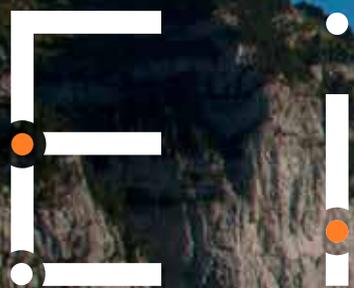




Betriebshandbuch



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

45°54.024'N / 06°04.725'E

[www.supair.com](http://www.supair.com)

Deutsch  
Datum Version : 13/10/2016





Danke, dass du dich für unseren EIKO zum Gleitschirmfliegen entschieden hast. Wir sind erfreut dich an Board zu haben, um unsere gemeinsame Leidenschaft Gleitschirmfliegen zu teilen.

SUPAIR entwickelt, produziert und vertreibt Produkte für den Flugsport seit 1984. Durch die Wahl eines SUPAIR 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 einen hohen Qualitätsstandard aufrecht zu erhalten.

Nachstehend findest du Informationen, die für die Benutzung, Gewährleistung, Sicherheit und Instandhaltung deiner Ausrüstung bestimmt sind. Wir hoffen, dass dieses Benutzerhandbuch vollständig, wie auch eindeutig ist und zum Lesen Spaß macht. Wir weisen dich darauf hin es sorgfältig zu lesen.

Auf unserer Webseite [www.supair.com](http://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 SUPAIR Team zur Verfügung [info@supair.com](mailto:info@supair.com)

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

Das SUPAIR Team

Einführung	4
Technische Daten	5
Überblick der Ausrüstung	6
Verbindung des Gleitschirms	7
Flugvorbereitungen	11
Start	12
Flugverhalten	13
Ende des Flugs	14
Spezifischer Gebrauch	14
Schnellabstieg	15
Besondere Fälle im Flug	17
Leinenplan	18
Materialien	19
Tabelle der Messwerte	20
Zertifikate	22
Wartung	24
Vorgeschriebene Kontrollen	25
Garantie	25
Haftungsausschluss	25
Piloten Ausrüstung	25
Ergänzungen / Zubehör	26

Willkommen in der Welt des Gleitschirmfliegens : eine Welt der gemeinsamen Leidenschaft.

Der EIKO ist die Antwort für HIKE&FLY Vorort, in Flugzentren und fürs Bergsteigen.  
Grosser Komfort in jeder Lage und Bedingung und das durchdachte Konzept überzeugt von Anfang bis Ende.  
Die verwendeten Materialien wurden aufgrund ihrer Qualität und Langlebigkeit gewählt.

Der EIKO Gleitschirm ist EN926-1:2006 & 926-2: 2013 zertifiziert, Kategorie B **zugelassen & LTF 91/09**.  
Ein hohes Mass an passiver Sicherheit, gute Reaktion und solides Flugverhalten passen sich jeder Pilotenstufe / -erfahrung an.  
Der EIKO ist mit den meisten Gurtzeugmodellen kompatibel. Wir empfehlen jedoch die HIKE&FLY Modelle von SUPAIR, die speziell dieser Unternehmung angepasst sind..

Er kann mit den meisten heutzutage auf dem Markt erhältlichen Gurtzeugen benutzt werden. Für besseren Flugkomfort und ein besseres Fluggefühl empfehlen wir ein Modell der SUPAIR Schulungsgurtzeuge zu wählen.

Nach dem Lesen der Betriebsanleitung weisen wir dich darauf hin, zuerst den Flügel an einem Übungshang aufzuziehen, ihn zu kontrollieren und zu testen.

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



Hinweis

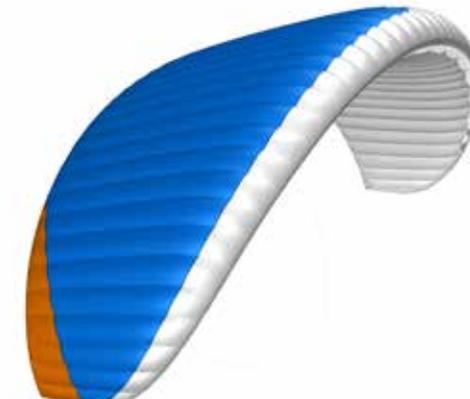
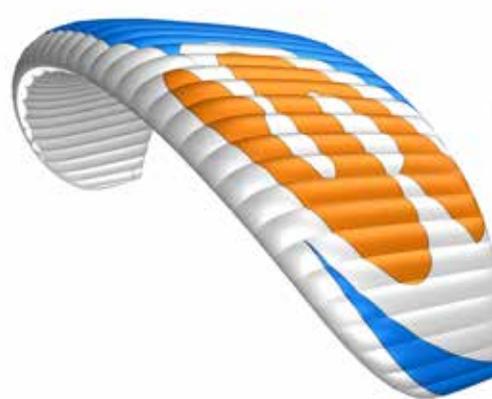


Achtung!

