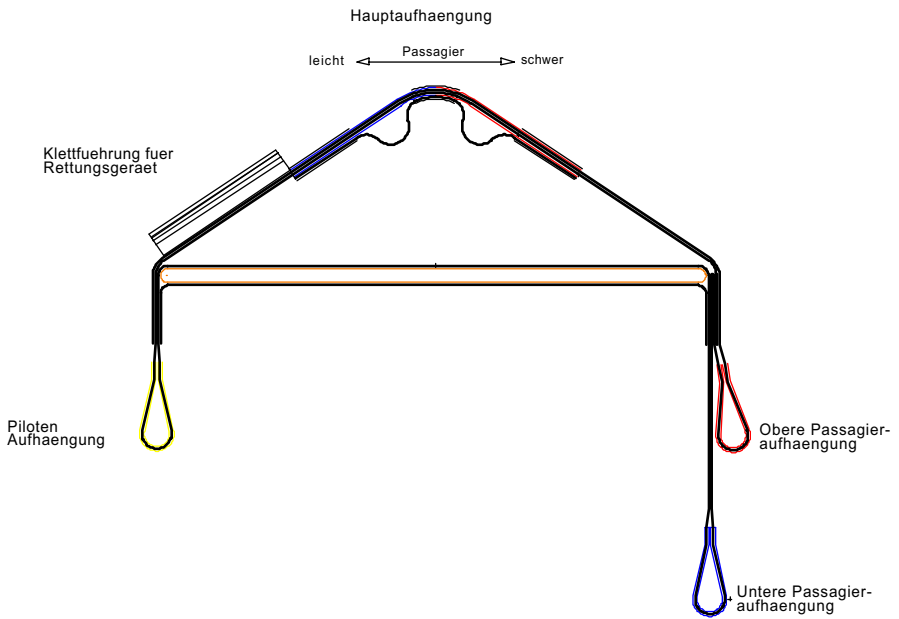


Abbildung 2: UP Sherpa T-Bars



UP Packsack

Da für UP die Produktentwicklung nicht mit dem Gleitschirm selbst endet, sondern auch optimales Zubehör umfasst, wurde für den UP Sherpa ein spezieller Gleitschirmrucksack entwickelt, der bei sehr hohem Packvolumen die Forderung nach ergonomisch optimiertem Tragekomfort erfüllt.

Das eingesetzte anatomische Tragesystem erlaubt eine optimale Lastverteilung und ermöglicht so ein leichtes und ermüdungsfreies Gehen. Die stark S-förmig ausgelegten Schultergurte gestatten eine größtmögliche Anpassung und der abnehmbare Brustgurt verhindert ein Herabrutschen von den Schultern. Die Lastkontrollriemen bewirken in gelockertem Zustand eine bessere Belüftung, angezogen eine höhere Stabilität. Sie sollten vom Schlüsselbein etwa im 45° Winkel ansteigen. Durch den neu geformten und versteiften Hüftgurt besteht zudem die Möglichkeit, die Schultern stark zu entlasten. Hierzu müssen die Schultergurte gelockert und die Lastkontrollriemen bis zur Entlastung angezogen werden. Der Hüftgurt kann zudem über die seitlichen Hüftgurtstabilisierungsriemen so eingestellt werden, dass sich die Lastübertragung (angezogen) oder die Bewegungsfreiheit (gelockert) erhöht. Um das Packvolumen des Packsacks zu verringern oder um die Handhabung auf Reisen (Flugzeug etc.) zu erleichtern, kann der Hüftgurt komplett entfernt werden.

Wichtig für einen optimalen Tragekomfort und bei größeren Bergtouren ist das richtige Bepacken und die individuelle Einstellung des Tragesystems. Beide Möglichkeiten sollten solange variiert werden, bis die bestmögliche Konfiguration gefunden ist. Hierzu nachfolgend noch ein paar Tipps.

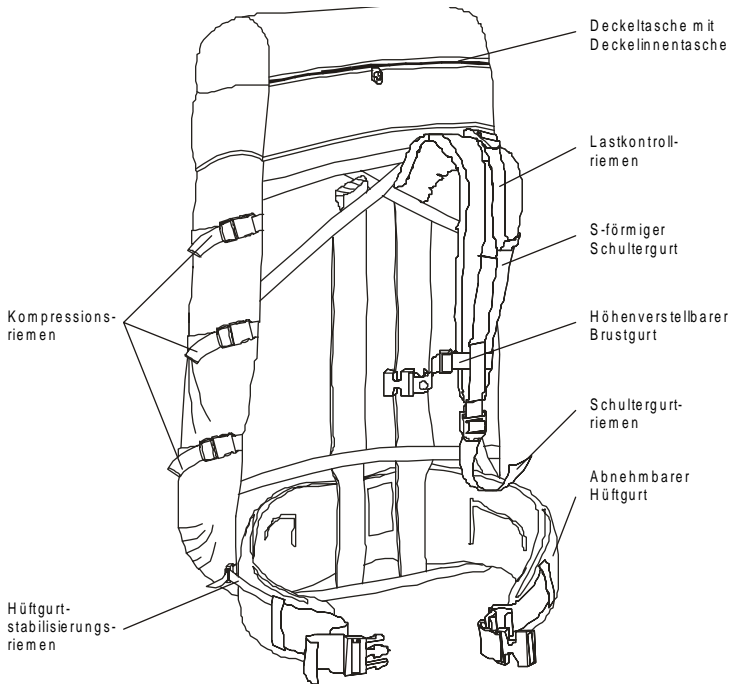


Abbildung 3: Übersichtszeichnung UP Packsack

Anpassung des Packsacks

Im voll beladenen Zustand werden sämtliche Kompressionsriemen angezogen, um die Last im Packsack zu fixieren. Alle Riemen, die mit dem Tragesystem zusammenhängen, müssen gelockert und die Teile aufgezogen werden. Der stramm angezogene Hüftgurt sollte in etwa mittig auf dem Hüftknochen aufsitzen, die Schultergurte nicht zu stark anziehen, evt. den Brustgurt schließen und durch variieren der Lastkontroll- / Hüftgurtstabilisierungs-Riemen die bestmögliche Einstellung justieren.

Packvorschlag

Der Packsackschwerpunkt sollte so nah wie möglich an die senkrechte Schwerpunktschwerachse des Trägers gebracht werden. Das kann näherungsweise durch Packen der schwersten Ausrüstungsgegenstände nahe den Schulterblättern erreicht werden. Nicht so schwere Gegenstände darüber und darunter, leichtere dahinter. Je weiter schwere Teile vom Schwerpunkt entfernt sind, desto Größer werden die störenden Kräfte bzw. Momente.

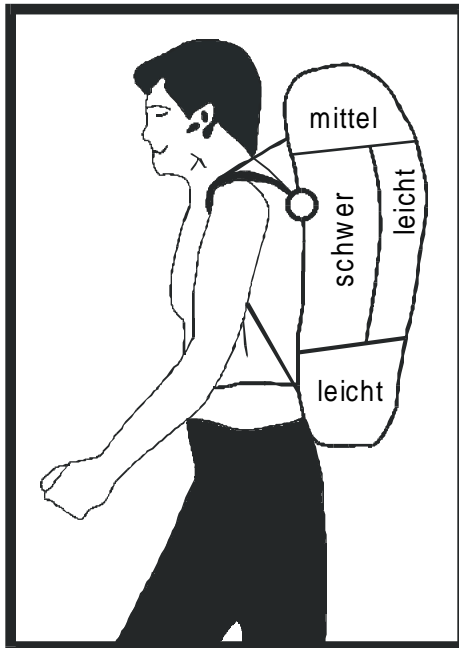


Abbildung 4: Ideale Lastverteilung für den UP Packsack



Vor dem ersten Flug

Einstellungen

Der UP Sherpa wurde im Laufe seines Entwicklungsprozesses von den Testpiloten und Konstrukteuren so eingestellt, dass das Serienprodukt die optimale Trimmung in bezug auf Sicherheit, Handling und Flugleistung besitzt.

Durch den hohen Qualitätsstandard, den UP Europe mit seinen gesamten Produkten verbindet, sind alle Leinen- und Gurtlängen mit größter Genauigkeit gefertigt. Jeder Schirm wird vor seiner Auslieferung nochmals vollständig vermessen und katalogisiert.

Die Einstellungen der Leinenlängen und Tragegurte des UP Sherpa weisen eine hohe Präzision auf und dürfen auf keinen Fall verändert werden.

Warnung: Jede eigenmächtige Änderung hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge!

Lediglich die Einstellung der Bremsgriffposition erlaubt eine individuelle Modifikation.

Positionierung der Bremsgriffe

Der UP Sherpa wird ab Werk mit einer Bremseinstellung ausgeliefert, die für die meisten Piloten den optimalen Einsatz beim Fliegen bietet. Für sehr große bzw. kleine Gleitschirmflieger und bei Verwendung von Gurtzeugen mit hoher bzw. tiefer Pilotenaufhängung kann es jedoch erforderlich sein, die Position der Bremsgriffe zu verändern.

