

DAVINCI
GLIDERS

RHYTHM

REV.5

5 August 2017

Davinci Products Inc.
53 Sinchon-gil, Okcheon-myeon, Yangpyeong-gun, Gyeonggi-do, South Korea. (12505)
Tel. +82(0)10-9799-3472 Fax. +82(0)10-9799-3472
sales@dv-gliders.com , info@dv-gliders.com

Glückwunsch!

Wir gratulieren dir, dass du dich für den RHYTHM entschieden hast.

Der RHYTHM wurde speziell für Flugeinsteiger und Gelegenheitspiloten konzipiert. Der RHYTHM ist ein zuverlässiger, robuster und leistungsfähiger Gleitschirm der sich besonders für die Schulung aber auch für die ersten Jahre eines Piloten eignet.

Dieses Handbuch informiert dich über die richtige Handhabung und Bedienung des Gleitschirms. Wir empfehlen dir dringend das Handbuch sorgfältig durchzulesen, um mit allfälligen Einschränkungen, Leistungsmerkmalen, Start- und Flugcharakteristiken, Landeverfahren sowie den Umgang in Notsituationen und allgemeiner Instandhaltung vertraut zu werden.

Vor dem ersten Start solltest Du unbedingt Deinen Gleitschirm zur Kontrolle auf einer ebenen Fläche auslegen und aufziehen. Es wird einfaches Bodenhandling empfohlen um mit dem Schirm besser vertraut zu werden.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass alle Angaben in diesem Handbuch trotz sorgfältiger Erstellung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung von Davinci Gliders und dem Autor ausgeschlossen sind.

Jeder Pilot ist selbst für die Betriebssicherheit seiner Flugausrüstung verantwortlich.

- DAVINCI GLIDERS TEAM-

WARNUNG! DASHANDBUCHERSETZT KEIN TRAINING!

DIE INBETRIEBNAHME DIESER ODER ANDERER GLEITSCHIRME OHNE BESITZ EINER GÜLTIGEN FLUGAUSBILDUNG IST FÜR SICH SELBST SOWIE ALLER BETEILIGTEN PERSONEN EXTREM GEFÄHRLICH.

Gleitschirme von DAVINCI GLIDERS werden im Werk sorgfältig hergestellt und geprüft. Die Benutzung des Gleitschirms darf nur so erfolgen wie es in diesem Handbuch beschrieben wird.

Es dürfen keine Änderungen am gesamten Gleitschirm vorgenommen werden.

DAS FLIEGEN MIT DIESEM GLEITSCHIRM ERFOLGT AUSSCHLIESSLICH AUF EIGENE GEFAHR.

Inhaltsverzeichnis

1. Technische Daten	3	16. Pflege Tipps.....	13
3. Einleitung und Pilotenanforderungen..	5	17. Lebensdauer und Wartung.....	13
4. Tragegurte	5	18. Verhalten als Pilot in der Natur ..	13
5. Leinensystem.....	6	19. Leinenlängen	15
6. Beschleunigungssystem	6		
7. Überprüfen des Gleitschirmes	6		
8. Startverhalten	7		
9. Flugbetrieb	7		
10. Störungen.....	8		
11. Abstiegshilfen	11		
12. Landung	12		
13. RHYTHM richtig verpacken	12		
14. Reinigung	12		
15. Gewährleistung	12		

1. Technische Daten

RHYTHM			XS	S	M	L
<i>ZELLEN</i>	Anzahl der Zellen		36	36	36	36
	Geslossen		8	8	8	8
<i>AUSGELEGT</i>	Fläche ausgelegt	m ²	21.9	25.4	27.5	29.8
	Spannweite ausgelegt	m	10.2	10.9	11.3	11.8
	Streckung ausgelegt		4.7	4.7	4.7	4.7
<i>PROJIZIERT</i>	Fläche projiziert	m ²	18.9	21.9	23.7	25.7
	Spannweite projiziert	m	8.0	8.6	8.9	9.3
	Streckung projiziert		3.38	3.38	3.38	3.38
<i>FLATTENING</i>		%	13.7	13.7	13.7	13.7
<i>PROFILTIEFE</i>	MAX	m	2.8	3.0	3.1	3.3
	MIN	m	0.60	0.65	0.67	0.7
	AVER	m	2.2	2.3	2.4	2.5
<i>LEINEN</i>	HÖHE	m	6.38	6.87	7.15	7.4
	MAIN		3/4/3			
<i>TRAGEGURTE</i>	ANZAHL	3	A,A/B/C			
	TRIMMER		NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
	BESCHLEUNIGER		120	120	120	120
<i>STARTGEWICHT</i>	MIN-MAX	KG	55-75	70-95	80-105	95-120
<i>ZERTIFIZIERUNG</i>	EN-926-1/2 LTF	KG	EN-A (PENDING)	EN-A (PENDING)	EN-A	EN-A
<i>GEWICHT</i>		KG	4.3	4.6	5.3	5.4

