

KARPOFLY

Gleitsegelgurtzeug

HANDBUCH

1	ALLGEMEINE INFORMATION	3
1.1	DAS KONZEPT	3
1.2	DIE SICHERHEIT	3
1.3	DER BESCHLEUNIGER	3
1.4	TECHNISCHE DATEN	4
1.5	ÜBERSICHT	5
2	DAS RETTUNGSGERÄT	6
2.1	EINBAU DES RETTUNGSSYSTEMS.....	6
3	EINSTELLMÖGLICHKEITEN DES KARPOFLY	10
3.1	EINSTELLUNG DER SITZPOSITION	10
3.2	EINSTELLEN DER BEINSCHLAUFEN	10
3.3	EINSTELLUNG DES BESCHLEUNIGERS	11
4	MERKMALE UND ZUBEHÖR	11
4.1	KREUZVERSpannung	11
4.2	SCHLEPPBETRIEB	11
5	FLUGBETRIEB MIT DEM KARPOFLY	12
5.1	WASSERLANDUNGEN	12
5.2	DOPPELSITZIGES FLIEGEN.....	12
6	WARTUNG UND REPARATUR	13
7	GARANTIE	13

1 Allgemeine Information

1.1 Das Konzept

Der **KARPOFLY** ist ein Gleitsegelgurtzeug. Er ist nur zur Verwendung als Gleitsegelgurtzeug ausgelegt.

Diese Gurtzeug hat die anspruchsvollen Sicherheitstest in Übereinstimmung mit der neuen CE- Zertifizierung EN 1651 bestanden.

Dieser Gurt entstand aus einer langen Entwicklung zusammen mit erfahrenen Gleitschirm Piloten. **KARPOFLY** benutzt neueste Technologien und modernste Ausführungen in der Produktion und Herstellung seiner Produkte. Es werden ausschließlich geprüfte Markenartikel verwendet, welche die hohe Qualität unserer Produkte ermöglichen.

Achtung: vor der Verwendung des Gurtzeuges sollten Sie das Handbuch aufmerksam gelesen haben.

1.2 Die Sicherheit

Die Sicherheit des Piloten ist beim **KARPOFLY** durch die gute Qualität des Gurtzeuges und den integrierten Protektor so gut wie möglich gegeben.

1.3 Der Beschleuniger

Der **KARPOFLY** ist für die Verwendung eines Fußbeschleunigers ausgelegt. Es sind die notwendigen Umlenkrollen vorhanden um den Fußbeschleuniger zu montieren. Die Seilführung wurde so gewählt, dass ein kraftsparender und bequemer Einsatz des Beschleunigers möglich ist.

1.4 Technische Daten

Verwendungszweck	Gleitsegelgurtzeug
Zulässige Anhängelast	120 kg
Karabinerabstand	42 bis 52 cm
Gewicht (ohne Rettungssystem) School/Mystic/Cobra	4,0kg/6,0kg/6,5kg
Gewicht (ohne Rettungssystem) Clever/Arrow/Silverline/Shark/Fantom	4,5kg/6,5kg/6,5kg/7,2kg
Rückenprotektor School/Mystic/Cobra	Karpofly 20 (20 cm Schaumprotektor)
Rückenprotektor Clever/Arrow/Silverline/Shark/Fantom	Karpofly 14 (14 cm Schaumprotektor)
DHV-Prüf-Nummer School/Mystic/Cobra	GS03-0299-04/GS03-0298-04/GS03-0296-04
DHV-Prüf-Nummer Clever/Arrow/ /Shark/Fantom	GS03-0315-05/GS03-0295-04 GS03-0300-04/GS030297-04
Rettungsgerät-Anbringung	Integrierter Container

1.5 Übersicht

Skizze Gurtzeug

Verstellmöglichkeiten	Taschen
(1) Schultergurte (2) Seitengurt (3) Beingurte (4) Brustgurt	(5) Seitentasch (6) Staufach am Rücken mit Protektorfach (7) Tasche für Rettungsgerät- Verbindungsleine (8) Rettungsgerät-Container mit Auslösegriff
(9) Typenkennblatt	(10) Ringe für Instrumententasche (11) Ringe für Speed-System

2 Das Rettungsgerät

Für die Aufnahme des Rettungsgerätes ist ein ausreichend großer Container vorgesehen. Dieser wird mit Obermaterial-Klappen verschlossen. Sie schützen das Rettungsgerät vor Verschmutzung und Feuchtigkeit. Sollte Ihr Gurtzeug allerdings einmal durchnässt worden sein (z.B.: Wasserlandung) so ist vor dem nächsten Flug unbedingt erst das Rettungsgerät zu trocknen und neu zu packen.

