



FLEXOR

User manual for FLEXOR 23/25/27/29

Bedienungsanleitung für das Gleitschirmmodell
FLEXOR 23/25/27/29

Návod k obsluze pro FLEXOR 23/25/27/29

2020

Thank you for flying Sky Paragliders products. Thank you for buying FLEXOR.

We hope you will be satisfied with this product and wish you a lot of awesome flights. It is strongly recommended to consult the manual before the first flight. This manual might help you to familiarize yourself with the product faster.

Danke, dass Sie sich für ein Produkt von Sky Paragliders entschieden haben. Danke für den Kauf des FLEXOR.

Wir hoffen, dass Sie mit diesem Produkt zufrieden sein werden und wünschen Ihnen viele glückliche Flüge. Wir empfehlen dringend, das Handbuch vor dem ersten Flug sorgfältig zu lesen. Dieses Handbuch kann Ihnen helfen, sich schneller mit dem Produkt vertraut zu machen.

Děkujeme, že používáte produkty Sky Paragliders. Děkujeme Vám za zakoupení padákového kluzáku FLEXOR.

Doufáme, že budete s tímto výrobkem spokojeni. Přejeme Vám krásné lety. Důrazně Vám doporučujeme, abyste si manuál velmi důkladně přečetli. Pomůže Vám k rychlejšímu seznámení s výrobkem.

Team Sky Paragliders



FLEXOR

ENG / DE / CZ

Contents	5
Inhalt	16
Obsah	27



FLEXOR

ENG

INTRODUCTION

Congratulations on becoming part of the Sky family. We are very pleased to welcome you to the world of Sky and hope that you will enjoy many hours of fantastic flying aboard your Sky.

Paragliders wing. FLEXOR is designed to be a dedicated paramotor wing and incorporates many features that will enhance your powered flight experience. Because of this, it is important to fully read and understand this manual as well as consulting your dealer/ professional to understand fully the controls and limitations of your wing when it is supplied to you before embarking on your first flight. Sky Paragliders is based in the heart of Europe and we pride ourselves on our own, purpose built, state of the art production facilities in the Czech Republic. Our management and development teams are located just 19 steps above the glider production facility. This close contact is incredibly important to us and helps to ensure that our products are of the highest quality possible and with minimal air miles on our raw materials.

DISCLAIMER

Please read this Manual carefully and note the following details: The purpose of this Manual is to offer guidelines to the pilot using the paraglider and it is by no means intended to be used as a training manual for this or any other wing. We advise that you only fly a paraglider when qualified to do so or when undergoing training at an accredited School or with a qualified Instructor. Pilots are personally responsible for their own safety and their paraglider's airworthiness. The use of this paraglider is solely at the user's own risk! Neither the manufacturer nor dealer accept any liability connected with this activity. This wing on delivery meets all the requirements of the EN load test and DGAC regulations and has an airworthiness certificate issued by Sky Paragliders. Any alterations to the paraglider will render its certification invalid.

Contents

INTRODUCTION	4		
DISCLAIMER	4		
1. GENERAL INFORMATION	6		
1.1 Operating limits			
1.2 Pilot Profile			
1.3 Certification			
1.4 Scope of delivery			
1.5 Characteristics			
1.6 Features			
2. TECHNICAL DETAILS	7		
2.1 Risers diagram			
2.2 Line Plan			
2.3 Wing Cross Section			
2.4 Technical Spec			
3. SET UP	9		
3.1 Adjustment of the brakes / brake handles			
3.2 Trimmers			
3.3 Speed Bar Accelerator			
3.4 Wing Pre-flight Checks			
4. BASIC FLIGHT TECHNIQUES	10		
4.1 Inflation: Forward		4.5 The Climb Out	
4.2 Reverse Launch		4.6 Normal Flight	
4.3 Operation Of Trimmer System		4.7 Turning	
4.4 Operation of Speed Bar		4.8 Active Flying	
		4.9 Landing	
		5. RAPID DESCENT TECHNIQUES	11
		5.1 Big Ears	
		5.2 Spiral Drive	
		5.3 B-line Stall	
		6. INCIDENTS	12
		6.1 Asymmetric or Frontal (Symmetric) Collapses	
		6.2 Stalls	
		6.3 Brake line malfunction	
		7. MAINTENANCE & CHECKS	13
		7.1 Advice on Maintenance	
		7.2 Storage and transport	
		7.3 Pre-delivery control	
		7.4 Periodic Checks & Repairs	
		7.5 Spare parts	
		8. GUARANTEE	14
		9. DISPOSAL	14
		LINE SPECIFICATION	37

1. GENERAL INFORMATION

1.1. Operating limits

All wings have their limitations, from paragliders to fighter jets. FLEXOR is not exception; FLEXOR does provide high levels of solid stable flight, especially when flown at accelerated speed. The FLEXOR Skyflex profile is that of a reflex design but this does not mean that FLEXOR is invincible to all levels of turbulence. Flying in turbulent air, whether it be strong thermic conditions, areas of mechanical turbulence caused by terrain or wind shear, should be avoided whilst flying any ramair wing so as to remove the risk of inadvertent and unexpected wing collapse. FLEXOR 's wing solidity will tolerate and damp out certain amounts of turbulence, and produce high levels of comfort, however the pilot should always fly well within the wings limitations with adequate minimum safe altitude. It must be noted that a wing collapse at high accelerated speed will be dynamic incurring height loss before recovery.

FLEXOR is a very strong paraglider and flying all the usual SIV manoeuvres will not normally pose a structural problem. However, frequent extreme manoeuvres training can accelerate the ageing process dramatically, and Sky recommends having wings that are often used for SIV-type manoeuvres subjected to check-ups at shorter intervals than normally stipulated

1.2. Pilot profile

FLEXOR is suitable for beginners to intermediate pilots, even experts will enjoy their capabilities, benefits and utility for different tasks. It is an introducing level- multitask wing of reflex design offering excellent handling for the low airtime students, ease of manoeuvre to learn and progress, nice cruise speeds and high stability, making it ideal for beginner to intermediate flights. FLEXOR's characteristics and features mean that this is an excellent tool for many different air-tasks and his high fun factor makes it a desired wing to fly.

Matching pilot skill level to wing loading is an important factor for safe and manageable flight. Wing loading plays a large part in how FLEXOR handles in flight and should always be considered when choosing which size FLEXOR to fly.

Steering at higher speeds is accomplished by use of the tip steering system which offers responsive and efficient turn rates without any destabilisation of the foil. Inadvertent use of the main brake controls whilst flying on full speed however may destabilise the profile. This is a very important aspect to be considered when flying, some wing configurations should be very well operated and applied in the right environment to get profit of the safety feature that already made FLEXOR an exceptional wing, and now making FLEXOR the ideal first time reflex wing, offering the beginner pilot who is unfamiliar with dual steering systems high levels of forgiveness.



1.3. Certification

FLEXOR has passed certification according to EN 926-1 and DGAC ULM De Classe-1. The load test was carried out in the Swiss Air-Turquoise laboratories in Switzerland. Load test passed at 1 102,5 kg.

Note: Any alteration of the paraglider can invalidate all the aforementioned certifications.

1.4. Scope of delivery

Each glider is delivered with:

- Carry All Bag Profi 2
- Inner bag and strap
- Repair tape & multi tool
- T-shirt SKY TEAM
- USB flash manual

1.5. Characteristics

For the PPG pilot, the take-off and landing phase are crucial and FLEXOR's design is such that launching and landing are both straight forward and predictable. Because FLEXOR incorporates our Skyflex Active Foil System (SAFS) reflex technology, a wide range of speed, glide and climb rates are available to the pilot. A good sink/climb rate to allow for manageable and moderate take-off and landing speeds with good flair characteristics and short take off distances is possible with FLEXOR, even in nil wind when set to standard or slow trim.

Once airborne, stable and faster airspeeds can be achieved by accelerating the wing via the trim system, and further with the speed bar, utilising the SAFS.

Both pitch and roll are well damped to offer comfort and safety, even at high speeds. Steering at higher speeds is accomplished by use of the tip steering system which offers responsive steering control.

1.6. Features

- FLEXOR features a reinforced leading edge (Nylon rods) to assist inflation by presenting the open leading edge to the airflow, even in nil wind, as well as creating an efficient & clean profile.
- Trimmer risers are standard to enter Skyflex mode to allow for a faster trim setting for higher speed cruising.

- Speed bar accelerator system.
- Skyflex Active Foil System reflex design.
- Wing tip steering.
- Optional upper or lower steering position to best suit your paramotor hang point system.

2. TECHNICAL DETAILS

2.1. Risers diagram



Basic setting (trimmer in neutral position)	Length
A	480 mm
B	480 mm
C	480 mm
D	480 mm

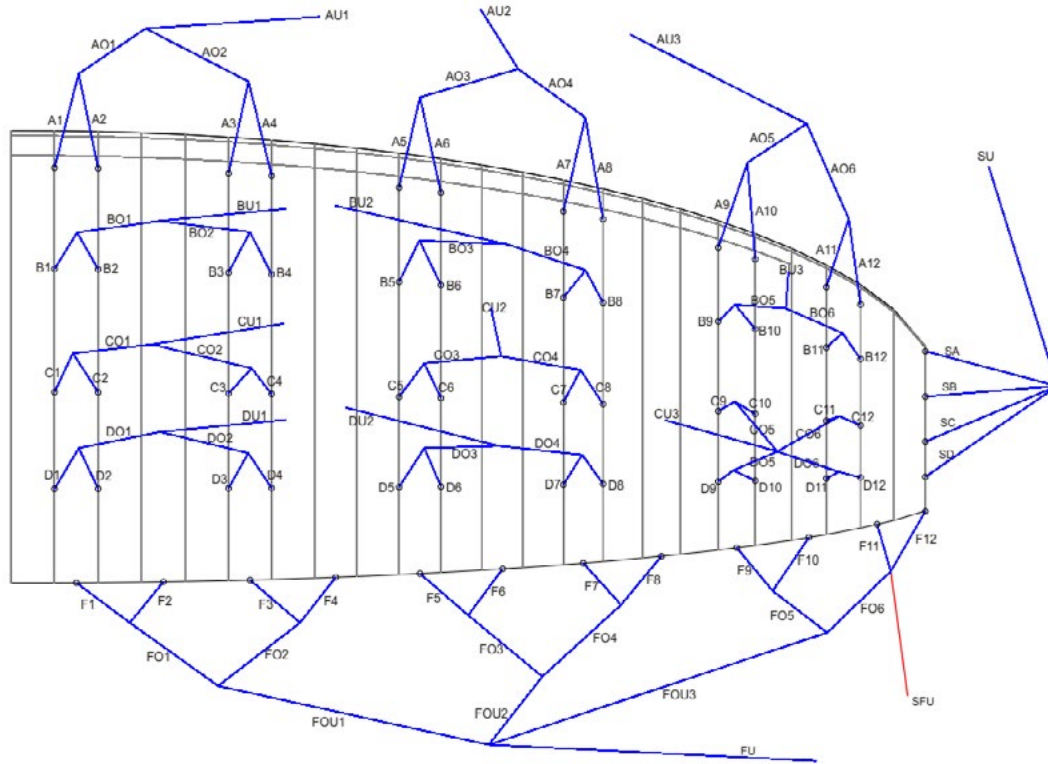
Accelerated	Length
A	340 mm
B	383 mm
C	424 mm
D	480 mm

Trimmer fully opened	Length
A	480 mm
B	513 mm
C	540 mm
D	570 mm

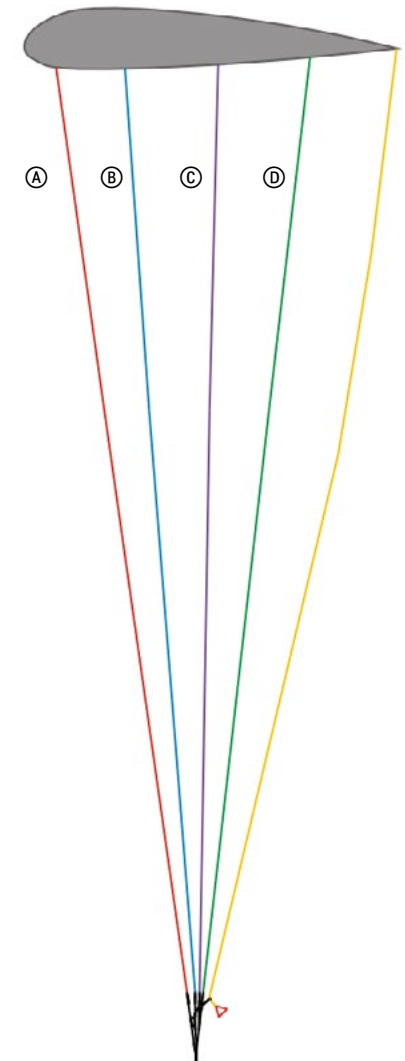
Length of the speed system	140 mm
Length of the trimmer	90 mm

Measured from the main attachment loop.

2.2. Line Plan



2.3. Wing Cross Section



A – red
 B – blue
 C – purple
 D – green
 Brakes – yellow

2.4. Tech. Spec

<i>FLEXOR</i>	<i>23</i>	<i>25</i>	<i>27</i>	<i>29</i>
Layout surface (m ²)	23	25	27	29
Layout span (m)	10,51	10,95	11,38	11,79
Layout aspect ratio	4,8	4,8	4,8	4,8
Projected surface (m ²)	19,67	21,38	23,09	24,81
Projected span (m)	8,54	8,9	9,25	9,58
Projected aspect ratio	3,7	3,7	3,7	3,7
Number of cells	46	46	46	46
Weight of glider (kg)	4,95	5,3	5,6	5,9
PPG weight range (kg)	65-100	80-115	90-130	110-150
Certification	DGAC / EN 926-1			

3. SET UP

3.1. Adjustment of the brakes / brake handles

IMPORTANT – before first flight with your FLEXOR is necessary to check and adapt the brakes/brake handles position according to your hang points. It can be adjusted also by pilot preference and his flying style.

We highly recommend adjusting the brakes under the supervision of your instructor or experienced pilot familiar with this type of settings.

The risers have options for an upper or lower position of the brake handles. For low hang points should be the main brake pulley at the top loop and the wingtip steering line should lead through the appropriate pulley only.

For high hang points should be the main brake pulley at the bottom loop and the wingtip steering line should lead through the appropriate pulley and bottom low friction ring. Both main brake lines should be symmetrical and of the same length. Also, the wingtip steering lines should be symmetrical and of the same length.

The setting should be checked by inflating the glider in a laminar wind flow with the engine off. If the canopy is stabilised in the air, check that the trailing edge that is not being pulled down. When you slightly pull the brakes you should have 5-10 centimetres of movement before the brakes start to pull down on the trailing edge.

3.2. Trimmers

Make yourself familiar with the operation of the trimmer system and check for a smooth operation. Set the trimmer system to standard neutral trim for take off and landing. When fully open, FLEXOR can achieve very high airspeeds. When not under power, a steeper glide ratio and higher sink rates are also evident, which whilst ideal for descending, should not be used for take-off or landing.

3.3. Speed Bar

Accelerator Ensure that the speed bar is routed correctly according to the harness manual. To set up a speed bar on the ground, ask a friend to pull your risers into their in-flight position while you sit in your harness. Now adjust the length of the line so that the bar sits just beneath your seat. You should now be able to hook your heel in to the secondary loop of the accelerator. The accelerator must be slack enough to ensure that the speed system is not activated (pulled down) in normal flight, but not so long that it is impossible to use the full range of the speed system or so as to pose a risk to the propeller. If the harness is fitted with a front mounted reserve, the speed bar lines must pass under the reserve container and the reserve bridle so that it can be deployed correctly. Use of the speed bar increases the maximum speed of the paraglider by up to 30% of the trim speed.

Once set up, test the full range of the speed system in calm flying conditions: ensure that both risers are pulled symmetrically during operation. Fine-tuning can be completed when you are back on the ground.

3.4. Wing Pre-flight Checks

- Check the sail for damage to both surfaces, the internal structure (ribs, diagonals) and seams.
- Check that the lines are not damaged or tangled.
- Check that the quick-links which connect the lines to the risers are undamaged and correctly tightened.
- Check that the risers are not damaged or twisted.
- Check that the speed system works freely and that the lines are long enough to ensure that the speed system is not permanently activated whilst in flight.
- Check the operation of the trim system and set to the takeoff/landing position.
- Lastly, check that the brake handles and tip steering handles are correctly attached and that each line runs freely through its pulley.

4. BASIC FLIGHT TECHNIQUES

4.1. Inflation: Forward

Nil to light wind

Lay out the paraglider with the leading edge in a horseshoe shape. Set the trimmers to slow trim. Holding the A risers close to the quick links move forward until the lines are tight. You should now be perfectly centered to your wing. In nil wind or a light headwind, with lines tight take several positive strides along with a small amount of thrust. FLEXOR will rapidly inflate and rise over your head. Do not pull the risers too hard, either forward or down as this could cause a collapse of the leading edge. Simply follow them with your arms until the glider reaches its angle of flight above your head. With the right (low) amount of thrust FLEXOR does not have a tendency to overshoot the pilot. A controlled inflation avoids excessive need of the brakes

and allows you to visually check the wing and lines during the last phase of the launch, before acceleration to take-off speed.

4.2. Reverse Launch

Light to strong wind

Set trimmers to standard or up to 2 cm faster. Pass the risers over your head and cage and turn to face the wing. From here the reverse launch can be performed. When the wing is under control and above your head, turn to face the wind and the take-off run can commence.

We recommend first practicing your launch techniques without the power unit and then with the power unit whilst the motor is not running, so as to fully familiarise yourself with the sensations, skills and procedures for safe live take-offs.

IMPORTANT: Never attempt to take off with a glider that is not fully inflated, directly overhead or if you are not fully in control of the pitch/roll of the wing

4.3. Operation Of Trimmer System

FLEXOR is supplied with a trimmer riser set. The trimmers are a system to modify glider profile, altering the angle of attack of the wing to set a desired trim speed.