2. Materialien

KAPPE	TEXTIL CODE	ANBIETER
OBERSEGEL	30D MF	DOMINICO TEXTILE CO
UNTERSEGEL	30D MF	DOMINICO TEXTILE CO
ZELLWÄNDE	30D MF(NON WR)	DOMINICO TEXTILE CO
DIAGONALRIPPEN	30D MF(NON WR)	DOMINICO TEXTILE CO

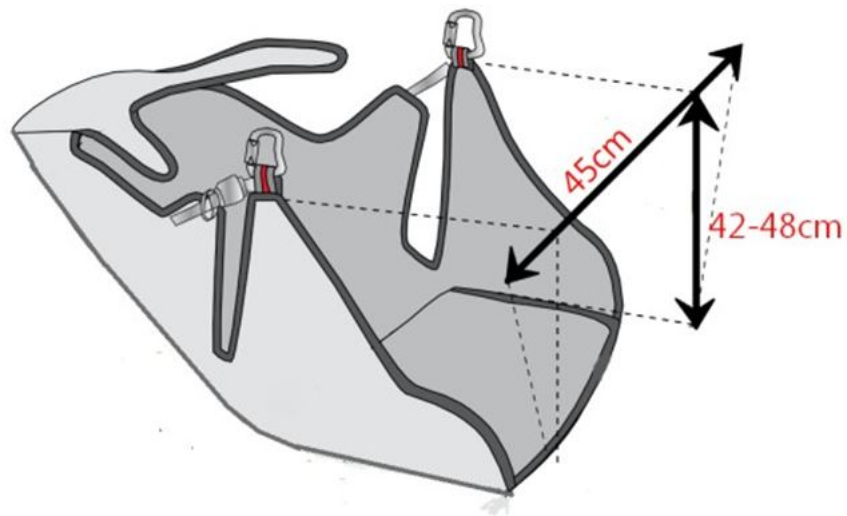
LEINEN	TEXTIL CODE	ANBIETER
OBERE GALERIE	DSL-70	LIROS
MITTLERE GALERIE	PPSL-120	LIROS
UNTERE GALERIE	7343-280	EDELRID
STAMMLEINEN	DSL-70	LIROS
STAMMLEINE STABLIO	6843-160	EDELRID
OBERE BREMSLEINE	DSL70	LIROS
MITTLERE BREMSLEINE	PPSL-120	LIROS
STAMMLEINE BREMSE	10N-200	EDELRID

TRAGEGURTE	TEXTIL CODE	ANBIETER
MATERIAL	WEBBING 20MM	GUTH&WOLFGMBH
UMLENKROLLEN	RIELY	LWRILEYPTYLTD

3. Einleitung und Pilotenanforderungen

Der RHYTHM ist ein EN-A Klasse zertifizierter Gleitschirm, der sich aufgrund seines überschaubaren Verhaltens als Schulungsschirm besonders geeignet. Bei der Entwicklung wurde besonders auf Langlebigkeit und einfaches Handling großen Wert gelegt. Es darf nur im zertifizierten Gewichtsbereich geflogen werden. Während der Typprüfung wurde der RHYTHM mit einem herkömmlichen Sitzgurtzeug getestet. Die Sitzeinstellungen sind unten im Bild ersichtlich.

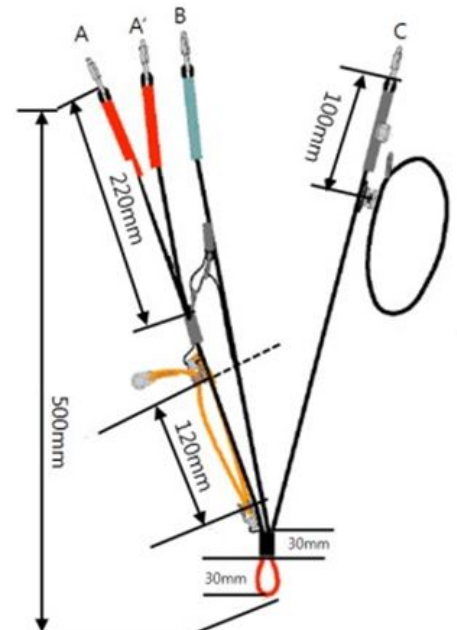
Der RHYTHM ist NICHT für den Kunstflug konzipiert und DARF NICHT zum ACRO-Fliegen verwendet werden! Wir betrachten den akrobatischen Flug als die Art des Pilotierens, die sich vom normalen Flug unterscheidet.



4. Tragegurte

Der RHYTHM hat 3 Ebenen. Die A Ebene hat eine rote Markierung zur einfachen Orientierung. Diese unterteilt sich in A und A' für die großen Ohren

	Standard [mm]	Beschleunigt [mm]	Verstellbarkeit [mm]
A	500	500	0
B	500	440	60
C	500	380	120



5. Leinensystem

Die Leinen haben verschiedene Durchmesser und bestehen aus den Materialien Kevlar und Dyneema. Alle Leinen des RHYTHM sind ummantelt. Diese müssen nach 150 Stunden oder 24 Monaten (was zuerst eintrifft) kontrolliert werden.

Die Länge der Bremsleinen ist vom Werk aus großzügig bemessen, so dass jeder Pilot diese nach seinem Geschmack individuell anpassen kann.