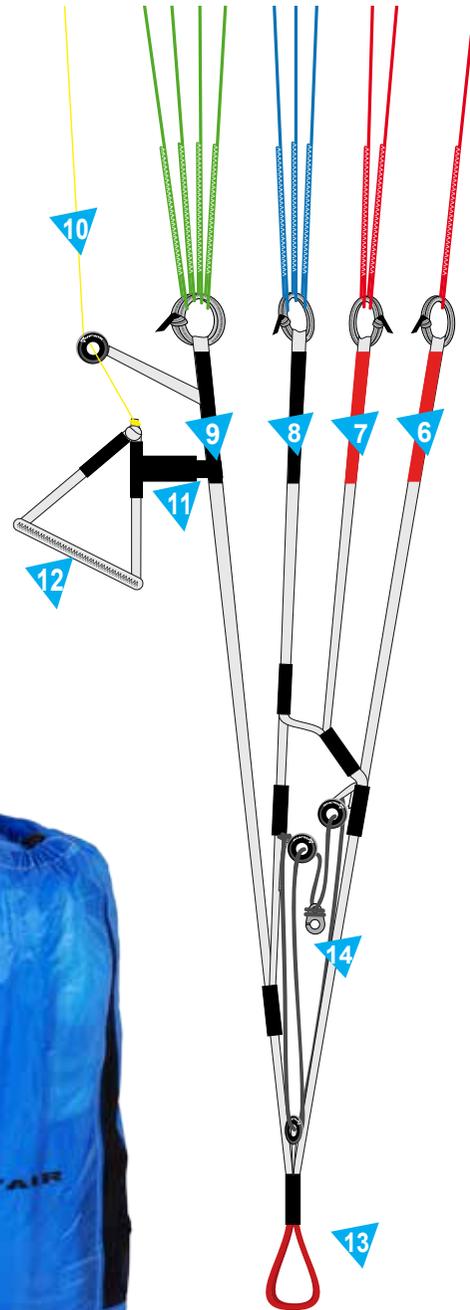
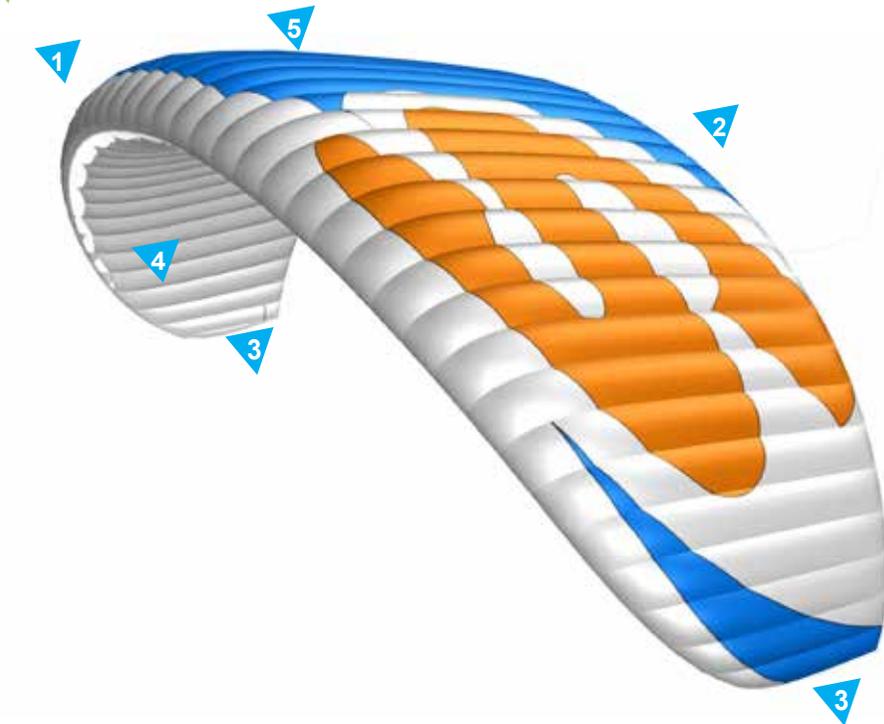


Gefahr!!

Gleitschirm EIKO	20	23
Anzahl der Zellen	41	41
Ausgelegte Fläche (m <sup>2</sup> )	20	23
Ausgelegte Spannweite (m)	9,8	9,8
Flügeltiefe (m)	2,48	2,48
Streckung ausgelegt	4,8	4,8
Projizierte Fläche (m <sup>2</sup> )	16,98	19,53
Projizierte Spannweite (m)	7,71	8,27
Projizierte Streckung	3,5	3,5
Gleitschirmgewicht (kg)	2,45	2,75
Gewichtsbereich (kg)	50 - 80	65 - 100
Min. Geschwindigkeit (km/h)	39	
Max. Geschwindigkeit (km/h)		
Zulassung	EN 926 - 1 et 2 & LTF 91/09 - Classe B	
Anzahl der Tragegurte	3	3
Trimmer	non	non



# Überblick der Ausrüstung



- 1 Eintrittskante
- 2 Hinterkante
- 3 Stabilo
- 4 Untersegel
- 5 Obersegel
- 6 A Tragegurt
- 7 A Tragegurt
- 8 B Tragegurt
- 9 C Tragegurt
- 10 Bremsleine
- 11 Bremsführung
- 12 Bremsgriff
- 13 Tragegurteinhängungsschleufe
- 14 Brummelhaken des Beschleunigersystems
- 15 Innenpacksack
- 16 Tasche mit Reparaturmaterial



## Auslegen des Gleitschirms

Wähle einen flachen Hang oder einen leicht geneigten Übungshang ohne Hindernisse oder Wind.

Öffne deinen Gleitschirm und lege ihn bogenförmig aus.

Überprüfe Tuch und Leinen auf Anzeichen von Abnutzung oder Beschädigungen. Prüfe, ob die Leinenschlösser ganz geschlossen sind, die die Leinen mit den Tragegurten verbinden. Erkenne, trenne und sortiere die A, B, C Tragegurte, Leinen wie auch die Bremsleinen ordentlich. Stelle sicher, dass keine Knoten, Verdrehungen und Verhängungen vorhanden sind.

## Wahl eines geeigneten Gurtzeugs

Der EIKO Gleitschirm wurde EN B mit einem EN1651 und LTF 91/09 zertifizierten Gurtzeug zugelassen. Das bedeutet, dass er mit den meisten heutzutage erhältlichen Gurtzeugen auf den Markt geflogen werden kann. Wir empfehlen ein EN1651 und oder LTF 91/09 zertifiziertes Gurtzeug mit einem integrierten Rückenschutz.

## Brustgurtlänge des Gurtzeugs

Wir empfehlen den Abstand zwischen den Karabinern entsprechend der Schirmgröße einzustellen:

38 cm für den EIKO Größe XS

40 cm für den EIKO Größe S

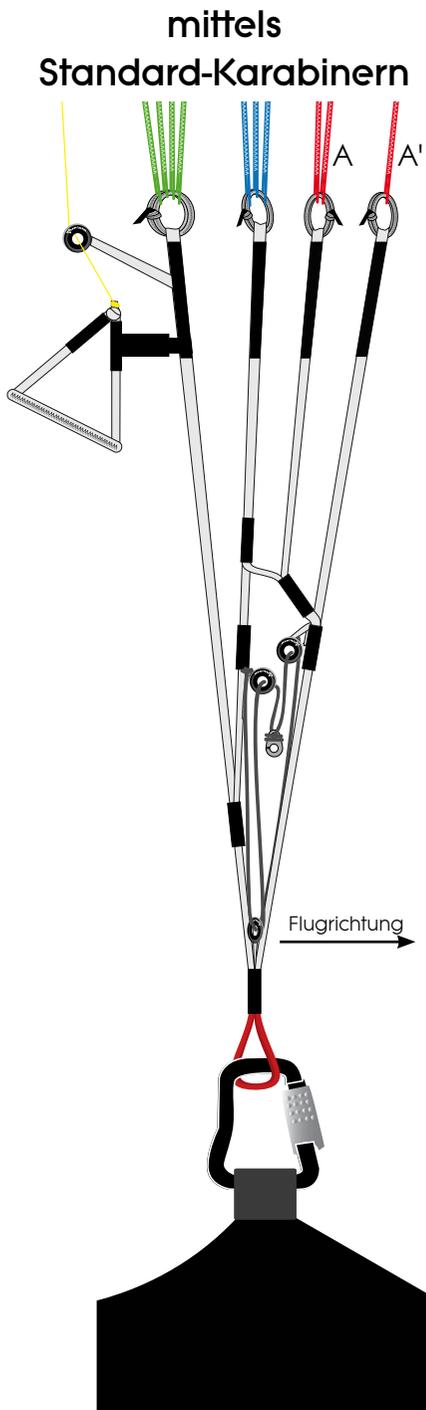
## Verbindung des Gleitschirms mit dem Gurtzeug

