



# Wild

Betriebshandbuch

Deutsch  
Revisionsindex : 13/06/2017

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)



Danke, dass Sie sich für unseren WILD entschieden haben. Wir freuen uns, Sie in unserer gemeinsamen Passion das Gleitschirmfliegen zu begleiten.

SUP'AIR entwickelt, produziert und vertreibt Produkte für den Flugsport seit 1984. Durch die Wahl eines SUP'AIR Produktes profitieren Sie 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 finden Sie Informationen, die für die Benutzung, Gewährleistung, Sicherheit und Instandhaltung Ihrer Ausrüstung bestimmt sind. Wir hoffen, dass dieses Benutzerhandbuch vollständig, wie auch eindeutig ist und zum Lesen Spaß macht. Wir weisen Sie darauf hin es sorgfältig zu lesen.

Auf unserer Webseite [www.supair.com](http://www.supair.com) werden Sie die neusten aktuellen Informationen über dieses Produkt finden. Falls Sie weitere Fragen haben, seien Sie so frei und wenden Sie sich an Ihren Händler und natürlich steht Ihnen auch das gesamte SUP'AIR Team zur Verfügung [info@supair.com](mailto:info@supair.com). Wir wünschen Ihnen bezaubernde, unzählige Flugstunden und immer mit einer geglückten Landung.

Das SUP'AIR Team

Einführung	4
Technische Daten	5
Überblick der Ausrüstung	6
Verbindung des Gleitschirms	7
Flugvorbereitungen	9
Start	10
Flugverhalten	11
Ende des Flugs	12
Spezifischer Gebrauch	12
Schnellabstieg	13
Besondere Fälle im Flug	15

Leinenplan	16
Materialien	17
Tabelle der Messwerte	18
Zertifikate	20
Wartung	22
Recycling	23
Vorgeschriebene Kontrollen	23
Garantie	23
Haftungsausschluss	23
Piloten Ausrüstung	23



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

WILD Segeln ist ein Schleier für den Wettbewerb Hike & Fly und Kreuz auf hohem Niveau. Leistungsstarke und anspruchsvoll es ist ein Segel auf erfahrene Piloten gewidmet

Das gut durchdachte Design und die Wahl von Materialien wurde nach den Gesichtspunkten der Qualität und Haltbarkeit ausgesucht.

Der Gleitschirm WILD ist EN 926 -1 : 2006 & 926 - 2 : 2013 Kategorie D zugelassen & LTF 91/09.

Das bedeutet, dass dieses Segel Gleitschirm dynamisch Überreaktion reagieren kann, und die Turbulenz, und dass einfallenden wird den Piloten erfordern zu stabilisieren

Das bedeutet auch, dass es ein Maß an Geschick und Erfahrung und Flugmanagementflug Vorfälle und eine häufigen und aktiven Praxis in turbulenten Bedingungen erfordert. Der Pilot muss sich bewusst sein, die durch die Verwendung eines Segels in dieser Kategorie eingegangenen Risiken

Es kann mit den meisten der Geschirren auf dem Markt verwendet werden, aber für einen besseren Flugkomfort und beste Gefühle, die wir empfehlen Geschirre Modelle "Cross" und den Wettbewerb "Back Country" Bereich SUP'AIR.

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

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



Hinweis

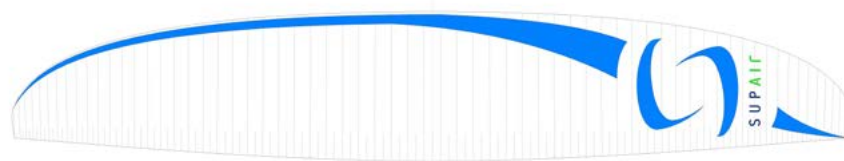


Achtung!



Gefahr!!