Bei einer Verkürzung der Bremseinstellung ist besonders darauf zu achten, dass der UP Sherpa im



Trimmflug und Beschleunigt nicht durch zu kurze Bremsleinen verlangsamt wird. Neben einer Verschlechterung der Leistungs- und Starteigenschaften können bei stark verkürzten Bremsen auch Sicherheitsprobleme auftreten. Es sollte daher immer ein „Leerweg“ von einigen Zentimetern zur Verfügung stehen, um den Schirm nicht unbeabsichtigt anzubremsen. Hierbei ist auch zu beachten, dass die Bremse bereits durch ihren Luftwiderstand eine Zugkraft verursacht.

Wird die Bremseinstellung verlängert, so muss gewährleistet sein, dass der Pilot in extremen Flugsituationen und bei der Landung die Möglichkeit hat, den Stalpunkt ohne Wickeln der Bremsen zu erfliegen.

Veränderungen des Bremsweges sollten immer nur in kleinen Schritten (3-4cm) erfolgen und am Übungshang kontrolliert werden. Auf eine symmetrische Einstellung von linker und rechter Bremsleine ist dabei zu achten! Eine individuell richtig eingestellte Bremse ist die Voraussetzung für aktives und ermüdungsfreies Fliegen. Wenn Sie Fragen bezüglich Körpergröße, Gurtzeug und Bremseinstellungen haben, müssen diese vor einer Änderung immer erst geklärt werden. Setzen Sie sich bitte für eine persönliche Beratung mit einem UP Fachhändler oder auch mit UP Europe direkt in Verbindung.

Um ein unbeabsichtigtes Lösen der Bremsgriffe zu verhindern, ist unbedingt auf die richtige Ausführung und festen Sitz des Bremsleinenknotens (Spierenstich oder Palstek, siehe Abb. 5 und 6) zu achten.

Warnung: Lockere oder ungeeignete Bremsleinenknoten können aufgrund sich lösender Bremsgriffe zu schweren Unfällen durch

vorübergehend fehlende Steuerbarkeit des
Gleitschirmes führen.

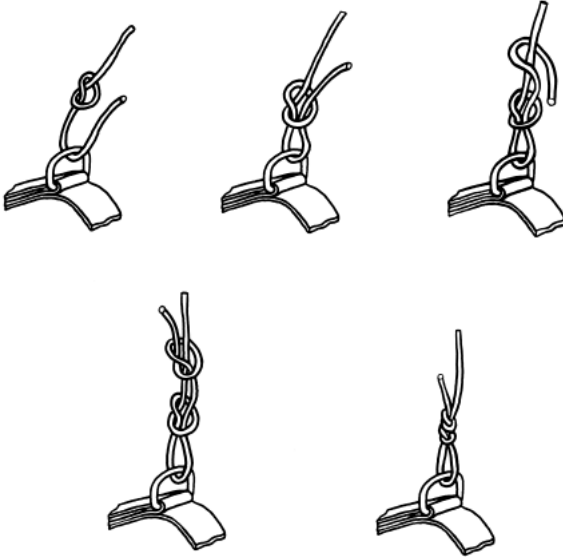


Abbildung 5: Spiereinstich



Abbildung 6: Palstek



Beschleunigungssystem

Die richtige Anbringung und Einstellung des Beschleunigungssystems ist eine wichtige Voraussetzung für den späteren reibungslosen Einsatz im Flug. Daher sollte vor dem ersten Start die Länge individuell eingestellt und die Seilführung überprüft werden.

Die Verbindung zwischen Fußbeschleuniger und Tragegurt wird über Schnapp- oder Schraubkarabiner hergestellt. Der Beschleuniger selbst besteht aus einer Fußstange (Gewebemantel mit innenliegender Aluminiumstange), zwei Seilen und zwei Karabinern. Von der Fußstange ausgehend werden die beiden Seile durch die vorgesehenen Ösen und Umlenkrollen (Riley-Rollen) gezogen (vgl. Abb. 7). Die Abbildung bezieht sich auf den Seilverlauf eines UP Action Gurtzeuges. Bei Verwendung eines anderen Gurtzeuges kann dieser abweichen. Wenn Probleme oder Fragen zur Befestigung und Seilführung auftauchen, sollte man sich mit dem jeweiligen Gurtzeughersteller in Verbindung setzen.

Es ist sinnvoll die Seillänge so einzustellen, dass im maximal beschleunigten Flugzustand (beide Umlenkrollen der Tragegurte liegen dabei aufeinander) die Beine ganz durchgestreckt sind. Ansonsten können bei längerem Betätigen Ermüdungserscheinungen auftreten.

Für den Start ist es ratsam, den Beschleuniger am Gurt zu fixieren, um ein Stolpern beim Aufziehen oder beim Startlauf zu vermeiden. UP Gurtzeuge besitzen zwei elastische Schlaufen mit deren Hilfe der Beschleuniger unter dem Sitzbrett befestigt werden kann.

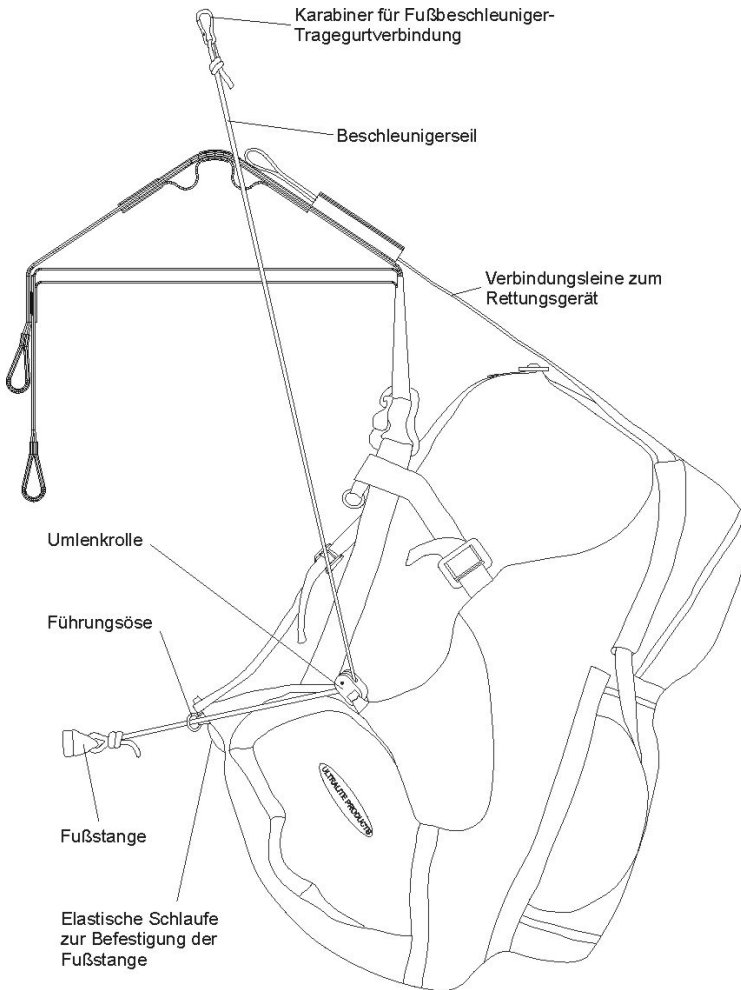


Abbildung 7: Beschleunigungssystem



Geeignete Gurtzeuge

Für den UP Sherpa eignen sich alle gütesiegelgeprüften Gurtzeuge mit Aufhängung etwa in Brusthöhe. Vom DHV zugelassen ist der UP Sherpa mit allen Gurtzeugen der DHV Gurtzeugklasse „GH“. Je niedriger der Aufhängepunkt des Gurtzeuges, desto besser lässt sich der UP Sherpa durch Gewichtsverlagerung steuern.

Weiterhin ist darauf zu achten, dass sich mit der Höhe der Aufhängung des Gurtzeuges auch der relative Bremsweg verändert. Wenn Sie Fragen oder Zweifel bezüglich der Verwendung Ihres Gurtzeuges mit dem UP Sherpa haben, setzen Sie sich bitte mit einem UP Händler oder auch direkt mit UP Europe in Verbindung. Wir beraten Sie gerne.

Rettungsschirm

Das Mitführen eines geeigneten Rettungsfallschirmes ist nicht nur vorgeschrieben, es ist zum sicheren Betrieb eines Gleitschirms absolut unerlässlich. Achten Sie bei der Auswahl des Rettungsfallschirmes unbedingt darauf, dass er für das vorgesehene Startgewicht geeignet und zugelassen ist. Ein Rettungsfallschirm mit 30 m² und einer Zulassung für 100 kg ist für den Tandembetrieb absolut ungeeignet und gefährlich. Auch zwei einzelne Solo-Reserven sind keine Alternative zu einer Doppelsitzer-Rettung.

Stattdessen muss beim Tandemfliegen ein Doppelsitzer-Rettungsgerät, wie z.B. das UP Profile Bi, mitgeführt werden, das speziell für eine Öffnung mit dem erhöhten Tandem-Startgewicht ausgelegt und zugelassen wurde.

