



ARRIBA²

HANDBUCH/SERVICEHEFT

Seriennr:

SKYMANIA

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	Seite 3
2	Beschreibung	Seite 4
3	Technische Daten	Seite 5
4	Aufhängesystem	Seite 6
5	Beschleunigungssystem	Seite 8
6	Gurtzeug	Seite 9
7	Flugpraxis und Flugeigenschaften	Seite 10
8	Abstiegshilfen	Seite 16
9	Extrem Flugmanöver	Seite 19
10	Materialien	Seite 23
11	Wartung	Seite 24
12	Entsorgung	Seite 24
13	Natur und Landwirtschaftverträgliches Verhalten	Seite 25
14	2-Jahrescheck	Seite 26
15	Zulassungsflüge	Seite 27
16	Schlusswort	Seite 28
17	Leinenplan	Seite 29
18	Tragegurte	Seite 30
19	Nachprüfprotokoll	Seite 34

1 EINLEITUNG

Danke, dass Du dich für einen skywalk Schirm entschieden hast! Wir sind sicher, dass dieses Vertrauen durch jede Menge Freude am Fliegen gerechtfertigt wird. Damit Du Dich von Anfang an mit Deinem neuen Schirm wohl fühlst, empfehlen wir Dir, dieses Handbuch aufmerksam zu lesen. So lernst Du Deinen skywalk ARRIBA2 schnell und umfassend kennen.

Diese Betriebsanleitung gibt Dir Tipps zum sicheren Fliegen, sodass Du über einen langen Zeitraum viel Freude mit Deinem neuen skywalk ARRIBA2 haben wirst. Für Anregungen, Fragen oder Kritik rufe uns an – oder schicke uns ein E-Mail. Wir stehen Dir gerne jederzeit für Auskünfte zur Verfügung.

DEIN SKYWALK-TEAM



2 BESCHREIBUNG

Der ARRIBA2 vereint die positiven Eigenschaften des TEQUILA3 mit einigen zusätzlichen Vorteilen, wie geringes Gewicht und kleineres Packmaß.

Der ARRIBA2 ist ein Intermediate der Sicherheit und Leistung außergewöhnlich gut vereint und somit lange und relaxte Flüge garantiert. Dabei ist er auch noch leicht und kann klein genug gepackt werden um ein treuer Begleiter auf Reisen und Hike&Fly Touren zu sein.

Der ARRIBA2 ist, wie auch sein nächster Verwandter, der TEQUILA3 ein reiner 3-Leiner. Durch den Einsatz von unummantelten Gallerieleinen wurde zusätzlich Widerstand gespart, was in Kombination mit der leichten Kappe ein Plus an Agilität und Leistung ergibt.

Natürlich ist auch der ARRIBA2 mit der wegweisenden JET FLAP Technologie ausgestattet. Die JET FLAP hat sich in den vergangenen Jahren konsequent durchgesetzt und bietet neben bester Steigleistung auch geringe Landegeschwindigkeiten und hohes Sicherheitspotential.

Trotz des hohen Sicherheitspotentials ist der neue ARRIBA2 aufgrund des leichten Tuchs und der dünnen Tragegurte nicht für den Schulungseinsatz zugelassen.



3 TECHNISCHE DATEN

TYP	XXS	XS	S	M	L
Zellen	44	44	44	44	44
Fläche	20.71	23.3	26.2	28.8	31.0
Spannweite	10.47	11.11	11.77	12.35	12.8
Streckung	5.30	5.3	5.3	5.3	5.3
Fläche proj.	17.4	19.6	22	24.2	26
Spannw.proj.	8.08	8.57	9.09	9.53	9.88
Streck.proj.	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75
Kappengewicht kg	3.8	4.1	4.5	4.9	5.3
Gewichtsbereich	48-70	60-80	75-95	90-110	100-120
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja	ja
Jet flap Technologie	ja	ja	ja	ja	ja
Zulassung	EN/LTF B	EN/LTF B	EN/LTF B	EN/LTF B	EN/LTF B

ACHTUNG:

DAS TYPENSCHILD IST AUF DIE INNENSEITE DES STABIL OS GEDRUCKT. HIER WIRD DATUM UND PILOT DES ERSTFLUGES EINGETRAGEN. DIE MUSTERPRÜFPLAKETTE IST IN DER MITTELZELLE DES SCHIRMS EINGEDRUCKT. HIER IST AUCH DAS DATUM DER STÜCKPRÜFUNG EINGETRAGEN. FEHLT DIESER AUFDRUCK IST DAVON AUSZUGEHEN, DASS ES SICH UM EINEN NICHT GEPRÜFTEN PROTOTYP HANDELT.

4 AUFHÄNGESYSTEM

Die Leinen des ARRIBA2 sind dank umfangreicher Versuche auf einem sehr hohen Festigkeitsniveau bei denkbar geringem Durchmesser. Die Leinenkontrolle sowie der wirksame Einsatz des Beschleunigers lagen uns ebenfalls am Herzen. Bei allen Überlegungen und Berechnungen stand jedoch immer die Sicherheit im Vordergrund. Deswegen kommt beim ARRIBA2 eine aufwendige Mischung aus Liros Dyneema und Tecnora Leinen zum Einsatz.

Der skywalk ARRIBA2 verfügt über 3 A-, 3 B- sowie 3 C- und 1 Stabiloleine.

Die Topleinen der letzten Zelle hängen, zusammen mit den Stabilo Topleinen auf der Hauptstabiloleine, die direkt auf den B-Gurt geht.

Die Bremsleinen sind nicht tragend und führen von der Schirmhinterkante (Achterliek) über die Hauptbremsleine durch die Bremsrolle am C-Tragegurt zum Bremsgriff. An der Hauptbremsleine befindet sich eine Markierung, auf deren Höhe der Bremsgriff mit Wirbel angeknötet ist. Diese Einstellung sollte nicht verändert werden, um einerseits in extremen Flugsituationen und bei der Landung genügend Bremsweg zur Verfügung zu haben und andererseits den Gleitschirm nicht ständig zu bremsen. Zur besseren Unterscheidung sind die A-Leinen und der A-Gurt rot, und die Stabiloleine pink gefärbt. Die B-Leinen sind gelb, die Hauptbremsleinen und die Bremsspinne orange und alle anderen Leinen blau. Die Leinenschlösser sind dreieckig, ein Plastikinsert verhindert das Verrutschen der eingeschlaufenen Leinen, sowie ein versehentliches Öffnen der Leinenschlösser.

Der skywalk ARRIBA2 besitzt je Seite 4 Tragegurte.

- > Die A-Leinen führen direkt zum A-Tragegurt.
- > Die B-Leinen und die Stabiloleine zum B-Tragegurt.
- > Die äußerste C-Stammleine führt zum vorderen C-Gurt.
- > Die beiden inneren C-Stammleinen führen zum hinteren C-Tragegurt.

Schematische Zeichnungen der Tragegurte findest Du auf den Seiten am Schluss.

WICHTIGER SICHERHEITSHINWEIS:

GENERELL IST BEIM FLIEGEN MIT EINEM GLEITSCHIRM MAXIMALE VORSICHT ANGEBRACHT. WIR ERINNERN DICH DARAN, DASS DU EINEN GLEITSCHIRM AUF EIGENES RISIKO FLIEGST UND DIR ALS PILOT DIE SICHERSTELLUNG DER FLUGFÄHIGKEIT DEINES GLEITSCHIRMS VOR JEDEM FLUG OBLIEGT.

Der skywalk ARRIBA2 darf nicht geflogen werden:

- > außerhalb des minimal und maximal zulässigen Startgewichts.
- > mit Motor, außer es besteht eine Zulassung durch den DULV oder den Motorschirmverband.
- > im Regen, bei Schneefall, bei extrem turbulenten Wetterbedingungen oder starkem Wind.
- > in Wolken oder Nebel (Sichtflug).
- > bei ungenügender Erfahrung oder Ausbildung des Piloten.

Jeder Pilot trägt die Verantwortung für seine eigene Sicherheit selbst und muss dafür Sorge tragen, dass sein Luftfahrzeug (Gleitschirm) vor jedem Start auf seine Lufttüchtigkeit überprüft und ordnungsgemäß gewartet wurde. Der skywalk ARRIBA2 darf nur unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen der jeweiligen Länder geflogen werden. Der skywalk ARRIBA2 hat bereits während seiner Produktion mehrere sorgfältige Qualitätskontrollchecks durchlaufen. Vor seiner Auslieferung wird er nochmals einer Stückprüfung unterzogen.

5 BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM

Der skywalk ARRIBA2 kann mit einem Fuß-Beschleunigungssystem ausgerüstet werden. Das Beschleunigungssystem wirkt auf die A-,B-,C3 Tragegurte. Genaue Angaben auf der Tragegurtzeichnung.

BESCHLEUNIGER-MONTAGE:



An den meisten handelsüblichen Gurtzeugen sind Rollen für das Beschleunigungssystem angebracht. Die Beschleunigerleinen werden von vorne durch die Rollen am Gurtzeug nach oben geführt und in der richtigen Länge an die „Brummel-Haken“ geknotet. Bei richtiger Einstellung der Beschleunigerleinen ist einerseits das Fußteil mit angewinkelten Beinen während des Flugs leicht zu erreichen und andererseits durch Strecken der Beine der gesamte Trimmweg nutzbar. Vor dem Start werden die Verbindungshaken (Schraubschäkel oder Brummels) vom Fußbeschleuniger und vom

Beschleunigungssystem am Tragegurt zusammengehängt. Es ist darauf zu achten, dass die Beschleunigerleine frei läuft.

Funktion: Der Pilot betätigt mit dem Fußteil des Beschleunigungssystems einen Flaschenzug, der die Kraft halbiert und die A-, B – und C3-Gurte verkürzt.

Abbildungen der beschleunigten Tragegurte auf Seite 30 - 32.

6 GURTZEUG

Für den skywalk ARRIBA2 sind alle EN oder LTF geprüften Gurtzeuge der Gurtzeuggruppe GH (Gurtzeuge ohne starre Kreuzverspannung) zugelassen.

ACHTUNG:

EFFEKTIVE KREUZVERSANNUNGEN KÖNNEN DAS HANDLING DRASTISCH VERSCHLECHTERN UND TRAGEN NICHT ZU ERHÖHTER SICHERHEIT BEI!



7 FLUGPRAXIS UND FLUGEIGENSCHAFTEN

VORFLUGCHECK UND WARTUNG:

Die gesamte Gleitschirmausrüstung ist vor jedem Flug sorgfältig auf eventuelle Mängel zu begutachten. Auch nach langen Flügen oder längerer Lagerung des Schirms.

Überprüfe sorgfältig:

- > alle Nähte am Gurtzeug, die Nähte der Rettungsgeräte-Aufhängung und die der Tragegurte.
- > alle Verbindungsteile, Leinenschlösser und die Karabiner auf Verschluss.
- > den Bremsleinenknoten rechts und links und folge den Bremsleinen bis zur Kappe.
- > alle anderen Leinen vom Tragegurt bis zur Kappe.
- > alle Leinenaufhängepunkte an der Kappe.
- > das Ober- und Untersegel auf Beschädigung und Verschleiß.
- > die Profile und Crossports von innen.

ACHTUNG:

SELBST BEI KLEINEN MÄNGELN DARF AUF KEINEN FALL GESTARTET WERDEN.

AUSLEGEN DES SCHIRMS:

Wir empfehlen, mit dem neuen Schirm zuerst einige Aufziehhübungen und eventuell kleinere Flüge an einem Übungshang zu machen. Dadurch kannst Du dich mit Deinem skywalk ARRIBA2 vertraut machen. Die Kappe legst Du am besten so aus, dass die Eintrittskante leicht bogenförmig liegt und die Kappenmitte den höchsten Punkt des Gleitschirms bildet. Dadurch spannen sich beim Aufziehen die A-Leinen in der Mitte zuerst, der Schirm füllt sich gleichmäßig und ein leichter, richtungsstabiler Start ist gewährleistet. Die Leinenebenen sorgfältig trennen und die Tragegurte ordnen. Wenn die Tragegurte nicht verdreht sind, verlaufen die Bremsleinen frei durch die Öse zur Hinterkante des Schirms. Alle Leinen müssen frei und ohne Verschlingung oder Knoten vom Tragegurt zur Kappe laufen. Verknotete Leinen lassen sich während des Flugs oft nicht lösen! Die Bremsleinen liegen direkt auf dem Boden, deshalb achte besonders darauf, dass diese beim Start nicht hängen bleiben können. Es dürfen keine Leinen unter der Schirmkappe liegen. Ein Leinenüberwurf kann verhängnisvolle Folgen haben!

