
LHOTSE X

Betriebshandbuch und Serviceheft

Seriennummer: _____

Die in diesen Unterlagen enthaltenen Daten und Angaben können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Ohne ausdrückliche schriftliche Erlaubnis von **Ultralite Products International** darf kein Teil dieser Unterlagen für irgendwelche Zwecke vervielfältigt oder übertragen werden. Das gilt unabhängig davon, auf welche Art und Weise, mit welchen Mitteln, oder ob es elektronisch oder mechanisch geschieht.

Das Bereitstellen dieses Buchs gibt keinen Anspruch auf die darin enthaltenen Warenbezeichnungen, Gebrauchs- und Handelsnamen sowie sonstigen geistigen Eigentums.

© 1995-2025 UP International

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS	1
WILLKOMMEN BEI UP.....	4
SICHERHEITSHINWEISE.....	4
NATUR- UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN.....	5
TECHNISCHE BESCHREIBUNG	5
VERWENDUNGSZWECK.....	5
LTF UND EN EINSTUFUNG	5
ZIELGRUPPE UND EMPFOHLENE FLUGERFAHRUNG	6
ANFORDERUNGEN IM NORMALFLUG	6
ANFORDERUNGEN BEI STÖRUNGEN	6
ANFORDERUNGEN BEIM SCHNELLABSTIEG.....	6
EIGNUNG FÜR DIE AUSBILDUNG.....	6
TANDEM- UND MOTORSCHIRMZULASSUNG.....	6
EMPFOHLENER GEWICHTSBEREICH	6
BETRIEBSGRENZEN.....	7
TECHNISCHE DATEN DES UP LHOTSE X.....	8
KONSTRUKTION.....	9
<i>Segelmaterial.....</i>	<i>9</i>
<i>Leinenmaterial</i>	<i>9</i>
<i>Leinensystem</i>	<i>9</i>
<i>Tragegurte.....</i>	<i>9</i>
ZUBEHÖR.....	11
VOR DEM ERSTEN FLUG.....	11
EINSTELLUNGEN.....	11
POSITIONIERUNG DER BREMSGRIFFE	11
BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM.....	12
GEEIGNETE GURTZEUGE.....	12
<i>Gurtzeugabmessungen bei der Zulassung</i>	<i>13</i>
RETTUNGSSCHIRM.....	13
EINSATZBEREICH	13
KUNSTFLUG	13
FLUGPRAXIS UND FLUGSICHERHEIT	14
FLUGPRAXIS	14
VORFLUGCHECK.....	14
DIE STARTPHASEN	14
GESCHWINDIGKEITSSTEUERUNG	15
<i>Mittels Bremsleinen</i>	<i>15</i>
<i>Mittels Beschleunigungssystem.....</i>	<i>15</i>
KURVENFLUG	16

C-TRAGEGURTSTEUERUNG	16
DIE LANDUNG.....	16
WINDENSCHLEPP.....	17
<i>Klinkenbefestigung für den Gleitschirmschlepp</i>	17
FLUGSICHERHEIT	18
FLIEGEN BEI THERMIK UND TURBULENTEN VERHÄLTNISSEN.....	18
ABSTIEGSHILFEN	19
<i>Steilspirale</i>	19
<i>B-Stall</i>	20
<i>Ohrenanlegen</i>	20
EXTREME FLUGMANÖVER	21
VERHALTEN IN EXTREMEN FLUGLAGEN	21
EINKLAPPEN DES SCHIRMS	21
<i>Einseitiges Einklappen</i>	21
<i>Verhänger</i>	21
<i>Frontstall</i>	22
ARTEN DES STRÖMUNGSABRISSES	22
<i>Sackflug</i>	22
<i>Fullstall</i>	23
<i>Trudeln</i>	23
WINGOVER	24
WEITERE HINWEISE	24
<i>Bahnsackflug bei Regen</i>	24
<i>Werbung und Klebesegel</i>	25
<i>Überbelastung</i>	25
<i>Fliegen am Meer</i>	25
PFLEGE DES GLEITSEGELS.....	25
PACKEN DES GLEITSCHIRMS	25
GLEITSCHIRMTUCH	26
GLEITSCHIRMLEINEN	26
LAGERUNG UND TRANSPORT	27
<i>Reinigung</i>	27
ÜBERPRÜFUNG UND REPARATUREN.....	28
WARTUNG UND KLEINERE REPARATUREN.....	28
<i>Klebesegel</i>	28
<i>Überprüfung der Lufttüchtigkeit</i>	28
<i>Fachkompetenz</i>	29
<i>Lufttüchtigkeits-Check</i>	29
<i>Originalteile</i>	30
<i>Auslieferungsservice</i>	30
INTERNATIONALE UP-GARANTIE	30
NACHPRÜFUNG VON NEUGERÄTEN	31
EINSCHICKEN DES UP SCHIRMS UND ANDERER UP PRODUKTE	32

ENTSORGUNG	32
SCHLUSSWORT	32

ANHANG 33

LEINENPLAN.....	33
LEINENLÄNGEN.....	34
EINZELLEINENLÄNGEN LHOTSE X M.....	36
EINZELLEINENLÄNGEN LHOTSE X SM	39
EINZELLEINENLÄNGEN LHOTSE X S	42
EINZELLEINENLÄNGEN LHOTSE X XS	45
SERVICEHEFT.....	48
SCHIRM- UND PILOTENDATEN	48

Wichtig

Wo nötig, weisen wir auf wichtige Sachverhalte mit den folgenden Worten und Symbolen hin:



WARNUNG!

Diese Hinweise machen auf Gefahren aufmerksam, die zu Verletzungen oder bei Missachtung zum Tod führen können.



VORSICHT!

Diese Hinweise machen auf Gefahren aufmerksam, die zur Beschädigung des Gleitschirms oder zu vorzeitigem Verschleiß führen können.



HINWEIS

Hierbei handelt es sich um einen als hilfreich erachteten Hinweis oder um eine zusätzliche Information.

Willkommen bei UP

Herzlichen Glückwunsch zum Kauf Deines neuen UP LHOTSE X. UP International ist für die Entwicklung und Fertigung erstklassiger Gleitschirme weltweit bekannt – Gleitschirme, bei denen maximale Sicherheit, optimale Leistung und Spitzenqualität im Fokus stehen. UP Schirme werden aufgrund der Anforderungen, die unsere Kunden an UP Produkte stellen, entworfen und weiterentwickelt. Wir sind daher offen für alle Vorschläge und Verbesserungsideen von Dir. Durch Deine Anregungen und konstruktive Kritik kannst Du Dich aktiv in den ständigen Weiterentwicklungsprozess unserer Produkte einbringen. Wir wollen jederzeit in der Lage sein, Dich über aktuelle technische Neuerungen für Deinen UP Gleitschirm und Informationen über die neuesten Entwicklungen bei UP zu versorgen. Das können wir allerdings nur, wenn dein Schirm nach Erwerb bei uns registriert wird. Die Produktregistrierung sichert Dir außerdem in dem Fall, dass wider Erwarten einmal Unregelmäßigkeiten auftreten, eine bevorzugte Behandlung in allen Service-Angelegenheiten zu. Du kannst Deinen UP LHOTSE X online registrieren unter:

<http://www.up-paragliders.com/de/service/product-registration>

Bei Fragen wende Dich bitte an Deinen UP Händler oder direkt an UP International:

UP International GmbH
Kreuzeckbahnstraße 7
D-8267 Garmisch-Partenkirchen

info@up-paragliders.com

+49 (0)8821 73099-0

Viel Spaß und Freude mit Deinem UP LHOTSE X - Dein UP International Team

Sicherheitshinweise

Bitte lese dieses Betriebshandbuch vor Deinem ersten Flug mit dem UP LHOTSE X. Dadurch wirst Du schneller mit Deinem neuen Schirm vertraut. Das Handbuch gibt Dir Auskunft über alle wichtigen Eigenschaften und Beschaffenheit des UP LHOTSE X, ersetzt aber nicht den Besuch einer Flugschule. Die nachfolgenden Punkte sind besonders zu beachten:

- Dieser Gleitschirm entspricht zum Zeitpunkt seiner Auslieferung dem nach EN 926-1: 2015, EN 926-2:2013+A1:2021 und LTF NFL HG/GS 2-565-20 in der Musterprüfung geprüften Musters. Jede eigenmächtige Änderung über die zulässigen Einstellmöglichkeiten hinaus hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge!

- Die Benutzung dieses Gleitschirms erfolgt ausschließlich auf eigene Gefahr. Jede Haftung von Hersteller und Vertreiber ist ausgeschlossen.
- Jeder Pilot trägt die Verantwortung für seine eigene Sicherheit selbst und muss auch dafür sorgen, dass das Luftfahrzeug, mit dem er fliegt, vor jedem Start auf seine Lufttüchtigkeit hin überprüft wird.
- Wir setzen außerdem voraus, dass der Pilot im Besitz des erforderlichen Befähigungsnachweises ist und die jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen einhält.

Natur- und Landschaftsverträgliches Verhalten

Gleitschirmfliegen ist ein sehr naturnaher und umweltfreundlicher Sport. Aus diesem Grund sollte ein respektvoller Umgang mit der Umwelt für jeden (Gleitschirm-) Sportler selbstverständlich sein. Bei der Ausübung unseres Sports ist darauf zu achten, dass Natur und Landschaft geschont werden. Wir bitten daher nicht zu Lärmen, nicht abseits der markierten Wanderwege zu Gehen und keinen Müll zu hinterlassen, um so das ökologische Gleichgewicht unserer Natur auch für unsere Kinder erhalten zu können. Bitte informiert Euch vor jedem Flug über die gültigen Naturschutzbestimmungen im jeweiligen Fluggebiet, bzw. auf der geplanten Flugroute, um Jäger, Landschaftsschutzbehörden und Grundstückseigentümer nicht unnötig zu verärgern.

Technische Beschreibung

Der UP LHOTSE X wurde von UP International entsprechend den speziellen Anforderungen an einen sicheren Intermediate Performance Gleitschirm mit hervorragenden Starteigenschaften und einem beachtlichen Leistungsspektrum entwickelt. Sämtliche eingesetzten Materialien besitzen wie alle UP-Produkte einen hohen Qualitätsstandard. Um eine lange Lebensdauer zu gewährleisten, werden sie vor ihrem Einsatz sorgfältig ausgewählt und umfangreichen Testreihen unterzogen. Weitere Details der Konstruktion und Abmessungen inklusive der Maße der Leinen des UP LHOTSE X sind dem Typenkennblatt der Zulassungsstelle beziehungsweise diesem Handbuch zu entnehmen. Eventuelle technische Änderungen findest Du in der Anlage zu diesem Betriebshandbuch oder auf unserer Website

Verwendungszweck

Der LHOTSE X ist gemäß LTF-HG/GS 2-565-20 als „leichtes Luftsportgerät“ mit einer Leermasse von weniger als 120 kg in der Sparte Gleitschirm zu verwenden

LTF und EN Einstufung

Der UP LHOTSE X wurde bei der abschließenden Klassifizierung in EN 926-2:2013+A1:2021 / EN B eingestuft.

Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung

Thermik- und Streckenflieger, die über regelmäßige Flugpraxis und über fortgeschrittene flugtechnische Kenntnisse, bei mindestens 20 bis 30 Flugstunden pro Jahr verfügen.

Anforderungen im Normalflug

Das Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse verlangt, wegen teilweise kürzerer Steuerwege, geringerer Roll- und Nickdämpfung und dynamischerem Kurvenhandling, eine fortgeschrittene, präzise und feinfühlige Steuertechnik. Außerdem einen weitgehend automatisierten aktiven Flugstil.

Anforderungen bei Störungen

Das Geräteverhalten nach Störungen stellt erhöhte Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Dieser sollte über ausreichende praktische Kenntnisse zur Vermeidung und Beherrschung der häufigsten Störungen, besonders seitliche und frontale Einklapper, verfügen. Ist diese Erfahrung nicht ausreichend vorhanden, empfehlen wir eine Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp, am Besten in einem Sicherheitstraining.

Anforderungen beim Schnellabstieg

Flugmanöver, wie z.B. Steilspirale oder B-Stall, stellen, wegen des insgesamt anspruchsvolleren Steuerverhaltens, höhere Anforderungen an den Piloten. Gute praktische Kenntnisse dieser Manöver sollten vorhanden sein. Andernfalls wird eine spezielle Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp am besten in einem Sicherheitstraining empfohlen.

Eignung für die Ausbildung

Der UP LHOTSE X ist für die Ausbildung **nicht** geeignet.

Tandem- und Motorschirmzulassung

Der UP LHOTSE X ist als Soloschirm zugelassen. Eine Aufhängung ist nur für ein Gurtzeug vorgesehen. Der UP LHOTSE X besitzt keine Motorschirmzulassung. Es sind am Tragegurt keine Trimmer vorhanden.

Empfohlener Gewichtsbereich

Der UP LHOTSE X muss innerhalb des jeweils zugelassenen Startgewichts geflogen werden. Dieses findest Du unter „Technische Daten UP LHOTSE X“. Das Gewicht bezieht sich dabei auf das Abfluggewicht (Pilotengewicht plus Bekleidung, Schirm, Gurtzeug Ausrüstung, etc.). Am einfachsten ermittelst Du Dein Abfluggewicht, indem Du Dich mit Packsack inklusive Equipment auf eine Waage stellst.

UP International bietet den UP LHOTSE X in vier unterschiedlichen Größen an, die jeweils auf den mittleren bis oberen Gewichtsbereich optimiert sind. Jede Größe kann innerhalb des zugelassenen Gewichtsbereichs problemlos geflogen werden.

Damit Du die Größe findest, die optimal auf Deine persönlichen Bedürfnisse zugeschnitten ist, folgen ein paar Tipps für die Praxis.

Piloten, die sich innerhalb des mittleren Gewichtsdrittels einer Größe befinden, sind ideal unterwegs. Sie sollten sich für diese Größe entscheiden. Innerhalb dieses Gewichtsbereichs können sie die Thermik enger zentrieren und den LHOTSE X mit etwas weniger Dynamik fliegen. Diese Variante empfiehlt UP besonders für Piloten aus dem Flachland.