Die Verbindungsleine des Rettungsschirms ist unbedingt an der Verbindung zwischen Tragegurt und



Doppelsitzer-Distanzaufhängung einzuhängen, um bei einer Rettungsschirmöffnung eine möglichst kontrollierte Notlandung mit Passagier zu ermöglichen.

Keinesfalls darf das Rettungsgerät am Gurtzeug des Piloten aufgehängt werden, da im Fall einer Rettungsschirmöffnung der Passagier unter den Piloten pendelt und dadurch bei der Landung extrem verletzungsgefährdet ist.

Einsatzbereich

Der UP Sherpa wurde ausschließlich für den Betrieb als Gleitschirm für Fuß- und Windenstart entwickelt und getestet. Ein nicht bestimmungsgemäßer Gebrauch ist unzulässig.

Kunstflug

Der UP Sherpa wurde nicht für Kunstflug gebaut und getestet. Er ist hierfür nicht geeignet und zugelassen.

Warnung: Wer Kunstflug mit dem UP Sherpa durchführt, begibt sich dabei in Lebensgefahr, da beim Ausführen von Kunstflugfiguren sowohl unberechenbare Fluglagen auftreten können als auch die Gefahr einer Überbelastung von Material und Pilot besteht! Der Pilot muss sich darüber bewusst sein, dass die Beschleunigungskräfte, die bei einem Tandemschirm entstehen können, um ein vielfaches größer sind als bei einem Solo-Schirm und er zudem die Verantwortung für den Passagier trägt.

Motorisierter Betrieb

Der UP Sherpa ist bisher nicht für motorisierten Betrieb zugelassen.



Wenn Sie den UP Sherpa motorisiert betreiben möchten, dann setzen Sie sich bitte zwecks Zulassung mit UP Europe, dem Hersteller des Motorantriebes sowie dem DULV (Deutscher Ultraleichtflug Verband) in Verbindung.

Fliegen mit Passagier

Der UP Sherpa ist auf zweisitzigen Betrieb ausgerichtet. Er ist nicht für einsitzigen oder mehrsitzigen (mehr als zwei Personen) Betrieb zugelassen.

Alle am Flugbetrieb beteiligten Personen und Ausrüstungsgegenstände müssen die entsprechend vorgeschriebenen Befähigungsnachweise bzw. Zulassungen - insbesondere für das doppelsitzige Fliegen von Gleitsegeln - aufweisen, um einen sicheren Flugbetrieb gewährleisten zu können. Dies gilt für Pilot, Passagier, beide Gurtzeuge, Rettungssystem und Doppelsitzeraufhängung.

Das Fliegen mit einem Passagier gehört zu den anspruchsvollsten Aufgaben, die der Gleitschirm-Flugsport zu bieten hat. Der Pilot vermittelt seinem Fluggast dabei auf einfache Art die Faszination des Gleitschirmfliegens. Neben den technischen und vorgeschriebenen Voraussetzungen (siehe oben) sollte er sich auch der Verantwortung für den Passagier bewusst sein und auf die Individualität eines jeden Fluggastes Rücksicht nehmen. Wer diese Voraussetzungen erfüllt, wird dem Passagier ein unvergessliches Flugerlebnis vermitteln und mit ihm die Freude am Fliegen teilen.



Flugpraxis

Vorflugcheck

Ein sorgfältiger Vorflugcheck ist für jedes Luftfahrzeug erforderlich, so auch für den UP Sherpa. Achten Sie bitte darauf, dass Sie jeden Check mit der gleichen Sorgfalt durchführen.

Vor jedem Start ist der Startcheck (5 Punkte-Check) nötig. Um nichts zu vergessen, ist es von Vorteil, ihn immer in der selben Reihenfolge durchzuführen.

- 1) Der Gleitschirm sollte bogenförmig ausgelegt werden, so dass beim Aufziehen mit den A-Tragegurten die Leinen in der Mitte des Schirms etwas früher gespannt werden als die an den Flügelenden. Dies gewährleistet einen leichten und richtungsstabilen Start. Beim Auslegen bitte die Windrichtung beachten, damit beim Aufziehen gegen den Wind beide Hälften des Gleitschirmes symmetrisch gefüllt werden und die Kappe nicht seitlich ausbricht.
- 2) Anschließend sind alle Leinen und Tragegurte sorgfältig zu sortieren. Besondere Beachtung verdienen dabei die A-Leinen. Sie müssen frei und ohne Verschlingung vom A-Tragegurt zur Kappe laufen. Ebenso wichtig ist es, dass die Bremsleinen frei sind und beim Start nicht hängen bleiben können. Es ist darauf zu achten, dass keine Leinen unter der Schirmkappe verlaufen. Ein Leinenüberwurf beim Start kann folgenschwere Auswirkungen haben.
- 3) Der Pilot muss sich anschließend vergewissern, dass Gurtzeug und Helm geschlossen, das



Rettungsgerät eingehängt ist und die Karabiner gesichert sind.

Beim Tandemfliegen muss der Pilot den richtigen Sitz des Passagiergurtzeugs und das korrekte Einhängen der Tragegurte in die T-Bars überprüfen.

- 4+5) Unmittelbar vor dem Start muss der Pilot Windrichtung und Luftraum nochmals kontrollieren, bevor der Start erfolgen kann.

Einhängen in die T-Bars

Der UP Sherpa wurde zusammen mit der mitgelieferten Doppelsitzer Distanzaufhängung (T-Bars) getestet und zugelassen. Bei Verwendung von anderen Tandem-Aufhängesystemen können sich sowohl Flugverhalten als auch das Verhalten in extremen Fluglagen wesentlich ändern.

Die T-Bars weisen zwei farblich getrennte Hauptaufhängungen auf. Neben der Pilotenaufhängung sind zwei ebenfalls farblich getrennte Passagieraufhängungen vorhanden.

Die beiden Hauptaufhängungen (Abbildung siehe Seite 16) dienen durch variable Hebelverhältnisse dem Ausgleich von unterschiedlichen Piloten- und Passagiergewichten. Ist der Pilot deutlich leichter als der Passagier, so ist die vordere Hauptaufhängung zu verwenden. Bei gleichen Gewichtsverhältnissen bzw. leichterem Passagier sollte die hintere Hauptaufhängung verwendet werden.

Die obere Passagieraufhängung sollte verwendet werden, wenn Pilot und Passagier in etwa die gleiche Körpergröße aufweisen bzw. wenn der Passagier größer ist als der Pilot. Ist der Passagier deutlich kleiner als der Pilot (ab etwa 15 cm Größenunterschied), sollte aufgrund des besseren



Starhandlings die untere Passagieraufhängung verwendet werden.

Das Doppelsitzer-Rettungssystem

Das vorgeschriebene Doppelsitzer Rettungssystem ist so anzubringen, dass ein unbeabsichtigtes Auslösen durch den Passagier bzw. durch den Piloten ausgeschlossen ist. Weiterhin müssen die Anweisungen des Rettungssystemherstellers beachtet werden.

Die Rettungsschirm-Verbindungsleine wird normalerweise über den Rücken des Piloten, entlang der Doppelsitzer Distanzaufhängung geführt und dort in den Hauptkarabinern (Verbindung mit den Tragegurten) eingehängt.

Der Start

Der UP Sherpa zeichnet sich besonders durch sein sehr gutes Startverhalten aus. Schon ein leichter Zug an den A-Leinen genügt, damit sich die Schirmkappe gleichmäßig füllt und sofort über den Piloten steigt. Während der Aufziehphase hat der UP Sherpa keine Tendenz zum Hängenbleiben und auch ein Überschießen der Kappe kommt nicht vor. Das ausgesprochen gute Startverhalten und das spezielle Profil, welches schon bei sehr geringer Geschwindigkeit einen großen Auftrieb erzeugt, ermöglichen eine kurze Anlaufstrecke und geringe Startgeschwindigkeit.

Für den Start hält der Pilot die A-Tragegurte und Bremsgriffe in den Händen. Bei stärkerem Wind kann der Start erleichtert werden, wenn der UP Sherpa lediglich mit den inneren beiden A-Leinen (vorderer A-Tragegurt) aufgezogen wird. Ein letzter Kontrollblick auf den ausgelegten Schirm ist obligatorisch. Die



Schirmmitte des UP Sherpa ist durch das UP Sherpa-Logo an der Eintrittskante ersichtlich. Ein sorgfältiges Auslegen der Schirmkappe entsprechend der Windrichtung und ein Startlauf in Linie der Schirmmitte erleichtert einen reibungslosen Start wesentlich.

Mit konsequentem und gleichmäßigem Zug wird die Kappe des Schirms gefüllt. Die Arme hält man dabei gestreckt in Verlängerung der A-Leinen. Sobald der Zug beim Aufziehen nachlässt - die Kappe befindet sich zu diesem Zeitpunkt über dem Piloten – blickt der Pilot nach oben und vergewissert sich, dass die Kappe vollständig geöffnet über ihm steht. Der UP Sherpa hat keine Überschießtendenz, so dass ein Anbremsen in dieser Startphase normalerweise nicht notwendig ist.