DER START:

Der skywalk ARRIBA2 ist sehr einfach zu starten. Die A-Gurte und Bremsgriffe hältst Du in den Händen. Zur besseren Orientierung und Kontrolle sind die A-Leinen, sowie die Manschetten an den A-Gurten rot gefärbt, die Bremsleinen sind orange und die Bremsgriffe sind schwarz. Die Arme hältst Du in Verlängerung der A-Gurte seitlich nach hinten gestreckt. Vor dem Anlauf sind der ausgelegte Schirm, die Windrichtung und der Luftraum zu überprüfen. Mit konsequentem Anlauf wird die Fläche des skywalk ARRIBA2 aufgezo-gen. Die Kappe füllt sich schnell und zuverlässig. Sobald der Zug beim Aufziehen nachlässt, hältst Du die Gleitschirmkappe durch dosiertes Bremsen senkrecht über Dir. Eingeklappte Zellen kannst Du durch Pumpen auf der betroffenen Seite öffnen, notwendige Richtungskorrekturen kannst Du jetzt durchführen. Gleichzeitig zum Kontrollfühlen kommt Dein Kontrollblick, damit kannst Du dich noch mal vergewissern, dass die Kappe vollständig geöffnet ist. Die endgültige Entscheidung zu starten bzw. zur Beschleunigungsphase fällst Du erst, wenn alle Störungen erfolgreich behoben sind, ansonsten brich den Start aus Sicherheitsgründen sofort ab! Bei Starkwindstarts kann der Schirm stärker als gewöhnlich vorschießen oder früher als beabsichtigt abheben. Um dies zu verhindern, läufst Du in der Aufziehphase hangaufwärts der Kappe nach. Wir empfehlen diese anspruchsvolle Starttechnik auf einem flachen Hang zu üben. Der Schirm öffnet dann etwas langsamer und der Druck ist bei starkem Wind nicht sofort in vollem Umfang da.

Auch der ARRIBA2 ist mit dem innovativen JET FLAP System ausgerüstet. Die Luft wird vom Untersegel (Druckbereich) aufs Obersegel (Sogbereich) geleitet und dort ausgeblasen. Die Verbindung wird dabei durch düsenförmige Strömungskanäle hergestellt, die im hinteren Bereich der Fläche sitzen. Die am Obersegel austretende, zusätzliche Luftmasse verzögert die Strömungsablösung, der Stall tritt später ein, die fliegbare Minimumspeed wird geringer und der Pilot hat mehr Anstellwinkelreserve. Gerade in den Phasen wie Start und Landung ist dies von erheblicher Bedeutung. Natürlich sind die JET FLAPS kein Freibrief für hemmungsloses Bremsen, aber die Langsamflugeigenschaften des ARRIBA2 profitieren doch erheblich. Ansonsten bedarf es keiner speziellen Kontrolle des JET FLAP Systems, die Bedienung eines JET FLAP Schirmes ist genauso wie üblich.

KURVENFLUG:

Der skywalk ARRIBA2 ist wendig und reagiert verzögerungsfrei auf Steuerimpulse. Durch reine Gewichtsverlagerung kannst Du sehr flache Kurven mit minimalem Höhenverlust fliegen. Die kombinierte Steuertechnik: Gewichtsverlagerung und Zug der kurveninneren Bremsleine eignet sich besonders für schnelle Richtungswechsel. Während des Kreisens kannst Du durch zusätzliches Anbremsen der kurvenäußeren Seite die Geschwindigkeit, den Kurvenradius und die Querlage kontrollieren. Gegenläufiges Ziehen bzw. Lösen der Bremsleinen verändert diese Parameter am effektivsten.

VORSICHT:**BEI ZU WEITEM UND SCHNELLEM DURCHZIEHEN DER BREMSLEINEN BESTEHT DIE GEFAHR EINES STRÖMUNGSABRISSES!**

Ein einseitiger Strömungsabriss kündigt sich Dir durch hohe Steuerdrücke und leichtes Abknicken des Außenflügels nach hinten an. In dieser Phase musst Du die kurveninnere Bremse sofort lösen.

NOTSTEUERUNG:

Sollte Dir eine Bremsleine reißen oder sich vom Bremsgriff lösen, kannst Du den skywalk ARRIBA2 mit Hilfe der C-Gurte eingeschränkt steuern und landen.

AKTIV FLIEGEN:

Aktiv fliegen heißt, fliegen in Harmonie mit Deinem Gleitschirm. Das heißt, dass Du nicht stets mit gleichbleibender Bremsstellung fliegst, sondern die Reaktion Deines skywalk ARRIBA2 auf unruhige Luft wahrnimmst und entsprechend reagierst, besonders bei thermischen und turbulenten Verhältnissen. Bei ruhiger Luft werden diese Reaktionen nur minimal sein, aber in Turbulenzen wird ein ständiges Korrigieren mittels Bremsleinen und Gewichtsverlagerung im Gurtzeug von Dir verlangt. Bei guten Piloten sind diese Reaktionen instinktiv vorhanden. Es ist wichtig, dass Du durch leichten Zug an den Bremsen stets direkten Kontakt zur Kappe hast, um den Staudruck des Schirms zu spüren. Das erlaubt Dir, ein Nachlassen des Staudrucks und einen anschließenden Kollaps der Kappe rechtzeitig wahrzunehmen und frühzeitig zu reagieren. Der ARRIBA2 ist mit einem turbulenzdämpfenden Profil ausgestattet, dies sorgt für sehr hohe Resistenz gegen Einklapper, dennoch sind diese ohne aktives Zutun des Piloten

möglich. Aufgrund der Profilwahl und der Spannungsverhältnisse ist auch das Verhalten des ARRIBA2 extrem resistent gegen Einklapper.

BEISPIELE:

Beim Einfliegen in starke Aufwinde musst Du die Bremsen lösen, beim Einfliegen in Abwinde ziehen. Dadurch kannst Du zu große Veränderungen des Anstellwinkels vermeiden > Querachse. Wenn Du in unruhiger Luft fliegst, kannst Du nachlassenden Druck in Teilen der Kappe über die Bremsen spüren. Dies kannst Du ausgleichen, indem Du die Bremse kurzzeitig etwas tiefer ziehst, solange, bis der Druck wieder zurückkommt. Diesen Bremseneinsatz machst Du immer sanft und progressiv. Bremse Deinen Gleitschirm nicht zu schnell zu viel – Stallgefahr! Wie gesagt, durch aktives Fliegen verhinderst Du fast alle Störungen der Kappe im Vorfeld.

BESCHLEUNIGTES FLIEGEN:

Wenn Du das Beschleunigungssystem betätigst, ist ein leichter Kraftaufwand notwendig. Dies kann die Sitzposition im Gurtzeug beeinflussen. Wir empfehlen deshalb eine aufrechte Haltung im Gurtzeug einzunehmen und das Gurtzeug entsprechend einzustellen, besonders bei den ersten Beschleunigungsversuchen. Wir erinnern daran, nur bei Windverhältnissen zu fliegen, die mit dem Gleitschirm in Normalstellung fliegbar sind. Um die maximale Geschwindigkeit zu erfliegen, drücke mit den Füßen das Beschleunigungssystem gleichmäßig, bis die beiden Umlenkrollen am A-Gurt zusammenstoßen. Bei Betätigung des Beschleunigungssystems wird der Anstellwinkel verringert, wodurch die Geschwindigkeit zunimmt, aber der Gleitschirm auch instabiler wird und leichter einklappt. Deshalb solltest Du das Beschleunigungssystem immer mit genügend Sicherheitsabstand zum Boden, zu Hindernissen und zu anderen Fluggeräten betätigen. Eine zu kurze Einstellung der Bremsleinen ist zu vermeiden. Beschleunigte Klapper sind in der Regel impulsiver und erfordern erhöhte Reaktionsbereitschaft.

NIEMALS IN TURBULENTER LUFT BESCHLEUNIGEN. NIEMALS IN BODENNÄHE BESCHLEUNIGEN. NIEMALS DIE BREMSGRIFFE LOSLASSEN.

Sollte Dir die Fläche einklappen, so musst Du das Beschleunigungssystem sofort lösen, den Gleitschirm stabilisieren und wieder öffnen.

DIE LANDUNG:

Der skywalk ARRIBA2 ist einfach zu landen. Im Endanflug gegen den Wind lässt Du den Schirm leicht abgebremst ausgleiten. In ca. 1 m Höhe über Grund erhöhst Du den Anstellwinkel durch zunehmendes Bremsen und fängst den Schirm ab. Hast Du die Minimalgeschwindigkeit erreicht, ziehst Du die Bremsen vollständig durch. Bei starkem Gegenwind bremst Du nur sehr dosiert. Erst wenn Du sicher am Boden stehst, bringst Du die Kappe mit Vorsicht in den Strömungsabriss. Landungen mit steilem Kurvenwechsel im Endanflug solltest Du unbedingt vermeiden (Pendelgefahr!).

WINDENSCHLEPP:

Der skywalk ARRIBA2 ist für den Windenschlepp besonders gut geeignet. Achte darauf, in einem flachen Winkel vom Boden wegzusteigen.

- > Der Pilot muss eine gültige Windenschleppausbildung haben.
- > Es muss eine zugelassene Winde verwendet werden.
- > Der Windenfahrer muss eine Schleppausbildung haben, die Gleitsegeln mit einschließt.

Beim Windenschlepp immer gefühlvoll steuern, nicht überbremsen, der Schirm fliegt dort schon mit einem erhöhten Anstellwinkel.

MOTORFLUG:

Den aktuellen Stand der Motorflugzulassung kannst Du beim Händler oder Importeur erfragen. Im Moment des Drucks dieser Anleitung besteht keine Zulassung. (Stand April 2012)

Ein gewissenhaftes Einpacken Deines Gleitschirms garantiert ein gleichbleibendes und hohes Qualitätsniveau.

Dein skywalk ARRIBA2 besitzt Verstärkungen aus flexiblen Nylonstäben in der Eintrittskante. Das verwendete Superflex-Material ist sehr knick unempfindlich und bedarf keiner außergewöhnlichen Behandlung.

- > Schirm ausschütteln und Laub, Gras, Sand, etc. entfernen.
- > Leinen gleichmäßig sortieren und auf dem Schirm verteilen.
- > Achte bitte immer darauf, dass der Schirm trocken ist.
- > Schirm ab der zweiten Zelle – von der Mitte aus – Zelle für Zelle aufeinanderlegen, so dass die Verstärkungen der Eintrittskanten sauber aufeinanderliegen.
- > Diese Raffmethode geht natürlich zu zweit schneller, einer an der Eintrittskante und einer am Schirmende (Achterliek), aber auch alleine ist es nach etwas Übung eine Leichtigkeit.
- > Das eingeraffte Tuch von unten her sauber aufeinanderlegen und die Luft nach oben herausstreichen.
- > Die komplette Bahn einmal zur Mitte hin umschlagen.
- > Den gleichen Packvorgang auf der anderen Hälfte wiederholen.
- > Nun die beiden Hälften aufeinanderlegen und nochmals darauf achten, dass die Verstärkungen der Eintrittskanten sauber aufeinanderliegen.
- > Die Bahn von unten her in Richtung Eintrittskante umfalten, der erste Umschlag sollte ca. eine Ellenbogenlänge haben.
- > Die Eintrittskante kann am oberen Ende einmal nach innen gefaltet werden, dies ist aber nicht zwingend erforderlich. Auf jeden Fall sollte die noch vorhandene Luft im Schirm durch die Eintrittskante entlüftet und nicht durch das Material gepresst werden.
- > Nun das Kompressionsband quer zur Eintrittskante soft um den Schirm legen.
- > Das Ganze jetzt in den Innenpacksack legen. Dieser soll vor Beschädigungen durch Reißverschlüsse oder Gegenstände vom Gurtzeug schützen.
- > Den Packsack öffnen und den Schirm an das untere Ende legen. Hier sorgt das weiche Material später für guten Tragekomfort im unteren Rückenbereich.
- > Das Gurtzeug wird nun mit dem Sitzbrett nach oben auf den Gleitschirm im Packsack gelegt und in den meisten Fällen per Reißverschluss geschlossen.
- > Unter dem Deckel des Packsacks findet man ausreichend Stauraum für Helm, Overall, Instrumente, etc.

8 ABSTIEGSHILFEN

Dieses Handbuch ist nicht als Lehrbuch gedacht. Die Ausbildung muss laut Vorschrift der einzelnen Länder in einer staatlich anerkannten Flugschule absolviert werden. Die folgenden Tipps helfen Dir, das Beste aus Deinem skywalk ARRIBA2 herauszuholen.

STEILSPIRALE:

Die Steilspirale kannst Du durch vorsichtiges Erhöhen des Bremsleinenzugs und deutlicher Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite einleiten. Sollte sich keine erhöhte Querneigung einstellen und die Sinkgeschwindigkeit nicht zunehmen, so solltest Du einen neuen Versuch starten, nicht einfach gefühllos nachdrücken.

Den Ansatz der Spirale zeigt der skywalk ARRIBA2 durch eine hohe Seitenneigung an und fliegt eine schnelle, steile Kurve. Die Schräglage und die Sinkgeschwindigkeit kontrollierst Du durch dosiertes Ziehen bzw. Nachlassen der kurveninneren Bremsleine. Leichtes Anbremsen des kurvenäußeren Flügels verhindert nicht nur das Einklappen des Aussenflügels, sondern man kontrolliert damit auch die Sinkgeschwindigkeit. In der Steilspirale kannst Du mit Abstand am schnellsten Höhe abbauen.

Das ist Vorteil und Nachteil zu gleich, die hohen erreichbaren Sinkwerte müssen auch beherrscht werden.