Als Vorlauf sind jedoch mindestens 10cm zu belassen um eine optimale Gleitleistung zu erreichen. Im Störfall der Bremsleinen kann man durch leichtes Ziehen der C Gurte Richtungskorrekturen vornehmen und mit dieser Notsteuerung eine Landung durchführen.

6. Beschleunigungssystem

Das Beschleunigungssystem ist dann voll aktiviert, wenn die beiden Rollen einander berühren. Dazu muss das mitgelieferte Speedsystem (Beschleuniger) am Gurtzeug montiert und mit beiden Beinen durchgedrückt werden. Bei voller Beschleunigung wird die Trimmgeschwindigkeit um bis zu 12 km/h erhöht.

In turbulenter Luft empfiehlt es sich mit 1/3 bis maximal 2/3 zu beschleunigen um Störungen an der Kappe zu vermeiden. Sollte bei voller Beschleunigung die Kappe einklappen, so ist der Beschleuniger sofort zu entlasten.

7. Überprüfen des Gleitschirmes

Jeder ausgelieferte Gleitschirm wird von Davinci Gliders Co. vor der Auslieferung mehrfach überprüft und vermessen. Wir empfehlen trotzdem, deinen neuen RHYTHM nach den folgenden Punkten zu überprüfen:

- Prüfe, ob die Leinen beschädigt sind.
- Prüfe die Leinenschlösser auf Verformung und ob sie verschlossen sind.
- Prüfe die Kappe augenscheinlich auf Risse und defekte bzw. aufgehende Nähte.

Diese Anleitung sollte man auch befolgen, wenn der Gleitschirm nach einem intensivem Flugbetrieb, harten Flugmanövern oder nach Baumlandungen überprüft werden muss.

Im Zweifelsfall sollte immer ein Fachbetrieb mit der Überprüfung des Gleitschirmes betraut werden!

8. Startverhalten

Der RHYTHM zeichnet sich durch ein leichtes Steigverhalten sowohl beim Vorwärtsstart als auch beim Rückwärtsstart aus. Bei der Konstruktion des Schirmes wurde besonderer Wert auf ein einfaches Startverhalten gelegt. Dadurch eignet sich der RHYTHM besonders für Fluganfänger und Gelegenheitspiloten.

Dennoch müssen Vorwärtsstarts und Rückwärtsstarts immer wieder geübt werden um ein sicheres Abheben zu ermöglichen. Das Aufziehen des Schirmes kann am besten in Form von Groundhandlingübungen durchgeführt werden.

8.1 Windenschlepp

Der RHYTHM ist bestens für den Windenschlepp geeignet. Der Einsatz einer passenden Schlepphilfe ist nicht zwingend, aber auf jeden Fall empfehlenswert und verschafft dem Piloten mehr Sicherheitsreserven während der Schleppphase.

Um geschleppt zu werden, muss man in den jeweiligen Ablauf eingewiesen und instruiert werden zu sein.

9. Flugbetrieb

Der RHYTHM hat die beste Gleitleistung wenn man die Bremsen leicht unter Spannung hält ohne diese zu betätigen.

Bei starken Thermiken und Turbulenzen geben die Bremsen gute Rückmeldungen über die Umgebungsluft, die für das aktive Fliegen benötigt wird. Um eine Kurve zu fliegen, wende zuerst deinen Blick in die gewünschte Flugrichtung, dann wird die Gewichtsverlagerung mit dem Einsatz der inneren Bremse unterstützt.

Um die Geschwindigkeit und den Radius der Kurve zu regulieren, benütze deine Schwerpunktverlagerung und verwende die äußere Bremse um die Schräglage zu verändern.

10. Störungen

Trotz der stabilen Flugeigenschaft des RHYTHM kann es bei starken Turbulenzen oder durch Pilotenfehler zu Einklappungen kommen.

10.1 Seitliche Einklapper

Ein seitlicher Einklapper ist beim Gleitschirmfliegen die wohl am häufigsten auftretende Störung. Sollte der RHYTHM in turbulenter Luft einmal einklappen, tritt dies in der Regel nur im Außenflügelbereich ein. Um in diesem Flugzustand die Flugrichtung beizubehalten wird die gegenüberliegende, offene Flügelhälfte angebremsst.

Ist die Kappe sehr stark kollabiert darf das Anbremsen der offenen Seite nur sehr dosiert erfolgen um einen Strömungsabriss zu vermeiden. Nachdem das Wegdrehen durch Gegenlenken verhindert wurde kann gleichzeitig die Kappe durch Pumpen auf der eingeklappten Seite wieder geöffnet werden.

Wenn auf die seitlichen Einklapper nicht aktiv durch Gegensteuern reagiert wird, dann öffnet der RHYTHM meist selbstständig innerhalb von weniger als einer halben Umdrehung. Sollte die Kappe durch die starken Turbulenzen oder andere Einflüsse (Verhänger) nicht selbstständig öffnen, so geht der Gleitschirm in eine Steilspirale über.

10.2 Frontstall

Der RHYTHM kommt selbstständig aus dem symmetrischen Frontstall heraus.