The 'neutral' or standard position is when the trimmers are set to the red line. The slow setting is ideal for climbing under power, whilst thermalling and when the air is turbulent. Brake pressure is lighter and the handling at its best on the standard trim setting. To increase cruise speed you can use the speed system or release the trimmers, or both. In turbulent air the wing is most manageable on its slowest setting, i.e. with trimmers in the standard position and no accelerator applied.

To activate them the pilot should gently push the "trimmers" cam lock to allow the straps to slide, lowering the angle of attack. Release the cam lock to lock the straps at the desired setting. To tighten the trimmers, to increase the angle of attack, the pilot should pull the straps down vertically until the desired setting is achieved. Trimmers must be activated and deactivated symmetrically.

4.4. Operation of Speed Bar

Use of the speed bar increases the maximum speed of the paraglider by up to 30% of the trim speed by lowering the angle of attack.

The speed bar is a foot operated system. Pushing the bar with your feet will activate the system. Releasing the bar will deactivate the system.

The Skyflex active foil allows the pilot to choose the configuration of the profile from slow & easy to fast & stable with everything in between. All combinations of controls are useable with safe behaviour; however, FLEXOR is more efficient when the tip steering is used at accelerated speeds if changes in direction are desired.

Permissible in-Flight speed setting/steering of combined controls

Accelerator	Trimmers	Brakes	Tip Steering
YES	YES	NO	YES
YES	NO	YES	YES
NO	YES	YES	YES

4.5. The Climb Out

Once in the air you should continue flying into wind whilst gaining height. By setting the trimmers to the slow position you will achieve the best climb rate. Do not attempt to climb too steeply or too quickly by using the brakes. The wing already has a high angle of attitude, coupled with a higher angle of attack (if you use the brakes) plus the engine's full thrust acting on the pilot, this could contribute to make the glider more prone to stall. Furthermore, in the event of an engine failure, the resulting backward pendulum motion of the pilot and the forward dive of the wing can result in a momentary dive until the wing and pilot reach pendulum stability once again, possibly resulting in ground impact if there is insufficient altitude. Do not initiate turns until you have sufficient height and airspeed. Avoid low turns downwind with insufficient airspeed.

FLEXOR is well damped in roll but under certain circumstances it is possible for the pilot to induce oscillations. This is caused by a combination of the engine/propeller torque and pilot weight-shift and/or brake inputs. To stop oscillations it is best to reduce the power slightly and ensure that you remain static with weight-shift and brake inputs. Once settled you can once again apply full power. Under full power the torque effect will attempt to gently turn the wing, using weight-shift or adjusting the trimmers asymmetrically is the best method to correct this. **NOTE:** Using the trimmers asymmetrically will invalidate certification.

4.6. Normal Flight

Once at a safe altitude you can select your cruising speed. The faster you trim the wing, the more fuel your motor will consume to maintain level flight. For better penetration into headwinds and improved glide performance in sinking air or crosswinds, you should fly faster than trim speed by using the accelerator system, and or the trimmers.

For maximum fuel efficiency whilst flying downwind, set the trimmers to the slow setting and do not use the speed bar. With trimmers set to the standard position and applying the brakes approximately 15%, FLEXOR will achieve its best minimum-sink rate.

4.7. Turning

FLEXOR is designed to turn efficiently and will turn without the need for weight-shift piloting if you choose. Your wing is not only designed to turn rapidly (with approx. 30% brake) but also to fly slowly in order to help identify areas of lift (for efficient climb rates) and to maintain a flatter turn to minimize sink rate during the turn (with 15% brake). Whilst in fully accelerated mode, (full speed bar & full out trimmers), the brakes should not be used to turn the wing since the wing becomes inefficient. This combination may destabilise the Skyflex foil when brakes are sharply applied or/and in the turbulent air mass.

The Tip Steering control, located on the D riser, is designed to turn the wing when the trimmers and accelerator are used together. However, the tip steering controls can be used for

steering when flying normally at all speed configurations. To operate the tip steering controls, first release the brake handles from your hands before attempting operation of the tip steering controls. The controls give a positive turn rate with a recommended operational range of approximately 0 – 40 cm. It is not recommended to attempt a landing or flair out using the tip steering controls.

4.8. Active Flying

FLEXOR has been designed with a Skyflex reflex profile. It will resist reasonable levels of turbulence without pilot input. However in stronger turbulence (which should be anyhow avoided if possible) we recommend that the trimmers are returned to the standard position and that the speed bar is not used. Fly the wing actively.

The key elements of effective active flying are the correct use of pitch control and pressure control: In turbulent air, if the glider pitches in front of you, use the brakes to arrest the pitch. Equally, if the glider pitches behind you, release the brakes to allow it to speed up and return above you head. In severe turbulence, flying with a small amount of brake applied (approx. 20cm) will give you tension in the brakes and feedback from the wing. In turbulent conditions the internal pressure of the wing can change and you can feel this through the brakes. The aim is to maintain a constant pressure through the brakes. If you feel a loss in pressure apply the brakes until normal pressure is resumed then raise your hands swiftly back to their original position. Avoid flying with continuous amounts of brake in rough air as you could inadvertently stall the wing. Always consider your airspeed and fly at a safe altitude.

IMPORTANT: No pilot and no glider are immune to collapses. In severe turbulence active flying will help to reduce any tendency to collapse. When the conditions are very turbulent, be more active and anticipate the movements of your wing and remove yourself from the area of turbulence. Always be aware of your altitude and do not over-react. We advise you to keep hold of your brakes at all times and not to fly in turbulent conditions in the first instance.

It is tempting to accelerate the wing in these circumstances to activate the SAFS and to feel more collapse resistant. This will make the wing less likely to collapse but, if the wing flies outside of its safe operating limit and does collapse, the ensuing collapse is likely to be highly dynamic, more so than if flying on standard trim.

4.9. Landing

We recommend ensuring that trimmers are returned to the slow position for most landings. Landing is possible unpowered or powered. FLEXOR has good flair out characteristics and the amount of flair should be matched to the amount of wind. Avoid making any large control inputs below 30 metres and set up into wind as early as possible.

When landing in nil to light wind, choose the slow trim speed setting and retain all airspeed until the point of flair. When landing in moderate wind conditions, the ground speed is reduced so simple and progressive application of the brakes will be enough for a perfect landing. Avoid a hard flair as the glider may climb. In moderate to strong winds, landing with open or half open trimmers is possible, but it will be necessary to balance the application of the brakes skilfully to initiate the correct flair.

5. RAPID DESCENT TECHNIQUES

As a general rule, in order to descend, fly away from areas of lift. Flying at faster speeds will also enable you to descend quicker. If, for whatever reason, you are taken unawares by the development of conditions, you may consider using the following techniques to increase your sink rate further.

5.1. Big Ears

Grasp the outside big ears A line on both sides as high up the line as possible.

Pull the line outwards and downwards whilst allowing your hands to slightly slide down the line until the wingtips fold back under the leading edge. Keep the lines taut to stop the wingtips from reopening until the manoeuvre is finished. Depending on the size of the big ears that have been initiated, the sink rate can increase by up to 3–4 m/s. If necessary, it is possible to initiate small alterations in direction by weight shift control. As soon as the lines are released, the paraglider should spontaneously reopen. However, you can speed reopening by „pumping“ the brakes in a single sweeping movement approximately 30%. When pumping the brakes it is recommended that one side of the paraglider be opened after the other. Pulling both brakes simultaneously to reopen ears may result in a stall.

5.2. Spiral Drive

FLEXOR is a manoeuvrable wing that responds to pilot input precisely and progressively. To initiate a tight spiral apply one brake progressively to about 35% and hold it in this position. The speed of rotation and the brake pressure will increase progressively and the centrifugal force on the pilot will also increase. The angle and speed of rotation can be decreased or increased by releasing or depressing the brake by several centimetres respectively. Once mastered the spiral dive allows you to descend at rates greater than 10 m/s. Extremely abrupt or badly synchronised brake inputs or too-rapid initiation of the spiral may result in an asymmetrical collapse and/or a spin.

CAUTION: A deep spiral is a radical manoeuvre. The kinetic energy generated must be dissipated by slowly releasing the inside brake throughout, at least, one whole revolution.

5.3. B-line Stall

Grasp the B risers near the quick links and ease them down symmetrically. Do not snatch them down. The paraglider will enter a B-line stall and feel to drop backwards before the pilot stabilises underneath the wing. The descent rate increases to 6 - 8 m/s. To exit the B-line stall raise both hands together in a single, positive movement so that the risers are at normal full extension again. On releasing the B-risers, your FLEXOR should return immediately to normal flight. An adjustment error, control error or certain meteorological conditions may lead to a prolonged phase of parachuting. A push on the speed bar should initiate rapid exit from the B-line stall state. If the speed bar is not connected, pulling on the A-risers by 4 – 5 cm will have the same result.

CAUTION: Unlike big ears and spiral dives (see above) a glider in a B-line stall is in a true stalled position. For this reason, a B-line stall should never be performed close to the ground.

6. INCIDENTS

6.1. Asymmetric or Frontal (Symmetric) Collapses

Despite tests showing that FLEXOR recovers spontaneously after collapses, active piloting is recommended in the event of an asymmetric or frontal collapse. Active piloting will reduce the loss of altitude and a change of direction. If any unstable incident such as wing collapse, stall or spin is encountered whilst flying in accelerated mode, it is recommended to return the speed bar and trimmers to the standard setting to assist recovery.

In the event of a frontal (symmetric) collapse:

- Before automatic reopening occurs, bring both brakes down swiftly & symmetrically to speed up reopening of the

leading edge, then immediately bring your hands back up to normal flying position.

In the event of an asymmetric collapse:

- Keep the wing flying as straight as possible by leaning away from the collapsed side and applying sufficient (just enough, not too much) brake to maintain course.
- Speed up the reopening of the closed side by a single, positive input on the brake of the collapsed side & repeat if necessary.
- If flying at maximum speed (trimmers and accelerator) FLEXOR would exit the collapse with larger amounts of inertia. The accelerator should immediately be released and trimmers closed and the pilot should be ready to anticipate the resulting forward pitch of the wing and damp any surge appropriately with the use of the brakes to avoid a further collapse of the leading edge.

6.2. Stalls

Certain pilot behaviour or weather conditions can cause a full stall. This is a serious deviation from normal flight and can be difficult to manage. If a stall occurs at less than 100 m above the ground, throw your reserve parachute.

Main Causes of a Full Stall:

- Poorly timed or excessive use of the brakes when the air speed of the wing is reduced (e. g. when coming out of a spiral or speeding up after a B-line stall).

Rain-induced deep or Full stall:

- A soaked or heavily drenched leading edge (from rain or a cloud) can result in a full stall or Deep stall due to uneven airflow over the leading edge as a result of rain drops and an increase of weight to the wing. Reported cases of this phenomenon are linked to high levels of porosity in the glider's fabric. Whatever the cause, a stall can be either symmetrical or asymmetric (a spin). In both cases the brake line travel becomes very short and even small input may suddenly induce an airflow separation; in some cases even a gust or a sudden thermal may change the angle of incidence enough to cause the deep stall. If you find

yourself flying in unavoidable rain we strongly recommend that you avoid any sudden movements or radical brake line input, that you do not pull Big Ears or B-stall, and that you steer clear of turbulence and avoid a deep flare on landing.

In both cases the pilot has two possible courses of action:

- If the full stall happens above 100 m it is strongly recommended to initiate standard stall recovery assuming the pilot is familiar with the process (i.e. a complete execution of the full stall, stabilization of the wing and progressive lifting of the hands to resume normal flight).
- If the full stall happens below 100 m or if the pilot is unfamiliar with stall recovery the reserve parachute should be deployed immediately

6.3. Brake line malfunction

If a brake line or pulley breaks it is possible to turn FLEXOR using the tip steering controls. Alternatively, the D risers (rear risers) may also be used to turn. In this case the movements should be finely controlled as the deformation of the wing due to the traction on the D risers is greater than that produced by using the brakes.

Tip: Practice this method of steering to be prepared before a real brake failure!

7. MAINTENANCE AND CHECKS

7.1. Advice on Maintenance

- Avoid dropping the canopy on its top surface or on its leading edge during inflation or landing.
- Do not drag it across the ground when moving it.
- Do not expose it unnecessarily to sunlight.
- Choose a folding technique that doesn't damage the leading edge strips and that doesn't crease the internal structure excessively. To maximize the life of your glider we do not recommend the use of stuff sacks: the abrasion of the material will decrease the life expectancy of the fabric – in particular its internal structure.
- Never store your paraglider when it is damp. If immersed in sea water, rinse it thoroughly in fresh water. Do not use any detergents.
- If you do most of your flying near the sea, where the air is humid and salty, the wing may age faster. In this case we suggest you have it checked more often than prescribed in this manual.
- Empty any foreign bodies from your paraglider regularly, for example sand, stones or animal or vegetable matter which may eventually decay. Twigs, sand, pebbles, etc. damage tissue in successive folds, and organic debris of vegetable or animal origin (insects) can promote mould growth. FLEXOR is fitted with debris release slots at the wing tips. Debris can be shaken from the closed cells through to the wing tip and the release slot opened to remove particles. Check that you reseal the debris release slot when completed.

7.2. Storage and transport

Store your loosely packed glider in a cool (10-25°C) and dry (< 70% humidity) place. Hot car boots or damp basements lead to damaging of the cloth. A paraglider should always be dry when packed, but this is particularly important after the last flight of the season. But even a completely dry wing should still be stored open in a dry, clean and dark place. If you do not have room for such winter storage we recommend you open all compression straps on the bag as much as possible and leave the bag open so that air can circulate around the packed canopy. Make sure no vermin make their sleeping quarters in your wing, and keep it well distant from solvents and acids. Petrol and other petrochemicals are especially abrasive for nylon and will dissolve the cloth if allowed near. High temperatures in combination with moisture are a particularly volatile mix that will accelerate the hydrolysis process where the fibres and the coating are decomposed.

7.3. Pre-delivery Control

The wing has undergone a series of tests during the production process and consequent flight tests before the delivery. It is delivered with a standard brake setting, the same as the one used during the testing.

7.4. Periodic Checks & Repairs

For safety reasons, it is recommended that the paraglider be checked every two years, or after 100 flights and anytime there is a change in its behaviour. The check must be done by the manufacturer or an authorized representative. Before sending the paraglider for an inspection, contact your importer or your dealer.

CAUTION: Have your wing additionally checked if you notice damages or a change in flight behaviour.

7.5. Spare parts

Your SKY wing consists of many high quality long-life components. When replacing parts, (lines, risers, fabric panels, etc.), only original parts may be used. In addition to the continued airworthiness of your paraglider this is important for your safety as well.

8. GUARANTEE

FLEXOR is guaranteed for two years against any production fault since the date of purchase. The guarantee does not cover:

- Damage caused by misuse, by neglecting the regular maintenance, or if the glider is overloaded or misused.
- Damage caused by inappropriate landings.

9. DISPOSAL

Even the best products have a limited service life, and once your glider reaches this point, it must be disposed of properly. Please make sure your paraglider is disposed of in the correct environmental manner or send it back to Sky Paragliders for correct disposal. In case of any doubts regarding the information in the manual, contact your SKY dealer.

Sky Paragliders a.s.

Okružní 39, 739 11 Frýdlant nad Ostravicí, Czech Republic

Tel.: +420 558 676 088, info@sky-cz.com, **www.sky-cz.com**



FLEXOR

DE

EINFÜHRUNG

Gratuliere zu Ihrer Entscheidung, ein Teil der Sky Family zu werden. Wir freuen uns, Sie zur Welt von Sky begrüßen zu können und hoffen, dass Sie unter ihrem Sky Paragliders Schirm viele schöne Stunden mit fantastischen Flügen genießen werden.

Der FLEXOR wurde als echter Motorschirm entwickelt und vereint viele Merkmale, die Ihr Motorflug-Erlebnis zu etwas Besonderem machen werden. Deshalb ist es wichtig, dieses Handbuch vollständig zu lesen sowie mit Ihrem Händler zu sprechen, um die Kontrollmöglichkeiten und Betriebsgrenzen Ihres Schirms noch vor dem ersten Flug zu verstehen. Die Basis von Sky Paragliders liegt im Herzen von Europa und wir sind stolz auf unsere auf dem neuesten Stand der Technik ausgestattete Produktion in der Tschechischen Republik. Management und Entwicklungsteams sitzen nur 19 Stufen oberhalb des Produktionsbetriebes. Dieser enge Kontakt ist für uns unglaublich wichtig und hilft uns dabei, Produkte höchster Qualität mit minimaler Umweltbelastung und minimiertem Verbrauch von Material anbieten zu können.

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Bitte lesen Sie dieses Handbuch aufmerksam und beachten Sie die folgenden Details: Der Zweck dieses Handbuchs ist es, dem Piloten Richtlinien für den Gebrauch dieses Gleitschirms zu vermitteln. Auf keinen Fall darf das Handbuch als Trainingsanleitung für diesen oder einen anderen Schirm genutzt werden. Wir raten Ihnen dringend, einen Gleitschirm nur als qualifizierter Pilot oder im Rahmen der Ausbildung an einer akkreditierten Flugschule mit einem geeigneten Fluglehrer zu verwenden. Piloten sind persönlich für ihre eigene Sicherheit und die Flugtauglichkeit ihres Fluggeräts verantwortlich. Der Gebrauch dieses Gleitschirms erfolgt ausschließlich auf Risiko des Verwenders! Sowohl der Hersteller als auch die Händler schließen jegliche Haftung in Verbindung mit dem Gleitschirmfliegen aus. Zum Zeitpunkt der Auslieferung erfüllt dieser Gleitschirm alle Anforderungen des EN-Lasttests und des DGAC und verfügt über ein von Sky Paragliders ausgestelltes Zertifikat seiner Flugtüchtigkeit. Alle Änderungen an diesem Gleitschirm machen die Musterzulassung ungültig.