ACHTUNG:

HOHE SINKWERTE FÜHREN DURCH DIE DADURCH AUFTRETENDE ZENTRIFUGALKRAFT ZU EINER STARKEN KÖRPERLICHEN BELASTUNG UND SIND VON UNGEÜBTEN PILOTEN NICHT LANGE DURCHZUHALTEN!

Das Anspannen der Bauchmuskulatur während der Steilspirale ist sehr hilfreich! Sobald Schwindel oder Ohnmachtgefühl auftreten musst Du die Steilspirale ausleiten! Wegen des extremen Höhenverlusts in der Steilspirale musst Du immer ausreichend Sicherheitshöhe einhalten.

Um starke Pendelbewegungen bei der Ausleitung der Steilspirale zu vermeiden, musst Du die kurveninnere Bremse langsam lösen, die kurvenäußere Bremse bleibt leicht angebremsst.

Um starke Pendelbewegungen bei der Ausleitung der Steilspirale zu vermeiden, musst Du die kurveninnere Bremse langsam lösen, die kurvenäußere Bremse bleibt leicht angebremsst.

Der skywalk ARRIBA2 hat keine Tendenz zur stabilen Steilspirale. Sollte er unter ungünstigen Einflüssen nachdrehen, musst Du die Steilspirale aktiv ausleiten, d. h. sofort Dein Pilotengewicht auf die Kurvenaußenseite legen und die Kurvenaußenseite deutlich mehr anbremsen. Auch beidseitiges Anbremsen bringt den Schirm aus der Spirale. Der Ausleitung folgt dann allerdings ein deutliches Nicken, das mit den Bremsen abgefangen werden sollte. Beachte: Die Steuerdrücke sind in der Steilspirale um einiges höher als im Normalflug!

B-LEINEN STALL:

Die B-Gurte werden symmetrisch ca. 20 cm heruntergezogen. Dabei hältst Du die Bremsschlaufen in der jeweiligen Hand. Die Strömung an der ProfiOberseite reißt weitgehend ab und der Schirm geht in einen sackflugähnlichen Flugzustand ohne Vorwärtsfahrt über. Durch stärkeres Ziehen der B-Gurte lässt sich die Fläche weiter verkleinern und die Sinkgeschwindigkeit erhöhen. Durch zügiges, symmetrisches Lösen der beiden B-Gurte kannst Du diesen Flugzustand beenden. Der Schirm nickt nach vorne und nimmt wieder Fahrt auf. Dabei darf der Schirm auf keinen Fall angebremsst werden! Bildet die Kappe eine Rosette nach vorne, musst Du den B-Stall sofort ausleiten. Öffnet die Kappe nicht, kann dies durch beidseitiges, dosiertes Anbremsen unterstützt werden. Aufgrund des 3 Leinensystems beim ARRIBA2 ist der Druck auf dem B-Gurt etwas höher als bei herkömmlichen Schirmen mit 4 Leinenebenen. Der etwas höhere Druck wird dann aber mit höheren Sinkwerten im Stall selber belohnt.

OHREN ANLEGEN:

Im Gegensatz zur Steilspirale und dem B-Stall ist mit „angelegten Ohren“ die Vorwärtsfahrt höher als die Sinkgeschwindigkeit. Diese Abstieghilfe wird verwendet, um Gefahrenbereiche in eine gewünschte Richtung schnell horizontal zu verlassen.

BEISPIELE:

- > Wird der Pilot von starkem Wind oder einer Gewitterwolke mit wenig Höhe über einem Gipfel überrascht, können zunächst weder B-Stall noch eine Steilspirale aus der Notsituation helfen.
- > Befindet sich der Pilot in sehr starkem Steigen, empfiehlt es sich diesen Bereich mit „angelegten Ohren“ zu verlassen und nach Möglichkeit in sinkender Luft Höhe abzubauen.
- > Um den Außenflügel einzuklappen, werden die äußeren A-Leinen, die auf einem separaten A-Gurt aufgehängt sind, gezogen. Dabei sollte man möglichst weit oben greifen um maximal viel Fläche einzuklappen. Der skywalk ARRIBA2 befindet sich nun in einem stabilen Sinkflug.
- > Der Bremsgriff bleibt zusammen mit den äußeren A-Leinen in der Hand. Durch einseitiges Bremsen und Gewichtsverlagerung bleibt der Schirm steuerbar.
- > Um sowohl Sinken als auch die Vorwärtsgeschwindigkeit zu erhöhen, kannst Du dieses Manöver auch mit Hilfe des Beschleunigungssystems optimieren.
- > Die Gefahr von Kappenstörungen in turbulenter Luft ist mit „angelegten Ohren“ deutlich reduziert.
- > Zur Ausleitung werden die A-Leinen freigegeben, die Kappe öffnet selbständig. Um die Öffnung zu beschleunigen, bremst Du leicht an.
- > Bewährt hat sich die Öffnung Seite für Seite durchzuführen. Somit ist die Gefahr eines eventuellen Strömungsabrisses gering.

ACHTUNG:

FLIEGEN MIT ANGELEGTEN OHREN BEGÜNSTIGT EINEN STRÖMUNGSABRISS. GEHE DAHER WÄHREND DES OHRENANLEGENS BEHUTSAM MIT DEN STEUERLEINEN UM UND VERZICHTE AUF DIESE MÖGLICHKEIT DES SCHNELLABSTIEGS MIT NASSEM GLEITSCHIRM.

Für alle Extremflugmanöver und Abstieghilfen gilt:

- > Erstes Üben unter Anleitung eines Lehrers im Rahmen der Schulung oder eines Sicherheitstrainings.
- > Vor dem Einleiten der Manöver vergewissert sich der Pilot, dass der Luftraum unter ihm frei ist.
- > Während der Manöver muss der Pilot ständigen Blickkontakt zur Kappe haben.

9 EXTREM-FLUGMANÖVER

EINKLAPPER

Bei starken Turbulenzen sind Einklapper nicht auszuschließen. In der Regel öffnet der skywalk ARRIBA2 selbständig. Das Wegdrehen einseitig kollabierter Tragflächen kann durch Anbremsen der offenen Flügelhälfte minimiert werden. Bei stark kollabierten Flächen musst Du gefühlvoll Gegenbremsen, um einen Strömungsabriss zu vermeiden. Öffnet sich der Schirm trotz Gegenlenken nicht, kannst Du durch wiederholtes Ziehen der Bremse auf der eingeklappten Seite den Öffnungsvorgang beschleunigen.

VERHÄNGER / LEINENÜBERWURF

Dieser Flugzustand ist beim skywalk ARRIBA2 bei keinem unserer Testflüge aufgetreten. Dennoch ist beim Gleitschirm fliegen nicht auszuschließen, dass sich die eingeklappte Fläche durch extreme Turbulenzen oder einen Pilotenfehler zwischen den Leinen verhängt. Der Pilot stabilisiert durch vorsichtiges Gegenbremsen den Schirm. Ohne Pilotenreaktion geht ein verhängter Schirm in eine stabile Steilspirale über.

Um den Verhänger zu lösen, gibt es verschiedene Möglichkeiten:

- > Pumpen auf der eingeklappten Seite
 - > Ziehen der Stabilo-Leine.
- Führen beide Maßnahmen nicht zum Erfolg, bietet sich die Möglichkeit, den Verhänger durch einen Fullstall zu öffnen. Dieses Manöver sollte nur von routinierten Piloten mit Extremflugerfahrung in ausreichender Sicherheitshöhe durchgeführt werden.

VORSICHT:

FÜHREN DIESE MANÖVER NICHT ZUM ERFOLG, ODER FÜHLT SICH DER PILOT ÜBERFORDERT, IST SOFORT DAS RETTUNGSGERÄT ZU BETÄTIGEN!

FRONTSTALL

Ein Gleitschirm gerät durch starkes Ziehen an den A-Gurten oder durch plötzlich auftretende starke Abwinde in einen Frontstall. Die Eintrittskante klappt impulsiv über die ganze Spannweite ein. Durch dosiertes Anbremsen werden die Pendelbewegungen um die Querachse verringert und gleichzeitig der Öffnungsvorgang beschleunigt. Der skywalk ARRIBA2 öffnet den Frontstall gewöhnlich selbständig.

VORSICHT: NICHT ÜBERBREMSEN.

SACKFLUG

Der Gleitschirm hat keine Vorwärtsfahrt und gleichzeitig stark erhöhte Sinkwerte. Verursacht wird der Sackflug u. a. durch einen zu langsam ausgeleiteten B-Stall. Besonders anfällig für den Sackflug sind Schirme mit porösem Tuch (UV-Strahlung) oder durch häufige Windenschlepps mit hoher Last stark beanspruchte Schirme (gedehnte A-Leinen).

Der Pilot beendet den stabilen Sackflug durch leichtes Vordrücken der A-Gurte in Höhe der Leinenschlösser oder durch Betätigen des Beschleunigers. Der skywalk ARRIBA2 leitet den Sackflug normalerweise selbständig aus.

VORSICHT:

HAT EIN PILOT DIE WERKSEINSTELLUNG DER HAUPTBREMSLEINE STARK GEKÜRZT, BESTEHT ERHÖHTE GEFAHR EINES SACKFLUGES NACH DEM B-STALL. DESHALB NIEMALS DIE BREMSLEINENLÄNGE KÜRZEN.

VORSICHT:

SOBALD IM SACKFLUG DIE BREMSEN BETÄTIGT WERDEN, GEHT EIN GLEITSCHIRM SOFORT IN DEN FULLSTALL ÜBER. IN BODENNÄHE SOLLTE EIN STABILER SACKFLUG WEGEN DER PENDELBEWEGUNGEN NICHT AUSGELEITET WERDEN. DER PILOT RICHTET SICH STATTDESSEN IM GURTZEUG AUF UND BEREITET SICH AUF DIE LANDEFALLTECHNIK VOR.

FULLSTALL

Um einen Fullstall einzuleiten, müssen beide Bremsleinen einmal gewickelt, beidseitig und symmetrisch durchgezogen werden. Der Schirm wird stetig langsamer, bis die Strömung komplett abreißt. Die Kappe kippt plötzlich nach hinten. Trotz dieser unangenehmen Schirmreaktion sind beide Bremsleinen konsequent unten zu halten, bis sich der Schirm stabilisiert hat.

Der skywalk ARRIBA2 fliegt im Fullstall rückwärts und bildet meistens eine Rosette nach vorne. Eine Rosette nach vorne kann durch langsames Einleiten des Fullstalls erreicht werden. Bei zu schnell durchgezogenen Bremsen geht die Kappe oftmals nicht in die gewünschte Rosette nach vorne.

Zur Ausleitung werden beide Bremsleinen symmetrisch nach oben geführt (Schaltzeit ≥ 1 sec). Der Schirm öffnet sich und pendelt nach vorne, um Fahrt aufzunehmen. Durch symmetrisches Anbremsen wird ein zu starkes Vorschießen der Kappe verhindert. Bremst der Pilot nicht an, schießt der skywalk ARRIBA2 mäßig vor, wobei ein frontales Einklappen der Fläche möglich ist.

ACHTUNG:

WIRD DER FULLSTALL ZU FRÜH, ZU SCHNELL ODER FALSCH AUSGELEITET, KANN DIES EIN EXTREM WEITES VORSCHIESSEN DER SCHIRMKAPPE ZUR FOLGE HABEN.



TRUDELN

Ein Schirm dreht negativ, wenn auf einer Flügelhälfte die Strömung abreißt. Dabei dreht die Schirmkappe um die Hochachse mit dem Drehzentrum innerhalb der Spannweite. Der Innenflügel fliegt rückwärts.

Für das Trudeln gibt es zwei Ursachen:

- > Eine Bremsleine wird zu weit und zu schnell durchgezogen (z. B. beim Einleiten einer Steilspirale).
 - > Im Langsamflug wird eine Seite zu stark gebremst (z. B. beim Thermikfliegen).
 - > Wird eine versehentlich eingeleitete Negativkurve sofort wieder ausgeleitet, geht der skywalk ARRIBA2 ohne großen Höhenverlust in den Normalflug über. Die zu weit gezogene Bremse wird zurückgenommen, bis die Strömung am Innenflügel wieder anliegt. Nach einer länger gehaltenen Negativkurve schießt die Kappe eventuell sehr weit einseitig vor. Dies kann ein impulsives Einklappen zur Folge haben.
- Zu enge Kreuzverspannungen erhöhen bei allen Schirmen die Trudeltendenz.

WINGOVER

Es werden abwechselnd enge Kurven geflogen, die Querneigung des Schirms wird dabei zunehmend erhöht. Bei Wingovers mit großer Schräglage beginnt der kurvenäußere Flügel zu entlasten. Weiteres Erhöhen der Querneigung ist zu vermeiden, da ein eventuelles Einklappen sehr impulsiv sein kann.

ACHTUNG:

FULLSTALL, TRUDELN UND WINGOVER (ÜBER 90°) SIND VERBOTENE KUNSTFLUGFIGUREN UND DÜRFEN IM NORMALEN FLUGBETRIEB NICHT DURCHGEFÜHRT WERDEN. FALSCHES AUSLEITEN ODER ÜBERREAKTION DES PILOTEN KÖNNEN UNABHÄNGIG VOM SCHIRMTYP SEHR GEFÄHRLICHE FOLGEN HABEN!

