



Betriebshandbuch



SUP'AIR - VLD
34 rue Adrastée
Parc Altaïs
74650 Annecy - Chavanod
FRANCE

45°54.024'N / 06°04.725'E

www.supair.com



Deutsch
Datum Version : 04/06/2018



Herzlichen Dank für deine Entscheidung unsern SORA Tandemgleitschirm zu fliegen. Wir freuen uns dich an Board zu haben und unsere Leidenschaft zum Gleitschirmfliegen mit dir zu teilen.

SUP'AIR entwickelt, produziert und vertreibt Produkte für den Flugsport seit 1984. Durch die Wahl eines SUP'AIR Produktes profitierst du von mehr als 30 Jahren Fachwissen, Innovationen und Image. Unsere Philosophie ist die permanenten Bedürfnisse der Piloten anzuhören, um bessere Produkte zu entwickeln und ein hohen Qualitätsstandard aufrecht zu erhalten.

Wir hoffen du wirst hier eine Betriebsanleitung vorfinden, die vollständig, eindeutig und hoffentlich ansprechend zu lesen ist. Wir empfehlen dir es sorgfältig zu lesen !

Auf unserer Webseite www.supair.com wirst du die neusten aktuellen Informationen über dieses Produkt finden. Falls du weitere Fragen hast, sei so frei und wende dich an deinen Händler und natürlich steht dir auch das gesamte SUP'AIR Team zur Verfügung : i

Wir wünschen dir bezaubernde, unzählige Flugstunden und immer mit einer geglückten Landung.

Das SUP'AIR Team

Einführung	4
Technische Daten	5
Fachbegriffe	6
Verbindung des Gleitschirms	7
Rettungsgeräteeinbau und das automatische Stallsystem am Tragegurt	9
Flugvorbereitungen	10
Start	11
Flugverhalten	12
Schnellabstieg	14
Besondere Fälle im Flug	16
Windenschlepp	16
Leinenplan	17
Materialien	18
Tabelle der Messwerte	19
Zertifikate	20
Wartung	21
Vorgeschriebene Kontrollen	22
Garantie	22
Haftungsausschluss	22
Piloten Ausrüstung	22
Ergänzungen / Zubehör	23

Herzlich Willkommen beim Tandemfliegen : Eine Welt in der man die Leidenschaft, den Komfort und die Sicherheit teilt.

Dein SUP'AIR SORA ist ein Gleitschirm, der alle Anforderungen der modernen Tandemflügel entspricht. Er wurde entwickelt, um sich auf den professionellen Gebrauch zu konzentrieren und wird beiden dem Pilot und den Passagieren ein hohes Level an Flugkomfort über die komplette Saison bieten. Bei der Wahl des Designs und der Materialien wurde sehr viel Aufmerksamkeit auf die Langlebigkeit gelegt.

Dein SORA ist EN / LTF B zertifiziert. Es könnten die meisten auf dem Markt erhältlichen Gurtzeugmodelle benützt werden, aber für einen besseren Komfort und ein optimales Gefühl empfehlen wir die Piloten- und Passagiergurtzeuge aus der SUP'AIR Modellpalette.

Nach dem Lesen der Betriebsanleitung weisen wir dich darauf hin, zuerst den Flügel an einem Übungshang auszuprobieren.

Übrigens: Drei Faktoren werden dir helfen das Betriebshandbuch zu lesen.



Hinweis



Achtung!



Gefahr!!

Model	Tandem Gleitschirm SORA
Größe (m ²)	41
Anzahl der Zellen	54
Ausgelegte Fläche (m ²)	41,2
Ausgelegte Spannweite (m)	14,9
Flügeltiefe (m)	3,47
Streckung ausgelegt	5,35
Projizierte Fläche (m ²)	35,1
Projizierte Spannweite (m)	11,7
Projizierte Streckung	3,9
Gleitschirmgewicht (kg)	7,5
Gewichtsbereich (kg)	120 - 220
Trimmgeschwindigkeit (km/h)	38
Max. Geschwindigkeit (km/h)	52
Zulassung	Class B, EN : 926-2 : 2013 & 926-1 : 2015, LTF : 2. DV LuftGerPV §1, Nr 7 c



Farbcode 01



Farbcode 02

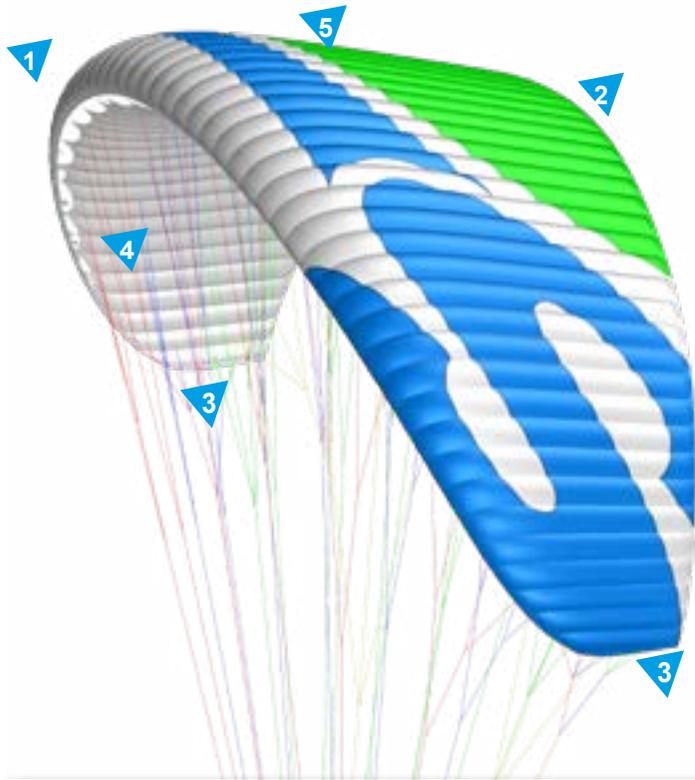


Farbcode 03



Farbcode 04

Überblick der Ausrüstung



- 1 Eintrittskante
- 2 Hinterkante
- 3 Stabilo
- 4 Untersegel
- 5 Obersegel
- 6 A Tragegurt
- 7 A' Tragegurt (zum Ohrenanlegen)
- 8 B Tragegurt
- 9 C Tragegurt
- 10 D Tragegurt
- 11 Bremsleine
- 12 Bremsführung
- 13 Bremsgriff
- 14 Ohren Blockiersystem
- 15 Trimmerschleife mit Magnet
- 16 Tragegurtaufhängungsschleufe

Optional im Lieferumfang „SORA Tandem Paket“



- 17 Spreizenhauptaufhängung
- 18 Einhängpunkt für den Piloten
- 19 Einhängpunkt für den Passagier
- 20 Rettungsverbindungsleinenführung
- 21 BIRD 150L Packsack