Inhalt

EINFÜHRUNG	15		
HAFTUNGSAUSSCHLUSS	15		
1. ALLGEMEINE INFORMATIONEN	17		
1.1 Grenzen des Gebrauchs			
1.2 Pilotenprofil			
1.3 Musterprüfung			
1.4 Lieferumfang			
1.5 Eigenschaften			
1.6 Haupteigenschaften			
2. TECHNISCHE DETAILS	18		
2.1 Schema des Tragegurtes			
2.2 Leinenschema			
2.3 Flügelprofil			
2.4 Technische Daten			
3. EINSTELLUNG	20		
3.1 Einstellung der bremsen/bremsgriffe			
3.2 Trimmer			
3.3 Speedsystem			
3.4 Vorflug-Checks			
4. FLUGTECHNIKEN	21		
4.1 Vorwärtsstart			
4.2 Rückwärtsstart			
4.3 Bedienung der Trimmer			
4.4 Bedienung des Speedsystems			
4.5 Steigflug			
4.6 Normalflug			
4.7 Kurvenflug			
4.8 Aktives Fliegen			
4.9 Landung			
5. SCHNELLABSTIEGSTECHNIKEN	22		
5.1 Ohren anlegen			
5.2 Steilspirale			
5.3 B-Stall			
6. STÖRUNGEN	23		
6.1 Asymmetrische oder frontale (symmetrische) Einklapper			
6.2 Strömungsabrisse			
6.3 Bremsversagen			
7. INSTANDHALTUNG & CHECKS	24		
7.1 Empfehlungen zur Instandhaltung			
7.2 Aufbewahrung & Transport			
7.3 Checks			
7.4 Regelmäßige Überprüfungen & Reparaturen			
7.5 Ersatzteile			
8. GARANTIE	25		
9. ENTSORGUNG	25		
LEINENSPEZIFIKATIONEN	37		

1. ALLGEMEINE INFORMATIONEN

1.1. Grenzen des Gebrauchs

Grenzen des Gebrauchs Alle Fluggeräte - vom Gleitschirm bis zum Kampfjet - haben ihre Betriebsgrenzen. Der FLEXOR ist hier keine Ausnahme; er bietet ein hohes Maß an Stabilität, besonders im beschleunigten Flug. Er verwendet ein Reflexprofil, das ihn aber nicht gegen alle Turbulenzen „unverwundbar“ macht. Das Fliegen in turbulenter Luft, seien es nun starke Thermik oder Bereiche mechanischer Turbulenzen aufgrund von Terrain oder Windscherungen, sollte mit jedem stauluftgefüllten Fluggerät aufgrund des Risikos unabwendbarer und unerwarteter Einklapper vermieden werden. Das stabile Profil des FLEXOR verzeiht und dämpft ein gewisses Maß an Turbulenz und bietet dabei ein hohes Maß an Flugkomfort - dennoch sollte sein Pilot sich stets innerhalb der Betriebsgrenzen des Schirmes und in ausreichender Mindesthöhe bewegen. Beachten Sie, dass Einklapper bei hoher beschleunigter Fluggeschwindigkeit sehr dynamisch ausfallen und mit starkem Höhenverlust einhergehen werden. Der FLEXOR ist ein sehr robuster Gleitschirm und das Fliegen der üblichen Manöver eines Sicherheitstrainings stellt normalerweise kein strukturelles Problem dar. Dennoch kann das häufige und wiederholte Training extremer Manöver den Alterungsprozess dramatisch beschleunigen, weshalb Sky empfiehlt, solcherart genutzte Schirme in kürzeren als den für den Normalbetrieb vorgeschriebenen Abständen überprüfen zu lassen.

1.2. Pilotenprofil

Der FLEXOR eignet sich für Einsteiger bis Intermediate-Piloten und sogar Experten werden seine Fähigkeiten, seine Vorzüge und seine Vielseitigkeit für unterschiedliche Einsatzzwecke nutzen. Er ist ein vielseitiger Einsteigerschirm mit Reflexprofil, der Piloten mit wenig Motorflug-Erfahrung exzellentes Handling, einfache Schirmkontrolle für rasche Fortschritte, gute Reisegeschwindigkeit und hohe Stabilität bietet, was ihn ideal für Einsteiger bis Fortgeschrittene macht. Die Charakteristika und Eigenschaften des FLEXOR machen ihn zum perfekten Werkzeug für vielfältige Flugaufgaben und sein hoher Fun-Faktor zu einem begehrten Schirm. Passen Sie für einen sicheren und angenehmen Flug die Flächenbelastung Ihrer Flugerfahrung an. Die Flächenbelastung spielt für das Schirmverhalten eine wichtige Rolle und sollte bei der Wahl der Schirmgröße immer berücksichtigt werden.

Die Steuerung bei höheren Geschwindigkeiten wird durch den Einsatz der Stabulo-Steuerung ermöglicht, welche gutes Ansprechverhalten und effizienten Kurvenflug ohne Destabilisierung des Profils erlaubt. Versehentlicher Gebrauch der Hauptbremsen beim Vollgasflug kann dennoch das Profil destabilisieren. Dies ist ein sehr wichtiger Aspekt, der im Flug immer beachtet werden muss; einige Schirmkonfigurationen müssen exakt bedient und in den richtigen Bedingungen angewandt werden, um von jenem Sicherheitsfeature zu profitieren, das den FLEXOR schon zu einem herausragenden Schirm und nun auch zum idealen ersten Reflex-Schirm macht, der seinem Einsteigerpiloten – der meist noch unerfahren mit dualer Steuerung ist – ein hohes Maß an Fehlern verzeiht.



1.3. Musterprüfung

Der FLEXOR hat die Zulassungstests nach EN 926-1:2015 und DGAC ULM Klasse 1 bestanden. Die Flug- und Lasttests wurden von Air Turquoise in der Schweiz durchgeführt. Beim Lasttest widerstand der FLEXOR einer Last von 1 102,5 kg.

Achtung: Alle Änderungen am Gleitschirm machen die zuvor genannten Musterprüfungen ungültig.

1.4. Lieferumfang

Ihr FLEXOR wird mit folgendem Zubehör geliefert:

- Innenpacksack mit Gurt
- Reparaturkit & Multitool
- T-Shirt
- Handbuch auf USB-Stick

1.5. Eigenschaften

Für Motorschirmpiloten sind Start- und Landephase extrem wichtig, weshalb der FLEXOR mit Augenmerk auf einfaches und vorhersehbares Starten und Landen entwickelt wurde. Der FLEXOR verfügt über unsere Skyflex Active Foil System (SAFS) Reflextechnologie, welche ein großes Geschwindigkeitsfenster sowie gute Gleit- und Steigraten bietet. Diese ermöglichen einfache Starts und Landungen bei moderater Geschwindigkeit, gute Flareigenschaften und kurze Startstrecken selbst bei Nullwind, wenn der Schirm auf seine langsame oder standardmäßige Trimmggeschwindigkeit eingestellt ist.

Einmal in der Luft kann dank SAFS eine stabile und schnellere Reisegeschwindigkeit durch Beschleunigung des Schirms über die Trimmer und darüber hinaus über das Speedsystem erzielt werden.

Der FLEXOR ist über Nick- und Rollachse gut gedämpft, um auch bei hohem Tempo Komfort und Sicherheit bieten zu können. Die Steuerung bei hohen Geschwindigkeiten erfolgt durch die Stabilosteuerung, welche rasche Schirmreaktionen ermöglicht.

1.6. Haupteigenschaften

- Der FLEXOR verfügt über eine leichte Eintrittskante mit Nylonstäbchen, welche die Befüllung unterstützt, indem sie dem Luftstrom selbst bei Nullwind die offene Eintrittskante bietet sowie ein effizientes und sauberes Profil ausformt.
- Tragegurte mit Trimmern sind Standard, um im Skyflex-Modus eine höhere Trimmgeschwindigkeit für schnelleres Cruisen zu ermöglichen.

- Speedsystem mit Fußbeschleuniger.
- Skyflex Active Foil System Reflex-Design.
- Stabilo-Steuerung.
- Optional obere oder untere Steuerposition, um bestmöglich zur Aufhängung Ihres Motorsystems zu passen.

2. TECHNISCHE DETAILS

2.1. Schema des Tragegurtes



Grundeinstellung	Länge
A	480 mm
B	480 mm
C	480 mm
D	480 mm

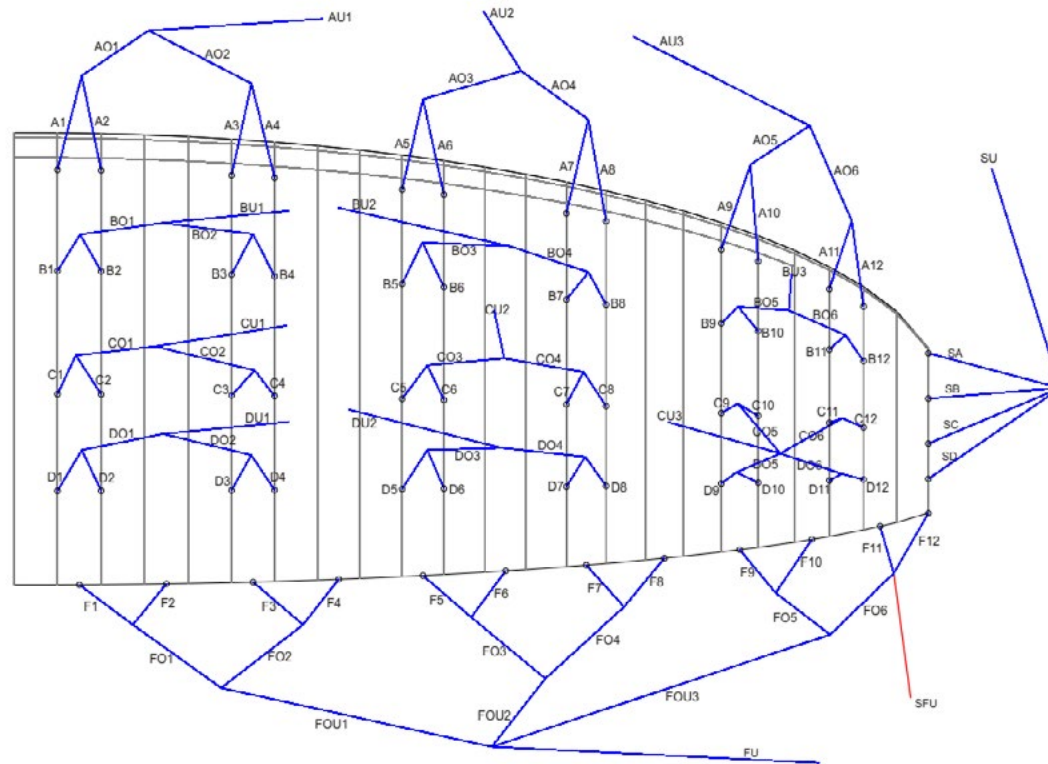
Beschleunigt	Länge
A	340 mm
B	383 mm
C	424 mm
D	480 mm

Mit offenen Trimmern	Länge
A	480 mm
B	513 mm
C	540 mm
D	570 mm

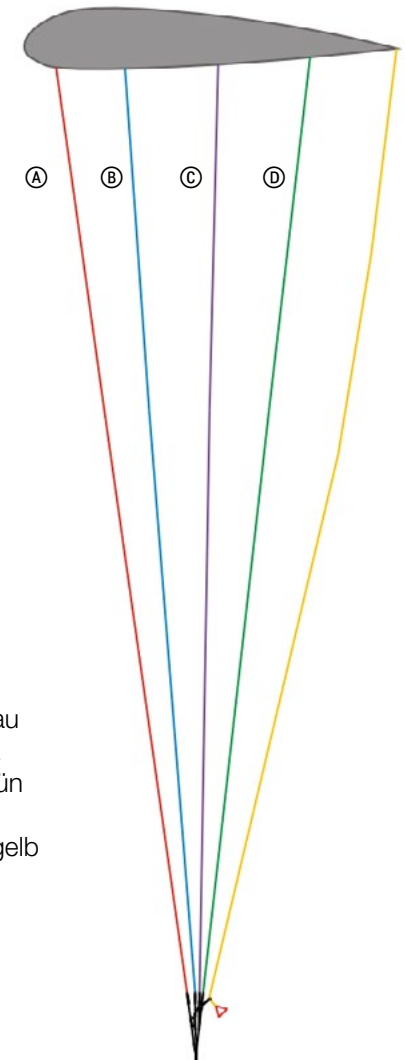
Länge des Speedsystems	140 mm
Länge de Trimmer	90 mm

Gemessen vom unteren Ende der Karabinerschleufe.

2.2. Leinenschema



2.3. Flügelprofil



A – Leinen – rot
 B – Leinen – blau
 C – Leinen – lila
 D – Leinen – grün
 Bremsleinen – gelb

2.4. Technische Daten

FLEXOR	23	25	27	29
Fläche ausgelegt (m²)	23	25	27	29
Spannweite ausgelegt (m)	10,51	10,95	11,38	11,79
Streckung ausgelegt	4,8	4,8	4,8	4,8
Fläche projiziert (m²)	19,67	21,38	23,09	24,81
Spannweite projiziert (m)	8,54	8,9	9,25	9,58
Streckung projiziert	3,7	3,7	3,7	3,7
Anzahl Zellen	46	46	46	46
Schirmgewicht (kg)	4,95	5,3	5,6	5,9
Startgewicht (kg)	65-100	80-115	90-130	110-150
Musterprüfung	DGAC / EN 926-1			

3. EINSTELLUNG

3.1. Einstellung der bremsen/ bremsgriffe

WICHTIG – Vor Ihrem ersten Flug mit dem FLEXOR ist es erforderlich, die Position der Bremsen/Bremsgriffe zu überprüfen und gegebenenfalls auf die Höhe Ihrer Aufhängepunkte einzustellen. Sie kann auch auf Vorlieben und Flugstil des Piloten eingestellt werden. Wir empfehlen dringend, diese Einstellungen nur unter Aufsicht eines Fluglehrers oder eines mit diesen Einstellungen vertrauten erfahrenen Piloten durchzuführen.

Die Tragegurte bieten die Option für eine obere oder untere Position der Bremsschlaufen. Für eine niedrige Hauptaufhängung soll die Umlenkrolle der Bremse an der oberen Schlaufe befestigt werden und die Leine für die Stabilo-Steuerung nur durch die diesbezügliche Umlenkrolle

verlaufen. Für eine hohe Hauptaufhängung soll die Umlenkrolle der Bremse an der unteren Schlaufe hängen, die Leine für die Stabilo-Steuerung verläuft in diesem Fall durch die Umlenkrolle und zusätzlich durch den darunter liegenden Führungsring. Beide Bremsleinen müssen symmetrisch und von gleicher Länge sein; dies gilt auch für die Leinen zur Stabilo-Steuerung.

Überprüfen Sie die Einstellungen, indem Sie den Schirm in laminarem Wind und mit abgedrehtem Motor aufziehen. Nach dem Stabilisieren der Kappe im Luftstrom überprüfen Sie, dass die Austrittskante nicht hinunter gezogen wird. Bei leichter Betätigung der Bremsen sollten 5-10 Zentimeter Spielraum bleiben, bis die Bremsen beginnen, die Austrittskante hinunter zu ziehen.

3.2. Trimmer

Bringen Sie die Trimmer für Start und Landung in die Grundposition (geschlossen). Mit völlig offenen Trimmern erreicht der FLEXOR sehr hohe Fluggeschwindigkeiten. Ohne Motorschub treten steile Gleitwinkel und hohe Sinkraten auf - während diese für den Schnellabstieg ideal sind sollten sie nicht für Start und Landung verwendet werden.

3.3. Speedsystem

Vergewissern Sie sich, dass das Speedsystem nach den Anweisungen des Gurtzeugherstellers korrekt verlegt ist. Um das Speedsystem am Boden einzustellen bitten Sie einen Freund, ihre Tragegurte in Flugposition (gestreckt) zu bringen, während Sie im Gurtzeug sitzen. Stellen Sie die Länge der Beschleunigerleinen so ein, dass die Querstrebe vor Ihrem Sitzbrett lose endet. Sie sollten nun in der Lage sein, ihre Ferse in die Hilfsschlaufe einzuhängen. Das Speedsystem muss dabei lose genug sein, um eine Vorbeschleunigung im Normalflug ausschließen zu können; gleichzeitig darf es nicht zu lange sein, sodass eine volle Ausnutzung des Speedsystems unmöglich wird oder Teile davon in den Propeller geraten können. Bei Verwendung eines Frontretters müssen die Beschleunigerleinen unter dem Rettungscontainer sowie den Verbindungsleinen verlaufen, damit der Notschirm korrekt ausgelöst werden kann. Die Verwendung des Speedsystems steigert die Maximalgeschwindigkeit des Gleitschirms um rund 30 Prozent.

Testen Sie die Einstellung des Speedsystems in ruhigen Flugbedingungen über den gesamten Arbeitsbereich: Stellen Sie sicher, dass beide Tragegurte symmetrisch verkürzt werden. Eine Feineinstellung kann nach der Landung erfolgen.

3.4. Vorflug-Checks

- Überprüfen Sie Ober- und Untersegel, interne Struktur (Rippen, Diagonale) und Nähte auf Beschädigungen.
- Überprüfen Sie die Leinen auf Beschädigungen und Verwicklungen.
- Überprüfen Sie die Quick-Links zwischen Tragegurt und Leinen auf Schadensfreiheit und korrekten Verschluss.
- Überprüfen Sie die Tragegurte auf Schäden oder Verwicklungen.
- Überprüfen Sie das Speedsystem auf freien Verlauf und ausreichende Länge, um eine unfreiwillige Vorbeschleunigung im Normalflug ausschließen zu können.
- Prüfen Sie die Funktionsfähigkeit der Trimmer und bringen Sie diese in Neutralposition für Start und Landung.
- Überprüfen Sie zuletzt die korrekte Anbringung der Bremsschlaufen sowie den freien Verlauf der Bremsleine durch die Umlenkrolle.

4. FLUGTECHNIKEN

4.1. Vorwärtsstart

Nullwind bis leichter Gegenwind

Breiten Sie den Gleitschirm mit der Eintrittskante in Hufeisenform aus. Schließen Sie die Trimmer. Halten Sie die A-Tragegurte nahe der Quick-Links und gehen Sie vorwärts, bis die Leinen leicht gespannt sind. Sie sollten nun genau mittig vor ihrem Schirm stehen. Machen Sie bei Nullwind oder leichtem Gegenwind einige Schritte vorwärts. Der FLEXOR wird sich rasch füllen und über Ihren Kopf steigen. Ziehen Sie nicht an den Tragegurten - weder vorwärts noch abwärts - da dies ein Einklappen der Eintrittskante zur Folge haben könnte. Folgen Sie den Tragegurten einfach mit Ihren Armen, bis der Schirm genau über Ihrem Kopf steht. Mit dem richtigen (geringen) Maß an Schub hat der FLEXOR keine Tendenz, seinen Piloten zu überschießen.