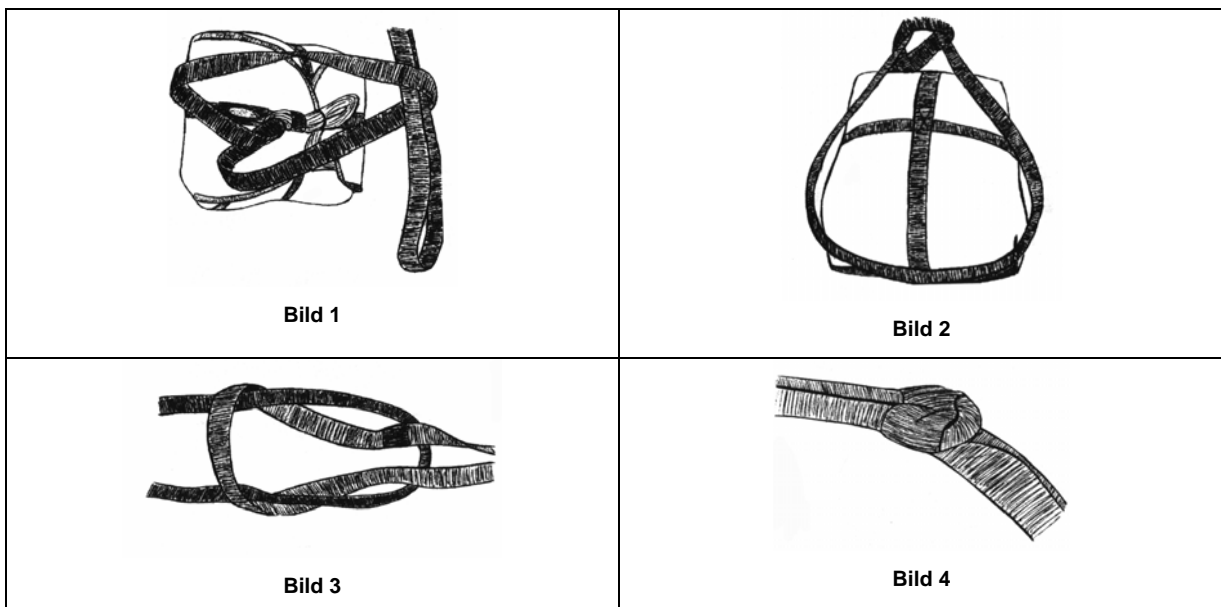
Zu dem Container des **KARPOFLY** gehört der mitgelieferte Auslösegriff. Es darf nur dieser Auslösegriff verwendet werden. Der Griff muß mit seiner Schlaufe am Innencontainer des Rettungsgerätes angebracht werden. Falls an Ihrem Innencontainer keine Befestigungsschleufe angebracht ist, setzen Sie sich diesbezüglich bitte mit dem Hersteller des Rettungsgerätes in Verbindung.

Das Rettungsgerät wird mit dem **KARPOFLY** vor dem Einlegen über den Verbindungsgurt verbunden. Dieser Verbindungsgurt ist als Gabelgurt ausgelegt, welcher an den Schultergurten des **KARPOFLY** befestigt ist. Im Falle einer Notschirmöffnung dient er dazu die Lasteinleitung des Notschirmes in den Gurt zu gewährleisten. Die Aufhängung an den Schultergurten führt hier zu der verletzungssichersten Haltung des Piloten bei einer Landung am Notschirm.