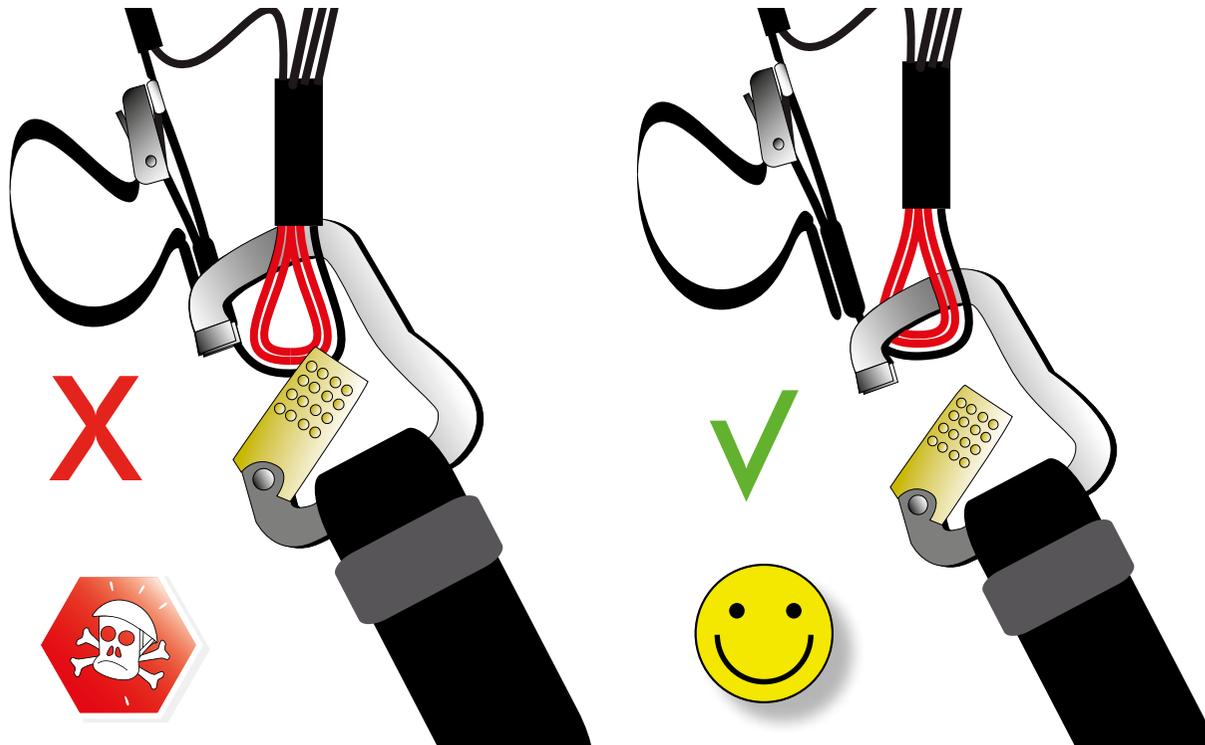
Verbindung zur Tandemspreize

Die untere Schlaufe am Tragegurt muss unter der Verwendung von Karabinern, die der vorgeschriebenen Festigkeit der Tandemanhängelast entsprechen, mit der Hauptaufhängung der Spreize verbunden werden. Du musst sicher stellen, dass die A-Tragegurte oben sind, ohne irgendwelche Twists oder Verhängungen.

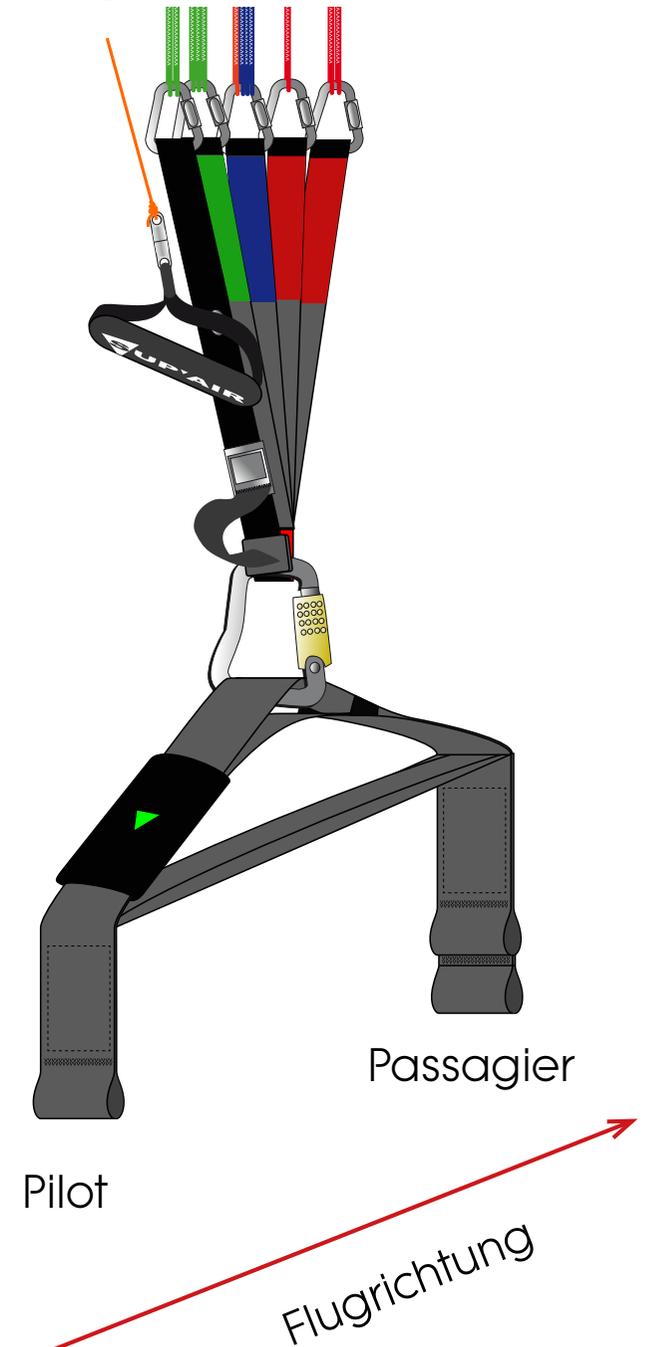
Verbinde NIEMALS den Gleitschirm mit irgend welchen anderen Punkten.

Der Pilot verbindet dann sein Gurtzeug an den hinteren Schlaufen der Spreizen und verbindet schließlich das Passagiergurtzeug an den vorderen Schlaufen.

Für die Verbindung zwischen Gleitschirm und Spreize empfehlen wir die SUP'AIR 45mm Stahlkarabiner.



Einhängen des Gleitschirms



Bremsleinenlänge

Die Bremsleinenlänge ist in der Fabrik voreingestellt, um optimale Schirmkontrolle zu haben. Wie auch immer, falls die Einstellung dir nicht passt, ist es möglich die Bremsleinenlänge zu verstellen.

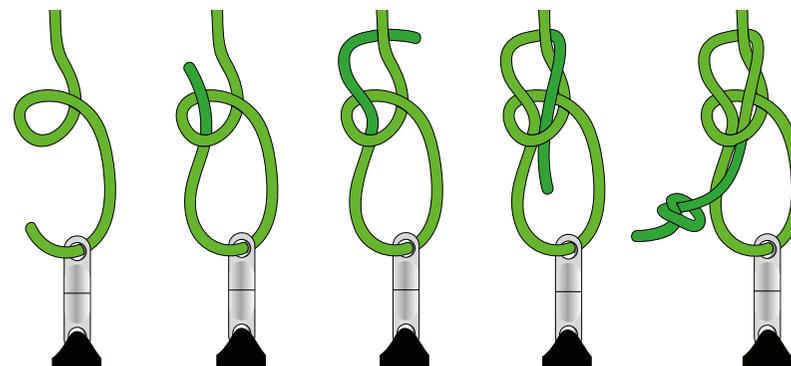
Wir weisen dich darauf hin einen Palstekknoten zu machen und deine Längenänderung zu minimieren (ca. 5cm auf einmal).