Ohne Verdrehung der Tragegurte, verbinde die Tragegurteinhängungsschlaufen mit den Befestigungspunkten des Gurtzeugs unter Verwendung von Automatik-Karabinern.

Die Verbindung von Gleitschirm/ Gurtzeug kann mittels Standard-Karabinern oder mittels SUPAIR CONNECT Verbindungen erfolgen (extrem leichte und flexible Dyneema Verbindungen)

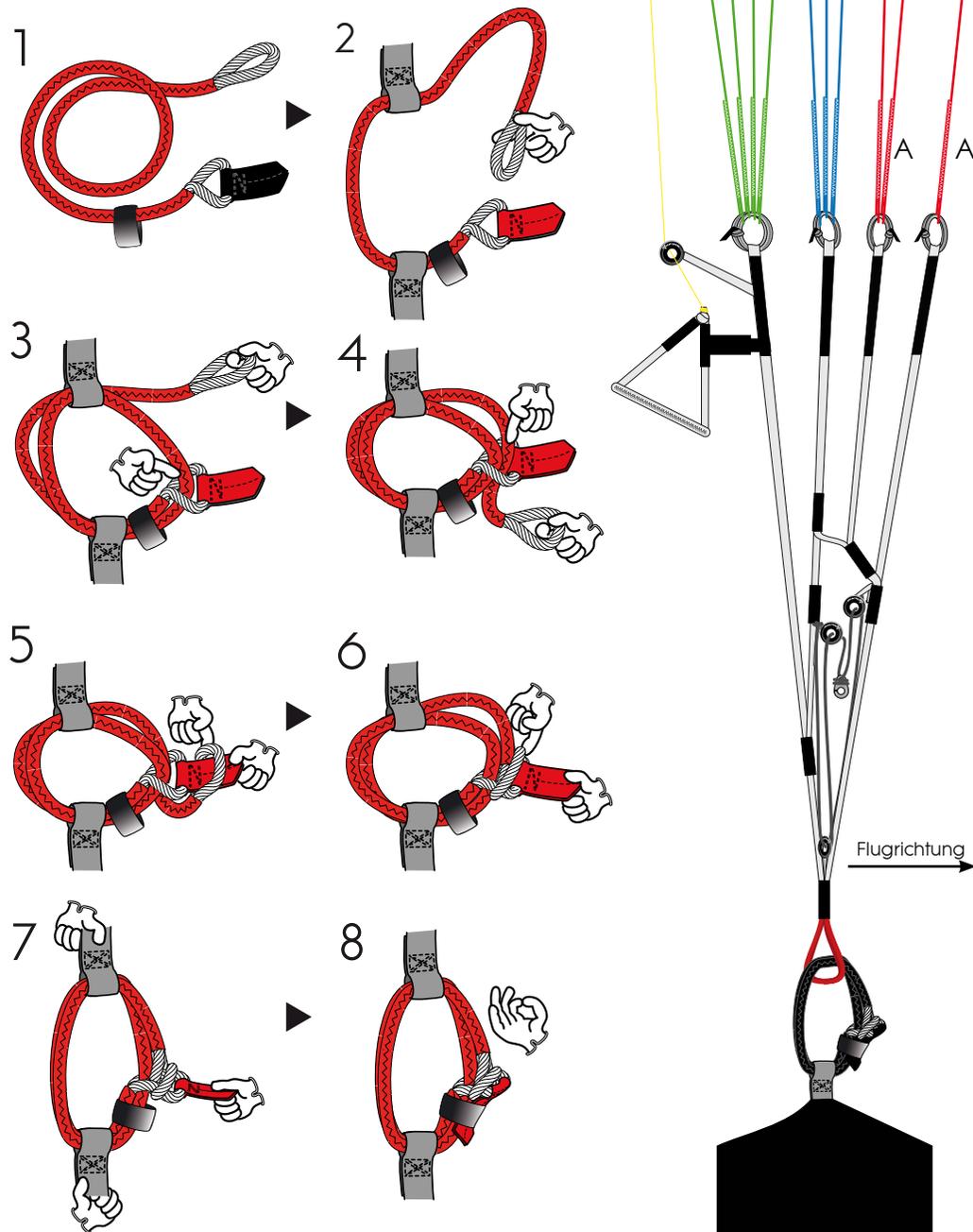
Überprüfe die Tragegurte, dass sie vorschriftsmäßig in der richtigen Position und nicht verdreht sind. Die "A" Tragegurte müssen nach vorne in Flugrichtung zeigen (siehe Skizze)

Schließlich stelle sicher, dass die Karabiner komplett geschlossen und verriegelt sind.



## Verbindung zum Gleitschirm

mittels SUPAIR CONNECT



## Beschleunigereinbau

Installiere das Beschleunigungssystem im Gurtzeug, wie vom Hersteller vorgeschrieben. Verbinde es mit dem Schirm unter Verwendung von Brummelhaken. Wenn das Beschleunigungssystem eingehängt ist, stelle die Länge entsprechend deiner Abmessungen ein. Für den richtigen Gebrauch darf keine Spannung auf den Brummelhaken bzw. auf der Beschleunigerleine sein, wenn der Beschleuniger nicht benützt wird.