Eventuelle Richtungskorrekturen mit den Bremsen sollten erst unternommen werden, wenn die Kappe bereits über dem Piloten steht, da der Schirm sonst durch zu starkes Anbremsen wieder zurückfallen kann.

Die endgültige Entscheidung zum Start fällt erst jetzt. Nach einigen schnellen dynamischen Schritten hebt man ab, was je nach Startgelände durch dosierten Bremseinsatz unterstützt werden kann. Anschließend werden ggf. die Bremsen etwas nachgelassen, um zu beschleunigen.

Geschwindigkeitssteuerung

Mittels Bremsleinen

Der UP Sherpa verfügt über einen hohen Geschwindigkeitsbereich, verbunden mit sehr großer aerodynamischer Stabilität. Über die Bremsleinen kann die jeweilige Geschwindigkeit so angepasst werden, dass sich für jede Flugsituation die optimale



Leistung und Sicherheit wählen lässt. Dabei stehen dem Piloten je nach Zuladung ca. 65 cm – 75 cm Bremsweg zur Verfügung.

Die Geschwindigkeit des besten Gleitens in ruhiger Luft erzielt man beim UP Sherpa im ungebremsten Zustand. Wird die Bremsleine beidseitig ca. 15 – 20 cm gezogen, befindet sich der Schirm im Bereich des geringsten Sinkens. Erhöht man den Zug auf den Bremsen weiter, so verringert sich das Sinken nicht mehr, die Steuerkräfte steigen spürbar an und der Pilot erreicht die Minimalgeschwindigkeit.

Warnung: Zu langsames Fliegen nahe der Stallgeschwindigkeit birgt die Gefahr eines unbeabsichtigten kompletten Strömungsabrisses oder Trudelns in sich, so dass dieser Geschwindigkeitsbereich unbedingt gemieden werden muss.

Mittels Beschleunigungssystem

Der UP Sherpa ist mit einem Beschleunigungssystem ausgerüstet, welches über einen Fußstrecker aktiviert wird. Dieses Beschleunigungssystem erhöht die Geschwindigkeit bei Betätigung um ca. 5-7 km/h. Der Einsatz des Speedsystems ist vor allem für Streckenflüge gedacht und kann manchmal, bei einem Startgewicht im unteren Gewichtsbereich, sinnvoll sein (z.B. um besser gegen den Wind anzukommen).

Wird die Geschwindigkeit über den Beinstrecker bis zum Maximum gesteigert, kann man schneller aus Abwindzonen herausfliegen, bei Gegenwind einen besseren Gleitwinkel erzielen oder überhaupt noch gegen den Wind ankommen. Der Aktionsradius des UP Sherpa erhöht sich voll Beschleunigt und steigert das erfliegbare Leistungspotential. Bei Benutzung des Beschleunigers ist darauf zu achten, dass beim



Eintreten einer extremen Flugsituation das Beschleunigungssystem sofort deaktiviert wird, bzw. bei extremen Fluglagen nicht aktiviert wird. Der Vorteil des eingesetzten Beschleunigungssystems liegt darin, dass Auftriebsschwankungen und ein dadurch verursachtes Einklappen des Schirmes durch plötzliche Druckunterschiede am Beinstrecker erkannt werden können. Spürt der Pilot, dass der Gegendruck sich schlagartig verringert, so ist die Geschwindigkeit sofort auf Trimmspeed zu verringern, um mögliche Einklapper im Voraus zu vermeiden.

Warnung: Alle extremen Flugzustände (z.B. Einklapper) laufen bei erhöhter Geschwindigkeit dynamischer ab. Deshalb sollte das Beschleunigungssystem bei geringem Bodenabstand oder sehr turbulenten Verhältnissen wenig oder gar nicht betätigt werden.

Kurvenflug

Die Steuerung des UP Sherpa ist speziell für die Anforderungen eines Tandemschirms entwickelt worden. Die ersten 10 cm des Steuerwegs erlauben einen sanften Kurvenflug, ohne dass die Schirmkappe dabei eine hohe Querneigung einnimmt. Vergrößert der Pilot den Steuerweg, wird der Schirm agiler und ausgesprochen wendig.

Je nach Steuerimpuls und -weg lässt sich der UP Sherpa direkt und verzögerungsfrei steuern. Durch zusätzliche Gewichtsverlagerung kann der Pilot sehr gut flache Kurven mit minimalem Höhenverlust erfliegen. Eine kombinierte Steuertechnik – Gewichtsverlagerung und Zug der kurveninneren Bremsleine - eignet sich in jeder Situation bestens, um Kurven zu fliegen, wobei der Kurvenradius durch dosierten Bremsleinenzug bestimmt wird.



Ist es notwendig, den UP Sherpa auf engstem Raum zu drehen, empfiehlt es sich, den vorgebremsten Gleitschirm durch Lösen der kurvenäußeren und feinfühliges Ziehen der kurveninneren Bremsleine zu steuern (gegenläufige Bewegung der Bremsleinen).

Ab ca. 50% einseitigem Bremsleinenzug nimmt der UP Sherpa eine deutliche Seitenneigung ein und fliegt eine schnelle und steile Kurve, die zur Steilspirale verlängert werden kann (vgl. hierzu Kapitel „Steilspirale“).

Die Landung

Der UP Sherpa ist einfach zu landen. Aus einem geraden Endanflug gegen den Wind lässt man den Gleitschirm mit Normalfahrt ausgleiten und zieht dann in ca. 1m Höhe über Grund die Bremsen entschlossen und zügig durch. Bei starkem Gegenwind bremst man entsprechend schwächer. Landungen aus Steilkurven heraus und schnelle Kurvenwechsel vor der Landung sind wegen der damit verbundenen Pendelbewegungen zu vermeiden.

Windenschlepp

Der UP Sherpa weist beim Windenschlepp keine Besonderheiten auf. Die nachfolgenden Punkte sollten unbedingt beachtet werden, um einen sicheren und unfallfreien Schleppbetrieb zu gewährleisten:

- Sofern man nicht auf seiner „Hauswinde“ schleppt, bei der man sowohl Schleppwinde, Schleppgelände, als auch die Art und Weise des Schleppens kennt, ist es absolut notwendig sich mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut zu machen. Jeder „Gast“ in einem fremden Fluggelände wird von den lokalen Piloten sicher gerne eingewiesen.



-
- Beim Start ist darauf zu achten, dass der Schirm vollständig über dem Piloten steht, bevor das Startkommando gegeben wird. Eventuelle Richtungskorrekturen mit den Bremsen sollten erst unternommen werden, wenn die Kappe bereits über dem Piloten steht, da der Schirm sonst durch zu starkes Anbremsen wieder zurückfallen kann, bzw. der Schirm im noch nicht flugfähigen Zustand weggeschleppt wird.
 - Keinesfalls darf das Startkommando gegeben werden, bevor der Schirm vollständig unter Kontrolle ist. Starke Richtungskorrekturen während der Startphase und vor Erreichen der Sicherheitshöhe sind zu vermeiden.
 - Es ist darauf zu achten, im flachen Winkel vom Start bis zur Sicherheitshöhe wegzusteigen.
 - Der UP Sherpa darf nicht mit Schleppleinenzug von mehr als 150 daN geschleppt werden.
 - Alle am Windenbetrieb beteiligten Personen und Einrichtungen müssen im Besitz der entsprechend vorgeschriebenen Befähigungsnachweise bzw. Zulassungen sein, um einen sicheren Schleppbetrieb gewährleisten zu können. Dies gilt für Pilot, Schleppleinrichtung, Schleppklinke und Windenführer sowie alle weiteren Einrichtungen, für die ein spezieller Betriebstüchtigkeitsnachweis vorgeschrieben ist.



Flugsicherheit

Vom rechteckigen Sprungfallschirm zum widerstandsarmen Hochleister hat sich eine Entwicklung vollzogen, die neue fliegerische Möglichkeiten bietet, zugleich aber auch vom Piloten einen vorausschauenden und feinfühligsten Flugstil fordert. Jeder Schirm, ob Einsteiger oder Hochleister, kann bei turbulenten Bedingungen oder falschen Pilotenreaktionen einklappen. Um so wichtiger ist daher die Beherrschung des Gleitschirms, das Gefühl für die Steuerung und das Erkennen von Naturvorgängen.

Dem Piloten steht heute ein breites Angebot unterschiedlicher Schirmtypen von UP zur Verfügung. Der Hauptunterschied innerhalb der einzelnen Klassen liegt in der aerodynamischen Stabilität der Kappen. Anfängerschirme reagieren auf Störungen weniger dynamisch und haben ein weitgehend fehlerverzeihendes Flugverhalten, während Hochleister nur einen sehr geringen Spielraum für Pilotenfehler zulassen. Die Wahl des richtigen Gerätes ist somit entscheidend für die Flugsicherheit und der Pilot sollte sein Können und seinen Wissensstand selbstkritisch überprüfen, bevor er sich für einen Schirm entscheidet.