Das Einklappen der gesamten Anströmkannte geschieht meist durch starkes Ziehen an den A- Gurten, beim beschleunigten Fliegen oder durch plötzlich auftretende starke Abwinde. Diese Flugstörung sieht zwar spektakulär aus, ist aber bei geringer Einklapptiefe oft nicht weiter gefährlich.

Dabei entstehen oft keine Drehbewegungen, der Schirm öffnet sich meist schnell von selbst und nimmt rasch wieder Fahrt auf. Durch dosiertes, beidseitiges Anbremsen kann die Öffnung beschleunigt werden.

Rechtzeitiges Erkennen der Situation und schnelles Reagieren durch beidseitiges Anbremsen hilft, den Höhenverlust möglichst gering zu halten und nicht die Kontrolle über die Störung zu verlieren.

10.3 Fullstall

Um einen Fullstall einzuleiten müssen beide Bremsleinen ganz durchgezogen werden. Bei Erreichen der Stallgeschwindigkeit entleert sich die Kappe schlagartig und kippt plötzlich nach hinten weg.

Es ist sehr wichtig, trotz der unangenehmen Schirmreaktion bei einem Fullstall die Steuerleinen solange durchgezogen zu halten, bis der entleerte Schirm wieder über den Piloten kommt (ca. 3 bis 6 Sekunden) und sich in dieser Position stabilisiert.

Erst jetzt sind zum Ausleiten die Steuerleinen mäßig schnell (Schaltzeit größer gleich 2 sec.) und symmetrisch nachzulassen.

Die optimale Ausleitung sollte in 2 Phasen erfolgen:

- Vorfüllen der Kappe (langsames Nachlassen der Bremsen bis ca auf Schulterhöhe), bis die Schirmkappe auf der kompletten Spannweite wieder geöffnet ist
- Stabilisieren: Hände langsam hoch, Kappe anfahren lassen. Wird die Flugfigur zu schnell oder asymmetrisch ausgeleitet kann ein großflächiges Einklappen oder Frontstall die Folge sein.

10.4 Sackflug

Bei einem Sackflug hat der Gleitschirm keine Vorwärtsfahrt und gleichzeitig stark erhöhte Sinkwerte.

Verursacht wird der Sackflug unter anderem durch zu langsames Auslassen der B-Gurte beim B-Stall, bei altem und porösem Tuch, bei Beschädigungen an den Leinen oder den Rippen, durch Ziehen an den C-Gurten oder bei unzulässigem Startgewicht. Auch wenn die Kappe nass ist oder die Lufttemperatur sehr niedrig, nimmt die Tendenz zum Sackflug zu.

Ob sich der Schirm im Sackflug befindet merkt man daran, dass das Fahrtgeräusch trotz gelöster Bremsen sehr schwach ist und der Schirm in einer ungewohnten Position über dem Piloten ist. In diesem Fall gilt unbedingt: Steuerleinen auslassen!

Bei betriebsstüchtigem Zustand der Kappe und der Leinen nimmt der RHYTHM innerhalb von 2 bis 3 Sekunden selbstständig wieder Fahrt auf. Sollte dies, aus welchem Grund auch immer, nicht der Fall sein, sind die A-Tragegurte nach vorne zu drücken oder das Beschleunigungssystem zu betätigen. War ein Schirm ohne einen offensichtlichen Grund (z.B. Regenflug oder unzulässiges Startgewicht) im Dauersackflug, muss dieser vor dem nächsten Flug überprüft werden.

Achtung: Im Sackflug dürfen die Bremsen nicht betätigt werden, da der Gleitschirm unverzüglich in den Fullstall übergeht. In Bodennähe darf ein stabiler Sackflug wegen einer möglichen Pendelbewegung nicht mehr ausgeleitet werden. Der Pilot bereitet sich statt dessen auf eine harte Landung, möglichst mit Landefall vor.

10.5 Trudeln:

Durch Überziehen einer Seite kann die Strömung am halben Flügel abreißen. Dabei entsteht eine Umkehrung der Anströmrichtung. Die tief angebremsste Hinterkante wird dann von hinten angeströmt und fliegt in die umgekehrte Richtung, der Schirm dreht um seine Hochachse.

Für das Trudeln gibt es 2 Ursachen:

- eine Bremsleine wird zu schnell und weit durchgezogen (Beispiel: Einleiten einer Steilspirale)
- im Langsamflug wird eine Seite zu stark angebremsst (Beispiel: beim Thermikkreisen)

Wird eine versehentlich eingeleitete Negativkurve sofort ausgeleitet, geht der Schirm ohne großen Höhenverlust wieder in den Normalflug über. Wird die Negativkurve länger gehalten, kann der Gleitschirm beschleunigen und bei der Ausleitung einseitig nach vorne schießen.

10.6 B- Stall

Der RHYTHM geht sauber in einen B-Stall über. Um in den B-Stall zu gelangen, muss der Pilot die ersten 20cm der B-Gurte langsam ziehen, bis der Gleitschirm die Vorwärtsgeschwindigkeit verliert und mit ca. 6 m/s vertikal absinkt.