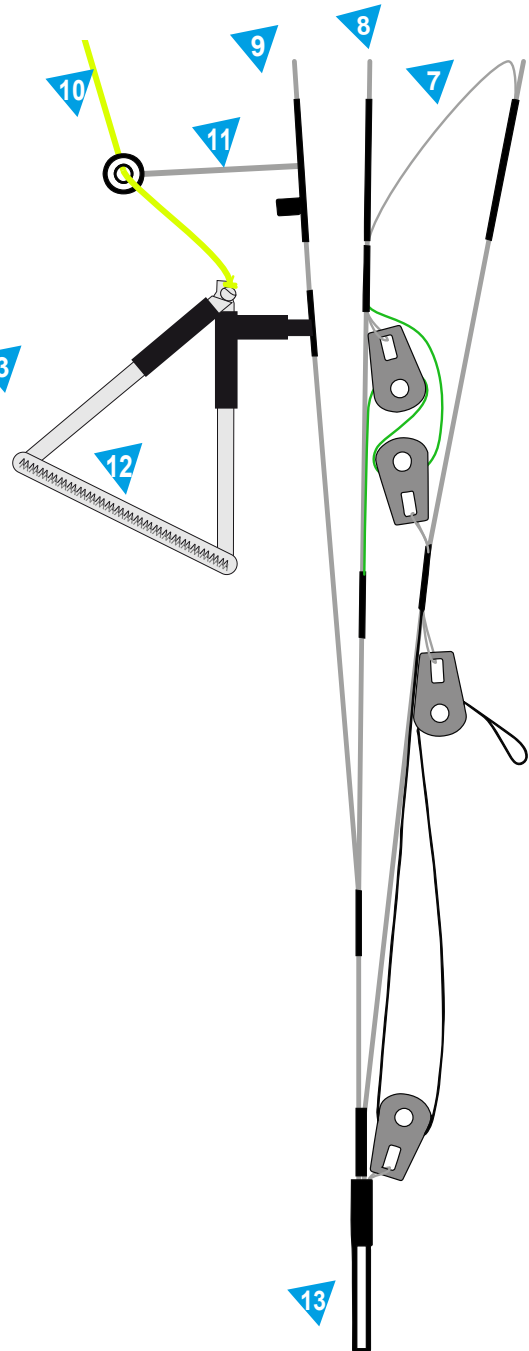
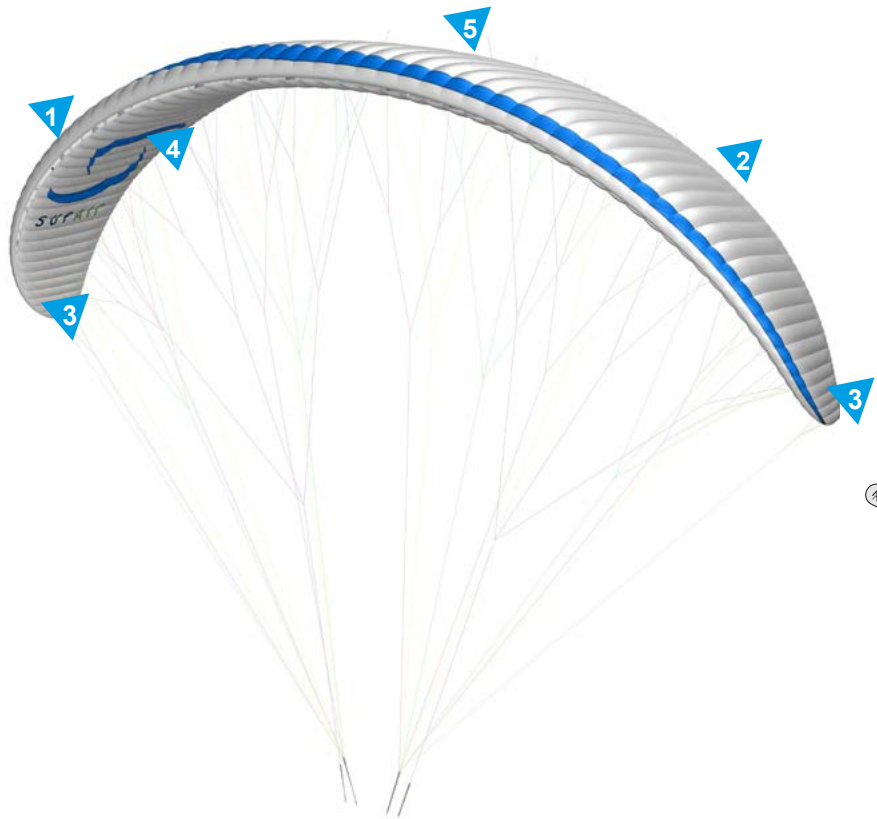
Gleitschirm WILD	21	23
Anzahl der Zellen	67	67
Ausgelegte Fläche (m <sup>2</sup> )	21	23,5
Ausgelegte Spannweite (m)	12,12	12,83
Flügeltiefe (m)	2,14	2,26
Streckung ausgelegt	7	7
Projizierte Fläche (m <sup>2</sup> )	17,53	19,62
Projizierte Spannweite (m)	9,36	9,91
Projizierte Streckung	5	5
Gleitschirmgewicht (kg)	3,15	3,4
Gewichtsbereich (kg)	72 - 86	80 - 95
optimaler Gewichtsbereich	80	90
Zulassung	EN / LTF - D	
Anzahl der Tragegurte	3 +1 "baby B"	
Trimmer	nein	



Ocean



# Überblick der Ausrüstung



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



16

## Auslegen des Gleitschirms

Wählen Sie einen flachen Hang oder einen leicht geneigten Übungshang ohne Hindernisse oder Wind.

Öffnen Sie Ihren Gleitschirm und legen ihn bogenförmig aus.

Überprüfen Sie Tuch und Leinen auf Anzeichen von Abnutzung oder Beschädigungen. Prüfen Sie, ob die Leinenschlösser ganz geschlossen sind, die die Leinen mit den Traggurten verbinden. Erkennen, trennen und sortieren Sie die A, B, C Traggurte, Leinen wie auch die Bremsleinen ordentlich. Stellen Sie sicher, dass keine Knoten, Verdrehungen und Verhängungen vorhanden sind.

## Wahl eines geeigneten Gurtzeugs

Der WILD Gleitschirm wurde EN D mit einem EN1651 und LTF 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 zertifiziertes Gurtzeug mit einem integrierten Rückenschutz.

## Verbindung des Gleitschirms mit dem Gurtzeug

Ohne Verdrehung der Traggurte, verbinden Sie die Traggurteinhängungsschlaufen mit den Befestigungspunkten des Gurtzeugs unter Verwendung von Automatik-Karabinern.