Ein kontrollierter Start vermeidet starke Steuerbewegungen und erlaubt es Ihnen, Schirm und Leinen visuell während der letzten Phase des Starts zu überprüfen - vor dem Beschleunigen auf die Startgeschwindigkeit.

4.2. Rückwärtsstart

Leichter bis starker Gegenwind

Öffnen Sie die Trimmer um 2 cm aus der geschlossenen Position. Führen Sie die Tragegurte über Ihren Kopf, bis Sie mit dem Gesicht zum Schirm stehen. Von hier weg kann der Rückwärtsstart ausgeführt werden. Sobald der Schirm kontrolliert über Ihrem Kopf steht drehen Sie sich in Flugrichtung und beginnen Sie den Startlauf. Wir empfehlen, die ersten Rückwärtsstartversuche anfangs ohne den Motor und danach mit abgestelltem Motor zu machen, bis Sie völlig mit den Eindrücken, Fertigkeiten und Prozeduren für einen sicheren Rückwärtsstart vertraut sind.

WICHTIG: Versuchen Sie nie, mit einem Schirm zu starten, der nicht voll gefüllt ist und über Ihrem Kopf steht oder bevor Sie Nick- oder Rollbewegungen des Schirmes unter Kontrolle haben.

4.3. Bedienung der Trimmer

Die Tragegurten des FLEXOR sind mit Trimmern ausgestattet. Das System der Trimmer verändert das Schirmprofil, indem es den Anstellwinkel für die gewünschte Trimspeed beeinflusst. Die neutrale oder Standardposition befindet sich bei völlig geschlossenen Trimmern. Diese ist ideal für das Steigen unter Motor, beim Thermikfliegen und bei turbulenter Luft. Der Bremsdruck ist niedriger und das Schirmhandling ist mit der Standardeinstellung am besten. Zur Steigerung der Fluggeschwindigkeit können Sie das Speedsystem betätigen, die Trimmer lösen oder beide Maßnahmen kombinieren. In turbulenter Luft ist der Schirm in seiner langsamsten Einstellung am stabilsten, das heisst mit geschlossenen Trimmern und ohne Betätigung des Speedsystems.

Zur Betätigung der Trimmer drückt der Pilot die Trimmerschnallen und erlaubt es den Gurtbändern, sich zu verlängern, wodurch der Anstellwinkel verkleinert wird. Lassen Sie die Schnallen los, sobald die gewünschte Einstellung erreicht ist. Um die Trimmer zu straffen, also den Anstellwinkel zu erhöhen, ziehen Sie die Trimmgurte vertikal

herunter bis die gewünschte Einstellung erreicht ist. Die Trimmer müssen immer symmetrisch aktiviert und deaktiviert werden.

4.4. Bedienung des Speedsystems

Die Aktivierung des Speedsystems vergrößert durch eine Verringerung des Anstellwinkels die maximale Fluggeschwindigkeit des Gleitschirms gegenüber Trimspeed um rund 30 Prozent. Das Speedsystem wird durch die FüÙe aktiviert. Druck auf die Querstrebe aktiviert das System, ein Auslassen der Querstrebe deaktiviert es.

Zulässige Kombinationen gleichzeitig im Flug verwendeter Elemente

Speedsystem	Trimmer	Bremsen	Stabilo-Steuerung
JA	JA	NEIN	JA
JA	NEIN	JA	JA
NEIN	JA	JA	JA

4.5. Steigflug

Gleich nach dem Start sollten Sie weiter gegen den Wind fliegen, während Sie Höhe gewinnen. Die Trimmer in geschlossener Position bringen die beste Steigrate. Versuchen Sie nicht, zu steil zu steigen oder durch Einsatz der Bremsen zu schnell steigen zu wollen. Der Schirm befindet sich bereits in einem hohen Anstellwinkel und der Schub des Motors wirkt auf den Piloten - dies könnte den Schirm nahe an einen Strömungsabriss bringen. Bei einem Motorausfall könnten das starke Zurückpendeln des Piloten und der nach vorne schießende Schirm zu einem weiten Abtauchen führen, bis wieder Pendelstabilität erreicht ist. In nicht ausreichender Höhe droht ein harter Bodenkontakt. Verzichten Sie auf die Einleitung von Kurven, bis Sie ausreichende Höhe und Fluggeschwindigkeit erreicht haben. Vermeiden Sie Rückenwind-Kurven mit zu geringer Airspeed. Der FLEXOR verfügt über eine gute Rolldämpfung, aber unter bestimmten Bedingungen kann der Pilot Schwingungen einleiten. Diese werden durch eine Kombination aus dem Drehmoment von

Motor und Propeller und den Gewichtsverlagerungen und/oder Bremsbetätigungen des Piloten verursacht. Um diese Schwingungen zu beenden empfehlen wir eine leichte Reduktion des Motorschubs, während der Pilot mit seinem Körpergewicht und den Bremsen neutral bleibt. Nach dem Abklingen der Schwingungen kann wieder Gas gegeben werden. Bei Vollgas wird das Drehmoment des Motors den Schirm leicht zu einer Seite zu drehen versuchen; durch Gewichtsverlagerung oder einseitigen Einsatz der Trimmer kann der Geradeausflug wieder hergestellt werden.

ACHTUNG: Der einseitige Einsatz der Trimmer macht die Musterprüfung ungültig.

4.6. Normalflug

In sicherer Höhe können Sie Ihre Reisegeschwindigkeit auswählen. Je schneller Sie den Schirm trimmen, desto mehr Benzin wird Ihr Motor verbrauchen, um die Flughöhe zu halten. Für besseres Vorankommen bei Gegenwind und eine verbesserte Gleitleistung in sinkenden Luftmassen oder bei Seitenwind sollten Sie schneller als Trimspeed fliegen, indem Sie das Speedsystem und/oder die Trimmer verwenden. Für maximale Effizienz beim Fliegen mit Rückenwind setzen Sie die Trimmer in Standardposition und verzichten Sie auf den Einsatz des Speedsystems. Mit deaktivierten Trimmern und etwa 15 Prozent Bremse erreicht der FLEXOR seine beste Sinkrate.

4.7. Kurvenflug

Der FLEXOR wurde für effizienten Kurvenflug entwickelt und wird auch ohne Gewichtsverlagerung Kurven einleiten. Der Schirm ist nicht nur für rasche Kurven (etwa 30 % Bremse), sondern auch zum Langsamflug entwickelt worden, um Ihnen das Auffinden von Steigbereichen zu erleichtern und mit 15 % Bremse ein minimales Kurvensinken zu erreichen. Im voll beschleunigten Modus (durchgetretenes Speedsystem und voll geöffnete Trimmer) dürfen die Bremsen nicht zum Kurvenflug verwendet werden, weil sie den Schirm ineffektiv machen. Diese Kombination (Vollgas + Bremse) kann das Skyflex-Profil destabilisieren, wenn die Bremsen rasch betätigt werden und/oder in turbulenten Luftmassen. Die Stabilo-Steuerung am D-Tragegurt wurde entwickelt, um den Schirm

bei gleichzeitiger Verwendung von Trimmern und Speedsystem zu steuern. Diese Steuerungsmethode kann auch im Normalflug eingesetzt werden. Zur Verwendung der Stabilo-Steuerung lassen Sie die Bremsen los bevor Sie nach den Griffen der Stabilo-Steuerung greifen. Diese vermitteln auf einem Betätigungsweg von 0-40 cm ein positives Steuergefühl. Es wird nicht empfohlen, die Stabilo-Steuerung für Ausflaren oder Landung zu verwenden.

4.8. Aktives Fliegen

Der FLEXOR wurde mit einem Skyflex-Profil entwickelt. Es widersteht auch ohne Piloteneingriff einem hohen Maß an Turbulenz. In starken Turbulenzen (die nach Möglichkeit vermieden werden sollten) empfehlen wir dennoch, die Trimmer wieder in die Standardposition zu bringen und das Speedsystem nicht zu verwenden. Fliegen Sie den Schirm aktiv. Die Schlüsselemente des aktiven Fliegens sind die Kontrolle von Nickbewegungen sowie des Kappeninnendrucks: Sollte der Schirm in turbulenter Luft vor Sie schießen, so nutzen Sie die Bremsen um das Vorschießen zu stoppen. Bleibt der Schirm hinter Ihnen zurück, so lösen Sie die Bremsen um der Kappe die Rückkehr über Ihren Kopf zu ermöglichen. In starken Turbulenzen vermittelt Ihnen ein geringes Maß an Bremse (rund 20 cm) die beste Bremsspannung sowie das intensivste Schirmfeedback. In turbulenten Bedingungen verändert sich der Innendruck der Kappe rasch, was durch die Bremsen erfüllt werden kann. Das Ziel ist es, einen konstanten Innendruck über die Bremsen zu erzielen. Bei nachlassendem Druck betätigen Sie die Bremse, bis sich der Kappendruck normalisiert und bringen Sie die Bremsen rasch wieder in die vorherige Position. Vermeiden Sie das Fliegen mit dauerhaft hohen Bremswegen in rauer Luft, da Sie sonst unabsichtlich den Schirm in den Strömungsabriss bringen könnten. Achten Sie immer auf ihre Geschwindigkeit gegenüber der umgebenden Luftmasse (Airspeed) und eine sichere Flughöhe über Grund.

WICHTIG: Kein Schirm und kein Pilot sind immun gegenüber Einklappern. In schweren Turbulenzen wird aktives Fliegen die Wahrscheinlichkeit von Klappern deutlich reduzieren. Fliegen Sie in sehr turbulenten Bedingungen noch aktiver und nehmen Sie die Bewegungen Ihres Schirms vorweg. Seien Sie sich dabei immer Ihrer Höhe bewusst und überreagieren Sie nicht. Wir empfehlen,

die Bremsen immer in den Händen zu halten und turbulente Bedingungen möglichst zu vermeiden. Es mag verführerisch sein, in solchen Flugbedingungen das Skyflex-System zu aktivieren und die höhere Klappresistenz für sich zu nutzen. Die Wahrscheinlichkeit von Einklappern sinkt zwar, erreicht der Schirm jedoch seine Betriebsgrenzen und klappt dennoch ein, so wird der Einklapper weit dynamischer sein als beim Fliegen im Standardtrim.

4.9. Landung

Vergewissern Sie sich vor der Landung, dass sich die Trimmer in geschlossener Position befinden. Eine Landung ist mit oder ohne Motor möglich. Der FLEXOR hat eine gute Flaireigenschaften, die an die Stärke des Gegenwinds angepasst werden sollten. Vermeiden Sie unterhalb von 30 Metern über Grund starke Steuerausschläge und gehen Sie frühestmöglich in den Endanflug. Beim Landen ohne oder mit nur leichtem Gegenwind verwenden Sie die geschlossene Trimmerstellung und behalten Sie Ihre Vorwärtsfahrt bis zum Zeitpunkt des Ausflarens. Bei moderatem Gegenwind reduziert sich die Geschwindigkeit gegenüber dem Boden, sodass ein progressiver Einsatz der Bremsen für eine perfekte Landung ausreichen wird. Vermeiden Sie ein hartes Abreißen des Schirms, da dieser sonst wieder steigen wird. Bei mittlerem bis starkem Gegenwind ist eine Landung mit halb oder ganz geöffneten Trimmern möglich; der Einsatz der Bremsen erfordert dann jedoch viel Gefühl und Erfahrung.

5. SCHNELABSTIEGS-TECHNIKEN

Als allgemeine Regel für den Abstieg gilt: Fliegen Sie aus Bereichen des Steigens heraus. Das Fliegen mit höherer Geschwindigkeit wird Sie gleichzeitig auch stärker sinken lassen. Sollten Sie von der Entwicklung der Flugbedingungen dennoch überrascht werden, so können Sie die folgenden Abstiegstechniken zur Vergrößerung Ihrer Sinkrate anwenden.

5.1. Ohren anlegen

Greifen Sie die äußerste A-Leine beider Flügelseiten so hoch wie möglich. Ziehen Sie die Leinen nach außen und unten, während Ihre Hände an den Leinen entlanggleiten, bis sich die Flügelenden unter die Eintrittskante falten. Wir empfehlen, die „Ohren“ nacheinander und nicht gleichzeitig anzulegen. Halten Sie die Leinen gespannt, um die Flügelenden bis zur beabsichtigten Ausleitung des Manövers von der Wiederöffnung abzuhalten. In Abhängigkeit von der Einklapptiefe kann das Sinken auf 3-4 m/ sec. zunehmen. Falls erforderlich können Richtungsänderungen durch Gewichtsverlagerung eingeleitet werden. Nach dem Freigeben der Leinen sollte die Schirmkappe spontan wieder öffnen. Die Öffnung kann durch Pumpen der Bremse in einer fließenden Bewegung auf ca. 30 % unterstützt werden. Auch hier empfehlen wir, die Flügelenden nach einander öffnen zu lassen. Ein gleichzeitiges Ziehen beider Bremsen zur Öffnung der Big Ears kann in einem Strömungsabriss enden.

5.2. Steilspirale

Der FLEXOR ist ein agiler Schirm, der auf Steuermanöver seines Piloten präzise und progressiv reagiert. Um eine enge Spirale einzuleiten ziehen Sie eine Bremse progressiv auf etwa 35 % und halten Sie sie in dieser Position. Drehgeschwindigkeit und Bremsdruck werden ebenso wie die Zentrifugalkräfte auf den Piloten zunehmen. Neigungswinkel und Rotationsgeschwindigkeit können durch weiteres Ziehen oder Lösen der Bremsen um einige Zentimeter erhöht bzw. verringert werden. Eine gekonnt ausgeführte Steilspirale erlaubt Sinkraten jenseits von 10 m/sec. Sehr abrupt oder schlecht synchronisierte Bremsinputs oder eine zu schnelle Einleitung der Steilspirale können in einem einseitigen Einklapper oder einer Trudelbewegung enden.

VORSICHT: Eine Steilspirale ist ein radikales Manöver. Die aufgebaute kinetische Energie muss langsam durch Lösen der Innenbre.

5.3. B-Stall

Greifen Sie die B-Tragegurte nahe der Quick-Links Bereich und ziehen Sie sie symmetrisch nach unten. Reißen Sie nicht an den Tragegurten. Der Gleitschirm wird in einen B-Stall gehen und gefühlsmäßig nach hinten fallen, bevor sich der Pilot unter der Kappe stabilisiert. Die Sinkrate steigt auf 6-8 m/sec. Um den B-Stall auszuleiten heben Sie beide Hände in einer einzigen fließenden Bewegung, bis die Tragegurte wieder ihre volle Länge erreichen - dabei sollte Ihr FLEXOR sofort in den Normalflug zurückkehren. Fehleinschätzungen, Bedienungsfehler sowie bestimmte aerologische Bedingungen können dafür sorgen, dass der Schirm im Strömungsabriss verbleibt. Ein kurzer Tritt in das Speedsystem sollte diesen Zustand rasch beenden. Sollte der Beschleuniger nicht eingehängt sein, so hat ein Ziehen der A-Tragegurte um 4-5 cm die selbe Wirkung.

VORSICHT: Anders als beim Ohrenanlegen und der Steilspirale befindet sich der Schirm im B-Stall in einem echten Strömungsabriss. Aus diesem Grund sollte der B-Stall niemals knapp über Grund ausgeführt werden.

6. STÖRUNGEN

6.1. Asymmetrische oder frontale (symmetrische) Einklapper

PObwohl Tests bewiesen haben, dass der FLEXOR nach Einklappen spontan wieder öffnet, ist aktives Fliegen im Fall von asymmetrischen oder Frontklappen zu empfehlen. Aktives Fliegen wird den Höhenverlust sowie das Wegdrehen in Grenzen halten.

Im Fall eines frontalen (symmetrischen) Einklappers:

- Ziehen Sie beide Bremsen noch vor der selbständigen Wiederöffnung rasch und symmetrisch nach unten, um die

Öffnung der Eintrittskante zu beschleunigen; heben Sie die Hände sofort danach wieder in normale Flugposition.

Im Fall eines einseitigen (asymmetrischen) Einklappers:

- Halten Sie den Schirm bestmöglich im Geradeausflug, indem Sie sich von der geklappten Seite weg lehnen und soviel bremsen (gerade ausreichend, nicht zu viel), dass der Schirm auf Kurs bleibt.
- Beschleunigen Sie die Wiederöffnung der geklappten Seite durch einen kurzen Bremsimpuls auf der geklappten Seite und wiederholen Sie dies, falls erforderlich.
- Bei Vollgas (Speedsystem + offene Trimmer) wird der FLEXOR Einklapper mit viel Energie ausleiten. Das Speedsystem sollte sofort losgelassen werden und der Pilot sich bereit machen, um zur Vermeidung eines Folgeklappers das folgende Vorschießen der Kappe über die Bremsen zu dämpfen.

6.2. Strömungsabriss

Pilotenverhalten oder Wetterbedingungen können einen Fullstall auslösen. Dies ist eine ernsthafte Abweichung vom Normalflug und kann schwer zu beherrschen sein. Sollte ein Strömungsabriss in weniger als 100 m Höhe über Grund geschehen so werfen Sie Ihren Rettungsschirm.

Hauptursachen eines Strömungsabrisse (Fullstall):

- chlecht getimter oder exzessiver Einsatz der Bremsen, während die Geschwindigkeit des Schirms gegenüber der Luft (Airspeed) reduziert ist (z. B. bei der Ausleitung einer Steilspirale oder eines B-Stall).