10 MATERIALIEN

Der skywalk ARRIBA2 ist aus hochwertigsten Materialien gefertigt. skywalk hat die bestmögliche Kombination von Materialien in Bezug auf Belastbarkeit, Leistung und Langlebigkeit ausgewählt. Wir wissen, die Haltbarkeit eines Gleitschirms ist mit entscheidend für die Zufriedenheit des Besitzers.

SEGEL UND PROFILE

- Obersegel: AEROFABRIX AL32, DOMINICO 10DMF, 20DMF
- Untersegel: DOMINICO 10DMF, 20DMF
- Rippen und Bänder: DOMINICO 30DMF, 70032 1580 E4D

LEINENMATERIAL

LIROS ist seit geraumer Zeit führender Hersteller von Gleitschirmleinen. Wir haben die PPSL Leinen wegen ihrer sehr geringen Dehnung und wegen der hohen Längenkonstanz gewählt.

- Top Leinen LTC 65, LTC 80
- Mittelleinen: LTC 120
- Stammleinen und Stabiloleine: PPSL 200, PPSL 120, NTSL 160
- Hauptbremsleine: DFLP 200/32

TRAGEGURTE

Die Tragegurte werden aus 12,5 mm Polyester Gurtband mit Kevlareinlage von Cousin Freres gefertigt. Dehnungswerte, Festigkeit und Stabilität dieses Bandes stehen an der Spitze der Gurtbandprodukte.

11 WARTUNG

Bei guter Pflege und Wartung wird Dein skywalk ARRIBA2 über mehrere Jahre lufttchtig bleiben. Ein sorgfältig behandelter Gleitschirm wird viel mehr Flugstunden Freude bereiten als ein Schirm, der nach Gebrauch lieblos in seinen Packsack gestopft wird. Vergiss nicht, Dein Leben hängt an ihm.

LAGERUNG:

Trocken, lichtgeschützt und nie in der Nähe von Chemikalien lagern. Feuchtigkeit ist ein Feind für alle Gleitschirme. Trockne Deine Gleitschirmausrüstung immer bevor Du sie wegpäckst, am besten in einem beheizten Raum.

REINIGUNG:

Jedes Reiben und Waschen lässt Deinen Gleitschirm schneller altern. Das PU-beschichtete Segeltuch des skywalk ARRIBA2 ist maximal schmutzabweisend. Wenn Du trotzdem das Gefühl hast, dass Dein Gleitschirm gereinigt werden muss, dann lediglich mit einem weichen, feuchten Tuch oder Schwamm ohne Seife oder anderen Waschmitteln. Auch keine Lösungsmittel verwenden.

REPARATUR:

Reparaturen dürfen nur vom Hersteller oder einem autorisierten skywalk Instandhaltungsbetrieb ausgeführt werden. Amateurreparaturen können mehr Schaden als Nutzen anrichten.

12 ENTSORGUNG

Bei der Materialwahl wird bei skywalk Produkten Wert auf Umweltverträglichkeit sowie höchste Qualitätskontrolle gelegt. Sollte Dein Gleitschirm irgendwann nicht mehr flugtauglich werden so entferne bitte die Metallteile. Alle restlichen Teile wie Leinen, Tuch und Tragegurte werden bei einer Abfallentsorgungsstelle abgegeben. Die Metallteile können bei einer Metallverwertung abgegeben werden. Du kannst Deinen ausgedienten skywalk Gleitschirm auch zurück an uns schicken, wir entsorgen ihn für Dich dann sachgerecht.

13 NATUR- UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN

Den ersten Schritt zum Umweltbewusstsein haben wir mit unserem motorlosen Sport schon gelegt. Speziell sogar die Berggeher die zum Startplatz wandern. Trotzdem müssen wir uns weiterhin umweltfreundlich verhalten. Das bedeutet keinen Müll im Gebirge hinterlassen, nicht abseits der Wege gehen und nicht unnötig Lärm verursachen um das Gleichgewicht von Natur und Tier zu erhalten und respektieren.

MATERIALVERSCHEISS:

Der skywalk ARRIBA2 besteht hauptsächlich aus Nylon-Tuch, das unter dem Einfluss von UV-Strahlen an Festigkeit verliert und luftdurchlässig wird. Den Gleitschirm solltest Du erst kurz vor dem Start auslegen bzw. unmittelbar nach der Landung wieder einpacken, um ihn vor unnötiger Sonnenbestrahlung zu schützen.

LEINEN-REPARATUREN:

Die Fangleinen des skywalk ARRIBA2 bestehen aus einem Dyneema- oder Tecнора-Kern und einem Polyester-Mantel. Eine Überbelastung einzelner Leinen ist zu vermeiden, da eine sehr starke Überdehnung irreversibel ist. Wiederholtes Knicken der Leinen an der gleichen Stelle vermindert die Festigkeit, wenn auch nur geringfügig. Jede sichtbare Beschädigung einer Leine, auch wenn es sich nur um eine Beschädigung des Mantels handelt, erfordert deren Austausch. Eine neue Leine muss vom Hersteller oder einem autorisierten skywalk-Instandhaltungsbetrieb bestellt werden. Die Flugschule bzw. Dein Händler wird Dir beim Austausch der defekten Leine behilflich sein. Bevor Du die Leine austauschst, überprüfe deren korrekte Länge durch einen Vergleich mit der entsprechenden Leine auf der anderen Seite des Flügels. Nach Austausch von Leinen muss eine Leinenkontrolle erfolgen. Am besten durch Aufziehen des Gleitschirms am Boden.

ALLGEMEINE TIPPS:

- Beim Auslegen des Gleitschirms ist darauf zu achten, dass weder Schirmtuch noch Leinen stark verschmutzen, da in den Fasern eingelagerte Schmutzpartikel die Leinen verkürzen und das Material schädigen können.
- > Verhängen sich Leinen am Boden, können sie beim Start überdehnt oder abgerissen werden.
 - > Nicht auf die Leinen treten!
 - > Es ist darauf zu achten, dass kein Schnee, Sand oder Steine in die Kappe gelangen, da das Gewicht in der Hinterkante den Schirm bremsen oder sogar stallen kann.
 - > Scharfe Kanten verletzen das Tuch der Gleitschirmkappe.
 - > Bei Starkwindstarts kann eine unkontrollierte Schirmfläche mit sehr hoher Geschwindigkeit in den Boden schlagen. Dies kann zu Profilirissen, Beschädigung der Nähte oder des Tuchs führen.
 - > Nach der Landung sollte die Fläche nicht mit der Nase voran zu Boden fallen, da dies auf die Dauer das Material im Nasenbereich schädigen kann.
 - > Nach Baum – und Wasserlandungen sollten die Leinenlängen überprüft werden.
 - > Nach Salzwasserkontakt ist das Gerät sofort sorgfältig mit Süßwasser zu spülen.

14 2-JAHRES-CHECK

skywalk schreibt nach Ablauf von 24 Monaten ein Wartungsintervall vor. Die 2-Jahresprüfung wird vom Hersteller bzw. dem Beauftragten des Herstellers durchgeführt. Bei Nichteinhaltung dieser Frist, bzw. einer Überprüfung durch einen nicht autorisierten Betrieb, verliert der skywalk ARRIBA2 die Gültigkeit der Musterzulassung und jegliche Garantieansprüche. Wir empfehlen, die Nachprüfung nicht selbst durchzuführen, da bei einer Nachprüfung ohne geeignete Instrumente bzw. ohne entsprechende Sachkenntnisse die Nachprüfung nur mangelhaft durchgeführt werden kann. Eine Lufttüchtigkeit ist somit nicht gewährleistet, Garantieansprüche verfallen.

VERÄNDERUNGEN AM GLEITSCHIRM:

Der skywalk ARRIBA2 befindet sich innerhalb der zulässigen Toleranzen seiner Einstellung wenn er die Produktion verlässt. Dieser Toleranzbereich ist sehr eng und darf auf keinen Fall verändert werden. Die optimale Balance zwischen Leistung, Handling und Sicherheit ist so gewährleistet.

ACHTUNG:

JEDE EIGENMÄCHTIGE ÄNDERUNG HAT EIN ERLÖSCHEN DER BETRIEBSERLAUBNIS ZUR FOLGE. JEDE HAFTUNG DES HERSTELLERS UND DER VERTRIEBSSTELLEN IST AUSGESCHLOSSEN.

15 ZULASSUNGSFLÜGE

Der letzte Schliff ist die offizielle Zulassung. Fünf Größen in der LTF09 / EN 926-2 :B Einstufung stehen in unserem Pflichtenheft, diese Klassifizierung entspricht dem Pilotenkönnen der jeweiligen Kategorie. Die verschiedenen Zertifizierungen bedeuten für skywalk die letzte Etappe in der Entwicklung eines Gleitschirms. Diese Testflüge werden erst absolviert, wenn das Test-Team mit dem jeweiligen Schirm vollends zufriedengestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass die Zulassungsergebnisse wenig Aufschluss über das Flugverhalten eines Schirms in thermisch aktiver und turbulenter Luft geben. Einstufungen geben lediglich Auskunft über das Verhalten provozierten Extremflugmanöver in ruhiger Luft. Die provozierten Extremflugfiguren im Zulassungsverfahren sollten deshalb als einzelne Faktoren in einem komplexen Zusammenhang nicht überbewertet werden.

16 EINIGE ABSCHLIESSENDE WORTE:

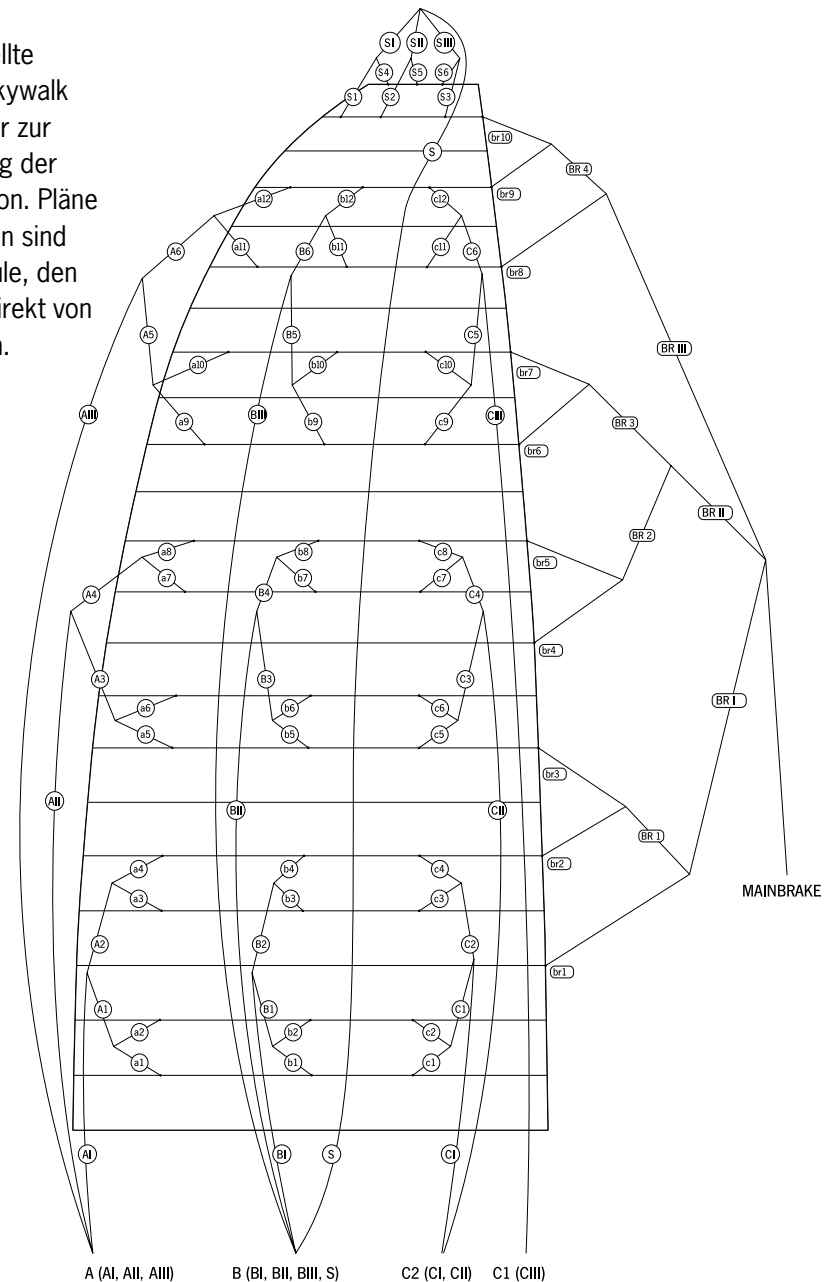
Gleitschirmfliegen ist ein faszinierender Sport. Mit dem skywalk ARRIBA2 hast Du ein Gerät in der Hand das an der Spitze des Entwicklungsstandards steht. Dieser Schirm wird Dir über lange Jahre viel Freude bereiten, wenn er ordnungsgemäß behandelt wird. Respekt vor den Anforderungen und Gefahren des Fliegens sind Voraussetzung für erfolgreiche, schöne Flüge. Auch der sicherste Gleitschirm ist bei Fehleinschätzung meteorologischer Bedingungen oder Pilotenfehlern gefährlich. Denke stets daran, dass jeder Luftsport potentiell riskant ist und dass Deine Sicherheit letztendlich von Dir selbst abhängt. Wir weisen dich darauf hin, vorsichtig zu fliegen und die gesetzlichen Bestimmungen im Interesse unseres Sports zu respektieren.