## Verbindung zum Gleitschirm



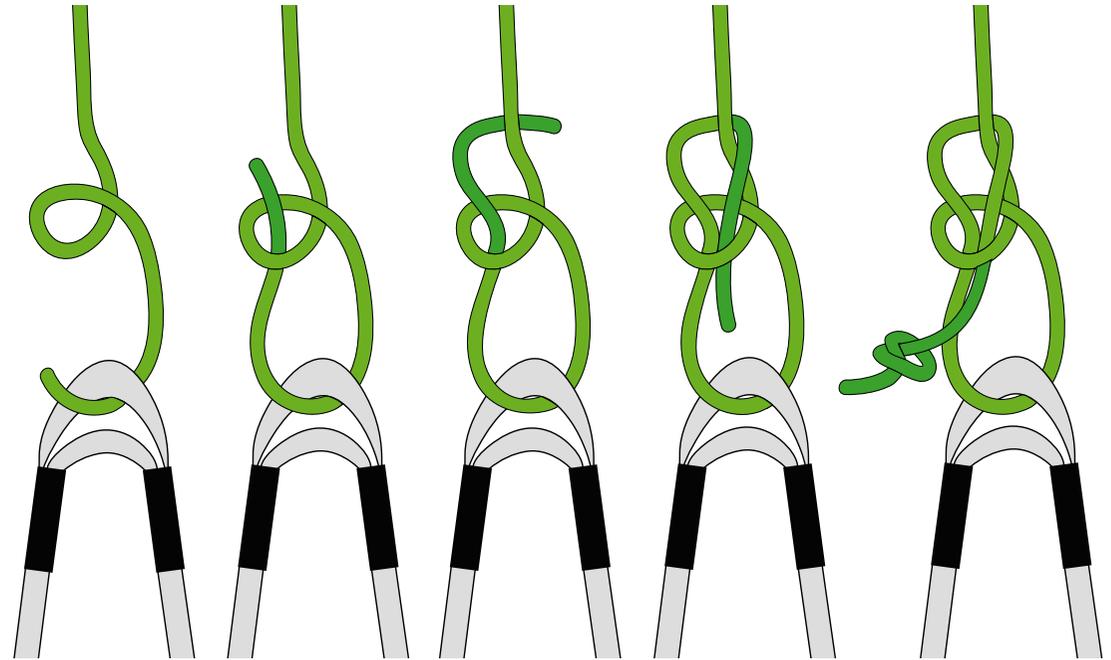
# Verbindung zum Gleitschirm

## 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).

### Palstek-Knoten



Wenn sie die originale Standardeinstellung verändern, lasse es von einem Fachmann anschauen und überprüfen.



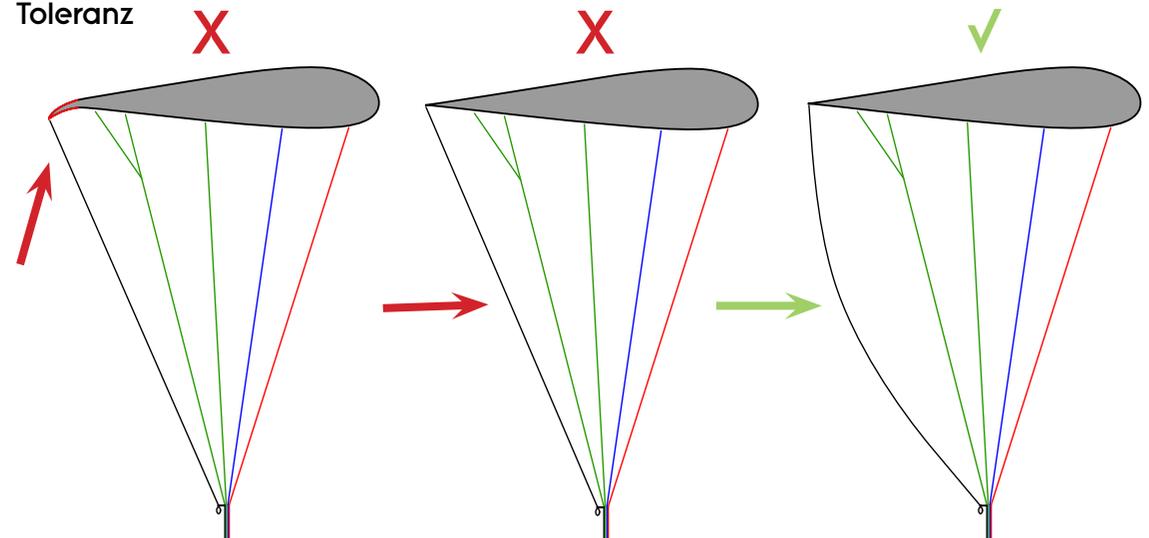
Die Werkseinstellung der maximalen Bremsleinenlänge ist : 72cm.



Überprüfe das Einstellen und lasse einen kleinen Durchhang an der Steuerleine, damit die Steuer-schleufe Spiel hat, um einer Deformation des Profils und einer Einschränkung der Funktionalität des Beschleunigers vorzubeugen. Während der Beschleunigung darf die Hinterkante des Gleitschirms nicht deformiert werden.

Beschleunigter Flugzustand

### Toleranz



Der EIKO Gleitschirm ist für HIKE&FLY Piloten entwickelt oder solche, die leichtes Gepäck bevorzugen. Um mit dem EIKO vertraut zu werden, empfehlen wir einen ersten Test in ruhigen Wetterbedingungen am Schulhang oder in einer vertrauten Flugumgebung mit Deinem Standardgurtzeug..

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

Trenne und ordne die A, B, C Tragegurte, Leinen wie auch die Bremsleinen ordentlich. Stelle sicher, dass keine Knoten, Verdrehungen, Verhängungen vorliegen oder in Ästen oder Steinen...verfangen sind.

## Achtung!



Es ist wichtig vor jedem Start, eine gründliche Vorflugkontrolle durchzuführen und sicherzustellen, dass du richtig mit dem auf dich eingestellten Gurtzeug verbunden bist, und dass es ordnungsgemäß mit dem Gleitschirm verbunden ist.

Überprüfe folgendes vor jedem Start :

- dass das Gurtzeug oder die Karabiner keine Anzeichen von Abnutzung oder Rissen aufweisen.
- 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 Schirm ordnungsgemäß mit den Tragegurten verbunden ist und alle Leinenschlösser und Karabiner an der richtigen Stelle geschlossen und gesichert sind.
- dass der Schirm korrekt mit dem Gurtzeug verbunden ist und dies ohne irgendwelcher Verdrehungen von Gurten und Leinen.
- dass du sicher mit deinem Gurtzeug mit geschlossenen Beingurten, Brustgurten und Karabinern verbunden bist. Deinen Helm musst du tragen, schließen und korrekt festziehen....