2.1 Einbau des Rettungssystems

Der Einbau des Rettungsgerätes erfolgt wie in den folgenden Arbeitsschritten beschrieben:

Einschlaufen des Verbindungsgurtes: dazu wird die Verbindungsleine durch den Tragegurt des Rettungssystems gesteckt (Bild 1). Danach wird das Rettungssystem durch die Schlaufe gesteckt (Bild 2), welche dann zugezogen wird (Bild 3) und straff um den Tragegurt liegen muss (Bild 4). Bei Rettungssystemen mit zwei Hauptleinen sind unbedingt beide Leinen in den Verbindungsgurt einzuschlaufen.



Alternativ dazu kann ein Schnellschraubglied aus Stahl mit mindestens 8 mm Durchmesser benutzt werden (es muß besondere Aufmerksamkeit darauf gerichtet werden, daß sich das Schnellschraubglied nicht drehen kann, was zu gefährlichen Querbelastrungen führen kann. Z.B.: durch Fixierung mit Klebeband). Diese Verbindung weist eine höhere Schock-Bruchlast auf als die Einschlaufung.

Einschlaufen des Auslösegriffes: der Auslösegriff ist in die zugehörige Befestigung am Innencontainer einzuschlaufen und zwar nicht in die mittlere Schlaufe, sondern an eine äußere Schlaufe.

Die schwarze Schlaufe des Griffs muss an der Schlaufe des Innencontainers des Rettungsgeräts angebracht werden, dann muss der gesamte Griff durch die Schlaufe gezogen werden, um eine enge Verbindung sicherzustellen.

Einlegen des Rettungssystems: das Rettungssystem wird in den Außencontainer des **KARPOFLY** eingelegt.

Verschließen des Containers: In den Ösen der vordersten und hintersten Verschlussklappe befinden sich die Verschlusschlaufen. Durch diese werden je eine Packschnur gefädelt. Mit Hilfe dieser Packschnüre wird der Container geschossen.