Um den B-Stall zu verlassen, sollten die B-Gurte symmetrisch und bestimmt wieder freigegeben werden. Der RHYTHM nimmt dann wieder Fahrt auf und man kann über die Bremsen im Normalflug die Steuerung übernehmen.

10.7 Verhänger

Bei großen Einklappen oder sonstigen Extremsituationen kann es bei jedem Gleitschirm zu sogenannten Verhängern kommen. Dabei bleiben die eingefallenen Kammern des Flügelendes in den Leinen hängen. Ohne Pilotenreaktion geht der Schirm in eine stabile Spirale über.

Ist dies passiert, muss als erstes die Drehbewegung durch gefühlvolles Gegenbremsen gestoppt werden. Sollte die Drehgeschwindigkeit trotz Gegensteuerns weiter zunehmen, ist bei geringer Höhe sofort das Rettungsgerät auszulösen.

Bei ausreichender Höhe kann durch folgende Möglichkeiten versucht werden den Verhänger zu lösen:

- Gefühlvolles Gegenbremsen und durch sehr schnelles, entschlossenes und tiefes Durchziehen der Steuerleine an der verhängten Seite eine Wiederöffnung versuchen.
- Ziehen der farblich markierten Stabilo-Leine.

Führen diese Maßnahmen nicht zum Erfolg kann bei ausreichender Höhe versucht werden, den Verhänger durch einen Fullstall zu lösen.

11. Abstieghilfen

11.1 Ohren anlegen:

Die Sinkrate kann in kontrollierter Weise durch einklappen der beiden Flügelspitzen erhöht werden. Während die Bremsen gehalten werden, sollten die äußersten A-Tragegurte symmetrisch in Richtung der Leinenschlösser gezogen werden.

Um zum regulären Flug zurückzukehren, musst du die A-Gurte freigeben und die Bremse kurz durchpumpen, so dass die Flügelspitzen wieder nach außen aufgehen.

Eine Steilspirale ist wegen der erhöhten Belastung nicht mit angelegten Ohren erlaubt.

11.2 Steilspirale:

Die Steilspirale ist die effizienteste Möglichkeit des Schnellabstieges. Dabei treten jedoch hohe Belastungen für Material und Pilot auf.

Es muss bedacht werden, dass man je nach Tagesverfassung, Außentemperatur (Kälte!) und erfolgtem Sinkwert früher oder später das Bewusstsein verlieren kann. Viele Piloten verlangsamen während der Spirale die Atmung oder gehen in die sogenannte Pressatmung über, was das Risiko, die Kontrolle zu verlieren, noch zusätzlich erhöht. Bei den ersten Anzeichen von Übelkeit, Bewusstseinsbeschränkung und Sichtverminderung muss die Spirale unverzüglich ausgeleitet werden.

Die Steilspirale wird durch vorsichtiges, einseitiges Erhöhen des Bremsleinenzuges und Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite eingeleitet. Leichtes Anbremsen der Kurvenaußenseite verhindert ein Einklappen der äußeren Flügelspitze.

Zur Ausleitung der Steilspirale wird die kurveninnere Bremse langsam gelöst. Schnelles Ausleiten hat zur Folge, dass die hohe Fluggeschwindigkeit (bis über 100 km/h) in einer starken Pendelbewegung in Höhe umgesetzt wird. Eine extreme Verlangsamung am Ende der Pendelbewegung mit anschließendem Abkippen der Kappe ist die Folge. Ebenfalls muss man damit rechnen, dass man in seine eigene Wirbelschlepe (Rotor) gerät! Wegen des extremen Höhenverlustes in der Steilspirale ist immer auf eine ausreichende Sicherheitshöhe zu achten!

Achtung: Fast jeder Gleitschirm erreicht irgendwann die Sinkgeschwindigkeit, bei der sich die Kappe mit den Öffnungen nach unten ausrichtet („auf die Nase geht!“) und trotz Lösen der Steuerleinen in dieser Position verbleibt und weiter abspiralt (stabile Steilspirale). Dies kann durch ungünstige Einflüsse sogar früher als die bei der Zulassung vorgeschriebenen 14 m/sec sein. Die Ursachen können vielschichtig sein. Zum Beispiel: Gurtzeuggeometrie (Aufhängehöhe), Kreuzgurte, Festhalten am Tragegurt, Verlagerung des Pilotengewichts zur Kurveninnenseite und ähnliches. Sollte wider Erwarten eine stabile Steilspirale auftreten, wird diese durch Verlagern des Pilotengewichtes zur Kurvenaußenseite und dosiertes Gegenbremsen ausgeleitet.

12. Landung

Wir empfehlen mit leicht angebremsstem zu landen. Vermeide Kurven, Pendelbewegungen und radikale Manöver beim Landeanflug.

Du solltest gegen den Wind in aufrechter Position deinen Landeanflug beenden in dem du 1-2m über den Boden beide Bremsen gleichmäßig durchziehst und durch das Auslaufen die Kappe hinter dir ablegst.

13. RHYTHM richtig verpacken

Der RHYTHM muss Zelle auf Zelle ordentlich gepackt werden, um die Kunststoffstäbchen an der Vorderkante zu schonen. Diese sind zwar weitgehend knickresistent, sollten jedoch nicht unnötigen Belastungen ausgesetzt werden.

