

IBEX 2

Version 1.0
08/2011

NOVA.....	4
DER IBEX 2	4
Technische Kurzbeschreibung	4
Sicherheit.....	4
Handling.....	4
Leistung	4
Neue Features.....	4
Zielgruppe	4
Pilotenanforderungen.....	4
Allgemeines vor der Inbetriebnahme.....	4
Erstflug	4
Registrierung auf MEIN NOVA.....	4
Lieferumfang.....	4
Modifikationen am Gleitschirm	4
Geeignete Gurtzeuge	4
Gewichtsbereich.....	4
Fliegen mit dem IBEX 2.....	4
Start	4
Normalflug	4
Kurvenflug	4
Landung.....	4
Schnellabstiegsmanöver	4
Ohren anlegen.....	4
B-Stall.....	4



Steilspirale	4
C-Stall	4
Klapper	4
Seitenklapper	4
Frontklapper	4
Strömungsabriss	4
Einseitiger Strömungsabriss, oder Trudeln	4
Sackflug	4
Verhänger	4
Windenstart	4
Beschleunigungssystem	4
Montage des Beschleunigers	4
Fliegen mit dem Beschleuniger	4
Pflege und Instandhaltung	4
Allgemeine Hinweise zur Handhabung	4
Lagerung	4
Reinigung	4
Reparatur	4
Check	4
Registrierung, Garantie	4
Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten:	4
Entsorgung	4
Technische Daten	28
Übersicht Tragegurt	29



Übersicht Schirm 4
Leinenpläne 4
Einzelleinenlänge: 4
Gesamtleinenlänge:..... 4



Herzlichen Glückwunsch, dass du dich für den **NOVA IBEX 2** 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 gerne zur Verfügung.

Weitere Informationen zu diesem und zu unseren anderen Produkten finden sich auf 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.

Nun wünschen wir 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 bei Innsbruck.

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 herausragendes 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 IBEX 2

Der IBEX 2 ist der Nachfolger des bekannten und vielfach bewährten IBEX. Der IBEX 2 wird im Gegensatz zu seinem Vorgänger nur in den Größen 15 und 17 angeboten. Die Größe 19 wird bereits durch unseren ION Light abgedeckt, der dem IBEX 2 technisch ähnlich ist.

Der IBEX 2 ist etwas robuster ausgeführt als sein Vorgänger und richtet sich damit neben Paraalpinisten verstärkt an Piloten, die einen sehr haltbaren Schirm suchen, um z.B. an steinigen Soaringkanten bei stärkerem Wind keine besondere Rücksicht auf den Schirm nehmen zu müssen.

Technische Kurzbeschreibung

Der IBEX 2 hat 39 Zellen über die gesamte Spannweite, von denen jeweils fünf Zellen am Stabilo als geschlossene Zellen ausgeführt sind. Weiters verfügt er über vier Leinenebenen, wobei zur besseren Übersicht, die vorderste A-Ebene rot gefärbt ist. Die Bremsleinen, welche nicht zu den 4 Leinenebenen gezählt werden, sind ebenso wie die Stabiloleinen in oranger Farbe gehalten.

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

Am vordersten A-Gurt ist außerdem das Beschleunigungssystem befestigt.

Sicherheit

Der IBEX 2 entstammt der ROOKIE/ION Familie, die ihr großes Sicherheitspotential bereits viele tausend Mal unter Beweis gestellt hat. Ohne diese Eigenschaften wäre es gar nicht möglich gewesen, mit einem derart kleinen Schirm überhaupt die Kriterien für eine Zulassung zu erfüllen.

So zeichnet sich der IBEX 2 gemessen an seiner Größe durch ein gut beherrschbares Klappverhalten aus, wobei der Schirm in Folge der hohen Flächenbelastung sehr lange stabil bleibt.



Handling

Durch die hohe zugelassene Flächenbelastung zeichnet sich der IBEX 2 durch ein äußerst dynamisches und agiles Handling aus. Es genügen kleine Steuerinputs, um große Dynamik mit dem Schirm aufzubauen. Wingovers und andere dynamische Manöver lassen sich dadurch sehr leicht erfliegen. Beim Thermikfliegen ist dagegen ein sensibler Umgang mit der Bremse gefragt, um höhenvernichtendes Abtauchen beim Kurvenfliegen zu verhindern.