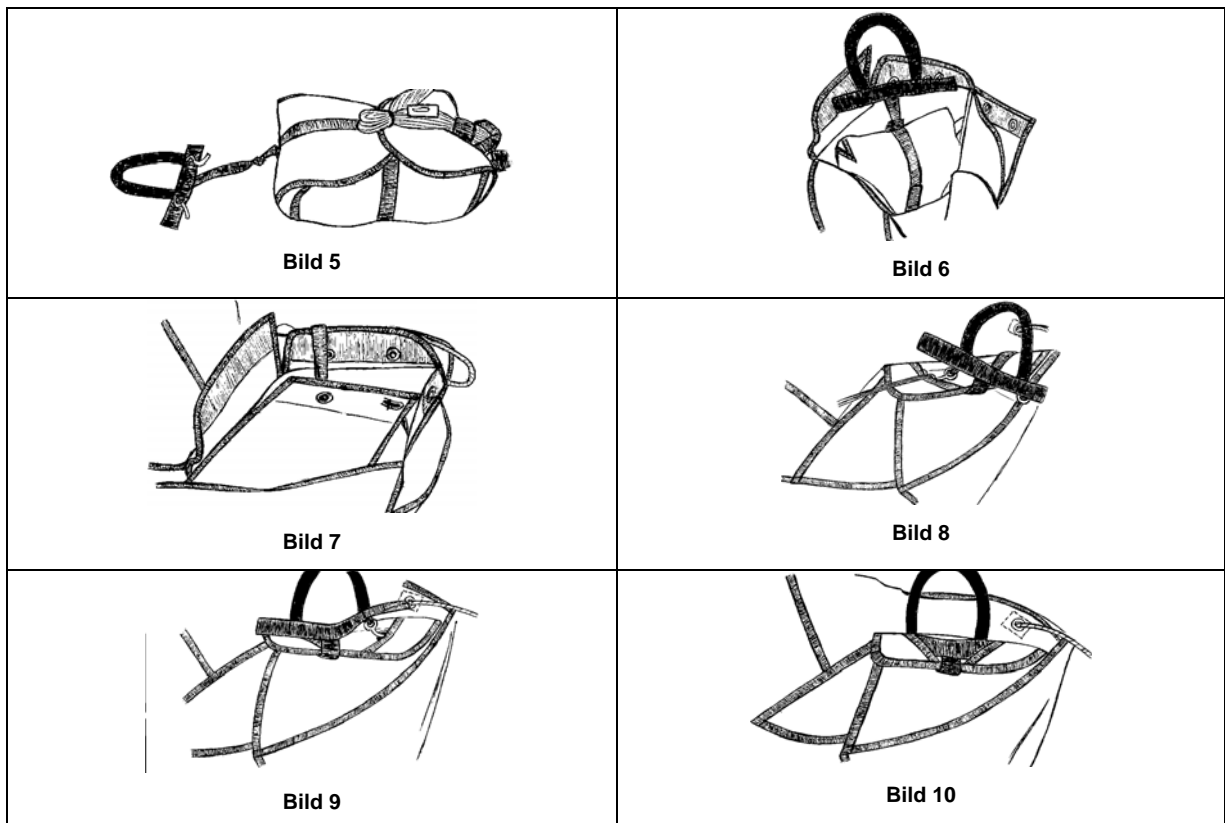


Bild 5 bis 10 : Beziehen sich auf das Gurtzeugmodell : Clever, Mystic, Cobra, Arrow , Silver line, Shark, Fantom