Bei längerem Nichtgebrauch des Schirmes sollte dieser aus dem Packsack herausgenommen, aufgelockert und an einem trockenen Ort aufbewahrt werden.

Falls der Schirm nass oder feucht geworden ist, muss dieser zuerst locker ausgebreitet getrocknet werden bevor ein verpacken in den Packsack möglich ist!

14. Reinigung

Die Reinigung sollte nur mit lauwarmen Süßwasser durchgeführt werden. Wenn das Gleitsegel mit Salzwasser in Berührung gekommen ist, muss es gründlich mit Süßwasser gereinigt werden. Verwende keine Lösungsmittel jeglicher Art, da diese die Schutzbeschichtungen entfernen und den Stoff zerstören können.

15. Gewährleistung

Der Hersteller garantiert die Richtigkeit der deklarierten Eigenschaften und die Normleistung des Gleitschirms für zwei Jahre nach dem Kaufdatum. Der Hersteller führt besondere und außerhalb der Garantie anfallende Reparaturen und Wartungen auf Anfrage der Besitzer kostenpflichtig durch.

Wir empfehlen dir, deinen Gleitschirm zu kontrollieren (einschließlich der Prüfung der Luftdurchlässigkeit, der Leinengeometrie und der Tragegurte alle zwei Jahre oder alle 150 Stunden Flugzeit - je nachdem, was zuerst eintritt).

Diese Inspektionen müssen von einer zertifizierten Fachwerkstatt durchgeführt werden!

16. Pflege Tipps

- Setze dein Gleitsegel nicht länger als nötig dem Sonnenlicht (UV-Strahlung) aus.
- Halte es von Wasser und anderen Flüssigkeiten fern (außer bei Reinigung).
- Lasse die Vorderkante nicht auf den Boden fallen, peinlicher Kappensturz!
- Halte deinen Gleitschirm vom Feuer und großer Hitze, z.B. Kofferraum im Hochsommer, fern.
- Setze dich nicht auf den gepackten Gleitschirm und packe ihn nicht zu fest in einen Rucksack hinein.
- Überprüfe regelmäßig das Tuch, die Leinen, die Tragegurte und dein Gurtzeug.
Wenn du Mängel feststellst, wende dich an einen Händler oder den Hersteller.
- Versuche nicht, deinen Gleitschirm selbst zu reparieren.
- Wenn du eine beschädigte Leine entdeckst, wende dich an ein Checkcenter deines Vertrauens.
- Lagere deinen RHYTHM bei Raum-Temperatur an einem trockenen und gut belüfteten Ort
- Solltest du deinen RHYTHM länger nicht benutzen, packe ihn einmal im Monat aus und lüfte das Tuch gut durch, am besten in Form einiger Groundhandling Übungen.

17. Lebensdauer und Wartung

Der RHYTHM hat keine Bauteile die regelmäßig ausgewechselt werden müssen. Da die Lebensdauer in hohem Maß von der Achtsamkeit des Benutzers abhängig ist, empfehlen wir den Gleitschirm zusätzlich zur Nachprüfung regelmäßig auf Abnutzungserscheinungen hin zu untersuchen und gegebenenfalls beschädigte Komponenten auszuwechseln. Verwendete Verbindungselemente sind nach Herstelleranweisung zu wechseln.

18. Verhalten als Pilot in der Natur

Eigentlich selbstverständlich, aber hier nochmals ausdrücklich erwähnt:

Bitte führt unseren naturnahen Sport so aus, dass Natur und Landschaft geschont werden!
Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und das sensible Gleichgewicht im Gebirge respektieren.

Vielen Dank!

19. Leinenlängen

Die angegebenen Leinenlängen wurden unter einer Zugbelastung von 50N (5kg) bestimmt.

Medium size

	A	B	C	D	Bremse
1	7137	7020	7094	7183	7651
2	7111	6996	7069	7156	7168
3	7118	7005	7078	7163	6994
4	7143	7034	7106	7188	6939
5	7188	7019	7039	7113	6764
6	7102	7011	7029	7097	6923
7	7093	7008	7024	7089	6754
8	7105	7026	7040	7099	6644
9	7025	6963	6923	6969	6568
10	6961	6909	6869	6910	
11	6843	6802	6759	6791	
12	6769	6727	6681	6706	
13(STABILO)	6493	6420	6488		

Name	Länge	Name	Länge	Name	Länge	Name	Länge	Name	Länge	Name	Länge
a1	907	b1	890	c1	914	d1	1003	st1	973	br1	1841
a2	881	b2	866	c2	889	d2	976	st2	900	br2	1358
a3	888	b3	875	c3	898	d3	983	st3	968	br3	1184
a4	913	b4	904	c4	926	d4	1008			br4	1089
a5	888	b5	889	c5	909	d5	983	ST1	5020	br5	914
a6	872	b6	881	c6	899	d6	967			br6	1073
a7	863	b7	878	c7	894	d7	959			br7	934
a8	875	b8	896	c8	910	d8	969			br8	824
a9	895	b9	883	c9	893	d9	939			br9	748
a10	831	b10	829	c10	839	d10	880				
a11	713	b11	722	c11	729	d11	761			BR1	2510
a12	639	b12	647	c12	651	d12	676			BR2	2550
										BR3	2520
A1	1800	B1	1800	C1	1800	D1	1800				
A2	1800	B2	1800	C2	1800	D2	1800			BRI	3300
A3	1750	B3	1750	C3	1750	D3	1750				
A4	1750	B4	1750	C4	1750	D4	1750				
A5	1600	B5	1700	C5	1700	D5	1700				
A6	1600	B6	1700	C6	1700	D6	1700				
AI	3950	BI	3850	CI	3900						
AII	4000	BII	3900	CII	3900						
AIII	4050	BIII	3900	CIII	3850						