Eigenbedingter Sackflug oder Fullstall:

- Eine nasse oder völlig durchnässte Eintrittskante (aufgrund von Regen oder Wolkenflug) kann einen Sackflug oder Fullstall auslösen, weil Wassertropfen für eine unregelmäßige Strömung sorgen und das Schirmgewicht erhöhen. Belegte Fälle dieses Phänomens standen mit hohen Porositätswerten des Schirmtuches in Verbindung. Ungeachtet des Auslösers kann ein Strömungsabriss

sowohl symmetrisch als auch asymmetrisch (einseitig, Trudeln) sein. In beiden Fällen wird der Bremsweg sehr kurz und schon kleine Lenkmanöver können die Strömung vom Schirm abreißen lassen; in manchen Fällen reicht schon ein Windstoß oder eine thermische Ablösung, um einen Fullstall zu verursachen. Sollten Sie sich in unvermeidbarem Regen wiederfinden, so empfehlen wir die Vermeidung abrupter Lenkbewegungen, von Abstiegsmanövern wie Big Ears und B-Stall und empfehlen, Turbulenzen zu meiden und auf ein tiefes Anbremsen bei der Landung zu verzichten.

In beiden Fällen hat der Pilot die folgenden Möglichkeiten:

- Tritt der Fullstall in einer Höhe von mehr als 100 m über Grund auf, so empfiehlt sich das StandardAusleitverfahren, so der Pilot damit vertraut ist (also vollständige Ausführung eines Fullstalls, Stabilisierung des Schirms und progressives Heben der Hände für eine Rückkehr zum Normalflug).
- Tritt der Fullstall in weniger als 100 m über Grund oder der Pilot ist mit dem Standard-Ausleitverfahren nicht vertraut, so ist der Rettungsschirm sofort auszulösen.

6.3. Bremsversagen

Wenn eine Bremsleine oder Umlenkrolle bricht ist es möglich, den FLEXOR über die D-Tragegurte (hinterste Ebene) zu steuern. Die Steuerbewegungen sollten dabei fein kontrolliert ausfallen, da die Deformation der Kappe über die D-Tragegurte stärker ausfällt als über die Bremsen.

Tip: Üben Sie diese Steuermethode, damit Sie im Fall eines echten Bremsversagens vorbereitet sind.

7. INSTANDHALTUNG & CHECKS

7.1. Empfehlungen zur Instandhaltung

- Vermeiden Sie es, die Schirmkappe bei Start oder Landung auf das Obersegel fallen zu lassen.
- Ziehen Sie den Schirm nicht über den Boden, wenn Sie ihn bewegen.
- Setzen Sie Ihren Schirm nicht unnötig dem Sonnenlicht aus.
- Wählen Sie eine Faltechnik, welche die Verstärkungen der Eintrittskante nicht schädigt und die internen Strukturen nicht unnötig zerknittert. Für ein langes Schirmleben raten wir von der Verwendung von Schnellpacksäcken ab: Die Reibung des Materials wird die Lebenserwartung des Schirmtuches verringern - besonders jene der internen Strukturen.
- Packen Sie Ihren Schirm niemals feucht weg. Nach Kontakt mit Salzwasser spülen Sie den Schirm gründlich in Süßwasser. Benutzen Sie keine Lösungsmittel.
- Sollten Sie häufig in Meeresnähe fliegen, wo hohe Luftfeuchtigkeit und ein höherer Salzgehalt herrschen, so kann Ihr Schirm schneller altern. In diesem Fall empfehlen wir, den Gleitschirm öfters als vorgeschrieben überprüfen zu lassen.
- Entfernen Sie regelmäßig Fremdkörper wie Sand, Steine, Tiere oder Pflanzenteile, welche verwesen könnten, aus ihrem Schirm. Zweige, Sand, Kiesel etc. schädigen das Gewebe auch in benachbarten Falten und organisches Material kann die Schimmelbildung fördern. Der FLEXOR ist mit Öffnungen an den Flügelspitzen ausgestattet - Fremdkörper können von den geschlossenen Zellen durch die Flügelenen herausgeschüttelt werden. Verschließen Sie danach die Flügelspitzen wieder.

7.2. Aufbewahrung & Transport

Verwahren Sie Ihren lose gepackten Schirm an einem kühlen (10-25°C) und trockenen (<70%) Ort. Heisse Kofferräume oder feuchte Keller schädigen das Schirmtuch. Ein Gleitschirm sollte beim Packen immer trocken sein; besonders wichtig ist dies nach dem letzten Flug der Saison. Doch selbst ein völlig trockener Schirm sollte offen an einem trockenen, sauberen und dunklen Ort gelagert werden. Sollten Sie keinen solchen Raum haben so empfehlen wir, die Kompressionsgurte des Packsacks so weit als möglich zu öffnen, damit Luft um die gepackte Schirmkappe zirkulieren kann. Stellen Sie sicher, dass sich keine Kleintiere in Ihrem Schirm einnisten und verwahren Sie den Schirm in ausreichendem Abstand zu Lösungsmitteln und Säuren. Benzin und andere Petrochemikalien sind für Nylon besonders gefährlich und können den Tuchstoff zersetzen. Hohe Temperaturen in Verbindung mit Feuchtigkeit sind eine besonders schädliche Kombination, welche den Hydrolyseprozess beschleunigt, in welchem Stofffasern und Beschichtung getrennt werden.

7.3. Checks

Ihr Schirm hat während der Produktion eine Serie von Tests sowie die Flugerprobung vor Auslieferung bestanden. Er wird mit einer standardisierten Einstellung der Bremsen ausgeliefert, welche der Einstellung bei der Musterprüfung entspricht.

7.4. Regelmäßige Überprüfungen & Reparaturen

Aus Sicherheitsgründen empfehlen wir einen Check Ihres Schirmes mindestens alle zwei Jahre oder nach 100 Flügen (was zuerst erreicht wird) oder jedes Mal, wenn Sie eine Veränderung in seinem Flugverhalten bemerken. Diese Checks müssen vom Hersteller oder einem autorisierten Repräsentanten ausgeführt werden. Kontaktieren Sie Ihren Importeur oder Händler, bevor Sie Ihren Schirm zum Check einschicken.

ACHTUNG: Lassen Sie Ihren Schirm zusätzlich überprüfen, sobald Sie Schäden oder ein verändertes Flugverhalten feststellen.

7.5. Ersatzteile

Ihr SKY Schirm besteht aus vielen hochqualitativen Komponenten mit langer Lebenszeit. Für den Ersatz von Teilen (Leinen, Tragegurte, Tuchbahnen etc.) dürfen nur Originalteile verwendet werden. Dies ist nicht nur für die Flugtüchtigkeit des Schirms, sondern auch für Ihre persönliche Sicherheit wichtig.

8. GARANTIE

Der FLEXOR unterliegt einer Garantie auf Herstellungsfehler von zwei Jahren ab Auslieferung. Die Garantie umfasst nicht:

- Schäden aufgrund von Missbrauch, Vernachlässigung oder Überladung.
- Schäden aufgrund von unsauberen und harten Landungen.

9. ENTSORGUNG

Auch das beste Produkt hat eine begrenzte Nutzungsdauer und sobald Ihr Schirm diesen Punkt erreicht sollte er richtig entsorgt werden. Stellen Sie bitte sicher, dass Ihr Schirm umweltgerecht entsorgt wird oder senden Sie ihn zur Entsorgung zurück an Sky Paragliders. Bei Zweifeln an Informationen aus diesem Handbuch kontaktieren Sie ihren Sky-Händler.

Sky Paragliders a.s.

Okružní 39, 739 11 Frýdlant nad Ostravicí, Tschechische Republik

Tel.: +420 558 676 088, info@sky-cz.com, www.sky-cz.com



FLEXOR

CZ

ÚVODEM

Děkujeme, že jste se rozhodli pro koupi kluzáku z dílny Sky Paragliders. Těší nás, že jste vstoupili do světa našich výrobků a věříme, že vám naše kluzáky poskytnou spousty jedinečných zážitků.

FLEXOR je kluzák, který byl od počátku navrhován jako speciální paramotorové křídlo, které spolu s paramotorovou výbavou posunuje zážitek z létání ještě o kousek dále. Proto doporučujeme, pečlivě se seznámit s touto příručkou a porozumět všem jevům a charakteristikám křídla dříve než poprvé odstartujete. Sky Paragliders sídlí, vyvíjí a vyrábí v České republice ve vlastních prostorách speciálně navržených pro paraglidingovou výrobu. Technologické a vývojové oddělení sídlí přesně 19 schodů od výrobních prostor. Díky tomu můžeme udržet vysokou kvalitu výrobního procesu a postarat se o to, aby všechny naše nápady byly s výrobou úzce propojeny a výrobky před tím, než se dostanou k Vám, našim zákazníkům, nenacestovali tisíce mil.

UPOZORNĚNÍ

Pečlivě si přečtěte tuto příručku a dodržujte všechny pokyny a doporučení. Účelem této příručky je nabídnout informace, jež pomohou pilotům rychleji se seznámit s kluzákem, a není možno tuto příručku zaměňovat s výcvikovým manuálem stejně tak, jak není možno tuto příručku použít pro jiný padákový kluzák. Doporučujeme Vám, abyste nelétali na tomto kluzáku pokud za sebou nemáte výcvik v dobré škole s kvalifikovaným instruktorem. Každý pilot je osobně odpovědný za svoji vlastní bezpečnost a nese i odpovědnost za letovou způsobilost svého kluzáku. Použití tohoto kluzáku je výhradně na vlastní nebezpečí uživatele! Výrobce ani prodejce nenese žádnou odpovědnost za způsob použití kluzáku. Toto křídlo při dodání splňuje všechny požadavky zátěžového testu a DGAC předpisů EN a má osvědčení letové způsobilosti vydané Sky Paragliders. Případné změny provedené na padáku vedou mohou vést ke ztrátě certifikace.

Obsah

ÚVODEM	26		
UPOZORNĚNÍ	26		
1. VŠEOBECNÉ INFORMACE	28		
1.1 Provozní omezení			
1.2 Profil pilota			
1.3 Certifikace			
1.4 Dodávka			
1.5 Popis			
1.6 Charakteristika			
2. TECHNICKÉ ÚDAJE	29		
2.1 Volné konce			
2.2 Schéma vyvážení			
2.3 Půdorys			
2.4 Technické specifikace			
3. NASTAVENÍ	31		
3.1 Nastavení řídiček			
3.2 Trimy			
3.3 Speed systém			
3.4 Předletová kontrola			
4. ZÁKLADNÍ LETOVÉ TECHNIKY	32		
4.1 Přední start			
4.2 Křížový start			
4.3 Trimování kluzáku			
4.4 Speed systém			
4.5 Stoupání			
4.6 Standardní let			
4.7 Zatáčení			
4.8 Aktivní řízení			
4.9 Přistání			
5. TECHNIKY PRO RYCHLÉ VYTRACENÍ VÝŠKY	33		
5.1 Velké uši (symetrické zaklopení stabilizátorů)			
5.2 Spirála			
5.3 B-line stall (stažení B řady volných konců)			
6. NEHODY	34		
6.1 Asymetrické nebo čelní (symetrické) zaklopení			
6.2 Přetažení, ztráta vztlaku			
6.3 Závada na řídicích šňůrách			
7. ÚDRŽBA A KONTROLY	35		
7.1 Poznámky k údržbě			
7.2 Uskladnění a doprava			
7.3 Prohlídky			
7.4 Pravidelné kontroly a opravy			
7.5 Náhradní díly			
8. ZÁRUKA	36		
9. LIKVIDACE	36		
ROZPIS ŠŇŮR	37		

1. VŠEOBECNÉ INFORMACE

1.1. PROVOZNÍ OMEZENÍ

Všechna křídla mají svá omezení, od kluzáků po stíhačky. FLEXOR není výjimkou, FLEXOR nabízí vysokou míru stability zejména při rychlých letech se speed systémem. Profil kluzáku FLEXOR SKYFLEX – je reflexní profil, což ale neznamená, že je automaticky odolný proti všem druhům turbulence. Létání v turbulentním vzduchu, ať se jedná o silné termické podmínky, oblasti mechanické turbulence způsobené terénem nebo stříhy větru, je třeba se vyhnout – předejte tak nečekanému zaklopení. FLEXOR kompenzuje a pohlcuje velké množství turbulencí, je však nutné, aby pilot vždy létal v rámci svých limitů a limitů křídla a vždy dodržoval minimální bezpečnou výšku. Je potřeba si uvědomit, že zaklapnutí na vysoké rychlosti proběhne velmi dynamicky a znamená velkou ztrátu výšky.

FLEXOR je konstruován tak, aby jakýkoliv SIV manévr nepředstavoval jakékoliv riziko. Nicméně, časté extrémní manévry můžou urychlit proces stárnutí a společnost Sky Paragliders doporučuje křídla, která se často používají pro SIV manévry, podrobit prohlídkám v kratších intervalech než je normálně stanoveno.

1.2. PROFIL PILOTA

FLEXOR je vhodný pro začínající tak středně pokročilé piloty, ale i zkušení matadoři ocení jeho schopnosti a zúročí je k různým účelům. Bavíme se o víceúčelovém křídle, které vás seznámí se světem reflexního profilu, nabídne vynikající ovladatelnost studentům s minimem letových hodin, snadné manévrování jež podpoří letový rozvoj a pokrok a taky pěkná cestovní rychlost a vysoká stabilita z něj dělají ideálního společníka začátečníkům a středně pokročilým pilotům.

Důležitým faktorem pro bezpečný a zvládnutelný let je zatížení křídla úměrné schopnostem pilota.

Zatížení křídla hraje důležitou roli jak se FLEXOR ve vzduchu bude chovat, což by mělo vždy být bráno v potaz při výběru velikosti.

Řízení při vyšších rychlostech se provádí pomocí řídicího systému na uších, které je účinné a nevede k destabilizaci profilu, ale zpomalil by let kluzáku. Chápeme toto nastavení jako jeden z bezpečnostních prvků při létání s reflexním profilem a doporučujeme jej takto používat zejména těmi piloty, pro které je FLEXOR první křídlo s reflexním profilem.



1.3. Certifikace

FLEXOR prošel certifikací podle normy EN 926-1 a DGAC ULM, kategorie -1. Pevnostní test byl proveden v laboratoři Air Turquoise ve Švýcarsku. Pevnostní test byl proveden se zatížením 1102,5 kg.

Poznámka: Jakákoliv změny provedené na padákovém kluzáku mohou vést k výše uvedené ztrátě certifikace.

1.4. Dodávka

Ke každému kluzáku dostanete:

- Carry All BAG PROFI 2.
- Vnitřní obal s popruhem.
- Sada k rychlým opravám.
- Tričko SKY TEAM.
- USB s příručkou.

1.5. Popis

Pro pilota PPG je start a přistání jedním z klíčových momentů; vzlet i přistání s kluzákem FLEXOR je nezákladné, snadné a chování kluzáku je v těchto režimech snadno předvídatelné. Kluzák FLEXOR byl vyvinut za použití technologie SAFS (Skyflex Active Foil System) a nabízí vysoký rozsah rychlostí, velký klouzavý poměr a poměr stoupání. FLEXOR snadno a ochotně stoupá a díky svému profilu startuje a přistává na nízkých rychlostech. Je možno odstartovat na krátké vzdálenosti a přechodový oblouk při přistání nabízí dostatek vzlaku pro pohodlné, kontrolované přistání.

Jakmile odstartujete a nastoupáte, je možno letět a zrychlovat pomocí nastavení trimů a pomocí speed systému, který aktivuje systém SAFS.

Podélná i příčná stabilita je vysoká. Řízení při vyšších rychlostech se provádí pomocí řídicího systému na uších, které je účinné a nevede k destabilizaci profilu.

1.6. Charakteristika

- FLEXOR má výztuhu náběžné hrany (Nylonové struny), která napomáhá nafouknutí vrchlíku a i v bezvětří zachovává funkční a čistý profil.
- Volné konce jsou standardně vybaveny trimy, díky kterým se dá zrychlit při přeletech nebo silnějším protivětru.
- Speed systém.

- Skyflex Active Foil system - reflex konstrukce.
- Řízení pomocí uší.
- Volitelné umístění horní nebo dolní polohy řídicí kladky, která nejlépe vyhovuje vašemu systému zavěsných bodů na krosně.

2. TECHNICKÉ ÚDAJE

2.1. Volné konce



Základní nastavení trimy v neutrální pozici	Délka
A	480 mm
B	480 mm
C	480 mm
D	480 mm

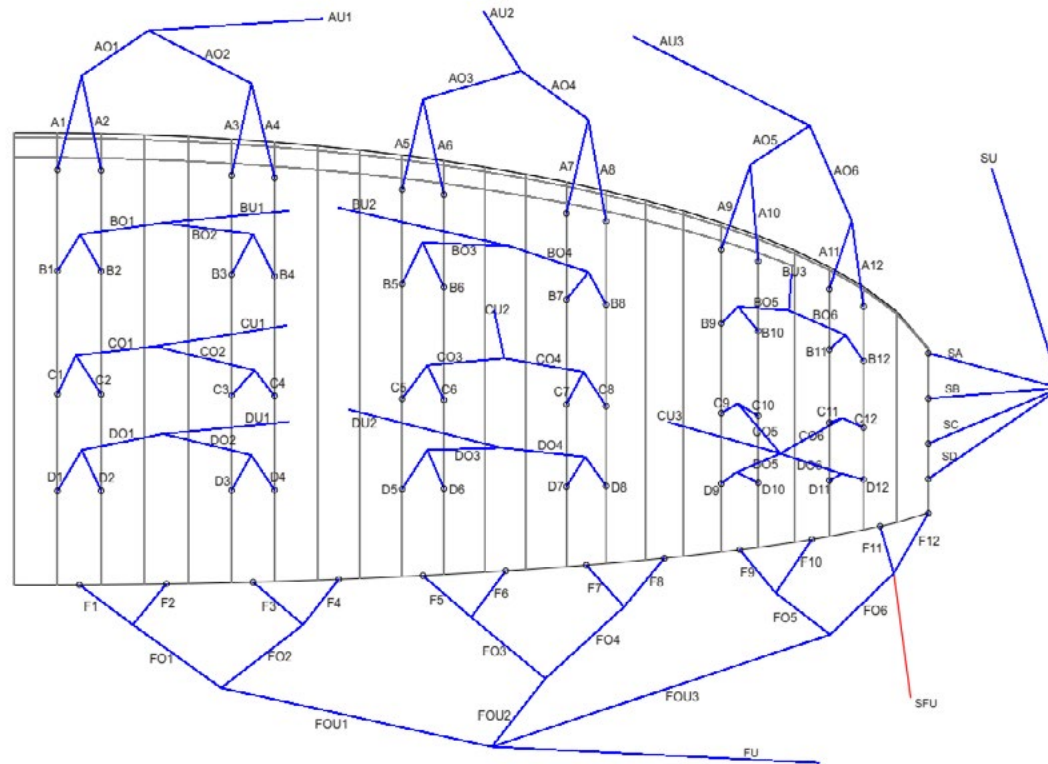
Akcelerováno – speed systém	Délka
A	340 mm
B	383 mm
C	424 mm
D	480 mm

Trimy vypuštěny	Délka
A	480 mm
B	513 mm
C	540 mm
D	570 mm

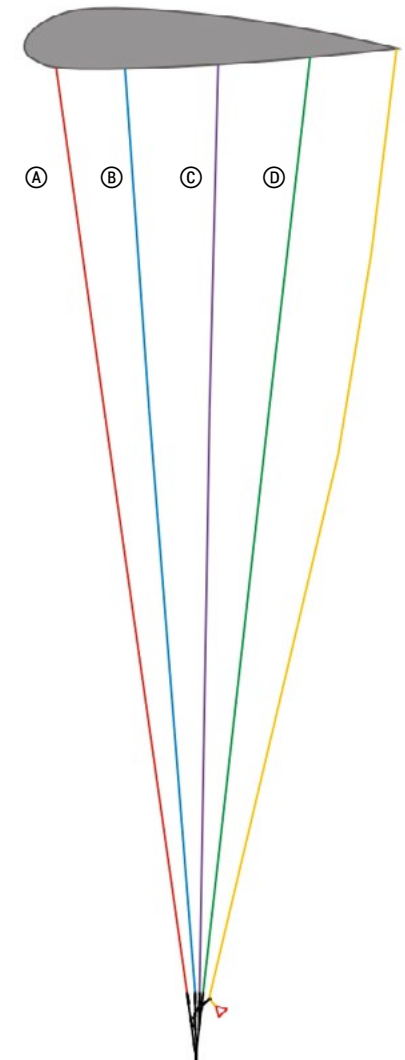
Délka speed systému	140 mm
Délka trimů	90 mm

Měřeno od hlavního zavěsného oka.