Piloten, die zwischen zwei Größen wählen können, weil sie entweder im oberen Drittel einer kleineren Größe oder im unteren Drittel einer größeren Größe liegen, sollten wie folgt vorgehen: Erfahrene LTF/EN B Piloten sollten selbst abschätzen, wie sie lieber unterwegs sind, mit Puffer nach oben oder lieber hoch beladen.

Piloten, die eine hohe Flächenbelastung bevorzugen, fliegen den UP LHOTSE X im oberen Gewichtsbereich. Dadurch wird Ihr LHOTSE X etwas schneller und dynamischer.

Der UP LHOTSE X reagiert auf Gewichtsveränderungen mit einer leichten Erhöhung, beziehungsweise Verlangsamung des Trimmspeeds, wobei kaum ein Einfluss auf die Gleitleistung festzustellen ist. Daher kann die Größe ganz nach dem persönlichen Flugstil ausgewählt werden.

Betriebsgrenzen

Für die Inbetriebnahme des LHOTSE X ist die Einhaltung der Betriebsgrenzen für die gesamte Flugdauer inklusive Vor- und Nachbereitung sicher zu stellen. Diese sind überschritten, sobald einer der folgenden Punkte zutrifft:

- Fliegen mit nicht der Zulassung entsprechenden Sitzanzahl
- Nichteinhalten der jeweiligen Gewichts- ober- und Untergrenze des Startgewichtes
- Temperaturen von mehr als -30° C bzw. mehr als 50° C
- Fliegen bei Regen, Schneefall, in Wolken oder Nebel sowie mit aus anderweitigem Grund nasser Schirmkappe
- Unzulässige Modifikationen der Schirmkappe, Leinen oder Tragegurte
- Akrobatikfliegen und Flugfiguren mit mehr als 90° Querneigung
- Windgeschwindigkeiten am Startplatz und zu erwartende Windgeschwindigkeiten im Flug, die höher als 2/3 der erfliegbaren Geschwindigkeit mit dem für den Flug vorgesehen Startgewicht sind
- Turbulente Wetterbedingungen, die Extremflugzustände außerhalb der in der Zulassung erprobten Flugzustände erwarten lassen

Technische Daten des UP LHOTSE X

Größe	XS	S	SM	M
Fläche ausgelegt [m²]	20,4	22,5	24,5	26,3
Fläche projiziert [m²]	17,4	19,2	20,9	22,4
Spannweite ausgelegt [m]	10,7	11,2	11,7	12,2
Spannweite projiziert [m]	8,7	9,1	10,1	9,1
Streckung ausgelegt	5,6	5,6	5,6	5,6
Streckung projiziert	3,7	3,7	4,7	3,7
Anzahl Kammern	51	51	51	51
Gesamtleinenlänge inkl. Bremse [m]	238	250	261	270
Anzahl Leinen inkl. Bremse	158	158	158	158
Schirmgewicht [kg]	2,7	2,9	3,2	3,5
Startgewicht [kg] mit LTF/EN-Kategorie zertifiziert	60-78: B	70-90: B	80-103: B	90-115: B
maximaler Symmetrischer Steuerweg bei maximalem Fluggewicht [cm]	60	60	65	65
Angaben zum Beschleuniger mit maximalem Beschleunigerweg in Zentimeter [mm]	145	155	155	165
Anzahl der Tragegurte (geteilte A-Gurte)	3 + 1	3 + 1	3 + 1	3 + 1
Trimmer	nein	nein	nein	nein
Beschreibung	Intermediate			

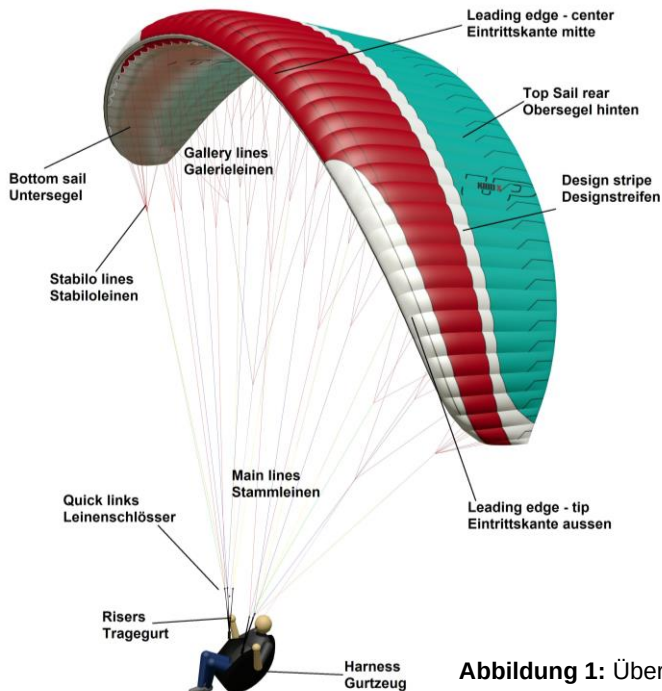


Abbildung 1: Übersicht

Konstruktion

Erstmals wurde die 2,5-Leiner-Konstruktion in die beliebte LHOTSE-Serie aufgenommen und bietet nun auch Piloten im mittleren B-Segment die Möglichkeit, in den Genuss eines so leistungsstarken und dennoch sicheren Gleitschirms zu kommen. Die Höchstgeschwindigkeit und die Thermikeigenschaften, wie z.B. die Nickstabilität, wurden nochmals verbessert. Neu sind auch die HPR-Tragegurte, die ein einfaches und effizientes Beschleunigen ermöglichen und die Option der C-Steuerung. Unter C-Steuerung versteht man die Steuerung des Schirms über die präzise Optimierung des Anstellwinkels, so wie diese Systeme bei 2-Leiner-Wettkampfschirmen und unseren leistungsstarken B- und C-Gleitschirmen SUMMIT X, KANGRI X und TRANGO X funktionieren.

Segelmaterial

- Obersegel: vorne / Designstreifen: Skytex 32 Universal
- Obersegel hinten / Untersegel: Skytex 27 Classic II
- Rippen/Horizontalbänder: Skytex 27 Hard Finish
- Sekundärrippen: Skytex 27 Hard Finish

Leinenmaterial

Im UP LHOTSE X werden unummantelte Dyneema® und Aramid- Leinen der Firmen Edelrid und Liros eingesetzt, sowie ummantelte Dyneema-Leinen von Edelrid und Cousin.

Leinensystem

Die Leinen einer Kappenhälfte werden zu drei Gruppen und den Bremsleinen zusammengefasst:

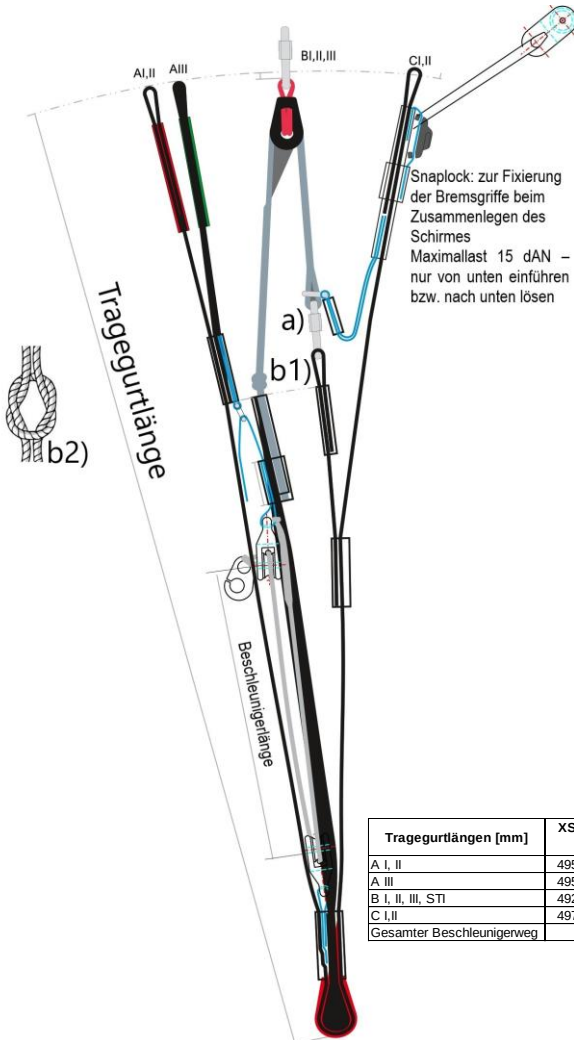
- A-Ebene: AI, AII, AIII
- B-Ebene: BI, BII, BIII, STI
- C-Ebene: CI, CII, CIII
- Bremsleinen: BRI

Die einzelnen Bremsleinen werden jeweils an einer Hauptbremsleine zusammengefasst. Diese Hauptbremsleine wird durch eine Rolle am C-Tragegurt geführt. An ihr befindet sich eine Markierung, an deren Höhe der Bremsgriff angeknötet ist. Alle Stammleinen einer Ebene sind getrennt in Leinenschlösser eingeschlauft und mit den Tragegurten verbunden. In den Leinenschlössern befinden sich spezielle Leinensammler, um ein Verrutschen der Leinen zu verhindern.

Tragegurte

Die Tragegurte des LHOTSE X werden jeweils für XS, S/SM und für M in unterschiedlichen Längen ausgeliefert. Das verbessert die Ergonomie der unterschiedlichen Größen und erleichtert dadurch insbesondere Manöver, wie Start, Ohren anlegen, B-Stall, etc. Außerdem wird dadurch auch der Beschleunigerweg für unterschiedliche Schirmgrößen optimiert. Wird der Beschleuniger aktiviert, so werden gleichzeitig die A- und B-Gurte in ihrer Länge verändert. Die größte Anstellwinkeländerung ist erreicht, wenn die vordere obere Beschleuniger-Rolle des Tragegurts auf die untere Beschleuniger- Rolle trifft. Der BI,II,III- Tragegurt aus Liros D-Pro 3mm kann bei Abnutzungserscheinungen ausgetauscht werden. Hierzu das

Leinenschloss (**Position a**) öffnen, den Ankerstich am Tragegurt (**Position b1**) öffnen und die neue Leine dort mit einem „Handshake-Loop“ (**b2**) befestigen . Anschließend durch die Ronstan- Rolle führen und auf dem Leinenschloß (**Position a**) befestigen. Das Schraubglied dann mit 0,60 Nm Anzugsmoment fest zu schrauben. Optional kann der LHOTSE X auch mit einem besonders leichten Tragegurt aus LIROS CR1000/CRS500- Material bestellt werden.



Tragegurtlängen [mm]	XS	XS beschl	S	S beschl	SM	SM beschl	M	M beschl
A I, II	495	380	515	390	515	390	540	400
A III	495	380	515	390	515	390	540	400
B I, II, III, STI	492	425,5	512	439,5	512	439,5	537	457
C I, II	497	497	517	517	517	517	542	542
Gesamter Beschleunigenweg	135		145		145		160	

Abbildung 2: Tragegurte des UP LHOTSE X

Zubehör

Der UP LHOTSE X wird mit CompressSmart- Zellenpacksack und Reparaturmaterial geliefert. Das Handbuch ist als Download auf der UP-Homepage erhältlich. Jeder UP LHOTSE X wird im Werk einer genauen Stückprüfung unterzogen und auf seine Baugleichheit mit dem Prüfmuster überprüft.

Vor dem ersten Flug



VORSICHT! Der UP LHOTSE X muss vor dem ersten Flug auf einer flachen Wiese aufgezogen werden und ein kompletter Vorflugcheck durchgeführt werden (Sichtkontrolle auf Beschädigungen, Kontrolle der Leinenschlösser). Der erste Flug sollte von einer Flugschule oder einem Beauftragten durchgeführt werden, bevor der Schirm ausgeliefert wird.

Einstellungen

Der UP LHOTSE X wurde im Laufe seines Entwicklungsprozesses von den Testpiloten und Konstrukteuren so eingestellt, dass das Serienprodukt die optimale Trimmung in Bezug auf Sicherheit, Handling und Flugleistung besitzt. Durch den hohen Qualitätsstandard, den UP International mit seinen gesamten Produkten verbindet, sind alle Leinen- und Gurtlängen mit größter Genauigkeit gefertigt. Jeder Schirm wird vor seiner Auslieferung nochmals vollständig vermessen und katalogisiert. Die Einstellungen der Leinenlängen und Tragegurte des UP LHOTSE X weisen eine hohe Präzision auf und dürfen auf keinen Fall verändert werden!



WARNUNG! Jede eigenmächtige Änderung am Fluggerät hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge! Lediglich die Einstellung der Bremsgriffposition erlaubt eine individuelle Modifikation.

Positionierung der Bremsgriffe

Der UP LHOTSE X wird ab Werk mit einer Bremseinstellung ausgeliefert, die für die meisten Piloten den optimalen Einsatz beim Fliegen bietet. Für sehr große, beziehungsweise kleine Piloten und bei Verwendung von Gurtzeugen mit hoher, beziehungsweise tiefer Pilotenaufhängung kann es jedoch erforderlich sein, die Position der Bremsgriffe zu verändern.

Bei einer Verkürzung der Bremseinstellung ist besonders darauf zu achten, dass der UP LHOTSE X im Trimmflug und beschleunigt nicht durch zu kurze Bremsleinen verlangsamt wird. Neben einer Verschlechterung der Leistungs- und Starteigenschaften können bei stark verkürzten Bremsen auch Sicherheitsprobleme auftreten. Es sollte daher immer ein „Leerweg“ von einigen Zentimetern zur Verfügung stehen, um den Schirm nicht unbeabsichtigt anzubremsen. Hierbei ist auch zu beachten, dass die Bremse bereits durch ihren Luftwiderstand eine Zugkraft verursacht. Wird die Bremseinstellung verlängert, so muss gewährleistet sein, dass der Pilot in extremen Flugsituationen und bei der Landung die Möglichkeit hat, den

Stallpunkt ohne Wickeln der Bremsen zu erfliegen. Veränderungen des Bremsweges sollten immer nur in kleinen Schritten (3 bis 4 Zentimeter) erfolgen und am Übungshang kontrolliert werden. Dabei ist auf eine symmetrische Einstellung von linker und rechter Bremsleine zu achten! Eine individuell richtig eingestellte Bremse ist die Voraussetzung für aktives und ermüdungsfreies Fliegen. Falls Du Fragen zur Körpergröße und dem Gurtzeug im Zusammenhang mit den Bremseinstellungen hast, müssen diese vor einer Änderung immer erst geklärt werden. Setze Dich für eine persönliche Beratung bitte mit einem UP-Fachhändler oder auch mit UP International direkt in Verbindung.

