

**VOVA**  
**SUSi**

Version 1.1 vom 6.9.2012

<b>Danke!</b> .....	<b>4</b>
<b>NOVA</b> .....	<b>5</b>
<b>Der SuSi</b> .....	<b>6</b>
<b>Technische Kurzbeschreibung</b> .....	<b>6</b>
<b>Sicherheit</b> .....	<b>6</b>
<b>Handling</b> .....	<b>6</b>
<b>Leistung</b> .....	<b>7</b>
<b>Zielgruppe</b> .....	<b>7</b>
<b>Pilotenanforderungen</b> .....	<b>7</b>
<b>Allgemeines vor der Inbetriebnahme</b> .....	<b>8</b>
Erstflug.....	8
Registrierung.....	8
Lieferumfang.....	9
Modifikationen am Gleitschirm.....	9
Geeignete Gurtzeuge.....	9
Gewichtsbereich.....	9
<b>Fliegen mit dem SuSi</b> .....	<b>10</b>
<b>Start</b> .....	<b>10</b>
<b>Normalflug</b> .....	<b>11</b>
<b>Kurvenflug</b> .....	<b>12</b>
<b>Landung</b> .....	<b>14</b>
<b>Schnellabstiegsmanöver</b> .....	<b>14</b>
Ohren anlegen.....	14
B-Stall.....	15
Steilspirale.....	15
C-Stall.....	16
<b>Einklapper</b> .....	<b>16</b>

Seitenklapper.....	16
Frontklapper.....	17
<b>Strömungsabriss.....</b>	<b>17</b>
Einseitiger Strömungsabriss, oder Trudeln.....	17
Fullstall.....	18
Sackflug.....	19
<b>Verhänger.....</b>	<b>19</b>
<b>Windenstart.....</b>	<b>21</b>
<b>Beschleunigungssystem.....</b>	<b>21</b>
Montage des Beschleunigers.....	21
Fliegen mit dem Beschleuniger.....	21
<b>Pflege und Instandhaltung.....</b>	<b>22</b>
<b>Allgemeine Hinweise zur Handhabung.....</b>	<b>22</b>
<b>Lagerung.....</b>	<b>23</b>
<b>Transport.....</b>	<b>23</b>
<b>Reinigung.....</b>	<b>23</b>
<b>Reparatur.....</b>	<b>24</b>
<b>Check.....</b>	<b>24</b>
<b>Registrierung, Garantie.....</b>	<b>25</b>
<b>Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten.....</b>	<b>25</b>
<b>Entsorgung.....</b>	<b>25</b>
<b>Technische Daten.....</b>	<b>26</b>
<b>Übersicht Tragegurt.....</b>	<b>27</b>
<b>Übersicht Schirm.....</b>	<b>28</b>
<b>Leinenpläne.....</b>	<b>29</b>
<b>Einzelleinenlängen:.....</b>	<b>30</b>
<b>Gesamtleinenlänge:.....</b>	<b>32</b>

# Danke!

Herzlichen Glückwunsch, dass du dich für den **NOVA SuSi** entschieden hast. Du hast damit einen Gleitschirm erworben, mit dem du über viele Jahre erlebnisreiche und sichere Flüge absolvieren kannst.

Dieses Handbuch enthält wichtige Hinweise zum Umgang mit deinem Gleitschirm. Wir empfehlen daher, die folgenden Seiten vor dem ersten Flug aufmerksam durchzulesen. Für Fragen oder Anregungen stehen wir unter [info@nova-wings.com](mailto:info@nova-wings.com) gerne zur Verfügung.

Weitere Informationen zu diesem und zu unseren anderen Produkten finden sich auf [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)

Um sämtliche Service und Garantieleistungen in Anspruch nehmen zu können, musst du deinen Gleitschirm auf unserer Homepage, unter **MEIN NOVA** registrieren.

Wir wünschen dir viele schöne Stunden in der Luft und eine sichere Landung am Ende jedes Fluges.

Das NOVA Team

# NOVA

NOVA ist seit der Firmengründung 1989 einer der weltweit führenden Gleitschirmhersteller mit Sitz in Terfens / Tirol / Österreich: im Herz der Alpen.

NOVA besteht aus einem hoch qualifizierten Team in dem fast alle Mitarbeiter selbst die Leidenschaft des Fliegens mit jenen Piloten teilen, die sich für einen NOVA Schirm entschieden haben.

Diese Leidenschaft und unser „Know-How“ sind die wesentlichen Bestandteile unserer Arbeit, wobei sowohl die Leidenschaft, als auch unser Wissen permanent wächst. Dies hat uns beispielsweise zu einem Vorreiter im Bereich der Strömungssimulation gemacht, wodurch wir viele Eigenschaften eines neuen Schirmkonzepts bereits am Computer relativ genau vorhersagen können.

Und zu guter Letzt leistet unser Testpilotenteam einen entscheidenden Beitrag dazu, dass aus jeder Neuentwicklung ein unverkennbarer NOVA Gleitschirm wird, der auf ganzer Linie begeistert und fasziniert.

Der Name NOVA steht aber nicht nur für die Entwicklung und das Design von Gleitschirmen. Auch die Fertigung der Schirme soll unsere Handschrift tragen. Deshalb werden die NOVA-Gleitschirme im firmeneigenen Werk in Ungarn produziert.

Nur so haben wir genügend Einfluss auf wichtige Faktoren, wie z.B. auf die Qualitätssicherung während der gesamten Produktion. Darüber hinaus ist es für uns möglich, faire Arbeitsbedingungen für die etwa 100 ungarischen NOVA-Mitarbeiter zu garantieren. Wir sind übrigens davon überzeugt, dass dadurch auch der Kunde, in Form qualitativ hochwertiger Produkte, profitiert.

Entscheidend für uns sind zufriedene und begeisterte NOVA Piloten. Denn die Zukunft unseres Sports liegt in eben jener Begeisterung der Menschen, die ihn ausüben.

# Der SuSi

Der Nova SuSi (SuperSimple) ist eine eigenständige Entwicklung, die sich in erster Linie an Einsteiger und Gelegenheitspiloten richtet.

Die Handhabung des SuSi ist vom Start bis zur Landung äußerst unkompliziert und die passive Sicherheit ist auf höchstem Niveau. Der Susi ist natürlich uneingeschränkt schulungstauglich und als ausschließlich einsitziges Fluggerät mit einer Leermasse von unter 120kg in der Sparte Gleitschirm zugelassen.

## Technische Kurzbeschreibung

Der SuSi hat 29 Zellen über die gesamte Spannweite, von denen jeweils drei Zellen am Stabilo als geschlossene Zellen ausgeführt sind. Weiters verfügt er über drei Leinenebenen, wobei zur besseren Übersicht, die vorderste A-Ebene rot gefärbt ist. Die Bremsleinen, welche nicht zu den 4 Leinenebenen gezählt werden, ist ebenso wie die Stabiloleine in oranger Farbe gehalten.

Die beiden Tragegurte bestehen aus jeweils vier Einzelgurten, von denen auf den beiden vorderen zwei Gurten (mit roter Manschette) die drei A-Stammleinen aufgehängt werden, auf den zwei hinteren Gurten dann die B- und C Stammleinen.

Am vordersten A-Gurt ist außerdem das Beschleunigungssystem befestigt.

## Sicherheit

Der SuSi ist der Schirm mit der größten passiven Sicherheit, den wir je entwickelt haben. Der verfügbare Steuerweg bis zum Abriss ist sehr groß. Die Reaktion auf Klapper ist auch bei hoher Flächenbelastung außergewöhnlich harmlos. Darum konnten wir den Schirm in sehr kleinen Größen und mit hoher Flächenbelastung mit EN A zuzulassen.

Mit normaler Flächenbelastung ist der SuSi bei weitem nicht an der Grenze der EN A Klasse.

