
TORRE

Bedienungsanleitung und Serviceheft

Seriennummer: _____

Die in dieser Dokumentation enthaltenen Daten und Informationen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Du darfst keinen Teil dieser Dokumentation ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung von Ultralite Products International für irgendeinen Zweck reproduzieren oder weitergeben. Dies gilt unabhängig von der Methode, den Mitteln oder davon, ob es sich um elektronische oder mechanische Verfahren handelt.

Die Bereitstellung dieses Handbuchs gewährt keinerlei Rechte an den darin enthaltenen Produktnamen, Gebrauchsnamen, Handelsnamen oder anderem geistigen Eigentum.

© 1995–2026 UP International

INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS	1
WILLKOMMEN BEI UP INTERNATIONAL	5
SICHERHEITSHINWEISE	6
UMWELTBEWUSSTES VERHALTEN	6
TECHNISCHE BESCHREIBUNG	7
BESTIMMUNGSGEMÄßE VERWENDUNG	7
LTF- UND EN-KLASSIFIZIERUNG	7
ZIELGRUPPE UND EMPFOHLENE FLUGERFAHRUNG	7
ANFORDERUNGEN IM NORMALFLUG	7
ANFORDERUNGEN BEI FEHLFUNKTIONEN	7
ANFORDERUNGEN AN MANÖVER MIT SCHNELLEM SINKFLUG	8
EIGNUNG FÜR DIE AUSBILDUNG	8
EMPFOHLENER GEWICHTSBEREICH	8
BETRIEBSGRENZEN	8
TECHNISCHE DATEN DES UP TORRE	9
AUFBAU	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
SEGELMATERIAL	11
LEINENMATERIAL	11
LEINENSYSTEM	11
TRAGEGURTE	11
<i>Übersicht über die Tragegurte</i>	<i>12</i>
VOR DEM ERSTEN FLUG	13
EINSTELLUNGEN UND ANPASSUNGEN	13
POSITIONIERUNG DER BREMSGRIFFE	13
POSITIONIERUNG DER „C-HANDLES“	14
BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM	14
GEEIGNETE GURTZEUGE	15
<i>Gurtmaße bei der Zertifizierung</i>	<i>15</i>
RETTUNGSFALLSCHIRM	15
BESTIMMUNGSGEMÄßE VERWENDUNG	15
KUNSTFLUG	15
FLUGVORBEREITUNG	16

FLUGVORBEREITUNG	16
DIE STARTPHASEN	16
GESCHWINDIGKEITSREGULIERUNG	17
<i>Einsatz der Bremsleinen</i>	17
<i>Verwendung des Beschleunigersystems</i>	18
KURVENFLUG	18
C-STEUERUNG	19
LANDUNG	19
WINDENSTART	19
BEFESTIGUNG DES SCHLEPPLEINEN-FREIGABESYSTEMS	20
FLUGSICHERHEIT	21
THERMIK UND TURBULENZ	21
SCHNELLE ABSTIEGSMANÖVER	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
<i>Big Ears</i>	22
<i>Steilspirale</i>	22
<i>B-Stall</i>	23
EXTREME FLUGMANÖVER	24
VERHALTEN IN EXTREMEN FLUGSITUATIONEN	24
EINBRÜCHE	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
<i>Asymmetrische Klapper</i>	24
<i>Verhänger</i>	
<i>Frontklapper</i>	Fehler! Textmarke nicht definiert.
STRÖMUNGSABRISSE	25
<i>Deep Stall</i>	
<i>Full Stall</i>	
SPIN	
WINGOVER	27
NOTSTEUERUNG	28
BETRIEBSGEFAHREN	29
REGENBEDINGTER SACKFLUG	29
MODIFIKATIONEN: WERBUNG UND KLEBE-SEGEL	30
ÜBERLASTUNG	30
FLIEGEN AM MEER	30
WARTUNG UND REINIGUNG	31
VERPACKUNG UND LAGERUNG	31
GLEITSCHIRMSTOFF	32
<i>Vorsichtsmaßnahmen zur UV-Einwirkung</i>	32

<i>Groundhandling und Auslegen</i>	32
<i>Feuchtigkeit und Trocknung</i>	33
<i>Salzwasserkontakt</i>	33
GLEITSCHIRMLEINEN	33
REINIGUNGSVERFAHREN	34
<i>Chloreinwirkung</i>	34
<i>Salzwasser</i>	34
INSPEKTIONEN UND REPARATUREN.....	36
REPARATUREN VOR ORT	36
AIII-TRAGEGURT-AUSTAUSCH	36
LUFTTÜCHTIGKEITSPRÜFUNG	36
VORSCHRIFTEN ZUR SELBSTPRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT.....	37
UP-HANDWERKSKUNST	37
ZERTIFIZIERTE ERSATZTEILE	37
UP-GARANTIE.....	38
VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE GELTENDMACHUNG VON ANSPRÜCHEN.....	38
NATIONALE GARANTIEBEDINGUNGEN	39
VERSAND & LOGISTIK FÜR DEN SERVICE	40
STRECKENPLAN	41
SERVICE-BROSCHÜRE.....	42
<i>Daten zu Segelflugzeug und Pilot</i>	42

Wichtig

Wo nötig, werden wichtige Informationen mit den folgenden Begriffen und Symbolen hervorgehoben:

**WARNUNG!**

Diese Hinweise weisen auf Gefahren hin, die bei Nichtbeachtung zu Verletzungen oder zum Tod führen können.

**VORSICHT!**

Diese Hinweise weisen auf Gefahren hin, die zu Schäden am Gleitschirm oder zu vorzeitigem Verschleiß führen können.

**HINWEIS**

Dies ist ein Hinweis oder eine zusätzliche Information, die als hilfreich angesehen wird.

WILLKOMMEN BEI UP INTERNATIONAL

Herzlichen Glückwunsch zum Kauf deines neuen **UP TORRE**.

UP International ist weltweit bekannt für die Entwicklung und Herstellung erstklassiger Gleitschirme, bei denen maximale Sicherheit, optimale Leistung und höchste Qualität im Vordergrund stehen. UP-Gleitschirme werden auf der Grundlage der Anforderungen und Rückmeldungen unserer Kunden entworfen und kontinuierlich weiterentwickelt.

Wir freuen uns daher über alle Vorschläge und Verbesserungsideen. Mit Deinem Feedback und Deiner konstruktiven Kritik trägst Du aktiv zur Weiterentwicklung unserer Produkte bei.

Um sicherzustellen, dass wir Dich über technische Updates für Deinen UP-Gleitschirm und die neuesten Entwicklungen bei UP auf dem Laufenden halten können, registriere bitte Deinen Gleitschirm nach dem Kauf. Die Produktregistrierung gewährleistet zudem eine bevorzugte Behandlung in allen Serviceangelegenheiten, sollten Probleme auftreten.

Du kannst Deinen UP TORRE online registrieren unter:

<https://www.up-paragliders.com/de/service/produktregistrierung>

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

Wir wünschen Dir viele angenehme und sichere Flüge mit Deinem UP TORRE.

– Dein UP International Team

SICHERHEITSHINWEISE

Bitte lies dieses Betriebshandbuch vor Deinem ersten Flug mit dem UP TORRE sorgfältig durch. So kannst Du Dich schneller mit Deinem neuen Gleitschirm vertraut machen. Die Anleitung enthält Informationen zu allen wichtigen Eigenschaften und Merkmalen des UP TORRE, ersetzt jedoch keine professionelle Flugausbildung.

Die folgenden Punkte sind besonders wichtig:

- Zum Zeitpunkt der Auslieferung entspricht dieser Gleitschirm dem nach EN 926-1: 2015, EN 926-2:2013+A1:2021 und LTF NFL HG/GS 2-565-20 geprüften Typ. Jede unbefugte Änderung, die über die zulässigen Einstellmöglichkeiten hinausgeht, führt zum Erlöschen der Betriebserlaubnis!
- Die Nutzung dieses Gleitschirms erfolgt ausschließlich auf eigene Gefahr. Der Hersteller und der Händler übernehmen keine Haftung.
- Du bist für Deine eigene Sicherheit verantwortlich und musst vor jedem Start sicherstellen, dass das Fluggerät flugtauglich ist.
- Du musst über die erforderlichen Lizenzen verfügen und alle geltenden gesetzlichen Vorschriften einhalten.

Umweltbewusstes Verhalten

Gleitschirmfliegen ist ein naturverbundener und umweltfreundlicher Sport. Ein respektvoller Umgang mit der Natur sollte daher für Dich selbstverständlich sein.

Bitte vermeide Lärm, bleibe auf markierten Wegen und hinterlasse keinen Müll. Dies trägt dazu bei, die natürliche Umwelt für zukünftige Generationen zu erhalten. Informiere Dich vor jedem Flug über die geltenden Naturschutzbestimmungen im Fluggebiet und entlang der geplanten Route.

TECHNISCHE BESCHREIBUNG

Der UP TORRE wurde von UP International entwickelt, um den besonderen Anforderungen an einen sicheren Gleitschirm der mittleren Leistungsklasse mit hervorragenden Starteigenschaften und einem bemerkenswerten Leistungsspektrum gerecht zu werden. Wie bei allen UP-Produkten entsprechen alle verwendeten Materialien einem hohen Qualitätsstandard. Um eine lange Lebensdauer zu gewährleisten, werden die Materialien sorgfältig ausgewählt und vor dem Einsatz umfangreichen Tests unterzogen. Weitere Details zur Konstruktion und zu den Abmessungen, einschließlich der Leinenlängen des UP TORRE, findest Du im Typenzulassungszertifikat der Zertifizierungsstelle oder in diesem Handbuch.

Weitere Details zur Konstruktion, den Abmessungen und den Leinenlängen des UP TORRE findest Du im Anhang dieses Handbuchs. Technische Änderungen werden im Anhang dokumentiert oder auf der UP-Website veröffentlicht.

Bestimmungsgemäße Verwendung

Gemäß LTF-HG/GS 2-565-20 ist der UP TORRE als „Leichtflugsportgerät“ mit einem Leergewicht von weniger als 120 kg in der Kategorie Gleitschirm zu verwenden.

LTF- und EN-Klassifizierung

Der UP TORRE wurde nach EN 926-2:2013+A1:2021 / LTF NfL 2024-2-785 als EN C (alle Größen) klassifiziert.

Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung

Der UP TORRE eignet sich ideal für Dich, wenn Du Piloten mit umfangreicher Flugerfahrung von mindestens 75 Stunden pro Jahr unter verschiedenen Bedingungen bist. Perfekt für Dich als leistungsorientierten Streckenpiloten.

Anforderungen im Normalflug

Das Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse erfordert aufgrund kürzerer Steuerwege, geringerer Roll- und Nickdämpfung sowie eines dynamischeren Handlings, wie es der EN-C-Kategorie entspricht, eine fortgeschrittene, präzise und feinfühlige Steuertechnik. Ein fortgeschrittener, aktiver Flugstil wird von Dir erwartet.

Anforderungen bei Fehlfunktionen

Nach Störungen stellt das Verhalten des Gleitschirms erhöhte Anforderungen an Deine Fähigkeiten und Reaktionsgeschwindigkeit. Du solltest über ausreichende praktische Erfahrung im Vermeiden und Bewältigen häufiger Störungen verfügen, insbesondere bei asymmetrischen und frontalen Klappen. Reicht diese Erfahrung

nicht aus, wird eine typenspezifische Einweisung – idealerweise im Rahmen eines Sicherheitstrainings – dringend empfohlen.

Anforderungen für Abstieghilfen

Schnelle Sinkflugmanöver wie Steilschlangen erfordern aufgrund der anspruchsvolleren Flugeigenschaften eine höhere Pilotenkompetenz. Fundierte praktische Kenntnisse dieser Manöver sind unerlässlich. Andernfalls wird eine spezielle Einweisung im Rahmen eines Sicherheitstrainings empfohlen.

Eignung für die Ausbildung

Der UP TORRE ist **nicht** für das Training geeignet.

Empfohlener Gewichtsbereich

Du darfst den UP TORRE nur innerhalb des im Abschnitt „Technische Daten“ angegebenen zulässigen Startgewichtsbereichs fliegen. Das Startgewicht umfasst Dich, Deine Kleidung, den Gleitschirm, die Gurtzeuge und Deine gesamte Ausrüstung. Am einfachsten lässt sich Dein Startgewicht ermitteln, indem Du Dich mit kompletter Ausrüstung wiegst.

In der oberen Hälfte des Gewichtsbereichs bis zur zertifizierten Grenze ist das Handling des UP TORRE präziser und direkter. Trimmung und Höchstgeschwindigkeit sind etwas höher als im mittleren bis unteren Gewichtsbereich, die Manövrierbarkeit und die Extremflugcharakteristik des UP TORRE sind dynamischer. Dieser Gewichtsbereich wird besonders für leistungsorientiertes Fliegen empfohlen. Im mittleren bis unteren Gewichtsbereich sind die Sinkgeschwindigkeit und der Bremsdruck geringer, und der Schirm reagiert auch weniger dynamisch. Dieser Gewichtsbereich ist besonders für Dich vorzuziehen, wenn Du viel im Flachland fliegst. An thermisch aktiven Tagen kannst Du das gewünschte höhere Startgewicht durch das Mitführen von Ballast ausgleichen.

Betriebsgrenzen

Für den sicheren Betrieb des UP TORRE musst Du alle Betriebsgrenzen während des gesamten Fluges, einschließlich der Vorbereitung und der Handhabung nach dem Flug, einhalten. Die Betriebsgrenzen sind überschritten, wenn eine der folgenden Bedingungen zutrifft:

- Fliegen mit einer Sitzanzahl, die nicht der Zulassung entspricht.
- Fliegen mit einem Startgewicht außerhalb des zertifizierten Bereichs.
- Temperaturen unter -30 °C bzw. über 50 °C.
- Fliegen bei Regen, Schneefall, Bewölkung, Nebel oder bei aus anderen Gründen nasser Kappe.

- Unzulässige Modifikationen an Schirm, den Leinen oder den Tragegurten.
- Kunstflug und Flugmanöver mit einem Neigungswinkel von mehr als 90°.
- Windgeschwindigkeiten am Startplatz und erwartete Windgeschwindigkeiten im Flug, die höher sind als 2/3 der fliegbaren Geschwindigkeit bei dem für den Flug vorgesehenen Startgewicht.
- Turbulente Wetterbedingungen, die zu extremen Flugsituationen führen können, die über die bei der Zertifizierung getesteten hinausgehen.

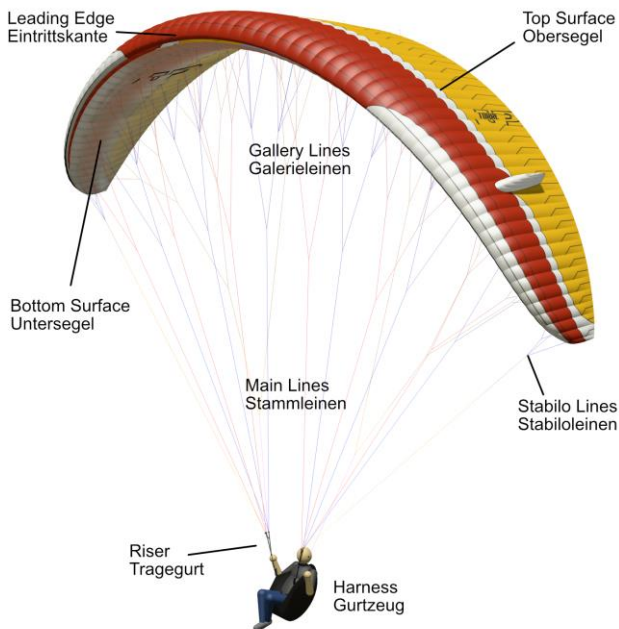
Technische Daten des UP TORRE

Größe	S	SM	M	L	XL
Fläche ausgelegt (m²)	21,6	23,2	24,9	26,5	28,0
Fläche projiziert (m²)	18,6	20,0	21,5	22,8	24,1
Spannweite ausgelegt (m)	11,8	12,3	12,7	13,1	13,4
Spannweite projizierte (m)	9,6	10,0	10,3	10,6	10,9
Steckung ausgelegt	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Streckung projiziert	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Anzahl der Zellen	67	67	67	67	67
Gesamtleinenlänge inkl. Bremse (m)	199	207	214	220	226
Gesamtzahl der Leinen inkl. Bremse	198	198	198	198	198
Maximaler symmetrischer Steuerweg bei maximalem Fluggewicht (cm)	52	54	56	58	60
Maximaler Trimmerweg (mm)	140	145	150	155	155
Schirmgewicht (kg)	4,7	4,9	5,1	5,3	5,6
Startgewicht (kg)	65–85	75–95	85–105	95–115	105–130
EN / LTF-Kategorie	C	C	C	C	C
Beschreibung	Gleitschirm (Solo)				

Aufbau

- Maximum performance airfoils
- Tripple 3D panel shaping
- Negative 3D panel shaping
- Mini ribs
- Front section support
- Rear section support
- Bottom section support
- Winglet stabilizers
- Optimized line scheme
- Break tension system

Weitere Details findest Du auf der UP [TORRE-Produktseite](#)



Segelmaterial

- Obersegel vorne: Dominico D30
- Designstreifen: Dominico D30
- Obersegel hinten: Dominico D20
- Untersegel: Dominico D20
- Rippen / Bänder: Porcher Skytex 40 Hard / Dominico D32 Hard

Leinenmaterial

Der UP TORRE hat unummantelte Dyneema®- und Aramidseile von Edelrid und Liros in verschiedenen Durchmessern. Ausführliche Informationen findest Du im Abschnitt ["Leinenplan"](#).

Leinensystem

Die Leinen jeder Kappenhälfte sind in zwei Ebenen und die Bremsleinen unterteilt:

- **Ebene A:** Amain1, Amain2, Amain3, ST1
- **Ebene C:** Cmain1, Cmain2, Cmain3
- **Bremsleinen:** BRI

Jede Bremsleine wird zu einer Hauptbremsleine zusammengefasst, die durch eine Rolle am C-Tragegurt geführt wird. Eine Markierung kennzeichnet den werkseitigen Befestigungspunkt für den Bremsgriff.

Zur Erleichterung der Handhabung und Inspektion sind die Leinenebenen farblich gekennzeichnet. Alle Hauptleinen sind über separate Maillon Rapide®-Verbinder, die mit Leinenauffangvorrichtungen ausgestattet sind, um ein Verrutschen der Leinen zu verhindern, mit den Tragegurten verbunden.

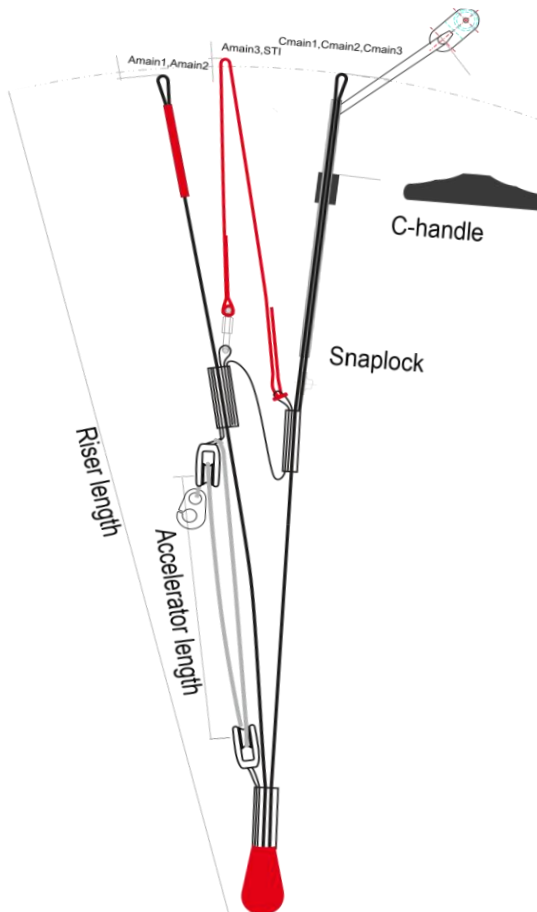
Tragegurte

Die neuen Tragegurte des UP TORRE werden in 4 verschiedenen Längen für S, SM, M und L/XL geliefert. Dies verbessert die Ergonomie der verschiedenen Größen und erleichtert die Handsteuerung. Außerdem wird der Beschleunigungsweg für verschiedene Schirmgrößen optimiert. Bei Betätigung der Speedbar wird der A-Tragegurt verkürzt. Die größte Änderung des Anstellwinkels wird erreicht, wenn die vordere obere Beschleunigungsrolle des Tragegurts die untere Beschleunigungsrolle überlappt und der Begrenzer gedehnt ist.