Eine sichere und effektive Methode, sich mit seinem neuen Gleitschirm vertraut zu machen, ist das Bodentraining. Auf einer geeigneten Wiese und bei leichtem bis mäßigem Wind können Steuerimpulse sehr gut trainiert und Schirmreaktionen beobachtet werden. Das Starten lässt sich dabei genauso üben wie kleinere Flugmanöver (Einklappen der Außenflügel, B-Stall etc.).

Vor und während des Fliegens ist es wichtig, seine Route vorausschauend zu planen. Die wenigsten



Turbulenzen treten plötzlich auf, sondern haben eine kausale Entstehungsursache. Wer sich im Vorfeld schon Gedanken über die Tageswetterlage und das Fluggebiet macht, kann später viele Gefahren vermeiden.

Fliegen bei Thermik und turbulenten Verhältnissen

In turbulenter Luft sollte der UP Sherpa mit leichtem Bremsleinenzug geflogen werden. Man erreicht dadurch eine Vergrößerung des Anstellwinkels und damit mehr Kappestabilität. Beim Einfliegen in starke Thermik oder bei zerrissener Thermik ist darauf zu achten, dass die Gleitschirmkappe nicht hinter dem Piloten zurückbleibt und in einen dynamischen Strömungsabriss gerät. Verhindert wird dies, indem man beim Einfliegen in den Aufwindbereich den Bremsleinenzug lockert, um etwas Geschwindigkeit aufzunehmen. Umgekehrt muss der Gleitschirm abgebremst werden, wenn die Kappe durch Einfliegen in einen Abwindbereich oder Herausfliegen aus der Thermik vor den Piloten kommt.

Schneller zu fliegen ist zum Durchqueren von Abwindzonen sinnvoll. Der UP Sherpa besitzt konstruktionsbedingt eine sehr hohe Stabilität, ein aktiver Flugstil in turbulenter Luft, so wie oben beschrieben, trägt jedoch zusätzlich noch zu weiterer Sicherheit bei. Ein Einklappen und Deformieren der Kappe kann durch einen aktiven Flugstil des Piloten weitgehend verhindert werden.

Achten sie darauf, dass den meisten Passagieren Thermik und Turbulenzen unbekannt sind und Angst oder Übelkeit hervorrufen können. Es kann daher ratsam sein, starke Thermik zu verlassen oder solche Zonen zu meiden.



Abstiegshilfen

Alle Abstiegshilfen sollten bei ruhiger Luft und in ausreichender Höhe geübt werden, um sie dann in extremen Verhältnissen effektiv einsetzen zu können! Informieren sie den Passagier im voraus über alle geplanten Flugmanöver. Besonders vor der Einleitung der Steilspirale sollte er über die hohen Beschleunigungskräfte, die zu erwarten sind, aufgeklärt werden.

Insgesamt unterscheidet man zwischen drei verschiedenen Arten, um die Sinkgeschwindigkeit sicher und beherrschbar zu erhöhen.

Warnung: Alle anderen Flugmanöver wie Fullstall und Negativkurven sind als Abstiegshilfe zu vermeiden, da man dadurch keine höheren Sinkwerte erreicht und falsches Ausleiten unabhängig vom Schirmtyp gefährliche Folgen haben kann!

Steilspirale

Mit Hilfe der Steilspirale können höchste Sinkwerte von über 15 m/s erzielt werden. Es ist jedoch ratsam, sich an die hohen Sinkwerte langsam heranzutasten.

Das Einleiten der Steilspirale ist beim UP Sherpa einfach und wurde schon im Kapitel „Kurvenflug“ beschrieben. Es ist wichtig, dass der Übergang vom Kurvenflug zur Steilspirale langsam und stetig geflogen wird. Bei zu abrupten Ziehen der Bremsleinen besteht sonst die Gefahr des Trudelns. In diesem Fall ist die Bremse sofort freizugeben, damit der Schirm wieder Fahrt aufnehmen kann.

Die Schräglage und Sinkgeschwindigkeit kontrolliert man durch dosiertes Ziehen bzw. Nachlassen der kurveninneren Bremsleine. Über die Bremse des



Außenflügel kann zudem bei sehr hohen Sinkwerten die Kappe stabilisiert werden.

Das Ausleiten der Steilspirale erfolgt wie das Einleiten langsam und stetig. Dabei wird die Bremse der Kurveninnenseite dosiert freigegeben. Unterstützen kann man die Ausleitung durch leichtes Anbremsen der Kurvenaußenseite. Ein übermäßiges Pendeln kann durch kontrolliertes und weiches Gegenbremsen verhindert werden.

Der Pilot muss wissen, dass bei einer Steilspirale mit großen Sinkwerten hohe Kräfte auf ihn, den Passagier und das Material einwirken.

Warnung: Fliege nie eine Steilspirale mit angelegten Ohren. Diese Flugfigur ist verbotener Kunstflug; es besteht die Gefahr der Überlastung von Gleitschirm, Pilot und Ausrüstung!

B-Stall

Die Einleitung erfolgt aus dem unbeschleunigten Geradeausflug, indem die beiden B-Tragegurte gleichzeitig 10-15 cm heruntergezogen werden. Die Bremsen kann der Pilot dabei in der Hand behalten. Für die ersten Zentimeter ist ein relativ hoher Kraftaufwand zum Herabziehen der B-Tragegurte erforderlich. Ist die Strömung an der Profilloberseite weitgehend abgerissen, geht der Schirm in einen sackflugähnlichen Flugzustand ohne Vorwärtsfahrt über. Durch weiteres Ziehen der B-Tragegurte lässt sich die Fläche verkleinern und die Sinkgeschwindigkeit erhöhen (ca. 4-6 m/s). Nach ca. 15-20 cm erreicht die Sinkgeschwindigkeit ihr Maximum und die Tragegurte sollten nicht weiter herabgezogen werden, da der Schirm sonst eine instabile Fluglage einnehmen kann.



Gibt man die B-Tragegurte gleichzeitig und zügig frei, nimmt der Gleitschirm wieder Fahrt auf und geht in den Normalflug über. Sollte der UP Sherpa durch zu langsames Freigeben der B-Tragegurte in den Sackflug übergehen, was normalerweise nicht der Fall ist, wird dieser durch Standardausleitung (siehe Kapitel Sackflug bei der Beschreibung der extremen Fluglagen) beendet.

Einklappen der Außenflügel

Diese Abstieghilfe empfiehlt sich besonders für das Tandemfliegen, da die Belastungen und Beschleunigungskräfte auf den Passagier sehr gering sind.

Beidseitig werden die äußersten A-Leinen (mittels A2-Tragegurt) gleichzeitig ca. 40 cm heruntergezogen und dadurch die Außenflügel zum Einklappen gebracht. Man behält die Bremsgriffe zusammen mit den heruntergezogenen A-Leinen (A2-Tragegurt) in der Hand. Der Schirm bleibt durch Gewichtsverlagerung voll steuerbar und fliegt mit erhöhter Sinkgeschwindigkeit (2-3 m/s je nach Anzahl der eingeklappten Zellen) geradeaus. Lässt man die A-Leinen los, öffnen sich die eingeklappten Zellen meistens von selbst. Sollte dies nicht der Fall sein, kann das Ausklappen durch leichtes Anbremsen aktiv eingeleitet werden.

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

Wird der UP Sherpa im Bereich der unteren Gewichtsgrenze geflogen, kann bei sehr großflächig eingeklappten Außenflügeln und einem Anbremsen des Schirms die Kappe in den Sackflug übergehen. Wenn dies geschieht, was normalerweise nicht der



Fall ist, wird dieser durch Standardausleitung (siehe Kapitel Sackflug bei der Beschreibung der extremen Fluglagen) beendet.



Extreme Flugmanöver

Verhalten in extremen Fluglagen

Obwohl der UP Sherpa über eine sehr hohe aerodynamische Stabilität verfügt, kann es durch Turbulenzen oder einen Pilotenfehler vorkommen, dass man in eine extreme Fluglage gerät. Die nachweislich beste Methode, in einem solchen Fall ruhig und richtig reagieren zu können, ist der Besuch eines Sicherheitstrainings. Hierbei lernt man unter professioneller Anleitung, extreme Fluglagen zu beherrschen.

Extreme Flugmanöver sollten in ruhiger Luft, ausreichender Höhe und nur während eines Sicherheitstrainings unter professioneller Anleitung ausgeführt werden. Auf die bestehende Rettungsschirmpflicht sei hier nochmals ausdrücklich hingewiesen.

Die im nachfolgenden Abschnitt beschriebenen extremen Flugfiguren und Flugzustände können entweder absichtlich, durch Turbulenzen, oder durch Pilotenfehler herbeigeführt werden. Jeder Pilot, der in Turbulenzen fliegt oder einen Fehler bei der Steuerung seines Gleitschirms macht, kann in diese Flugzustände geraten. Alle hier beschriebenen extremen Flugfiguren und Flugzustände sind gefährlich, wenn sie ohne adäquates Wissen, ohne die genügende Sicherheitshöhe, oder ohne die entsprechende Einweisung durchgeführt werden.

Warnung: Die falsche Ausführung der hier beschriebenen Flugfiguren und Flugzustände kann lebensgefährlich sein!