Beim Fliegen in turbulenter Luft überzeugt der SuSi durch seine große Stabilität, die er auch im beschleunigten Flug beibehält.

## **Handling**

Trotz des sehr großen verfügbaren Steuerweges kann man den SuSi feinfühlig in der Thermik bewegen. Enge Kurvenwechsel lassen sich ohne Anstrengung fliegen. Der SuSi bleibt aber in jeder Situation um alle Achsen stark gedämpft und neigt nicht dazu, in engen Kurven dynamisch nach unten zu bohren.

Der SuSi bietet also eine überraschende Wendigkeit, ohne dabei den Piloten durch eine große Dynamik zu überfordern.

## **Leistung**

Die Gleitzahl des Susi in Größe M beträgt etwa 1:8. Das ist mehr als ausreichend für ausgedehnte Thermikflüge und auch längere Querungen bei Streckenflügen lassen sich damit bestens absolvieren.

Die Stärke des SuSi ist aber das entspannte Thermikfliegen: Bei verschiedensten Bedingungen lässt sich der SuSi effizient und nerven schonend im Aufwind bewegen.

## **Zielgruppe**

Der SuSi richtet sich in erster Linie an Anfänger und an sicherheitsbewusste Gelegenheitspiloten. Für diese Gruppe bietet der Schirm größtmögliche Sicherheit. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung, um entspannt die Flugroutine und damit auch das eigene Können zu vergrößern.

## **Pilotenanforderungen**

Bei einem schulungszugelassenen bzw. anfängertauglichen Schirm werden natürlich keine Anforderungen an den Piloten gestellt, die über die (unabhängig vom Schirm gültigen) allgemeinen Anforderungen an jeden Gleitschirmpiloten hinausgehen.

Damit meinen wir in erster Linie das Bekenntnis zu eigenverantwortlichem Handeln:

Jeder selbstständig fliegende Pilot muss in der Lage sein, zu beurteilen, ob er mit seinem Können und seiner Ausrüstung den jeweiligen Flugbedingungen tatsächlich gewachsen ist. Auch mit einer Ausrüstung mit maximaler passiver Sicherheit können Fehleinschätzungen verheerende Folgen haben.

Es liegt einzig und alleine am Piloten, solche Fehleinschätzungen zu vermeiden, indem er sich in Theorie und Praxis weiterbildet, und seine Entscheidungen bedacht und entsprechend seinem Können trifft.

Ebenso liegt es am Piloten, eine passende Schutzausrüstung zu verwenden sowie für die ständige Funktionsfähigkeit seiner Ausrüstung Sorge zu tragen.

Wer sich diese Grundsätze bewusst macht, kann den Gleitschirmsport sicher und genussvoll betreiben.

Piloten, die diese Entscheidungen nicht selbst treffen können, empfehlen wir, eines der unzähligen Angebote zu betreutem Fliegen in Anspruch zu nehmen. Vor allem nach längerer Flugpause oder in unbekanntem Fluggelände wird eine solche professionelle Unterstützung den Flugspaß und die Sicherheit erhöhen.

In diesem Zusammenhang raten wir auch allen Piloten, ihren Schirm und sich selbst in einem Sicherheitstraining besser kennen zu lernen.

## **Allgemeines vor der Inbetriebnahme**

### **Erstflug**

Jeder NOVA Gleitschirm muss vor dem Verkauf an den Kunden durch einen NOVA Händler eingeflogen und überprüft werden. Dieser Erstflug muss samt Datum und Pilot am Stabilo des Gleitschirms eingetragen werden.

### **Registrierung**

Um sämtliche Service- und Garantieleistungen in Anspruch nehmen zu können, musst du deinen Gleitschirm auf der NOVA Homepage unter LOGIN & REGISTRIERUNG registrieren. Bitte wähle REGISTRIEREN und folge dann der Anleitung.

## **Lieferumfang**

Der SuSi wird mit Packsack, Innenpacksack, Riserbag, Beschleuniger, Windfahne, Betriebshandbuch und Aufnäher ausgeliefert.

## **Modifikationen am Gleitschirm**

Die Spezifikationen entsprechen bei der Auslieferung jenen, mit denen der Schirm zugelassen wurde. Jede eigenmächtige Modifikation (z.B. Veränderung der Leinenlängen, Veränderungen des Tragegurtes) hat einen Verlust der Zulassung zur Folge. Wir empfehlen bei Änderungen in jedem Fall Rücksprache mit NOVA zu halten.

## **Geeignete Gurtzeuge**

Der SuSi ist für Gurtzeuge der Gruppe GH (Ohne Kreuzverspannung) zugelassen. (dies sind so gut wie alle aktuell erhältlichen Gurtzeuge)

Die Wahl des Gurtzeuges beeinflusst das Flugverhalten des SuSi wesentlich. Es gibt Gurtzeuge die eine besonders effektive Gewichtsverlagerung zulassen, dafür aber auch Turbulenzen relativ ungedämpft an den Piloten weitergeben. Weniger agile Gurtzeuge lassen keine extreme Gewichtsverlagerung zu, dafür kippt der Pilot in Turbulenzen weniger stark zur Seite.

Eine seriöse Flugschule kann hier mit individueller Beratung weiterhelfen.

## **Gewichtsbereich**

Der SuSi ist abhängig von der Größe nur zum Betrieb innerhalb eines bestimmten Gewichtsbereichs zugelassen. Es ist dabei das Gesamtgewicht, bestehend aus Pilot, Gleitschirm und Gurtzeug (und sonstiger Ausrüstung) gemeint.

Beim SuSi unterscheiden wir zwischen dem „klassischen“ und dem „erweiterten“ Gewichtsbereich. Mit dem „erweiterten“ Gewichtsbereich sind die oberen 10kg des zugelassenen Gewichtsbereichs gemeint.

Der SuSi erfüllt in diesem erweiterten Gewichtsbereich zwar die Kriterien für die EN A Einstufung. Dennoch empfehlen wir allen Anfängern und Gelegenheitspiloten den klassischen Gewichtsbereich, da sich der SuSi dann ausgewogener fliegen lässt und z.B. in schwacher Thermik deutlich besser steigt.

Der erweiterte Gewichtsbereich ist hauptsächlich für Bergsteiger gedacht, die dann den SuSi (als Leichtversion) mit höherer Zuladung fliegen können.

Beim Betrieb unterhalb des zugelassenen Gewichtsbereiches ist mit deutlich verminderter Agilität und mit verminderter Kappenstabilität zu rechnen. Beim Betrieb oberhalb des Gewichtsbereichs ist die Agilität erhöht und es muss mit dynamischeren Reaktionen – z.B. nach Kappenstörungen – gerechnet werden. In beiden Fällen handelt es sich um eine Verwendung außerhalb der zugelassenen Betriebsgrenzen!

## Fliegen mit dem SuSi

Es ist empfehlenswert, die ersten Flüge mit einem neuen Schirm bei ruhigen Bedingungen durchzuführen. So kann man sich in Ruhe an das Flugverhalten gewöhnen. Auch durch ein paar Starts am Übungshang, oder durch Bodenhandling wird das Vertrauen in einen neuen Schirm erhöht.

### Start

Der Pilot muss sich vor dem Start vergewissern, dass die gesamte Ausrüstung in ordnungsgemäßem Zustand ist. Insbesondere natürlich der Schirm, das Gurtzeug und das Rettungssystem.