Der AIII-Tragegurt aus Liros DC300 kann bei Verschleißerscheinungen eigenständig ausgetauscht werden. Detaillierte Informationen findest Du im Abschnitt [„AIII-Tragegurt-Austausch“](#).

Tragegurtlänge (mm) Trim / Beschl.	S	SM	M	L	XL
AI, AII	500 / 360	520 / 375	540 / 390	560 / 405	560 / 405
AIII, STI	505 / 435	525 / 452,5	545 / 470	565 / 487,5	565 / 487,5
CI, CII, CIII	500 / 500	520 / 520	540 / 540	560 / 560	560 / 560
Hub	140	145	150	155	155

Übersicht über die Tragegurte



VOR DEM ERSTEN FLUG

Der UP TORRE wird mit Parasleeve, Kompressionsgurt, aufblasbarem Stangenschutz und Reparaturmaterial geliefert. Die Bedienungsanleitung steht auf der UP-Homepage zum Download bereit.

Jeder UP TORRE wird im Werk einer gründlichen Einzelprüfung unterzogen, um die Übereinstimmung mit dem zertifizierten Referenzmodell sicherzustellen.



VORSICHT! Du musst den UP TORRE vor dem ersten Flug auf einem ebenen Feld aufziehen. Der Erstflug sollte von einer anerkannten DHV-Flugschule oder einem autorisierten Vertreter durchgeführt werden, bevor der Gleitschirm an den Endkunden ausgeliefert wird.

Einstellungen und Anpassungen

Während der Entwicklung wurde der UP TORRE von Testpiloten und Konstrukteuren fein abgestimmt, um eine optimale Trimmung in Bezug auf Sicherheit, Handling und Leistung zu erreichen. Die Tragegurt-Einstellungen des UP TORRE sind hochpräzise und dürfen unter keinen Umständen verändert werden.



WARNUNG! Jede unbefugte Änderung am Fluggerät führt zum Erlöschen der Betriebserlaubnis. Du darfst lediglich die Position der Bremsgriffe und der hinteren Tragegurtgriffe individuell anpassen.

Positionierung der Bremsgriffe

Der UP TORRE wird ab Werk mit einer Bremseneinstellung ausgeliefert, die für die meisten Piloten geeignet ist.

Für sehr große oder sehr kleine Piloten sowie für Gurtzeuge mit besonders hohen oder niedrigen Aufhängepunkten kann eine Anpassung der Bremsgriffposition erforderlich sein.

Beim Verkürzen der Bremseneinstellung musst Du unbedingt sicherstellen, dass der UP TORRE auch bei voller Beschleunigung nicht dauerhaft gebremst wird. Übermäßig verkürzte Bremsen können die Leistung und das Startverhalten beeinträchtigen und zu ernsthaften Sicherheitsproblemen führen. Es muss immer ein Freiraum von mehreren Zentimetern verbleiben, um ein unbeabsichtigtes Bremsen zu verhindern. Beachte, dass der Luftwiderstand an den Bremsleinen bereits eine Bremswirkung erzeugt.

Bei einer Verlängerung der Bremsleinen muss es weiterhin möglich sein, den Gleitschirm beim Start vollständig zu kontrollieren und bei der Landung den Stallpunkt zu erreichen, ohne die Bremsen zu wickeln.

Einstellungen solltest Du immer in kleinen Schritten (3–4 cm) vornehmen und auf einem Übungshang testen. Eine symmetrische Einstellung beider Bremsleinen ist unerlässlich.

Falsche oder lockere Bremsknoten können zum Kontrollverlust führen.



VORSICHT! Lose oder ungeeignete Bremsleinenknoten können zu schweren Unfällen durch sich lösende Bremsgriffe und vorübergehenden Kontrollverlust führen!

Positionierung der „C-Handles“

Die Position der „C-Handles“ kannst Du durch Verschieben entlang des C-Risers an Deine persönlichen Vorlieben anpassen. Je höher der Griff platziert ist, desto größer ist Dein Bewegungsspielraum. Andererseits darf er nicht zu weit von Dir entfernt sein, um eine bequeme Reichweite zu gewährleisten.

Um die Position des Griffs zu ändern, löse zwei Sechskantschrauben. Der Griff lässt sich in zwei Teile zerlegen. Montiere den Griff an der gewünschten Position und ziehe die Schrauben wieder fest.

Beschleunigungssystem

Die korrekte Befestigung und Einstellung des Beschleunigungssystems ist wichtig für einen reibungslosen Einsatz im Flug. Daher solltest Du die Länge der Beschleunigungsleine am Gurtzeug individuell anpassen und die Seilführung vor dem ersten Start überprüfen.

Die Verbindung zwischen dem Fußbeschleuniger und dem Tragegurt erfolgt über spezielle Brummelhaken oder Schraubkarabiner. Der Beschleuniger selbst besteht in der Regel aus einer oder mehreren Stufen, zwei Leinen und zwei Brummelhaken. Ausgehend von den Trittflächen werden die beiden Leinen durch die dafür vorgesehenen Ösen und Umlenkrollen geführt. Bei Problemen oder Fragen zur Befestigung und zur Seilführung wende Dich bitte an den jeweiligen Hersteller des Gurtzeugs.

Geeignete Gurtzeuge

Der UP TORRE ist mit allen geprüften und zertifizierten Gurtzeugen kompatibel, die über eine Brustaufhängung verfügen und als GH ohne Querstrebe klassifiziert sind.

Gurtmaße bei der Zertifizierung

Bei der Musterprüfung werden Gurtzeuge mit den folgenden Abmessungen verwendet:

Gesamtfluggewicht	Breite: horizontaler Abstand zwischen den Befestigungspunkten der Tragegurte (gemessen von den Mittellinien der Karabiner).	Höhe: Normaler Abstand von den Befestigungspunkten der Tragegurte (gemessen von den Mittellinien der Karabiner) zur Oberfläche der Sitzplatte.
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

Rettungsfallschirm

Das Mitführen eines geeigneten Rettungsfallschirms ist nicht nur vorgeschrieben, sondern für den sicheren Betrieb unerlässlich.

Befolge stets die Anweisungen der Hersteller des Rettungsfallschirms und des Gurtzeugs.

Bestimmungsgemäße Verwendung

Der UP TORRE wurde ausschließlich für den Einsatz als Gleitschirm für Fuß- und Windenstart entwickelt und getestet. Jede Verwendung, die über den bestimmungsgemäßen Gebrauch hinausgeht, ist untersagt.

Kunstflug

Der UP TORRE wurde nicht für Kunstflug konstruiert und getestet. Er ist für diesen Zweck nicht geeignet und nicht zertifiziert.



WARNING! Wenn Du Kunstflugmanöver mit dem UP TORRE ausführst, riskierst Du aufgrund unvorhersehbarer Flugzustände und möglicher struktureller Überlastung ernsthafte Lebensgefahr!

FLUGVORBEREITUNG

Flugvorbereitung

Vor jedem Flug musst Du eine gründliche Vorflugkontrolle durchführen, um maximale Sicherheit zu gewährleisten.



HINWEIS Vor jedem Start ist die Startkontrolle (Fünf-Punkte-Check) erforderlich. Um nichts zu vergessen, ist es vorteilhaft, diese immer in derselben Reihenfolge durchzuführen.

1. Der Gleitschirm sollte bogenförmig ausgelegt werden, sodass beim Hochziehen an den mittleren A-Tragegurten (rot) die Leinen in der Mitte des Gleitschirms etwas früher gespannt werden als die an den Flügelenden. Dies gewährleistet einen einfachen und richtungsstabilen Start. Achte beim Start bitte auf die Windrichtung, damit beide Hälften des Gleitschirms symmetrisch gefüllt werden, wenn Du gegen den Wind hochziehst, und sich die Kappe nicht zur Seite neigt.
2. Sortiere alle Leinen und Tragegurte sorgfältig. Besondere Aufmerksamkeit verdienen die A-Leinen. Sie müssen frei und ohne Verwicklungen vom A-Tragegurt zur Kappe verlaufen. Ebenso wichtig ist es, dass die Bremsleinen frei sind und sich beim Start nicht verfangen können. Achte darauf, dass keine Leinen unter der Kappe verlaufen. Ein Start mit einer Leine über dem Schirm ist extrem gefährlich!
3. Vergewissere dich, dass alle Gurte am Gurtzeug geschlossen sind. Dies sollte in einer einheitlichen Reihenfolge von unten nach oben überprüft werden, indem Du die jeweiligen Schnallen festhältst. Überprüfe auch, ob der Helm geschlossen ist, das Rettungsfallschirm eingehängt ist und die Karabiner gesichert sind.
4. Überprüfe unmittelbar vor dem Start, ob der Luftraum frei ist (auch hinter Dir).
5. Als letztes musst Du die Windrichtung überprüfen. Wenn alles passt, kannst Du starten.

Die Startphasen

Der UP TORRE bietet für seine Klasse ein einfaches Startverhalten. Ein leichter Zug an den mittleren A-Leinen (rot) reicht aus, damit sich die Kappe gleichmäßig füllt und über Dir aufsteigt. Während der Aufziehphase zeigt der UP TORRE keine Neigung zum Zurückhängen.

Während des Aufziehens hältst Du die mittleren A-Tragegurte (rot) und die Bremsgriffe in den Händen. Eine abschließende Sichtprüfung des ausgelegten Schirms ist zwingend erforderlich. Die Mitte des UP TORRE-Schirms ist am UP-Logo an der Anströmkante zu erkennen. Ein sorgfältiges Auslegen des Schirms entsprechend der Windrichtung sowie ein Startlauf, der auf die Schirmmitte ausgerichtet ist, erleichtern die Aufziehphase.

Mit gleichmäßigem und konstantem Zug füllt sich die Kappe. Deine Arme sollten leicht angewinkelt und auf die A-Leinen ausgerichtet gehalten werden. Sobald die Zugkraft während des Aufziehens nachlässt – zu diesem Zeitpunkt befindet sich die Kappe über Dir –, schaust Du nach oben und vergewisserst Dich, dass die Kappe vollständig geöffnet und korrekt über Dir positioniert ist. Je nach Anfangsimpuls, Windstärke und Hangneigung kann es erforderlich sein, am Scheitelpunkt leicht zu bremsen, um den UP TORRE zu stabilisieren.