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

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

## Brustgurtlänge des Gurtzeugs

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

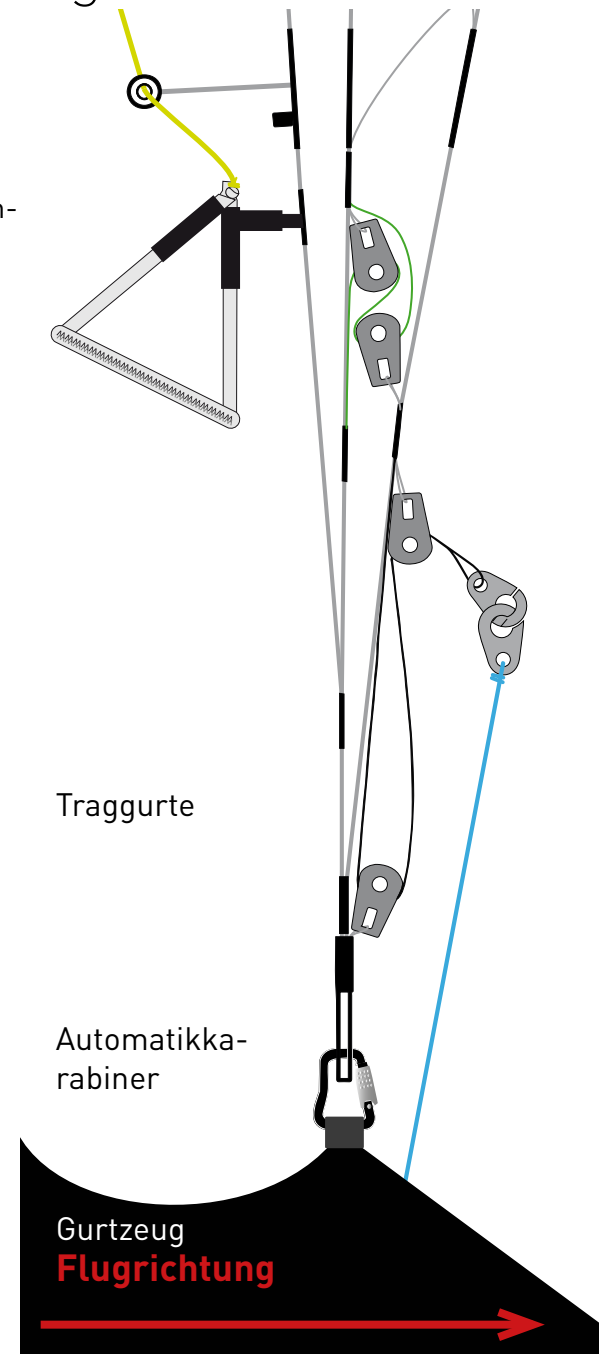
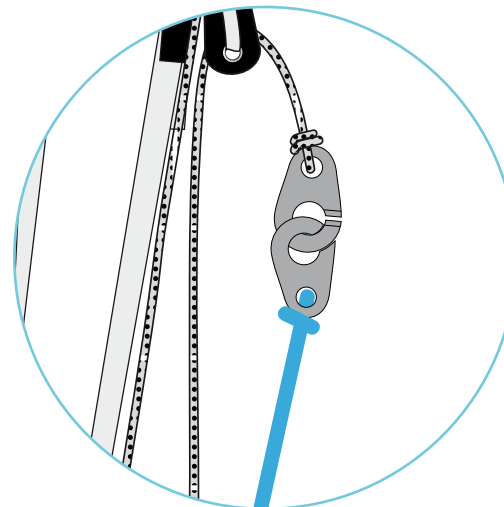
43 cm für den WILD Größe 21

44 cm für den WILD Größe 23

## Beschleunigereinbau

Installieren Sie das Beschleunigungssystem im Gurtzeug, wie vom Hersteller vorgeschrieben.

Verbinden Sie es mit dem Schirm unter Verwendung von Brummelhaken. Wenn das Beschleunigungssystem eingehängt ist, stellen Sie die Länge entsprechend Ihren Abmessungen ein. Für den richtigen Gebrauch darf keine Spannung auf den Brummelhaken bzw. auf der Beschleunigerleine sein, wenn der Beschleuniger nicht benützt wird.



## Bremsleinenlänge

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

Wir weisen Sie darauf hin, einen Palsteknoten zu machen und Ihre Längenänderung zu minimieren (ca. 5cm auf einmal).



Wenn Sie die originale Standardeinstellung verändern, lassen Sie es von einem Fachmann anschauen und überprüfen.



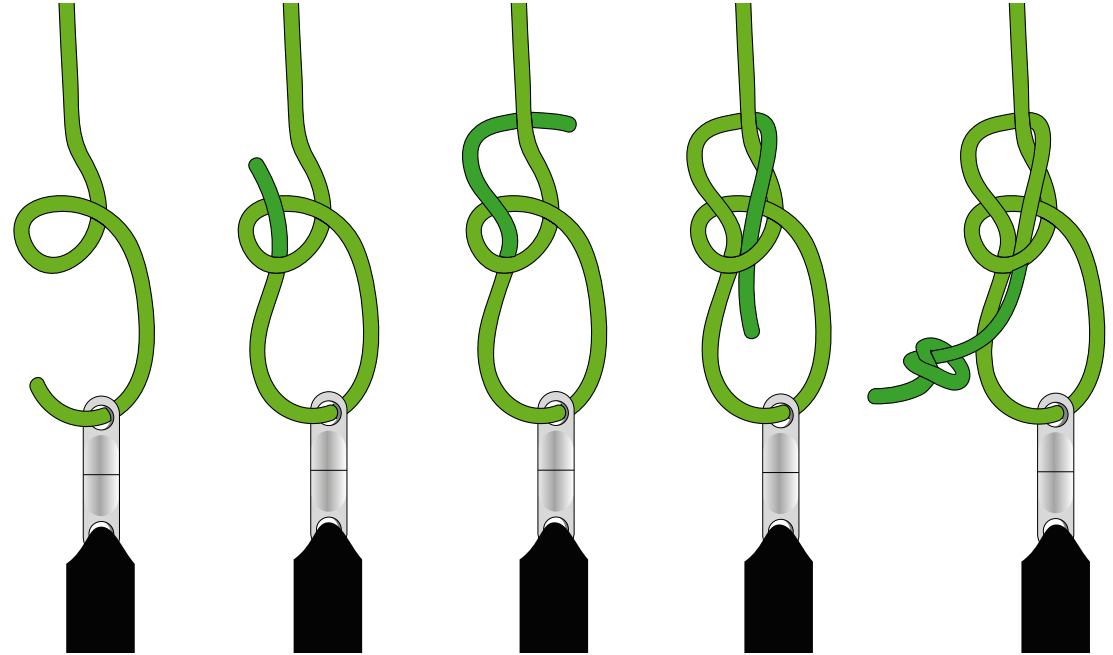
Die Werkseinstellung der maximalen Bremsleinenlänge ist :  
53 cm für den WILD Größe 21  
55 cm für den WILD Größe 23