Direkt vor dem Start empfehlen wir folgenden Startcheck, der wirklich vor jedem Start gewissenhaft durchgeführt werden sollte. (Viele Startunfälle sind die Folge eines nicht durchgeführten Startchecks)

1. **Angeschnallt** (Beingurte und Brustgurt am Gurtzeug geschlossen, Kinnband am Helm geschlossen)
2. **Eingehängt** (Tragegurte nicht verdreht im Karabiner eingehängt, Beschleuniger korrekt eingehängt, Karabiner verschlossen)
3. **Leinen** (A-Leinen oben, sämtliche Leinen sortiert, Bremsleine läuft frei zur Bremsrolle)
4. **Kappe** (Kappe liegt bogenförmig mit geöffneter Eintrittskante am Start)
5. **Wind und Luftraum** (Wind passend für den Start, Luftraum frei)

Der SuSi zeichnet sich beim Vorwärts- wie beim Rückwärtsstart durch ein sehr einfaches Aufziehverhalten, ohne Tendenz zum Hängenbleiben aus. Der Schirm steigt dabei sehr spurstabil ohne Neigung zu starkem Vorschießen.

Insgesamt ist das Startverhalten sehr einfach und Fehler verzeihend und bedarf keiner weiteren Kenntnisse, als den Standard-Techniken für den Vorwärts- und Rückwärtsstart, die in der Flugschule vermittelt werden.

### **Hinweis:**

Der SuSi startet bereits mit sehr wenig Zug an den A-Tragegurten verlässlich nach oben. Zu starkes Ziehen an den A-Gurten ist sogar kontraproduktiv.

Souveränes Starten kann man ohnehin nicht durch Lesen von Beschreibungen erlernen, sondern nur durch intensives Üben. Daher folgender Tipp an dieser Stelle:

Nutze jede Möglichkeit mit dem Schirm am Übungshang an deiner Starttechnik zu feilen, genau so wie beim Groundhandling. Ideal ist, wenn du zumindest zu Beginn einen erfahrenen Piloten zur Seite hast, der dir Tipps geben kann.

Wer nach einiger Übung in der Lage ist, auch bei nicht perfekten Bedingungen souverän zu starten, fliegt erstens deutlich sicherer, und kann zweitens den Flug vom Start weg in vollen Zügen genießen.

### **Normalflug**

Der SuSi hat bei Trimmspeed, das heißt bei vollständig gelösten Bremsen, die beste Gleitleistung. In ruhiger Luft legt der Schirm so die größte Distanz bei gegebener Höhe zurück.

Bei Gegenwind oder in sinkenden Luftmassen fliegt man mit maximaler Gleitleistung, wenn man den Beschleuniger betätigt. In turbulenter Luft sollte man im beschleunigten Flug unbedingt die dynamischeren Reaktionen im Falle eines Einklappers berücksichtigen und deshalb einen größeren Sicherheitsabstand zum Boden wählen.

In starker Turbulenz ist ein leichtes beidseitiges Anbremsen empfehlenswert, um die Stabilität zu erhöhen, und um jenes Feedback über die Bremsen zu erhalten, das für ein aktives Fliegen notwendig ist.

Unter aktivem Fliegen versteht man die ständige Kontrolle und Korrektur des Anstellwinkels in turbulenter Luft. Fliegt man beispielsweise von einem Aufwind- in einen Abwindbereich, so wird sich ohne Zutun des Piloten der Anstellwinkel verringern und der Schirm wird nach vorne nicken. Dem Piloten

kündigt sich diese Nickbewegung schon im Ansatz durch verminderten Bremsdruck an.

Die richtige Reaktion wäre nun, den Bremsausschlag zu erhöhen, um den Schirm am nach vorne Nicken zu hindern, bzw. um den verminderten Bremsdruck wieder zu erhöhen.

Der Einflug von einem Abwind in einen Aufwind funktioniert gewissermaßen gegen gleich: Der Anstellwinkel würde sich ohne Pilotenreaktion erhöhen und der Schirm würde nach hinten Nicken. Zudem erhöht sich der Bremsdruck. In dieser Situation sollte der Pilot die Bremsen nachlassen oder kurz völlig freigeben, um das Nicken zu vermindern oder völlig zu verhindern.

Der Pilot reagiert also auf verminderten Bremsdruck mit Anbremsen, und auf erhöhtem Bremsdruck mit Nachlassen der Bremse.

Mit einem perfektionierten aktiven Flugstil kann man die meisten Klapper bereits im Ansatz verhindern und der Schirm steht ständig sehr ruhig über dem Piloten. Einen Teil der dafür notwendigen Reaktionen kann man durchaus auch beim Bodenhandling erlernen, in dem man beispielsweise versucht, den Schirm ohne Blick zur Kappe über sich zu stabilisieren. Diese Übung hilft natürlich auch für den Vorwärtsstart.

## **Kurvenflug**

Eine Kurve ist ein Zusammenspiel aus Innenbremse, Außenbremse und Gewichtsverlagerung. Die Kunst ist die richtige Dosierung. Der SuSi zeichnet sich durch ein sensibles Handling aus. Es genügen also bereits kleine Steuerausschläge, um präzise Kurven zu fliegen.

Beim Thermikfliegen empfehlen wir auch ein leichtes Anbremsen der kurven äußeren Seite, um die Querneigung und Drehgeschwindigkeit besser kontrollieren zu können bzw. um ein besseres Feedback vom Gleitschirm zu erhalten. Enge und kontrollierte Kurven, oder pendelfreie Kurvenwechsel erfordern einiges an Übung, und sollten das Ziel jedes Piloten sein.

**Achtung:**

Sollte der Fall eintreten, dass der Schirm nicht mehr über die Bremsleinen steuerbar ist, weil z.B. die Bremsleinen aufgrund eines mangelhaften Startchecks verwickelt sind, so kann der SuSi eingeschränkt auch über die C-Gurte gesteuert werden. In Verbindung mit Gewichtsverlagerung lassen sich so relativ gute Richtungskorrekturen durchführen. Auch eine sichere Landung ist mit dieser Technik möglich. Die C-Gurte dürfen dabei nur leicht heruntergezogen werden, um einen Strömungsabriss zu vermeiden.

## Landung

Die Landung mit dem SuSi gestaltet sich sehr einfach. In turbulenten Bedingungen empfiehlt es sich, leicht abgebremst anzufliegen, um die Stabilität zu erhöhen, und um das Gefühl für die Schirmbewegung zu vergrößern.

Unmittelbar vor dem Boden sollte dann stärker, durchaus auch bis zum Strömungsabriss, durchgebremst werden.

### **Achtung:**

**Ein vollständiger Strömungsabriss kann auch in nur zwei Metern Flughöhe ein äußerst unsanftes Aufprallen des Piloten zur Folge haben. Daher sind die Bremsen erst direkt vor dem Aufsetzen ganz durchzuziehen.**

## Schnellabstiegsmanöver

Um, vor allem aufgrund veränderter Wetterbedingungen, schnell Höhe abzubauen, stehen dem Piloten im Wesentlichen drei Abstiegsstechniken zur Verfügung, die hier , entsprechend dem Anspruch an den Piloten gereiht, beschrieben werden.

### **Ohren anlegen**

Das Ohren Anlegen ist mit dem SuSi äußerst effektiv und einfach auszuführen. Zur Einleitung werden die äußeren A-Tragegurte (rot) symmetrisch nach unten gezogen. Die Bremsschlaufen bleiben dabei (ohne zusätzliche Wicklung) in der Hand. Solange die Gurte unten gehalten werden, bleiben die Außenflügel eingeklappt und der Sinkwert erhöht sich.

Klappen die Ohren nicht vollständig ein, so ist es hilfreich, erstens impulsiv zu ziehen, und zweitens die Leine über dem Leinenschloss zu greifen und nach unten zu ziehen.

Es ist empfehlenswert, den Schirm zusätzlich zu beschleunigen, um den Sinkwert und die Vorwärtsgeschwindigkeit zu vergrößern. Außerdem wird so die Anstellwinkelerhöhung, die durch den Zusatzwiderstand der angelegten Ohren erzeugt wird, ausgeglichen.

Zur Ausleitung des Manövers genügt es, die A-Gurte wieder nach oben zu führen, worauf der SuSi das Manöver selbstständig ausleitet.