Um ein unbeabsichtigtes Lösen der Bremsgriffe zu verhindern, ist unbedingt auf die richtige Ausführung und den festen Sitz des Bremsleinenknotens zu achten.



Vorsicht! Lockere oder ungeeignete Bremsleinenknoten können aufgrund sich lösender Bremsgriffe zu schweren Unfällen durch vorübergehend fehlende Steuerbarkeit des Gleitschirmes führen!

Beschleunigungssystem

Die richtige Anbringung und Einstellung des Beschleunigungssystems ist eine wichtige Voraussetzung für den späteren reibungslosen Einsatz im Flug. Daher sollte vor dem ersten Start die Länge individuell eingestellt und die Seilführung überprüft werden.

Die Verbindung zwischen Fußbeschleuniger und Tragegurt wird über spezielle Brummelhaken oder Schraubkarabiner hergestellt. Der Beschleuniger selbst besteht in der Regel aus einer oder mehreren Trittstufen, zwei Schnüren und zwei Brummelhaken. Von den Trittstufen ausgehend werden die beiden Schnüre durch die vorgesehenen Ösen und Umlenkrollen gezogen.

Wenn Probleme oder Fragen zur Befestigung und Seilführung auftauchen, solltest Du Dich mit dem jeweiligen Gurtzeughersteller in Verbindung setzen.

Geeignete Gurtzeuge

Für den UP LHOTSE X eignen sich alle geprüften und zugelassenen Gurtzeuge mit einer Aufhängung etwa in Brusthöhe. Je niedriger der Aufhängepunkt des Gurtzeugs, desto besser lässt sich der UP LHOTSE X durch Gewichtsverlagerung steuern.

Der empfohlener Karabinerabstand beträgt, abhängig vom Pilotengewicht:

<50kg: 38cm

50-80kg: 42cm

>80kg: 46cm

Das Gurtzeug sollte gewährleisten, dass man den UP LHOTSE X über die Umlenkrollen des Speed Systems auch bis zur Maximalgeschwindigkeit beschleunigen kann (beide Riley-Rollen des Tragegurtes liegen aufeinander).

Weiterhin ist darauf zu achten, dass sich mit der Höhe der Aufhängung des Gurtzeugs auch der relative Bremsweg verändert. Bitte beachte, dass unterschiedliche Gurtzeuge zu unterschiedlichen Extremflughverhalten führen können

(zum Beispiel erhöhte Twistgefahr bei Liegegurtzeugen). Wenn Du Fragen oder Zweifel bezüglich der Verwendung Deines Gurtzeugs mit dem UP LHOTSE X hast, setze Dich bitte mit einem UP Händler oder auch direkt mit UP International in Verbindung. Wir beraten Dich gerne.

Gurtzeugabmessungen bei der Zulassung

Bei der Musterprüfung werden Gurtzeuge mit folgenden Abmessungen verwendet:

Gesamtfluggewicht	Breite: horizontaler Abstand zwischen den Befestigungspunkten der Tragegurte (gemessen von den Mittellinien der Karabiner)	Höhe: Normalabstand von den Befestigungspunkten der Tragegurte (gemessen von den Mittellinien der Karabiner) zur Sitzbrettoberfläche
< 80 kg	40 +/- 2 cm	40 +/- 2 cm
80 – 100 kg	44 +/- 2 cm	42 +/- 2 cm
> 100 kg	48 +/- 2 cm	44 +/- 2 cm

Rettungsschirm

Das Mitführen eines geeigneten Rettungsfallschirms ist nicht nur gesetzlich in den meisten Ländern vorgeschrieben, es ist zum sicheren Betrieb eines Gleitschirms absolut lebensnotwendig. Bei der Auswahl des Rettungsfallschirms sollte darauf geachtet werden, dass er für das vorgesehene Startgewicht geeignet und zugelassen ist.

Das vorgeschriebene Rettungssystem ist entsprechend den Anweisungen des Herstellers anzubringen. Die Rettungsschirm-Verbindungsleine wird normalerweise über den Rücken des Piloten geführt und dort in die Schlaufen der Schultergurte eingehängt.

Einsatzbereich

Der UP LHOTSE X wurde ausschließlich für den Betrieb als Gleitschirm für Fuß- und Windenstart entwickelt und getestet. Ein nicht bestimmungsgemäßer Gebrauch ist unzulässig.

Kunstflug

Der UP LHOTSE X wurde nicht für Kunstflug gebaut und getestet. Er ist hierfür nicht geeignet und zugelassen.



WARNUNG! Wer Kunstflug mit dem UP LHOTSE X durchführt, begibt sich dabei in Lebensgefahr. Beim Ausführen von Kunstflugfiguren können sowohl unberechenbare Fluglagen auftreten als auch die Gefahr einer Überbelastung von Material und Pilot!

Flugpraxis und Flugsicherheit

In den beiden folgenden Kapiteln Flugpraxis und Flugsicherheit werden grundlegende Aspekte des Gleitschirmfliegens beschrieben. Sie dienen der Vollständigkeit dieses Handbuchs, sollten aber für Piloten, die sich entschieden haben mit einem Schirm wie den LHOTSE X zu fliegen, selbstverständlich sein.

Flugpraxis

Vorflugcheck

Ein sorgfältiger Vorflugcheck ist für jedes Luftfahrzeug erforderlich, so auch für den UP LHOTSE X. Achte bitte darauf, dass Du jeden Check mit der gleichen Sorgfalt durchführst. Vor jedem Start ist der Startcheck (Fünf- Punkte-Check) nötig. Um nichts zu vergessen, ist es von Vorteil, ihn immer in derselben Reihenfolge zu machen.

1. Der Gleitschirm sollte bogenförmig ausgelegt werden, so dass beim Aufziehen mit den mittleren A-Tragegurten (rot) die Leinen in der Mitte des Schirms etwas früher gespannt werden als die an den Flügel-Enden. Das gewährleistet einen leichten und richtungsstabilen Start. Beim Auslegen bitte die Windrichtung beachten, damit beim Aufziehen gegen den Wind beide Hälften des Gleitschirmes symmetrisch gefüllt werden und die Kappe nicht seitlich ausbricht.
2. Anschließend alle Leinen und Tragegurte sorgfältig sortieren. Besondere Beachtung verdienen dabei die A-Leinen. Sie müssen frei und ohne Verschlingungen vom A-Tragegurt zur Kappe laufen. Ebenso wichtig ist es, dass die Bremsleinen frei sind und beim Start nicht hängen bleiben können. Es ist darauf zu achten, dass keine Leinen unter der Schirmkappe verlaufen. Ein Leinenüberwurf beim Start kann folgenschwere Auswirkungen haben.
3. Vergewissere Dich anschließend, dass alle Gurte am Gurtzeug geschlossen sind. Das sollte von unten nach oben in gleichbleibender Reihenfolge mit Anfassen der jeweiligen Verschlüsse kontrolliert werden. Überprüfe weiterhin, ob der Helm geschlossen ist, das Rettungsgerät eingehängt ist (bei der Verwendung eines Frontcontainers) und die Karabiner gesichert sind.
4. Unmittelbar vor dem Start musst Du checken, ob der Luftraum frei ist (auch hinter Dir).
5. Als letztes folgt die Kontrolle der Windrichtung. Wenn alles passt, kannst Du starten.

Die Startphasen

Der LHOTSE X zeichnet sich durch ein sehr gutes Startverhalten aus. Schon ein leichter Zug an den mittleren A-Leinen (Al, All - Tragegurt, rot) genügt, damit sich die Schirmkappe gleichmäßig füllt und sofort über den Piloten steigt. Der LHOTSE X hat während der Aufziehphase keinerlei Tendenz zum Hängenbleiben.

In der Aufziehphase hält der Pilot die mittleren A-Tragegurte (rot) und die Bremsgriffe in den Händen. Ein letzter Kontrollblick auf den ausgelegten Schirm ist obligatorisch.

Die Schirmmitte des LHOTSE X ist durch das UP-Logo an der Eintrittskante ersichtlich. Ein sorgfältiges Auslegen der Schirmkappe entsprechend der Windrichtung und ein Startlauf in Linie der Schirm-Mitte erleichtern die Aufziehphase.

Mit konsequentem und gleichmäßigem Zug wird die Kappe gefüllt. Die Arme werden dabei leicht gebeugt in Verlängerung der A-Leinen gehalten. Sobald der Zug beim Aufziehen nachlässt – die Kappe ist zu diesem Zeitpunkt über Dir – blickst Du nach oben und vergewisserst Dich, dass die Kappe vollständig geöffnet über Dir steht. Je nach Anfangsimpuls, Windstärke und Hangneigung kann es notwendig sein, den UP LHOTSE X am Scheitelpunkt leicht anzubrem sen.

Eventuelle Richtungskorrekturen mit den Bremsen sollten erst unternommen werden, wenn die Kappe bereits über Dir steht, da der Schirm durch zu starkes Anbremsen sonst wieder zurückfallen könnte.

Erst am Ende der Kontrollphase fällt die endgültige Entscheidung zum Start. Mit angepasster Laufgeschwindigkeit hebt man während der Beschleunigungs- und Abhebe-Phase vom Boden ab, was je nach Startgelände durch dosierten Bremseinsatz unterstützt werden kann. Nach einem pendelfreien Abheben und Erreichen der Sicherheitshöhe nimmst Du in Deinem Gurtzeug Platz, ohne dabei die Bremsgriffe aus den Händen zu geben. Sollte man nicht ohne zusätzliche Hilfe in die aufrechte Sitzposition gelangen, übergibt man die Bremsgriffe in eine Hand. Mit Hilfe der freien Hand gelangt man nun in die gewünschte Sitzposition.

Geschwindigkeitssteuerung

Mittels Bremsleinen

Der LHOTSE X verfügt über einen sehr hohen Geschwindigkeitsbereich, verbunden mit großer aerodynamischer Stabilität. Über die Bremsleinen kann die jeweilige Geschwindigkeit so angepasst werden, dass sich für jede Flugsituation die optimale Leistung und Sicherheit wählen lässt.

Die Geschwindigkeit des besten Gleitens in ruhiger Luft erzielt man beim LHOTSE X im ungebremsten Zustand. Werden die Bremsleinen beidseitig etwa 10 bis 15 Zentimeter angezogen, ist der Schirm im Bereich des geringsten Sinkens. Erhöht man den Zug auf die Bremsen weiter, verringert sich das Sinken nicht mehr, die Steuerkräfte steigen spürbar an und der Pilot erreicht die Minimalgeschwindigkeit.



VORSICHT! Zu langsames Fliegen nahe der Stallgeschwindigkeit birgt die Gefahr eines unbeabsichtigten Strömungsabrisses oder Trudeln in sich, so dass dieser Geschwindigkeitsbereich unbedingt gemieden werden muss.

Mittels Beschleunigungssystem

Der UP LHOTSE X ist mit einem sehr effizienten Beschleunigungssystem ausgerüstet, das über einen Fußstrecker aktiviert wird. Bei Betätigen erhöht dieses Beschleunigungssystem die Geschwindigkeit sehr effektiv um etwa 11 bis 13 km/h. Der Einsatz des Beschleunigers ist in einigen Situationen sehr sinnvoll und sollte Bestandteil des aktiven Flugstils sein.

Wird die Geschwindigkeit über den Beinstrecker bis zum Maximum gesteigert, kann man schneller aus Abwindzonen herausfliegen, bei Gegenwind einen besseren Gleitwinkel erzielen oder noch gegen den Wind ankommen. Der Aktionsradius des UP LHOTSE X erhöht sich voll beschleunigt erheblich und steigert das erfliegbare Leistungspotential spürbar. Bei Benutzung des Beschleunigers ist darauf zu achten, dass beim Eintreten einer extremen Flugsituation das Beschleunigungssystem sofort deaktiviert werden muss bzw. bei extremen Fluglagen nicht aktiviert wird. Der Vorteil des eingesetzten Beschleunigungssystems liegt darin, dass Auftriebsschwankungen und ein dadurch verursachtes Einklappen des Schirmes durch plötzliche Druckunterschiede am Beinstrecker erkannt werden können. Spürt der Pilot, dass sich der Gegendruck schlagartig verringert, ist die Geschwindigkeit sofort auf Trimmspeed zu verringern, um mögliche Einklapper im Voraus zu Vermeiden.



VORSICHT! Alle extremen Flugzustände (zum Beispiel Einklapper) laufen bei erhöhter Geschwindigkeit dynamischer ab. Deshalb sollte das Beschleunigungssystem bei geringem Bodenabstand oder sehr turbulenten Verhältnissen wenig oder gar nicht betätigt werden.

Kurvenflug

Durch Gewichtsverlagerung lassen sich sehr gut flache Kurven mit minimalem Höhenverlust erfliegen. Eine kombinierte Steuertechnik – Gewichtsverlagerung und Zug der kurveninneren Bremsleine - eignet sich in jeder Situation bestens, um Kurven zu fliegen, wobei der Kurvenradius durch dosierten Bremsleinenzug bestimmt wird. Ist es notwendig, den UP LHOTSE X auf engstem Raum zu drehen, empfiehlt es sich, den vorgebremsten Gleitschirm durch Lösen das kurvenäußere und feinfühlige Ziehen der kurveninneren Bremsleine zu steuern (gegenläufige Bewegung der Bremsleinen). Ab ca. 50 Prozent einseitigem Bremsleinenzug nimmt der UP LHOTSE X eine deutliche Seitenneigung ein und fliegt eine schnelle und steile Kurve, die zur Steilspirale verlängert werden kann (vgl. hierzu Kapitel „Steilspirale“).