2.2. Schéma vyvázání



2.3. Půdorys padáku



A – červená
B – modrá
C – fialová
D – zelená

Řízení – žlutá

2.4. Technické specifikace

FLEXOR	23	25	27	29
Plocha (m²)	23	25	27	29
Rozpětí (m)	10,51	10,95	11,38	11,79
Štíhlost	4,8	4,8	4,8	4,8
Projekční plocha (m²)	19,67	21,38	23,09	24,81
Projekční rozpětí (m)	8,54	8,9	9,25	9,58
Projekční štíhlost	3,7	3,7	3,7	3,7
Počet komor	46	46	46	46
Hmotnost padáku (kg)	4,95	5,3	5,6	5,9
Vzletová váha (kg)	65-100	80-115	90-130	110-150
Certifikace EN/LTF	DGAC / EN 926-1			

3. NASTAVENÍ

3.1. Nastavení řídiček

DŮLEŽITÉ – před prvním letem s vaším FLEXOREM je nutné zkontrolovat a přizpůsobit pozici řídiček podle vašich závěsných bodů. Pozice řídiček může být také přizpůsobená dle pilotových potřeb nebo stylu jeho létání.

Důrazně doporučujeme aby nastavení řídiček bylo prováděno pod dohledem instruktora nebo zkušeného pilota, jež je seznámen s tímto typem nastavení.

Volné konce mají horní a spodní volitelnou pozici nastavení řídiček. Pro nižší závěsné body by měla být hlavní kladka řízení na horním poutku a šnůra pro řízení uší by měla vést jen přes příslušnou kladku. Pro vyšší závěsné body by měla být hlavní kladka řízení na spodním poutku a šnůra pro řízení uší by měla vést přes příslušnou kladku a spodní kluzný kroužek.

Obě hlavní řídicí šňůry by měly být symetrické a mají mít stejnou délku. Také šňůry pro řízení uší by měly být symetrické a mají mít stejnou délku.

Kontrolu nastavení provádíme za laminárního větru bez nastartovaného motoru nafouknutím kluzáku. Když máte vrchlík stabilizován ve vzduchu, zkontrolujte odtokovou hranu jestli není stažená směrem dolů. Po zatažení řídiček by jste měli mít 5-10cm pohybu dřív než se začne stahovat odtoková hrana směrem dolů.

3.2. Trimy

Před vlastním startem se pozorně seznamte s funkcí trimů na volných koncích a zkontrolujte jejich hladký chod. Trimy nastaveny ve standardní pozici používáme pro start a přistání. Maximální rychlosti horizontálního letu FLEXOR dosáhne s otevřenými trimy. Pokud však nepoužíváte motor, je výrazně patrný strmější poměr klouzání a vyšší rychlosti klesání, které by se neměly používat ani při vzletu, ani přistání, i když se to může zdát ideální technikou pro vyklesávací manévry.

3.3. Speed systém

Chcete-li si seřídít speed systém před startem, požádejte kolegu. Zkontrolujte, zda je speed systém připevněn dle instrukcí výrobce a že nemůže dojít k tomu, aby se dostal do vrtule. Chcete-li si seřídít speed systém před startem, požádejte kolegu, aby Vám přidržel napnuté volné konce a vy zůstaňte na zemi sedět v sedačce. Nyní nastavte délku šňůr tak, aby byla hrazda speed systému pod úroveň sedací desky. Při tomto nastavení byste měli být schopni pohodlně dostat nohu do druhé smyčky (stupně) speed systému. Speed systém je nutno nastavit tak, aby byl dostatečně volný a nedocházelo k jeho samovolnému použití za letu, ale je přitom nutno dávat pozor na to, aby do něj bylo možno dosáhnout a aby se za letu nemohl připlést do vrtule. V případě, že je sedačka vybavena předním kontejnerem se záložním padákem, je nutné dbát na to, aby byl speed systém vždy veden pod kontejnerem a vedením volného konce záložního padáku. Jinak by mohlo dojít k problémům při použití záložního padáku. Použití speed systému zvyšuje maximální rychlost kluzáku až o 30 % rychlosti (trim speed). Jakmile dokončíte nastavení, vyzkoušejte za klidných podmínek chod speedu a zkontrolujte, zda speed systém zabírá symetricky. Po přistání je možno doladit nastavení.

3.4. Předletová kontrola

- Zkontrolujte, zda není vrchlík natržen a vnitřní stavba (profily, diagonály) a švy poškozeny.
- Zkontrolujte, zda nejsou šňůry poškozeny nebo zamotány.
- Zkontrolujte, zda nejsou karabinky u volných konců poškozeny a jsou řádně utaženy a zajištěny.
- Zkontrolujte, zda nejsou poškozené nebo zamotané volné konce.
- Zkontrolujte, zda je funkční speed systém a zda jsou spojovací šňůry dostatečně dlouhé, aby se zamezilo tomu, že bude speed systém zkracovat přední popruhy.
- Zkontrolujte, zda jsou trimy nastaveny pro pozici pro start a přistání.
- Nakonec zkontrolujte šňůry od řidiček, zda je každá řidička řádně připevněna a zda každá šňůra vede přes kladku na správné straně volného konce.

4. ZÁKLADNÍ LETOVÉ TECHNIKY

4.1. Přední start

Bezvětrí nebo slabý vítr

Rozložte vrchlík tak, aby jeho náběžná hrana opisovala tvar podkovy. Nastavte trimy na pomalý let. Uchopte řadu A volných konců co nejbližší karabinkách a šňůry mírně napněte. Postavte se přesně proti střední komoře křídla. Při bezvětrí nebo s mírným protivětrím, udělejte několik jistých kroků s napnutými šňůrami. FLEXOR bude rychle stoupat nahoru. Při startu je potřeba stále udržovat ruce s karabinami správně orientované k pozici těla, pokud budou zůstat příliš vzadu nebo příliš vpředu, nebude start proveden čistě. Ponechte ruce ve stejném úhlu

a nechejte kluzák vystoupat nad hlavu. S dostatečnou dávkou tahu (raději slabší) FLEXOR nemá tendenci předstřelovat.

Dobře provedené vystoupaní vrchlíku nad hlavu vám pomůže omezit přehnané zásahy řidičkami a umožní vizuální kontrolu vrchlíku během poslední fáze startu dříve než nastoupí zrychlení na letovou rychlost.

4.2. Křížový start

Slabý až silný vítr

Povolte trimy asi o 2 cm. Protočte volné konce přes hlavu a postavte se čelem ke kluzáku. Z této polohy můžete provést křížový start. Jakmile máte křídlo nad hlavou, otočte se čelem ve směru letu a pokračujte ve startu.

Doporučujeme Vám, abyste vyzkoušeli obě techniky nejprve na cvičné louce bez vlastního motoru a krosny.

UPOZORNĚNÍ: Nikdy se nepokoušejte vzletnout s kluzákem, který není připraven ke startu, vybočuje z osy letu, naklání se a dostal se již před vás.

4.3. Trimování kluzáku

FLEXOR se dodává s volnými konci s trimy. Trimy mění profil kluzáku, mění úhel náběhu a umožňují určovat dopřednou rychlost. Za neutrální nebo standardní nastavení označujeme pozici, ve které jsou popruhy v trimu staženy úplně dolů. Standardní nastavení trimů je vhodné pro stoupaní pod plynem, v turbulencích nebo při kroužení v termice. Brzdy jsou měkčí a řízení je v této konfiguraci nejpříjemnější. Pro zvýšení cestovní rychlosti, můžete použít speed systém nebo uvolnit trimy, případně obojí. V turbulentním prostředí je křídlo nejstabilnější, pokud letí pomalu, tedy v nastavení se standardním nastavení trimů.

Trimy se dotahují nebo povolují mírným tlakem na zámky. Uvolněte zámky a nechejte popruhy proklouznout nebo je dotáhněte na požadované nastavení. Při dotahování trimů

postupujte obdobně, trimy přitáhněte. Trimy je nutno aktivovat a deaktivovat symetricky.

4.4. Speed systém

Použití speed systému zvyšuje maximální rychlost padáku až o 30% snížením úhlu náběhu.

Speed systém se ovládá nohama. Pokud nohama zatlačíte do hrazdy speed systému, dojde k jeho aktivaci. Jakmile hrazdu uvolníte, speed systém se vrátí do původní polohy.

Díky profilu a konstrukci kluzáku můžete volit mezi pomalým a rychlým nastavením. Je možno bezpečně létat s jakýmkoliv nastavením, ale je třeba pamatovat na to, že FLEXOR při rychlém nastavení je výhodnější řídit pomocí systému uší.

Přípustné konfigurace a kombinace urychlovacích prvků

Speed system	Trimy	Řízení	Řízení pomocí uší
Ano	Ano	Ne	Ano
Ano	Ne	Ano	Ano
Ne	Ano	Ano	Ano

4.5. Stoupaní

Po startu je vhodné pokračovat dále proti větru a mírně stoupat. Při trimech nastavených do standardní polohy dosáhnete nejlepší hodnoty stoupaní. Nestoupejte příliš strmě a nepoužívejte při stoupaní nadměrně brzdy. Křídlo v tomto režimu stoupá na vysokém úhlu náběhu a neopatrný zásah do řízení zvyšuje náchylnost na přetažení. V případě, že by došlo k vysazení motoru, mohlo by dojít ke kyvadlovému efektu, který může skončit při nedostatečné výšce i nehodou. První zatáčku proveďte až s dostatečnou výškou. Neprovádějte zatáčku po větru bez dostatečné rychlosti.

FLEXOR je velmi stabilní a odolný proti rozkývání podél příčné nebo podélné osy, za jistých okolností je ale možno i toto křídlo uvést do kyvadlového pohybu. Může k tomu dojít za přispění klopné síly motoru a vrtule a zásahem do řízení. Jakékoliv kývání zastavíme tak, že zpomalíme (ubereme) a zkontrolujeme, zda nepřepadáváme v postroji na jednu stranu. Jakmile se oscilace uklidní, můžete opět přidat plyn. Při plném výkonu motoru bude docházet vlivem motorového efektu k zatáčení, to je snadno řešitelné tak, že se posunete v sedačce proti zatáčení nebo budete zatáčení kompenzovat pomocí trimů.

POZNÁMKA: Asymetrické používání trimů ruší certifikaci křídla.

4.6. Standardní let

Jakmile dosáhnete dostatečné výšky, můžete zvolit vaši cestovní rychlost. Čím rychleji je křídlo natrimované, tím je v horizontálním letu větší spotřeba. Pro lepší postup proti větru a k rychlejšímu prolétávání sestupných proudů je možno použít trim nebo speed systém, případně kombinaci obou prostředků pro urychlení letu.

Při letu po větru nastavte trimy do standardní pozice a nepoužívejte speed systém. Při nastavení trimů do standardní pozice a stažení řídiček asi o 15% chodu poletí FLEXOR s nejnižším opadáním.

4.7. Zatáčení

FLEXOR zatáčí snadno a bez problémů, pilot nemusí přenášet váhu. Křídlo je navrženo tak, aby bylo možno točit ostřejší zatáčky se staženou řídičkou asi o 30% chodu řízení, ale je možné točit i ploché zatáčky pro efektivní využívání stoupání (15% dráhy řízení).

V plně zrychleném režimu (plně sešlápnutý speed a odtrimované křídlo) se nedoporučuje zatáčet pomocí řídiček. Tato kombinace může destabilizovat Skyflex profil pokud se ocitnete v turbulentním prostředí nebo při prudkém brzdění.

Řízení pomocí uší je navrženo tak, aby se ho dalo využívat při letu s povolenými trimy a sešlápnutým speedem. Nicméně tento ovládací prvek lze použít pro řízení při létání za normálních okolností na všechny konfigurace rychlosti. Tento systém je možno rovněž používat v jakékoliv jiné letové konfiguraci.

Chcete-li kluzák řídit pomocí systému na řízení uší, uvolněte ruce z hlavních řídiček. Systém řízení pomocí uší pracuje asi po dráze 0 - 40 cm. Přistávací manévry nedoporučujeme provádět pomocí systému na řízení uší.

4.8. Aktivní řízení

FLEXOR je kluzák s reflexním profilem - SKYFLEX. Takto navržený kluzák kompenzuje velké množství turbulencí i bez aktivního zásahu pilota. Nicméně v silnější turbulenci doporučujeme nastavit trimy do standardní pozice a nepoužívat speed systém. Využívejte techniku aktivního létání. Mezi klíčové prvky účinné aktivní pilotáže je řízení předstřelů a reakce na poklesy tlaku v řídicích šňůrách.

V turbulentním prostředí reagujte na předstřelování pomocí řídiček. Podobně, pokud se vrchlík dostane za vás, uvolněte řídičky a počkejte, až se vám vrchlík vrátí nad hlavu. V silné turbulenci doporučujeme stáhnout řídičky asi o 20 cm a sledovat v nich přesné reakce kluzáku. Při takovém nastavení cítíte v řídičkách všechny změny ve vnitřním rozložení tlaku v kluzáku a můžete na ně snadno reagovat. Cílem je, abyste udrželi zhruba stejné napětí v obou řídičkách. Jakmile máte pocit, že v řídičce ztrácíte napětí (tlak v kluzáku), přitáhněte řídičku do té míry, dokud neucítíte opět tlak a pak rychle vraťte řídičku do standardní pozice. Nedoporučujeme ale v turbulencích létat se staženými řídičkami, mohlo by dojít k přetažení kluzáku. Stále sledujte rychlost a bezpečnou výšku.

Důležité: Žádný pilot a žádný kluzák se nevyhne zaklopením. V silné turbulenci pomůže aktivní pilotáž minimalizovat nebezpečí zaklopení vrchlíku. V silně turbulentních podmínkách se snažte předvídat chování křídla. Stále sledujte výšku

a vyvarujte se příliš hrubým zásahům do řízení. Doporučujeme nepouštět řídičky a nelétat v silné turbulenci.

Pocit vysoké rychlosti a dojem, že není možné, aby křídlo v této rychlosti zaklaplo může být lákavý. I přesto že bude křídlo opravdu odolnější vůči zaklopení, k zaklopení může dojít během zlomku vteřiny při překonání provozních limitů - zaklopení pak bude rychlé a dynamické.

4.9. Přistání

Před přistáním nastavte řídičky do standardní pozice. Přistávat je možno s plynem nebo bez plynu. FLEXOR má schopnost snadno přejít do výdrže, je ale nutné sledovat sílu větru.

Vyhnete se hrubým zásahům do řízení ve výšce nižší než 30 m. Při přistání v bezvětří doporučujeme přistávat na rychlosti a používat řízení až při přechodu do výdrže. Již při mírném protivětru jsou ale přistání přesně řízená a je možno přistát přesně. Pokuste se při přistání zabránit vyplavání. V mírném nebo i silnějším větru je možné přistát s otevřenými trimy. Je ale nutno takto nastavené trimy dostatečně kompenzovat pomocí řídiček.

5. VYKLESÁVACÍ TECHNIKY

Aby bylo možné vyklesat, musíte odletět mimo stoupavé proudy. V případě jakýchkoliv problémů je možno použít následující techniky pro rychlé vytracení výšky.

5.1. Velké uši (symetrické zaklopení stabilizátorů)

Uchopte vnější šňůry A řady co nejvýš. Stáhněte šňůry mírně do boku a směrem dolů až dojde k zaklopení stabilizátorů. Šňůry zaklopených stabilizátorů držte v rukou, jinak dojde k znovuotevření stabilizátorů. V závislosti na velikosti zaklopení dosáhnete opadání 3-4m/s. Pokud je to nutné, je možné zahájit drobné změny ve směru řízení díky posunu váhy. Jakmile jsou A šňůry uvolněny, vrchlík se spontánně otevře. Znovuotevření je možno urychlit mírným zapumpováním asi 30 % chodu řidičky. Při pumpování pomocí řidiček dávejte pozor, abyste padák nepřetáhli (symetrické přetažení). Můžete tomu předejít tím, že se naučíte vypouštět každou stranu zvlášť. Symetrické pumpování oběma řidičkami zároveň může mít za následek uvedení kluzáku do režimu přetažení.