Leistung

Durch ein saubereres Finish, sowie durch die formstabilere Nase gleitet der IBEX 2 noch etwas besser, als der IBEX 1, der in der Klasse der Mini-Schirme schon durch seine hervorragend Leistung bekannt war. Die Leistung ist für Paraalpinisten ein Vorteil, um auch einmal etwas größere Distanzen im Gleitflug überwinden zu können. Für Piloten, die an der Küste soaren wollen, vergrößert die hohe Leistung natürlich das Windfenster nach unten.

Und zu guter Letzt kann man mit dem IBEX 2 auch an der oberen Gewichtsgrenze noch gut in der Thermik steigen: Eine Eigenschaft, die nicht für viele 15qm Schirme gilt.

Neue Features

- Knickunempfindliche Nylon Stäbchen an der Eintrittskante
- Schmutzauslassöffnung am Stabilo
- Neue Bremsrollenposition und neue Befestigung für bessere Ergonomie
- Vektorband direkt hinter der Eintrittsöffnung für optimale Formgebung

Zielgruppe

Der IBEX 2 richtet an ein breites Spektrum von Piloten. Zum einen sollen Paraalpinisten angesprochen werden, die die Vorzüge von hervorragendem Starthandling, geringem Gewicht, guter Gleitleistung und hoher Geschwindigkeit schätzen.

Diese Eigenschaften sind ebenso für Piloten interessant, die einen Schirm mit etwas größerem Windfenster und äußerst agilem Handling zum Soaren suchen.



Wie bereits der IBEX 1 wird der IBEX 2 auch Piloten ansprechen, die den Schirm als Zweit- oder Drittgerät benutzen um damit unkomplizierten Spaß und einfach zu erfliegende Dynamik zu erleben.

Pilotenanforderungen

Die kleine Größe und die damit verbundene hohe zugelassene Flächenbelastung stellen gewisse Anforderungen an den Piloten.

Der IBEX2 15 verlangt einen Piloten, der bereits mit anderen Schirmen solide Erfahrung im aktiven Fliegen, wie auch mit Kappenstörungen gesammelt hat. Der Schirm ist zwar sehr berechenbar in seinen Reaktionen, erfordert aber teilweise dosiertere und auch schnellere Steuerinputs als Schirme in Normalgröße, weshalb gewisse Reflexe bereits automatisiert sein sollten. Natürlich spielt die Flächenbelastung eine gewisse Rolle: Bis zu einem Gesamtgewicht von 75kg ist der IBEX2 15 auch für erfahrene Gelegenheitspiloten zu empfehlen, während wir das Fliegen mit höherer Flächenbelastung nur Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis nahe legen.

Der IBEX2 17 fliegt sich vor allem mit geringer Flächenbelastung (bis ca. 80kg) gedämpfter als der IBEX2 15 und stellt auch in seinen Extremflugreaktionen geringere Ansprüche an den Piloten. Für sehr leichte PilotInnen halten wir den IBEX2 17 daher auch für Gelegenheitspiloten für geeignet.

Wer den IBEX17 an der oberen Gewichtsgrenze (100kg) fliegt, muss sich natürlich auf ein deutlich agileres Flugverhalten einstellen. Darum empfehlen wir den IBEX17 bei hoher Flächenbelastung nur solchen Piloten, die über regelmäßige Flugpraxis verfügen und bereits Erfahrung mit Kappenstörungen auf anderen Geräten gesammelt haben.

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 auf MEIN NOVA

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

Lieferumfang

Der IBEX 2 wird mit 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 Musterprüfung zur Folge. Wir empfehlen bei Änderungen in jedem Fall Rücksprache mit NOVA zu halten.

Geeignete Gurtzeuge

Der IBEX 2 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 IBEX 2 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. Dies gilt zum Beispiel für Leichtgurtzeuge ohne Sitzbrett.

Durch die hohe Flächenbelastung und die damit verbundene große Agilität des IBEX 2 ist werden viele Piloten die größere Dämpfung, die ein solches Leichtgurtzeug bietet, schätzen.

Gewichtsbereich

Der IBEX 2 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.