Das Entwicklungsteam hat angestrebt einen Flügel mit optimalen Füllverhalten in allen fliegbaren Bedingungen zu bauen. Ob bei leichten oder starken Wind wirst du das gutmütige Startverhalten genießen. Wie auch immer vor dem ersten Start mache Groundhandling, um mit deinem neuen Schirm vertraut zu werden. Es ist möglich ihn vorwärts oder rückwärts aufzuziehen.

## Vorwärtsstart

Um den Schirm zu füllen, nimm die A-Gurte an den Leinenschlössern in deine Hände und bewege dich langsam und progressiv 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

Wenn die Windgeschwindigkeit konstant und es ermöglicht, empfehlen wir eher die Rückwärtsstartmethode, um beim Hochführen eine bessere Sichtkontrolle zu haben. Stelle dich dem Schirm gegenüber und nimm die "A" Tragegurte. Mit einem leichten Zug und gehe angepasst rückwärts und fülle deinen Schirm. Wenn der Schirm stabil über dir ist, drehe dich um, mach nochmal einen Kontrollblick, um zu kontrollieren, ob alles OK ist, bevor du den Hang hinunterläufst, um zu starten.

Bemerkung: es ist nicht notwendig die "A" Tragegurte zu benützen, um den Schirm zu füllen.



Achtung!

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

Hier sind einige Tipps, um im Flug die Leistung deines Schulungsschirm auszureizen :

## « Hände hoch » Geschwindigkeit oder Trimmspeed.

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

## Benutzung des Beschleunigers

Entsprechend der EN 926-2 Kategorie B Norm wurde der EIKO Gleitschirm konstruiert, um über den gesamten Geschwindigkeitsbereich stabil zu fliegen.

Beschleunigt wird der Schirm empfindlicher auf Turbulenzen. Wenn du einen Druckverlust im Segel spürst, während du beschleunigst, gehe aus dem Beschleuniger, um in den neutralen Flugzustand zu gelangen, während du die Bremse verwendest, um leicht an den Bremsgriffen anzuziehen, um einen Frontklapper an der Eintrittskante vorzubeugen.

Der Beschleunigerweg ist : 13 cm.

## Steuern ohne der Bremse

Falls wie auch immer die Bremse nicht funktioniert, musst du statt dessen das Gurtzeug und die "C" Tragegurte zum Steuern verwenden. Gib acht, dass du den Schirm nicht übersteuerst, um das Risiko eines möglichen Stall zu minimieren.

Bei der Landung lasse deinen Flügel so lang wie möglich gleiten bevor du eine komplette symmetrische Bremsbewegung machst.

Bremsen mit den "C" Tragegurten ist nicht so effizient, wie wenn man die Bremsgriffe verwendet und kann eine härtere Landung verursachen als normal.

## Kurvenflug

Um deinen Gleitschirm effizient um die Kurve zu steuern, überprüfe erst, ob der Luftraum frei ist, verlagere das Gewicht auf die Kurveninnenseite und ziehe progressiv an der Bremse/Bremsgriff auf der selben Seite, bis die gewünschte Kurvenschräglage erreicht ist. Die Geschwindigkeit und der Kurvenradius kann auch unter Verwendung der Außenbremse kontrolliert werden. Wenn man langsam fliegt, beginne deine Kurve durch nachlassen der Bremse an der Kurvenaußenseite, um einer möglichen flachen Drehung oder negativ Drehung um die Längsachse vorzubeugen.

## Landung

Stelle immer sicher, dass du ausreichend Höhe für eine sichere Landung hast, bevor du den Landeplatz auswählst. Mach niemals aggressive Manöver in Bodennähe. Lande immer gegen den Wind in aufgerichteter Position und bereit zum Laufen, falls es nötig ist. Mache den Landeanflug mit maximaler Trimmgeschwindigkeit, wenn dies die momentanen Wetterbedingungen es erlauben, dann bremse symmetrisch und progressiv um den Gleitschirm bis zur Bodenberührung zu verlangsamen. Achte darauf den Schirm nicht zu viel und nicht zu früh und nicht zu abrupt anzubremsen, um einen möglichen Stall und einer harten Landung vorzubeugen.

Im Falle einer Landung bei anhaltenden stärkeren Wind, wirst du dich umdrehen müssen, mit dem Gesicht zum Schirm, bewege dich vorwärts zum Schirm, während du den Schirm symmetrisch herunter bremst. Du kannst auch die "C" Tragegurte herunter ziehen, um den Schirm zusammenzufallen zu lassen und ihn auf den Boden zu bringen.

## Packen

Falte jede Seite deines Flügels ins einem Ziehharmonika-System zur Mitte. Sortiere die Eintrittskantenversteifungen aufeinander. Bringe die eine Seite des Schirms über die andere, während die Eintrittskantenversteifungen Flach zusammen gehalten werden. Rolle den Flügel auf und fange an der Eintrittskante an, bis hinter zur Hinterkante. Während der Faltschritte achte darauf, dass die Versteifungen der Eintrittskante nicht geknickt und gedreht werden.

## Spezifischer Gebrauch

### Windenschlepp

Der EIKO Gleitschirm kann geschleppt werden (nur ein einsitziger Gleitschirm). Benutze nur für das Gleitschirmfliegen nur eine gültige zertifizierte Ausrüstung, wie auch Windensysteme, die von qualifizierten Personal betrieben werden und nur nach einem erfolgreich abgeschlossenen Kurs mit einer gültigen Lizenz. Die Zugkraft beim Schlepp muss dem Startgewicht, wie auch der Ausrüstung entsprechen und die Zugphase für den Schleppstart darf nur erfolgen, wenn der Schirm voll gefüllt, verhängerrfrei und stabil über dem Piloten steht.

### Kunstflug

Der EIKO Gleitschirm wurde nicht für Kunstflug/Acro Manövern gebaut. Wir raten dringlich von der Ausübung dieser Art vom Fliegen ab.

### Tandem



Der EIKO Gleitschirm ist nicht für das Tandemfliegen geeignet.