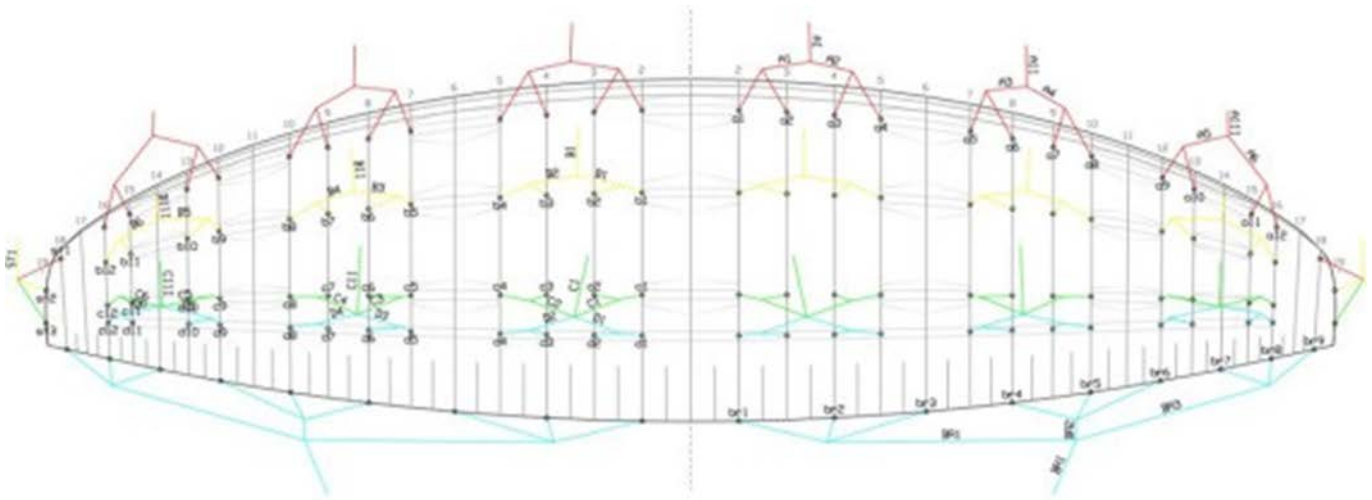
Large size

	A	B	C	D	Bemse
1	7424	7302	7327	7419	8024
2	7398	7278	7302	7393	7523
3	7405	7288	7312	7400	7344
4	7432	7319	7341	7427	7297
5	7407	7304	7324	7402	7118
6	7391	7296	7314	7386	7281
7	7381	7293	7310	7377	7094
8	7393	7312	7326	7387	6990
9	7310	7246	7257	7304	6950
10	7245	7190	7201	7243	
11	7121	7079	7086	7119	
12	7044	7000	7004	7030	
13(STABILO)	6455	6677	6749		