JEDER PILOT FLIEGT IMMER AUF EIGENES RISIKO!

Dein skywalk Team

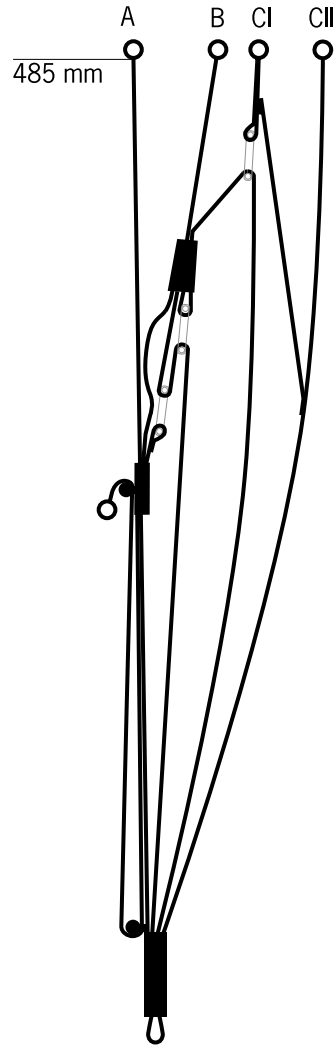
17 LEINENPLAN

Der hier dargestellte Leinenplan des skywalk ARRIBA2 dient nur zur Veranschaulichung der Leinenkonfiguration. Pläne für weitere Größen sind über die Flugschule, den Importeur oder direkt von skywalk erhältlich.



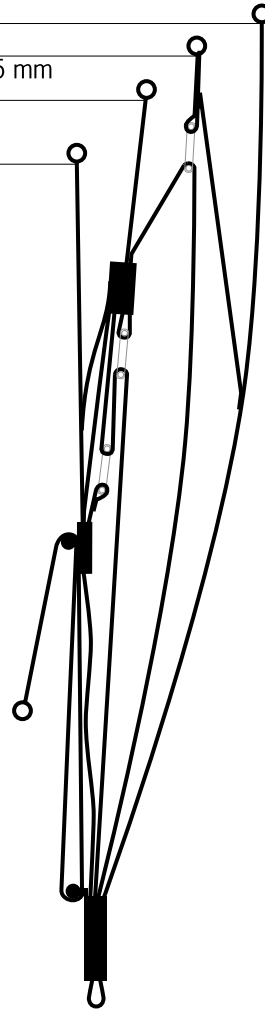
18 TRAGEGURTE

ARRIBA 2, Größe XXS, XS, S



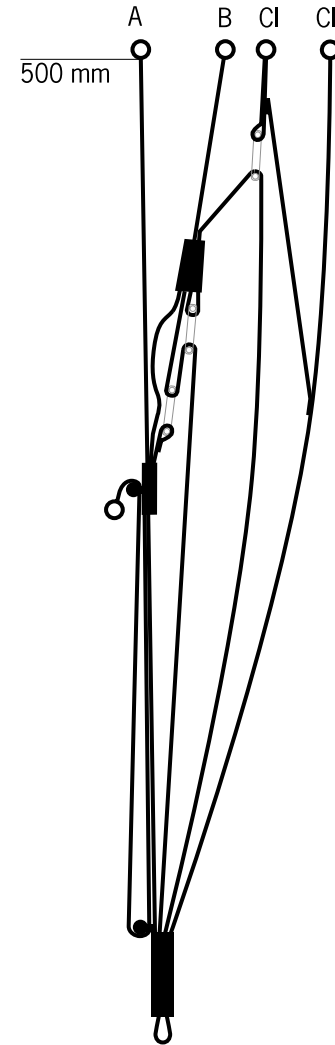
CI: 485 mm
 CI: 435 mm
 B: 380 mm
 A: 335 mm

Normalflug



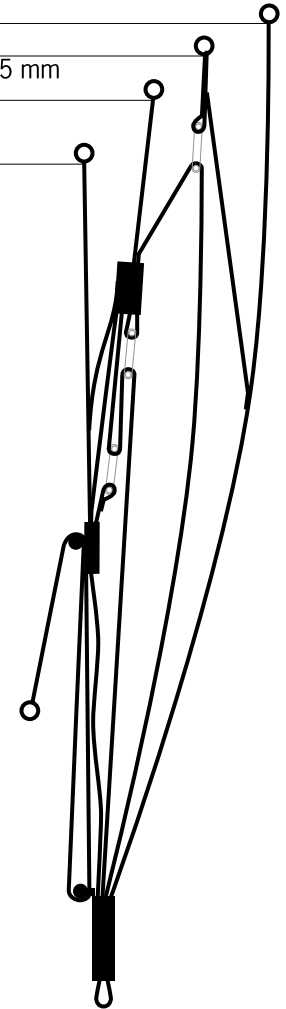
Beschleunigt

ARRIBA 2, Größe M



CII: 500 mm
 CI: 445 mm
 B: 390 mm
 A: 340 mm

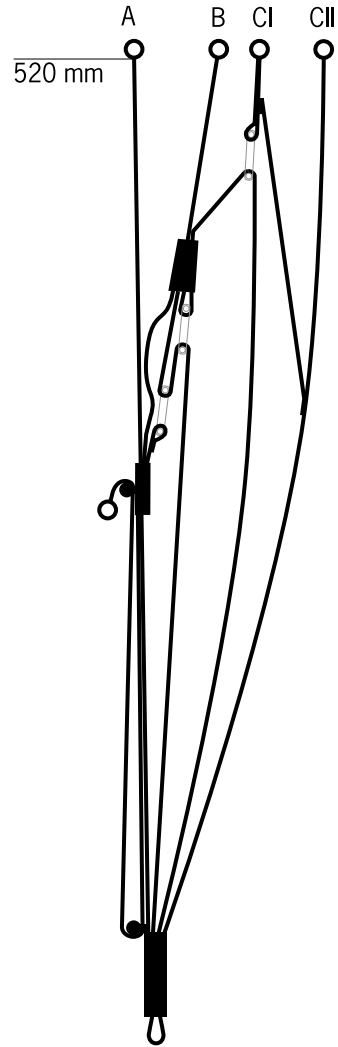
Normalflug



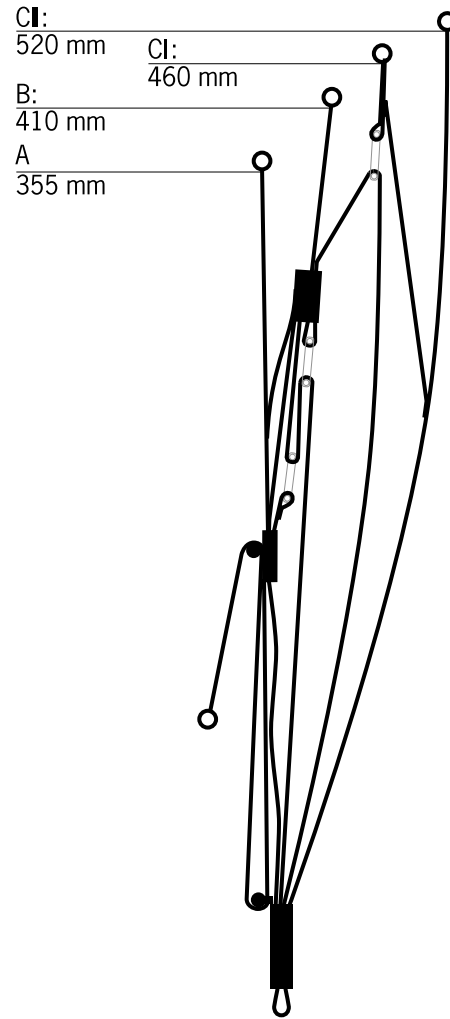
Beschleunigt

18 TRAGEGURTE

ARRIBA 2, Größe L



Normalflug



Beschleunigt

NOTIZEN



ARRIBA²

MANUAL/SERVICE

SerialNo:

ARRIBA²

CONTENT

1	Introduction	Page 39
2	Description	Page 40
3	Technical Data	Page 41
4	Line System	Page 42
5	Speed System	Page 44
6	Harness	Page 45
7	Flying Technique and Flying Performance	Page 46
8	Descent Techniques	Page 51
9	Extreme Flights Manoeuvres	Page 54
10	Materials	Page 57
11	Maintenance	Page 58
12	Disposal	Page 59
13	Nature and ecological compatibility	Page 60
14	2-Year check	Page 61
15	Certification	Page 61
16	Summary	Page 62
17	Line Plan	Page 63
18	Risers	Page 64
19	Test Protocol	Page 68

1 INTRODUCTION

Thank you for choosing a skywalk Paraglider! We are sure that your trust will be rewarded with many hours of flying pleasure. So that you will feel comfortable with your glider from the very beginning, we recommend that you read this manual carefully. This way you can thoroughly and quickly acquaint yourself with your skywalk ARRIBA2. This operating manual will give you tips for safe and confident flight, so that you will enjoy many flying hours with your ARRIBA2. For helpful suggestions, questions or critic, please call or send us an e-mail. The skywalk Team is gladly at your disposal.

THE SKYWALK TEAM



2 DESCRIPTION

The TEQUILA has become a legendary wing, its range of use vastly diversified since it was first introduced to the market. Whether talented novice or occasional xc pilot: the TEQUILA always was and remains an excellent choice for a wide variety of pilots. With innovative 3-line technology and rigid foil, the ARRIBA2 now takes things to the next level.

JET FLAP Technology has become completely accepted in the past few years, and consequentially, the ARRIBA2 is constructed with an advanced slotted flap. Along with optimal climb performance, the JET FLAPS guarantees low landing speeds and high safety potential.

A great deal of testing and the use of the newest CAD software have produced a product that will surely prove to be trendsetting. The ARRIBA2 may also be used as an instruction wing, thanks to the safety potential. Furthermore, this is a real intermediate glider, thanks to the combination of a high level of safety and performance; a guarantee for long and relaxed flights.

3 TECHNICAL DATA

TYP	XXS	XS	S	M	L
cells	44	44	44	44	44
Surface Area (flat)	20.71	23.3	26.2	28.8	31.0
Flat span	10.47	11.11	11.77	12.35	12.8
Flat Aspect Ratio	5.30	5.3	5.3	5.3	5.3
Projected Area.	17.4	19.6	22	24.2	26
Projected Span	8.08	8.57	9.09	9.53	9.88
Projected Aspect Ratio	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75
Canopy weight kg	3.8	4.1	4.5	4.9	5.3
Laucnhc weight kg	48-70	60-80	75-95	90-110	100-120
Winch Towing	yes	yes	yes	yes	yes
jet flap Technologie	yes	yes	yes	yes	yes
Certification	EN/LTF B	EN/LTF B	EN/LTF B	EN/LTF B	EN/LTF B

IMPORTANT SAFETY WARNING:

THE IDENTIFICATION PLATE IS PRINTED ON THE INSIDE OF THE STABILO.

HERE THE DATE AND PILOTS NAME OF FIRST FLIGHT MUST BE ENTERED. THE MODEL INSPECTION TAG IS LOCATED ON THE MIDDLE RIB. IT MUST BE SIGNED IN.

IF THE PRINT IS MISSING ITS OBVIOUS THAT THE GLIDER IS A NOT INSPECTED PROTOTYPE.

4 LINE SYSTEM

The lines of the ARRIBA2 have a very high level of strength with a very small diameter, thanks to comprehensive testing. The line controls, as well as the effectivity of the speed system, are important matters for us. Safety always remains in the foreground during all of the considerations and calculations. For this reason, we have implemented an elaborate combination of Liros Dyneema and Tecnora lines.

The skywalk ARRIBA2 is equipped with 3 A-, 3 B- as well as 3 C and 1 stabilo line. The top lines of the last cells attach to the stabilo – main line, together with the stabilo toplines, which lead Directly to the B-riser.

The brake lines are not load bearing and lead from the trailing edge of the wing over the main brake line throught the brake pulley on the C-riser to the brake handle. There is a mark on the main brake line where the brake handle is knotted. This adjustment should not be altered, on one hand to assure adequate brake travel when landing and on the other hand to avoid constant braking.

For better recognition, the A-lines and the A-riser are red and the stabilo line is pink. The B-lines are yellow, the main brake line and the brake spider are orange and all other lines are blue.

The line locks are triangular, a plastic insert prevents the lines from slipping.

The skywalk ARRIBA2 has five risers on each side.

- > Both of the inner A-main lines lead to the A-riser, the outer A-lines lead to the rear A-riser.
- > The B-lines and the stabilo line lead to the B-riser.
- > The outermost C-main line leads to the front C-riser and both of the inner C-main lines lead to the rear C-riser.

An illustration of the risers can be found at the end.

IMPORTANT SAFETY WARNING:

FLYING A PARAGLIDER REQUIRES MAXIMUM CAUTION AT ALL TIMES. BE AWARE THAT AS A PARAGLIDING PILOT, YOU FLY AT YOUR OWN RISK. AS A PILOT YOU HAVE TO GUARANTEE THE AIRWORTHINESS OF YOUR PARAGLIDER BEFORE EVERY SINGLE FLIGHT.