Richtungskorrekturen mit den Bremsen solltest Du erst vornehmen, wenn sich der Schirm bereits über Dir befindet; andernfalls kann übermäßiges Bremsen dazu führen, dass der Schirm zurückfällt.

Erst am Ende der Startphase triffst Du die endgültige Entscheidung zum Start. Bei angemessener Laufgeschwindigkeit hebst Du während der Beschleunigungs- und Startphase ab, was – je nach Startgelände – durch vorsichtiges Bremsen unterstützt werden kann.

Geschwindigkeitsregulierung

Einsatz der Bremsleinen

Der UP TORRE zeichnet sich durch einen sehr großen Geschwindigkeitsbereich in Verbindung mit hoher aerodynamischer Stabilität aus. Durch den Einsatz der Bremsleinen lässt sich die Fluggeschwindigkeit so anpassen, dass für jede Flugsituation optimale Leistung und Sicherheit gewählt werden können.

Bei ruhiger Luft erreicht der UP TORRE seine beste Gleitgeschwindigkeit in ungebremster Konfiguration. Wenn beide Bremsleinen etwa 15–20 cm gezogen werden, gelangt der Gleitschirm in den Bereich des minimalen Sinkflugs. Wird der Bremsdruck weiter erhöht, nimmt die Sinkgeschwindigkeit nicht mehr ab, die Steuerkräfte steigen merklich an und Du erreichst die minimale Fluggeschwindigkeit.



VORSICHT! Fliegst Du zu langsam nahe der Stallgeschwindigkeit, riskierst Du einen unbeabsichtigten Strömungsabriss oder gar das Trudeln; vermeide diesen Geschwindigkeitsbereich daher.

Verwendung des Beschleunigersystems

Der UP TORRE ist mit einem sehr effizienten Beschleunigungssystem ausgestattet, das über eine Fußschleufe aktiviert wird. Bei Aktivierung erhöht dieses Beschleunigungssystem die Geschwindigkeit sehr effektiv. Der Einsatz des Beschleunigungssystems ist in bestimmten Situationen sehr nützlich und sollte Teil eines aktiven Flugstils sein.

Wird die Geschwindigkeit über die Fußschleufe auf das Maximum erhöht, kannst Du schneller aus Lee-Zonen herausfliegen, bei Gegenwind einen besseren Gleitwinkel erzielen oder dennoch gegen den Wind ankommen. Der Aktionsradius des UP TORRE vergrößert sich bei voller Beschleunigung erheblich und steigert spürbar das erreichbare Leistungspotenzial.

Bei der Nutzung des Speed-Systems ist es wichtig, darauf zu achten, dass es in extremen Flugsituationen sofort deaktiviert wird oder in solchen Situationen gar nicht erst aktiviert wird. Der Vorteil der Nutzung des Speed-Systems besteht darin, dass Schwankungen im Auftrieb und das daraus resultierende Klappen des Gleitschirms durch plötzliche Druckunterschiede an der Beinschleufe wahrgenommen werden können. Spürst Du, dass der Gegendruck plötzlich nachlässt, musst Du die Geschwindigkeit sofort auf Trimmgeschwindigkeit reduzieren, um mögliche Klapper im Voraus zu vermeiden.



VORSICHT! Alle extremen Flugsituationen (z. B. Klapper) verlaufen bei erhöhter Geschwindigkeit dynamischer. Daher solltest Du das Beschleunigersystem in geringer Höhe oder bei starker Turbulenz vorsichtig bedienen.

Kurvenflug

Durch Gewichtsverlagerung kannst Du flache Kurven mit minimalem Höhenverlust fliegen. Eine kombinierte Steuertechnik – Gewichtsverlagerung und Ziehen der Bremsleine auf der Kurveninnenseite – ist ideal für das Fliegen von Kurven in jeder Situation. Der Kurvenradius wird durch den Grad des Bremsleinenzugs bestimmt. Wenn es notwendig ist, den TORRE auf engstem Raum zu drehen, empfiehlt es sich, den vorgebremsen Schirm zu steuern, indem Du die äußere Bremsleine loslässt und die innere Bremsleine feinfühlig ziehst (gegenläufige Bewegung der Bremsleinen). Ab ca. 50 Prozent Bremsleinenzug auf einer Seite fliegt der UP TORRE eine schnelle und steile Kurve, die in einen Spiralflug ausgeweitet werden kann (siehe Kapitel „Spiralflug“).

C-Steuerung

Der UP TORRE kann auch durch Herunterziehen des Griffs am C-Riser gesteuert werden. Dies ist besonders im beschleunigten Flug von Vorteil. Achte darauf, dass Du nur so weit ziehst, bis ein spürbarer Anstieg des Bremsdrucks eintritt. Sollte es aus irgendeinem Grund nicht mehr möglich sein, den UP TORRE mit den Bremsleinen zu fliegen (z. B. Verlust des Bremsgriffs durch Lösen des Befestigungsknotens), kannst Du ihn auch über den C-Riser steuern und landen. Reagiere dabei vorsichtig und feinfühlig. Der Strömungsabriss tritt bei Verwendung des C-Risers bei einem kürzeren Steuerweg ein als bei der Steuerung über die Bremsleinen.

Landung

Nähere Dich dem Landeplatz mit ausreichender Höhe und wenn möglich gegen den Wind. Führe einen sanften und progressiven Flare durch, um die Geschwindigkeit zu verringern und sanftes Aufsetzen zu gewährleisten. Steile Kurven und schnelle Richtungswechsel vor der Landung sollten aufgrund der damit verbundenen Pendelbewegungen vermieden werden.

Windenstart

Der UP TORRE erfordert keine spezielle Technik. Dennoch solltest Du folgende Punkte stets beachten:

- Sofern Du nicht an Deiner „Heimatwinde“ startest, wo Du sowohl die Winde als auch das Startgelände kennst und weißt, wie man startet, ist es notwendig, Dich mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut zu machen. Jeder „Gast“ an einem fremden Flugplatz wird von den örtlichen Piloten sicher gerne eingewiesen.
- Achte beim Start darauf, dass der Schirm vollständig gefüllt über dem Piloten ist, bevor du den Startbefehl gibst. Bremskorrekturen solltest du nur vornehmen, wenn sich die Kappe bereits in Flugposition befindet, da der Gleitschirm sonst ins Trudeln geraten oder seitlich wegdrehen könnte.
- Der Startbefehl darf nicht gegeben werden, bevor der Gleitschirm vollständig unter Kontrolle ist.
- Vermeide starke Bremsmanöver, bis Du eine angemessene Höhe erreicht hast. Setze vor allem auf Gewichtsverlagerung, falls in Bodennähe Kurskorrekturen erforderlich sind.
- Versuche nicht, während des ersten Teils des Schleppvorgangs steil zu steigen. Eine gute Fluggeschwindigkeit ist unerlässlich.
- Verwende zu keinem Zeitpunkt während des Schleppvorgangs eine Schleppseilspannung von mehr als 150 daN.

- Alle am Schleppvorgang beteiligten Personen sollten entsprechend qualifiziert und erfahren sein. Die gesamte verwendete Ausrüstung sollte, soweit erforderlich, zertifiziert sein, und für den genutzten Flugplatz sollte eine Schleppgenehmigung vorliegen.

Befestigung des Schleppleinen-Freigabesystems

Der optimale Befestigungspunkt für das Schleppseil sollte so nah wie möglich am Schwerpunkt des Systems liegen. Der ideale Befestigungspunkt befindet sich am Hauptgurtband. Bei Verwendung von Spreizstangen-Klinken solltest Du den Abstand zwischen Klinke und Schäkel ausreichend vergrößern (Seil oder Gurtband), und die Klinke muss mit einem Gummiband gesichert werden, um ein Zurückschnellen zu verhindern. Der Abstand zwischen den Tragegurten darf bei Verwendung der Ratschenbefestigung nicht kleiner werden (Verdrehungsgefahr)!



VORSICHT! Wenn Du mit einem Frontcontainer schleppst, musst Du vor jedem Start sicherstellen, dass die Auslösung des Reservefallschirms stets ungehindert möglich ist. Ist dies nicht der Fall, darfst Du nur mit einem Gurtbandauslöser schleppen.

FLUGSICHERHEIT

Die Entwicklung von Hochleistungs-Gleitschirmen aus quadratischen Fallschirmen hat zu enormen Verbesserungen in Bezug auf Geschwindigkeit, Sinkgeschwindigkeit und Handling geführt. Gleichzeitig stellt dies jedoch auch Anforderungen an den Piloten hinsichtlich präziser, feinfühligster Steuerung und eines ausgeprägten Vorausschauverhaltens auf mögliche Flugbedingungen. Jeder Gleitschirm, ob in der Anfänger- oder Wettkampfkategorie, kann unter turbulenten Bedingungen in eine Strömungsabrissituation geraten, und du musst in der Lage sein, entsprechend zu reagieren.

Vor dem Start und während des Fluges ist es sehr wichtig, mögliche Turbulenzen vorzusehen und entsprechend zu fliegen. Schau weit nach vorne und halte nicht nur Ausschau nach Bereichen mit möglichem Auftrieb, sondern versuche auch, Bereiche mit Sinkflug und unruhiger Luft vorherzusehen und zu meiden. Solltest Du dennoch in Turbulenzen geraten, suche nach der Ursache und passe Deinen Flugplan an, um ähnliche Stellen zu vermeiden. Vor und während des Fluges ist es wichtig, Deine Route im Voraus zu planen. Nur sehr wenige Turbulenzen treten plötzlich auf, sondern haben eine Ursache. Wenn Du Dir im Voraus Gedanken über die Wetterbedingungen des Tages und das Fluggebiet machst, kannst Du später viele Gefahren vermeiden.