C-Tragegurtsteuerung

Im beschleunigten Zustand lässt sich der LHOTSE X ebenso über herunterziehen des Griffes am C-Tragegurt steuern. Dabei ist darauf zu achten, nur so weit zu ziehen bis eine merkliche Zunahme des Bremsdruckes erfolgt. Sollte es aus irgendeinem Grund nicht mehr möglich sein, den UP LHOTSE X mit den Bremsleinen zu fliegen (zum Beispiel Verlust des Bremsgriffes durch Lösen des Befestigungsknotens), dann lässt er sich auch gut über die C-Leinen steuern und landen. Dabei sollte wohl dosiert und sensibel reagiert werden. Der Strömungsabriss erfolgt bei Steuerung über die hinteren Tragegurte bzw. die C-Leinen etwas früher als beim Steuern über die Bremsleinen.

Die Landung

Der UP LHOTSE X ist einfach zu Landen. Aus einem geraden, pendelfreien Endanflug gegen den Wind lässt man den Gleitschirm mit Normalfahrt ausgleiten und zieht dann in ca. einem Meter Höhe über Grund die Bremsen entschlossen und zügig

durch. Bei starkem Gegenwind bremst man entsprechend schwächer. Landungen aus Steilkurven heraus und schnelle Kurvenwechsel vor der Landung sind wegen der damit verbundenen Pendelbewegungen zu vermeiden.

Windenschlepp

Der UP LHOTSE X weist beim Windenschlepp keine Besonderheiten auf. Um einen sicheren und unfallfreien Schleppbetrieb zu gewährleisten, sollten die nachfolgenden Punkte unbedingt beachtet werden:

- Sofern man nicht auf seiner „Hauswinde“ schleppt, bei der man sowohl die Schleppwinde und das Schleppgelände als auch die Art und Weise des Schleppens kennt, ist es absolut notwendig, sich mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut zu machen. Jeder „Gast“ in einem fremden Fluggelände wird von den lokalen Piloten sicher gerne eingewiesen.
- Beim Start ist darauf zu achten, dass der Schirm vollständig über dem Piloten steht, bevor das Startkommando gegeben wird. Eventuelle Richtungskorrekturen mit den Bremsen sollten erst unternommen werden, wenn die Kappe bereits über dem Piloten steht, da der Schirm sonst durch zu starkes Anbremsen wieder zurückfallen kann, beziehungsweise der Schirm im noch nicht flugfähigen Zustand weggeschleppt wird.
- Keinesfalls darf das Startkommando gegeben werden, bevor der Schirm vollständig unter Kontrolle ist. Starke Richtungskorrekturen während der Startphase und vor Erreichen der Sicherheitshöhe sind zu vermeiden.
- Es ist darauf zu achten, im flachen Winkel vom Start bis zur Sicherheitshöhe wegzusteigen.
- Der UP LHOTSE X darf nicht mit Schleppleinenzug von mehr als 90 daN geschleppt werden.
- Alle am Windenbetrieb beteiligten Personen und Einrichtungen müssen im Besitz der entsprechend vorgeschriebenen Befähigungsnachweise, beziehungsweise Zulassungen sein, um einen sicheren Schleppbetrieb gewährleisten zu können. Dies gilt für Pilot, Schleppeinrichtung, Schleppklinke und Windenführer, sowie alle weiteren Einrichtungen, für die ein spezieller Betriebstüchtigkeitsnachweis vorgeschrieben ist.

Klinkenbefestigung für den Gleitschirmschlepp

Der optimale Zugpunkt für das Schleppseil sollte möglichst im Bereich des Systemschwerpunkts angreifen. Beim Gleitsegel ist der ideale Zugpunkt in Höhe der Tragegurteinhängungen, beziehungsweise direkt an den Tragegurten. Bei Verwendung von Spreizrohrklinken sollte der Abstand Klinke/Schäkel ausreichend verlängert werden (Reepschnur oder Gurtband) und die Klinke unbedingt mit einem Niederhaltegummi gegen Zurückschlagen gesichert werden. Der Abstand der Tragegurte darf durch die Benutzung der Klinkenbefestigung nicht enger werden (Twistgefahr)!



VORSICHT! Wird mit einem Brustcontainer geschleppt, ist vor dem ersten Start sicherzustellen, dass die Freisetzung des Rettungsgeräts jederzeit ungehindert gewährleistet ist. Ist dies nicht der Fall, darf nur mit einer Gurtbandklinke geschleppt werden.

Flugsicherheit

Vom rechteckigen Sprungfallschirm zum widerstandsarmen Hochleister hat sich eine Entwicklung vollzogen, die neue fliegerische Möglichkeiten bietet, zugleich aber auch vom Piloten einen vorausschauenden und feinfühligsten Flugstil fordert. Jeder Schirm, ob Einsteiger oder Hochleister, kann bei turbulenten Bedingungen oder falschen Pilotenreaktionen einklappen. Umso wichtiger ist daher die Beherrschung des Gleitschirms, das Gefühl für die Steuerung und das Erkennen von Naturvorgängen.

Dem Piloten steht heute ein breites Angebot unterschiedlicher Schirmtypen von UP zur Verfügung. Der Hauptunterschied innerhalb der einzelnen Klassen liegt in der aerodynamischen Stabilität der Kappen. Einsteigerschirme reagieren auf Störungen weniger dynamisch und haben ein weitgehend fehlerverzeihendes Flugverhalten, während Hochleister nur einen sehr geringen Spielraum für Pilotenfehler zulassen. Die Wahl des richtigen Gerätes ist somit entscheidend für die Flugsicherheit. Der Pilot sollte daher sein Können und seinen Wissensstand selbstkritisch überprüfen, bevor er sich für einen Schirm entscheidet.

Eine sichere und effektive Methode, sich mit seinem neuen Gleitschirm vertraut zu machen, ist das Bodentraining. Auf einer geeigneten Wiese und bei leichtem bis mäßigem Wind können Steuerimpulse sehr gut trainiert und Schirmreaktionen beobachtet werden. Das Starten lässt sich dabei ebenso üben, wie Flugmanöver (zum Beispiel das Einklappen der Außenflügel oder andere kleine Störungen).

Vor und während des Fliegens ist es wichtig, seine Route vorausschauend zu planen. Die wenigsten Turbulenzen treten plötzlich auf, sondern haben eine kausale Entstehungsursache. Wer sich im Vorfeld schon Gedanken über die Tageswetterlage und das Fluggebiet macht, kann später viele Gefahren vermeiden.

Fliegen bei Thermik und turbulenten Verhältnissen

In turbulenter Luft sollte der UP LHOTSE X mit leichtem Bremsleinenzug geflogen werden. Dadurch wird eine Vergrößerung des Anstellwinkels und damit mehr Kappenstabilität erreicht. Beim Einfliegen in starke Thermik oder bei zerrissener Thermik ist darauf zu achten, dass die Gleitschirmkappe nicht hinter dem Piloten zurückbleibt. Verhindert wird dies, indem man beim Einfliegen in den Aufwindbereich den Bremsleinenzug lockert, um etwas Geschwindigkeit aufzunehmen. Umgekehrt muss der Gleitschirm abgebremst werden, wenn die Kappe durch Einfliegen in einen Abwindbereich oder Herausfliegen aus der Thermik vor den Piloten kommt. Alternativ kann auch für erfahrene Piloten die Steuerung über die C-Tragegurte in der Thermik angewendet werden.

Zum Durchqueren von Abwindzonen ist schneller fliegen sinnvoll. Der UP LHOTSE X besitzt konstruktionsbedingt eine sehr hohe Stabilität. Ein aktiver Flugstil in turbulenter Luft wie oben beschrieben, trägt jedoch zusätzlich noch zu weiterer

Sicherheit bei. Ein Einklappen und Deformieren der Kappe kann durch einen aktiven Flugstil des Piloten weitgehend verhindert werden.

Abstiegshilfen

Alle Abstiegshilfen sollten bei ruhiger Luft und in ausreichender Höhe geübt werden, um sie dann in extremen Verhältnissen effektiv einsetzen zu können! Im Wesentlichen unterscheidet man zwischen drei verschiedenen Arten, um die Sinkgeschwindigkeit sicher und beherrschbar zu erhöhen.



WARNUNG! Alle anderen Flugmanöver, wie Fullstall und Negativkurven, sind als Abstiegshilfen zu vermeiden, da man dadurch keine höheren Sinkwerte erreicht und falsches Ausleiten unabhängig vom Schirmtyp gefährliche Folgen haben kann!

Steilspirale

Mit Hilfe der Steilspirale können die höchsten Sinkwerte von über 15 m/s erzielt werden. Es ist jedoch ratsam, sich an die hohen Sinkwerte langsam heranzutasten.

Das Einleiten der Steilspirale ist beim UP LHOTSE X einfach und wurde schon im Kapitel „Kurvenflug“ beschrieben. Es ist wichtig, dass der Übergang vom Kurvenflug zur Steilspirale langsam und stetig geflogen wird. Bei einem zu abrupten Ziehen der Bremsleinen besteht sonst die Gefahr des Trudelns. In diesem Fall ist die Bremse sofort freizugeben, damit der Schirm wieder Fahrt aufnehmen kann.

Die Schräglage und Sinkgeschwindigkeit wird durch dosiertes Ziehen, beziehungsweise Nachlassen der kurveninneren Bremsleine kontrolliert. Über die Bremse des Außenflügels kann zudem bei sehr hohen Sinkwerten die Kappe stabilisiert werden.

Das Ausleiten der Steilspirale erfolgt wie das Einleiten, langsam und stetig. Dabei wird die Bremse der Kurveninnenseite dosiert freigegeben. Unterstützen kann man die Ausleitung durch leichtes Anbremsen der Kurvenaußenseite. Ein übermäßiges Pendeln kann durch kontrolliertes und weiches Gegenbremsen verhindert werden.

Bei zunehmender Sinkgeschwindigkeit deformiert sich der Außenflügel des LHOTSE X. Dieser Zustand ist gewollt und verbessert die Sicherheit in der Steilspirale.

Der Pilot muss wissen, dass bei einer Steilspirale mit großen Sinkwerten hohe Kräfte auf ihn und das Material einwirken.



WARNUNG! Bei Steilspiralen mit hohen Sinkwerten können sehr große Kräfte auf Pilot und Material einwirken. Die hohen Zentrifugalkräfte können zur Bewusstlosigkeit des Piloten und damit verbunden zum Kontrollverlust des Gleitschirms führen. Dieser Flugzustand kann lebensgefährliche Folgen haben! Fliege nie eine Steilspirale mit angelegten Ohren! Es besteht die Gefahr der Überlastung von Gleitschirm, Pilot und Ausrüstung

B-Stall

Die Einleitung erfolgt aus dem unbeschleunigten Geradeausflug, indem die BI,II,III (graue Dyneemaleine) an der Umlenkrolle etwa 10 Zentimeter heruntergezogen werden. Die Bremsen kann der Pilot dabei in der Hand behalten. Für die ersten Zentimeter ist ein hoher Kraftaufwand zum Abziehen der B-Tragegurte erforderlich. Ist die Strömung an der Profiloberseite weitgehend abgerissen, geht der Schirm in einen sackflugähnlichen Flugzustand ohne Vorwärtsfahrt über. Durch weiteres Ziehen der Tragegurte lässt sich die Fläche verkleinern und die Sinkgeschwindigkeit erhöhen. Nach ca. 10 cm erreicht die Sinkgeschwindigkeit ihr Maximum. Die Tragegurte sollten dann nicht weiter heruntergezogen werden, da der Schirm sonst eine instabile Fluglage einnehmen oder eine Frontrosette bilden kann. Falls die B-Tragegurte dennoch zu weit nach unten gezogen wurden, müssen sie sofort etwas nachgegeben werden, damit der Schirm wieder eine stabile Fluglage einnehmen und der B-Stall anschließend weitergeflogen werden kann.

Gibt man die Tragegurte gleichzeitig, zügig und ohne Bremseinsatz frei, nimmt der Gleitschirm wieder selbständig Fahrt auf und geht in den stationären Gleitflug über. Es ist dabei normal, dass die Kappe–ca. 30–45 Grad vor den Piloten nickt. Der Schirm darf in dieser Phase nicht abgebremst werden! Sollte der UP LHOTSE X durch zu langsames Freigeben der B-Tragegurte in den Sackflug übergehen, was normalerweise nicht der Fall ist, wird dieser durch Standardausleitung (siehe Kapitel Sackflug bei der Beschreibung der extremen Fluglagen) beendet.



WARNUNG! Ein falsch ausgeführter B-Stall kann zu gefährlichen Flugzuständen führen! Aufgrund der besonderen Konstruktion des LHOTSE X sollten Piloten dieses Manöver nur unter Anleitung in einem Sicherheitstraining üben bzw. generell andere Manöver zum Schnellabstieg wählen.

Ohrenanlegen

Nach dem Vorbereiten des Beschleunigungssystems werden beidseitig die äußersten A-Leinen (AIII- Tragegurt) am Leinenschloss gleichzeitig ca. 20 bis 30 Zentimeter heruntergezogen und dadurch die Außenflügel zum Einklappen gebracht. Man behält die Bremsgriffe zusammen mit den heruntergezogenen A-Leinen in der Hand. Nach dem Einklappen der Flügelaußenseiten sollte der Anstellwinkel des LHOTSE X mittels des Fußbeschleunigers wieder verkleinert werden. Der Schirm bleibt durch Gewichtsverlagerung voll steuerbar und fliegt mit erhöhter Sinkgeschwindigkeit (3–5 m/s je nach Anzahl der eingeklappten Zellen und der Verwendung des Beschleunigungssystems) geradeaus. Nach dem Lösen der A-Leinen deaktiviert der Pilot das Beschleunigungssystem und die eingeklappten Zellen öffnen selbstständig. Sollte dies nicht der Fall sein, kann durch wechselseitiges und leichtes Anbremsen der Flugzustand aktiv ausgeleitet werden. In dieser Konfiguration dürfen keine extremen Flugmanöver geflogen werden!