Wird der IBEX 2 in der unteren Hälfte des zugelassenen Gewichtsbereichs geflogen, so ist mit geringerer Agilität und mit gedämpfterem Flugverhalten zu rechnen. In starken Turbulenzen macht sich eine geringere Stabilität der Kappe bemerkbar.

Fliegt man den IBEX 2 in der oberen Hälfte des Gewichtsbereichs, vergrößert sich die Dynamik und die Stabilität des Schirms. Auch die Trimmgeschwindigkeit erhöht sich. Die Eigendämpfung des Schirms, auch nach Klappen, nimmt hingegen ab.



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 IBEX 2

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 leider 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 IBEX 2 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. Abgesehen von der etwas erhöhten Abhebegeschwindigkeit bei hoher Flächenbelastung 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.

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 IBEX 2 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 Klappers 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 gegengleich: 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 IBEX 2 zeichnet sich durch ein sensibles Handling aus. Es genügen also bereits kleine Steuerausschläge, um präzise Kurven zu fliegen. Bei grobmotorischen Zug an den Steuerleinen kann der IBEX 2 in der Nähe der Gewichtsobergrenze in der Kurve viel Höhe verlieren!

Beim Thermikfliegen empfehlen wir auch ein leichtes Anbremsen der kurvenäußeren 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 IBEX 2 eingeschränkt auch über die D-Gurte gesteuert werden. In Verbindung mit Gewichtsverlagerung lassen sich so relativ gute Richtungskorrekturen durchführen. Auch eine sichere Landung ist mit dieser Technik möglich. Die D-Gurte dürfen dabei nur leicht heruntergezogen werden, um einen Strömungsabriss zu vermeiden.



Landung

Die Landung mit dem IBEX 2 gestaltet sich einfach. In turbulenten Bedingungen empfiehlt es sich, leicht angebremst 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 Abstiegsmanöver zur Verfügung, die hier, entsprechend dem Anspruch an den Piloten gereiht, beschrieben werden.

Ohren anlegen

Das Ohren Anlegen ist mit dem IBEX 2 äußerst effektiv und einfach auszuführen. Zur Einleitung werden die äußeren A-Stammleinen (rot) symmetrisch nach unten gezogen. Die Bremsschlaufen bleiben dabei (ohne zusätzliche Wicklung) in der Hand. Solange die Leinen unten gehalten werden, bleiben die Außenflügel eingeklappt und der Sinkwert erhöht sich.

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-Leinen wieder nach oben zu führen, worauf der IBEX 2 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. 15cm) 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.

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 Abstiegshilfe 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 Nachlassen der Innenbremse bei neutraler Pilotenposition. Um ein pendelfreies Ausleiten zu gewährleisten, muss die Innenbremse dann 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) Nun können die Sinkwerte durch Innen und Außenbremse variiert werden.

Bleibt der Pilot mit dem Gewicht auf der Außenseite, so genügt ein Nachlassen der Innenbremse, und der IBEX 2 verlangsamt die Spiralbewegung stetig. Die weitere Ausleitung erfolgt dann wie oben beschrieben.

Verlagert der Pilot sein Gewicht deutlich nach innen, so kann der IBEX 2 auch beim Freigeben beider Bremsen weiterspiralen. In diesem Fall hilft ein beidseitiges Anbremsen oder ein Anbremsen der Kurvenaußenseite sowie natürlich die Verlagerung des Gewichts nach außen.

Die Sinkwerte in der Spirale können etwa zwischen 10m/s und 25m/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 Abstieghilfe empfohlen und wird durch ein symmetrisches Herunterziehen beider C-Gurte eingeleitet, bis die Strömung abreißt. Wir raten mit dem IBEX 2 klar von diesem Manöver ab, da sich die Ausleitung unter Umständen sehr anspruchsvoll gestalten kann.

Klapper

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 IBEX 2 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 IBEX 2 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 Bremsauschlag 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 IBEX 2 öffnet den Frontklapper, ebenso wie den Seitenklapper selbstständig.

Um die Wiederöffnung zu beschleunigen, empfehlen wir aber ein leichtes beidseitiges Anbremsen.

Strömungsabriss

Einseitiger Strömungsabriss, oder Trudeln

Wird einseitig zu stark angebremst, 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 sogenannten 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.

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.