5.2. Spirála

FLEXOR je snadno ovladatelné křídlo, které na pilotáž reaguje přesně a progresivně. Chcete-li padák uvést do spirály, postupně stahujte řízení až na asi 35% z celkového rozsahu řízení a v této poloze řidičku nechejte. Rychlost otáčení se postupně zvyšuje, stejně jako tlak ve stažené řidičce a zvyšuje se odstředivá síla. Úhel natočení křídla nebo rychlost klesání můžete upravit tím, že povolíte nebo přitáhnete řidičku o několik centimetrů. Pokud manévr zvládnete, můžete jej využít pro klesání více než 10m/s. Pokud vrchlík uvádíte do spirály prudkými pohyby nebo uvádění náhle ukončíte, může se kluzák dostat do režimu negativní zatačky (spin).

UPOZORNĚNÍ: hluboká spirála je náročný manévr. Kinetickou energii, kterou získáte při letu v tomto režimu, je nutno zvládnout a výstup ze spirály musí být plně řízeným postupem.

5.3. B-line stall (stažení B řady volných konců)

Uchopte popruhy řady B volných konců blízko karabinek a symetricky je stáhněte. Nestahujte je pod sebe. Před vlastní stabilizací v B stallu kluzák mírně uskočí pilotovi za hlavu a teprve poté dojde k jeho stabilizaci. Klesání dosahuje hodnot 6-8m/s. Chcete-li ukončit režim B-stallu, vypusťte popruhy rychlým a plynulým pohybem. Po uvolnění B-popruhů se FLEXOR vrátí spontánně do normálního letu. V případě, že nevpustíte B-stall korektně či při speciálních meteorologických podmínkách, je možné, že zůstanete v tzv. padákovém klesání (parachutal effect). V tomto případě sešlápněte speed systém a kluzák se opět rozjede do normálního letu. Není-li připojen speed systém, postačí, když mírně (o 4-5 cm) stáhněte popruhy řady A. Dosáhnete tak stejného výsledku jako při použití speed systému.

Upozornění: Na rozdíl od velkých uší a spirály (viz výše), v režimu B-stall je kluzák v neletovém režimu (kluzák je přetažený). Proto není vhodné provádět B-stall nízko nad zemí.

6. NEHODY

6.1. Asymetrické nebo čelní (symetrické) zaklopení

Přestože testy prokázaly, že se FLEXOR spontánně vrací do normálního režimu, doporučujeme v případech zaklopení okamžitou aktivní reakci. Minimalizujete tak ztrátu výšky a výchylka ze směru letu bude minimální.

V případě, že k některému z těchto režimů dojde při letu na speedu a s vypuštěnými trimy, doporučujeme povolit speed a vrátit trimy do standardní pozice.

V případě čelního (symetrického) zaklopení:

- Krátce symetricky kluzák přibrzděte, znovuotevření se tak významně zrychlí. Poté ihned vraťte ruce zpět do normální letové polohy.

V případě asymetrického zaklapnutí:

- Vykloňte se v sedačce na opačnou stranu, než je zaklapnutá část vrchlíku a stejnou stranu mírně a citlivě přibrzděte. Předejete tak změně směru letu.
- Zaklopenou stranu vrchlíku můžete rychleji znovu otevřít, pokud jedním rázným pohybem řidičky zaklopenou stranu "vyklepete" a v případě potřeby zopakujete.
- Při létání na plné rychlosti může vycházet FLEXOR ze zaklopení s větší setrvačností. Speed systém je nutno okamžitě uvolnit a připravit se na možné předstřelení kluzáku, jež může vést k frontálnímu zaklopení.

6.2. Přetažení, ztráta vztlaku

Za jistých meteorologických podmínek nebo při zvláštním režimu letu může u vrchlíku dojít k symetrickému přetažení (full stallu). Jedná se o obtížný režim a jeho řízení a vybírání nepatří k těm jednoduchým. V případě, že k přetažení dojde ve výšce menší než 100m, doporučujeme okamžitě použít záložní padák.

Hlavní příčiny přetažení:

- Špatně načasované nebo příliš hrubé stahování řízení v okamžiku, kdy kluzák neletí na dostatečné dopředné rychlosti (např. ve chvíli, kdy křídlo vychází ze spirály nebo ve chvíli, kdy se teprve rozbíhá po vypuštění B-stallu).

Deštěm vyvolané přetažení:

- Promočená náběžná hrana (při dešti nebo po průletu mrakem), při které kapky vody znehodnocují profil náběžné hrany a aerodynamické vlastnosti křídla. Podobný problém může nastat i při neúměrně vysoké porozitě na tkanině náběžné hrany. Ať už je příčina jakákoliv, může se přetažení projevit jako symetrické přetažení nebo jako negativní zatačka (spin). V obou případech se zkrátí řízení a i malý impuls může náhle způsobit odtržení proudnic, v některých

případech dokonce porыв nebo náhlá termika může změnit úhel dopadu natolik, že způsobí přetažení. Pokud se ocitnete při letu v dešti, důrazně doporučujeme vyhnout se jakýmkoliv náhlým pohybům nebo radikálním zásahům do řízení, neprovádějte režim velkých uší (symetrické zaklopení stabilizátorů) nebo B-stall, a vyhněte se turbulenci.

V obou případech doporučujeme podobnou reakci:

- V případě, že došlo k tomuto režimu ve výšce vyšší než je 100 metrů a pilot si je jistý, že dokáže kluzák vyvézt z tohoto režimu, tedy umí uvést křídlo do úplného přetažení, stabilizovat jej a pak jej progresivně vypustit, pak je vhodné zvolit toto řešení.
- V případě, že k tomuto režimu dojde pod 100 metrů výšky nebo v případě, že si pilot není jistý, že umí pomocí symetrického přetažení kluzák stabilizovat, pak doporučujeme bez váhání použít záložní padák.

6.3. Závada na řídicích šňůrách

V případě, že dojde k poškození kladky nebo šňůry řízení, je možno padák stále ovládat pomocí systému řízení uší. Případně je možno řídit pomocí D řady volných konců. Činnost ovládání pomocí D popruhu je třeba pečlivě sledovat a hlídat, protože vzhledem k umístění poutek této řady je řízení D popruhy mnohem účinnější a k deformaci kluzáku může dojít dříve.

Tip: Tento způsob řízení trénujte, abyste byli na případ poškození řídiček připraveni!

7. ÚDRŽBA A KONTROLY

7.1. Poznámky k údržbě

- Vyhněte se nadměrnému opotřebení při startu nebo při-stání a vyhněte se pokládání nebo padání vrchlíku natlakovanou náběžnou hranou přímo do země (například při nácviku startu a nezvládnutém předstřelu).
- Při přesouvání na start netahejte tkaninu vrchlíku po zemi.
- Vyhněte se nadměrnému vystavování vrchlíku na přímé sluneční světlo.
- Vyberte si techniku skládání, která nepoškozuje výztuhu náběžné hrany a nepoškozuje nadměrně vnitřní strukturu. Pokud chcete prodloužit životnost vrchlíku na maximum, doporučujeme jej nebalit do „quick packu“ nebo jakékoliv formy „carry all bagu“. Materiál se neúměrně poškozuje třením a snižuje se jeho životnost.
- Neskladujte padák vlhký. Pokud je kluzák namočen ve slané vodě, důkladně jej vypláchněte sladkou vodou. Nepoužívejte žádné chemické čisticí prostředky.
- Pokud létáte převážně v blízkosti moře, kde je vzduch vlhký a slaný, může křídlo stárnout rychleji. V tomto případě doporučujeme nechat si křídlo zkontrolovat častěji než je předepsáno v této příručce.
- Pravidelně z vrchlíku odstraňujte všechny cizí předměty – písek, kobylinky, kamínky... Dokonce i zbytky trávy mohou ve vrchlíku plesnivět a tkaninu poškodit. Větvičky, písek, oblázky, atd. poškozují tkaninu ve skladech a organické nečistoty rostlinného nebo živočišného původu (hmyzu) mohou podporovat růst plísní. Kluzák FLEXOR je vybaven otvory na uvolnění nečistot na koncích křídel. Nečistoty lze setřást z uzavřených komor až do uší křídla a poté uvolnit otvor a nečistoty odstranit. Po dokončení otvor k odstranění nečistot opět uzavřete.

7.2. Uskladnění a doprava

Skladujte volně zabalený kluzák v chladném (10-25 °C) a suchém (<70% vlhkosti) místě. Vyhřáté kufry aut nebo vlhké sklepy vedou k poškození tkaniny. Kluzák by měl být vždy suchý, když je zabalený, což je obzvláště důležité po posledním letu sezóny. Ale i zcela suché křídlo by mělo být uloženo navolno na suchém, čistém a tmavém místě. Pokud nemáte prostory pro zimní uskladnění kluzáku, doporučujeme povolit na maximum všechny kompresní popruhy na obalu a nechat obal otevřený, aby mohl kolem zabaleného vrchlíku proudit vzduch. Ujistěte se, že se v křídle neusídí žádná havěť a držte kluzák dostatečně daleko od rozpouštědel a kyselin. Benzín a další petrochemické látky jsou pro nylon obzvláště abrazivní a mohou tkaninu poškodit, necháte-li kluzák v jejich blízkosti. Vysoké teploty spolu s vlhkostí je obzvláště nebezpečná kombinace, která urychlí proces hydrolyzy, kde se vlákna a zátěr rozloží.

7.3. Prohlídky

Kluzák prošel celou řadou kontrol již při samotné výrobě a výrobce jej řádně zkontroloval. Kluzák je dodáván se standardním nastavením řídiček, stejným, jaké bylo použito při testování.

7.4. Pravidelné kontroly a opravy

Z bezpečnostních důvodů doporučujeme pečlivě sledovat stav kluzáku a pravidelně jej nechat kontrolovat, alespoň jednou ročně nebo po 100 startech, a kdykoliv dojde k sebemenší změně letových vlastností. Kontrola musí proběhnout u výrobce nebo u pověřené osoby v rámci pravidelných technických prohlídek. Před odesláním kluzáku na kontrolu, kontaktujte dovozce nebo prodejce.

UPOZORNĚNÍ: Nechejte si kluzák dodatečně zkontrolovat, pokud zpozorujete poškození nebo změny letové charakteristiky.

7.5. Náhradní díly

Kluzák se skládá z mnoha vysoce kvalitních komponentů s dlouhou životností. Při výměně dílů (šňůry, volné konce, panely vrchlíku, atd.), mohou být použity pouze originální díly. Kromě zachování letové způsobilosti kluzáku je to důležité pro vaši bezpečnost.

8. ZÁRUKA

Kluzák je v záruce po dobu dvou let a záruka kryje jakoukoliv výrobní vadu od data nákupu. Záruka se nevztahuje na:

- Poškození, které vzniklo v důsledku nesprávného zacházení, nedodržení pravidel pro běžnou údržbu, používání v nevhodných podmínkách nebo v důsledku přetěžování.
- Záruka se rovněž nevztahuje na opotřebení a na poškození v důsledku nesprávné techniky pilotáže.

9. LIKVIDACE

I ty nejlepší výrobky mají omezenou životnost, a proto, jakmile váš kluzák dospěje do tohoto bodu, musí být řádně zlikvidován. Prosím zajistěte, aby byl váš kluzák zlikvidován správným způsobem vůči životnímu prostředí nebo jej pošlete zpět do Sky Paragliders a my to uděláme za vás. Pokud máte pocit, že nerozumíte dostatečně některé části manuálu, kontaktujte prosím svého prodejce výrobků Sky Paragliders.

Sky Paragliders a.s.

Okružní 39, 739 11 Frýdlant nad Ostravicí, Czech Republic

Tel.: +420 558 676 088, info@sky-cz.com, www.sky-cz.com

LINE SPECIFICATIONS | FLEXOR – 23 m²

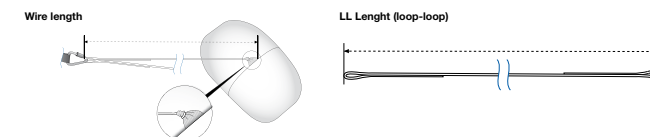
NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH
A1	2	7850-080-222	79,9	635,7
A2	2	7850-080-222	76,1	632
AO1	2	PPSL 160 red	224,4	
A3	2	7850-080-222	76,1	629,1
A4	2	7850-080-222	77,5	630,6
AO2	2	PPSL 160 red	221,6	
AU1	2	6843-240-222	332,6	
A5	2	7850-080-222	64,4	629,4
A6	2	7850-080-222	62	627
AO3	2	PPSL 160 red	208,1	
A7	2	7850-080-222	62,1	625
A8	2	7850-080-222	63,2	626,1
AO4	2	PPSL 160 red	206,1	
AU2	2	6843-240-222	358	
A9	2	7850-080-222	61,9	616,5
A10	2	7850-080-222	56,8	611,4
AO5	2	PPSL 120 red	125,6	
A11	2	7850-080-222	56,8	601,3
A12	2	7850-080-222	53,3	597,8
AO6	2	PPSL 120 red	115,5	
AU3	2	6843-200-222	430,2	
B1	2	7850-080-372	78,8	627,3
B2	2	7850-080-372	75,1	623,6
BO1	2	PPSL 160 blue	221,4	
B3	2	7850-080-372	75,1	621,1
B4	2	7850-080-372	76,7	622,7
BO2	2	PPSL 160 blue	218,9	
BU1	2	6843-280-379	328,3	
B5	2	7850-080-372	63,5	622,2
B6	2	7850-080-372	61,4	620,1
BO3	2	PPSL 160 blue	205,4	
B7	2	7850-080-372	61,4	619,3
B8	2	7850-080-372	62,9	620,8
BO4	2	PPSL 160 blue	204,6	
BU2	2	6843-280-379	354,5	
B9	2	7850-080-372	61	611,9
B10	2	7850-080-372	56,4	607,3
BO5	2	PPSL 120 blue	124,3	

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH
B11	2	7850-080-372	56,3	598
B12	2	7850-080-372	53,1	594,8
BO6	2	PPSL 120 blue	115,2	
BU3	2	6843-230-379	427,7	
C1	2	7850-080-304	79,8	635,6
C2	2	7850-080-304	76,1	631,9
CO1	2	PPSL 120 violet	224,2	
C3	2	7850-080-304	76,1	629,4
C4	2	7850-080-304	77,7	630,9
CO2	2	PPSL 120 violet	221,7	
CU1	2	6843-230-248	332,6	
C5	2	7850-080-304	64,3	630,4
C6	2	7850-080-304	62,2	628,3
CO3	2	PPSL 120 violet	208,1	
C7	2	7850-080-304	62,2	627,2
C8	2	7850-080-304	63,5	628,5
CO4	2	PPSL 120 violet	207	
CU2	2	6843-230-248	359	
C9	2	7850-080-304	61,7	618,1
C10	2	7850-080-304	56,6	613
CO5	2	PPSL 120 violet	125,3	
C11	2	7850-080-304	56,5	602,4
C12	2	7850-080-304	52,4	598,3
CO6	2	PPSL 120 violet	114,8	
CU3	2	6843-180-304	431,9	
D1	2	7850-080-400	81,4	649,4
D2	2	7850-080-400	77,8	645,8
DO1	2	PPSL 120 green	228,9	
D3	2	7850-080-400	77,8	643,4
D4	2	7850-080-400	79,3	644,9
DO2	2	PPSL 120 green	226,5	
DU1	2	6843-180-400	340	
D5	2	7850-080-400	65,8	644,1
D6	2	7850-080-400	63,5	641,8
DO3	2	PPSL 120 green	212,6	
D7	2	7850-080-400	63,5	640,1
D8	2	7850-080-400	64,6	641,1
DO4	2	PPSL 120 green	210,8	

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH
DU2	2	6843-180-400	366,6	
D9	2	7850-080-400	65,5	629,4
D10	2	7850-080-400	59,8	623,6
DO5	2	PPSL 120 green	132,8	
D11	2	7850-080-400	59,7	611,6
D12	2	7850-080-400	54,7	606,6
DO6	2	PPSL 120 green	120,8	
SA	2	7850-080-400	121,2	573,8
SB	2	7850-080-400	120,7	573,2
SC	2	7850-080-400	124,9	577,3
SD	2	7850-080-400	133,5	585,7
SU	2	6843-180-400	452,9	on B riser
SFU	2	PPSL 120 violet	593,2	control length of the SFU line itself
F1	2	7850-080-114	129,9	
F2	2	7850-080-114	108,6	730,6
FO1	2	7850-080-114	118,6	
F3	2	7850-080-114	108,9	714,6
F4	2	7850-080-114	100,9	706,6
FO2	2	7850-080-114	102,3	
FOU1	2	7850-100-114	192,6	
F5	2	7850-080-114	96,1	692,1
F6	2	7850-080-114	82,1	678,1
FO3	2	7850-080-114	105,8	
F7	2	7850-080-114	82,8	669,8
F8	2	7850-080-114	81,4	668,4
FO4	2	7850-080-114	96,8	
FOU2	2	7850-100-114	179,4	
F9	2	7850-080-114	74,5	652,6
F10	2	7850-080-114	63	641,1
FO5	2	7850-080-114	104,1	
F11	2	7850-080-114	43,3	625,6
F12	2	7850-080-114	34,7	617
FO6	2	7850-080-114	108,3	
FOU3	2	7850-100-114	163,2	
FU	2	7850-200-114	312,4	mark at 25 cm

Measurements done according to the EN standard 926-2 |2013 (measured under a tension of 50N) Tolerance: +/- 1 cm

1. Before checking the wire length, pre-tension the line by the load of 22 kilograms for about 3 seconds per each line.
2. Always measure the wire length only when the line is tensioned by 5 kilograms.
3. If you need to cut the new line, the line has to be stabilized by the tension of 22 kilograms and only then could be cut under the tension of 5 kilograms.