Wird der UP LHOTSE X im Bereich der unteren Gewichtsgrenze geflogen, kann bei sehr großflächig eingeklappten Außenflügeln und einem Anbremsen des Schirms die Kappe in den Sackflug übergehen. Wenn dies geschieht, was normalerweise nicht der Fall ist, wird der Sackflug durch Standardausleitung (siehe Kapitel Sackflug bei der Beschreibung der extremen Fluglagen) beendet.

Extreme Flugmanöver

Verhalten in extremen Fluglagen

Obwohl der UP LHOTSE X über eine sehr hohe aerodynamische Stabilität verfügt, kann es durch Turbulenzen oder einen Pilotenfehler vorkommen, dass man in eine extreme Fluglage gerät. Die nachweislich beste Methode in einem solchen Fall, um ruhig und richtig reagieren zu können, ist der Besuch eines Sicherheitstrainings. Hier lernt man unter professioneller Anleitung extreme Fluglagen zu beherrschen.

Extreme Flugmanöver sollten in ruhiger Luft, ausreichend Höhe und nur während eines Sicherheitstrainings über Wasser unter professioneller Anleitung ausgeführt werden. Auf die bestehende Rettungsschirmpflicht sei hier nochmals ausdrücklich hingewiesen.

Die im nachfolgenden Abschnitt beschriebenen extremen Flugfiguren und Flugzustände können entweder absichtlich, durch Turbulenzen, oder durch Pilotenfehler herbeigeführt werden. Jeder Pilot, der in Turbulenzen fliegt oder einen Fehler bei der Steuerung seines Gleitschirms macht, kann in diese Flugzustände geraten. Alle hier beschriebenen extremen Flugfiguren und Flugzustände sind gefährlich, wenn sie ohne adäquates Wissen, ohne genügende Sicherheitshöhe, oder ohne entsprechende Einweisung ausgeführt werden.



WARNUNG! Die falsche Ausführung der hier beschriebenen Flugfiguren und Flugzustände kann lebensgefährlich sein!

Einklappen des Schirms

Einseitiges Einklappen

Wie bei allen Gleitschirmen können auch beim UP LHOTSE X stärkere Turbulenzen zum Einklappen der Kappe führen. Dies ist normalerweise unkritisch. Die selbständige Wiederöffnung erfolgt rasch und zuverlässig und kann mit dem UP LHOTSE X von flugerfahrenen Piloten gut beherrscht werden. Ist beim UP LHOTSE X ein einseitiger Einklapper aufgetreten, sollte der Pilot durch angepasste Gewichtsverlagerung und dosierten Bremsleinenzug auf der "gesunden Seite" die Flugrichtung stabilisieren und kontrollieren. Wird der Schirm auf der intakten Flügelhälfte zu stark abgebremst, besteht die Gefahr des Trudelns (siehe Kapitel Trudeln).

Wenn sich das Flächenende der eingeklappten Seite des Gleitschirms nach einem sehr großen Einklapper zwischen die Leinen fädelt, können im Extremfall große Verhänger auftreten. (siehe nachfolgenden Unterpunkt).

Verhänger

Während der ausgiebigen Testphase des LHOTSE X konnten unsere Testpiloten keinerlei Verhängertendenz feststellen. Sollte dennoch mal ein Verhänger auftreten, ist der Schirm SOFORT am Wegdrehen zu hindern, beziehungsweise die Drehung

zu verlangsamen. Im Anschluss daran kann man durch Ziehen an der speziell markierten Stabiloleine (Orange) versuchen, das verhängte Flächenende zu befreien. Kurze Bremsimpulse können ebenfalls helfen, das verhängte Flügelende zu lösen.

Weitere Manöver, um Verhänger zu lösen, sind der "Fullstall" oder "kurzes negatives Andrehen des Flügels". Diese Maßnahmen sollten aber ausschließlich in einem speziellen Sicherheitstraining geübt werden.



WARNUNG! Sollte man den Schirm nicht am Wegdrehen hindern können, muss **SOFORT** das Rettungssystem aktiviert werden! Ansonsten kann es zu einem sehr gefährlichen, unkontrollierten Spiralsturz kommen. Dieser Flugzustand kann lebensgefährliche Folgen – auch für Dritte in sich bergen!

Frontstall

Ein negativer Anstellwinkel durch Turbulenzen oder beidseitiges Herunterziehen der A-Tragegurte durch den Piloten verursacht ein frontales Einklappen der Anströmkante. Der UP LHOTSE X beendet einen Frontstall normalerweise schnell und selbständig. Durch kurzes, gleichmäßiges, leichtes symmetrisches Bremsen auf beiden Seiten kann die Wiederöffnung unterstützt werden. Zu starkes Bremsen kann zum Strömungsabriss führen.

Arten des Strömungsabrisses

Bei der Umströmung des Gleitschirms entsteht immer eine laminare und turbulente Grenzschichtzone. Äußerst gefährliche Flugzustände können auftreten, wenn sich die laminare Grenzschicht ablöst, wodurch praktisch die gesamte Strömung auf der Flügeloberseite abreißt. Dies kommt hauptsächlich bei großen Anstellwinkeln des Schirms vor. Im Einzelnen unterscheidet man drei Arten des Strömungsabrisses bei Gleitschirmen.



VORSICHT! Trudeln und Fullstall sind gefährliche und teilweise unkalkulierbare Flugmanöver. Sie sollten daher nicht absichtlich erfolgen werden. Vielmehr ist es wichtig, die Ansätze des Strömungsabrisses zu kennen, damit dieser durch sofortige Reaktion des Piloten verhindert werden kann!

Sackflug

Der UP LHOTSE X ist nicht sackflugempfindlich. Er beendet einen eventuellen Sackflug, der durch starkes Ziehen der Bremsleinen, der hinteren Tragegurte, oder einem zu langsam ausgeleiteten B-Stall verursacht wurde, selbständig, sobald die Bremsen, beziehungsweise die hinteren Tragegurte freigegeben werden. Sollte der UP LHOTSE X durch eine besondere Flugsituation- oder Konfiguration (zum Beispiel zu geringes Startgewicht) doch einmal in den Sackflug kommen, wird dieser durch beidseitiges symmetrisches „nach vorne Drücken“ der A-Tragegurte beendet. Flugübungen, bei denen man sich beabsichtigt an den Strömungsabriss herantastet, sollten nur mit ausreichender Sicherheitshöhe und unbedingt unter professioneller Anleitung (Sicherheitstraining) durchgeführt werden. Wenn man glaubt, in den

Sackflug geraten zu sein, sollte keinesfalls gebremst werden! Trudeln oder ein Fullstall könnten die Folgen sein.

Fullstall

Das Erfliegen des Fullstalls ist nur für sehr erfahrene Piloten sinnvoll. Hierbei handelt es sich um einen vollständigen Strömungsabriss. Wird die Minimalsfahrt unterschritten, reißt die Strömung ab. Pilot und Gleitschirm werden rückwärtig beschleunigt. In dieser Situation dürfen auf keinen Fall die Bremsen freigegeben werden, da ein Ausleiten ein weites Vorschießen der Schirmkappe verursacht. Im Extremfall kann dabei der Schirm bis unter den Piloten beschleunigen und der Pilot anschließend in die Kappe fallen. Nach dem rückwärtigen Abkippen bildet die Schirmkappe eine Rosette, bei der die Außenflügel zu Schlagen beginnen. Diese Schlagbewegungen übertragen sich über die Bremsen auf den Piloten. Es erfordert einen sehr hohen Kraftaufwand, um den Schirm im gestalteten Zustand zu halten.

Vor dem Ausleiten des Fullstalls sollte die Kappe unbedingt stabilisiert sein. Zum Ausleiten werden dann beide Bremsen langsam und symmetrisch nachgelassen, bis der Schirm sich über seine gesamte Spannweite vorgefüllt hat. In dieser Phase nickt der Gleitschirm leicht um seine Querachse. Befindet sich die Kappe dann vor dem Piloten, wird der restliche Bremsweg freigegeben. Bei richtiger symmetrischer Ausleitung beschleunigt die Kappe ohne einzuklappen nach vorne. Es muss aber immer damit gerechnet werden, dass der Schirm bei stärkerem Vorschießen seitlich oder frontal einklappen kann.

Die von Testpiloten durchgeführte asymmetrische Ausleitung des Fullstalls dient lediglich der Überprüfung des Schirms und sollte, wie der Fullstall, nicht absichtlich erfolgen werden. Durch die hierbei auftretenden dynamischen Kräfte sind die Reaktionen der Kappe beim Ausleiten sehr anspruchsvoll. Ein impulsives, großflächiges Einklappen des Schirmes ist möglich.



VORSICHT! Das Erreichen der Minimalsfahrt kündigt sich durch markantes Nachlassen der Fahrtgeräusche und Anstieg der Steuerkräfte an. Bis zu diesem Punkt ist ein Anfahren des Schirms durch einfaches Lösen der Bremsen möglich.

Trudeln

Das Trudeln (Negativkurve/ Vrilte) ist ein einseitiger Strömungsabriss und entsteht, wenn der Pilot bei hoher Geschwindigkeit eine Bremse schnell und komplett durchzieht. Denselben Effekt hat ein unsymmetrisches Bremsen nahe am Strömungsabriss. Beim Trudeln dreht der Schirm schnell. Der Innenflügel fliegt rückwärts. Um das Trudeln zu beenden, müssen beide Bremsen geöffnet werden. Dadurch kann der Schirm wieder Geschwindigkeit aufnehmen. Hierbei kann die Kappe einseitig vorschießen und seitlich einklappen.



WARNUNG! Trudeln mit anschließendem einseitigem Einklappen der Flügelhälften kann zu Verhängern führen!

Wingover

Bei einem Wingover fliegt der Pilot abwechselnde Kurven mit stärker werdender Kurvenneigung bis zum gewünschten Grad des Aufschaukelns.



VORSICHT! Durch seine hohe Wendigkeit erreicht man mit dem UP LHOTSE X bereits nach wenigen Kurvenwechseln eine hohe Querneigung. Wir empfehlen ein langsames Herantasten an diese Flugfigur, da bei zu hohem Aufschaukeln Teile des Segels einklappen können. Eine Querneigung von mehr als 135 Grad ist in D illegaler Kunstflug!

Weitere Hinweise

Bahnsackflug bei Regen

Generell gibt es zwei unterschiedliche Gründe, warum ein Gleitschirm bei Regen in den Sackflug geraten kann:

Fall 1: Bei längerem Fliegen im Regen erhöht sich das Kappengewicht und dadurch verschieben sich Schwerpunkt sowie Anstellwinkel. Dadurch bedingt kann es zum Strömungsabriss kommen. Hierbei gilt: Je mehr Wasser ein Schirm bereits aufgenommen hat (zum Beispiel ältere Schirme, weil sie über die Jahre ihre wasserabweisende Beschichtung verlieren), umso weniger Wasseraufnahme ist nötig, um den Schirm in den Sackflug zu bringen.

Fall 2: In sehr seltenen Fällen können bei einsetzendem Regen auf dem Obersegel eines Gleitschirms genauso viele Wassertropfen haften bleiben, dass zwar fast die gesamte Oberfläche des Schirms bedeckt ist, aber keine geschlossene Wasserfläche vorliegt. Dieses Phänomen ist auch aus dem Drachen- und Segelflugsport bekannt. Durch diese Tropfenbildung wird die Oberfläche so rau, dass sich die Strömung ablöst. Je neuer ein Schirm ist (die Tropfen werden bei neueren Schirmen weniger schnell vom Tuch aufgesaugt), je mehr Tropfen auf dem Obersegel haften und je größer diese Tropfen sind, umso größer ist die Gefahr, dass es dabei zum Strömungsabriss oder zu einem Bahnsackflug kommt. In Praxisversuchen und mittels Computersimulation wurde dieses Phänomen rekonstruiert.

Für beide Fälle gilt, dass sich erst die Steuer- und Bremswege deutlich verkürzen und dann der Sackflugzustand, meist durch eine Brems- oder Anstellwinkeländerung, zum Beispiel von einer Böe oder einer Thermikablösung, ausgelöst wird. Solltest Du in der Luft von einem Regenschauer überrascht werden, müssen Manöver mit starkem Bremseinsatz unbedingt vermieden werden. Auch auf Manöver, wie Ohren anlegen oder B-Stall sollte tunlichst verzichtet werden! Meide turbulente Bereiche, beschleunige den Schirm und bremsen ihn im Landeanflug nicht zu stark an.



WARNUNG! Auf das Fliegen in extrem feuchter Luft oder bei Regen sollte grundsätzlich verzichtet werden. Eine nasse Schirmkappe kann das Flugverhalten massiv beeinträchtigen und die Gefahr eines frühzeitigen Strömungsabrisses erheblich erhöhen.

Werbung und Klebesegel

Jeder Pilot sollte sich vor der Anbringung von Werbung und Klebesegeln vergewissern, dass keine Veränderungen der Flugeigenschaften eintreten. Im Zweifelsfall sollte von einem Einkleben der Klebesegel abgesehen werden.



VORSICHT! Beim Bekleben des Schirms (zum Beispiel für Werbezwecke) mit großen, schweren oder nicht geeigneten Klebesegeln erlischt die Betriebserlaubnis. Dein Gleitschirm ist dadurch luftuntüchtig.

Überbelastung

Sowohl Extremflugmanöver wie starke Steilspiralen als auch Acro- und Freestyle-Manöver, wie SAT oder Tumbblings stellen normalerweise keine akute Gefahr für die Struktur des UP LHOTSE X dar. Allerdings beschleunigen häufige Material-Überbelastungen den Alterungsprozess erheblich. Schirme, die über das normale Maß mit diesen Manövern belastet werden, müssen früher zur Nachprüfung geschickt werden.