Die Bremsleinenlänge wird wie folgt eingestellt :

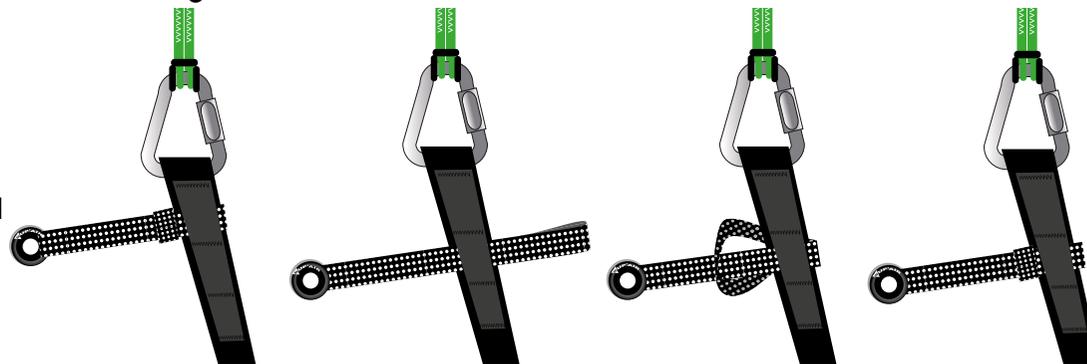
- Öffne den Knoten an der Bremsleine und zieh sie aus dem Ring.
- Schlaufe die Bremsleinenführung am Tragegurt aus und in die gewünschte Position wieder ein.
- Fädle die Bremsleine durch den Ring.
- Verbinde die Bremsleine mit dem Bremsgriff an der Markierung und mache den Palstek-Knoten

VERBINDUNG DES GLEITSCHIRMS

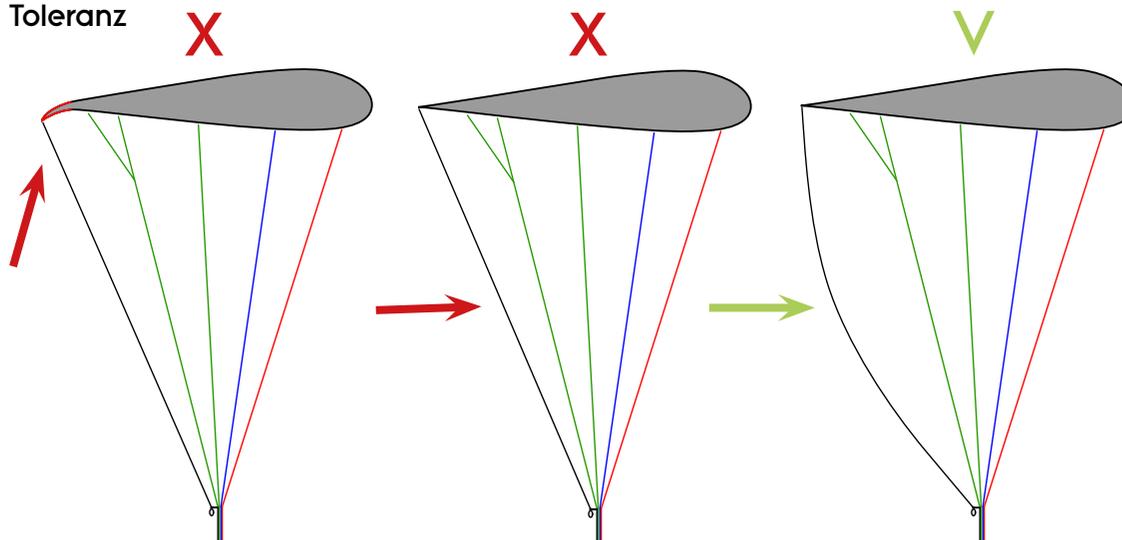
Palstek-Knoten



Bremsführung



Toleranz

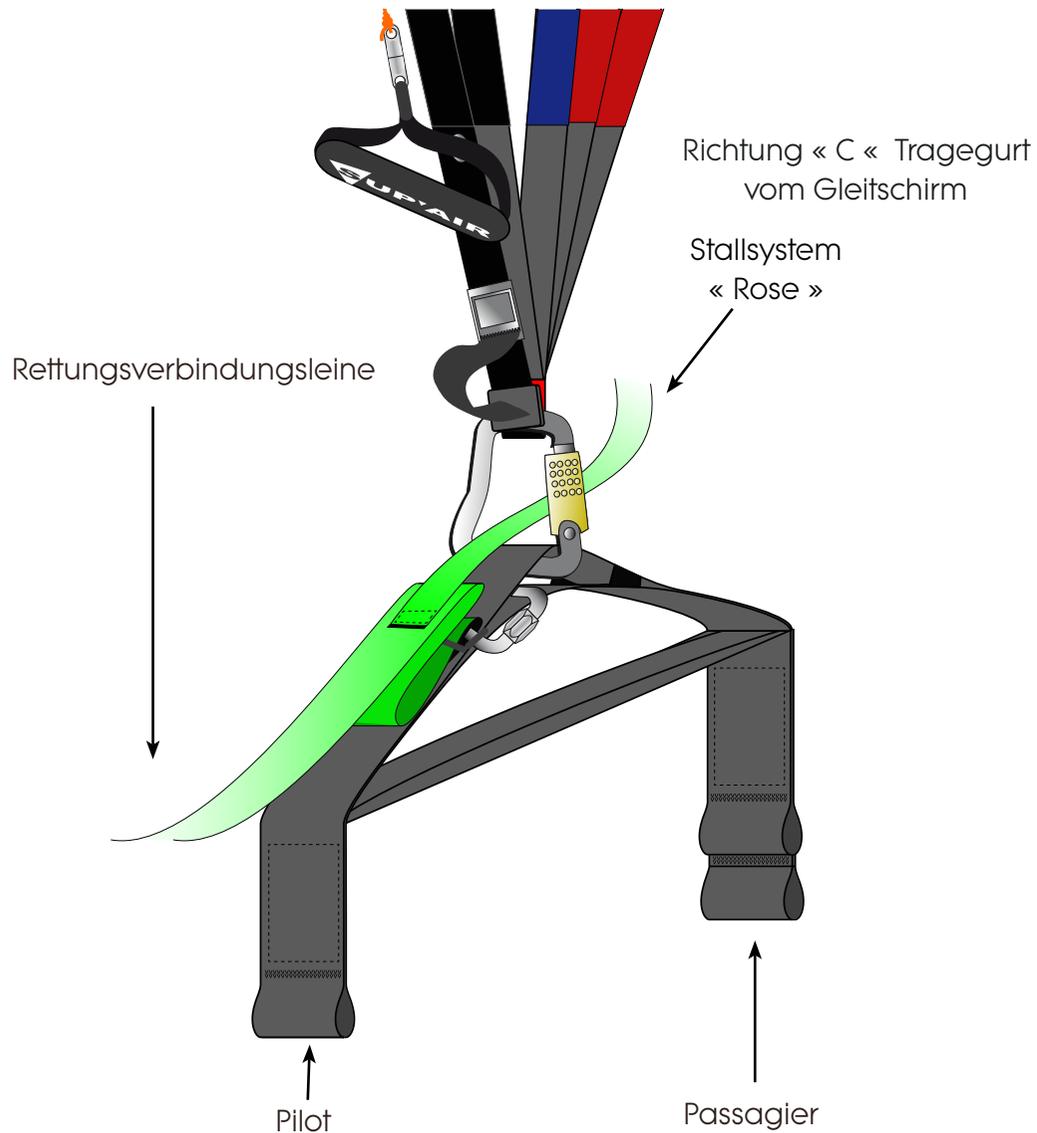


Achtung nicht den „Bogen“ in der Bremsleine unterbinden, wenn man mit den Händen hoch fliegt, so dass sich die Segelhinterkante sich nicht verformt oder die Trimmer können nicht richtig funktionieren, (wenn die Hinterkante heruntergezogen ist).