Don't use your skywalk ARRIBA2 :

- > You are outside of the certified launch weight.
- > With any engine
- > In rainy, snowy and extremely turbulent weather conditions or high winds
- > In fog or clouds
- > With insufficient experience or training
- > With a motor, unless there is certification from DULV or motorgliding association

Every pilot is responsible for their own safety and must ensure that their aircraft (paraglider) has been checked and serviced for its airworthiness before flying. You can only fly your skywalk ARRIBA2 with a valid flying license and in accordance with local rules and regulations. During the production of your skywalk ARRIBA2, the glider has passed multiple quality controls. More spot checks were performed before delivery to the dealer.

5 SPEED SYSTEM

The skywalk ARRIBA2 can be equipped with a foot-operated speed system.

Caution:

THE DHV RATING OF SOME GLIDER SIZES CAN CHANGE DURING THE USE OF THE SPEED SYSTEM IN FLIGHT. TO DETERMINE WHICH SIZES ARE AFFECTED PLEASE CHECK THE TYPE SHEET.

The speed system works on the A-, B- and front C-Riser. Exact specifications can be found on the riser drawing.



Installing the accelerator equipment:

Most commonly used harnesses have pulleys for the speed system already attached. The acceleration line runs from the front through the pulleys at the harness to the top. They are tied to the "Brummel-hooks" at the right length. With the right adjustment of the acceleration lines, the foot-bar can be reached easily with angled legs during flight. By straightening the legs, the entire speed range can be used. Prior to flying, the connection hooks of the foot-operated accelerator and the speed system

have to be connected to each other (Brummel-hooks). Check that the acceleration line runs freely.

Function:

By using the foot-operated speed system the pilot reduces the force via a pulley-system by half and shortens the A-, B- and C- riser.

Speed System Risers Illustrated on page 64-66.

6 HARNESS

The skywalk ARRIBA2 is licensed for all certified harnesses of the GH type (harnesses without solid cross-bracing). Be aware that the level of suspension changes the relative braking distance.

CAUTION:

FULLY CROSS-BRACED HARNESSES INFLUENCE HANDLING DRASTICALLY AND DO NOT LEAD TO HIGHER SAFETY!



7 FLIGHT TECHNIQUES AND PERFORMANCE

Preflight check and maintenance

It is important to check all paragliding equipment thoroughly before every flight to inspect for defects. Also check the paraglider after long flights and after long periods of storage.

Check thoroughly:

- > All seams of the harness, of the risers and of the reserve bridle
- > That all connecting parts, maillons and carabiners are closed
- > The brake-line knots on both sides and follow the brake-line to the top
- > All the other lines from riser to canopy
- > All the line attachment points at the canopy
- > If the top or bottom of the wing has partial damage or is highly damaged
- > The ribs and crossports from inside

CAUTION:

DO NOT LAUNCH IF YOU DETECT ANY DEFECTS, EVEN IF THEY ARE MINOR!

If you find any damage or excessive wear and tear please get in touch with your flying school.

LAYING OUT THE GLIDER:

If you use your paraglider for the first time we recommend that you practice some inflations and try some simple flights at a training site. This way you are able to get used to your skywalk ARRIBA2. Lay out the canopy so that the leading edge is slightly arched. The middle of the canopy should form the deepest point of the paraglider. This way the A-lines are tensioned first in the middle whilst inflating. The paraglider inflates evenly which ensures a stable and straight take off. Separate A, B, C, D-lines and risers and put in order. Make sure that the brake lines run freely through the pulleys to the trailing edge of the paraglider. All lines have to run freely without any knots and twists from the risers to the canopy. During flight, tangled or crossed lines can often not be released or untangled! The brake-lines are lying directly on the ground, so please pay attention that they do not become entangled during launch. There shouldn't be any lines beneath the canopy during launch. Line-overs can have fatal consequences!

THE LAUNCH:

The skywalk ARRIBA2 is very easy to launch. Hold the two A-risers and the brake handles in your hands. For a better identification, the A-lines and covers at the A-risers are coloured red. The brake lines are coloured yellow and the brake handles are black. Hold your arms slightly sideways and backwards like an extension of the A-risers. Before launching check the laid out glider. Further check the wind Direction and the airspace!

Pull rapidly and the canopy of the skywalk ARRIBA2 will launch and rise above your head. The canopy will inflate fast and reliably. Keep the paraglider straight above your head and run forward. Slow down a little as soon as the upward pull decreases. You can open any collapsed cells by pumping the affected side. Changes of Directions that are necessary can be carried out now. Look and feel that the wing is properly inflated. Don't make your final decision to accelerate or to take-off until you are absolutely sure that the wing is properly and evenly inflated. Otherwise, stop the launch procedure immediately! During reverse launches and in strong winds, it is possible that the paraglider surges forward and inflates faster than intended. You can counteract this by running towards the glider. We recommend practicing this demanding launch technique on a flat slope! This way the glider opens a bit more slowly and in strong winds you don't have to deal with the full pressure at once.

The ARRIBA2 is also equipped with the innovative JET FLAP System. Air is conducted from the bottom sail (pressure area) to the top sail (low-pressure area) and is blown out there with higher speed. The connection is established through jet-shaped channels, which are located in the rear section of the wing. When increasing the angle-of-attack the danger of airflow interruption and subsequent stall is minimized. Results: the constant airflow even at great angles-of-attack delays the stall, the flyable minimum speed is lowered and the pilot has a higher incidence range. This is of great importance, especially during launch and landing. Of course, the JET FLAPS are no reason for uncontrolled braking, but the slow flight characteristics of the ARRIBA2 profit immensely.

You don't need any special knowledge to have control of the JET FLAP System, the use of a JET FLAP paraglider is the same as a conventional glider.

TURNING:

The skywalk ARRIBA2 is very manoeuvrable and reacts to steering inputs directly and without delay. Simple weight shift enables you to fly very wide turns with minimal

altitudeloss. Combined steering technique: Weight shifting and pulling of the inside brake line allow extra tight turns. During turning you can control the speed, the curve radius and banking by additional use of the outer brake. Counter braking or releasing the brake lines can change these parameters most effectively.

CAUTION:

PULLING THE BRAKE LINES TO FAR AND TO FAST CAN CAUSE A FULL STALL!

You will recognise a flat spin through high steering pressure and a slight backwards folding of the outer wing section. If this happens you have to release the inside brake immediately.

EMERGENCY STEERING:

If one brake line tears or releases from the brake handles, you will still have limited steering and landing capability of the skywalk ARRIBA2 with the aid of the C-risers.

ACTIVE FLYING:

Active flying means flying in harmony with your paraglider. Anticipate the behaviour of your skywalk ARRIBA2 in flight, especially in turbulent and thermal conditions and react accordingly. In calm air necessary corrections will be minimal, but turbulence demands permanent attention and the use of brakes and weight shifting with the harness. Good pilots have instinctive reactions. It is important that you always have Direct contact to the canopy by slight pressure on the brakes in order to feel the stored energy of the glider. This way you will recognise a loss of pressure in your canopy and subsequent collapse early and are able to react in time. ARRIBA2 is featured with a profile that mitigates turbulences. This provides high resistance against collapses, however it can happen without a pilots reaction.

Examples:

- > When flying into strong thermals, you have to release the brakes.
- > When flying into falling airstream, pull the brakes. This way you can avoid extensive changes in the angle of attack.
- > In turbulent air, you feel the release in pressure on parts of the glider through the

- feedback from your brakes. You can balance this by quickly pulling the brake a little more until the pressure returns. Always apply brakes softly and progressively.
- > Don't slow down your glider too fast as this can increase the danger of stalling!
- > By active flying you can avoid almost all deformations of the glider in advance.

ACCELERATED FLYING:

To use the speed system you will need to make some effort. This can affect the sitting position in the harness. Therefore we recommend an upright position in the harness. Adjust the harness before your first attempt of accelerated flight. We remind you to only fly in wind conditions that don't require constant use of the speed system. To reach the maximum speed press the speed bar firmly until both pulleys on the A-risers touch each other. As soon as you apply the speed system, the angle of attack will be reduced, the speed increases, but the paraglider becomes less stable and can collapse more easily. Therefore always use the speed system with adequate altitude from the ground, obstacles and other aircraft.

Avoid flying with too short brake lines.

Accelerated collapses are normally more impulsive and demand fast reactions

NEVER ACCELERATE IN TURBULENT AIR!

NEVER ACCELERATE NEAR THE GROUND!

NEVER LET GO OF THE BRAKE HANDLES!

In case the glider collapses you will have to release the acceleration-system immediately to stabilise and reopen your paraglider.

LANDING:

The skywalk ARRIBA2 can be landed easily. Make your final approach against the wind and let the glider slow down at its own rate. Further reduce the speed by applying the brakes lightly and evenly. At about 1m above the ground you increase the angle of attack by slowing down more and eventually completely flare out the glider. When you have reached the minimal speed apply full brake. In strong head winds, slow down carefully. When you have reached the ground safely, stall the glider warily. Avoid turning sharply before your final approach. This increases the danger of pendulum effect!

WINCHTOWING:

The skywalk ARRIBA2 is very suitable for towing. Make sure you climb from the ground at a flat angle.

- > Pilot must be instructed in towing.
- > Pilot must use a certified winch.
- > Winch driver must be instructed in towing.

When towing please steer carefully, do not over-brake, the glider will fly with an increased angle of approach.

MOTORISED FLIGHT:

You can inform yourself about the current status of certification of motorised flight at your dealer, national distributor or Directly through us. No certification existed at the time the handbook went to print. (April 2012)

CAREFULLY PACKING YOUR PARAGLIDER WIL INCREASE ITS LONGEVITY.

Your skywalk ARRIBA2 is equipped with reinforcements made from flexible nylon slats in the leading edge. The material used, Superflex, is very resistant to bending and requires no special handling.

- > Empty the glider from all debris such as leaves, twigs, grass, sand etc.
- > Sort out your lines and spread them evenly on the glider.
- > Make sure the glider is dry when storing it for a longer period of time.
- > Fold the glider starting in the middle and working your way to the outside always folding 2 cells, so that the leading edge is folded cleanly.
- > Fold the cells, starting from the second cell from the middle, so that the reinforced edges of the cell openings are on top of each other.
- > Do the same at the lower long-edge of the glider.
- > This folding method is best done together with a friend, but you should be able to do the same on your own after some practice.
- > Then press the air out of the folded glider starting at the bottom and working your way to the top.
- > Fold the whole row once toward the middle.
- > Do exactly the same on the other side. Then fold one half onto the other half and make sure the leading edge are folded cleanly.
- > Start wrapping up the glider from its lower end. The wraps should be approx. 1ft. wide.

- > The leading edge can be folded inwards once, but is not necessary. The left over air should be pressed out of the glider and not through the material (this can increase the porosity of your glider).
- > Now attach the compression band around the packed wing, at right angles to the cell openings, then slide the glider into the light nylon bag. This helps to protect the cloth from being damaged by sharp edges or zippers from your harness.
- > Open the backpack and place your glider on the inside edge. The soft wing on your back will make transportation much more comfortable.
- > Place the harness with the seat board facing up on top of your glider and close the zippers.
- > Put the rest of your equipment (helmet, overall, instruments etc.) under the hood of your backpack.

8 DESCENT TECHNIQUES

The ARRIBA2 manual is not a textbook for learning how to paraglide.

According to the local rules and regulations, instruction and training must be carried out in licensed schools. The following information enables you to get the most out of your skywalk ARRIBA2 .

SPIRAL DIVE:

You can initiate the spiral dive by carefully increasing the pull on one of the brakes and simultaneously shifting your weight to the inside of the turn. If the glider doesn't bank up and the sink rate doesn't increase, then try again. Don't just apply more and more brake without sensitivity. The skywalk ARRIBA2 enters the spiral dive with a high bank angle and makes a fast steep turn. The banking and sinking can be controlled by dosed pulling resp. loosening the inner brake line. Smooth braking of the outer wingtip not only helps to avoid collapses, the pilot is also more easily able to control the rate of sink. The spiral is the most effective tool in losing altitude. This is advantage and disadvantage at the same time, the pilot needs to be able to handle the resulting high sink rates.

CAUTION:**THE HIGH SINK RATE CAUSES HIGH PHYSICAL STRAIN DUE TO THE INCREASING CENTRIFUGAL FORCES AND MAY CAUSE BLACKOUTS!**

Tensing the stomach muscles during the spiral dive can be helpful. At the first signs of dizziness or feeling faint exit the spiral dive immediately. Because of the extreme loss of altitude experienced during a spiral dive always ensure you have enough altitude above ground. To avoid a strong surge when exiting the spiral dive you have to release the inside brake while applying the outer brake slightly. The skywalk ARRIBA2 has no tendency for locking into a spiral dive. In case it keeps turning under unfavourable circumstances (e.g. unintended asymmetry of the cross brace harness) you will have to actively finish the spiral dive. In this case shift your weight to the outside of the turn and simultaneously apply more outside brake. Applying both brakes will also take the paraglider out of the spiral dive but the glider can front tuck and you should dampen the exit with the brakes. Remember: Compared to regular flight manoeuvres the steering forces in a spiral dive are a lot higher

B-LINE STALL:

The B-lines are pulled down symmetrically. Keep the brake handles in the hands. The airflow on top of the profile largely detaches and the paraglider descends without flying forward. By pulling the B-lines stronger the canopy surface decreases and the descent increases. You can exit the stall by quick and symmetric release of the B-lines. The paraglider will pitch forward and pick up speed. At no time you may use the brakes in this case! You must exit the B-line stall immediately if the canopy starts to form a forward facing semi-circle. If the wing doesn't reopen you may speed up the opening process by gently braking. Because the ARRIBA2 is equipped with a 3-line system, the pressure on the B-riser is somewhat higher than the pressure on a glider with 4 line levels. This somewhat higher pressure is, however, rewarded with higher sink in the stall.