Sollten sich die Ohren nicht von selbst vollständig füllen, so kann das Füllen durch eine Pumpbewegung mit der Bremse erreicht werden.

## **B-Stall**

Der B-Stall wird durch symmetrisches Herunterziehen (ca. 20cm) der B-Gurte eingeleitet. Die Einleitekräfte sind dabei relativ hoch, nehmen aber mit zunehmendem Zug ab. Es empfiehlt sich, für maximalen Halt, die Gurte am oberen Ende, am Leinenschloss zu greifen.

Der Schirm verliert sofort mit dem Herunterziehen der Gurte seine Vorwärtsfahrt und geht in einen stabilen Sackflugzustand. Dabei pendelt der Pilot leicht vor den Schirm. Je weiter der B-Gurt nach unten gezogen wird, desto größer werden die Sinkwerte. (bis etwa 10m/s)

Zieht man zu weit, beginnt der Schirm langsam um seine Hochachse zu rotieren. In diesem Fall sind die Hände wieder so weit nach oben zu führen, bis die Rotation stoppt. (Eine Rotation kann auch durch asymmetrischen Zug hervorgerufen werden)

Der B-Stall wird durch zügiges Nach oben Führen der Hände wieder ausgeleitet.

Die Bremse wird während des gesamten Manövers (ohne zusätzliche Wicklung der Leine um die Hand) gehalten. Bei der Ausleitung ist darauf zu achten, dass die Bremse vollständig freigegeben wird.

## **Steilspirale**

Die Steilspirale ist die anspruchsvollste Abstieghilfe und sollte nur in großer Höhe, idealer Weise im Rahmen eines Sicherheitstrainings, erlernt werden.

Die Einleitung kann man in zwei Phasen gliedern:

Zuerst fliegt man mit Gewicht und Bremse auf der Innenseite immer steiler werdende Kreise. Dann kommt der Moment, in dem die G-Kräfte schnell zunehmen und die Nase des Schirms beginnt sich immer mehr zum Boden zu neigen, bis sie – in der vollendeten Steilspirale – fast parallel zum Boden zeigt.

Die ersten Versuche sollten deutlich vor der voll ausgeprägten Steilspirale ausgeleitet werden, um eine pendelfreie Ausleitung zu üben. Diese Ausleitung erfolgt durch ein Anbremsen der bis dahin freigegebenen Außenbremse bei neutraler Pilotenposition. Um ein pendelfreies Ausleiten zu gewährleisten, muss die Innenbremse noch einmal stärker gezogen werden, sobald sich der Schirm deutlich aufrichtet, bzw. sobald er seine Schräglage deutlich verringert.

Die eigentliche Spiralbewegung beginnt wie erwähnt erst mit der oben beschriebenen Übergangsphase bzw. mit dem „Auf die Nase“ gehen des Schirms. In diesem Moment wird der Pilot im Gurtzeug nach außen gedrückt und der Pilot sollte diesem Druck nachgeben, um eine stabile Spiralbewegung zu vermeiden. (siehe unten) Die Spiralbewegung kann dabei jederzeit durch ein Anbremsen auf der Außenseite verlangsamt werden. Das Dosieren der Sinkgeschwindigkeit ist eigentlich ein Zusammenspiel aus Innen-, und Außenbremse.

Die Ausleitung erfolgt, wie oben erklärt, über ein stärkeres Anbremsen der kurvenäußeren Seite. Auch ein beidseitiges stärkeres Anbremsen verlangsamt die Spirale und führt zur Ausleitung.

Die Sinkwerte in der Spirale können etwa zwischen 10m/s und 20m/s betragen. Die Belastung für den Körper beträgt bis ca. 3g und kann je nach physischer Konstitution im Extremfall zur Bewusstlosigkeit führen.

Es ist also entscheidend, dass man sich langsam an dieses Manöver herantastet, um zum einen die Ausleitung aktiv und souverän zu beherrschen, und um zum anderen die Reaktion des Körpers an diese Belastung kennen zu lernen.

## **C-Stall**

Dieses Manöver wird seit einiger Zeit vereinzelt als Abstiegshilfe empfohlen und wird durch ein symmetrisches Herunterziehen beider C-Gurte eingeleitet, bis die Strömung abreißt. Wir raten mit dem SuSi von diesem Manöver ab, da sich die Ausleitung unter Umständen sehr anspruchsvoll gestalten kann.

# **Einklapper**

## **Seitenklapper**

Beim Einflug in starke Turbulenzen kann eine Seite des Gleitschirms einklappen. Konkret passiert dies, wenn auf dieser Seite der Anstellwinkel in Folge der Turbulenz so weit abnimmt, dass kein Auftrieb mehr erzeugt wird, wodurch die Leinen entlasten und eben eine Schirmseite einklappt.

Ein solcher Klapper kann nur einen kleinen Teil der Spannweite betreffen und der SuSi wird dabei keine nennenswerte Reaktion zeigen. Bei größeren Klappern, die 50% der Spannweite oder mehr betreffen, zeigt der Schirm eine deutliche Reaktion:

Durch den vergrößerten Widerstand des eingeklappten Flügels wird der SuSi zur Seite des Klappers zu drehen beginnen. Gleichzeitig nickt der Schirm in Folge der kleineren tragenden Fläche bzw. durch die deshalb höhere Fluggeschwindigkeit nach vorne.

Der Pilot kann dieses Wegdrehen und Nicken verhindern, in dem er die Seite, welche nicht eingeklappt ist, anbremst.

Diese Reaktion ist natürlich vor allem in Bodennähe essentiell und sollte durch provozierte Klapper in großer Höhe, am besten im Rahmen eines Sicherheitstrainings, trainiert werden.

Erfolgt der Bremsausschlag auf der geöffneten Seite deutlich zu stark, so kann es zu einem einseitigen Strömungsabriss kommen. (siehe einseitiger Strömungsabriss)

## **Frontklapper**

Der Frontklapper, oft missverständlich als „Frontstall“ bezeichnet, ist ebenso eine Folge von Turbulenzen. Im Gegensatz zum Seitenklapper klappt beim Frontklapper die gesamte Eintrittskante nach unten.

Der SuSi öffnet den Frontklapper, ebenso wie den Seitenklapper sehr schnell und selbstständig.

Die Wiederöffnung kann durch ein beidseitiges leichtes Anbremsen noch weiter beschleunigt werden.

# Strömungsabriss

## Einseitiger Strömungsabriss, oder Trudeln

Wird einseitig zu stark angebremsst, kommt es zu einem einseitigen Strömungsabriss. Der Drehpunkt der Bewegung ist nicht, wie bei einer gewöhnlichen Kurve, weit außerhalb des Schirms, sondern wandert im Moment des Abreißens in den Schirm und der Innenflügel „schmiert“ nach hinten weg. Dieser Übergang, bzw. die Erhöhung der Drehgeschwindigkeit erfolgt recht plötzlich, wodurch er gut erkennbar ist.

Die richtige Pilotenreaktion ist ein sofortiges Freigeben beider Bremsen.

## Beidseitiger Strömungsabriss, oder Fullstall

Werden die Bremsen symmetrisch zu weit heruntergezogen, kommt es zum so genannten Fullstall, bzw. zum beidseitigen Strömungsabriss. Dabei verliert der Schirm plötzlich seine Vorwärtsfahrt, während sich der Pilot weiterhin nach vorne bewegt. Aus der Sicht des Piloten kippt der Schirm in diesem Moment deshalb deutlich nach hinten. In diesem Augenblick dürfen die Bremsen keinesfalls freigegeben werden, da ansonsten die Gefahr besteht, dass der Schirm bis unter den Piloten nach vorne schießt.

## Fullstall

Der Fullstall ist ein komplexes Manöver, dessen korrekte Ausführung nicht vollständig in diesem Handbuch erklärt werden kann. Wer dieses Manöver erlernen will, sollte das unter Aufsicht eines Piloten tun, der dieses Manöver perfekt beherrscht – am besten ist das Erlernen im Rahmen eines Sicherheitstrainings.