Fliegen am Meer

Wird der Schirm längere Zeit am Meer oder in salzhaltiger Luft geflogen, führt das zu vorzeitiger Material-Alterung. In diesem Fall sollte der Schirm frühzeitig zur Nachprüfung geschickt werden.

Pflege des Gleitsegels

Wie schnell ein Gleitschirm altert, hängt davon ab, wie häufig und wo er geflogen wird, wie viele UV-Stunden er ansammelt und mit welcher Pflege und Sorgfalt er behandelt wird. Im Folgenden geben wir einige Tipps, wie Du Deinen Gleitschirm am besten pflegst, wartest und lagerst.

Packen des Gleitschirms

Der LHOTSE X wird standardmäßig mit dem CompressSmart- Zellenpacksack ausgeliefert. Alternativ kann aber auch der FlxBag verwendet werden. Am besten schaust du dir das Video auf unserer Homepage an, wie du den Schirm am besten in den UP CompressSmart einpackst.



Abbildung 3: UP CompressSmart (Lieferumfang, Farbänderung vorbehalten)

Gleitschirmtuch

Zum Bau unserer Gleitschirme verwenden wir ein hochwertiges Polyamidtuch mit einem speziellen Schutz für verbesserte UV-Beständigkeit und Luftundurchlässigkeit. Langanhaltende UV-Belastung und der normale Gebrauch mindern die Festigkeit jedes Gleitschirmtuchs. Lasse Deinen Schirm daher nicht unnötig in der Sonne liegen, packe ihn erst unmittelbar vor dem Start aus und nach der Landung gleich wieder ein. Auch wenn moderne Gleitschirmstoffe immer besser vor den Auswirkungen der Sonnenstrahlung geschützt sind, ist insbesondere die UV-Strahlung immer noch einer der entscheidenden Faktoren bei der Tuchalterung. Erst bleichen die Farben aus, anschließend beginnen die Beschichtung und die Fasern zu altern.

Bei der Produktion des UP LHOTSE X wird die beschichtete Seite des Tuchs nach innen gelegt. So wird die für die Tucheigenschaften maßgebliche Beschichtung vor mechanischen Beschädigungen gut geschützt. Bei der Wahl des Startplatzes solltest Du aber dennoch einen Untergrund aussuchen, der möglichst frei von scharfkantigen und hervorstehenden Gegenständen ist.

Treten nicht auf den Schirm. Tritte schwächen den Stoff, besonders auf hartem und steinigem Untergrund. Achte am Startplatz auch auf das Verhalten der Zuschauer, insbesondere von Kindern und Hunden: Zögere nicht, auf die Empfindlichkeit des Tuchs aufmerksam zu machen.

Achte bitte darauf, dass beim Einpacken des Gleitschirms keine Insekten in der Schirmkappe sind. Manche Arten erzeugen während der Verwesung Säuren, die Löcher ins Tuch ätzen können. Heuschrecken beißen sich mit ihren Mundwerkzeugen durch das Material und verursachen dadurch Löcher. Außerdem sondern sie einen dunklen, stark färbenden Saft ab. Verscheuche die Tiere vor dem Zusammenlegen. Übrigens werden Insekten von keiner bestimmten Farbe besonders stark oder weniger stark angezogen – auch wenn dieser Irrglaube weit verbreitet, ist.

Ist der Gleitschirm feucht oder nass geworden, sollte er schnellstmöglich an einem gut belüfteten Ort (aber keinesfalls in der Sonne!) getrocknet werden. Bleibt er feucht eingepackt, kann das zur Schimmelbildung und – insbesondere bei Wärme – zu einer Zersetzung der Fasern kommen!

Ein fabrikneuer Schirm ist bei der Lieferung oft stark komprimiert. Diese Komprimierung dient einzig dem ersten Transport. Ab der ersten Nutzung sollte der Schirm nicht zu eng zusammengelegt werden. Auch sollte man sich nicht auf einen Packsack setzen, in dem ein Schirm verpackt ist.

Ist der Schirm mit Salzwasser in Berührung gekommen, sollte er gleich mit Süßwasser gründlich ausgespült werden (siehe Kapitel Reinigung).

Gleitschirmleinen

Beim UP LHOTSE X werden äußerst hochwertige Dyneema und Aramid-Leinen verwendet.

Bitte beachte im Umgang mit Deinen Gleitschirmleinen folgende Punkte:

- Kontrolliere die Leinen regelmäßig auf Beschädigungen
- Achte darauf, dass die Oberfläche der Leinen nicht durch Reibung angescheuert wird
- Vermeide unnötiges Knicken
- Knote die Bremsstammleine am Bremsgriff nicht unnötig. Jeder Knoten schwächt die Leine.
- Nach Überbelastungen, wie Baum-, Wasserlandung oder andere Extremsituationen) müssen alle Leinen auf ihre Festigkeit und Länge kontrolliert und gegebenenfalls ausgetauscht werden. Sende Deinen Schirm zur Überprüfung direkt an UP International oder ein UP Service-Center
- Bei Veränderung des Flugverhaltens müssen die Leinen auf ihre Länge kontrolliert und gegebenenfalls nachgeschlauft oder ausgetauscht werden. Sende Deinen Schirm zur Überprüfung direkt an UP International oder ein UP Service-Center

Lagerung und Transport

Selbst wenn Dein Schirm beim Einpacken nach dem letzten Flug der Saison vollkommen trocken war, solltest Du ihn bei längerer Lagerung möglichst aus dem FlexBag nehmen und die Kappe an einem sauberen, trockenen und lichtgeschützten Platz leicht ausbreiten. Falls Du keinen geeigneten Raum hast, vermeide eine starke Komprimierung des Gleitschirms und öffne den FlexBag so weit wie möglich zur Belüftung. Hierzu eignet sich auch der UP Schnellpacksack. Achte auch darauf, dass bei längerer Lagerung keine Tiere, wie Mäuse oder Katzen, den Schirm als Schlafplatz benutzen. In unmittelbarer Nähe des Materials sollten keine chemischen Substanzen wie Kraftstoffe lagern. Benzin löst das Tuch auf und kann so Deinen Schirm schwer beschädigen. Verstaue den Packsack im Kofferraum möglichst weit weg von Reservekanistern oder Ölbehältern. Die Dauerlagertemperatur muss zwischen 10° und 25° C betragen bei einer relativen Luftfeuchte zwischen 50 und 75%.

Der UP LHOTSE X sollte keiner extremen Hitze (zum Beispiel im Sommer im Kofferraum eines parkenden Autos) ausgesetzt werden. Durch die Hitze wird eventuell noch vorhandene Feuchtigkeit durch das Tuch gepresst, wodurch die Beschichtung beschädigt werden kann. Vor allem in Kombination mit Feuchtigkeit beschleunigen hohe Temperaturen den Hydrolyse-Prozess, der Fasern und Beschichtung beschädigt. Lager Deinen Schirm auch nicht in der Nähe von Heizkörpern oder anderen Wärmequellen. Bereits ab 60° Celsius kommt es nach kurzer Zeit zu wärmebedingten Veränderungen des Materials.

Reinigung

Zum Reinigen des UP LHOTSE X verwendest Du am besten nur lauwarmes Süßwasser und einen weichen Schwamm. Für hartnäckigere Fälle empfiehlt sich ein mildes Waschmittel, das anschließend sorgfältig und gründlich ausgespült werden muss. Lasse Deinen Schirm anschließend an einem schattigen und gut belüfteten Ort trocknen.



VORSICHT! Keinesfalls dürfen zur Reinigung des Schirms Chemikalien, Bürsten oder harte Schwämme verwendet werden. Sie könnten die Beschichtung und Festigkeit des Tuchs beschädigen. Das Segel wird dadurch porös und verliert an Reißfestigkeit.

Ein Schirm gehört keinesfalls in die Waschmaschine: Selbst ohne Waschmittel würde das Tuch durch die mechanische Belastung schwer beschädigt. Tauche die Kappe auch nie in ein Schwimmbecken: Das chlorhaltige Wasser greift den Stoff an. Falls Du Deinen Schirm unbedingt spülen musst, zum Beispiel nach einer Wasserlandung im Meer, spritze ihn Innen und Außen mit einem sanften Wasserstrahl ab. Häufiges Spülen beschleunigt den Alterungsprozess!

Überprüfung und Reparaturen

Größere Reparaturen und Inspektionen dürfen nur durch UP International oder einen anerkannten Servicebetrieb ausgeführt werden. Andernfalls erlischt die Betriebserlaubnis. Siehe auch die Rubrik Service unter: **www.up-paragliders.com**

UP International bringt sein Know-how nicht nur in der Entwicklung von Gleitschirmen und Zubehör ein, sondern bietet auch eine Reihe von Serviceleistungen rund um die Sicherheit Deines Gleitschirms. Alle Serviceleistungen müssen gemäß den Empfehlungen von UP International bei einem autorisierten UP-Service-Center durchgeführt werden. Damit die Garantie für neue UP-Schirme gültig bleibt, müssen die Bedingungen, die im Abschnitt „Internationale UP-Garantie“ angeführt sind erfüllt werden. Aktuelle Bestimmungen findest Du unter www.up-paragliders.com in der Rubrik *Service*.

Wartung und kleinere Reparaturen

Klebesegel

Kleine Beschädigungen wie Risse oder kleine Löcher bis zu einer Größe von 2 x 2 cm, die ohne spezielle Geräte durchgeführt werden können, dürfen vom Piloten selbst durchgeführt werden. Hierzu liegt jedem Schirm bei Auslieferung entsprechendes Klebesegel bei. Das Klebesegel muss mindestens 2 cm über den beschädigten Bereich auf allen Seiten überstehen. Das Klebesegel ist beidseitig aufzubringen, durch abrunden der Ecken kann ein Ablösen verhindert werden.

Überprüfung der Lufttüchtigkeit

Wenn eine der folgenden Bedingungen eintritt, muss der LHOTSE X auf seine Lufttüchtigkeit überprüft werden:

- 2 Jahre nach der ersten Stückprüfung
- alle weiteren 2 Jahre oder früher, falls dies vom UP-Service-Center vorgeschrieben wurde
- nach 150 Flugstunden

Selbstverständlich führen wir die vorgeschriebene Nachprüfung auch gerne früher aus, falls Du sie aufgrund extremer Nutzung für notwendig hältst. Die Nachprüfungsanweisung erhältst du separat zu diesem Handbuch.



VORSICHT! Falls Du irgendwelche Veränderungen im Flugverhalten Deines LHOTSE X feststellst, lasse ihn bitte umgehend bei UP oder einem UP-Service-Center überprüfen

Fachkompetenz

Damit Dein UP LHOTSE X jederzeit höchste Funktionalität und Sicherheit bietet, solltest Du mit seiner Wartung und Reparatur UP International beauftragen. Unsere Service-Mitarbeiter wurden umfassend ausgebildet, um jede Arbeit an Deinem Schirm fachgerecht und korrekt ausführen zu können. Außerdem ist UP International mit allen Spezialwerkzeugen und Geräten ausgestattet, die für schnelle und einwandfreie Reparaturen erforderlich sind.

Lufttüchtigkeits-Check

Durch seine langjährige Erfahrung im Gleitschirmsport kann UP International einen professionellen Lufttüchtigkeits-Check garantieren. Dabei werden die Schirmkappe samt „Innenleben“, das gesamte Leinensystem, die Tragegurte und alle Verbindungsteile auf Beschädigungen jeglicher Art untersucht. Für die exakte Durchführung von Lufttüchtigkeits-Checks ist unsere Service-Werkstatt speziell ausgestattet. Neben eigens entwickelten Aufhängevorrichtungen werden kalibrierte und regelmäßig gewartete Messgeräte eingesetzt, die zur Ermittlung der Lufttüchtigkeit unerlässlich sind. Unsere computergestützte Laservermessung des Leinensystems bildet den Abschluss bei der Messwerterfassung.

Neben den so gewonnenen Messwerten ist die Einschätzung des Prüfers ausschlaggebend für die Gesamtbeurteilung des Gleitschirms. Dies erfordert ein hohes Maß an Sachkenntnis und Erfahrung. Einzelne Schirme, bei denen der Prüfer auf Grund der gewonnenen Daten eine Veränderung der Flugeigenschaften vermutet, werden von den UP-Testpiloten nachgeflogen und überprüft. Dadurch kann UP International stets eine hohe Qualität bei der Überprüfung von Gleitschirmen gewährleisten. Nur durch einen sorgfältigen und professionellen Lufttüchtigkeits-Check können die Zulassungsbestimmungen eingehalten und die Sicherheit des Schirms garantiert werden. Im eigenen Interesse solltest Du deshalb Deinen UP-Schirm nur von den Spezialisten des UP Service-Teams oder eines anerkannten Service-Betriebs checken lassen. Eine Auflistung dieser anerkannten Betriebe findest Du in der Rubrik *Service* unter

www.up-paragliders.com



ACHTUNG: Wird Dein UP-Gleitschirm nicht von einem anerkannten Servicebetrieb oder der UP International GmbH gewartet und überprüft, erlischt seine Betriebserlaubnis!

Originalteile

Dein UP-Schirm besteht aus vielen hochwertigen Komponenten mit langer Lebensdauer. Beim Auswechseln von Teilen (Leinen, Tragegurten, Tuchbahnen etc.) dürfen nur Originalteile verwendet werden. Neben dem Erhalt der Lufttuchtigkeit Deines Gleitschirms ist das auch für deine Sicherheit von großer Bedeutung. Folgende Ersatzteile können über deinen Händler oder direkt bei UP International GmbH angefordert werden:

- Tragegurte komplett oder deren einzelne Bestandteile wie Brummelhaken, Snaplock, Leinenschlösser, O-Ringe, Bremsgriffe
- Einzelleinen gemäß Leinenplan
- Tuchmaterial
- Klebesegel

Auslieferungsservice

Bevor Dein UP-Schirm die Werkstatt verlassen hat, wurden alle vorgenommenen Arbeiten nochmals überprüft und sorgfältig getestet. Außerdem wurde vom UP-Service-Team oder einem anerkannten Servicebetrieb vor der Auslieferung des Schirms eine umfangreiche Inspektion vorgenommen, um sicherzustellen, dass Dein LHOTSE X den Normen von UP International und dem mustergeprüften Gerät entspricht.