BIG EARS:

In contrast to the spiral dive and B-line stall, big ears result in an increase of forward speed in relation to the gliders sink rate. Big ears is used to avoid or exit dangerous areas in a horizontal Direction.

EXAMPLES:

- > In strong winds or below a thundercloud at low altitude it is possible that neither B-line stall or spiral dive will help. Big ears are the easy way out.
- > If the pilot is stuck in strong lift and needs to look for sink it is advisable to exit the lift band with the use of big ears.
- > To fold the outer wingtip you only need to pull the outer A-lines symmetrically. In doingso it make sense to grap the lines as far up as possible for folding maximum area.
- > The skywalk ARRIBA2 will enter now a stable sink flight.
- > The brake handles are held together with the outer A-lines.
- > Braking and weight shift enables you to steer your paraglider.
- > In order to increase the sink and forward speed you can optimise this manoeuvre by using the acceleration-system.
- > The risk of canopy destabilisation in turbulent air is clearly reduced when using big ears.
- > To exit big ears release the A-lines. The canopy will unfold automatically.
- > You may brake a little to support the unfolding. It is advisable to pump out one side at a time to reduce the risk of detaching airflow.

CAUTION:**ALL DESCENT TECHNIQUES SHOULD BE ADEQUATELY TRAINED IN NON-TURBULENT CONDITIONS AND WITH SUFFICIENT ALTITUDE BEFORE IMPLEMENTING THEM IN EMERGENCY SITUATIONS AND IN TURBULENT CONDITIONS.****Any extreme flight manoeuvre and descent technique demands:**

- > Training, either with an instructor in a paragliding school or during a security training course.
- > Double-checking that before entering a manoeuvre you have sufficient altitude and clear air space below.
- > Permanent visual contact with the canopy.

9 EXTREME FLIGHT MANOEUVERS

ASYMMETRIC TUCK:

In strong turbulence, a collapse cannot be excluded. The skywalk ARRIBA2 normally opens automatically. The rotation towards the collapsed wing section can be minimised by braking on the open side of the canopy. In case of a big collapse you will have to brake with caution in order to avoid a stall. If the wing still does not open despite countersteering, you can speed up the opening process by pumping the brake on the tucked side.

CRAVAT/LINE OVER:

This type of instability never occurred during any of our test flights with the skywalk ARRIBA2. Still, in extremely turbulent air or during exceptional piloting errors it is possible that the folded wing section might get tangled in the lines. The pilot may then stabilise the paraglider by carefully dosed counterbraking. Without immediate pilot intervention, a cravated paraglider will turn into a strong spiral dive.

There are several possibilities to untangle the paraglider:

- > Pumping on the folded side.
- > Pulling the stabiliser-lines (tip-lines).

In case none of these manoeuvres are successful, you can try to unfold the paraglider by performing a full stall. Only experienced pilots with sufficient experience should attempt this manoeuver. Make sure you have enough altitude to recover from the stall.

CAUTION:

IF NONE OF THESE MANOEUVERS ARE SUCCESSFUL OR THE PILOT FEELS OVERWHELMED BY THE SITUATION THE RESERVE PARACHUTE SHOULD BE DEPLOYED IMMEDIATELY!

FRONT TUCK:

The paraglider can be front tucked by a strong pull on the A-risers or when encountering strong sink. The leading edge will fold forward along the whole length of the wing. Carefully dosed braking will reduce the forward surge and will help to speed up the opening of the canopy. The skywalk ARRIBA2 will normally recover from a front tuck automatically and without pilot input.

THE PARACHUTAL STALL:

The paraglider has no forward speed and a greatly increased sink rate. The parachutal stall may follow a too passively exited B-line stall. Porous canopy fabric (excessive UV-degradation) or frequent towing (stretched A-lines) results in an increased risk of a parachutal stall. The pilot can recover from a stable parachutal stall by slightly pushing the A-risers forward at the maillons or by using the speed system. The skywalk ARRIBA2 normally exits the parachutal stall automatically.

CAUTION:

AS SOON AS YOU APPLY THE BRAKES DURING A PARACHUTAL STALL THE PARAGLIDER WILL IMMEDIATELY ENTER A FULL STALL. IF STILL IN A PARACHUTAL STALL CLOSE TO THE GROUND DO NOT ATTEMPT TO RECOVER BUT STRAIGHTEN UP YOUR POSITION IN THE HARNESS AND PREPARE FOR A PARACHUTE LANDING ROLL.

FULL STALL:

In order to full stall your paraglider, wrap both brake handles once and pull strongly and with equal pressure until the airflow breaks away from the canopy. The canopy will drop backwards. Despite this violent reaction keep the brakes fully depressed until the canopy stabilises. In a full stall, the skywalk ARRIBA2 flies backwards and normally forms a forward rosette. This rosette can be achieved by entering more slowly into the full stall. In order to exit a full stall the pilot must release the brake lines slowly and symmetrically up. (response time ≥ 1 sec). The glider opens and surges forward to pick up speed. Braking symmetrically will prevent the skywalk ARRIBA2 from surging too far forward. If the pilot does not brake, the ARRIBA2 will surge forward dramatically and a front tuck may result.

CAUTION:

IF A FULL STALL IS RELEASED TO EARLY, TOO QUICKLY OR WITH AN INCORRECT TECHNIQUE, THE CANOPY MAY SHOOT FORWARD DRAMATICALLY!

NEGATIVE SPINS:

A paraglider spins backwards if the airflow disconnects over one half of the wing. In the process, the canopy spins on a vertical axis and the rotation center is within the wing span. The inside wing flies backwards.

There are two reasons for the negative spin:

- > One brake is pulled too far and too quickly (e.g. when entering a spiral dive)
- > One brake is pulled too strongly while flying slowly (e.g. in thermals).
- > The skywalk ARRIBA2 usually re-enters normal flight immediately after the brake is released without any great altitude loss.
- > If the pilot inadvertently enters negative spin and exits it immediately, the skywalk ARRIBA2 will return to normal flight without major sink. The brake which was pulled too far comes back until the airflow has contact again with the inner wing. Prolonged negative spin causes the canopy to shoot too far to one side. This can result in stall. Cross bracing which is too tight increases the tendency for negative spin in all gliders.

WINGOVER:

Flying alternating left/right turns results in increased banking of the wing. The outside curve wing half begins to unload in wingovers with a strong bank. Increased banking should be avoided, since an eventual collapse can be very impulsive.

CAUTION:

FULL STALL, NEGATIVE SPIN AND WINGOVERS (ABOVE 90°) ARE ILLEGAL ACROBATIC FLIGHT MANOEUVRES AND ARE NOT PERMITTED IN NORMAL AIR TRAFFIC. OVERSTEERING OR STEERING INCORRECTLY MAY HAVE FATAL CONSEQUENCES INDEPENDENT OF THE TYPE OF PARAGLIDER USED!

10 MATERIALS

The skywalk ARRIBA2 is manufactured out of highest-grade materials. skywalk has chosen the best possible combination of materials in respect to durability, performance and longevity. We know that durability is a deciding factor for the customer's satisfaction.

Wing and Ribs:

Top Sail	AEROFABRIX AL32, DOMINICO 10DMF, 20DMF
Bottom Sail	DOMINICO 10DMF, 20DMF
Ribs and Compression Bands	DOMINICO 30DMF, 70032 1580 E4D

Lines:

LIROS has been the world's leading producer of paragliding lines for quite some time. We chose the PPSL lines because of their minimum stretch and the high consistency in length.

Top lines	LTC 65, LTC 80
Middle lines	LTC 120
Main lines and Stabilo lines	PPSL 200, PPSL 120, NTSL 160
Main brake line	DFLP 200/32

Risers:

The risers are manufactured from 12,5 mm Polyester. Stretch values, strength and stability of this material are among the highest of all webbing products currently on the market.

11 MAINTENANCE

With proper maintenance, your skywalk ARRIBA2 will be in an airworthy condition for several years. A well cared-for paraglider lasts a lot longer than one which is packed in its bag carelessly after use.

Always remember: Your life depends on your paraglider!

STORAGE:

Store your paraglider in a dry location, protected from light and away from chemicals! Dampness is a natural enemy for any paraglider. Therefore, always make sure your paragliding equipment is dry before packing it away. Dry if necessary in a heated room.

CLEANING:

Rubbing and cleaning leads to faster deterioration of your paraglider. The PU-coated canopy fabric of the skywalk ARRIBA2 protects it well from pollution. If you still think that your paraglider needs to be cleaned, then use a soft and wet towel or sponge. Don't use any soap or detergents. Never use flammable products.

REPAIR:

All repairs must be carried out by the manufacturer or by an authorised skywalk-Service-Centre. Amateur repairs can cause more harm than good.



12 DISPOSAL

skywalk places high value on the environmental compatibility and quality control of our materials. If your glider should reach the point where it is no longer airworthy, please remove the metal parts. All other parts such as lines, cloth and risers can be brought to a waste disposal center. The metal parts can be brought to metal recycling. If you wish, you can send your glider on to us, and we will dispose of it in a responsible manner.

13 NATURE AND ECOLOGICAL COMPATIBILITY

We have taken the first step towards ecological awareness with our nature-friendly sport. Especially with our mountain climbers who prefer to climb to the launch site. Nevertheless, we plan on continuing in the same vein. This means specifically: clean up your trash, stay on marked trails and don't cause unnecessary noise. Please help to maintain the balance of nature and to respect animals in their territory.

WEAR:

The skywalk ARRIBA2 mainly consists of Nylon fabric that loses strength and shows an increase in porosity under the influence of UV-radiation. Only unfold the paraglider shortly before starting and pack away immediately after landing to avoid any unnecessary sun exposure.

LINE-REPAIRS:

The line set of the skywalk ARRIBA2 consists of a Dyneema- or Tecнора-core and a polyester cover. Always avoid placing too much load on an individual line, since overstretching is irreversible. Repeated kinking or bending the lines at the same spot reduces strength, even if insignificantly. Any visual damage of a line, even if the damage is limited to the line cover, necessitates a replacement line. Only acquire new lines from the manufacturer or from an authorised skywalk-Service-Centre. Your flying school or your dealer will assist you to change a defective line. Check the correct

length of the line before replacing it. Compare with its counterpart on the opposite side of your glider. After the exchange a line-check will be necessary. The best way to this is by unfolding the glider on the ground!

General Tips:

- > When unfolding the paraglider insure that neither the canopy nor the lines become Dirty as Dirt particles in the fibres can damage the material and lines.
- > If the lines get tangled on the ground they may be over-stretched or break during launch.
- > Do not step on the lines and/or canopy.
- > Make sure that no sand, stones or snow get inside the canopy as the extra weight collected in the trailing edge may slow down or even stall the glider.
- > Sharp edges damage the canopy.
- > Uncontrolled inflation attempts in strong winds may result in the glider impacting into the ground at high speed. This can cause rips, damage on lines and/or fabric.
- > Make sure not to land your canopy leading edge first as this may cause permanent damage to this area of your paraglider.
- > After landings in trees or on water you should check the length of the lines.
- > After contact with salt water thoroughly rinse the equipment with fresh water!

14 2-YEAR-CHECK

According to DHV regulations your glider will have to undergo a maintenance check after 24 months. According to these regulations the Two-Year-Check has to be carried out by the manufacturer, its representative or by the owner himself. The check will have to be confirmed by a DHV-stamp. Missing this deadline or if the check is carried out by an unauthorised company will lead to immediate loss of your skywalk ARRIBA2 model certification and all warranty and liability claims. We recommend not doing this check yourself. Without the proper instruments and specific knowledge the check will be insufficient and the airworthiness of your glider cannot be guaranteed.

CHANGES TO THE PARAGLIDER:

Your skywalk ARRIBA2 is manufactured within the regulated parameters of tolerance. These parameters are very narrow and must not be altered under any circumstance. Only this way the optimum balance between performance, handling and safety can be guaranteed!

CAUTION:

UNAUTHORISED CHANGES CAUSE AN IMMEDIATE EXPIRATION OF THE OPERATING LICENSE! ANY LIABILITY CLAIM TOWARDS THE MANUFACTURER AND ITS DEALERS IS EXCLUDED!

15 CERTIFICATION

The official certification is the final polish. Our specifications included five sizes in the LTF 09/ EN 926-2:B classification. These classifications correspond to the ability of the pilot of the particular category. The many certification tests are the last hurdle in the development of a skywalk paraglider. The certification test flights will only take place when the test team is completely happy with the glider in question. We remark that the certification results will differ during flight in thermic or turbulent air. The certification solely informs about a paragliders performance in provoked extreme flight manoeuvres during stable air conditions. The extreme flight maneuvers provoked during the certification process should therefore be considered as individual factors in a complex interrelation and should not be overvalued.