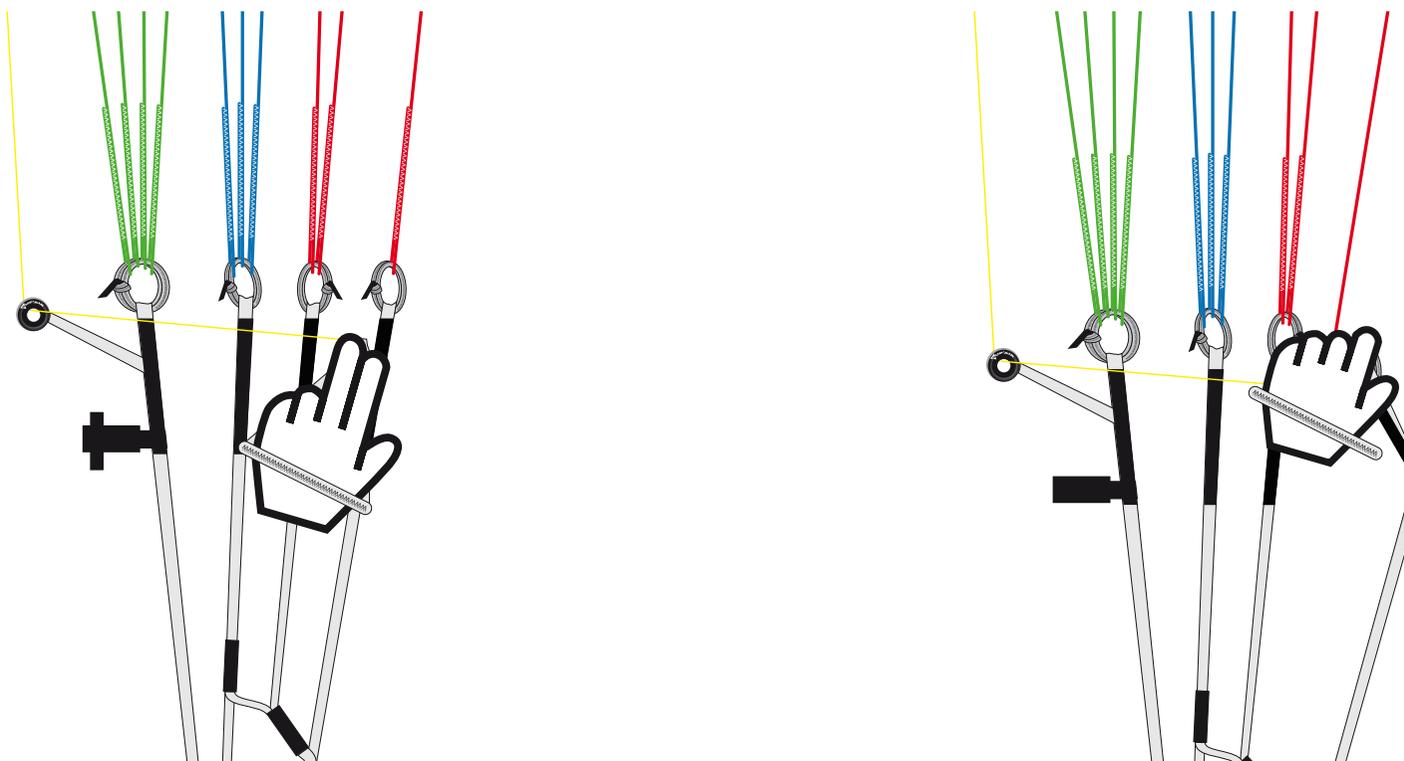
Die folgenden Techniken sollten nur in Notfällen angewendet werden und erfordern ein Training zuvor. Bestimmte Analysen und Einschätzung der Bedingungen werden oft den Gebrauch von schnellen Abstiegs Techniken verhindern. Wir empfehlen dir sie in ruhiger Luft und vorzugsweise über Wasser zu trainieren.

## 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 die eine Seite und darauf folgend die andere Seite einzuklappen und nicht gleichzeitig, um einen Frontstall vorzubeugen.

Wenn die „Ohren“ eingeklappt und stabilisiert sind, empfehlen wir den Beschleuniger zu benutzen, um deine Anfangsgeschwindigkeit zurück zu erlangen.



Um die „Ohren“ wieder zu öffnen, bringe den Beschleuniger zurück zur neutralen Ausgangsposition, dann lasse die Tragegurte symmetrisch los. Gemäß der Norm sollten die Ohren alleine öffnen. Du darfst die Bremse an einer Seite mit dosierten Pumpen einsetzen

## B-Leinenstall

Diese Methode ist körperlich anspruchsvoll und wird einen Stall verursachen und wird somit die Schirmkontrolle einschränken. Um Höhe zu vernichten, benütze die „B“ Tragegurte, indem du sie an den Leinenschlössern aus Metall greifst und einen symmetrischen Vertikalen Zug nach unten einsetzt, bis das Flügelprofil verformt wird. Dieses Manöver kann die Sinkgeschwindigkeit des Flügels konstant erhöhen.

Um in den Normalflugzustand zurück zu kommen, bringe die Hände progressiv zu den rot markierten „A“ Tragegurten, dann lasse die beide „B“ Tragegurte zusammen los. Der Flügel wird einen moderaten Ruck nach vorne machen, der sofort abgefangen und kontrolliert werden muss.

## 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 und lasse Stück für Stück die Innenbremse nach. Du musst den Schirm in einer Kurve halten, damit es langsamer wird, um beim Ausleiten der Spirale das Aufstellen zu minimieren.

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.



Entsprechend der EN A, der Schulschirm EIKO zeigt keine Tendenz in einem stabilen Steilspiralenzustand zu bleiben und wird von alleine in den Normalflugzustand in weniger als zwei vollen Umdrehungen zurückkehren, wenn die Bremsen/Bremsgriffe zurück nach oben gebracht werden.



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

## 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 Bremseinsatz 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