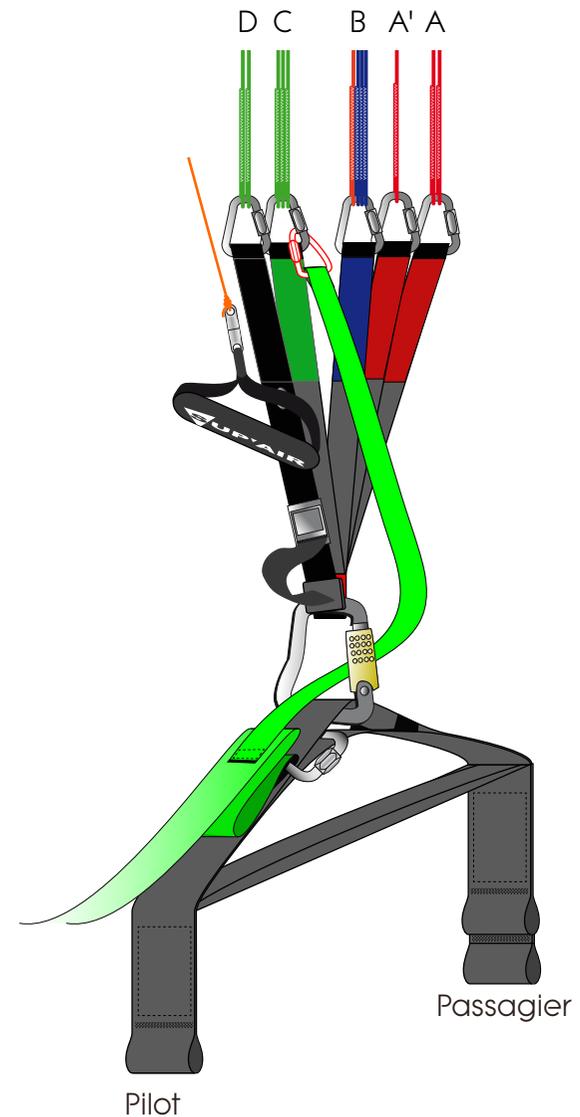
Der Bogen der Bremsleine muss mit ganz offenen Trimmern überprüft werden. Die Hinterkante darf nicht diese Position einnehmen.

VERBINDUNG DES GELTSCHIRMS

1. Verbinde jeweils die Verbindungsleinen (Verlauf über die Schulter) mit rechteckigen 6 mm Edelstahlschraubschäkeln (Inox) + Gummiringfixierung mit der jeweiligen Spreizenhauptaufhängung.



2. Auf beiden Seiten: Fädle den schmalen Gurt vom „Stallsystem Rose“ von hinten durch den Karabiner (an dem der Gleitschirmtragegurt eingehängt ist) und verbinde ihn mit einem Dreiecksschäkel zu der « C » Ebene des Gleitschirmtragegurts – Die Namensgebung



Breite den Schirm aus und lege ihn mit der Oberseite nach unten in einem Halbkreis aus.

Sortiere die A, B, C und D Tragegurte und die Bremsleinen. Stelle sicher, dass die Tragegurte und Leinen keine Knoten, oder Verdrehungen haben und nicht in irgendetwas (Steine, Äste, etc.) gefangen sind.

Überprüfe, dass beide Trimmer in einer symmetrischen Position sind.



Achtung!

Es ist entscheidend einen vollständigen Vorflugcheck zu machen und im Detail sicher zu stellen, dass der Passagier und Pilot korrekt in ihren Gurtzeugen und dass die Gurtzeuge ordnungsgemäß mit der Spreize verbunden sind.

Überprüfe folgendes vor jedem Start :

- ob Gurtzeug und Karabiner in einem funktionstüchtigen Zustand sind
- dass der Rettungsgerätecontainer ordnungsgemäß geschlossen ist und dass der Rettungsgriff sich an der korrekten Position befindet
- ob deine persönlichen Einstellungen sich nicht verstellt haben
- dass der Gleitschirm ordnungsgemäß mit den Karabinern verbunden ist und dass sie sicher geschlossen sind.

Vor dem ersten Start mache Groundhandling, um mit deinen neuen Schirm vertraut zu werden. Der Schirm kann entweder mit Vorwärts - oder mit Rückwärtsstartmethoden gefüllt werden.

Vorwärtsstart

Um den Schirm zu füllen, nimm die A-Gurte an den Leinenschlössern in deine Hände und bewege dich langsam und progressive nach vorne. Ist der Schirm über deinem Kopf, setze die Bremsen je nach Bedarf ein und führe den Kontrollblick durch, bevor du zum Abheben beschleunigst.

Rückwärtsstart

Bei moderaten bis starken Wind von vorne empfehlen wir die Rückwärtsstartmethode, um die visuelle Kontrolle zu erleichtern. Der Pilot sollte sich umdrehen, um den Schirm im Blickfeld zu haben und hält die A-Gurte, während der Passagier nach vorne gerichtet bleibt. Nach einem sanften Zug, um die Kappe zu füllen, bewege dich mit angemessener Geschwindigkeit auf den Schirm zu, um jegliches Überschießen oder Schleifen zu vermeiden.

Ist der Schirm stabilisiert, dreht sich der Pilot nach vorne um und beide Personen bewegen sich nach vorne zum Abheben.

Einstellung der Trimmer

Wir empfehlen die Trimmer für den Start auf „neutral“ zu stellen, dies ist an der roten Markierung am Tragegurt. Wie auch immer könntest du die Trimmer je nach Windgeschwindigkeit, die Steilheit des Startgeländes oder entsprend des Gewichts des Passagiers einstellen.

Anmerkung : Ändere die Trimmerpostion nicht mehr als ein mal bei einem Verstellvorgang.



Achtung!

Vor dem Start, vergewissere dich immer, dass der Luftraum frei ist und die Verhältnisse geeignet sind für dein Wissen und Können.

Der Tandem ist für erfahrene Piloten entwickelt worden, die zum Tandemfliegen berechtigt sind und vollkommen geeignet sind sich wechselnden Verhältnissen anzupassen. Wir empfehlen, dass die ersten Flüge in sanften Bedingungen stattfinden sollen, um sich mit dem Flügel vertraut zu machen.