Einklappen des Schirms

Obwohl der UP Sherpa über eine sehr hohe aerodynamische Stabilität verfügt, so kann wie bei allen Gleitschirmen auch beim UP Sherpa stärkere Turbulenz zum Einklappen der Kappe führen. Dies ist normalerweise unkritisch. Die selbständige Wiederöffnung erfolgt rasch und zuverlässig und kann mit dem UP Sherpa einfach beherrscht werden.

Einseitiges Einklappen

Der UP Sherpa gehört einer neu entwickelten Schirmgeneration an, welche durch ihr hohes Sicherheitspotential bei einseitigen Einklappen sehr langsam wegdrehen und so dem Piloten genügend Zeit geben, die Situation zu beherrschen.

Ist beim UP Sherpa ein einseitiger Einklapper aufgetreten, so sollte der Pilot durch dosiertes Gegensteuern ein Wegdrehen verhindern. Ohne Gegensteuern stoppt der UP Sherpa die Drehbewegung normalerweise schnell und selbständig. Das Wiederöffnen des eingeklappten Flügelbereichs erfolgt im Regelfall eigenständig und kann durch dosiertes Anbremsen (kein hektisches „Pumpen“) der betroffenen Seite bei gleichzeitigem Gegensteuern auf der offenen Seite unterstützt werden.

Bei großflächigen Einklappern ist das Gegensteuern feinfühlig durchzuführen, um die Strömung am Schirm nicht komplett abreißen zu lassen und in den Fullstall zu geraten.



Frontstall

Ein negativer Anstellwinkel durch Turbulenzen oder das beidseitige Herunterziehen der A-Tragegurte durch den Piloten verursacht ein frontales Einklappen der Anströmkannte. Der UP Sherpa beendet einen Frontstall normalerweise schnell und selbständig. Durch gleichmäßiges, leichtes symmetrisches Bremsen auf beiden Seiten kann die Wiederöffnung unterstützt werden.

Arten des Strömungsabrisses

Bei der Umströmung des Gleitschirms entsteht immer eine laminare und turbulente Grenzschichtzone. Äußerst gefährliche Flugzustände können auftreten, wenn sich die laminare Grenzschicht ablöst, wodurch praktisch die gesamte Strömung auf der Flügeloberseite abreißt. Dies kommt hauptsächlich bei großen Anstellwinkeln des Schirms gegen die Strömung vor.

Im Einzelnen unterscheidet man drei Arten des Strömungsabrisses bei Gleitschirmen.

Warnung: Trudeln und Fullstall sind gefährliche und teilweise unkalkulierbare Flugmanöver. Sie sollten daher nicht absichtlich erfolgen werden, vielmehr ist es wichtig, die Ansätze des Strömungsabrisses zu kennen, damit dieser durch sofortige Reaktion des Piloten verhindert werden kann!

Sackflug

Der UP Sherpa ist nicht sackflugempfindlich. Er beendet einen eventuellen Sackflug, der durch starkes Ziehen der Bremsleinen, der hinteren Tragegurte, oder einem zu langsam ausgeleiteten B-Stall



verursacht wurde, selbständig, sobald man die Bremsen bzw. die hinteren Tragegurte freigibt. Sollte sich der UP Sherpa jedoch durch eine besondere Flugsituation- oder Konfiguration (z.B. zu geringes Startgewicht) doch einmal im Sackflug befinden, so beendet man diesen durch beidseitiges symmetrisches „nach vorne Drücken“ der A-Tragegurte. Flugübungen, bei denen man sich beabsichtigt an den Strömungsabriss herantastet, sollten nur mit ausreichender Sicherheitshöhe und unter professioneller Anleitung (Sicherheitstraining) durchgeführt werden. Keinesfalls sollte einseitig gebremst werden, wenn man glaubt, im Sackflug zu sein, da die Kappe sonst negativ drehen könnte.

Fullstall

Das Erfliegen des Fullstalls ist für den Piloten nur bei der Landung sinnvoll. Dort lässt er absichtlich, kurz vor der Bodenberührung, die Strömung abreißen, indem er beide Bremsen gleichzeitig vollständig durchzieht. Der Schirm kippt nach hinten weg und die Kappe entleert sich.

Auf gleiche Weise wird auch der Fullstall beim Testen eingeleitet. Nachdem der Schirm seine Minimalfahrt erreicht hat, reißt die Strömung ab und Pilot und Gleitschirm werden rückwärtig beschleunigt. In dieser Situation darf man auf keinen Fall die Bremsen freigegeben, da ein Ausleiten ein weites vorschießen der Schirmkappe verursacht. Im Extremfall kann dabei der Schirm bis unter den Piloten beschleunigen.

Nach dem rückwärtigen Abkippen bildet die Schirmkappe eine Rosette, bei der die Außenflügel Schlagbewegungen durchführen, die sich über die Bremsen auf den Piloten übertragen. Es erfordert einen hohen Kraftaufwand, um den Schirm im gestalltem Zustand zu halten.



Vor dem Ausleiten des Fullstalls sollte die Kappe unbedingt stabilisiert werden. Zum Ausleiten werden beide Bremsen langsam und symmetrisch nachgelassen, bis der Schirm sich über seine gesamte Spannweite vorgefüllt hat. In dieser Phase nickt der Gleitschirm leicht um seine Querachse. Befindet sich die Kappe vor dem Piloten, gibt dieser den restlichen Bremsweg frei. Bei richtiger symmetrischer Ausleitung schießt die Kappe wenig und ohne einzuklappen nach vorne. Es muss aber immer damit gerechnet werden, dass der Schirm bei stärkerem Vorschießen seitlich oder frontal einklappen kann.

Die von Testpiloten durchgeführte asymmetrische Ausleitung des Fullstalls dient lediglich der Überprüfung der Zulassungskriterien und sollte, wie der Fullstall, nicht absichtlich erfolgen werden, da durch die hierbei auftretenden dynamischen Kräfte die Reaktionen der Kappe beim Ausleiten sehr anspruchsvoll sind und ein impulsives und großflächiges Einklappen des Schirmes möglich ist.

Trudeln

Das Trudeln (Negativkurve / Vrille) ist ein einseitiger Strömungsabriss und entsteht, wenn der Pilot bei hoher Geschwindigkeit oder nahe der Stallgrenze eine Bremse schnell und komplett durchzieht. Beim Trudeln dreht der Schirm relativ schnell um die Schirmmitte, während der Innenflügel rückwärts fliegt. Um das Trudeln zu beenden muss die tiefgehaltene Bremse geöffnet werden. Dadurch wird dem Schirm die Möglichkeit gegeben, wieder Geschwindigkeit aufzunehmen. Hierbei kann die Kappe einseitig vorschießen und seitlich einklappen.

Bemerkt der Pilot, dass er unabsichtlich das Trudeln einleitet, sollte er sofort die zu weit gezogene Bremse etwas freigeben. Der UP Sherpa nimmt dann gleich



wieder fährt auf und fliegt stabil und ohne großen Höhenverlust weiter.

Wingover

Bei einem Wingover fliegt der Pilot abwechselnde Kurven mit stärker werdender Kurvenneigung bis zum gewünschten Grad des Aufschaukelns.

Warnung: Wir empfehlen ein langsames Herantasten an diese Flugfigur, da bei zu hohem Aufschaukeln Teile des Segels einklappen können.

Eine Querneigung von mehr als 60 Grad ist illegaler Kunstflug!

Notsteuerung

Sollte es aus irgendeinem Grund nicht möglich sein, den UP Sherpa mit den Bremsleinen zu fliegen (z.B. Verlust des Bremsgriffes durch lösen des Befestigungsknotens), dann lässt er sich auch sehr gut mit den hinteren Tragegurten steuern und landen. Der Strömungsabriss erfolgt etwas früher und der Pilot sollte daher bei sämtlichen Flugmanövern sensibler reagieren und dosierter Steuern.



Pflege und Reinigung

Pflege des Gleitsegels

Wie schnell ein Gleitschirm altert, hängt letztendlich davon ab, wie häufig und wo er geflogen wird, wie viele UV Stunden er ansammelt und mit welcher Pflege und Sorgfalt er behandelt wird. Nachfolgend einige Hinweise bezüglich der Pflege und Wartung Ihres UP Gleitschirms.

Wir verwenden zum Bau unserer Gleitschirme ein hochwertiges Polyamidthuch mit einem speziellen Schutz für verbesserte UV-Beständigkeit und Luftundurchlässigkeit. Lang anhaltende UV-Belastung und der normale Gebrauch mindern die Festigkeit jedes Gleitschirmtuchs. Daher ist es ratsam, den UP Sherpa nicht unnötig in der Sonne liegen zu lassen, sondern ihn nach dem Fliegen wieder in seinem Packsack zu verstauen.

Ist der Schirm feucht oder nass geworden, sollte er schnellstmöglich an einem gut belüfteten Ort (jedoch keinesfalls an der Sonne!) getrocknet werden.

Bei der Wahl des Startplatzes sollte der Pilot sich möglichst einen Untergrund aussuchen, der frei von scharfkantigen und hervorstehenden Gegenständen ist.