Thermik und Turbulenz

In turbulenter Luft solltest Du den UP TORRE mit leicht angezogener Bremse fliegen, um den Anstellwinkel zu vergrößern und für mehr Stabilität zu sorgen. Beim Fliegen in starken oder zerrissenen Thermiken ist es wichtig, dass Du Dich darauf konzentrierst, den Schirm mittig über Deinem Kopf zu halten. Tue dies, indem Du den Schirm beim Einfliegen in eine Thermik schneller fliegen lässt und beim Ausfliegen aus der Thermik durch sanftes Bremsen die Dynamik der Kappe dämpfst. Schnelles Fliegen ist nützlich, um durch Abwind zu kommen oder bei Gegenwind. Der UP TORRE verfügt aufgrund seiner Konstruktion und seines Designs über eine hohe Eigenstabilität, jedoch trägt ein aktiver Flugstil in Turbulenzen zur Erhöhung der Sicherheit bei, indem unnötige Klapper und Verformungen der Kappe verhindert werden.

Schnelle Abstiegsmanöver

Schnellabstiegstechniken werden eingesetzt, um in Situationen wie dem Annähern an schlechtes Wetter, dem Einflug in kontrollierten Luftraum oder dem Ausweichen vor Gelände schnell an Höhe zu verlieren. Diese Manöver stellen erhöhte Anforderungen an Deine Fähigkeiten als Pilot und müssen im Voraus trainiert werden.



WARNUNG! Alle anderen Flugmanöver, wie Fullstalls und Negativkurven, sind als Sinkhilfen zu vermeiden, da Du damit keine höheren Sinkraten erzielst und eine falsche Ausleitung unabhängig vom Gleitschirmtyp gefährliche Folgen haben kann!

Big Ears

Nach dem Vorbereiten des Speed-Systems werden die äußersten A-Leinen auf beiden Seiten gleichzeitig um ca. 20 bis 30 Zentimeter nach unten gezogen, um die Außenflügel einzuklappen. Halte die Bremsgriffe zusammen mit den heruntergezogenen A-Leinen fest. Nach dem Einklappen der Außenflügel solltest Du den Anstellwinkel des Flügels mithilfe des Speed-Bars wieder verringern. Der Schirm bleibt durch Gewichtsverlagerung voll steuerbar und fliegt mit erhöhter Sinkgeschwindigkeit (3–5 m/s, abhängig von der Anzahl der eingeklappten Zellen und der Verwendung des Speed-Systems) geradeaus. Nach dem Loslassen der A-Leinen deaktivierst Du das Speed-System und die eingeklappten Zellen öffnen sich automatisch. Ist dies nicht der Fall, kannst Du den Flugzustand aktiv beenden, indem Du die Bremsen abwechselnd und sanft betätigst, um das Füllen mit Luft zu unterstützen.

Wird der UP TORRE an der unteren Gewichtsgrenze geflogen, kann die Kappe in einen tiefen Strömungsabriss geraten, wenn die Außenflügel über einen sehr großen Bereich eingeklappt sind und die Bremsen betätigt werden. Tritt dies ein, was normalerweise nicht der Fall ist, wird der Strömungsabriss durch eine Standard-Ausleitebewegung beendet (siehe Kapitel „Strömungsabrisse“).

Steilspirale

Die Steilspirale bietet die höchste Sinkgeschwindigkeit, führt aber auch zu hohen G-Kräften. Daher musst Du dieses Manöver im Rahmen eines Sicherheitstrainings (SIV) erlernen.

Leite die Spirale mit progressivem Einsatz der Innenbremse und Gewichtsverlagerung ein. Halte eine gleichmäßige Spannung auf den Innenbremsen und beobachte den zunehmenden Neigungswinkel und die Sinkgeschwindigkeit. Die Sinkgeschwindigkeit und die G-Kräfte nehmen mit engeren Kurven zu. Ein wenig Bremse am Außenflügel hilft, den Gleitschirm bei hoher Sinkgeschwindigkeit zu stabilisieren.

Um die Spirale zu verlassen, löse langsam die innere Bremse und verlagere Dein Gewicht nach außen. Sobald Dein Gleitschirm beginnt, aus dem Spiralflug herauszukommen, ist es wichtig, den Gleitschirm in einer Kurve in derselben Richtung wie der Spiralflug zu halten, um Deinen Schwung allmählich abzubauen.



WARNUNG! Steilspiralen mit hohen Sinkgeschwindigkeiten setzen den Piloten und das Material sehr hohen Zentrifugalkräften aus – es kann zu Zwischenfällen kommen, bei denen Piloten während des Abspiralens das Bewusstsein verlieren, wenn das Manöver nicht beherrscht wird. Gehe bei Steilspiralen mit Vorsicht vor.

B-Stall

Dieses Manöver kann bei Zweileinern aufgrund des fehlenden B-Leinen nicht ausgeführt werden.

EXTREME FLUGMANÖVER

Verhalten in extremen Flugsituationen

Der UP TORRE ist aerodynamisch stabil ausgelegt. Wie bei allen Gleitschirmen können jedoch extreme Turbulenzen oder Pilotenfehler zu ungewolltem Verhalten führen. Um den richtigen Umgang mit solchen Situationen zu gewährleisten, empfehlen wir Dir dringend die Teilnahme an einem Sicherheitstraining (SIV) und das Beherrschen extremer Flugsituationen auf einem Solo-Gleitschirm.

Sicherheitstrainingsmanöver solltest Du nur in ruhiger Luft mit ausreichender Höhe und unter Anleitung qualifizierter Fluglehrer üben. Wir möchten diese Gelegenheit nutzen, um Dich noch einmal daran zu erinnern, niemals ohne Rettungsfallschirm zu fliegen!

Die unten beschriebenen Manöver und möglichen Flugkonfigurationen können durch bewusste Aktionen des Piloten, durch Turbulenzen oder durch Pilotenfehler entstehen. Jeder Pilot, der in turbulenter Luft fliegt oder Pilotenfehler macht, kann in diese Flugkonfigurationen geraten und sich dadurch in Gefahr begeben, insbesondere wenn er nicht ausreichend geschult ist, um sie zu meistern.



WARNUNG! Die falsche Ausführung der hier beschriebenen Flugmanöver und Flugbedingungen kann lebensgefährlich sein!

Klapper

Der UP TORRE gehört zur neuen Generation von Gleitschirmen, die sehr gute Leistung mit einem hohen Maß an Stabilität verbinden. Allerdings können alle Gleitschirme bei starker Turbulenz einklappen, und der UP TORRE bildet da keine Ausnahme. Normalerweise entfaltet sich der UP TORRE schnell und zuverlässig wieder, und er lässt sich während des Manövers leicht kontrollieren.

Asymmetrische Klapper

Bei einem asymmetrischen Klapper beginnt sich der UP TORRE sofort wieder zu erholen.

- Bei einem erheblichen Klapper hältst Du die Richtung durch leichtes Bremsen auf der offenen Seite.
- Vermeide übermäßiges Bremsen, um Trudeln oder Strömungsabrisse zu verhindern.

Die Erholung kann durch vorsichtiges Pumpen der Bremse auf der kollabierten Seite unterstützt werden.

Verhänger

Unsere Testpiloten haben bei allen Testflügen, denen der UP TORRE unterzogen wurde, absolut KEINE Neigung zum Cravatting festgestellt. Unter außergewöhnlichen Umständen kann jedoch jeder Gleitschirm cravatten, und wenn dies geschieht, musst Du die Situation richtig handhaben.

Der erste Schritt besteht darin, jegliche Rotation zu STOPPEN oder, falls dies nicht möglich ist, die Rotation so weit wie möglich zu verlangsamen – ein in Cravatte geratener Schirm, der sich selbst überlassen bleibt, kann sehr schnell in einen so heftigen Spiralsturz geraten, dass Du die Rotation nicht mehr stoppen kannst. Sobald die Rotation unter Kontrolle ist, versuchst Du, die Cravatte mit geeigneten Techniken zu lösen:

- Die Flügelspitze mithilfe der Stabiloleine aus der Verwindung ziehen.
- Vollständig kontrollierter kurzer Negativspin – eine fortgeschrittene Technik, die Du zuvor auf einem Einmannschirm trainieren musst.
- Zusammenfallen des hängenden Teils der Flügelspannweite, damit die Cravatte an Spannung verliert und sich entwirren lässt.
- Der letzte Ausweg bei einer großen Cravatte ist der Full Stall. Dies ist eine fortgeschrittene Technik, die im Rahmen des Sicherheitstrainings (SIV) intensiv geübt werden muss.



WARNUNG! Wenn es Dir nicht gelingt, die Drehung des Gleitschirms zu stoppen, musst Du Dein Rettungssystem **SOFORT** aktivieren! Andernfalls kann es zu einem sehr gefährlichen, unkontrollierten Spiralsturz kommen. Dieser Flugzustand kann lebensbedrohliche Folgen haben – auch für Dritte!

Frontklapper

Ein negativer Anstellwinkel, der durch Turbulenzen oder durch gleichzeitiges Herunterziehen beider A-Tragegurte entsteht, führt zu einem vollständigen Frontklapper der Vorderkante des Gleitschirms. Der UP TORRE entfaltet sich normalerweise schnell von selbst wieder, kann aber durch einen KURZEN, intensiven symmetrischen Bremszug unterstützt werden.

Strömungsabriss

Wenn ein Gleitschirm durch die Luft fliegt, bilden sich an der Oberfläche des Flügels eine laminare und eine turbulente Luftströmung. Wird die laminare Luftströmung entlang der Oberseite unterbrochen, kommt es zu gefährlichen Flugzuständen – der Flügel gerät in den Strömungsabriss. Dies ist meist die Folge des Versuchs, mit zu

geringer Geschwindigkeit und damit mit zu großem Anstellwinkel zu fliegen. Im Einzelnen unterscheiden wir zwischen drei verschiedenen Formen des Strömungsabrisses.



VORSICHT! Trudeln und vollständige Strömungsabrisse sind gefährliche und teilweise unberechenbare Flugmanöver. Du solltest daher nicht absichtlich solche Manöver fliegen. Vielmehr ist es wichtig, die Anzeichen eines Strömungsabrisses zu kennen, damit dieser durch eine sofortige Reaktion des Piloten verhindert werden kann!

Deep Stall

Der UP TORRE neigt nicht zum Deep Stall. Er erholt sich spontan von einem induzierten Deep Stall, sobald keine Pilotenmaßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung mehr erfolgen (Bremsen, hintere Tragegurte, gehaltene „Ears“).

Wenn sich der Gleitschirm aufgrund besonderer Bedingungen nicht aus einem Strömungsabriss erholt, kannst Du folgende Techniken anwenden, um den Normalflug wiederherzustellen:

- Sanftes und symmetrisches Drücken in die A-Tragegurte
- Einsatz des Beschleunigers
- KURZER, symmetrischer, intensiver Bremsvorgang, um die ins Trudeln geratene Kappe zurück ins Gleichgewicht zu bringen. Dies kann zu einem Überschießen führen.