Die folgenden Tipps werden dir helfen die optimale Leistung aus deinem TANDEM herauszuholen :

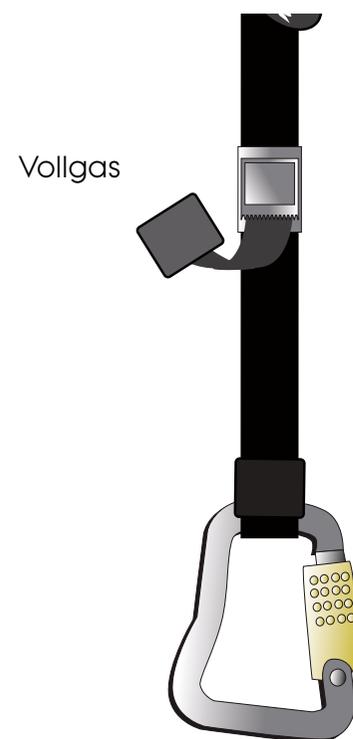
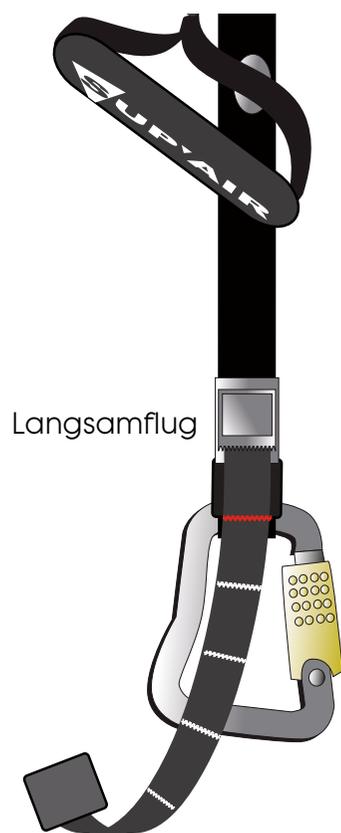
« Hände hoch » Geschwindigkeit oder Trimmspeed.

Fliegen mit « Hände hoch » erzielt die beste Gleitzahl bei null Wind.

Benutzung von Trimmern

Wenn du mehr Geschwindigkeit benötigst, öffne die Trimmer, dies ermöglicht es dir zu beschleunigen. Die Gleitzahl wird nicht viel schlechter bis zum Punkt vom halben Weg. Wir empfehlen dir die Maximalgeschwindigkeit (Trimmer ganz offen) vorsichtig zu nutzen und nicht in dieser Konfiguration bei turbulenten Bedingungen nahe am Gelände fliegen.

 Falls du wünschst langsamer zu fliegen oder deine Sinkgeschwindigkeit zu verringern, ziehe die Trimmer an, um auf die Stellung der minimal Geschwindigkeit zu kommen.



Kurvenflug

Schaue erst, ob der Luftraum frei ist, bevor du eine Kurve einleitest und lehne dich im Gurtzeug auf die Kurveninnenseite – du mögest den Passagier auch fragen, das gleiche zu tun – und ziehe progressive an der Bremse auf der Seite in die du fliegen willst, bis du die gewünschte Schräglage erreicht hast. Du kannst dann unter Benutzung der Außenbremse die Geschwindigkeit und Radius der Kurve variieren. Wenn du eher an der Minimalgeschwindigkeit

fliegst, leite zuerst die Kurve mit lösen der Außenbremse ein. Dies verringert das Risiko vom Trudeln.

Landung

Vergewissere dich immer, dass du ausreichend Höhe hast, um deine Landevolte entsprechend den Bedingungen und den Besonderheiten des Landeplatzes vorzubereiten. Mache keine engen Kurven oder radikale Manöver während der Landevolte. Lande immer gegen den Wind mit Pilot und Passagier in aufgerichteter, stehenden und laufbereiten Position, um zu laufen, falls es notwendig ist. Während des Endanfluges, fliege so schnell wie möglich wie die Bedingungen es zulassen. Dann bremse sukzessive den Flügel mit Verwendung des vollen Bremsweges an, um ihn komplett herunter zu bremsen bei der Bodenberührung. Achte darauf, dass nicht zu früh oder nicht zu spät gebremst wird. Ein zu starker Steig- oder Sinkflug könnte eine harte Landung verursachen.

Wenn du bei Starkwind gelandet bist, musst du dich mit dem Passagier zum Schirm umdrehen, um sich zu ihm zu bewegen, während man ihn symmetrisch herunter bremst. Du könntest auch die C-Gurte nehmen, um den Schirm herunter zu stallen.

Die folgenden Techniken sollten nur in Nottfällen angewendet werden und erfordern ein Training zuvor. Bestimmte Analysen und Einschätzung der Bedingungen werden oft den Gebrauch von schnellen Abstiegsstechniken verhindern. Wir empfehlen dir sie in ruhiger Luft und vorzugsweise über Wasser zu trainieren.

Ohrenanlegen

Das hereinziehen großer Ohren erhöht die Sinkgeschwindigkeit. Wir empfehlen nicht das Ohrenanlegen in geringer Höhe über Grund durchzuführen. Um die Ohren anzulegen, greife die separierten Tragegurte (äußere A-Gurte), während du die Bremsen in der Hand hältst und ziehe sie nach unten bis der Außenflügel einklappt. Es ist vorzugsweise erst an einer Seite und darauf folgend die andere Seite einzuklappen und nicht gleichzeitig, um einen Frontstall vorzubeugen.

Um die Ohren wieder zu öffnen, lasse beide Tragegurte symmetrisch los. Du darfst die Bremse an einer Seite einsetzen und dann die andere, um das Wiederöffnen zu unterstützen.

Es ist möglich das Anlegen der Ohren mit der Benutzung der Trimmer zu kombinieren, um die Sinkgeschwindigkeit und die Geschwindigkeit weiter zu erhöhen. Ist das Ohrenanlegen eingeleitet, wie oben beschrieben, öffne ganz die Trimmer. Öffne die Ohren zuvor, bevor die Trimmer wieder angezogen werden, um in den normalen Flug wieder zu kommen.

Ohren Blockiersystem

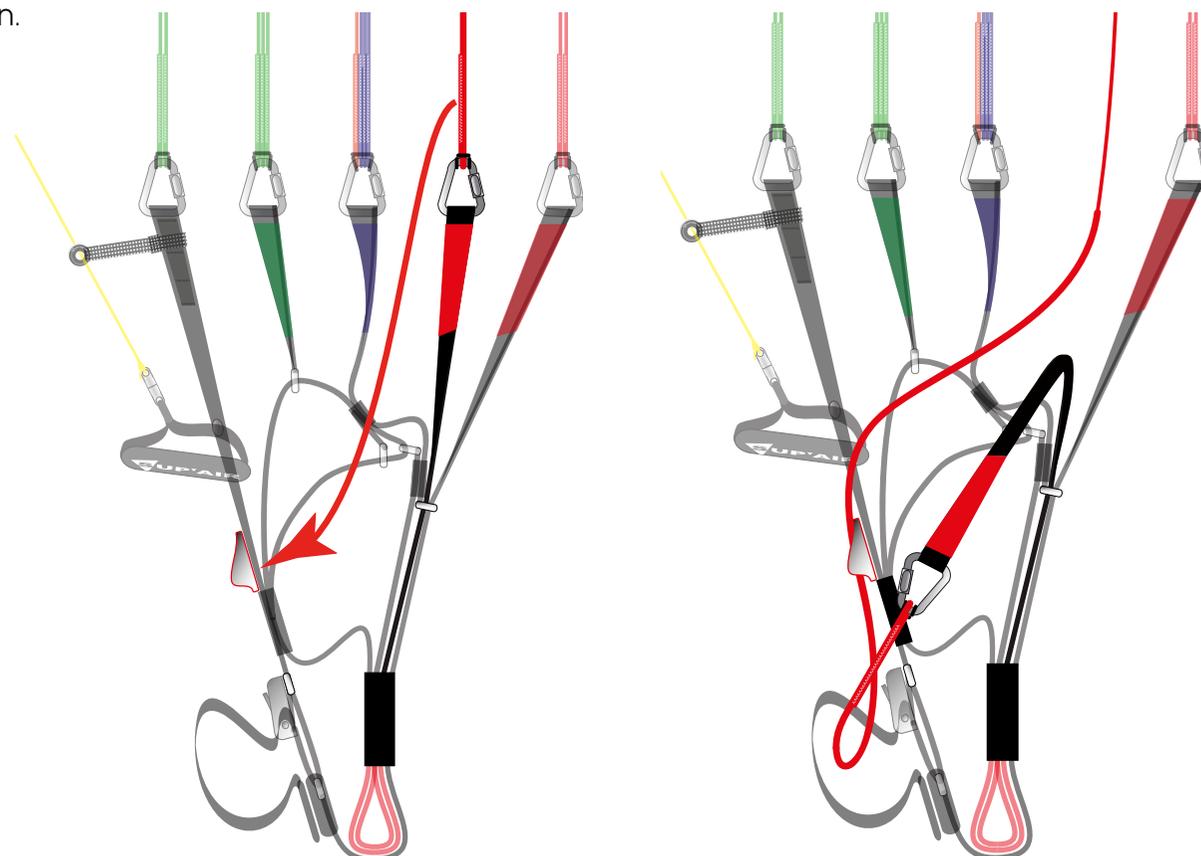
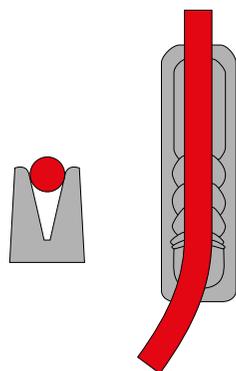
Ein System zum Blockieren beim Ohrenanlegen ist positioniert am hinteren Tragegurt. Es bietet die angelegten Ohren zu blockieren und der Pilot kann dabei weiter steuern.