## Toleranz

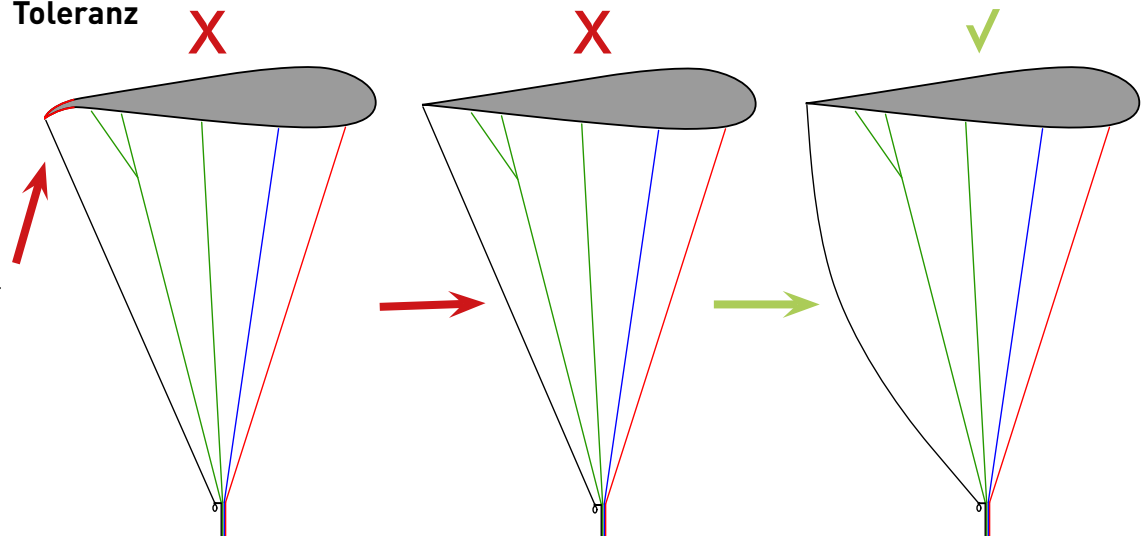


Überprüfe das Einstellen und lasse einen kleinen Durchhang an der Steuerleine, damit die Steuer-schleufe Spiel hat, um einer Deformation des Profils und einer Einschränkung der Funktionalität des Beschleunigers vorzubeugen. Während der Beschleunigung darf die Hinterkante des Gleitschirms nicht deformiert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

## Palstek-Knoten



## Toleranz





WILD Segeln ist ein Schleier für den Wettbewerb Hike & Fly und Kreuz auf hohem Niveau. Leistungsstarke und anspruchsvoll, es ist ein Segel auf erfahrene Piloten gewidmet ist.

Um Ihren neuen Gleitschirm zu entdecken, empfehlen wir Ihnen mit Ihrem eigenen Gurtzeug Ihre ersten kleinen Flüge in ruhigen Verhältnissen an einem Übungshang einer Schule oder in einem Ihnen vertrauten Fluggebiet durchzuführen.

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

Trenne und ordne die A, B, C Traggurte, 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 Ihre persönlichen Einstellungen sich nicht verstellt haben
- dass der Schirm ordnungsgemäß mit den Traggurten 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 Sie sicher mit Ihrem Gurtzeug mit geschlossenen Beingurten, Brustgurten und Karabinern verbunden sind. Ihren Helm müssen Sie tragen, schließen und korrekt festziehen....

Das Entwicklungsteam hat die Leistung optimiert, um die Wünsche der anspruchsvollsten Piloten zu erfüllen und gleichzeitig eine optimale passive Sicherheit zu halten.

üben Sie mit dem Aufziehen vor dem ersten Flug, damit Ihnen der neue Gleitschirm vertraut wird.

Die Inflation von Taska ist einfach und harter Punkt, bedarf es eine Verzögerung an die Bedingungen angepasst.

## Vorwärtsstart

Um den Schirm zu füllen, nehmen Sie die A-Gurte an den Leinenschlössern in Ihre Hände und bewegen Sie sich langsam und progressiv nach vorne. Ist der Schirm über Ihrem Kopf, setzen Sie die Bremsen je nach Bedarf ein und führen den Kontrollblick durch, bevor Sie zum Abheben beschleunigen.

## Rückwärtsstart

Wenn die Windgeschwindigkeit konstant ist und es ermöglicht, empfehlen wir eher die Rückwärtsstartmethode, um beim Hochführen eine bessere Sichtkontrolle zu haben. Stelle Sie sich dem Schirm gegenüber und nehmen Sie die "A" Traggurte. Mit einem leichten Zug und gehen angepasst rückwärts und füllen Ihren Schirm. Wenn der Schirm stabil über Ihnen ist, drehen Sie um, nochmal einen Kontrollblick, um zu kontrollieren, ob alles OK ist, bevor Sie den Hang hinunterlaufen, um zu starten. Bemerkung: es ist nicht notwendig die "A" Traggurte zu benutzen, um den Schirm zu füllen.



**Achtung!**

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

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

Im Flug ist die WILD sehr homogen, selbst in Turbulenzen. Die Art des Profils "Shark Nose" bleibt solide, sogar beschleunigt. Die Kurve ist intuitiv und einfach zu steuern.

### « Hände hoch » Geschwindigkeit oder Trimmspeed.

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

### Benutzung des Beschleunigers

Entsprechend der EN C Norm wurde der WILD 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 : 13cm.

### 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 lassen Sie Ihren Flügel so lang wie möglich gleiten, bevor Sie eine komplette symmetrische Bremsbewegung machen. Bremsen mit den "C" Traggurten ist nicht so effizient, wie wenn man die Bremsgriffe verwendet und kann eine härtere Landung verursachen als normal.

### Steuern mit den « C »

Man verwendet die Steuerung "C" für Uebergänge, beschleunigt oder nicht, oder in einigen Fällen für einen thermischen Aufstieg durch die Segelleistung zu maximieren. Steuern mit den "C" ergibt ein besseres Gefühl für die Bewegung des Schirms, ideal zum antizipieren der Lenkaktionen. Diese Methode ermöglicht es auch, die Leistung Ihres Schirms zu optimieren: in der Regel, wenn man auf die Turbulenzen entgegenwirken will, indem die Bremsen gezogen werden, bricht das Profil des Schirms und hat eine Auswirkung auf seine Leistung. Wenn die "C" benutzt werden, erhält man eine wirksame Lenkung, behält ein sauberes Profil und damit eine bessere Leistung. Um die "C" zu steuern, halten das Band in Bremsgriffe und geben Sie den Lift an den flexiblen Verbindungen "connect". Diese Technik bietet eine echte, sehr effektive Leistungssteigerung, vor allem, wenn er mit dem Beschleuniger gekoppelt ist.