LINE SPECIFICATIONS | FLEXOR – 25 m²

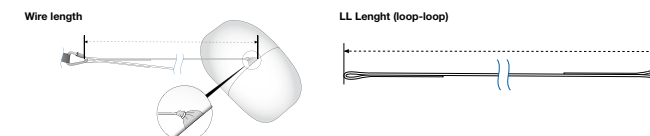
NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH
A1	2	7850-080-222	83,5	664,7
A2	2	7850-080-222	79,6	660,9
AO1	2	PPSL 160 red	234,6	
A3	2	7850-080-222	79,6	658,1
A4	2	7850-080-222	81,1	659,6
AO2	2	PPSL 160 red	231,8	
AU1	2	6843-240-222	347,9	
A5	2	7850-080-222	67,4	658,5
A6	2	7850-080-222	64,9	656
AO3	2	PPSL 160 red	217,7	
A7	2	7850-080-222	64,9	654
A8	2	7850-080-222	66,1	655,2
AO4	2	PPSL 160 red	215,6	
AU2	2	6843-240-222	374,7	
A9	2	7850-080-222	64,7	645,2
A10	2	7850-080-222	59,5	640
AO5	2	PPSL 120 red	131,4	
A11	2	7850-080-222	59,4	629,4
A12	2	7850-080-222	55,7	625,7
AO6	2	PPSL 120 red	120,9	
AU3	2	6843-200-222	450,3	
B1	2	7850-080-372	82,4	656
B2	2	7850-080-372	78,5	652,1
BO1	2	PPSL 160 blue	231,4	
B3	2	7850-080-372	78,5	649,7
B4	2	7850-080-372	80,2	651,4
BO2	2	PPSL 160 blue	229	
BU1	2	6843-280-379	343,4	
B5	2	7850-080-372	66,4	651
B6	2	7850-080-372	64,3	648,9
BO3	2	PPSL 160 blue	214,9	
B7	2	7850-080-372	64,3	648,2
B8	2	7850-080-372	65,8	649,7
BO4	2	PPSL 160 blue	214,1	
BU2	2	6843-280-379	371	
B9	2	7850-080-372	63,9	640,5
B10	2	7850-080-372	59,1	635,7
BO5	2	PPSL 120 blue	130,1	

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH
B11	2	7850-080-372	58,9	626
B12	2	7850-080-372	55,5	622,6
BO6	2	PPSL 120 blue	120,5	
BU3	2	6843-230-379	447,7	
C1	2	7850-080-304	83,4	664,6
C2	2	7850-080-304	79,6	660,8
CO1	2	PPSL 120 violet	234,4	
C3	2	7850-080-304	79,6	658,3
C4	2	7850-080-304	81,2	660
CO2	2	PPSL 120 violet	231,9	
CU1	2	6843-230-248	347,9	
C5	2	7850-080-304	67,2	659,5
C6	2	7850-080-304	65,1	657,4
CO3	2	PPSL 120 violet	217,7	
C7	2	7850-080-304	65,1	656,3
C8	2	7850-080-304	66,5	657,7
CO4	2	PPSL 120 violet	216,6	
CU2	2	6843-230-248	375,6	
C9	2	7850-080-304	64,6	646,9
C10	2	7850-080-304	59,3	641,6
CO5	2	PPSL 120 violet	131,1	
C11	2	7850-080-304	59,2	630,6
C12	2	7850-080-304	54,9	626,3
CO6	2	PPSL 120 violet	120,2	
CU3	2	6843-180-304	452,1	
D1	2	7850-080-400	85,1	679,1
D2	2	7850-080-400	81,3	675,3
DO1	2	PPSL 120 green	239,3	
D3	2	7850-080-400	81,3	673
D4	2	7850-080-400	83	674,6
DO2	2	PPSL 120 green	236,9	
DU1	2	6843-180-400	355,6	
D5	2	7850-080-400	68,8	673,8
D6	2	7850-080-400	66,4	671,5
DO3	2	PPSL 120 green	222,4	
D7	2	7850-080-400	66,5	669,7
D8	2	7850-080-400	67,6	670,8
DO4	2	PPSL 120 green	220,6	

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH
DU2	2	6843-180-400	383,6	
D9	2	7850-080-400	68,5	658,6
D10	2	7850-080-400	62,5	652,7
DO5	2	PPSL 120 green	138,9	
D11	2	7850-080-400	62,5	640,1
D12	2	7850-080-400	57,2	634,9
DO6	2	PPSL 120 green	126,4	
SA	2	7850-080-400	126,9	600,7
SB	2	7850-080-400	126,4	600,1
SC	2	7850-080-400	130,8	604,4
SD	2	7850-080-400	139,6	613,1
SU	2	6843-180-400	474,2	on B rise
SFU	2	PPSL 120 violet	618,4	control length of the SFU line itself
F1	2	7850-080-114	134,2	780,6
F2	2	7850-080-114	112,5	758,9
FO1	2	7850-080-114	122,7	
F3	2	7850-080-114	112,8	742,9
F4	2	7850-080-114	105,4	735,6
FO2	2	7850-080-114	106,4	
FOU1	2	7850-100-114	199,6	
F5	2	7850-080-114	99,6	721,7
F6	2	7850-080-114	86,1	708,1
FO3	2	7850-080-114	110,2	
F7	2	7850-080-114	87	700,7
F8	2	7850-080-114	85,6	699,2
FO4	2	7850-080-114	101,8	
FOU2	2	7850-100-114	187,7	
F9	2	7850-080-114	78	682,2
F10	2	7850-080-114	65,8	670,1
FO5	2	7850-080-114	109,1	
F11	2	7850-080-114	45,3	654,4
F12	2	7850-080-114	37	646,1
FO6	2	7850-080-114	113,8	
FOU3	2	7850-100-114	171,1	
FU	2	7850-200-114	325,7	mark at 25 cm

Measurements done according to the EN standard 926-2 |2013 (measured under a tension of 50N) Tolerance: +/- 1 cm

1. Before checking the wire length, pre-tension the line by the load of 22 kilograms for about 3 seconds per each line.
2. Always measure the wire length only when the line is tensioned by 5 kilograms.
3. If you need to cut the new line, the line has to be stabilized by the tension of 22 kilograms and only then could be cut under the tension of 5 kilograms.



LINE SPECIFICATIONS | FLEXOR - 27 m²

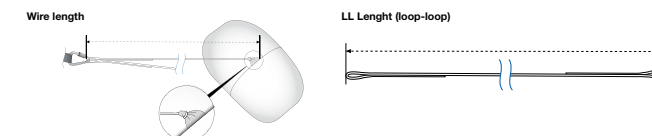
NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH
A1	2	7850-080-222	86,9	692,6
A2	2	7850-080-222	82,9	688,6
AO1	2	PPSL 160 red	244,4	
A3	2	7850-080-222	82,9	685,9
A4	2	7850-080-222	84,5	687,5
AO2	2	PPSL 160 red	241,6	
AU1	2	6843-240-222	362,5	
A5	2	7850-080-222	70,2	686,5
A6	2	7850-080-222	67,7	683,9
AO3	2	PPSL 160 red	226,9	
A7	2	7850-080-222	67,7	681,9
A8	2	7850-080-222	68,9	683,1
AO4	2	PPSL 160 red	224,8	
AU2	2	6843-240-222	390,6	
A9	2	7850-080-222	67,5	672,9
A10	2	7850-080-222	62	667,4
AO5	2	PPSL 120 red	137	
A11	2	7850-080-222	61,9	656,4
A12	2	7850-080-222	58,1	652,6
AO6	2	PPSL 120 red	126,1	
AU3	2	6843-200-222	469,6	
B1	2	7850-080-372	85,8	683,5
B2	2	7850-080-372	81,8	679,5
BO1	2	PPSL 160 blue	241,1	
B3	2	7850-080-372	81,8	677,1
B4	2	7850-080-372	83,6	678,9
BO2	2	PPSL 160 blue	238,7	
BU1	2	6843-280-379	357,8	
B5	2	7850-080-372	69,1	678,7
B6	2	7850-080-372	67	676,6
BO3	2	PPSL 160 blue	224	
B7	2	7850-080-372	67	675,8
B8	2	7850-080-372	68,6	677,4
BO4	2	PPSL 160 blue	223,3	
BU2	2	6843-280-379	386,8	
B9	2	7850-080-372	66,6	667,9
B10	2	7850-080-372	61,6	663
BO5	2	PPSL 120 blue	135,6	

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH
B11	2	7850-080-372	61,4	652,9
B12	2	7850-080-372	57,9	649,3
BO6	2	PPSL 120 blue	125,7	
BU3	2	6843-230-379	466,9	
C1	2	7850-080-304	86,8	692,5
C2	2	7850-080-304	82,9	688,6
CO1	2	PPSL 120 violet	244,1	
C3	2	7850-080-304	82,9	686,1
C4	2	7850-080-304	84,7	687,9
CO2	2	PPSL 120 violet	241,7	
CU1	2	6843-230-248	362,5	
C5	2	7850-080-304	70	687,6
C6	2	7850-080-304	67,8	685,3
CO3	2	PPSL 120 violet	226,9	
C7	2	7850-080-304	67,8	684,3
C8	2	7850-080-304	69,3	685,8
CO4	2	PPSL 120 violet	225,8	
CU2	2	6843-230-248	391,7	
C9	2	7850-080-304	67,3	674,6
C10	2	7850-080-304	61,8	669,1
CO5	2	PPSL 120 violet	136,7	
C11	2	7850-080-304	61,7	657,6
C12	2	7850-080-304	57,2	653,2
CO6	2	PPSL 120 violet	125,3	
CU3	2	6843-180-304	471,5	
D1	2	7850-080-400	88,6	707,5
D2	2	7850-080-400	84,7	703,7
DO1	2	PPSL 120 green	249,3	
D3	2	7850-080-400	84,8	701,4
D4	2	7850-080-400	86,5	703,1
DO2	2	PPSL 120 green	247	
DU1	2	6843-180-400	370,5	
D5	2	7850-080-400	71,6	702,4
D6	2	7850-080-400	69,2	700
DO3	2	PPSL 120 green	231,8	
D7	2	7850-080-400	69,3	698,2
D8	2	7850-080-400	70,4	699,4
DO4	2	PPSL 120 green	230	

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH
DU2	2	6843-180-400	399,9	
D9	2	7850-080-400	71,4	686,8
D10	2	7850-080-400	65,2	680,6
DO5	2	PPSL 120 green	144,8	
D11	2	7850-080-400	65,1	667,6
D12	2	7850-080-400	59,7	662,1
DO6	2	PPSL 120 green	131,8	
SA	2	7850-080-400	132,4	626,6
SB	2	7850-080-400	131,8	626
SC	2	7850-080-400	136,3	630,4
SD	2	7850-080-400	145,5	639,4
SU	2	6843-180-400	494,6	on B riser
SFU	2	PPSL 120 violet	642,7	control length of the SFU line itself
F1	2	7850-080-114	139,2	811
F2	2	7850-080-114	117,1	788,8
FO1	2	7850-080-114	127,3	
F3	2	7850-080-114	117,3	772,7
F4	2	7850-080-114	110,1	765,5
FO2	2	7850-080-114	110,9	
FOU1	2	7850-100-114	207,5	
F5	2	7850-080-114	103,6	751,5
F6	2	7850-080-114	90	737,9
FO3	2	7850-080-114	114,9	
F7	2	7850-080-114	90,9	730,5
F8	2	7850-080-114	89,7	729,3
FO4	2	7850-080-114	106,6	
FOU2	2	7850-100-114	196,1	
F9	2	7850-080-114	81,5	712,1
F10	2	7850-080-114	69,1	699,7
FO5	2	7850-080-114	114,3	
F11	2	7850-080-114	47,6	683,6
F12	2	7850-080-114	39	675
FO6	2	7850-080-114	119,7	
FOU3	2	7850-100-114	179,4	
FU	2	7850-200-114	338,4	mark at 25 cm

Measurements done according to the EN standard 926-2 |2013 (measured under a tension of 50N) Tolerance: +/- 1 cm

1. Before checking the wire length, pre-tension the line by the load of 22 kilograms for about 3 seconds per each line.
2. Always measure the wire length only when the line is tensioned by 5 kilograms.
3. If you need to cut the new line, the line has to be stabilized by the tension of 22 kilograms and only then could be cut under the tension of 5 kilograms.



LINE SPECIFICATIONS | FLEXOR - 29 m²

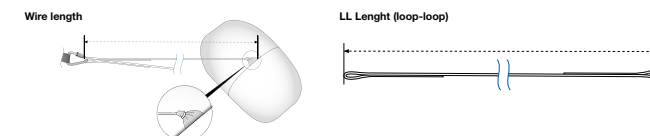
NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH
A1	2	7850-080-222	90,2	719,4
A2	2	7850-080-222	86,2	715,4
AO1	2	PPSL 160 red	253,8	
A3	2	7850-080-222	86,2	712,7
A4	2	7850-080-222	87,9	714,4
AO2	2	PPSL 160 red	251,1	
AU1	2	6843-240-222	376,7	
A5	2	7850-080-222	72,9	713,4
A6	2	7850-080-222	70,3	710,8
AO3	2	PPSL 160 red	235,7	
A7	2	7850-080-222	70,4	708,8
A8	2	7850-080-222	71,6	710,1
AO4	2	PPSL 160 red	233,7	
AU2	2	6843-240-222	406	
A9	2	7850-080-222	70,1	699,5
A10	2	7850-080-222	64,5	693,8
AO5	2	PPSL 120 red	142,4	
A11	2	7850-080-222	64,4	682,4
A12	2	7850-080-222	60,4	678,5
AO6	2	PPSL 120 red	131	
AU3	2	6843-200-222	488,2	
B1	2	7850-080-372	89	710
B2	2	7850-080-372	85	706
BO1	2	PPSL 160 blue	250,4	
B3	2	7850-080-372	85	703,6
B4	2	7850-080-372	86,9	705,5
BO2	2	PPSL 160 blue	248	
BU1	2	6843-280-379	371,8	
B5	2	7850-080-372	71,8	705,4
B6	2	7850-080-372	69,6	703,2
BO3	2	PPSL 160 blue	232,8	
B7	2	7850-080-372	69,6	702,5
B8	2	7850-080-372	71,3	704,2
BO4	2	PPSL 160 blue	232,1	
BU2	2	6843-280-379	402	
B9	2	7850-080-372	69,2	694,4
B10	2	7850-080-372	64	689,3
BO5	2	PPSL 120 blue	141	

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH
B11	2	7850-080-372	63,9	678,8
B12	2	7850-080-372	60,2	675,1
BO6	2	PPSL 120 blue	130,7	
BU3	2	6843-230-379	485,4	
C1	2	7850-080-304	90,1	719,3
C2	2	7850-080-304	86,1	715,3
CO1	2	PPSL 120 violet	253,5	
C3	2	7850-080-304	86,1	712,9
C4	2	7850-080-304	88	714,8
CO2	2	PPSL 120 violet	251,2	
CU1	2	6843-230-248	376,6	
C5	2	7850-080-304	72,8	714,6
C6	2	7850-080-304	70,5	712,3
CO3	2	PPSL 120 violet	235,7	
C7	2	7850-080-304	70,5	711,3
C8	2	7850-080-304	72	712,8
CO4	2	PPSL 120 violet	234,7	
CU2	2	6843-230-248	407,1	
C9	2	7850-080-304	69,9	701,3
C10	2	7850-080-304	64,3	695,6
CO5	2	PPSL 120 violet	142,1	
C11	2	7850-080-304	64,1	683,7
C12	2	7850-080-304	59,5	679,1
CO6	2	PPSL 120 violet	130,3	
CU3	2	6843-180-304	490,2	
D1	2	7850-080-400	92	734,9
D2	2	7850-080-400	88	731
DO1	2	PPSL 120 green	258,9	
D3	2	7850-080-400	88,1	728,7
D4	2	7850-080-400	89,9	730,6
DO2	2	PPSL 120 green	256,6	
DU1	2	6843-180-400	385	
D5	2	7850-080-400	74,4	730
D6	2	7850-080-400	72	727,5
DO3	2	PPSL 120 green	240,9	
D7	2	7850-080-400	72	725,7
D8	2	7850-080-400	73,2	726,9
DO4	2	PPSL 120 green	239	

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH
DU2	2	6843-180-400	415,6	
D9	2	7850-080-400	74,2	713,9
D10	2	7850-080-400	67,8	707,5
DO5	2	PPSL 120 green	150,5	
D11	2	7850-080-400	67,7	694
D12	2	7850-080-400	62	688,3
DO6	2	PPSL 120 green	137	
SA	2	7850-080-400	137,6	651,6
SB	2	7850-080-400	137,1	650,9
SC	2	7850-080-400	141,7	655,5
SD	2	7850-080-400	151,2	664,8
SU	2	6843-180-400	514,3	on B riser
SFU	2	PPSL 120 violet	666,1	control length of the SFU line itself
F1	2	7850-080-114	144	840,2
F2	2	7850-080-114	121,5	817,7
FO1	2	7850-080-114	131,9	
F3	2	7850-080-114	121,7	801,4
F4	2	7850-080-114	114,7	794,3
FO2	2	7850-080-114	115,3	
FOU1	2	7850-100-114	215,2	
F5	2	7850-080-114	107,5	780,3
F6	2	7850-080-114	93,8	766,5
FO3	2	7850-080-114	119,4	
F7	2	7850-080-114	94,7	759,3
F8	2	7850-080-114	93,7	758,3
FO4	2	7850-080-114	111,2	
FOU2	2	7850-100-114	204,2	
F9	2	7850-080-114	84,9	740,8
F10	2	7850-080-114	72,3	728,2
FO5	2	7850-080-114	119,3	
F11	2	7850-080-114	49,8	711,7
F12	2	7850-080-114	40,9	702,8
FO6	2	7850-080-114	125,3	
FOU3	2	7850-100-114	187,5	
FU	2	7850-200-114	350,7	mark at 25 cm

Measurements done according to the EN standard 926-2 |2013 (measured under a tension of 50N) Tolerance: +/- 1 cm

1. Before checking the wire length, pre-tension the line by the load of 22 kilograms for about 3 seconds per each line.
2. Always measure the wire length only when the line is tensioned by 5 kilograms.
3. If you need to cut the new line, the line has to be stabilized by the tension of 22 kilograms and only then could be cut under the tension of 5 kilograms.





Sky Paragliders a.s.
Okružní 39, 739 11 Frýdlant nad Ostravicí, Czech Republic
Tel. +420 558 676 088, info@sky-cz.com, www.sky-cz.com