Um die Ohren anzulegen, benütze die separaten (A') Leinen und raste sie direkt in den Blockiersystem in der gewünschten Länge ein.

Du musst deinen Flugstil bei dieser Einstellung auf das vergrößerte Sinken einstellen.

Vergewissere dich das Wiederöffnen durch nachlassen der Leine früh einzuleiten (Sicherheitsabstand), vor allem vor der Landung.

Ohren Blockiersystem



B-Leinenstall

Diese Technik ist generell sehr schwierig an einem Tandemflügel durchzuführen wegen dem hohen Kraftaufwand beim Herunterziehen der B-Ebene. Das Design des SORA ermöglicht keinen B-Leinenstall und dieses Manöver wurde auch nicht bei der Zertifizierung getestet.

360° Steilspirale

Um eine Steilspirale einzuleiten, stelle sicher, dass der Luftraum frei ist, dann lehne dich nach innen in die Kurve setze nach und nach die Bremse auf der selben Seite ein. Der Gleitschirm wird eine volle Umdrehung machen, dann beschleunigen und in eine Spirale kommen. Du darfst dann die Außenbremse nutzen, um Sinkgeschwindigkeit und Drehgeschwindigkeit zu kontrollieren.

Um die Steilspirale auszuleiten, gehe zurück in eine neutrale (mittige) Position im Gurtzeug – wie auch der Passagier - und lasse Stück für Stück die Innenbremse nach. Du musst den Schirm in einer Kurve halten, damit es langsamer wird, um das Aufstellen zu minimieren beim Ausleiten der Spirale. Wenn deine Ausleitung zu radikal ist, wird der Schirm sich stark Aufstellen, dann in ein starkes Durchtauchen übergehen, das du unter Kontrolle bringen musst. Nach und nach die Rotation mit der Außenbremse verlangsamen wird dir ein kontrolliertes Verhalten ermöglichen.



KOMBINATION OHRENANLEGEN : Wir raten dir von der Technik ab, die Abstiegshilfe Ohrenanlegen mit einem 360° Kurvenflug zu verbinden.



Laut EN Standards, der SORA zeigt keine Tendenz in der Spirale zu bleiben und wird nach weniger als 2 Umdrehungen in den Normalflug übergehen.



GEFAHR Dieses Manöver fügt dem Gleitschirm eine hohe Belastung zu. Die hohe Geschwindigkeit und G-Kraft könnten dich und deinen Passagier orientierungslos machen und im Extremfall zu einem „Blackout“ und Bewusstlosigkeit führen. Trainiere behutsam mit Höhe und einer großen Sicherheitsreserve und sei dir bewusst über den Komfort und das Befinden des Passagiers.

Asymmetrischer Klapper

Jeder Gleitschirm könnte wegen Turbulenzen oder Pilotenfehlern gelegentlich klappen. Beim Eintreten eines asymmetrischen Klappers, musst du dich vor allem fern vom Gelände halten, um in den normalen Flugzustand wieder zu gelangen. Um dies zu unterstützen, setze die Gewichtsverlagerung auf die offene Seite und falls notwendig hilf bei dieser Aktion mit einem dosierten Zug an der Bremse auf der offenen Seite, um dem Wegdrehen entgegen zu wirken. Mache den Bremseneinsatz mit Gefühl, damit du nicht auf der offenen Seite die Strömung abreißt.

Wenn der Klapper nicht automatisch öffnet, setze einen tiefen Bremsimpuls auf der geklappten Seite ein und lasse sofort wieder nach. Wiederhole dies so oft wie nötig bis das Ohr wieder öffnet. Passe auf, damit du den Schirm dabei nicht stallst. Im Falle eines „Verhängers“ (bei dem das Flügelende in den Leinen gefangen ist), musst du die Ohrenanlegetechnik wie oben beschrieben verwenden, indem man an der verhängten Leine anzieht, um das Flügelende frei zu bekommen.

Frontklapper

Während eines Frontstalls, bezogen auf das Zertifizierungsverfahren, wurde der Gleitschirm entwickelt zur selbstständigen Wiederöffnung. Vergewissere dich, dass du nicht die Bremsen einsetzt, um in den normalen Flugzustand zu gelangen.

Sackflug

Sogar dieser Flugzustand kann nur sehr selten passieren, du könntest mal in die Situation kommen, in der der Gleitschirm nur vertikal sinkt ohne Vorwärtsfahrt, das ein Sackflug ist. Falls dies passiert, lasse die Bremsen komplett nach und öffne die Trimmer symmetrisch. Falls notwendig drücke auch noch die A-Gurte nach vorne. Überprüfe erst, ob du in dem normalen Flugzustand wieder gelangt bist, bevor du die Bremsen wieder einsetzt.