Der verfügbare Steuerweg bis zum Stall ist von der Schirmgröße abhängig und beträgt in etwa 65cm für den SuSi XXS, 68cm für den SuSi XS, 71cm für den SuSi S, 76cm für den SuSi M, und 79cm für den SuSi L.

Diese Werte stellen nur einen groben Anhaltspunkt dar, dessen Angabe im Handbuch durch die EN 926 gefordert ist. Gerade in turbulenter Luft kann der Strömungsabriss aber auch deutlich früher, oder deutlich später als oben angegeben einsetzen. Wer den Steuerweg seines Schirms gänzlich nutzen will, muss durch viele Fullstalls und durch einseitiges Abreißen des Schirms ein Gefühl für den Strömungsabriss entwickeln.

Die hier angegebenen Werte für den Steuerweg können höchstens eine erste Vorstellung für den nutzbaren Bremsbereich liefern.

## Sackflug

Als Sackflug wird ein Flugzustand ohne Vorwärtsfahrt und mit starkem Sinken bezeichnet. Der Sackflug kann vom Piloten absichtlich durch starkes symmetrisches Anbremsen eingeleitet werden, und ist gewissermaßen die Vorstufe zum Fullstall.

Der SuSi leitet den Sackflug selbstständig durch vollständiges Freigeben der Bremsen aus.

Ein sehr stark gebrauchter Schirm mit porösem Tuch und/oder mit vertrimmten Leinen (z.B. als Folge von vielen Windenstarts oder Steilspiralen) kann in einem stabilen Sackflug bleiben. Passieren kann dies z.B. bei einer zu langsamen B-Stall Ausleitung, oder nach einem großen Frontstall.

Zusätzlich begünstigt wird die Sackflugneigung durch einen nassen Schirm bzw. durch Fliegen im Regen oder in sehr kalter Luft.

Im Falle eines stabilen Sackfluges sollte man die A-Leinen nach vorne drücken bzw. nach unten ziehen, oder - noch besser - den Beschleuniger betätigen. Nach einer leichten Pendelbewegung geht der Schirm dann wieder in den Normalflug über. Beim Sackflug in Bodennähe ist abzuwägen, ob die Höhe für das Durchpendeln noch ausreicht. Anderenfalls ist eine (harte) Landung im Sackflug vorzuziehen.

Werden im Sackflug die Bremsen betätigt, so geht der Schirm in einen Fullstall über!

## Verhänger

Wenn ein Teil des Flügels (vor allem nach einem Klapper, oder nach dem Stall) so in den Leinen verhängt ist, dass er sich nicht mehr selbstständig öffnet, so spricht man von einem Verhänger. Dieser Flugzustand ist bei keinem unserer umfangreichen Testflüge mit dem SuSi aufgetreten, kann aber bei keinem Gleitschirm mit Sicherheit ausgeschlossen werden, wobei er bei einem Schirm mit so geringer Streckung äußerst unwahrscheinlich ist.

Im Falle eines Verhängers empfehlen wir folgende Reaktionen:

1. **Gegenbremsen:** Der Schirm will (wie beim Klapper) zur verhängten Seite hin wegdrehen. Reagiert der Pilot nicht mit Gegenbremsen auf

der geöffneten Seite, so kann diese Drehbewegung in manchen Fällen sehr schnell in eine stabile Steilspirale übergehen, die dann äußerst große Ausleitekräfte erfordert oder eventuell gar nicht mehr ausgeleitet werden kann.

2. **Öffnen durch Pumpen mit der Bremse:** Durch beherztes Durchziehen der Bremse auf der verhängten Seite kann der Verhänger eventuell gelöst werden. Dabei ist ständig darauf zu achten den Schirm mit der anderen Bremse im Geradeausflug zu stabilisieren.
3. **Ziehen an der Stabilo Leine:** Hilft Anbremsen nicht weiter, so lässt sich der Verhänger eventuell durch starkes Ziehen an der Stabilo Leine lösen. (Diese befindet sich ganz außen am B-Gurt und ist orange gefärbt.)
4. **Klapper auf der verhängten Seite:** Manche Verhänge lassen sich durch einen provozierten Klapper auf der verhängten Seite lösen.
5. **Fullstall:** Wer den Fullstall souverän beherrscht, verfügt über eine wirkungsvolle Methode, um Verhänger zu lösen.
6.  **Rettung:** Wenn du die Kontrolle über den Schirm verlierst, oder wenn du dir nicht absolut sicher bist, dass die Höhe für weitere Öffnungsversuche ausreicht, benutze ohne zu Zögern deinen Rettungsschirm.

Viele Piloten zögern viel zu lange mit dem Retterwurf, oder benutzen den Rettungsschirm gar nicht, obwohl die Zeit dafür gereicht hätte. Solche Unfälle haben meistens verheerende Folgen. Ein Abgang am geöffneten Retter endet hingegen nur sehr selten mit ernsteren Verletzungen!

Mache es dir daher zur Gewohnheit, den Retterwurf zumindest mental immer wieder zu trainieren, indem du z.B. während dem Flug schnell zum Rettungsschirm greifst, wie du das auch tun solltest, wenn du die Rettung benutzen müsstest.

Viele Vereine oder Flugschulen bieten auch das Werfen eines Rettungsgerätes, z.B. in Turnhallen an. Am realistischsten ist natürlich der tatsächliche Retterwurf, z.B. im Rahmen eines Sicherheitstrainings.

All dies hilft dir dabei, im Ernstfall nicht mit dem Retterwurf zu zögern, oder in einer Stresssituation nicht zu „vergessen“ dass du überhaupt einen Rettungsschirm dabei hast.

## **Windenstart**

Der SuSi weist beim Windenschlepp keine Besonderheiten auf. Es ist darauf zu achten, in flachem Winkel vom Boden wegzusteigen.

Wir empfehlen den Einsatz eines Schleppklinkenadapters. Dieser wird oben am Hauptkarabiner eingehängt und verbindet diesen mit der Schleppklinke.

## **Beschleunigungssystem**

### **Montage des Beschleunigers**

Die meisten Gurtzeuge verfügen pro Seite über zwei Rollen, manche (Leicht-)Gurtzeuge haben stattdessen zwei einfache Ringe. Die beiden mitgelieferten Beschleunigerseile werden von oben nach unten durch die beiden Rollen/Ringe geführt und unten am Fußpedal fixiert.

Wichtig ist die richtige Einstellung der Länge. Bei zu kurzer Einstellung besteht die Gefahr, dass der Schirm ständig beschleunigt wird, was in jedem Fall zu vermeiden ist. Außerdem kann die Erreichbarkeit des Beschleunigerpedals schlechter werden.

Bei zu langer Einstellung ist es evtl. nicht mehr möglich, den Schirm bis zu seiner Maximalgeschwindigkeit zu beschleunigen.

Wir empfehlen, den Beschleuniger bei der ersten Montage lieber etwas zu lang einzustellen um im Flug den Leerweg abzuschätzen. Man kann dann den Beschleuniger gegebenenfalls um diesen Leerweg verkürzen.

### **Fliegen mit dem Beschleuniger**

Vor dem Start, bzw. beim Einhängen des Tragegurtes in Hauptaufhängung des Gurtzeuges sind auch die so genannten Brummelhaken des Beschleunigers mit jenen am Tragegurt, an der oberen Beschleunigerrolle, zu verbinden.

Im Flug kann der SuSi nun mittels des Beschleunigerpedals beschleunigt werden, wodurch sich der Anstellwinkel verringert und die Fluggeschwindigkeit erhöht. Der Geschwindigkeitszuwachs gegenüber Trimmgeschwindigkeit beträgt etwa 13km/h. Der Einsatz des Beschleunigers ist sinnvoll, um gegen den Wind oder in sinkender Luftmasse weiter zu gleiten, oder um beim Streckenfliegen schnell voran zu kommen.