In Folge der geringen Schirmgröße ist dieses Manöver mit dem IBEX 2 besonders anspruchsvoll. Wir empfehlen den Fullstall daher nur Piloten, die das Manöver mit anderen Schirmen bereits souverän beherrschen.

Der verfügbare Steuerweg bis zum Stall ist von der Schirmgröße abhängig und beträgt in etwa 55cm für den IBEX 2 17, und 50cm für den IBEX 2 15.

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 IBEX 2 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 zu drücken bzw. nach unten ziehen, oder 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 IBEX 2 aufgetreten, kann aber bei keinem Gleitschirm mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

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 Furchziehen 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: In manchen Fällen lässt sich ein Verhänger lösen, wenn man auf der verhängten Seite einen Klapper provoziert.

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 deine Rettung.

Viele Piloten zögern viel zu lange mit dem Retterwurf, oder benutzen die Rettung 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 ernstern Verletzungen!

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

Viele Vereine oder Flugschulen bieten auch das Retterwerfen, 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 IBEX 2 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 Tragegurt 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 IBEX 2 nun mittels des Beschleunigerpedals beschleunigt werden, wodurch sich der Anstellwinkel verringert und die Fluggeschwindigkeit erhöht. Der Geschwindigkeitszuwachs gegenüber Trimmgeschwindigkeit beträgt etwa 12km/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 so verkürzen sich die A-Gurte gegenüber dem D-Gurt um 14cm.

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 Nylon Stäbchen an der Eintrittskante nach Möglichkeit nicht 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 lichtgeschützte, 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.

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)

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 neuen 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 die Musterprüfung. Weitere Informationen zum Wartungscheck siehe Checkanweisung auf der NOVA Homepage (<http://www.nova-wings.com>): Downloads: Check.

Registrierung, Garantie

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

Siehe: <https://mkdesign.de/nova/german/mynova/login.html>

Darüberhinaus 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		15	17
Zoom Faktor		0.77	0.82
Zellanzahl		39	
Spannweite proj.	m	7.37	7.85
Fläche proj.	m ²	15.07	17.09
Streckung proj.		3.61	3.61
Spannweite	m	9.52	10.14
Fläche	m ²	17.7	20.08
Streckung		5.12	5.12
Leinendurchmesser	mm	0.6/1.4/1.85	
Leinenlänge	m	5.93	6.31
Leinenbedarf	m	235	250
max. Profiltiefe	m	2.33	2.48
min. Profiltiefe	m	0.49	0.52
Schirmgewicht	kg	3.1	3.6
Startgewicht LTF/EN ¹	kg	45-90	50-100
Sitzplätze		1	1
Klassifizierung LTF/EN		2-3	2-3