Fullstall

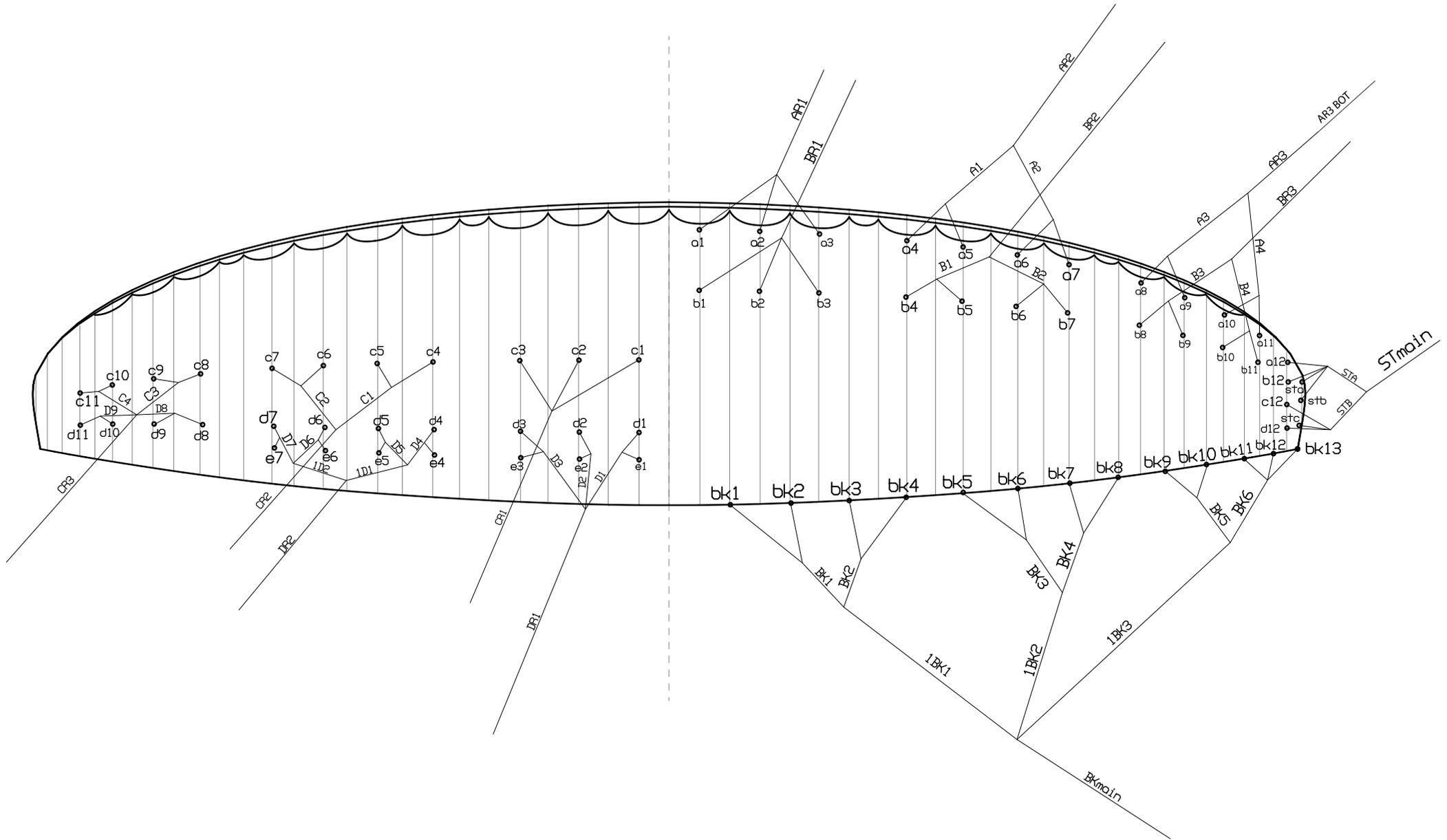
Diese Technik ist sehr schwierig es an einem Tandemgleitschirm durchzuführen und erfordert einen sehr hohen Kraftaufwand auf den Bremsen. Es ist kein sicherer Weg, um schnell Höhe abzubauen und wir empfehlen ihn nicht zu verwenden.

Trudeln / Einseitiger Strömungsabriss

Ein Einseitiger Strömungsabriss wird nur vorkommen bei Pilotenfehlern. Falls dies eintritt, löse komplett an der angestellten Seite die Bremse und stelle sicher, dass du den Gleitschirm kontrolliert behältst bis in das darauf folgende Durchtauchen.

Windenschlepp

Der SORA kann zum Windenschlepp verwendet werden. Stelle sicher, dass du zum Schlepp eine zugelassene Ausrüstung und einen qualifizierten Windenfahrer benützt. Du musst auch einen vorschriftsmäßigen Kurs erfolgreich absolvieren. Die Zugkraft muss dem Abfluggewicht entsprechen und die Schleppphase darf nur anfangen, wenn der Schirm einwandfrei, voll gefüllt und stabil über dem Piloten steht.



Tuch	Hersteller	Referenz
Obersegel	Porcher Sport	Skytex 38 Universal – 9017E25
Untersegel	Porcher Sport	Skytex 32 Universal – 70032E3W
Zellwand	Porcher Sport	Skytex 40 Hard – 9017E29
Zugbänder und D Zellwand	Porcher Sport	Skytex 32 Hard - 70032E4D
Zellzwischenwand	Porcher Sport	Skytex 32 Hard - 70032E4D
Zellwandverstärkung	Porcher Sport	SR 170

Hauptleinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Liros	PPSL 160 - PPSL 120
Obere mittlere Kaskade	Liros	PPSL 200 - PPSL 160
Untere mittlere Kaskade	Liros	PPSL 160
Untere Kaskade	Edelrid	A7343-420 & A7343-280
Untere AR3	Liros	PPSL 350 kg

Stabilo leinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Liros	PPSL 120
Mittlere Kaskades	Liros	PPSL 120
Untere Kaskade	Edelrid	A6843-160

Bremsleinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Liros	DSL 70
Obere mittlere Kaskade	Liros	PPSL 120
Untere mittlere Kaskade	Liros	PPSL 200
Untere Kaskade	Edelrid	785ox - 240
Leinenschlösser	Peguet	MAILLON RAPIDE DELTA INOX 3.5MM

SORA Tandem Größe 41 Checkblatt der Gesamtleinenlängen

		A	B	C	D	E	Frein
Mitte	1	8590	8500	8539	8697	8756	9945
	2	8506	8410	8443	8592	8652	9579
	3	8541	8453	8493	8652	8707	9312
	4	8509	8429	8475	8623	8679	9185
	5	8428	8350	8392	8531	8582	8997
	6	8407	8336	8380	8515	8564	8863
	7	8440	8382	8433	8573	8611	8807
	8	8268	8230	8287	8367		8839
	9	8125	8101	8152	8228		8747
	10	7982	7979	8034	8110		8684
	11	7876	7892	7949	8026		8656
Stabilo	12	7690	7646	7688	7762		8534
Flügelende	13	7545	7589	7643			8503

Tragegurlänge

TRAGEGURTE	GESCHLOSSEN	ROTE MARKIERUNG	OFFEN
A	395	395	395
A'	395	395	395
B	382	395	434
C	371	395	476
D	360	395	515
	Weg	160.0	mm



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **B**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0815.2013**

Date of issue (DMY): **28. 12. 2013**

Manufacturer: **Sup'Air**

Model: **Sora 41**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	220
Minimum weight in flight (kg)	120
Glider's weight (kg)	7.6
Number of risers	4
Projected area (m2)	35.1

Accessories

Range of speed system (cm)	0
Speed range using brakes (km/h)	11
Range of trimmers (cm)	155
Total speed range with accessories (km/h)	19

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Advance
Harness model	Bi Pro 2
Harness to risers distance (cm)	49
Distance between risers (cm)	55

Inspections (whichever happens first)

every 24 months or every 100 flying hours
 Warning! Before use refer to user's manual
 Person or company having presented the glider for testing: **Sebe Victor**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	B	A	0	0	A	A	B	B	A	A	A	B	A	A	A	A	A	B	0	A	A	0

Säubern und Wartung des Gleitschirms

Es ist möglich deinen Schirm gelegentlich zu waschen. Für dies empfehlen wir etwas mildes Reinigungsmittel (so etwas wie Seife oder schwache Lauge) nimm eine Bürste und reichlich Wasser zum ausspülen.

Lagerung und Transport

Wenn du deinen Schirm nicht im Gebrauch hast lagere ihn trocken in deinem Gleitschirmpacksack an einem trockenen kühlen sauberen Ort geschützt vor UV Strahlung und Dämpfen etc. Wenn dein Gleitschirm nass oder feucht ist trockne ihn sofort und gründlich möglichst im Schatten.