## **Achtung:**

**Im beschleunigten Flug anzubremsen kostet nicht nur sehr viel Leistung, sondern erhöht (im Gegensatz zum unbeschleunigten Flug) die Anfälligkeit für Klapper!**

Richtungswechsel im beschleunigten Flug können entweder durch Gewichtsverlagerung oder durch asymmetrisches Beschleunigen durchgeführt werden. (Wird links stärker beschleunigt, so fliegt der Schirm eine Rechtskurve)

## **Geometrische Daten des Beschleunigers**

Wird der gesamte verfügbare Beschleunigerweg genutzt, verkürzen sich die A-Gurte gegenüber dem C-Gurt um 17,5cm. Der B-Gurt verkürzt sich dabei um 5.8 cm.

# **Pflege und Instandhaltung**

## **Allgemeine Hinweise zur Handhabung**

Bei korrektem und sorgsamem Umgang mit dem Gleitschirm, wird dieser auch bei intensivem Gebrauch viele Jahre in technisch einwandfreiem Zustand bleiben. Beim gewöhnlichen Gebrauch sollte man folgende Hinweise beachten:

- Man sollte den Gleitschirm nicht unnötiger Weise Sonneneinstrahlung aussetzen, in dem man ihn beispielsweise vor dem Start oder nach der Landung lange Zeit in der Sonne liegen lässt.
- Beim Zusammenlegen sollte man die Polyamid-Stäbe an der Eintrittskante nach Möglichkeit nicht unnötig stark knicken.
- Ist der Schirm beim Zusammenlegen nass, oder auch nur feucht, so muss er später in einer trockenen Umgebung getrocknet werden.
- Bei der Landung oder beim Bodenhandeln ist zu vermeiden, dass der Gleitschirm mit großer Wucht mit der Eintrittskante auf den Boden schlägt, da die Spannung an bestimmten Bauteilen so groß werden kann, dass es zu Beschädigung kommt.

- Die Leinen sollten vor Verschmutzung und spitzen Steinen geschützt werden. Auf steinigem Untergrund sollte man keinesfalls auf die Leinen steigen.
- Nässe in Verbindung mit Schmutz kann auf Dauer zu einem Schrumpfen des Leinenmantels und damit zu einer Vertrimmung des Gleitschirms führen. Salzwasser (auch Schweiß) schädigt das Leinenmaterial und vermindert die Festigkeit.

## **Lagerung**

Ideal ist eine licht geschützte, trockene Aufbewahrung des Gleitschirms. Dauerhafte Lagerung bei sehr hoher Temperatur (z.B. im Auto im Hochsommer) ist zu vermeiden.

Bei längerer Lagerung sollte der Gleitschirm zudem nicht sehr stark komprimiert, sondern eher lose gepackt im Innenpacksack aufbewahrt werden.

## **Transport**

Für den Transport kann der Gleitschirm sehr eng gepackt werden. Die für die Nasenversteifung eingesetzten Nylon-Mono-Filamente sind sehr unempfindlich auf dauerhafte Verformung.

Ist ein sehr geringes Packvolumen nötig, kann auch ein Kompressionssack verwendet werden. Um das Gewicht möglichst zu minimieren, ist darauf zu achten, dass der Gleitschirm trocken eingepackt wird. Das verwendete Nylontuch nimmt bei hoher Luftfeuchtigkeit Wasser auf und wird schwerer.

Sollten beim Transport Vibrationen auftreten (z.B: Motorrad) ist darauf zu achten, dass die Beschlagteile (Leinenschlösser) das Segeltuch nicht berühren (Sack für Tragegurte verwenden).

## **Reinigung**

Zur Reinigung der Kappe sollte nur Wasser und ein weiches Tuch/Schwamm verwendet werden (keine Lösungsmittel)!

Wenn sich Sand, Schmutz, oder Steinchen im inneren des Schirms sammeln, so sollte dieser entfernt werden, da vor allem Sand an der Beschichtung des Tuchs und an den Nähten scheuert.

## Reparatur

Reparaturen sollten nur vom Hersteller, oder von autorisierten Betrieben durchgeführt werden. Bei Unklarheiten wende dich bitte direkt an Nova. ([info@nova-wings.com](mailto:info@nova-wings.com))

Ausnahmen bilden das Auswechseln von Leinen sowie das Reparieren kleiner Risse (bis 5 cm, die keine Naht betreffen) oder Löcher im Tuch, welche mit dem originalen Nova-Klebesegel repariert werden können. Das Klebesegel in der gewünschten Farbe erhältst du samt Gebrauchsanweisung bei deiner Flugschule, oder direkt bei NOVA.

Beschädigte oder kaputte Leinen können direkt auf der NOVA-Homepage nachbestellt werden.

## Check

Die NOVA Checkintervalle sehen vor, den Schirm nach spätestens einem Jahr nach Kaufdatum einem Trimm-Check (NOVA Trim Tuning NTT) zu unterziehen. Dabei wird die Trimmung des Gleitschirms überprüft und gegebenenfalls korrigiert. Derzeit ist das NTT in Deutschland, in der Schweiz und in Österreich kostenlos. Wird dieses NTT innerhalb des ersten Jahres Anspruch genommen, ist der komplett Check (NOVA Full Service NFS) erst nach 3 Jahren ab Kaufdatum fällig. Wird das NTT nicht durchgeführt, so muss das Gerät nach 2 Jahren zum NFS.

Die weiteren Checkintervalle betragen dann zwei Jahre, es sei denn, der Checker setzt den Checkintervall aufgrund eines grenzwertigen Zustandes auf ein Jahr fest.

Kommerziell eingesetzte Geräte (Schulungsschirme, Tandems) müssen in jedem Fall jährlich gecheckt werden. Dies ist ebenso für Schirme zu empfehlen, die sehr großer Belastung ausgesetzt sind also z.B. bei mehr als 150 Flugstunden in zwei Jahren, oder bei regelmäßig geflogenen Acro Manövern. Ebenso empfehlen wir einen jährlichen Check falls viel in Gegenden geflogen wird, die das Material stark belasten. (in sehr steinigen Gebieten, in salzhaltiger Luft, oder vor allem bei Salzwasserkontakt) In diesen Fällen liegt es – noch mehr als sonst – auch am Piloten, seinen Schirm selbst regelmäßig auf Beschädigungen zu überprüfen.

Jeder Check ist durch den Check-Stempel zu bestätigen. Bei Nichteinhaltung verfällt das Gütesiegel. Weitere Informationen zum Wartungscheck siehe Checkanweisung auf der NOVA Homepage (<http://www.nova-wings.com>): Downloads: Check.

### **Achtung:**

**Bei häufiger Nutzung ist es durchaus sinnvoll, das NTT schon deutlich früher, als kurz vor Ablauf eines Jahres durchführen zu lassen. Wir empfehlen das NTT nach ca. 15 Flugstunden oder nach 25 Flügen. (Je nachdem, was früher eintritt.)**

## **Registrierung, Garantie**

Durch die Registrierung des Gerätes auf der NOVA Homepage (LOGIN & REGISTRIERUNG) ist in gewissen Ländern (z.B.: Deutschland, Österreich und Schweiz) das erste NOVA Trim Tuning (NTT) kostenlos.

Darüber hinaus ist eine Registrierung Voraussetzung für die Gültigkeit der NOVA Garantieleistungen (1 Jahr NOVA Protect, 4 Jahre Material). Weitere Details siehe NOVA Homepage.