¹ Pilot + gesamte Flugausrüstung



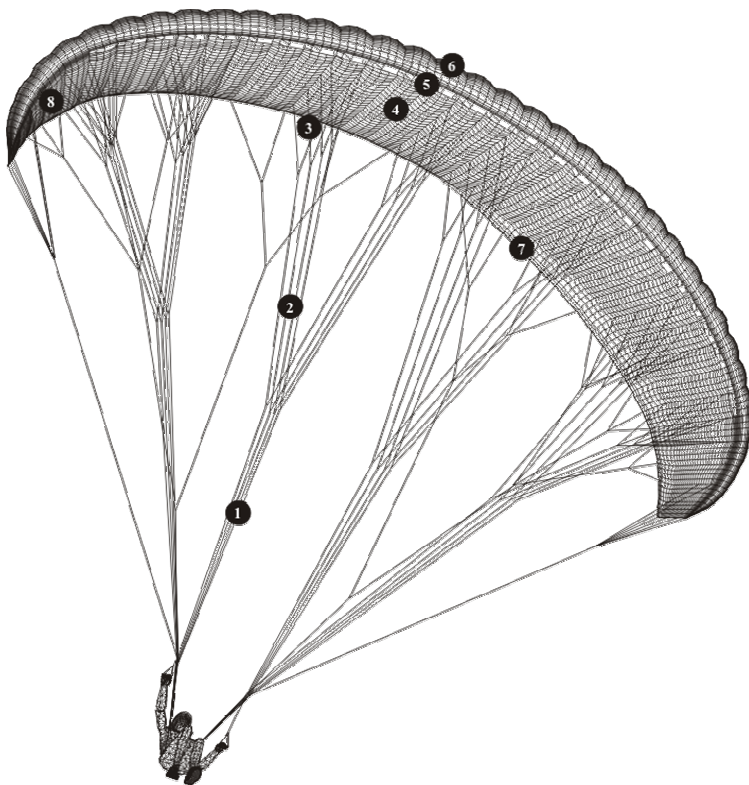
Übersicht Tragegurt



- | | | | |
|---|---------|---|------------------|
| 1 | A1-Gurt | 5 | Einhängeschlaufe |
| 2 | B-Gurt | 6 | Brummelhaken |
| 3 | C-Gurt | 7 | Leineschloss |
| 4 | D-Gurt | 8 | Bremsgriff |



Übersicht Schirm

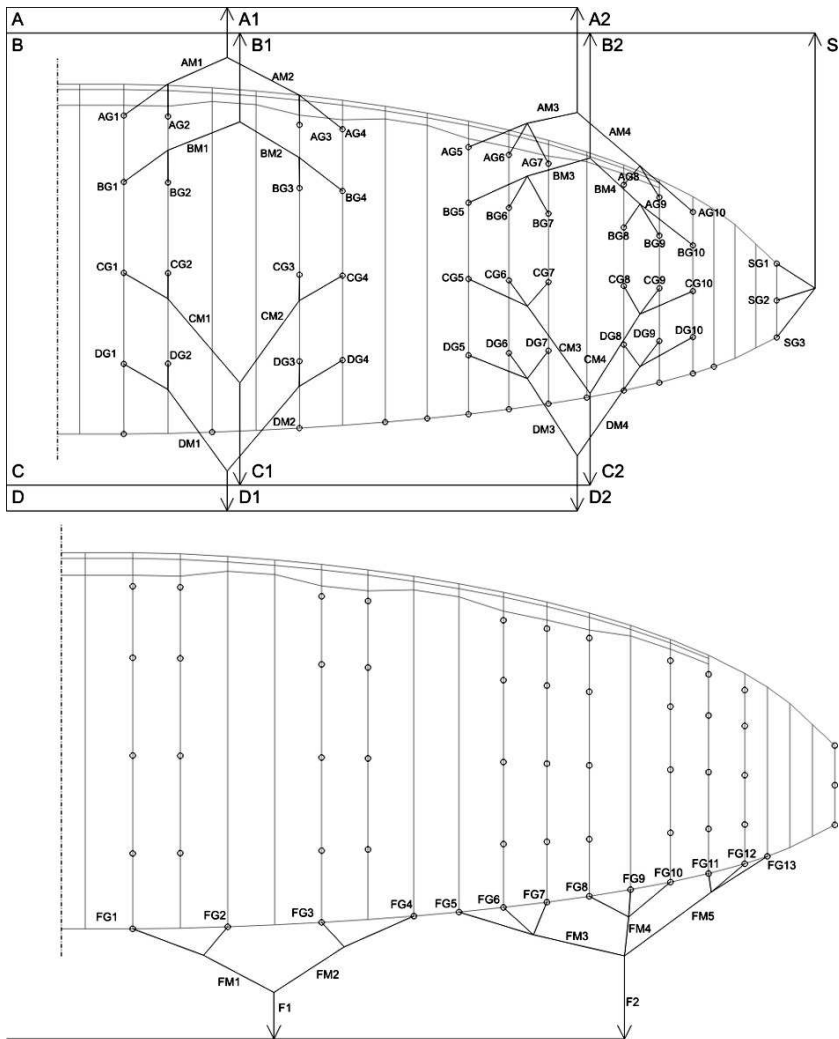


- 1 Stammleinen
- 2 Mittelleinen
- 3 Gallerieleinen
- 4 Untersegel
- 5 Zellöffnungen

- 6 Obersegel
- 7 Hinterkante
- 8 Typenschild



Leinenpläne



FF



Einzelleinenlängen:

	Ibex 2		Leinentyp
	15	17	
A1	272,2		Liros PPSL 275 red
A2	331,7		Liros PPSL 275 red
AM1	258,9		Liros PPSL 160 red
AM2	253,8		Liros PPSL 160 red
AM3	137,6		Liros PPSL 160 red
AM4	136,5		Liros PPSL 160 red
AG1	62,2		Liros DC 60 red
AG2	58,2		Liros DC 60 red
AG3	58,3		Liros DC 60 red
AG4	59,3		Liros DC 60 red
AG5	112,8		Liros DC 60 red
AG6	106,3		Liros DC 60 red
AG7	104,4		Liros DC 60 red
AG8	98,8		Liros DC 60 red
AG9	92,3		Liros DC 60 red
AG10	87,9		Liros DC 60 red
B1	269,4		Liros PPSL 275 yellow
B2	329,9		Liros PPSL 275 yellow
BM1	258,8		Liros PPSL 160 yellow
BM2	253,9		Liros PPSL 160 yellow
BM3	137,2		Liros PPSL 160 yellow
BM4	136,2		Liros PPSL 160 yellow
BG1	62,2		Liros DC 60 red
BG2	58,2		Liros DC 60 red
BG3	58,3		Liros DC 60 red
BG4	59,3		Liros DC 60 red
BG5	112,6		Liros DC 60 red
BG6	106,3		Liros DC 60 red
BG7	104,4		Liros DC 60 red
BG8	98,8		Liros DC 60 red
BG9	92,3		Liros DC 60 red



PERFORMANCE PARAGLIDERS

BG10	87,3		Liros DC 60 red
C1	271,6		Liros PPSL 275 yellow
C2	330,8		Liros TSL 280 yellow
CM1	258,9		Liros PPSL 160 yellow
CM2	253,7		Liros PPSL 160 yellow
CM3	137,6		Liros PPSL 120 yellow
CM4	134,9		Liros PPSL 120 yellow
CG1	62,2		Liros DC 60 red
CG2	58,2		Liros DC 60 red
CG3	58,5		Liros DC 60 red
CG4	59,3		Liros DC 60 red
CG5	112,6		Liros DC 60 red
CG6	106,3		Liros DC 60 red
CG7	104,4		Liros DC 60 red
CG8	99,1		Liros DC 60 red
CG9	92,3		Liros DC 60 red
CG10	86,4		Liros DC 60 red
D1	280,4		Liros TSL 280 yellow
D2	335,5		Liros TSL 280 yellow
DM1	259,3		Liros PPSL 120 yellow
DM2	253,3		Liros PPSL 120 yellow
DM3	139,0		Liros PPSL 120 yellow
DM4	132,8		Liros PPSL 120 yellow
DG1	62,2		Liros DC 60 red
DG2	58,2		Liros DC 60 red
DG3	58,5		Liros DC 60 red
DG4	59,3		Liros DC 60 red
DG5	113,2		Liros DC 60 red
DG6	106,3		Liros DC 60 red
DG7	103,6		Liros DC 60 red
DG8	100,0		Liros DC 60 red
DG9	91,9		Liros DC 60 red
DG10	85,3		Liros DC 60 red
S	382,5		Liros PPSL 160 orange
SG1	114,7		Liros DSL 70 orange



SG2	117,8		Liros DSL 70 orange
SG3	125,1		Liros DSL 70 orange
FF	186		Edelrid 7850-360 orange
F1	260,5		Liros DC 60 red
F2	228,6		Liros DC 60 red
FM1	101,2		Liros DC 60 red
FM2	88,6		Liros DC 60 red
FM3	140,2		Liros DC 60 red
FM4	128,8		Liros DC 60 red
FM5	129,0		Liros DC 60 red
FG1	101,5		Liros DC 60 red
FG2	82,5		Liros DC 60 red
FG3	87,0		Liros DC 60 red
FG4	91,6		Liros DC 60 red
FG5	66,3		Liros DC 60 red
FG6	54,5		Liros DC 60 red
FG7	53,0		Liros DC 60 red
FG8	58,4		Liros DC 60 red
FG9	51,6		Liros DC 60 red
FG10	51,2		Liros DC 60 red
FG11	44,2		Liros DC 60 red
FG12	35,4		Liros DC 60 red
FG13	36,3		Liros DC 60 red

Gesamtleinenlänge:

Die Maße der Gesamtleinenlänge findest du auf der Homepage der Musterprüfstelle (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

Homepage:
www.nova-wings.com