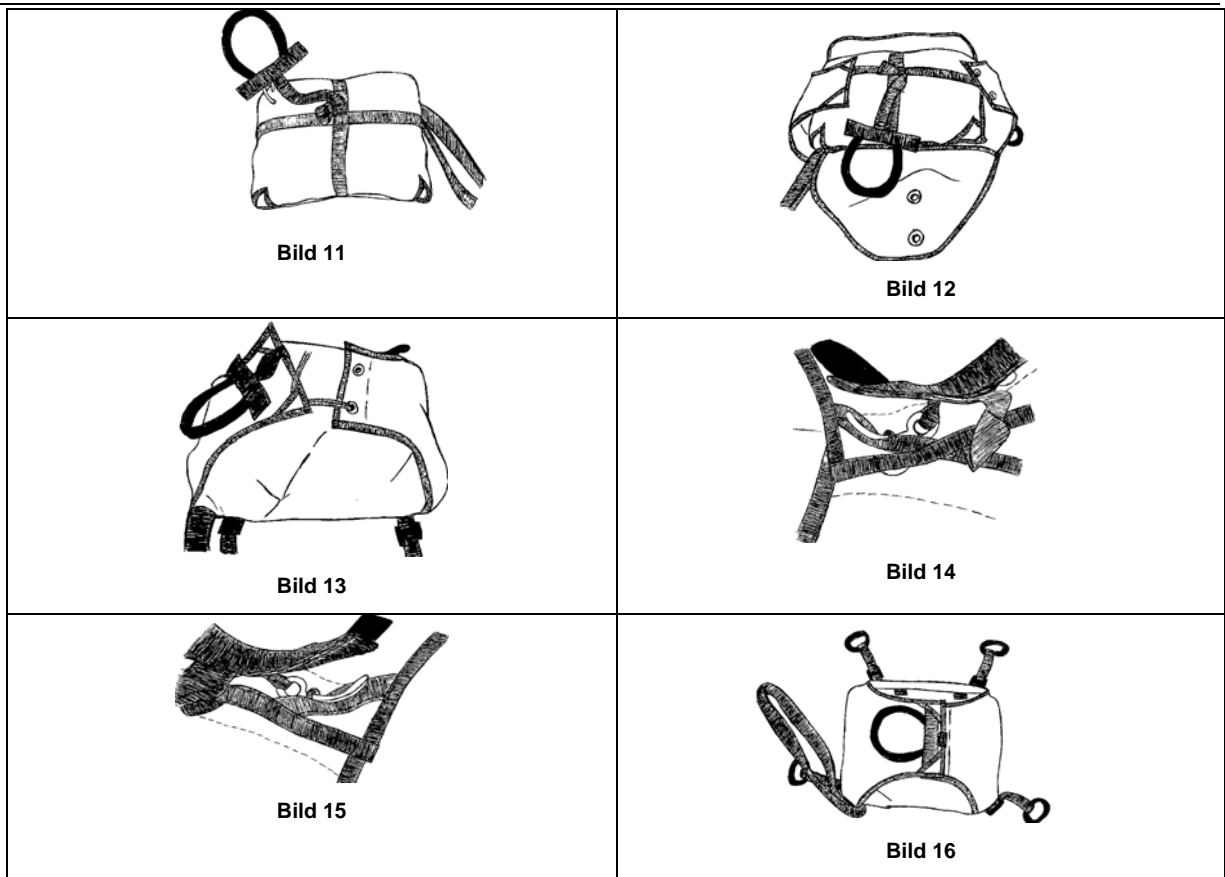


Bild 11 bis 16 : Beziehen sich auf das Gurtzeugmodell : School

Die Verbindungsleine zwischen Auslösegriff und Innencontainer wird zwischen den zwei Verschlusschlaufen durch die Klappen geführt. **Wichtig ist, daß diese Verbindungsleine genug Spiel hat, so daß die Splinte geöffnet werden können ohne daß die Verbindungsleine vorher gestrafft ist und die Öffnung behindert.**

Durch die Verschlusschlaufen wird je ein Splint des Auslösegriffes gesteckt und damit der Container verschlossen.

Danach unbedingt die Packschnüre entfernen.

Die richtige Reihenfolge beim Verschließen der Klappen ist den Bildern und der Nummerierung der Klappen zu entnehmen. Die Klappe mit der Nummer 1 wird als erstes verschlossen, dann folgt Nummer 2 und so weiter.

Anbringen einer Sollbruchschnur: Diese Schnur soll unfreiwilligen Auslösungen des Rettungssystems verhindern und eine Bruchlast von 5 kg aufweisen (über den Fachhandel zu beziehen !). Zur Anbringung der Sollbruchschnur wird diese mit Hilfe einer Nadel durch das obere Verschlussgummi und den Auslösegriff gezogen und verknotet (siehe Abbildung).

Nach dem ersten Einbau des Rettungssystems ist unbedingt eine Probeauslösung durchzuführen (aus der Flugposition, im Gurtzeug sitzend) um die Funktionen zu Testen. Vor jedem Start sollte der ordnungsgemäße Verschluss des Containers geprüft werden.

Ab dem 01.01.98 muß jede Neukombination von Rettungsgerät, Gurtzeug und Außencontainer nach dem ersten Packen durch den Hersteller des Gurtzeuges oder des Rettungssystems oder durch eine von diesem beauftragte Person (Händler, Fluglehrer) nachgeprüft werden. Die Betätigung des Rettungsgerätes muß aus der Flugposition heraus einwandfrei und entsprechend den Vorgaben der Bauvorschriften möglich sein. Die Nachprüfung ist im Packnachweisheft des Rettungsgerätes zu vermerken.

3 Einstellmöglichkeiten des KARPOFLY

Der **KARPOFLY** bietet durch Einstellmöglichkeiten jedem Piloten die Chance das Gurtzeug optimal an seine individuellen Eigenarten und Vorlieben anzupassen. Hierzu sollte sich der Pilot ausgiebig Zeit nehmen. Er wird mit einem hervorragenden Sitzkomfort belohnt.

Zur Durchführung der Einstellarbeiten ist es empfehlenswert, das Gurtzeug in einem Simulator aufzuhängen.

3.1 Einstellung der Sitzposition

Die erste Einstellung betrifft die Sitzposition und Größe des Gurtes. Die Sitzposition wird durch den Öffnungswinkel des Gurtes eingestellt. Hier entscheiden Sie, unter welchem Winkel Sie Sitzen wollen - damit ist der Winkel zwischen Rücken und Oberschenkel gemeint. Das Einstellspektrum geht von etwa 70° bis 100° Grad. Die Einstellung erfolgt über die seitlichen Schnallen der Trimmer – etwa in Rippenhöhe. Wird der Gurt hier verkürzt, erreichen Sie einen größeren Sitzwinkel (aufrechte Position), wird der Gurt verlängert, verkleinert sich der Sitzwinkel (liegende Position).