### Kurvenflug

Um Ihren Gleitschirm effizient um die Kurve zu steuern, überprüfen Sie erst, ob der Luftraum frei ist, verlagern Sie das Gewicht auf die Kurveninnenseite und ziehen Sie progressiv an der Bremse/Bremsgriff auf derselben Seite, bis die gewünschte Kurvenschräglage erreicht ist. Die Geschwindigkeit und der Kurvenradius kann auch unter Verwendung der Außenbremse kontrolliert werden. Die WILD dreht sehr gut mit der Lenkung und braucht keine grosse Aktion mit dem Gurtzeug. Wenn man langsam fliegt, beginnen Sie Ihre Kurve durch nachlassen der Bremse an der Kurvenaußenseite, um einer möglichen flachen Drehung oder negativ Drehung um die Längsachse vorzubeugen.

## Landung

Stellen Sie immer sicher, dass Sie ausreichend Höhe für eine sichere Landung haben, bevor Sie den Landeplatz auswählen. Machen Sie niemals aggressive Manöver in Bodennähe. Landen Sie immer gegen den Wind in aufgerichteter Position und bereit zum Laufen, falls es nötig ist. Machen Sie den Landeanflug mit maximaler Trimmgeschwindigkeit, wenn dies die momentanen Wetterbedingungen es erlauben, dann bremsen Sie symmetrisch und progressiv um den Gleitschirm bis zur Bodenberührung zu verlangsamen. Achten Sie 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, werden Sie sich umdrehen müssen, mit dem Gesicht zum Schirm, bewegen Sie sich vorwärts zum Schirm, während Sie den Schirm symmetrisch herunter bremsen. Sie können auch die "C" Traggurte herunter ziehen, um den Schirm zusammenzufallen zu lassen und ihn auf den Boden zu bringen.

## Packen

Falten Sie jede Seite Ihres Flügels in einem Ziehharmonika-System zur Mitte. Sortieren Sie die Eintrittskantenversteifungen aufeinander. Für die endgültige Faltung, bringt man die Kammern aufeinander. Wir empfehlen die Verwendung einer Falttasche Art "Rollltasche" SUPAIR für eine bessere Erhaltung des Segels.

# Spezifischer Gebrauch

## Windenschlepp

Der WILD Gleitschirm kann geschleppt werden (nur ein einsitziger Gleitschirm). Benutzen Sie für das Gleitschirmfliegen nur eine gültige zertifizierte Ausrüstung, wie auch Windensysteme, die von qualifiziertem 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 Schlepstart darf nur erfolgen, wenn der Schirm voll gefüllt, verhängterfrei und stabil über dem Piloten steht.

## Kunstflug

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

## Tandem



Der WILD Gleitschirm ist nicht für das Tandemfliegen geeignet.

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

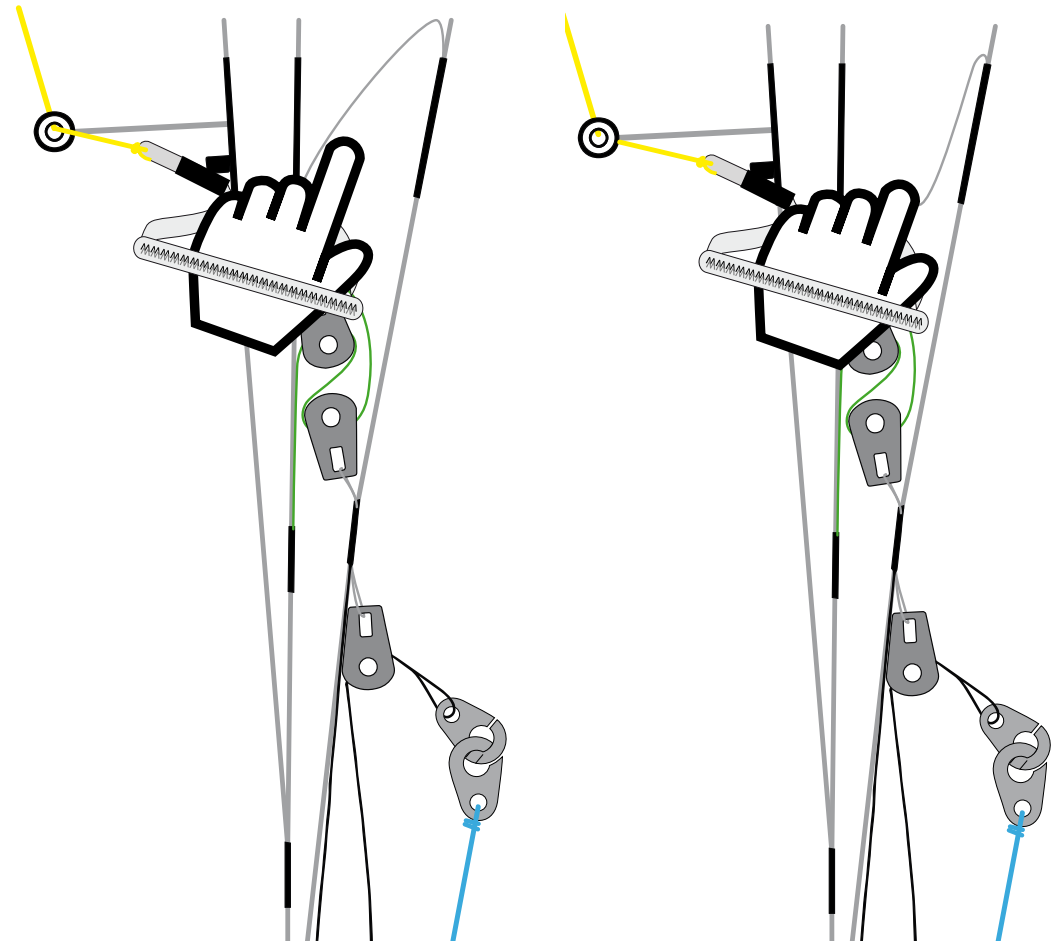
## Ohrenanlegen

Das hereinziehen großer Ohren erhöht die Sinkgeschwindigkeit. Wir empfehlen nicht das Ohrenanlegen in geringer Höhe über Grund durchzuführen.