Beim Zusammenlegen ist noch darauf zu achten, dass nicht immer nur die Mittelzelle nach außen zeigt. Eine etwas asymmetrische Faltweise bzw. etwas Abwechslung beim Zusammenlegen erhöht die Lebensdauer des Tuches speziell im Mittelbereich.



Beim UP Sherpa werden äußerst hochwertige Technora-Aramid Leinen verwendet. Beachten Sie im Umgang mit Gleitschirmleinen, dass:

- diese regelmäßig auf Beschädigungen kontrolliert und
- nicht unnötig genickt werden.
- die Bremssammelleine am Bremsgriff nicht zu häufig geknotet wird, jeder Knoten schwächt die Leine.
- nach Überbelastungen (Baumlandungen, Wasserlandungen, anderen Extremsituationen,...) alle Leinen auf ihre Festigkeit und Länge kontrolliert und gegebenenfalls ausgetauscht werden. Senden Sie zur Überprüfung Ihren Schirm unbedingt direkt an UP Europe oder ein UP Service-Center.
- bei Veränderung des Flugverhaltens die Leinen auf ihre Länge kontrolliert und ggf. ausgetauscht werden. Senden Sie zur Überprüfung Ihren Schirm unbedingt direkt an UP Europe oder ein UP Service-Center.

Reinigung

Wenn Sie Ihren UP Sherpa reinigen müssen, verwenden Sie am besten nur lauwarmes Wasser und einen weichen Schwamm. Für hartnäckigere Fälle empfiehlt sich ein mildes Waschmittel, welches anschließend sorgfältig ausgespült werden muss. Keinesfalls dürfen zur Reinigung Chemikalien verwendet werden, da diese die Beschichtung und Festigkeit des Tuchs schädigen.

Der beste Ort zur Lagerung des Gleitschirms ist ein trockener und lichtgeschützter Raum. In unmittelbarer Nähe sollten sich keine Chemikalien befinden.



Überprüfung, Reparaturen und weitere Hinweise

Überprüfung und Reparaturen

Gleitschirmfliegen ist eine faszinierende Sportart. Frei wie ein Vogel durch die Lüfte zu gleiten, völlig lautlos... Doch wir sollten uns respektvoll und verantwortungsbewusst in diesem Element bewegen. Deshalb bringen wir von UP Europe unser Know-how nicht nur in die Entwicklung von Gleitschirmen und Zubehör ein, sondern bieten auch eine Reihe von Serviceleistungen rund um die Sicherheit Ihres Schirmes.

Unsere kompetenten Servicemitarbeiter sind professionelle und langjährige Piloten mit umfassender Erfahrung bei der Überprüfung von Gleitschirmen. Sie können sicher sein, dass sich das UP Service-Team zuverlässig und gewissenhaft um Ihr Equipment kümmert.

2-Jahres-Check für alle UP Schirme

Nach spätestens 2 Jahren oder 300 Betriebsstunden muss Ihr Gleitschirm auf seine Lufttüchtigkeit überprüft werden. Gerne führen wir die vorgeschriebene Nachprüfung auch schon vor diesem Zeitpunkt durch, wenn Sie der Meinung sind, dass dies aufgrund extremer Nutzung notwendig ist.

UP Europe kann durch seine langjährige Erfahrung im Gleitschirmsport einen professionellen 2-Jahres-Check garantieren. Dabei wird die Schirmkappe samt „Innenleben“ sowie das gesamte Leinensystem mittels einer speziellen Aufhängevorrichtung auf Beschädigungen jeglicher Art untersucht.



Anschließend prüfen wir das Tuchmaterial mit einem besonderen Messgerät auf seine Luftdurchlässigkeit. Dies ist sehr wichtig, da zu niedrige Luftdurchlässigkeitswerte gefährliche Veränderungen der Flugeigenschaften bewirken können (Sackflug, verändertes Abreißverhalten u.a.). Es folgt das Ausbauen der innersten A-, B-, C- und D-Stammleinen, da diese im Flug die höchste Belastung erfahren. Mittels einer speziell für den Gleitschirmbau entwickelten Leinenreißapparatur wird dann ein Belastungstest durchgeführt. Abschließend wird das gesamte Leinensystem computergestützt vermessen und auf Veränderungen überprüft.

Neben den so gewonnenen Messwerten ist die Einschätzung des Prüfers ausschlaggebend für die Gesamtbeurteilung des Gleitschirms. Dies erfordert ein hohes Maß an Sachkenntnis und Erfahrung. Einzelne Schirme, bei denen der Prüfer auf Grund der gewonnenen Daten eine Veränderung der Flugeigenschaften vermutet, werden von den UP Testpiloten nachgeflogen und überprüft. Dadurch kann UP Europe stets eine hohe Qualität bei der Überprüfung von Gleitschirmen gewährleisten. Nur durch einen sorgfältigen und professionellen 2-Jahres-Check können die Zulassungsbestimmungen eingehalten und die Sicherheit des Schirms garantiert werden. Daher sollten Sie Ihren UP Schirm nur von den Spezialisten im UP Service-Team checken lassen.

Unsere Erfahrung für Ihre Sicherheit!

Sollten Reparaturen an Ihrem Gleitsegel notwendig sein, so sind diese nur durch UP Europe oder autorisierte Betriebe durchzuführen.



Packen und Nachprüfung von Rettungsschirmen

Bitte denken Sie daran: Nur regelmäßiges Neupacken garantiert die einwandfreie Funktion des Rettungssystems! Genau wie der Gleitschirm, sollte auch die Rettung alle 2 Jahre vom Hersteller überprüft werden. UP Europe bietet Ihnen einen umfassenden Service rund um Ihr Rettungsgerät an: Kontrolle, Packen und fachgerechter Einbau mit den entsprechenden Nachweisen werden von uns genauso professionell erledigt, wie alle notwendigen Reparaturen von UP Profile Rettungsgeräten.

Einschicken des UP Schirms und anderer UP Produkte

Schicken Sie Ihren Gleitschirm, Rettungsgerät, Gurtzeug etc. am besten in einem Karton per Post, UPS oder DPD an unser Service-Team. Die Zusendung sollte mit einem Begleitschreiben versehen sein, welches uns über die gewünschte Serviceleistung (2-Jahres-Check, Reparatur usw.) informiert. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen an, wie wir Sie am besten tagsüber erreichen können. Der Rückversand erfolgt per UPS oder Post Paket. Die Bezahlung kann per Nachnahme oder Bankeinzug erfolgen (bitte angeben).

Nachfolgend finden Sie die Anschrift für alle UP Service-Leistungen. Bei Fragen zum Thema 2-Jahres-Check, Reparaturen, Auftragsannahme etc. erhalten Sie kompetente Beratung unter den angegebenen Rufnummern.

Wenn Sie außerhalb Deutschlands Ihren Wohnsitz haben, informieren Sie sich bitte über unser Service Telefon, welches UP Service-Center in Ihrer Nähe liegt.



UP Europe GmbH
-Abteilung Service-
Altjoch 19A
D-82431 Kochel am See

Email: service@up-europe.com
Service Telefon: +49 (0) 88 51-92 92 40
Fax: +49 (0) 88 51-92 92 60

Weitere Hinweise

Ein bekleben des Schirms (z.B. für Werbezwecke) mit großen, schweren oder nicht geeigneten Klebesegeln kann ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge haben. Jeder Pilot sollte sich vorher vergewissern, dass die Anbringung keine Veränderung der Flugeigenschaften bewirkt. Im Zweifelsfall sollte von einem Einkleben der Klebesegel abgesehen werden.

UP übernimmt keine Haftung und gewährt keine Garantie bei veränderten Schirmen!

Wird der Schirm längere Zeit am Meer oder in salzhaltiger Luft geflogen, kann dies eine vorzeitige Alterung der Materialien bewirken. In diesem Fall sollte der Schirm frühzeitig zur Nachprüfung eingeschickt werden.



UP Homepage

Die UP Homepage informiert Sie rund um die Uhr über aktuelle Themen und Produkte. Dort finden Sie technische Information und Zubehör für Ihren UP Sharpa sowie viel sinnvolle Accessoires, die für die Fliegerei unerlässlich sind.

Neben Gleitschirmen, Gurtzeugen und Zubehör können sie dort auch die neue „Skywear“ - Kollektion betrachten und die „News“ informieren sie immer über alle aktuellen UP-Aktivitäten.

www.up-europe.com



Einige abschließende Worte

Mit dem Gleitschirmfliegen ist eine grundlegend neue Luftsportart entstanden, die das selbständige Fliegen für fast jedermann möglich macht. Die technische Einfachheit, die Mobilität der Fluggeräte und das schnelle Erlernen der grundsätzlichen Flugpraxis lassen das Gleitschirmfliegen unkompliziert, verständlich und ungefährlich erscheinen.