<http://www.nova-wings.com/german/nova/guarantee.html>

## **Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten**

Abschließend möchten wir noch dazu aufrufen, unseren Sport möglichst natur- und landschaftsschonend zu betreiben. Neben selbstverständlichen Dingen, wie keinen Müll zu hinterlassen, sollte man auch vermeiden, Tiere (Greifvögel, Wild) durch nahes Vorbeifliegen zu erschrecken. Gerade in der kalten Jahreszeit kann dieser Stress für Tiere lebensbedrohlich sein.

## **Entsorgung**

Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoff-Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an NOVA zurückschicken: diese werden von uns zerlegt und entsorgt.

# Technische Daten

Größe		XXS	XS	S	M	L
<b>Zoom Faktor</b>		0.904	0.949	0.99	1.03	1.069
<b>Zellanzahl</b>				29		
<b>Spannweite proj.</b>	<b>m</b>	7.61	7.99	8.33	8.67	9
<b>Fläche proj.</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	20.22	22.28	24.25	26.25	28.27
<b>Streckung proj.</b>		2.86	2.86	2.86	2.86	2.86
<b>Spannweite</b>	<b>m</b>	9.67	10.15	10.59	11.02	11.43
<b>Fläche</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	23.65	26.06	28.36	30.7	33.07
<b>Streckung</b>		3.95	3.95	3.95	3.95	3.95
<b>Leinendurchmesser</b>	<b>mm</b>			1 / 1.4 / 2.1		
<b>Leinenlänge</b>	<b>m</b>	5.88	6.17	6.44	6.69	6.95
<b>Leinenbedarf</b>	<b>m</b>	232	243	254	264	274
<b>max. Profiltiefe</b>	<b>m</b>	2.63	3.14	3.27	3.4	3.53
<b>min. Profiltiefe</b>	<b>m</b>	0.97	1.02	1.06	1.11	1.15
<b>Schirmgewicht</b>	<b>kg</b>	4.7	5.0	5.3	5.6	5.9
<b>Startgewicht LTF/EN<sup>1</sup></b>	<b>kg</b>	60-90	70-100	80-110	90-110	100-130
<b>Sitzplätze</b>		1	1	1	1	1
<b>Klassifizierung LTF</b>		A	A	A	A	A
<b>Klassifizierung EN</b>		A	A	A	A	A

<sup>1</sup> Pilot + gesamte Flugausrüstung

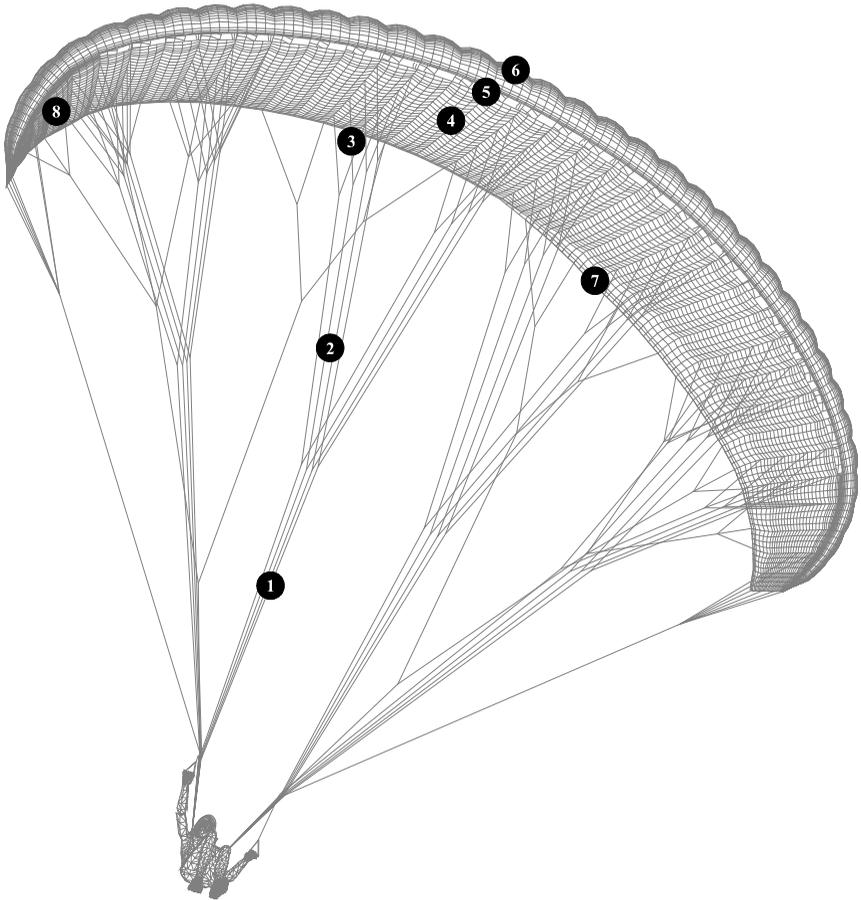
# Übersicht Tragegurt



- 1 A1-Gurt
- 2 A2-Gurt
- 3 B-Gurt
- 4 C-Gurt

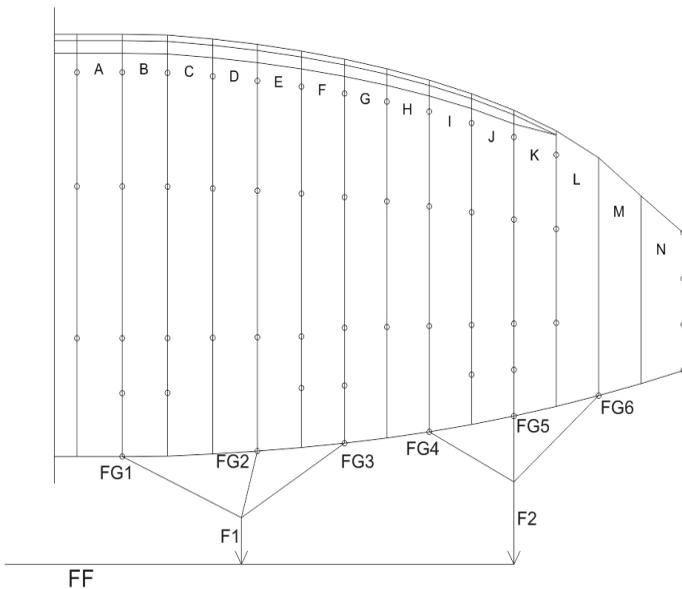
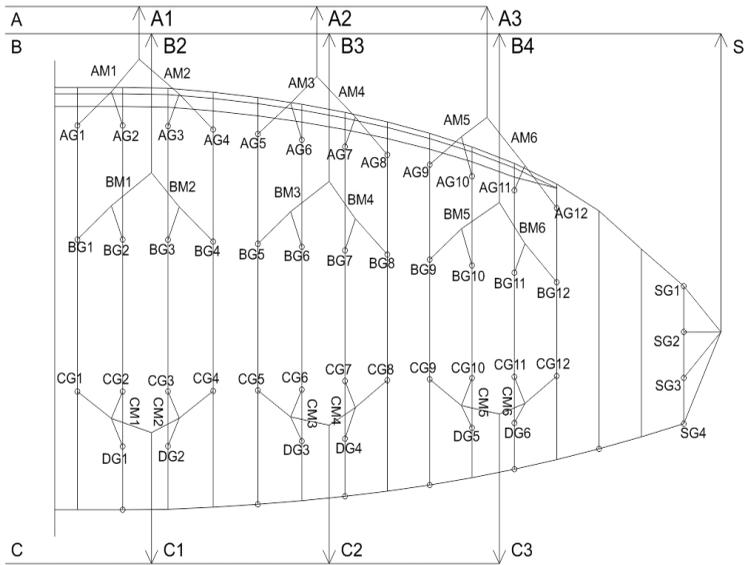
- 5 Einhängeschleufe
- 6 Brummelhaken
- 7 Leinenschloss
- 8 Bremsgriff