Um die Ohren zu machen, geben Sie den Hänger Außen B (BR3) die Bremsen in der Hand zu halten und senken sie die Flügelspitzen zu schließen.

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 benützen, um die Anfangsgeschwindigkeit zurück zu erlangen.



Um die ?Ohren? wieder zu öffnen, bringen Sie den Beschleuniger zurück zur neutralen Ausgangsposition, dann lassen Sie die Traggurte symmetrisch los. Gemäß der Norm sollten die Ohren alleine öffnen. Sie dürfen die Bremse an einer Seite mit dosierten Pumpen einsetzen

## B-Leinenstall

Diese schnelle Abstiegsmethode ist mit WILD nicht machbar.

## 360° Steilspirale

Um eine Steilspirale einzuleiten, stellen Sie sicher, dass der Luftraum frei ist, dann lehnen Sie sich nach innen in die Kurve, setzen nach und nach die Bremse auf der selben Seite ein. Der Gleitschirm wird eine volle Umdrehung machen, dann beschleunigen und in eine Spirale kommen. Sie dürfen dann die Außenbremse nutzen, um Sinkgeschwindigkeit und Drehgeschwindigkeit zu kontrollieren.

Um die Steilspirale auszuleiten, gehen Sie zurück in eine neutrale (mittlere) Position im Gurtzeug und lassen Stück für Stück die Innenbremse nach. Sie müssen den Schirm in einer Kurve halten, damit es langsamer wird, um beim Ausleiten der Spirale das Aufstellen zu minimieren. Wenn Ihre Ausleitung zu radikal ist, wird der Schirm sich stark aufstellen, dann in ein starkes Durchtauchen übergehen, das Sie unter Kontrolle bringen müssen. Nach und nach die Rotation mit der Außenbremse verlangsamen wird Ihnen ein kontrolliertes Verhalten ermöglichen.



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



Entsprechend der ENA, der WILD 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 Sie orientierungslos machen und im Extremfall zu einem ?Blackout? und Bewusstlosigkeit führen. Trainieren Sie behutsam mit Höhe und einer großen Sicherheitsreserve und seien Sie sich über Ihr Befinden bewusst.

## Asymmetrischer Klapper

Jeder Gleitschirm könnte wegen Turbulenzen oder Pilotenfehlern gelegentlich klappen. Beim Eintreten eines asymmetrischen Klappers, müssen Sie sich vor allem fern vom Gelände halten, um wieder in den normalen Flugzustand zu gelangen.

Im Falle eines einseitigen Klappers durch Turbulenzen oder durch einen Pilotenfehler, verhalten Sie sich wie folgt :

- Verlagern Sie Ihr Gewicht auf die offene Seite des Flügels.
- Wenn nötig bremsen Sie die offene Seite des Flügels leicht an.
- Nachdem der Flügel stabil fliegt (Geradeausflug) sollte sich die geklappte Seite wieder öffnen. Wenn nicht, bewegen Sie die Bremse der geklappten Seite auf und ab, um durch Pumpbewegungen den Flügel wieder zu öffnen. Wiederholen Sie dies so oft wie nötig bis das Ohr wieder öffnet. Passen Sie auf, damit Sie den Schirm dabei nicht stallen. Im Falle eines ?Verhängers? (bei dem das Flügelende in den Leinen gefangen ist), müssen Sie 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 zur selbstständigen Wieder-Öffnung entwickelt.

Im Falle eines Frontklappers durch Turbulenzen oder durch Pilotenfehler verhalten Sie sich wie folgt :

- Die Bremsen müssen während des Frontklappers vollständig freigegeben werden. Wenn Sie den Frontklapper selbst einleiten, empfehlen wir die Bremsgriffe bis zum Stopper freizugeben und festzuclipsen
- Warten Sie bis der Flügel wieder offen ist und über Ihnen steht ? steht der Flügel hinter Ihnen NICHT bremsen - Gefahr des Strömungsabrisses!
- Wenn der Flügel nach vorne schießt mit beiden Bremsen symmetrisch anbremsen.