Full Stall

Das Ausführen eines Full Stalls erfordert erhebliche Erfahrung. Der Full Stall ist ein Zustand, in dem kein laminarer Luftstrom mehr entlang der Kappenoberfläche vorhanden ist und der Schirm nicht mehr als Flügel, sondern nur noch als ein Bündel von Material am Ende der Leinen fungiert. Wenn die Fluggeschwindigkeit unter die Mindestgeschwindigkeit fällt, sinkt der Bremsdruck. Du hast das Gefühl, nach hinten zu fallen. In dieser Situation darfst Du die Bremsen unter keinen Umständen lösen, da dies zu einem massiven Überschießen des Schirms führt. In extremen Fällen kann der Schirm unter Dich schießen und Du kannst anschließend in den Schirm fallen. Nach dem Rückwärtssturz bildet der Schirm eine Rosette, wobei die Flügelspitzen zu flattern beginnen. Diese Flatterbewegungen werden über die Bremsen und das Gurtzeug auf Dich übertragen. Es erfordert einen sehr hohen Kraftaufwand, den Schirm im Strömungsabriss zu halten.

Bevor Du den Full Stall löst, musst Du den Schirm unbedingt stabilisieren, indem Du beide Bremsen langsam und symmetrisch löst, bis der Schirm den Großteil seiner

Spannweite entfaltet hat und in den Rückflug übergeht. Sollten während des Rückflugs Nickbewegungen auftreten, löse die Bremsen endgültig zum Ausleiten, während sich der Schirm vor Dir befindet. Bei korrekter symmetrischer Bremslösung beschleunigt die Kappe nach vorne, ohne zu kollabieren. Du musst jedoch immer damit rechnen, dass die Kappe nach vorne oder zur Seite abtaucht, was Du entsprechend stoppen musst, da es sonst zu einem Klapper kommt.



VORSICHT! Du erkennst das Erreichen der Mindestgeschwindigkeit an einer spürbaren Abnahme des Luftgeräusches und einer Zunahme des Bremsdrucks. Bis zu diesem Zeitpunkt kannst Du mit dem Gleitschirm durch einfaches Lösen der Bremsen wieder normale Geschwindigkeit erreichen.

Spin

Ein Spin (Negativkurve/Trudeln) ist ein einseitiger Strömungsabriss und tritt auf, wenn bei Trimmgeschwindigkeit schnell und vollständig gebremst wird oder wenn der Gleitschirm in einer Kurve unter die Mindestgeschwindigkeit abgebremst wird. Während des Spins dreht sich der Gleitschirm schnell um die eigene Achse. Die Innenflügelkante fliegt nach hinten. Um das zu stoppen, musst Du beide Bremsen lösen. Dadurch kann der Gleitschirm wieder an Geschwindigkeit gewinnen. Beim Ausleiten kann die Kappe nach vorne schießen und klappen, wenn Du dies nicht kontrollierst.



WARNUNG! Ein Spin mit anschließendem einseitigem Einklappen des Flügels kann zu Verhängern führen!

Wingover

Wingover werden durch abwechselnde Kurven im richtigen Rhythmus ausgeführt, wobei jedes Mal der Pendeleffekt den Neigungswinkel vergrößert.



VORSICHT! Der UP TORRE ist ein wendiger Gleitschirm, und es ist relativ einfach, in nur wenigen Kurven einen übermäßig hohen Neigungswinkel zu erreichen. Übe Wingovers zunächst vorsichtig, da bei hohen Neigungswinkeln die Gefahr von ziemlich starken Klappern besteht. Beachte auch, dass ein Wingover mit einem Neigungswinkel von mehr als 145 Grad in einigen Ländern als illegale Kunstflugfigur eingestuft wird!

Notsteuerung

Wenn der UP TORRE aus irgendeinem Grund nicht mit den Bremsen gesteuert werden kann, lässt er sich mit den hinteren Tragegurten steuern und landen. Beachte, dass der Gleitschirm bei der Steuerung über die hinteren Tragegurte weniger auf Pilotenbefehle reagiert, sodass die Manövrierfähigkeit geringer ist.

BETRIEBSGEFAHREN

Dieser Abschnitt beschreibt kritische Flugsicherheitsrisiken und strukturelle Aspekte, die die Lufttüchtigkeit Deines Gleitschirms beeinträchtigen können.

Regenbedingter Sackflug

Im Allgemeinen gibt es zwei verschiedene Gründe, warum ein Gleitschirm im Regen in den Sackflug geraten kann:

Fall 1: Bei längeren Flügen im Regen nimmt das Gewicht des Segels zu, wodurch sich der Schwerpunkt und der Anstellwinkel verschieben. Dies kann zu einem Strömungsabriss führen. Dabei gilt: Je mehr Wasser Dein Gleitschirm bereits aufgenommen hat (beispielsweise bei älteren Gleitschirmen, da diese im Laufe der Jahre ihre wasserabweisende Beschichtung verlieren), desto weniger Wasser muss zusätzlich aufgenommen werden, um Deinen Gleitschirm in den Sackflug zu bringen.

Fall 2: In sehr seltenen Fällen können sich bei einsetzendem Regen so viele Wassertropfen an der Oberseite eines Gleitschirms festsetzen, dass fast die gesamte Oberfläche des Gleitschirms bedeckt ist, ohne dass sich jedoch eine geschlossene Wasseroberfläche bildet. Dieses Phänomen ist auch vom Drachenfliegen und Segelfliegen bekannt. Diese Tropfenbildung macht die Oberfläche so rau, dass sich die Strömung ablöst. Je neuer ein Gleitschirm ist (die Tropfen werden bei neueren Gleitschirmen weniger schnell vom Stoff absorbiert), desto mehr Tropfen haften am Obersegel, und je größer diese Tropfen sind, desto größer ist das Risiko eines Strömungsabrisse. Dieses Phänomen wurde in praktischen Tests und mittels Computersimulation nachgestellt.

In beiden Fällen gilt, dass zunächst die Steuer- und Bremswege deutlich verkürzt werden und dann der Strömungsabriss ausgelöst wird, meist durch eine Änderung der Bremskraft oder des Anstellwinkels, beispielsweise durch eine Böe oder eine thermische Ablösung.

Wirst du in der Luft von einem Regenschauer überrascht, müssen Manöver mit starker Bremsung unter allen Umständen vermieden werden. Auch Manöver wie Big Ears sollten unter allen Umständen vermieden werden! Meide turbulente Bereiche, beschleunige den Gleitschirm und bremse ihn während des Landeanflugs nicht zu stark ab.



WARNUNG! Du solltest Flüge in extrem feuchter Luft oder bei Regen grundsätzlich vermeiden. Ein nasses Segel kann Deine Flugleistung massiv beeinträchtigen und das Risiko eines Deep Stalls erheblich erhöhen.

Modifikationen: Werbung und Klebe-Segel

Jeder Pilot sollte sicherstellen, dass sich die Flugeigenschaften nicht verändern, bevor er Werbung und Klebefolien anbringt. Im Zweifelsfall sollten Klebefolien nicht aufgeklebt werden.



VORSICHT! Die Verwendung von schwerem und/oder ungeeignetem Klebematerial für Logos auf der Kappe kann die Zulassung gefährden und dazu führen, dass das Fluggerät fluguntauglich wird.

Überlastung

Extreme Flugmanöver wie Steilspiralen sowie Acro- und Freestyle-Manöver wie SAT stellen normalerweise keine Gefahr für die Struktur des UP TORRE dar. Eine häufige Überlastung des Materials beschleunigt jedoch den Alterungsprozess erheblich. UP empfiehlt Dir, Gleitschirme, die häufig für Acro- oder SIV-Manöver eingesetzt werden, in kürzeren Abständen als üblich überprüfen zu lassen.

Fliegen am Meer

Wird der Gleitschirm über einen längeren Zeitraum am Meer oder in salzhaltiger Luft geflogen, führt dies zu einer vorzeitigen Materialalterung. In diesem Fall solltest Du den Schirm in kürzeren Abständen als üblich zum Check schicken.

WARTUNG UND REINIGUNG

Wie schnell ein Gleitschirm altert, hängt davon ab, wie oft und wo er geflogen wird, wie viele UV-Stunden er ansammelt und wie gut er gepflegt wird. Beachte die folgenden Tipps.

Verpackung und Lagerung

Der UP TORRE sollte mit dem mitgelieferten Parasleeve Zelle für Zelle zusammengefasst werden. Achte darauf, dass die Stäbchen nicht mit zu kleinem Radius gebogen werden. Der mitgelieferte aufblasbare Schutz kann verwendet werden oder Du kannst einen Ausrüstungsgegenstand dazwischen legen, um eine dauerhafte Verformung der Stäbchen zu verhindern. Videoanleitungen für den Parasleeve findest Du auf der UP-Website.

Bei der Aufbewahrung in einem Rucksack empfiehlt es sich, den Gleitschirm um das Gurtzeug zu wickeln, um unnötiges Verbiegen zu vermeiden



Wenn eine langfristige Lagerung im ausgepackten Zustand nicht möglich ist, lockere alle Kompressionsriemen am Packsack so weit wie möglich und lasse den Parasleeve offen, um die Luftzirkulation um die verpackte Kappe herum zu fördern.

Achte darauf, dass Dein Gleitschirm vor Tieren wie Mäusen oder Katzen geschützt ist, die Schäden verursachen könnten. Lagere den Schirm fern von Lösungsmitteln, Säuren und chemischen Substanzen. Benzin und andere petrochemische Produkte sind besonders schädlich für Nylonmaterialien und können das Tuch bei Kontakt auflösen oder schwer beschädigen.

Halte bei der Langzeittlagerung eine stabile Temperatur zwischen 10 °C und 25 °C sowie eine relative Luftfeuchtigkeit zwischen 50 % und 75 % ein.

Setze den UP TORRE keiner extremen Hitze aus, z. B. durch Lagerung im Kofferraum eines in direktem Sonnenlicht geparkten Fahrzeugs. Erhöhte Temperaturen können Restfeuchtigkeit durch das Gewebe drücken und zu Schäden an der Beschichtung führen. Hohe Temperaturen in Verbindung mit Feuchtigkeit beschleunigen den Hydrolyseprozess erheblich, was zu einer Zersetzung der Fasern und der Beschichtung führt. Chemische Veränderungen im Schirmmaterial können bereits bei Temperaturen von nur 60 °C einsetzen.