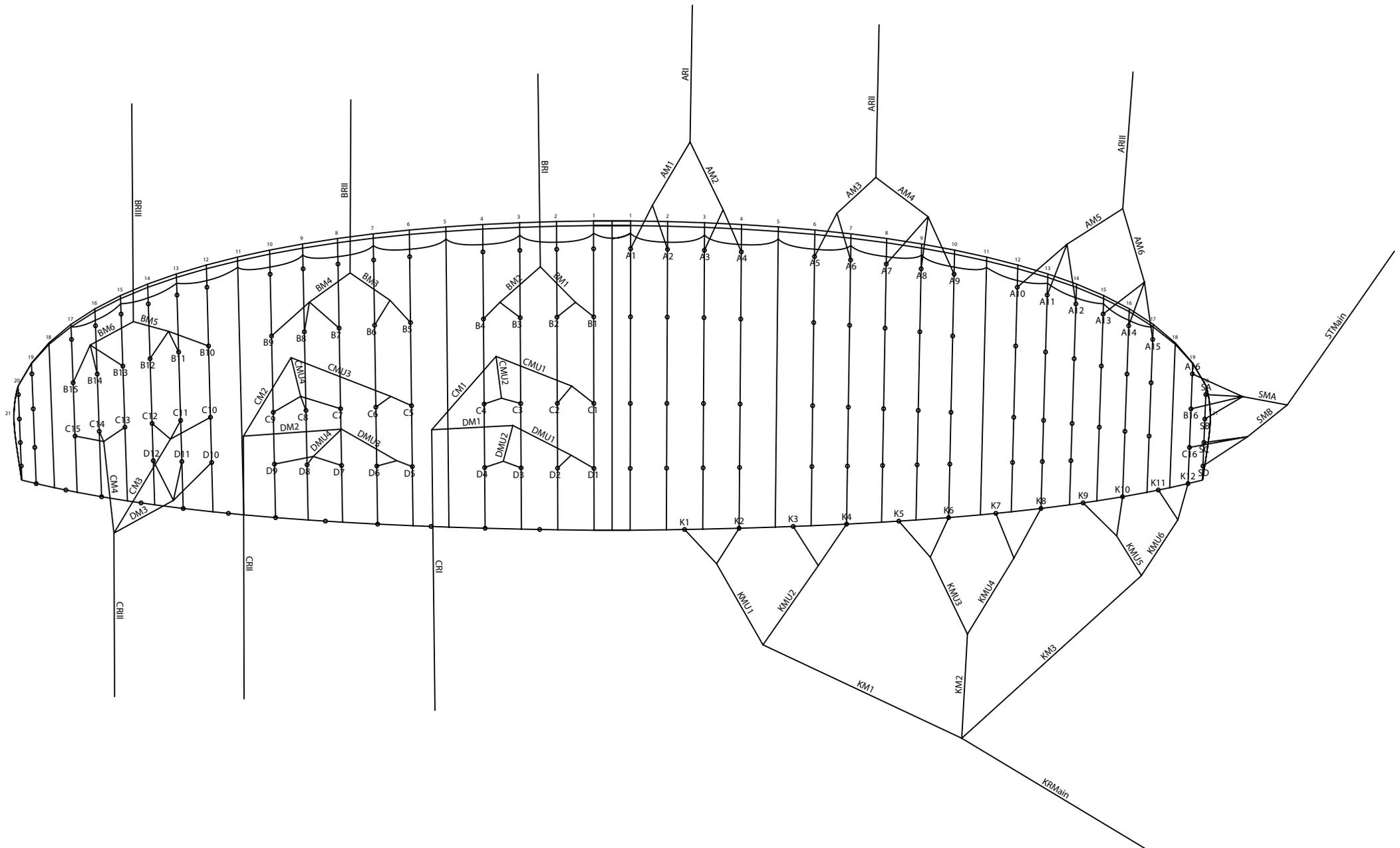
Sogar dieser Flugzustand kann nur sehr selten passieren, du könntest mal in die Situation kommen, in der der Gleitschirm nur vertikal sinkt ohne Vorwärtsfahrt, das ein Sackflug ist. Falls dies passiert, lasse die Bremsen komplett nach und falls es nötig ist betätige deinen Beschleuniger. Falls notwendig 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 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.



Tuch	Hersteller	Referenz
Extradados bord d'attaque	Porcher Sport	70032 E3W
Obersegel	Porcher Sport	70000 E71
Untersegel	Porcher Sport	70000 E71
Zellwand	Porcher Sport	Skytex 27
Zugbänder und D Zellwand	Porcher Sport	70000 E91 (Hard)

Stammleinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Cousin Trestec	16140 / 12100
Obere mittlere Kaskade	Cousin Trestec	12240
Untere Kaskade	Edelrid	7343-190

Stabilo leinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Cousin Trestec	12100
Mittlere Kaskade	Cousin Trestec	12240
Untere Kaskade	Liros Gmbh	PPSL 120

Bremsleinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Cousin Trestec	12100
Obere mittlere Kaskade	Cousin Trestec	16140
Untere mittlere Kaskade	Cousin Trestec	12240
Untere Kaskade	Liros Gmbh	PPSL 120

## EIKO Gleitschirm

### Größe 20

#### Checkblatt der Gesamtleinenlängen

		A	B	C	D	Bremse
<b>Mitte</b>	<b>1</b>	5693	5611	5688	5808	6402
	<b>2</b>	5644	5563	5638	5756	6224
	<b>3</b>	5635	5554	5629	5746	6104
	<b>4</b>	5665	5583	5662	5780	6091
	<b>5</b>	5657	5557	5614	5727	5958
	<b>6</b>	5615	5519	5575	5682	5885
	<b>7</b>	5612	5519	5572	5677	5865
	<b>8</b>	5602	5513	5569	5673	5906
	<b>9</b>	5653	5567	5630	5737	5842
	<b>10</b>	5506	5470	5526	5594	5809
	<b>11</b>	5431	5401	5468	5531	5770
	<b>12</b>	5397	5381	5453	5509	5759
	<b>13</b>	5349	5331	5412		
	<b>14</b>	5303	5293	5383		
	<b>15</b>	5297	5296	5386		
<b>Stabilo</b>	<b>16</b>	5145	5113	5196		
<b>Flügelende</b>	<b>17</b>	5031	5053	5098	5192	

Toleranz < 10mm Messung unter einer Spannung von 50 N gemacht

Tragegurlänge : 460mm Tolérance +/- 5mm

## EIKO Gleitschirm Größe 23

### Checkblatt der Gesamtleinenlängen

		A	B	C	D	Bremse
Mitte	1	6125	6039	6124	6249	6868
	2	6074	5988	6071	6193	6690
	3	6065	5980	6061	6184	6576
	4	6097	6012	6097	6221	6572
	5	6089	5991	6053	6170	6438
	6	6046	5951	6013	6122	6365
	7	6042	5946	6010	6118	6346
	8	6032	5941	6008	6114	6387
	9	6086	5999	6073	6183	6308
	10	5935	5896	5952	6027	6257
	11	5855	5824	5891	5959	6206
	12	5819	5802	5875	5937	6187
	13	5765	5749	5832		
	14	5716	5709	5800		
	15	5709	5710	5803		
Stabilo	16	5543	5508	5596		
Flügelende	17	5420	5444	5492	5592	

Toleranz < 10mm Messung unter einer Spannung von 50 N gemacht

Tragegurtlänge : 460mm Tolérance +/- 5mm



## INSPECTION REPORT

### PG PARAGLIDERS

Inspection report number: **PG\_967.2015**

#### SAMPLE DATA

Manufacturer name: **Supair Sàrl**  
Representative: **Laurent Chlabaut**  
Street: **34, rue Adrastée**  
Post code / place: **74850 Chavanod**  
Country: **France**

Gliders Manufacturers name: **Eiko**  
Gliders Manufacturers Size: **23**  
Category: **B**  
Maximum weight in flight (kg): **100**  
Minimum weight in flight (kg): **65**  
Sample flight serial number: **EK 23 0615 05**  
Sample load serial number: **SA-MG1-1503-001**  
Weight of the paraglider (kg): **2.8**

Place of declaration: **Villeneuve**  
Director management: **Alain Zoller**  
Date of issue: **13.10.2015**

Signature: 

**Air Turquoise SA**, having thoroughly assessed the sample mentioned hereunder, declare it was found conform with all requirements defined by the following norms:

**EN 926-2 [2013 & EN 926-1]2006 and LTF NFL II 91/09 chapter 3 Paraglider and Apendix 1 and 2**

Present declaration's scope only extends to the conformity of a given sample, on a given date and in a given place – as mentioned here above.