## Sackflug

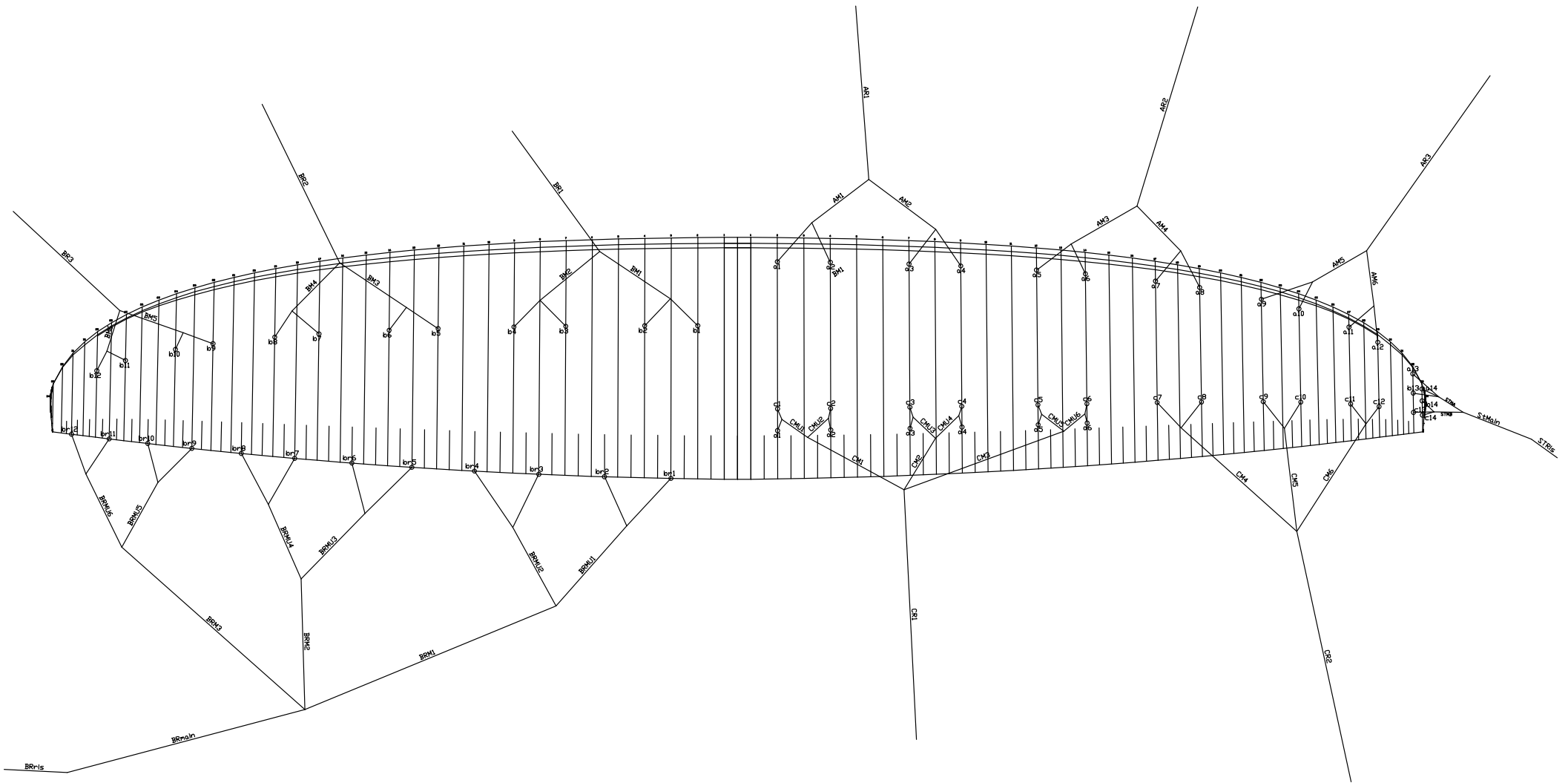
Dieser Flugzustand kann nur sehr selten passieren, Sie könnten mal in die Situation kommen, in der der Gleitschirm nur vertikal sinkt ohne Vorwärtsfahrt, das ist ein Sackflug. Falls dies passiert, lassen Sie die Bremsen komplett nach und falls es nötig ist betätigen Sie Ihren Beschleuniger. Falls notwendig drücken Sie auch noch die A-Gurte nach vorne. Überprüfen Sie erst, ob Sie in den normalen Flugzustand wieder gelangt sind, bevor Sie die Bremsen wieder einsetzen.

## 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 bei Pilotenfehlern vorkommen. Falls dies eintritt, lösen Sie komplett an der angestellten Seite die Bremse und stellen sicher, dass Sie den Gleitschirm kontrolliert behalten bis in das darauffolgende Durchtauchen.





Tuch	Hersteller	Referenz
Obersegel	Porcher Sport	Skytex 32 Universal - 70032E3W + Skytex 27 soft - 70000E4A
Untersegel	Porcher Sport	Skytex 27 Soft - 70000E4A
Zellwand	Porcher Sport	Skytex 32 Hard - 70032E4D
Zugbänder und D Zellwand	Porcher Sport	Skytex 27 Hard - 70000E91
Zellzwischenwand	Porcher Sport	Skytex 27 Hard - 70000E91
Zellwandverstärkung	Porcher Sport	Sticky Skytex

Stammleinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Edelrid	8000U-050 / 8000U-070 / 8000U-090
Obere mittlere Kaskade	Edelrid	8000U-070 / 8000U-090
Untere Kaskade	Edelrid	8000U-230 / 8000U-190 / 8000U-130 / 8000U-090

Stabilo leinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Edelrid	8000U-050
Mittlere Kaskade	Edelrid	8000U-050
Untere Kaskade	Liros	8000U-050 / DSL 70

Bremseleinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Edelrid	Cousin 12100
Obere mittlere Kaskade	Edelrid	Cousin 12100
Untere mittlere Kaskade	Edelrid	Cousin 16140
Untere Kaskade	Edelrid	8000U-190 / A7850X-240-041
Leinenschlösser	Ozone	Linklite

**WILD Gleitschirm**  
**Größe 21**

Checkblatt der Gesamtleinenlängen

Messungen an der Basis der Leinen des Schirms, OHNE Traggurte und maillons rapides, unter 5 Kg

Messungen an der Basis der Leinen des Schirms, MIT Traggurte und maillons rapides, unter 5 Kg

		A	B	C	D	Bremse
<b>Mitte</b>	<b>1</b>	7000	6932	7098	7158	7712
	<b>2</b>	6906	6837	6979	7045	7473
	<b>3</b>	6874	6806	6871	6934	7328
	<b>4</b>	6927	6860	6852	6913	7250
	<b>5</b>	6834	6760	6884	6945	7144
	<b>6</b>	6726	6656	6948	7000	7010
	<b>7</b>	6659	6591	6701		6917
	<b>8</b>	6685	6615	6584		6922
	<b>9</b>	6487	6433	6430		6798
	<b>10</b>	6360	6313	6358		6707
	<b>11</b>	6229	6188	6252		6673
	<b>12</b>	6205	6160	6207		6714
<b>Stabilo Flügelende</b>	<b>13</b>	5964	5933	5967		
	<b>14</b>	5906	5912	5957		

		A	B	C	D	Bremse
<b>Mitte</b>	<b>1</b>	7495	7427	7593	7653	7712
	<b>2</b>	7401	7332	7474	7540	7473
	<b>3</b>	7369	7301	7366	7429	7328
	<b>4</b>	7422	7355	7347	7408	7250
	<b>5</b>	7329	7255	7379	7440	7144
	<b>6</b>	7221	7151	7443	7495	7010
	<b>7</b>	7154	7086	7196		6917
	<b>8</b>	7180	7110	7079		6922
	<b>9</b>	6982	6928	6925		6798
	<b>10</b>	6855	6808	6853		6707
	<b>11</b>	6724	6683	6747		6673
	<b>12</b>	6700	6655	6702		6714
<b>Stabilo Flügelende</b>	<b>13</b>	6459	6428	6462		
	<b>14</b>	6401	6407	6452		