Gleitschirmstoff

Die Gleitschirmkappe wird aus hochwertigem Polyamidgewebe hergestellt. Dieses Material ist mit einer Schutzbeschichtung versehen, die die Luftdurchlässigkeit verringert und Schutz vor ultravioletter (UV) Strahlung bietet.

Trotz dieser Behandlungen beschleunigt eine längere Einwirkung von UV-Strahlung – insbesondere von hellem Sonnenlicht – die Alterung des Gewebes. Die UV-Belastung ist der Hauptfaktor, der die Lebensdauer eines Gleitschirms beeinflusst. Zu den ersten Anzeichen einer Zersetzung gehören das Ausbleichen der Farbe, gefolgt von einer Verschlechterung der Beschichtung und einer allmählichen Verringerung der strukturellen Festigkeit der synthetischen Fasern.

Vorsichtsmaßnahmen zur UV-Einwirkung

- Lass den Gleitschirm nicht länger als nötig direktem Sonnenlicht ausgesetzt.
- Packe den Schirm erst unmittelbar vor dem Start aus und lege ihn aus.
- Packe den Schirm nach der Landung umgehend wieder ein.

Obwohl moderne Gleitschirmstoffe eine deutlich verbesserte UV-Beständigkeit aufweisen, bleibt die UV-Belastung der entscheidende Faktor für die Lebensdauer des Schirms.

Bei UP-Gleitschirmen ist die beschichtete Seite des Gewebes nach innen gerichtet. Diese Konfiguration minimiert den mechanischen Abrieb der Beschichtung und bewahrt gleichzeitig ihre Luftretentionseigenschaften.

Groundhandling und Auslegen

Wähle vor dem Start einen Ort zum Auslegen mit möglichst wenigen Steinen, scharfen Felsen und abrasiven Materialien. Achte besonders darauf, die Oberseite des Schirms zu schützen, während er den Boden berührt.

Tritt niemals auf den Gleitschirm. Das Treten auf den Stoff schwächt das Gewebe, insbesondere wenn der Untergrund hart ist oder scharfe Gegenstände enthält.

Beobachte Zuschauer an Startplätzen genau. Viele Personen, insbesondere Kinder, erkennen möglicherweise nicht, wie empfindlich die Leinen und das Gewebe eines

Gleitschirms sind. Klare und einfache Erklärungen reichen in der Regel aus, um versehentliche Beschädigungen zu verhindern.

Stelle vor dem Zusammenlegen und Verpacken des Schirms sicher, dass sich keine Insekten im Schirm befinden. Bestimmte Insektenarten enthalten Säuren, die das Gewebe beschädigen können. Insbesondere Heuschrecken können versuchen, sich durch das gefaltete Material zu nagen und so zahlreiche Löcher zu verursachen. Sie können zudem dunkle Pigmente absondern, die das Gewebe dauerhaft verfärben.

Feuchtigkeit und Trocknung

Wenn der Gleitschirm nass wird, trockne ihn so schnell wie möglich an einem schattigen, gut belüfteten Ort. Trockne den Gleitschirm nicht in direktem Sonnenlicht.

Das Verpacken des Schirms in nassem Zustand kann zu Schimmelbildung führen. In Kombination mit Hitzeeinwirkung kann Feuchtigkeit den Zerfall der Gewebefasern verursachen.

Salzwasserkontakt

Wenn der UP TORRE Meerwasser ausgesetzt war, spüle den Gleitschirm gründlich mit Süßwasser ab und lass ihn langsam im Schatten trocknen. Weitere Details findest du im Kapitel „Reinigung“.

Gleitschirmleinen

Der UP TORRE ist mit hochwertigen, unummantelten Dyneema- und Kevlar-Leinen ausgestattet. Um die dauerhafte Lufttuchtigkeit und Betriebssicherheit zu gewährleisten, beachte bitte die folgenden Anforderungen:

- Überprüfe alle Leinen in regelmäßigen Abständen auf Anzeichen von Verschleiß, Beschädigungen oder Alterung.
- Vermeide stets Abrieb und mechanische Beschädigungen der Leinen.
- Knote, verdrehe oder knicke die Leinen nicht unnötig, da dies ihre Festigkeit beeinträchtigen kann.
- Minimiere die Anzahl der Knoten in der Hauptbremsleine am Griff. Jeder Knoten verringert die Leinenfestigkeit erheblich.
- Nach jedem Ereignis, bei dem die Leinen übermäßig belastet wurden (z. B. Landungen in Bäumen, auf dem Wasser oder andere ungewöhnliche oder extreme Situationen), musst Du alle Leinen auf ihren Zustand und die korrekte Länge überprüfen. Ersetze jede Leine, die Beschädigungen oder Abweichungen von den Spezifikationen aufweist.
- Sollten Veränderungen der Flugeigenschaften festgestellt werden, überprüfe unverzüglich die Leinen aller Ebenen und ersetze die Leinen bei Bedarf. Bei anhaltenden Unsicherheiten sende den Gleitschirm unverzüglich

an UP International oder an eine von UP zertifizierte Inspektions- und Servicewerkstatt.

Reinigungsverfahren

Befolge diese Reinigungsanweisungen, um die strukturelle Integrität und die aerodynamische Leistungsfähigkeit Deines UP TORRE zu gewährleisten. Die Nichtbeachtung dieser Richtlinien kann zum Erlöschen Deiner Garantie führen und die Flugtauglichkeit des Schirms beeinträchtigen.

Verwende für die routinemäßige Pflege ausschließlich lauwarmes Frischwasser und einen weichen Schwamm.

- Leichte Verschmutzungen: Wische den betroffenen Bereich vorsichtig mit einem feuchten Schwamm ab.
- Hartnäckiger Schmutz: Verwende ein pH-neutrales, mildes Reinigungsmittel.
- Abspülen: Wenn Du Reinigungsmittel verwendet hast, spüle den Bereich gründlich mit frischem Wasser ab, um sicherzustellen, dass keine chemischen Rückstände auf den Fasern zurückbleiben.

Das richtige Trocknen ist entscheidend, um Schimmelbildung und Materialverschleiß zu verhindern.

- Umgebung: Trockne den Gleitschirm an einem schattigen, gut belüfteten Ort.
- Verbot: Setze den Gleitschirm zum Trocknen niemals direktem Sonnenlicht aus, da UV-Strahlung die Alterung des synthetischen Gewebes beschleunigt.



- **Keine Scheuermittel:** Verwende keine Bürsten, harten Schwämme oder Scheuermittel. Diese entfernen die Gewebebeschichtung und verringern die Reißfestigkeit des Tuchs.
- **Keine Chemikalien:** Verwende niemals Lösungsmittel oder aggressive chemische Reinigungsmittel.
- **Keine Maschinenwäsche:** Die mechanische Beanspruchung durch eine Waschmaschine verursacht irreversible Schäden an der inneren Struktur und der Beschichtung.

Chloreinwirkung

Tauche den Schirm niemals in ein Schwimmbecken. Chlorhaltiges Wasser wirkt stark korrosiv auf Gleitschirmstoffe und führt zu vorzeitiger Porosität und Materialversagen.

Salzwasser

Wenn der Gleitschirm Salzwasser ausgesetzt ist (SIV / Wasserlandung), musst Du ihn sofort abspülen, um die Bildung von Salzkristallen zu verhindern, die wie ein

Schleifmittel in den Fasern wirken. Sprühe den Schirm innen und außen mit einem sanften Strahl Süßwasser ab.



HINWEIS: Vermeide nach Möglichkeit das vollständige Abspülen des Schirms, da häufiges Durchnässen den Alterungsprozess des Gewebes beschleunigt.

INSPEKTIONEN UND REPARATUREN

Regelmäßige Inspektionen sind zwingend erforderlich, um die gesetzliche Zertifizierung und die Sicherheitsstandards aufrechtzuerhalten. Alle größeren Reparaturen und planmäßigen regelmäßigen Checks dürfen ausschließlich von UP International oder einem autorisierten UP-Servicezentrum durchgeführt werden. Unbefugte Eingriffe oder Inspektionen durch Dritte führen zum sofortigen Verlust der Zertifizierung des Gleitschirms und der UP-Garantie.

Weitere Details findest Du im Internet im Bereich ["Service"](#).

Reparaturen vor Ort

Du bist unter den folgenden Bedingungen berechtigt, kleinere Reparaturen am Segel durchzuführen:

- Schadensgrenze: Maximale Rissgröße von 2 x 2 cm.
- Material: Verwende ausschließlich das im Original-Lieferpaket des Gleitschirms enthaltene Klebepatch.
- Anwendung: Das Klebepatch muss an allen Seiten des Risses mindestens 2 cm überlappen, um eine strukturelle Haftung zu gewährleisten.

AIII-Tragegurt-Austausch

Die AIII-Tragegurt aus Liros DC300 kannst Du bei Verschleißerscheinungen selbstständig austauschen. Ein Paar ist im Lieferumfang enthalten.

Öffne dazu den Maillon-Rapide-Schnellverschluss (Position a) und entferne ihn vom Tragegurt (Position b). Der neue AIII-Tragegurt wird dann mit einem Ankerstich am Tragegurt befestigt, durch die AIII/STI-Leinen-Schnalle zurückgeführt und am Schnellverschluss befestigt (Position b). Hier musst Du eine zusätzliche Schlaufe anbringen, die zum Trimmen geöffnet werden kann, falls die Leine schrumpft. Der Schnellverschluss muss anschließend mit einem Anzugsmoment von 0,60 Nm festgezogen werden.

Lufttuchtigkeitsprüfung

Um die hohen Leistungsstandards und die inhärente Sicherheit deines UP TORRE aufrechtzuerhalten, musst Du einen strengen Inspektionsplan einhalten und für die Wartung ausschließlich zertifizierte Komponenten verwenden.

In Übereinstimmung mit den deutschen und österreichischen gesetzlichen Vorschriften – und als weltweit empfohlener Sicherheitsstandard – muss Dein Gleitschirm einer professionellen Inspektion gemäß dem folgenden Zeitplan unterzogen werden:

- Erstprüfung: 2 Jahre nach dem Datum des Erstflugs.