Internationale UP-Garantie

Die freiwillige internationale gültige UP-Garantie erstreckt sich auf Material- und Herstellungsfehler für alle EN- und LTF geprüften Gleitschirme und gilt für den Zeitraum von 2 Jahren ab dem Auslieferungsdatum des Neuschirms. Die internationale UP-Garantie umfasst die Erstattung der Kosten für erforderliche Ersatzteile und die im Zusammenhang mit dem Austausch oder Reparatur der schadhaften Teile anfallenden Arbeitszeit, sofern UP International einen Material-, beziehungsweise Herstellungsfehler als solchen anerkannt hat. Die internationale UP-Garantie erstreckt sich nicht auf Schirme, die in einen Unfall verwickelt waren oder umgebaut, beziehungsweise verändert worden sind. Die Garantie erstreckt sich nicht auf Teile, die aufgrund von normalem Verschleiß ausgewechselt werden müssen. Darüber hinaus sind Farbveränderungen des verwendeten Tuchmaterials und Schäden durch Lösungsmittel, Chemikalien, Kraftstoffen, Sand und/oder Salzwasser sowie aufgrund unsachgemäßen Umgangs mit dem Gleitschirm und durch höhere Gewalt von der Garantie ausgeschlossen. UP behält sich die Entscheidung vor, wie der Fabrikations- oder Materialfehler beseitigt wird (Ersatzteillieferung, Reparatur oder gleichwertiger Ersatz).

In Deutschland, Österreich und der Schweiz verlängert sich die freiwillige UP-Garantie auf 36 Monate, wenn der erste Check direkt bei UP International oder unserem Schweizer Servicebetrieb (siehe UP-Homepage) durchgeführt wird. Neben dieser freiwilligen Garantie gilt im Übrigen die gesetzliche Gewährleistung des

jeweiligen Landes, in dem der Gleitschirm erworben wurde. Die Inanspruchnahme der gesetzlichen Mängelrechte ist unentgeltlich ist und wird durch diese freiwillige Garantie nicht eingeschränkt. Eine Verantwortung oder Ersatz über die oben genannten Verpflichtungen hinaus übernimmt UP International nicht. Eine Kulanzregelung ist aber möglich.

Die Garantie gilt unter folgenden Voraussetzungen

- Der Schirm wurde innerhalb der zulässigen Betriebsgrenzen gemäß Handbuch verwendet und nach den geltenden, von UP International herausgegebenen Vorgaben, gepflegt und gewartet. Das schließt insbesondere die sorgfältige Trocknung, Reinigung und Aufbewahrung mit ein.
- Der Schirm wurde nur innerhalb der geltenden Richtlinien benutzt. Alle geltenden Zulassungsbestimmungen wurden eingehalten.
- Sämtliche durchgeführten Flüge müssen anhand des Flugbuchs inklusive der jeweiligen Flugdauer sowie des Fluggebiets lückenlos nachweisbar sein.
- Es wurden nur UP-Original-Ersatzteile verwendet und Nachprüfungen, Austausch und/oder Reparaturen ausschließlich von UP International oder von zugelassenen Wartungsbetrieben ausgeführt und ordnungsgemäß dokumentiert.
- Die freiwillige Garantie wird nur dem Erstbesitzer des Schirmes bei ausschließlich privater Nutzung gewährt.
- Der Schirm wurde innerhalb 14 Tage ab Auslieferung registriert unter: <http://www.up-paragliders.com/de/service/product-registration>

Der Mangel wird unmittelbar nach dem Auftreten oder Entdeckung durch den Kunden beim Garantiegeber UP Paragliders schriftlich reklamiert. Bei Auftreten eines Mangels ab dem 1. Jahr nach Auslieferungsdatum des Schirms hat der Kunde zu beweisen, dass der Mangel auf einen Material- und/oder Fabrikationsfehler zurückzuführen ist. Hierzu ist das aktuell auf der Website www.up-paragliders.com zum Herunterladen bereit gestellte Formular zu verwenden. Anschrift des Garantiegebers: UP International GmbH Kreuzeckbahnstraße 7 D-82467 Garmisch-Partenkirchen info@up-paragliders.com

Nachprüfung von Neugeräten

Nach § 1 Abs. 5 LuftGerPV kann der Halter sein Gerät selber nachprüfen oder einen Dritten, wie zum Beispiel den Hersteller/Importeur mit der Nachprüfung beauftragen.

Für eine eigenständige Nachprüfung setzt UP International eine Einweisung voraus. Die Einweisung erfolgt nach Absprache direkt bei UP International und ist nur für das entsprechende Gerätemuster gültig. Die Nachprüfanweisung wird nach der Einweisung an den Halter ausgehändigt.

Prüft der Halter sein Gerät selbst oder beauftragt er einen Dritten mit der Nachprüfung, muss unter allen Umständen darauf geachtet werden, dass die Vorgaben von UP International bezüglich der Nachprüfung eingehalten werden. Bei einer unsachgemäß oder unvollständig durchgeführten Nachprüfung erlischt die Betriebserlaubnis.

Aktuelle Bestimmungen findest Du in der Rubrik *Service* unter www.up-paragliders.com

Einschicken des UP Schirms und anderer UP Produkte

Für Einsendungen an uns nutze bitte das Formblatt, dass du auf unserer Webseite herunterladen kannst. Wenn Du Deinen Wohnsitz außerhalb Deutschlands hast, informiere Dich bitte über unser Service-Telefon über das nächste UP-Service-Center in Deiner Nähe.

UP International GmbH
Kreuzeckbahnstraße 7
D-8267 Garmisch-Partenkirchen

E-Mail: info@up-paragliders.com
Telefon: +9 (0) 88 21-7 30 99-0
Fax: +9 (0) 88 21-7 30 99-16

Entsorgung

Trotz sorgfältiger Materialauswahl hat auch das beste Produkt nur eine begrenzte Lebensdauer. Das in einem Gleitschirm verwendete Kunststoff-Material fordert eine fachgerechte Entsorgung. Bitte lasse Deinen Gleitschirm fachgerecht entsorgen. Du kannst ihn zur Entsorgung auch gerne an uns zurückschicken.

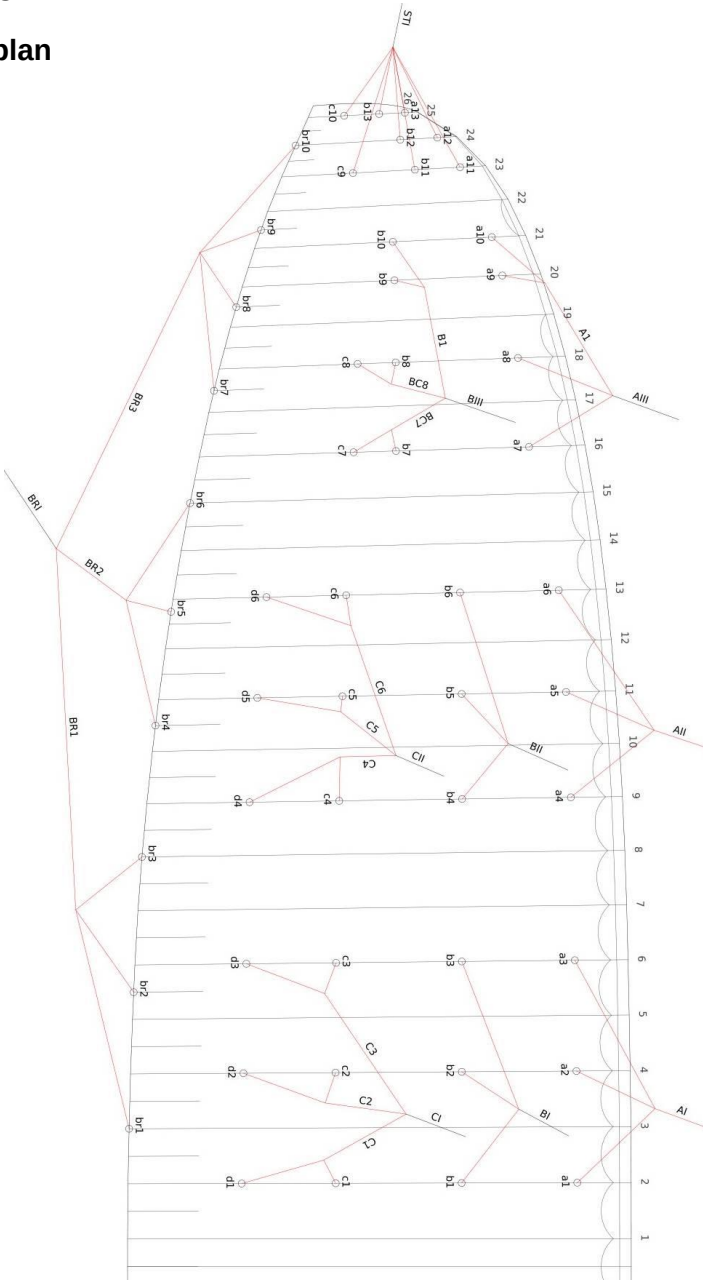
Schlusswort

Wir von UP wünschen Dir dabei viel Spaß und wunderschöne unfallfreie Flüge mit Deinem UP LHOTSE X.

See you UP in the sky – Dein UP-International-Team

Anhang

Leinenplan



Leinenlängen

Leine line	LHOTSE X M	LHOTSE X SM	LHOTSE X S	LHOTSE X XS
	Leinen inklusive Tragegurte			
a1	7643	7355	7088	6727
a2	7562	7274	7011	6655
a3	7562	7275	7011	6654
a4	7500	7213	6946	6589
a5	7417	7132	6869	6517
a6	7437	7151	6889	6535
a7	7330	7049	6789	6440
a8	7215	6937	6683	6339
a9	7168	6893	6640	6300
a10	7166	6893	6639	6298
a11	6899	6638	6396	6062
a12	6837	6578	6337	6008
a13	6795	6539	6301	5973
b1	7556	7272	7007	6651
b2	7472	7192	6929	6578
b3	7483	7200	6940	6584
b4	7436	7155	6892	6537
b5	7362	7082	6823	6471
b6	7382	7102	6840	6488
b7	7284	7001	6745	6398
b8	7167	6889	6636	6293
b9	7149	6877	6623	6282
b10	7144	6875	6621	6283
b11	6891	6630	6388	6055
b12	6852	6593	6353	6023
b13	6845	6588	6349	6020
c1	7582	7290	7024	6675
c2	7491	7205	6944	6599
c3	7518	7230	6968	6621
c4	7486	7199	6937	6589
c5	7407	7123	6863	6520
c6	7441	7156	6896	6551

Leine line	LHOTSE X M	LHOTSE X SM	LHOTSE X S	LHOTSE X XS
c7	7349	7071	6811	6463
c8	7232	6955	6699	6355
c9	6971	6709	6465	6128
c10	6922	6664	6420	6088
d1	7728	7437	7165	6807
d2	7645	7353	7082	6731
d3	7662	7369	7100	6746
d4	7630	7337	7067	6714
d5	7536	7247	6980	6630
d6	7552	7264	6996	6645
	Bremsen inklusive BTS			
br1	7841	7568	7257	6908
br2	7501	7238	6938	6603
br3	7345	7086	6791	6461
br4	7223	6968	6676	6350
br5	7079	6827	6540	6218
br6	7077	6824	6535	6212
br7	6990	6739	6454	6133
br8	6912	6663	6380	6062
br9	6872	6623	6341	6023
br10	6921	6670	6385	6066

Einzeleinenlängen LHOTSE X M

Leine line	Länge length	Looplänge loop length	Material material	Farbe color	Loop Leinenschloss Quicklink
a1	2310	140	DC120	Red	
a2	2229	140	DC120	Red	
a3	2233	140	DC120	Red	
a4	2096	140	DC120	Red	
a5	2015	140	DC120	Red	
a6	2036	140	DC120	Red	
a7	1731	140	8000U-090	Red	
a8	1615	140	8000U-090	Red	
a9	275	140	8000U-070	Red	
a10	271	140	8000U-070	Red	
a11	962	140	8000U-070	Red	
a12	899	140	8000U-070	Red	
a13	857	140	8000U-070	Red	
AI	4780	260	8001-230	Magenta	+
AII	4850	260	8001-230	Magenta	+
A1	1295	140	8000U-090	Red	
AIII	5050	260	8000U-130	Red	+
b1	2224	140	DC120	Blue	
b2	2145	140	DC120	Blue	
b3	2156	140	DC120	Blue	
b4	2036	140	DC120	Blue	
b5	1962	140	DC120	Blue	
b6	1984	140	DC120	Blue	
b7	431	140	8001-070	Blue	
b8	313	140	8001-070	Blue	
b9	226	140	8001-070	Blue	
b10	222	140	8001-070	Blue	
b11	952	140	8001-070	Blue	
b12	912	140	8001-050	Blue	
b13	907	140	8001-050	Blue	
BI	4780	260	8001-230	Blue	+
BII	4850	260	8001-230	Blue	+
BC7	1250	140	8001-090	Blue	

Leine line	Länge length	Looplänge loop length	Material material	Farbe color	Loop Leinenschloss Quicklink
BC8	1250	140	8001-090	Blue	
B1	1320	140	8001-090	Blue	
BIII	5050	260	8001-130	Blue	+
c1	993	140	8001-090	Orange	
c2	948	140	8001-090	Orange	
c3	967	140	8001-090	Orange	
c4	919	140	8001-090	Orange	
c5	877	140	8001-090	Orange	
c6	897	140	8001-090	Orange	
c7	496	140	8001-070	Orange	
c8	377	140	8001-050	Orange	
c9	1028	140	8001-050	Orange	
c10	982	140	8001-050	Orange	
C1	969	140	8001-130	Orange	
C2	930	140	8001-130	Orange	
C3	938	140	8001-130	Orange	
C4	883	140	8001-130	Orange	
C5	846	140	8001-130	Orange	
C6	861	140	8001-130	Orange	
CI	5070	260	8000U-230	Natural	+
CII	5140	260	8000U-230	Natural	+
d1	1145	140	8001-070	Orange	
d2	1099	140	8001-070	Orange	
d3	1110	140	8001-070	Orange	
d4	1060	140	8001-070	Orange	
d5	1004	140	8001-070	Orange	
d6	1006	140	8001-070	Orange	
br1	2352	140	8001-050	Orange	
br2	2012	140	8001-050	Orange	
br3	1856	140	8001-050	Orange	
br4	1734	140	8001-050	Orange	
br5	1595	140	8001-050	Orange	
br6	1603	140	8001-050	Orange	
br7	1516	140	8001-050	Orange	
br8	1443	140	8001-050	Orange	