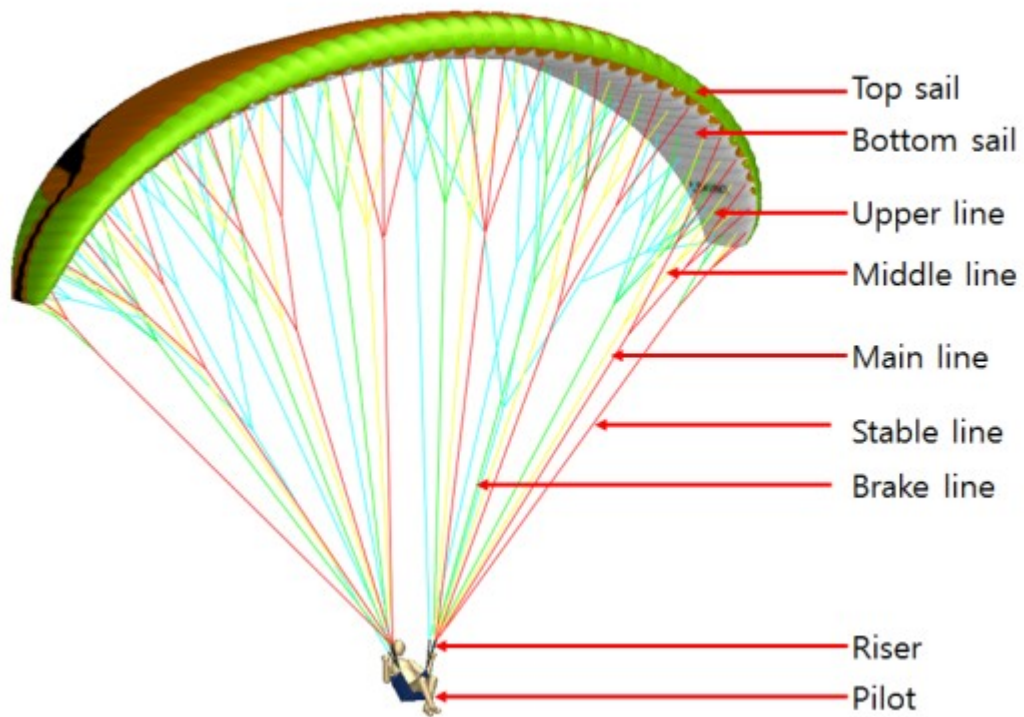
Name	Länge	Name	Länge	Name	Länge	Name	Länge	Name	Länge	Name	Länge
a1	944	b1	922	c1	947	d1	1039	st1	1015	br1	1914
a2	918	b2	898	c2	922	d2	1013	st2	937	br2	1413
a3	925	b3	908	c3	932	d3	1020	st3	1009	br3	1234
a4	952	b4	939	c4	961	d4	1047			br4	1137
a5	927	b5	924	c5	944	d5	1022	ST1	5240	br5	958
a6	911	b6	916	c6	934	d6	1006			br6	1121
a7	901	b7	913	c7	930	d7	997			br7	984
a8	913	b8	932	c8	946	d8	1007			br8	880
a9	930	b9	926	c9	937	d9	984			br9	840
a10	865	b10	870	c10	881	d10	923				
a11	741	b11	759	c11	766	d11	799			BR1	2660
a12	664	b12	680	c12	684	d12	710			BR2	2710
										BR3	2660
A1	1880	B1	1880	C1	1880	D1	1880				
A2	1880	B2	1880	C2	1880	D2	1880			BRI	3450
A3	1830	B3	1830	C3	1830	D3	1830				
A4	1830	B4	1830	C4	1830	D4	1830				
A5	1670	B5	1770	C5	1770	D5	1770				
A6	1670	B6	1770	C6	1770	D6	1770				
AI	4120	BI	4020	CI	4020						
AII	4170	BII	4070	CII	4070						
AIII	4230	BIII	4070	CIII	4070						

DAVINCI GLIDERS/RHYTHM

<i>Name</i>	<i>Hersteller</i>	<i>Name</i>	<i>Hersteller</i>	<i>Name</i>	<i>Hersteller</i>	<i>Name</i>	<i>Hersteller</i>	<i>Name</i>	<i>Hersteller</i>	<i>Name</i>	<i>Hersteller</i>
a1	DSL 70	b1	DSL 70	c1	DSL 70	d1	DSL 70	st1	DSL 70	br1	DSL70
a2	DSL 70	b2	DSL 70	c2	DSL 70	d2	DSL 70	st2	DSL 70	br2	DSL70
a3	DSL 70	b3	DSL 70	c3	DSL 70	d3	DSL 70	st3	DSL 70	br3	DSL70
a4	DSL 70	b4	DSL 70	c4	DSL 70	d4	DSL 70			br4	DSL70
a5	DSL 70	b5	DSL 70	c5	DSL 70	d5	DSL 70	ST1	6843 - 160	br5	DSL70
a6	DSL 70	b6	DSL 70	c6	DSL 70	d6	DSL 70			br6	DSL70
a7	DSL 70	b7	DSL 70	c7	DSL 70	d7	DSL 70			br7	DSL70
a8	DSL 70	b8	DSL 70	c8	DSL 70	d8	DSL 70			br8	DSL70
a9	DSL 70	b9	DSL 70	c9	DSL 70	d9	DSL 70			br9	DSL70
a10	DSL 70	b10	DSL 70	c10	DSL 70	d10	DSL 70				
a11	DSL 70	b11	DSL 70	c11	DSL 70	d11	DSL 70			BR1	PPSL 120
a12	DSL 70	b12	DSL 70	c12	DSL 70	d12	DSL 70			BR2	PPSL 120
										BR3	PPSL 120
A1	PPSL 120	B1	PPSL 120	C1	PPSL 120	D1	PPSL 120				
A2	PPSL 120	B2	PPSL 120	C2	PPSL 120	D2	PPSL 120			BRI	10N - 200
A3	PPSL 120	B3	PPSL 120	C3	PPSL 120	D3	PPSL 120				
A4	PPSL 120	B4	PPSL 120	C4	PPSL 120	D4	PPSL 120				
A5	PPSL 120	B5	PPSL 120	C5	PPSL 120	D5	PPSL 120				
A6	PPSL 120	B6	PPSL 120	C6	PPSL 120	D6	PPSL 120				
AI	7343 - 280	BI	7343 - 280	CI	7343 - 280						
AII	7343 - 280	BII	7343 - 280	CII	7343 - 280						
AIII	7343 - 280	BIII	7343 - 280	CIII	7343 - 280						



Überblick





Prüfnummer	
Herstellungsdatum	
Händler	
Kaufdatum	
Prüf- und Checkinfo	