Die Verstellung der Schultergurte ermöglicht die Anpassung an die Größe des Piloten und erfolgt über den Trimmer über dem verstärkten Schulterschutzstück.

Das Bruststück reguliert den Abstand zwischen den beiden Karabinerhaken und kann zwischen 42 und 52 cm variiert werden. Je enger desto höher die Stabilität und umgekehrt.

3.2 Einstellen der Beinschlaufen

Durch die hoch gelegene Aufhängung der Befestigung der Beinschlaufen wird eine breite Bewegungsfreiheit der Oberschenkel des Piloten ermöglicht. In der Regel müßte die vom Hersteller bereits vorbereitete Einstellung den allgemeinen Notwendigkeiten entsprechen.

Probieren Sie ob Sie die richtige Sitzposition nach dem Start OHNE Zuhilfenahme der Hände erreichen. Dieses sollte in einem Simulator versucht werden. Müssen die Hände doch eingesetzt werden, muß der Sitzwinkel erneut kontrolliert und die Beinschlaufen entsprechenderweise eingestellt werden. Die richtige Einstellung ist gegeben, wenn man die Sitzposition ohne Einsatz der Hände erreicht.

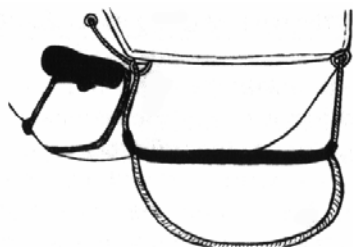
Das Verstellen der Beinschlaufen geschieht über die Schnallen unter dem Brustgurt. Achten Sie hier bitte auf eine symmetrische Einstellung.

3.3 Einstellung des Beschleunigers

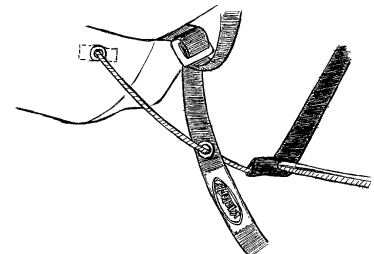
Nachdem Sie die optimale Sitzposition eingestellt haben, muß der Beschleuniger eingestellt werden. Die notwendigen Umlenkrollen befinden sich bereits am Gurtzeug.

Die Seile der „Bar“ werden zuerst durch die Ringe am vorderen Sitzbrettende geführt. Danach durch die Ösen, in der Nähe der Ecken an der Vorderseite des Sitzbrettes. Darauffolgend werden sie durch die Umlenkrollen in der Nähe der hinteren Ecken des Sitzes geführt, um dann durch die seitlichen Ösen nach oben zu den entsprechenden Aufhängungen am Tragegurt des Gleitschirmes geführt zu werden.

Achtung: Wird das Beschleunigerseil nicht durch die Ringe am vorderen Sitzbrettende geführt, kann es zu Behinderungen beim der Notschirmöffnung kommen.



Beziehen sich auf das Gurtzeugmodell :
Clever, Mystic, Arrow , Silverline



Beziehen sich auf das Gurtzeugmodell : Shark

4 Merkmale und Zubehör

4.1 Kreuzverspannung

Eine Kreuzverspannung ist beim **KARPOFLY** nicht vorhanden. Die Geometrie des Gurtzeuges ist so ausgelegt, daß eine Kreuzverspannung nicht notwendig ist.

4.2 Schleppbetrieb

Der **KARPOFLY** ist auch für den Schleppbetrieb gut verwendbar. Die Aufhängung der Schleppkupplung wird an den Karabinern der Gurt-Gleitschirmverbindung befestigt, so daß sich der Auslöser sich direkt vor dem Brustgurt in Flugrichtung befindet.

5 Flugbetrieb mit dem KARPOFLY

Ein gewissenhafter Check der gesamten Ausrüstung vor dem Start ist lebenswichtig; die folgende Punkte müssen immer kontrolliert werden:

Sind alle Taschen geschlossen ?