Solange der Pilot den notwendigen Respekt vor den Anforderungen und Gefahren des Fliegens bewahrt, solange werden auch diese Vorstellungen vom Gleitschirmfliegen erfüllt. Jeder Flieger muss letztendlich für sich selber entscheiden, bei welchen Bedingungen und Verhältnissen er sich in die Luft begibt. Dabei muss er immer wissen, dass jeder Luftsport potentiell gefährlich ist, falls man die natürlichen und physikalischen Gesetze überschreitet, sei dies aus Unwissenheit oder Unvernunft.

„Wahrscheinlich gibt es nur wenige Sportarten, deren Erfolg in so hohem Maße außer der körperlichen Leistung das Erkennen von Naturvorgängen erfordert“* – eine Tatsache, die das Gleitschirmfliegen als Sport ganz besonders auszeichnet. Der Reiz des Fliegens liegt mit im „Erkennen von Naturvorgängen“. Muss der Pilot doch immer wieder versuchen, ihre Gesetzmäßigkeit zu ergründen und ihre Dynamik zu nutzen. Wer das Gleitschirmfliegen nicht nur als Modesport ansieht, in dem es gilt, seine Mitmenschen zu beeindrucken, sondern als eine Verwirklichung des uralten Menschheitstraums - der freien Bewegung im Raum -, der wird die Faszination des Fliegens auf seine ursprünglichste Art erfahren.

Wir von UP wünschen Ihnen dabei viel Spaß sowie schöne und unfallfreie Flüge mit Ihrem UP Sherpa.

SEE YOU UP IN THE SKY - UP Europe

* von Helmut Reichmann aus dem Buch „Streckensegelflug“

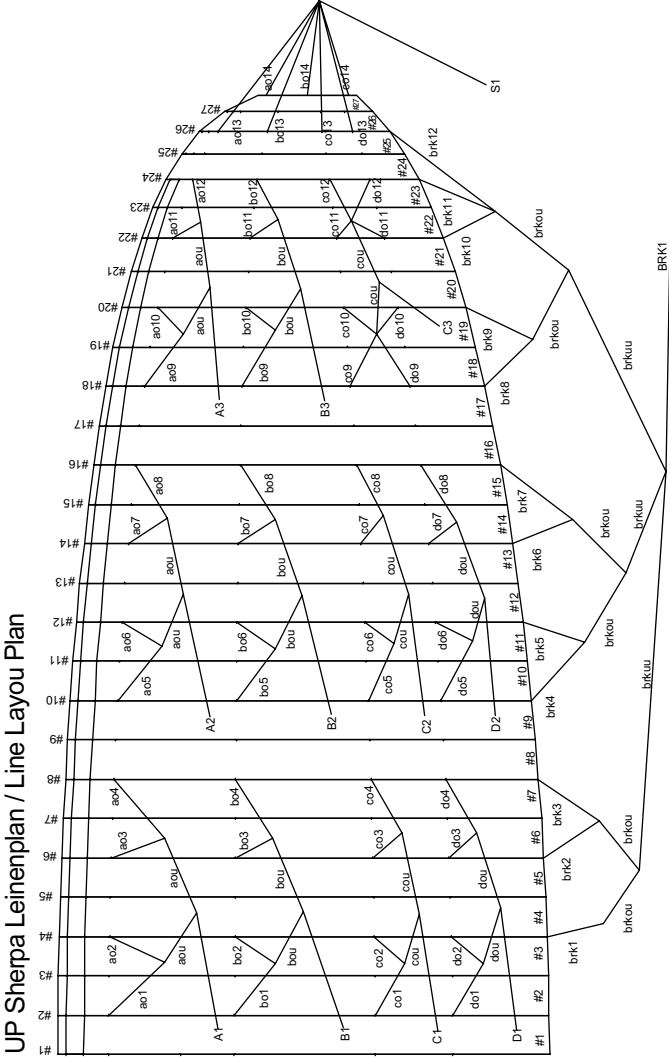


Anhang

Leinenplan	57
Rückantwortkarte.....	58
Einweisungsblatt.....	60
Luftsportgeräte-Kennblatt UP Sherpa.....	62



Leinenplan



Rückantwortkarte

Karte entlang der Perforation abtrennen und einschicken!

Name: _____

Vorname: _____

Adresse: _____

Tel: _____

Fax: _____

Email: _____

UP Sherpa Seriennummer: _____

gekauft am: _____

bei: _____

UP Sherpa eingeflogen von: _____

Meine bisherige Flugpraxis: _____

Stunden: _____

Gleitschirmfliegen gelernt am: _____

bei: _____

Ultralite Products Europe GmbH
Altjoch 19 A

D-82431 Kochel am See



Standard Einweisungskontrollblatt für neu gekaufte Schirme

Käufer Name/Vorname:

Adresse:

Befähigungsnachweis Nr.:

neuer Gleitschirm, Typ:

Bisherige Anzahl Flüge:

Seriennummer des Schirms

Folgende Übungen sollten am Übungshang unter Aufsicht absolviert werden:

Auslegen und Sortieren der Leinen

Durchführen mehrerer Starts

Aufziehtechnik vorwärts und rückwärts

Laufen mit gebremstem Schirm

Aufziehen mit schlecht ausgelegtem Schirm

Stalomlaufen

Bodenwellenlaufen (sofern möglich)

Das Beherrschen der oben angeführten Manöver ist die Grundlage, um die Reaktionen des neuen Gleitschirmes kennenzulernen. Zugleich werden wichtige Reflexe eintrainiert, um den Schirm in turbulenter Luft angemessen handhaben zu können. Ungewollte Klapper und andere extreme Flugzustände können dadurch reduziert bzw. wesentlich besser beherrscht werden.

Folgende Manöver sollten während Höhenflügen unter Aufsicht mit Funk mit dem neuen Gleitschirm absolviert werden:

Übungen:

Einweisungen:

Schnelle Kurvenwechsel

Einweisung in das Beschleunigungssystem

Enge Vollkreise in beide Richtungen

Seitliches Einklappen mit Kurs halten

Steilspirale

Eventuellen Sackflug richtig ausleiten

B-Leinen Stall

Ohren anlegen

Diese Übungen dürfen nur mit einem Rettungsgerät erfolgen. In Thermik und Turbulenzen können alle diese Flugzustände plötzlich auftreten und es dient der eigenen Sicherheit, diese mit jedem Schirm neu zu erfliegen.

Diese Übungen ersetzen nicht ein Sicherheitstraining, dessen Besuch wir jedem Piloten im Interesse seiner eigenen Sicherheit empfehlen. Deine Flugschule kann Dir dies sicher bestätigen.

Wir bestätigen, daß oben genannter Gleitschirm von uns testgeflogen wurde, und die angeführten Manöver vom Käufer beherrscht werden:

Unterschrift Fluglehrer:

Unterschrift Käufer:

Ort/Datum:

Dieses Formular verbleibt während 2 Jahren bei Ihrer Flugschule



Luftsportgeräte-Kennblatt

(§ 4 LuftVZO)

Gleitsegel

Geräte-Kennblatt Nr.: *MZL GS-01-831-01* Ausgabe: *0* Datum: *14.02.01*

I. Zulassung

1. Gerätemuster: *Sherpa*
2. Hersteller: *UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH*
3. Datum der Musterzulassung: *14.02.01*

II. Merkmale und Betriebsgrenzen

1. Gerätegewicht (ohne Packsack kg): *9,4*
2. Zulässiges Startgewicht minimal (kg): *150* maximal (kg): *220*
3. Anzahl der Sitze: *2*
4. Klasse: *1-2 Biplace*
5. Gurtzeugbeschränkung:
6. Fußbeschleuniger: *Ja*
7. Trimmer (von Hand zu bedienen): *Nein*
8. Zugelassen für Windenschlepp: *Ja*
9. Tragegurtlängen (mm):

Tragegurt A:	Tragegurt B:	Tragegurt C:	Tragegurt D:
normal: <i>390</i>	normal: <i>390</i>	normal: <i>390</i>	normal: <i>390</i>
beschleunigt: <i>320</i>	beschleunigt: <i>350</i>	beschleunigt: <i>380</i>	beschleunigt: <i>390</i>

10. Leinenlängen (mm):

Leinenebene	A	B	C	D	Bremse
S1			7330/7555		
S2			7310/7455		
S3			7365/7470		
S4			7535		
1	7750	7695	7720	7735	8280
2	7845	7770	7805	7855	8280
3	7935	7860	7900	7960	8405
4	8030	7945	7995	8085	8420
5	8100	8005	8055	8145	8540
6	8065	7965	8030	8115	8565
7	8090	7980	8045	8135	8520
8	8165	8050	8120	8215	8570
9	8200	8090	8150	8250	8700
10	8175	8065	8125	8235	8810
11	8215	8095	8160	8260	8820
12	8295	8180	8240	8345	8960

11. Sonstige Besonderheiten:

III. Betriebsanweisungen

Betriebsanleitung in der genehmigten Fassung vom 01.01.01

DHV/OeAeC Technikreferat Harry Buntz

UP EUROPE GMBH ALTJOCH 19A D-82431 KOCHEL AM SEE
PHONE: +49 (0) 88 51-92 92 0 FAX: +49 (0) 88 51-92 92 60 E-mail: info@up-europe.com
www.up-europe.com