Leine line	Länge length	Looplänge loop length	Material material	Farbe color	Loop Leinenschloss Quicklink
br9	1408	140	8001-050	Orange	
br10	1457	140	8001-050	Orange	
BR1	2700	140	8001-090	Orange	
BR2	2700	140	8001-090	Orange	
BR3	2675	140	8001-070	Orange	
BRI	2729	300	989/1,9	Red	
STI	4599	140	8001-090	Blue	
STI-0	800	260	7950-150	Citro	

Einzelleinenlängen LHOTSE X SM

Leine line	Länge length	Looplänge loop ength	Material material	Farbe color	Loop Leinenschloss Quicklink
a1	2211	140	DC120	Red	
a2	2132	140	DC120	Red	
a3	2135	140	DC120	Red	
a4	2001	140	DC120	Red	
a5	1922	140	DC120	Red	
a6	1943	140	DC120	Red	
a7	1649	140	8000U-090	Red	
a8	1536	140	8000U-090	Red	
a9	245	140	8000U-070	Red	
a10	244	140	8000U-070	Red	
a11	904	140	8000U-070	Red	
a12	844	140	8000U-070	Red	
a13	804	140	8000U-070	Red	
AI	4613	260	8001-230	Magenta	+
AII	4681	260	8001-230	Magenta	+
A1	1250	140	8000U-090	Red	
AIII	4874	260	8000U-130	Red	+
b1	2128	140	DC120	Blue	
b2	2051	140	DC120	Blue	
b3	2061	140	DC120	Blue	
b4	1945	140	DC120	Blue	
b5	1872	140	DC120	Blue	
b6	1893	140	DC120	Blue	
b7	393	140	8001-070	Blue	
b8	279	140	8001-070	Blue	
b9	197	140	8001-070	Blue	
b10	196	140	8001-070	Blue	
b11	895	140	8001-070	Blue	
b12	857	140	8001-050	Blue	
b13	855	140	8001-050	Blue	
BI	4613	260	8001-230	Blue	+
BII	4681	260	8001-230	Blue	+
BC7	1206	140	8001-090	Blue	

Leine line	Länge length	Looplänge loop engh	Material material	Farbe color	Loop Leinenschloss Quicklink
BC8	1206	140	8001-090	Blue	
B1	1275	140	8001-090	Blue	
BIII	4874	260	8001-130	Blue	+
c1	940	140	8001-090	Orange	
c2	895	140	8001-090	Orange	
c3	914	140	8001-090	Orange	
c4	867	140	8001-090	Orange	
c5	825	140	8001-090	Orange	
c6	845	140	8001-090	Orange	
c7	458	140	8001-070	Orange	
c8	344	140	8001-050	Orange	
c9	971	140	8001-050	Orange	
c10	928	140	8001-050	Orange	
C1	935	140	8001-130	Orange	
C2	897	140	8001-130	Orange	
C3	905	140	8001-130	Orange	
C4	852	140	8001-130	Orange	
C5	816	140	8001-130	Orange	
C6	831	140	8001-130	Orange	
CI	4893	260	8000U-230	Natural	+
CII	4960	260	8000U-230	Natural	+
d1	1087	140	8001-070	Orange	
d2	1040	140	8001-070	Orange	
d3	1052	140	8001-070	Orange	
d4	1003	140	8001-070	Orange	
d5	949	140	8001-070	Orange	
d6	951	140	8001-070	Orange	
br1	2270	140	8001-050	Orange	
br2	1940	140	8001-050	Orange	
br3	1788	140	8001-050	Orange	
br4	1670	140	8001-050	Orange	
br5	1534	140	8001-050	Orange	
br6	1541	140	8001-050	Orange	
br7	1455	140	8001-050	Orange	
br8	1384	140	8001-050	Orange	

Leine line	Länge length	Looplänge loop ength	Material material	Farbe color	Loop Leinenschloss Quicklink
br9	1349	140	8001-050	Orange	
br10	1396	140	8001-050	Orange	
BR1	2605	140	8001-090	Orange	
BR2	2605	140	8001-090	Orange	
BR3	2581	140	8001-070	Orange	
BRI	2633	300	989/1,9	Red	
STI	4412	140	8001-090	Blue	+
STI-0	800	260	7950-150	Citro	

Einzelleinenlängen LHOTSE X S

Leine line	Länge length	Looplänge loop ength	Material material	Farbe color	Loop Leinenschloss Quicklink
a1	2136	140	DC120	Red	
a2	2060	140	DC120	Red	
a3	2061	140	DC120	Red	
a4	1932	140	DC120	Red	
a5	1856	140	DC120	Red	
a6	1875	140	DC120	Red	
a7	1592	140	8000U-090	Red	
a8	1484	140	8000U-090	Red	
a9	245	140	8000U-070	Red	
a10	242	140	8000U-070	Red	
a11	875	140	8000U-070	Red	
a12	817	140	8000U-070	Red	
a13	779	140	8000U-070	Red	
AI	4422	260	8001-230	Magenta	+
AII	4487	260	8001-230	Magenta	+
A1	1198	140	8000U-090	Red	
AIII	4672	260	8000U-130	Red	+
b1	2056	140	DC120	Blue	
b2	1981	140	DC120	Blue	
b3	1991	140	DC120	Blue	
b4	1878	140	DC120	Blue	
b5	1808	140	DC120	Blue	
b6	1828	140	DC120	Blue	
b7	388	140	8001-070	Blue	
b8	278	140	8001-070	Blue	
b9	197	140	8001-070	Blue	
b10	195	140	8001-070	Blue	
b11	867	140	8001-070	Blue	
b12	831	140	8001-050	Blue	
b13	828	140	8001-050	Blue	
BI	4422	260	8001-230	Blue	+
BII	4487	260	8001-230	Blue	+
BC7	1156	140	8001-090	Blue	

Leine line	Länge length	Looplänge loop engh	Material material	Farbe color	Loop Leinenschloss Quicklink
BC8	1156	140	8001-090	Blue	
B1	1223	140	8001-090	Blue	
BIII	4672	260	8001-130	Blue	+
c1	917	140	8001-090	Orange	
c2	874	140	8001-090	Orange	
c3	891	140	8001-090	Orange	
c4	846	140	8001-090	Orange	
c5	806	140	8001-090	Orange	
c6	824	140	8001-090	Orange	
c7	449	140	8001-070	Orange	
c8	338	140	8001-050	Orange	
c9	939	140	8001-050	Orange	
c10	898	140	8001-050	Orange	
C1	896	140	8001-130	Orange	
C2	860	140	8001-130	Orange	
C3	868	140	8001-130	Orange	
C4	817	140	8001-130	Orange	
C5	783	140	8001-130	Orange	
C6	796	140	8001-130	Orange	
CI	4690	260	8000U-230	Natural	+
CII	4755	260	8000U-230	Natural	+
d1	1055	140	8001-070	Orange	
d2	1010	140	8001-070	Orange	
d3	1021	140	8001-070	Orange	
d4	974	140	8001-070	Orange	
d5	921	140	8001-070	Orange	
d6	923	140	8001-070	Orange	
br1	2176	140	8001-050	Orange	
br2	1857	140	8001-050	Orange	
br3	1710	140	8001-050	Orange	
br4	1595	140	8001-050	Orange	
br5	1464	140	8001-050	Orange	
br6	1469	140	8001-050	Orange	
br7	1386	140	8001-050	Orange	
br8	1317	140	8001-050	Orange	

Leine line	Länge length	Looplänge loop ength	Material material	Farbe color	Loop Leinenschloss Quicklink
br9	1283	140	8001-050	Orange	
br10	1327	140	8001-050	Orange	
BR1	2497	140	8001-090	Orange	
BR2	2497	140	8001-090	Orange	
BR3	2474	140	8001-070	Orange	
BRI	2524	300	989/1,9	Red	
STI	4198	140	8001-090	Blue	+
STI-0	800	260	7950-150	Citro	

Einzelleinenlängen LHOTSE X XS

Leine line	Länge length	Looplänge loop length	Material material	Farbe color	Loop Leinenschloss Quicklink
a1	2009	140	DC120	Red	
a2	1935	140	DC120	Red	
a3	1936	140	DC120	Red	
a4	1811	140	DC120	Red	
a5	1737	140	DC120	Red	
a6	1755	140	DC120	Red	
a7	1486	140	8000U-090	Red	
a8	1383	140	8000U-090	Red	
a9	207	140	8000U-070	Red	
a10	207	140	8000U-070	Red	
a11	801	140	8000U-070	Red	
a12	747	140	8000U-070	Red	
a13	711	140	8000U-070	Red	
AI	4208	260	8001-230	Magenta	+
AI	4269	260	8001-230	Magenta	+
A1	1140	140	8000U-090	Red	
AI	4445	260	8000U-130	Red	+
b1	1936	140	DC120	Blue	
b2	1863	140	DC120	Blue	
b3	1871	140	DC120	Blue	
b4	1764	140	DC120	Blue	
b5	1695	140	DC120	Blue	
b6	1714	140	DC120	Blue	
b7	343	140	8001-070	Blue	
b8	236	140	8001-070	Blue	
b9	163	140	8001-070	Blue	
b10	165	140	8001-070	Blue	
b11	794	140	8001-070	Blue	
b12	761	140	8001-050	Blue	
b13	761	140	8001-050	Blue	
BI	4208	260	8001-230	Blue	+
BI	4269	260	8001-230	Blue	+
BC7	1100	140	8001-090	Blue	

Leine line	Länge length	Looplänge loop length	Material material	Farbe color	Loop Leinenschloss Quicklink
BC8	1100	140	8001-090	Blue	
B1	1165	140	8001-090	Blue	
BIII	4445	260	8001-130	Blue	+
c1	859	140	8001-090	Orange	
c2	816	140	8001-090	Orange	
c3	832	140	8001-090	Orange	
c4	790	140	8001-090	Orange	
c5	750	140	8001-090	Orange	
c6	768	140	8001-090	Orange	
c7	404	140	8001-070	Orange	
c8	299	140	8001-050	Orange	
c9	864	140	8001-050	Orange	
c10	829	140	8001-050	Orange	
C1	853	140	8001-130	Orange	
C2	818	140	8001-130	Orange	
C3	825	140	8001-130	Orange	
C4	777	140	8001-130	Orange	
C5	744	140	8001-130	Orange	
C6	758	140	8001-130	Orange	
CI	4463	260	8000U-230	Natural	+
CII	4524	260	8000U-230	Natural	+
d1	989	140	8001-070	Orange	
d2	945	140	8001-070	Orange	
d3	955	140	8001-070	Orange	
d4	911	140	8001-070	Orange	
d5	860	140	8001-070	Orange	
d6	862	140	8001-070	Orange	
br1	2070	140	8001-050	Orange	
br2	1765	140	8001-050	Orange	
br3	1623	140	8001-050	Orange	
br4	1512	140	8001-050	Orange	
br5	1385	140	8001-050	Orange	
br6	1389	140	8001-050	Orange	
br7	1307	140	8001-050	Orange	
br8	1241	140	8001-050	Orange	

Leine line	Länge length	Looplänge loop length	Material material	Farbe color	Loop Leinenschloss Quicklink
br9	1207	140	8001-050	Orange	
br10	1250	140	8001-050	Orange	
BR1	2376	140	8001-090	Orange	
BR2	2376	140	8001-090	Orange	
BR3	2354	140	8001-070	Orange	
BRI	2402	300	989/1,9	Red	
STI	3957	140	8001-090	Blue	+
STI-0	800	260	7950-150	Citro	

Serviceheft

Schirm- und Pilotendaten

Modell:	LHOTSE X		
Größe:	☐ XS	☐ S	☐ SM ☐ M
Seriennummer:	_____		
Farbe:	_____		
Kaufdatum:	_____		
Erstflug:	_____		
Händlerstempel und Unterschrift			

Pilot (1. Halter)	
Vorname:	_____
Nachname:	_____
Straße:	_____
Wohnort:	_____
PLZ:	_____
Land:	_____
Telefon:	_____
Fax:	_____
Email:	_____

Pilot (2. Halter)

Vorname: _____

Nachname: _____

Straße: _____

Wohnort: _____

PLZ: _____

Land: _____

Telefon: _____

Fax: _____

Email: _____

Pilot (3. Halter)

Vorname: _____

Nachname: _____

Straße: _____

Wohnort: _____

PLZ: _____

Land: _____

Telefon: _____

Fax: _____

Email: _____

Bitte achte darauf, dass Dein UP-Service-Center nach jeder Inspektion abstempelt und unterschreibt.

Service 1

Ausgeführt am _____

Art der Serviceleistung

Auftrag Nr.
Stempel

Service 2

Ausgeführt am _____

Art der Serviceleistung

Auftrag Nr.
Stempel

Service 3

Ausgeführt am _____

Art der Serviceleistung

Auftrag Nr.
Stempel

Bitte achte darauf, dass Dein UP-Service-Center nach jeder Inspektion abstempelt und unterschreibt.

Service 4

Ausgeführt am _____

Art der Serviceleistung

Auftrag Nr.
Stempel

Service 5

Ausgeführt am _____

Art der Serviceleistung

Auftrag Nr.
Stempel

Service 6

Ausgeführt am _____

Art der Serviceleistung

Auftrag Nr.
Stempel