# Übersicht Schirm



- |   |                |   |               |
|---|----------------|---|---------------|
| 1 | Stammleinen    | 5 | Zellöffnungen |
| 2 | Mittelleinen   | 6 | Obersegel     |
| 3 | Gallerieleinen | 7 | Hinterkante   |
| 4 | Untersegel     | 8 | Typenschild   |

# Leinenpläne



## Einzelleinenlängen:

	XXS	XS	S	M	L	Leinentyp/ Type of line
A01		396	413	430	446	Cousine Technora 2.1 Red – Aramid
A02		396	413	430	446	Cousine Technora 2.1 Red – Aramid
A03		396	413	430	446	Cousine Technora 2.1 Red – Aramid
AM01		138,2	144,6	150,3	156,8	Liros PPSL 120 Red – Dyneema
AM02		137,6	144	149,7	156,1	Liros PPSL 120 Red – Dyneema
AM03		140,4	147,2	152,9	160	Liros PPSL 120 Red – Dyneema
AM04		140,5	147,4	153,1	160,2	Liros PPSL 120 Red – Dyneema
AM05		143,1	150,3	155,9	163	Liros PPSL 120 Red – Dyneema
AM06		140,4	147,4	152,8	159,5	Liros PPSL 120 Red – Dyneema
AG01		78	81	84	87	Cousine 85 Red – Dyneema
AG02		74	77	80	82	Cousine 85 Red – Dyneema
AG03		74	77	80	82	Cousine 85 Red – Dyneema
AG04		78	81	84	87	Cousine 85 Red – Dyneema
AG05		74	77	80	82	Cousine 85 Red – Dyneema
AG06		71	73	76	78	Cousine 85 Red – Dyneema
AG07		71	73	76	78	Cousine 85 Red – Dyneema
AG08		74	77	80	82	Cousine 85 Red – Dyneema
AG09		71	73	76	78	Cousine 85 Red – Dyneema
AG10		67	69	72	74	Cousine 85 Red – Dyneema
AG11		67	69	72	74	Cousine 85 Red – Dyneema
AG12		68	68	71	73	Cousine 85 Red – Dyneema
B01		396	413	430	446	Cousine Technora 2.1 Yellow – Aramid
B02		396	413	430	446	Cousine Technora 2.1 Yellow – Aramid
B03		396	413	430	446	Cousine Technora 2.1 Yellow – Aramid
BM01		130,1	136,3	141,7	147,8	Liros PPSL 120 Yellow – Dyneema
BM02		129,7	135,8	141,2	147,4	Liros PPSL 120 Yellow – Dyneema
BM03		133	139,6	144,9	151,8	Liros PPSL 120 Yellow – Dyneema
BM04		134	140,5	146	152,8	Liros PPSL 120 Yellow – Dyneema
BM05		136,9	144	149,3	156,6	Liros PPSL 120 Yellow – Dyneema

BM06		134,3	141,1	146,3	153,3	Liros PPSL 120 Yellow – Dyneema
BG01		78	81	84	87	Cousine 85 Yellow – Dyneema
BG02		74	77	80	82	Cousine 85 Yellow – Dyneema
BG03		74	77	80	82	Cousine 85 Yellow – Dyneema
BG04		78	81	84	87	Cousine 85 Yellow – Dyneema
BG05		74	77	80	82	Cousine 85 Yellow – Dyneema
BG06		71	73	76	78	Cousine 85 Yellow – Dyneema
BG07		71	73	76	78	Cousine 85 Yellow – Dyneema
BG08		74	77	80	82	Cousine 85 Yellow – Dyneema
BG09		71	73	76	78	Cousine 85 Yellow – Dyneema
BG10		67	69	72	74	Cousine 85 Yellow – Dyneema
BG11		67	69	72	74	Cousine 85 Yellow – Dyneema
BG12		66	68	71	73	Cousine 85 Yellow – Dyneema
C01		396	413	430	446	Cousine Technora 2.1 Yellow – Aramid
C02		396	413	430	446	Cousine Technora 2.1 Yellow – Aramid
C03		396	413	430	446	Cousine Technora 2.1 Yellow – Aramid
CM01		146,4	153,6	159,7	166,6	Liros PPSL 120 Yellow – Dyneema
CM02		145,7	153	159	165,9	Liros PPSL 120 Yellow – Dyneema
CM03		147,7	154,9	162	169,4	Liros PPSL 120 Yellow – Dyneema
CM04		147,4	154,6	161,6	169	Liros PPSL 120 Yellow – Dyneema
CM05		144,6	152,3	159,2	167,1	Liros PPSL 120 Yellow – Dyneema
CM06		139,2	145,6	153,3	160,7	Liros PPSL 120 Yellow – Dyneema
CG01		78	81	84	87	Cousine 85 Yellow – Dyneema
CG02		74	77	80	82	Cousine 85 Yellow – Dyneema
CG03		74	77	80	82	Cousine 85 Yellow – Dyneema
CG04		78	81	84	87	Cousine 85 Yellow – Dyneema
CG05		74	77	80	82	Cousine 85 Yellow – Dyneema
CG06		71	73	76	78	Cousine 85 Yellow – Dyneema
CG07		71	73	76	78	Cousine 85 Yellow – Dyneema
CG08		74	77	80	82	Cousine 85 Yellow – Dyneema
CG09		71	73	76	78	Cousine 85 Yellow – Dyneema
CG10		67	69	72	74	Cousine 85 Yellow – Dyneema

CG11		67	69	72	74	Cousine 85 Yellow – Dyneema
CG12		65	68	68,9	70,8	Cousine 85 Yellow – Dyneema
DG01		95,5	99,5	103,5	107,3	Cousine 85 Yellow – Dyneema
DG02		95,5	99,5	103,5	107,3	Cousine 85 Yellow – Dyneema
DG03		90,4	93,5	97,5	100,8	Cousine 85 Yellow – Dyneema
DG04		89,6	93,5	97,5	99,8	Cousine 85 Yellow – Dyneema
DG05		80,4	83	86,7	89,3	Cousine 85 Yellow – Dyneema
DG06		79,4	83	84,9	87,6	Cousine 85 Yellow – Dyneema
S		366,9	382,8	398,3	413,3	Liros PPSL 160 Orange – Dyneema
SG01		169,9	177,2	184,4	191,4	Cousine 85 Orange – Dyneema
SG02		170,9	178,3	185,5	192,6	Cousine 85 Orange – Dyneema
SG03		177,8	185,4	192,9	200,2	Cousine 85 Orange – Dyneema
SG04		190	198,2	206,2	214,1	Cousine 85 Orange – Dyneema
FF		188	196	204	212	Edelrid 7850-360 Orange – Dyneema
F01		266,8	278,4	289,8	300,9	Cousine 85 Orange – Dyneema
F02		267,6	279,3	290,6	301,7	Cousine 85 Orange – Dyneema
FG01		216,2	225,7	234,7	243,6	Cousine 85 Orange – Dyneema
FG02		195,7	204,2	212,4	220,4	Cousine 85 Orange – Dyneema
FG03		202,6	211,4	219,8	228,2	Cousine 85 Orange – Dyneema
FG04		191	199,4	207,4	215,3	Cousine 85 Orange – Dyneema
FG05		174,5	182,2	189,5	196,7	Cousine 85 Orange – Dyneema
FG06		171,1	178,5	185,6	192,5	Cousine 85 Orange – Dyneema

## Gesamtleinenlänge:

Die Maße der Gesamtleinenlänge findest du auf der Homepage der Musterprüfstelle ([www.para-academy.eu](http://www.para-academy.eu)) unter Technikdatenbank/Kennblätter.



**VERTRIEBSGESELLSCHAFT m. b. H.**  
**Auweg 14**  
**A-6123 TERFENS**  
**AUSTRIA**

**Tel.: +43 5224 66026**  
**Fax.: +43 5224 6602619**

**Mail:**  
**[info@nova-wings.com](mailto:info@nova-wings.com)**

**Homepage:**  
**[www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)**