Lebensdauer

Abgesehen von den Vorflugchecks, muss dein Gleitschirm regelmäßig zum Service. Wir schreiben vor den Schirm alle zwei Jahre oder nach 100 Flugstunden zu checken, und im Detail:



- Leinen (keine vorzeitige Abnutzung, keine schadhafte Stellen, keine Knicke), Schraubschäkel und Karabiner
- Die ausgewählten Materialien für den SORA bietet den besten Kompromiss für Leichtigkeit und Haltbarkeit. Trotzdem schonend behandeln durch meiden von UV-Strahlung, Abrieb, Feuchtigkeit oder Aussetzung Chemischer Substanzen, Dämpfen wie auch Benzin. Nach 12 Monaten oder nach 100 Flugstunden (was zuerst eintritt) muss beim Gleitschirm ein kompletter Check in einer qualifizierten Werkstatt durchgeführt werden.



- Die Karabiner müssen im 5 Jahreszyklus mit identischen Model erneuert werden oder Modelle die vom Hersteller (SUP'AR) empfohlen.

Reparatur

Auch wenn wir die besten Materialien verwenden, dein Gleitschirm wird abgenutzt und reißt. Deswegen muss er in einer qualifizierten Werkstatt gecheckt werden.



Auch nach Ablauf der Garantiezeit bietet SUP'AIR dir die Möglichkeit das Produkt zu reparieren. Dies wäre in der Praxis ein Teil- oder Totalschaden. Wir Danken dir für deinen Anruf oder dein E-Mail sav@supair.com, um dir einen Kostenvoranschlag zu machen

Alle unsere Materialien sind nach technischen und umweltbewussten Gesichtspunkten ausgewählt. Keine Teile von unseren Produkten sollte der Umwelt schaden. Die meisten unserer Teile sind recycelbar.

Wenn dein SORA das Lebensende erreicht hat, sollst du alle Metall- und Plastikteile vom Stoff trennen und sie gemäß der gültigen Vorschriften in deinem Land zu entsorgen. Wir empfehlen dir autorisierte Unternehmen zum Recycling von Textilien.

Vorgeschriebene Kontrollen



Dein Gleitschirm alle zwei Jahre oder nach 100 Flugstunden einem vorgeschriebenen Check unterzogen werden.

Wir empfehlen dir die Möglichkeit zu nutzen, um dein Rettungsgerät neu packen zu lassen.

Garantie

SUP'AIR achtet besonders auf die Entwicklung und Produktion ihrer Produkte. SUP'AIR gibt 3 Jahre (vom Verkaufsdatum) Garantie auf ihre Produkte, sei es wegen irgendwelchen Defekten oder Konstruktionsfehlern, die unter normalen Gebrauch auftreten. Bei irgendeinem unsachgemäßen Gebrauch, starker Abnutzung oder abnormale Aussetzung von schädlichen Faktoren wie z.B. hohe Temperatur, intensive Sonneneinstrahlung, hohe Feuchtigkeit, aggressive Dämpfe oder Flüssigkeiten... erlischt die gültige Garantie.

Haftungsausschluss



Paragliding ist eine Sportart bei der höchste Aufmerksamkeit, Vorsicht, Fachwissen und eine schnelle Entscheidungsfindung notwendig ist. Gib acht, lerne in zugelassenen Schulen, fliege mit einer gültigen Versicherung wie auch einem gültigen Schein und stelle sicher, dass dein Können den vorherrschenden Luftverhältnissen entspricht.



Dieses SUP'AIR Produkt wurde nur für das Gleitschirmfliegen entwickelt. Irgendwelche andere Aktivitäten, wie Fallschirmspringen oder Basejumping etc. ist absolut verboten.

Piloten Ausrüstung

Es ist unbedingt erforderlich, einen Helm, geeignetes Schuhwerk und Kleidung zu tragen. Einen für dein Gewicht passenden Rettungsschirm, der korrekt mit deinem Gurtzeug verbunden ist, ist unerlässlich.

Wir bieten optionale Accessoires an, die sich perfekt zu deinem SORA Tandemgleitschirm eignen.

Produkt	Code	Beschreibung	Gewicht
Gurtzeug PILOT Walibi2	SELPWALIBI2	S, M/L ; Geteilte Beinaufhängung mit herausnehmbarem Holzszitzbrett, Airbag, MiniBump, geliefert mit 30mm Karabinern	3.61 kg
Gurtzeug PILOT Walibi LITE	SELPWALIBILITE	S, M/L ; Geteilte Beinaufhängung, geliefert mit 30mm Karabinern	1.77 kg
Gurtzeug PILOT EVASION2	SELPEVASION2	M ; Beingurte, Holzszitzbrett, Airbag, MiniBump, geliefert mit 45mm Karabinern	3.99 kg
Gurtzeug PASSENGIER MINI-MAX2	SELPMINIMAX2	M ; Beingurte, Holzszitzbrett, Airbag unter dem Sitz, geliefert mit 45mm Karabinern	3.19 kg
Gurtzeug PASSENGIER VIP2	SELPVIP2	Nur eine Größe, herausnehmbares Sitzbrett, Airbag unter dem Sitz, geliefert mit 30mm Karabinern	3.04 kg
Gurtzeug PASSENGIER VIP LITE	SELPVIPLITE	Nur eine Größe, geliefert mit 30mm Karabinern	1.8 kg
Gurtzeug PASSENGIER KINDER	SELPKINDER	Für Kinder zwischen 8-13, Holzszitzbrett, Bumpair, geliefert mit 45mm Karabinern	2.10 kg
Gurtzeug PASSENGIER LOUSTIC	SELPLOUSTIC	Für Kinder zwischen 3-7, Holzszitzbrett, Bumpair, geliefert mit 45mm Karabinern	1.38 kg
TANDEM Xtralite Rettungsgerät	PARXTRALITEBI	Sup'Air Xtralite Tandem Rettungsgerät max Startgewicht 210kg, geliefert mit 190cm Y-Retterverbindungsleine + 2 Edelstahl-Trapezschäkel 6mm, EN12490 , LTF	2.8kg
TANDEM RETTERVERBINDUNGSLEINEN	ELEBI	Y- oder H-Retterverbindungsleinen	140g (Paar)
Packsack BIRD	SACBIRD	Tandem Packsack BIRD	1.28 kg
TANDEM Storage-Rucksack	SACSTORAGEBI	Tandemschnellpacksack	1,38 kg
Starre Spreizen	ECABIC ou ECABIL	Kurz 20cm oder Lang 30cm starre Spreizen	600 g
Leichte starre Spreizen	ECABILITE	Leichte starre Spreizen, 230g leichter als das Standardmodell	370 g
Leichte flexible Spreizen	ECABILITE	Leichte flexible Spreizen, 430g leichter als das Standardmodell	170 g
Verbindungselemente geeignet für Rettung	MAILCARIN 6 ou 7	rechteckige Edelstahl Schraubschäkel Maillons Rapides® 6 oder 7 mm (paar)	42g ou 65g (Stück)
Gleitschirm – Spreizen-Verbindung Karabiner	MAILMOUSAC	Automatik Stahlkarabiner 2500daN Bruchlast	130g (Stück)

All die Information für die Accessoires werden mit dem Produkt mitgeliefert oder du kannst es auf der Webseite www.supair.com finden.



SORATA

TANDEM GLIDER

SUPAIR-VLD
Parc Altaïs
34 rue Adrastée
74650 Chavanod, Annecy
FRANCE

info@supair.com
+33(0)4 50 45 75 29

45°54.024'N / 06°04.725'E