This inspection report contain the following test and is complet with the test report number PG1 to PG2, 71.8.2 Flight test report, 71.4.3 PG MEASUREMENT and 71.6.3 PG LINE BREAKING STRENGHT

INSPECTION REPORT:	RESULTS	INSPECTORS	PLACE	DATE
FLIGHT TEST:	<b>B</b>	SF CT	Villeneuve	16.07.2015
PG 1 SHOCK TEST	<b>POSITIVE</b>	AZ	Yverdon(airport)	10.07.2015
PG 2 SUSTAINED LOAD TEST	<b>POSITIVE</b>	AZ	Yverdon(airport)	10.07.2015
MEASUREMENT	<b>POSITIVE</b>	CT	Villeneuve	24.08.2015
LINE BREAKING STRENGTH	<b>POSITIVE</b>	AZ	Villeneuve	13.10.2015

This declaration must not be reproduced in part without the written permission of AIR TURQUOISE SA.

End of inspection

Certification EIKO 23  
EN 926 -1 : 2006 & 926 - 2 : 2013 Classe B.  
N° PG-957.2015  
LTF 91/09

# ZERTIFIKATE

para-test.com



paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA  
Rte du Pré-au-Comle 8 | CH-1844 Villeneuve  
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30  
info@para-test.com



Class: **B**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG\_0967.2015**

Date of issue (DMY): **13. 10. 2015**

Manufacturer: **Supair Sàrl**

Model: **Eiko 23**

Serial number: **EK 23 0615 05**

### Configuration during flight tests

#### Paraglider

Maximum weight in flight (kg) **100**  
Minimum weight in flight (kg) **65**  
Glider's weight (kg) **2.8**  
Number of risers **3**  
Projected area (m2) **19.53**

#### Accessories

Range of speed system (cm) **13**  
Speed range using brakes (km/h) **13**  
Range of trimmers (cm) **0**  
Total speed range with accessories (km/h) **25**

#### Harness used for testing (max weight)

Harness type **ABS**  
Harness brand **Sup' Air**  
Harness model **Access M**  
Harness to risers distance (cm) **43**  
Distance between risers (cm) **44**

#### Inspections (whichever happens first)

every 12 months or every 100 flying hours  
Warning! Before use refer to user's manual  
Person or company having presented the glider for testing: **Jean-Christophe Skiera**

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 A A A A B B A A B B A A A A A A 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 weiche Bürste und reichlich Wasser zum Ausspülen.

Wir empfehlen eine regelmäßige Wartung deines Gleitschirms durchzuführen :

Repariere eventuelle Schäden im Tuch (Löcher die kleiner sind als 1 Euro Münze oder 1 US, 25 Cent Münze) mit den kleinen Runden Ripstopklebematerial, das in deinem Reparaturset dabei ist.

Leere Sand, Steine, Gras, Blätter etc... aus den Zellen und Kammern.

## 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.

Schütze die Metallteile vor Korrosion.

## 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. An deinem Gleitschirm muss regelmäßig 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.
- Bei Verwendung der Connect-Verbindungen wird ein jährlicher Routinecheck erforderlich. Um einen übermäßigen Verschleiß, Ausfransen und/oder Schnitffasern sicherzustellen. Auch ist die korrekte Anbringung sowie der Verriegelungsmechanismus auf Lockerung oder Verrutschen zu überprüfen. Im Zweifel sollte das Connectpaar durch ein neues Paar ersetzt werden, auch wenn nur eine Connectverbindung betroffen ist.



## 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](mailto:sav@supair.com), um dir einen Kostenvoranschlag zu machen.

## Recycling

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

Wenn dein EIKO 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 Tandemfliegen, Fallschirmspringen oder Basejumping etc. ist absolut verboten.**

## Piloten Ausrüstung

Es ist wichtig, dass du einen zugelassenen Helm, geeignetes Schuhwerk und geeignete Kleidung trägst. Führe eine zugelassene, funktionstüchtige und für dein Gewicht passende Notfallschirm mit, der vorschriftsmäßig mit deinem Gurtzeug verbunden ist.

Wir als Hersteller haben eine komplette Accessoire-Produktlinie, die passend für die Benutzung deines EIKO Flügels ist.

Produkt	Code	Beschreibung	Gewicht
RADICAL 3 harness	SELPRADICAL3	S/M or L size, Grivel PLUME biners	4.14 kg
Airbag for RADICAL 3 harness	PROABRAD3	Removable and reversible AIRBAG / backpack for RADICAL 3 harness	4.29 kg
ESCAPE2 harness	SELPESCAPE2	From S to L size, 30 self locking biners, Airbag protection	4.58 kg
XTRALITE reserve	PARXTRALITE	Extra light reserve size S, M or L	4.63 kg
Dyneema risers	ELESOLODYNEEMA	Dyneema individual risers (pair)	1.7 - 2.1kg
TREK backpacks	SACTREK	Backpacks in 90, 75, 55L for all equipment type	120g (pair)
Maillon Rapide	MAILCARIN 6 ou 7	Stainless steel square 6 or 7 mm	42g ou 65g (piece)
Connect	MAILCONNECT	Connect	12g (pair)
Carabiners	MAILCOMOUS	30 or 45mm self locking carabiners	145g (pair)

Alle Informationen für die Accessoires werden mit dem Produkt mitgeliefert oder du kannst es auf der Webseite [www.supair.com](http://www.supair.com) finden.



E i k o  
Mountain GLIDER



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

[info@supair.com](mailto:info@supair.com)  
+33(0)4 50 45 75 29

45°54.024'N / 06°04.725'E