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

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

Länge der Traggurte MIT maillons rapides

Aufzüge	kein beschleunigt	beschleunigt
<b>A</b>	495	345
<b>B</b>	495	395
<b>baby B</b>	495	370
<b>C</b>	495	495

Toleranz +/- 5mm

## WILD Gleitschirm

### Größe 23

#### Checkblatt der Gesamtleinenlängen

Messungen der Basis der Leinen an der Basis des Gleitschirms, OHNE Traggurte und maillons rapides, unter 5 Kg

Messungen der Basis der Leinen an der Basis des Gleitschirms, MIT Traggurte und maillons rapides, unter 5 Kg

		A	B	C	D	Bremse
<b>Mitte</b>	<b>1</b>	7423	7350	7545	7614	8170
	<b>2</b>	7325	7251	7421	7497	7918
	<b>3</b>	7293	7220	7308	7380	7767
	<b>4</b>	7349	7277	7289	7360	7686
	<b>5</b>	7252	7187	7323	7391	7575
	<b>6</b>	7139	7078	7391	7450	7435
	<b>7</b>	7068	7010	7123		7336
	<b>8</b>	7095	7033	6999		7341
	<b>9</b>	6882	6831	6838		7210
	<b>10</b>	6748	6705	6761		7114
	<b>11</b>	6609	6572	6648		7078
	<b>12</b>	6581	6540	6600		7119
<b>Stabilo Flügelende</b>	<b>13</b>	6340	6310	6346		
	<b>14</b>	6281	6288	6332		

		A	B	C	D	Bremse
<b>Mitte</b>	<b>1</b>	7938	7865	8060	8129	8170
	<b>2</b>	7840	7766	7936	8012	7918
	<b>3</b>	7808	7735	7823	7895	7767
	<b>4</b>	7864	7792	7804	7875	7686
	<b>5</b>	7767	7702	7838	7906	7575
	<b>6</b>	7654	7593	7906	7965	7435
	<b>7</b>	7583	7525	7638		7336
	<b>8</b>	7610	7548	7514		7341
	<b>9</b>	7397	7346	7353		7210
	<b>10</b>	7263	7220	7276		7114
	<b>11</b>	7124	7087	7163		7078
	<b>12</b>	7096	7055	7115		7119
<b>Stabilo Flügelende</b>	<b>13</b>	6855	6825	6861		
	<b>14</b>	6796	6803	6847		

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

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

Länge der Traggurte MIT maillons rapides

Aufzüge	kein beschleunigt	beschleunigt
<b>A</b>	515	365
<b>B</b>	515	415
<b>baby B</b>	515	390
<b>C</b>	515	515

Tolérance +/- 5mm





## Säubern und Wartung des Gleitschirms

Es ist möglich Ihren 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 Ihres Gleitschirms durchzuführen :

- Reparieren Sie eventuelle Schäden im Tuch (Löcher die kleiner sind als 1 Euro Münze oder 1 US, 25 Cent Münze) mit den kleinen Runden Rips- topklebematerial, das in Ihrem Reparaturset dabei ist.
- Sand leeren, Steine, Gras, Blätter etc... aus den Zellen und Kammern.

## Lagerung und Transport

Wenn Sie Ihren Schirm nicht brauchen, lagern Sie ihn trocken im Gleitschirmpacksack an einem trockenen, kühlen, sauberen Ort , geschützt vor UV Strahlung und Dämpfen etc. Wenn Ihr Gleitschirm nass oder feucht ist trocknen Sie ihn sofort und gründlich, möglichst im Schatten. Schützen Sie die Metallteile vor Korrosion.

## Lebensdauer



Abgesehen von den Vorflugchecks muss Ihr Gleitschirm regelmäßig zum Service. Wir schreiben vor, den Schirm jedes Jahr oder nach 100 Flugstunden zu checken

- 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 Ihrem 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.

## Reparatur



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

Auch nach Ablauf der Garantiezeit bietet SUP'AIR Ihnen die Möglichkeit das Produkt zu reparieren. Dies wäre in der Praxis ein Teil- oder Totalschaden. Wir danken Ihnen für einen Anruf oder ein E-Mail [sav@supair.com](mailto:sav@supair.com), um Ihnen 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 Ihr WILD das Lebensende erreicht hat, sollten Sie alle Metall- und Plastikteile vom Stoff trennen und sie gemäß der gültigen Vorschriften in Ihrem Land zu entsorgen. Wir empfehlen Ihnen autorisierte Unternehmen zum Recycling von Textilien.



Ihr Gleitschirm muss jedes 2 Jahr oder nach 100 Flugstunden einem vorgeschriebenen Check unterzogen werden.

Wir empfehlen Ihnen die Möglichkeit zu nutzen, um Ihr Rettungsgerät neu packen zu lassen.

## Vorgeschriebene Kontrollen

## 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.



Paragliding ist eine Sportart bei der höchste Aufmerksamkeit, Vorsicht, Fachwissen und eine schnelle Entscheidungsfindung notwendig ist. Passen Sie auf und lernen in zugelassenen Schulen. Fliegen Sie mit einer gültigen Versicherung wie auch einem gültigen Schein und stellen Sie sicher, dass Ihr Können den vorherrschenden Luftverhältnissen entspricht.

## Haftungsausschluss



**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 Sie einen zugelassenen Helm, geeignetes Schuhwerk und geeignete Kleidung tragen. Führen Sie eine zugelassene, funktionstüchtige und für Ihr Gewicht passende Notfallschirm mit, der vorschriftsmäßig mit Ihrem Gurtzeug verbunden ist.

Die gesamte Sup'Air-Produktpalette (Gurtzeuge, Zubehör und Rettungsschirme) ist mit dem Gleitschirm WILD kompatibel. (Ausnahmen bilden die Tandem-Produkte)

Für weitere Informationen besuche bitte unsere Website im Internet unter : [www.supair.com](http://www.supair.com)



SUPAIR  
LIFE IS IN THE AIR

Wild

SUPAIR-VLD  
Parc Altaïs  
34 rue Adrastée  
74650 Chavanod, Annecy  
FRANCE 45°54.024'N / 06°04.725'E  
info@supair.com  
+33(0)4 50 45 75 29