Prüfen des Auslösegriffes und der Verschlusssplinte des Rettungssystems auf korrekten Sitz

alle Steckschnallen müssen mit einem deutlichen Klick einrasten und müssen durch Zug auf richtigen Verschluss geprüft werden (Achtung vor allem bei Schnee und Eis: Steckschnallen unbedingt schnee- und eisfrei halten).

5.1 Wasserlandungen

Falls eine Landung im Wasser nicht vermieden werden kann, so ist darauf zu achten, dass eine erhöhte Gefahr des Ertrinkens besteht. Durch den Schaumprotector entsteht anfangs großer Auftrieb. Dieser führt dazu, dass der Pilot mit dem Rücken nach oben gehoben wird. In dieser Position fällt es äußerst schwer den Mund über Wasser zu bekommen.

Es ist deshalb bei einer kontrollierten Wasserlandung meist günstiger noch im Endteil sämtliche Schnallen des Gurtes zu öffnen und sich aus diesem bei der ersten Wasserberührung fallen zu lassen und den Schirm ungebremst weiterfliegen zu lassen. Dabei ist mit erhöhter Vorsicht vorzugehen, um nicht aus großer Höhe aus dem Gurtzeug zu fallen (vor allem, wenn das Rettungsgerät aktiviert wurde).

Nach Landungen im Salzwasser sollte dieses durch eine ausgiebige Süßwasserspülung entfernt werden. Die Protectors sind zum Trocknen auszubauen. Das Gurtzeug sollte erst wieder im trockenen Zustand in Betrieb genommen werden.

5.2 Doppelsitziges Fliegen

Das **KARPOFLY** ist für den doppelsitzigen Flug geeignet.,

6 Wartung und Reparatur

In der Regel gibt es für Gurtzeuge keinen festen Checkmodus. Allerdings sollte das Gurtzeug spätestens alle zwei Jahre zum Hersteller zur Kontrolle geschickt werden.

Die Aluminiumkarabiner sollen spätestens alle zwei Jahre ausgewechselt werden, da durch ungewollte Schläge Mikrorisse im Aluminium entstehen können, welche unter Belastung zu Brüchen führen können.

Um das Gurtzeug keinen unnötigen Belastungen auszusetzen, ist darauf zu achten, daß das Gurtzeug nie über den Boden schleift, es nicht auf Steine zu schlagen, es nicht unnötig lange UV-Strahlung und Hitze sowie Feuchtigkeit und Hitze auszusetzen.

Reparaturen und der Austausch von Teilen dürfen nur durch den Hersteller erfolgen, da nur durch die Verwendung von Originalmaterialien und -bauteilen die Gütesiegelkonformität erhalten bleibt.

Bei Verschmutzung kann das Gurtzeug mit einer lauwarmen leichten Waschlauge gereinigt werden.

Die Steckschlösser sind stets sauber zu halten und sind bei Bedarf mit Nähmaschinenöl leicht einzuölen - mindestens aber einmal pro Jahr.

7 Garantie

Wir geben auf unser Gurtzeug eine Garantie von zwölf Monaten. Diese Garantie beinhaltet ein korrektes und fehlerfreies Funktionieren des Gurtzeuges. Die Garantie erstreckt sich nur über Fehler die durch die Produktion entstanden sind oder Funktionsprobleme, für welche der Hersteller verantwortlich ist.

Diese Garantie beinhaltet keine unbekanntes Materialprobleme und keine Schäden, die durch unsachgemäßen Gebrauch oder unsachgemäßer Lagerung entstanden sind.

Die Garantie schließt folgende Punkte nicht ein:

Farbänderungen der Stoffe

Schäden durch Chemikalien, Lösungsmittel, Treibstoffe, Sand und Seewasser

Schäden durch Unfälle und Notsituationen

Schäden durch Landungen auf dem Gurt

Nicht autorisierte Modifikationen am Gurt oder an Teilen des Gurtes

Jegliche Schäden aufgrund von Austausch der Clevergemäßen Zubehörteile des Gurtes, wie z. B. des Rückenprotektors oder der Seitenprotektoren

Wir wünschen viele schöne Flüge und glückliche Landungen mit dem **KARPOFLY !**