- Wiederkehrende Checks: Alle 2 Jahre nach der Erstinspektion.
- Nutzungsabhängige Prüfung: Alle 150 Flugstunden.
- Variable Intervalle: Wenn die letzte UP-Prüfstelle aufgrund des Zustands des Schirms ein kürzeres Intervall vorgeschrieben hat, hat dieses Datum Vorrang.



VORSICHT! Sofortige Inspektion erforderlich: Wenn Dein Schirm „neue“ oder „ungewöhnliche“ Flugeigenschaften aufweist (z. B. verzögertes Steigen beim Start, träges Handling oder erhöhte Sinkgeschwindigkeit), musst Du ihn sofort stilllegen und zur Inspektion an ein autorisiertes UP-Servicezentrum schicken.

Vorschriften zur Selbstprüfung der Lufttüchtigkeit

Gemäß deutscher und österreichischer Luftfahrtgesetzgebung (§ 14 Abs. 5 LuftGerP) darfst Du als Eigentümer Deine Lufttüchtigkeitsprüfungen technisch selbst durchführen. Es gelten jedoch die folgenden rechtlichen Voraussetzungen:

- Du musst von UP International eine formelle Einweisung speziell für den UP TORRE erhalten.
- Nach erfolgreichem Abschluss der Einweisung erhältst Du die „*Nachprüfanweisung*“ (Inspektionsanweisungen).
- Jede Selbstprüfung oder Prüfung durch Dritte muss sich strikt an die UP-Richtlinien halten. Die Nichtbeachtung dieser Protokolle führt zum Erlöschen der Zertifizierung des Gleitschirms.

UP International empfiehlt Dir dringend, für alle Lufttüchtigkeitsprüfungen den Hersteller, den Importeur oder einen autorisierten Servicepartner zu beauftragen.

UP-Handwerkskunst

Obwohl es Werkstätten von Drittanbietern gibt, empfehlen wir Dir dringend, für alle Wartungsarbeiten UP oder UP-zugehörige Servicezentren in Anspruch zu nehmen. Unsere Techniker verfügen über eine spezielle Ausbildung und modellspezifisches Fachwissen, um den UP TORRE bestmöglich zu pflegen.

Zertifizierte Ersatzteile

Die Verwendung von Nicht-Originalteilen kann die strukturelle Integrität und die aerodynamische Stabilität des Fluggeräts beeinträchtigen. Zum Austausch sind ausschließlich Originalteile von UP zugelassen.

Die folgenden Teile sind über Deinen lokalen autorisierten Händler erhältlich:

- Komplette Tragegurt-Sets, Clam-Cleats, Trimmergurte, Schnappverschlüsse, Magnete, Schnellverschlüsse, O-Ringe und Schnallen.
- Original-Bremsgriffe und -Drehgelenke.
- Einzelne Ersatzleinen (zu bestellen gemäß dem spezifischen Leinenplan für Deine Größe).
- Original-Gleitschirmstoff und selbstklebendes „Klebesegel“ in passenden Werksfarben.

UP-GARANTIE

Die UP-Garantie gewährleistet, dass Dein Schirm frei von Material- und Verarbeitungsfehlern ist. Bitte lies die unten aufgeführten spezifischen Anforderungen, um sicherzustellen, dass Dein Garantieanspruch bestehen bleibt.

- Gültig für 24 Monate ab Lieferdatum.
- Beinhaltet Material- und Arbeitskosten für Gleitschirme, bei denen UP International Herstellungs- oder Materialfehler festgestellt hat.
- Ausschlüsse:
 - Schäden, die auf Unfälle oder nicht genehmigte Modifikationen zurückzuführen sind.
 - Normale Abnutzung von Bauteilen.
 - Verfärbung des Gewebes (UV-Ausbleichen), welches die Flugsicherheit nicht beeinträchtigt.
 - Schäden, die durch chemische Lösungsmittel, Salzwasser oder unsachgemäße Handhabung verursacht wurden.

Voraussetzungen für die Geltendmachung von Ansprüchen

Damit ein Garantieanspruch als gültig angesehen wird, musst Du die folgenden Kriterien erfüllen:

- Du musst den Schirm innerhalb der Grenzen seiner EN/LTF-Zertifizierung betreiben.
- Reinigung, Verpackung und Lagerung müssen den offiziellen technischen Richtlinien von UP entsprechen.
- Ein vollständiges Flugbuch (mit Angaben zu Datum, Ort und Dauer) muss auf Anfrage zur Einsichtnahme vorliegen.
- Du darfst nur Original-Ersatzteile von UP verwenden, und alle technischen Eingriffe müssen von einem autorisierten UP-Servicezentrum durchgeführt werden.

- Du musst Deinen Gleitschirm innerhalb von 14 Tagen nach dem Kauf über das [UP-Registrierungsportal](#) registrieren.

UP International behält sich das Recht vor, Deine Ansprüche abzulehnen, wenn Du diese Kriterien nicht erfüllst; in bestimmten Fällen können jedoch „ex gratia“-Regelungen (nach eigenem Ermessen) angeboten werden.

Nationale Garantiebedingungen

Die Garantiebestimmungen können von den hier dargelegten abweichen, falls das nationale Recht die Garantie anders regelt. Bitte beachte, dass diese lokalen Bestimmungen in dem Land gelten, in dem Du Deinen Schirm gekauft hast. Informationen zu den lokalen Bestimmungen und Bedingungen erhältst Du bei Deinem Händler vor Ort.

VERSAND & LOGISTIK FÜR DEN SERVICE

Wenn Du Ausrüstung (Gleitschirme, Gurtzeuge oder Rettungsfallschirme) zur Wartung einsendest:

- Verwende einen stabilen, festen Karton.
- Füge das auf der UP-Website verfügbare [Warenlieferformular](#) bei.
- Lieferadresse:

UP International GmbH

Kreuzeckbahnstraße 7

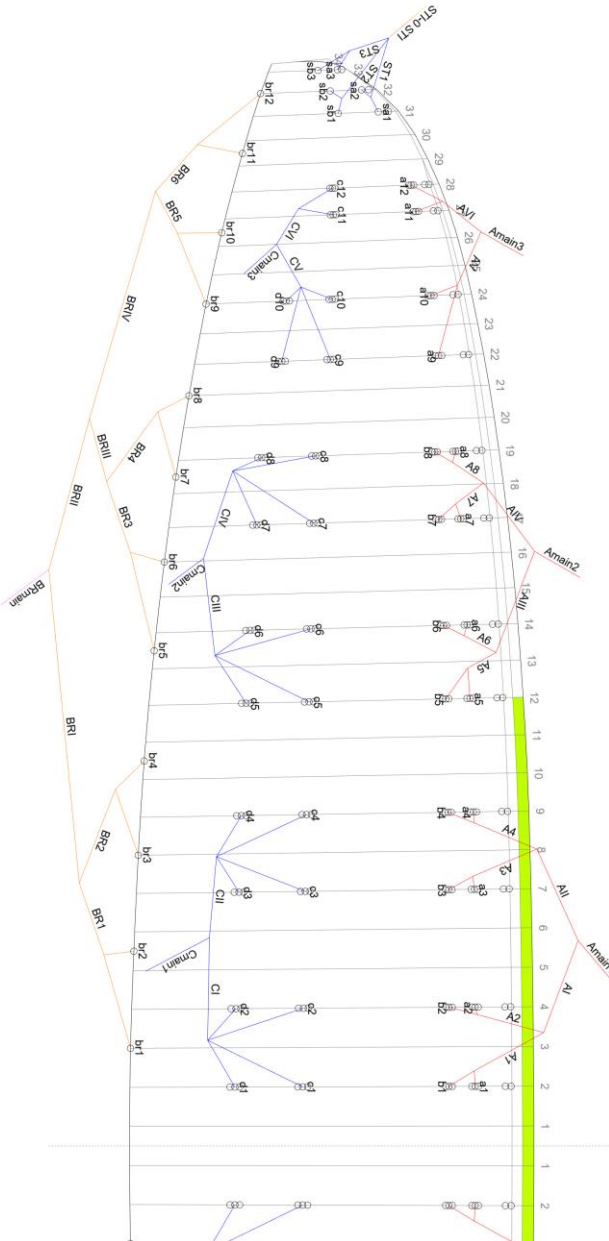
D-82467 Garmisch-Partenkirchen

DEUTSCHLAND

Telefon: +49 (0) 88 21-7 30 99-0

E-Mail: info@up-international.com

LEINENPLAN



SERVICE-BROSCHÜRE

Daten zu Gleitschirm und Pilot

Modell:	TORRE
Größe:	☐ S ☐ SM ☐ M ☐ L ☐ XL
Seriennummer:	_____
Farbe:	_____
Kaufdatum:	_____
Erstflug:	_____
Händlerstempel und Unterschrift	

Pilot (1. Halter)
Vorname: _____
Nachname: _____
Straße: _____
Wohnort: _____
Postleitzahl: _____
Land: _____
Telefon: _____
Fax: _____
E-Mail: _____

Pilot (zweiter Inhaber)

Vorname: _____

Nachname: _____

Straße: _____

Wohnort: _____

Postleitzahl: _____

Land: _____

Telefon: _____

Fax: _____

E-Mail: _____

Pilot (3. Inhaber)

Vorname: _____

Nachname: _____

Straße: _____

Wohnort: _____

Postleitzahl: _____

Land: _____

Telefon: _____

Fax: _____

E-Mail: _____

Bitte stelle sicher, dass Dein UP-Servicecenter nach jeder Inspektion einen Stempel und eine Unterschrift anbringt.

Service 1

Ausgeführt am _____

Auftrags-Nr.
Stempel

Art der Dienstleistung

Dienstleistung 2

Ausgeführt am _____

Auftrags-Nr.
Stempel

Art der Dienstleistung

Dienst 3

Ausgeführt am _____

Auftrags-Nr.
Stempel

Art der Dienstleistung

Bitte stelle sicher, dass Dein UP-Servicecenter nach jeder Inspektion einen Stempel und eine Unterschrift anbringt.

Service 4

Ausgeführt am _____

Auftrags-Nr.
Stempel

Art der Dienstleistung

Dienst 5

Ausgeführt am _____

Auftrags-Nr.
Stempel

Art der Dienstleistung

Dienst 6

Ausgeführt am _____

Auftrags-Nr.
Stempel

Art der Dienstleistung