16 CLOSING WORDS

Paragliding is a fascinating sport. With the skywalk ARRIBA2, you now have a glider representing the very peak of glider technology today.

This glider will bring you years of enjoyment when you treat it with care. Respect for the challenges and dangers of flying is a pre-requisite for successful, awe-inspiring flights. Even the safest paraglider can be dangerous when you second-guess weather information or experience pilot error. Please be reminded that every airport is potentially risky and that your safety largely depends upon your own level of awareness.

We recommend that you fly with caution and to respect the legal requirements.

PILOTS FLY AT THEIR OWN RISK!

Your skywalk Team

SKYWALK

GmbH & Co. KG

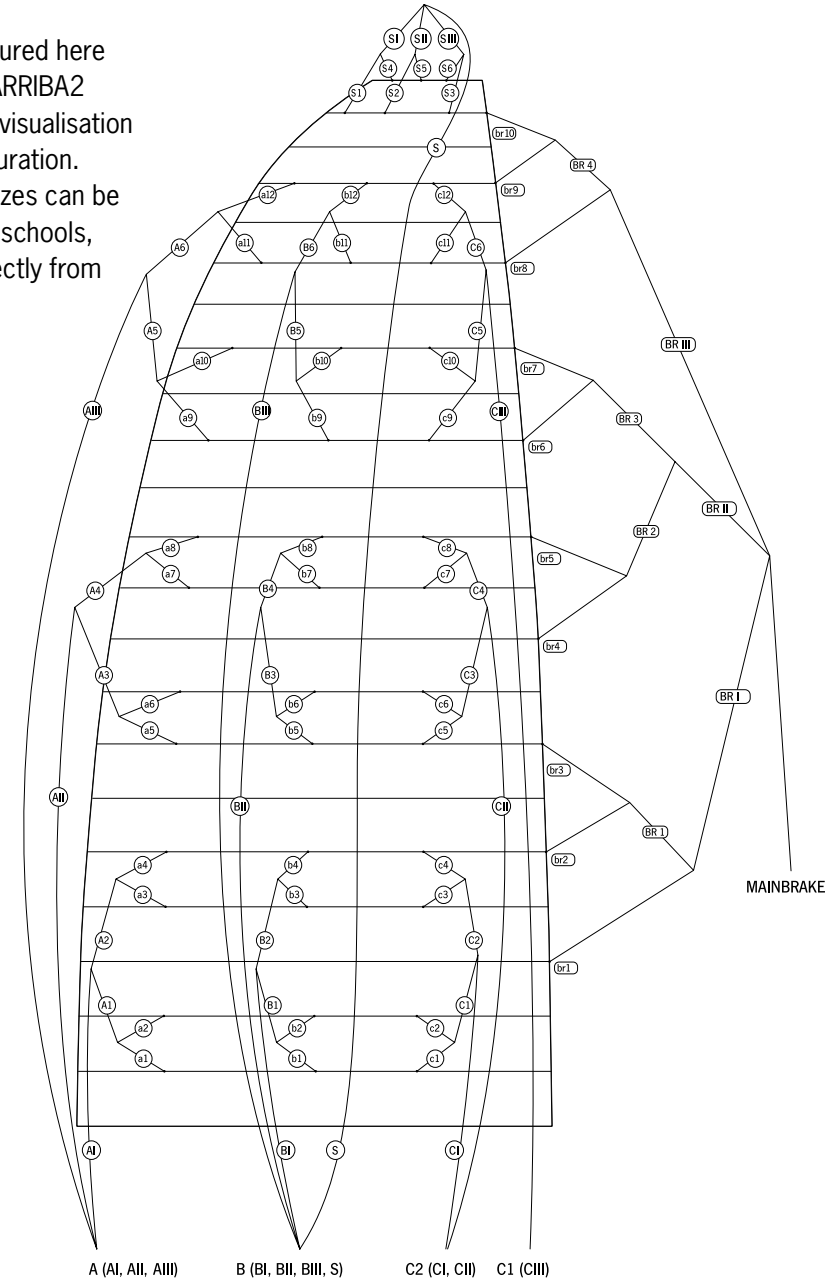
Bahnhofstraße 110
83224 GRASSAU
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641 - 69 48 40
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info
info@skywalk.info

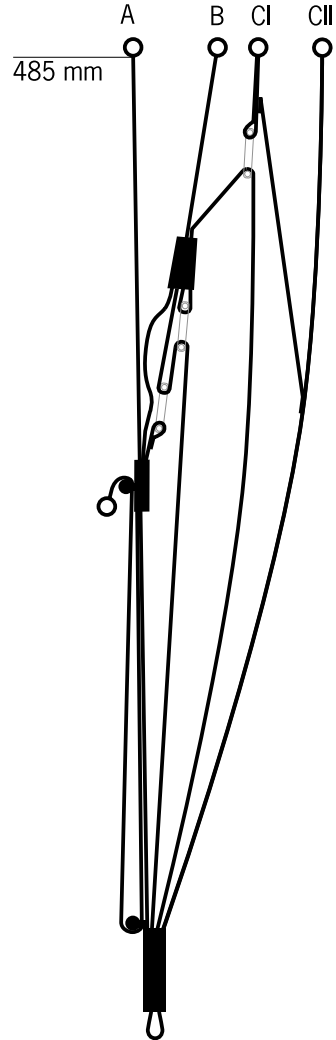
17 LINE PLAN

The line plan pictured here for the skywalk ARRIBA2 serves only as a visualisation of the line configuration. Plans for other sizes can be aquired via flight schools, importers or Directly from skywalk.

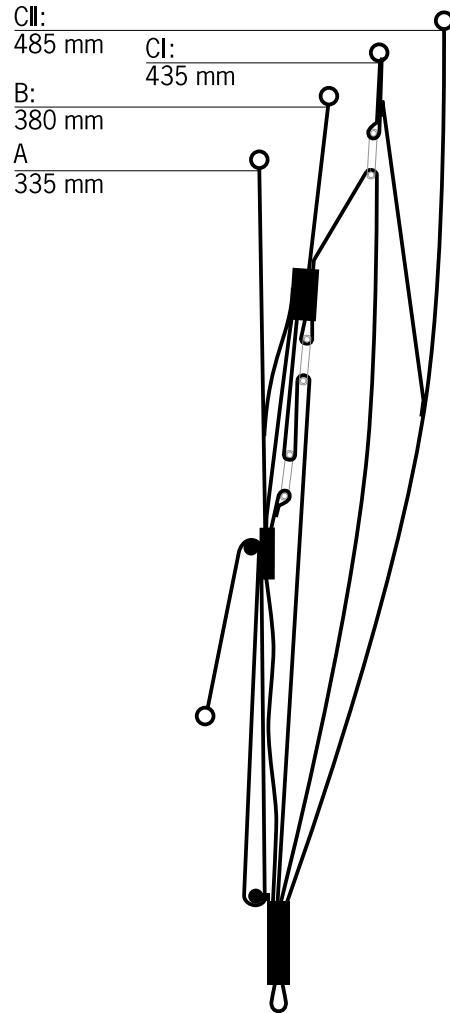


18 RISERS

ARRIBA 2, Size XXS, XS, S

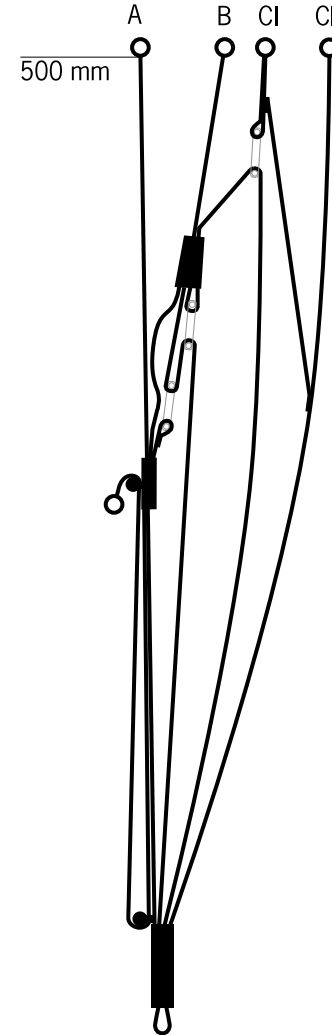


Trimspeed

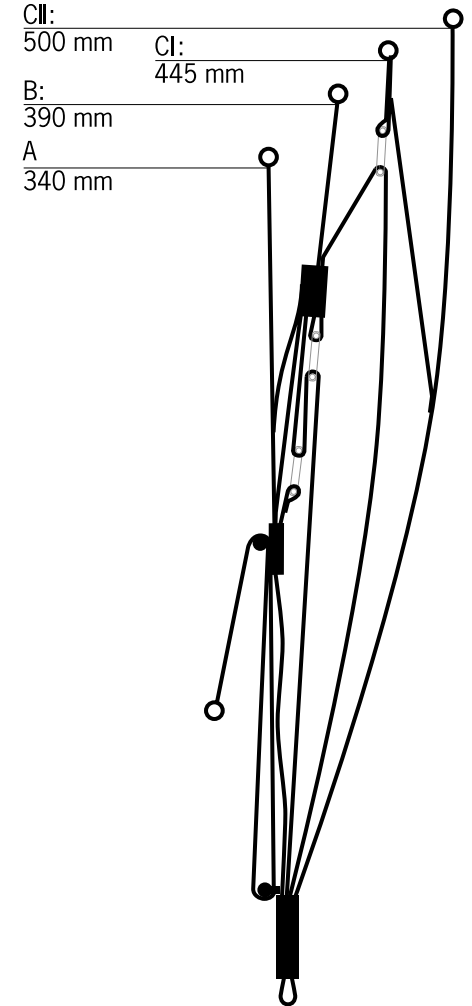


Accelerated

ARRIBA 2, Size M



Trimspeed

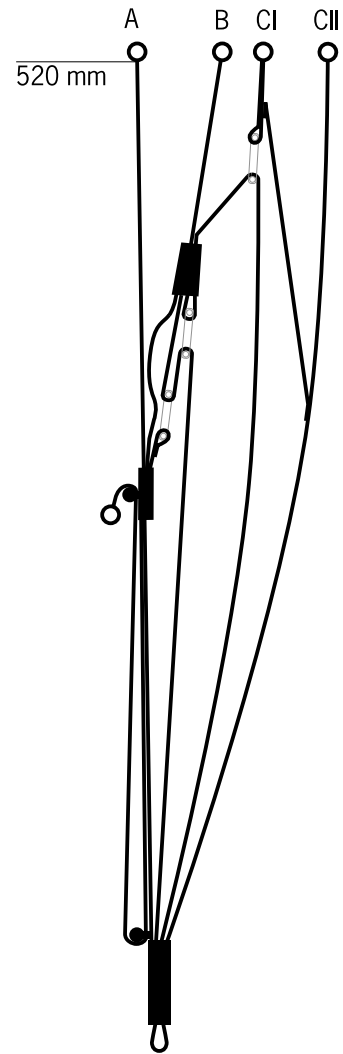


Accelerated

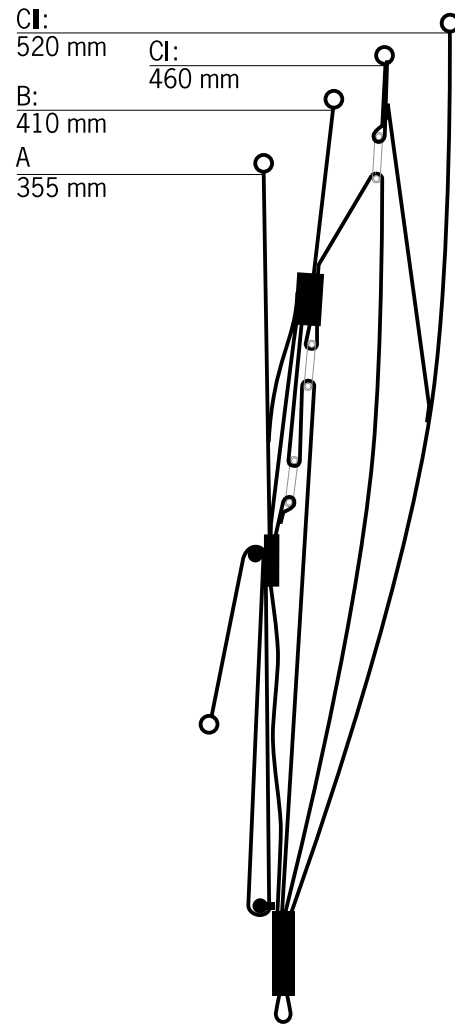
18 RISERS

ARRIBA 2, Size L

NOTES



Trimspeed



Accelerated

SKYWALK

GmbH & Co. KG

Bahnhofstraße 110
83224 GRASSAU
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641 - 69 48 40
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info
info@skywalk.info



ARRIBA²

MANUAL/SERVICE

SerialNo:

SKYWALK

SOMMAIRE

1	Introduction	Page 39
2	Description	Page 40
3	Données techniques	Page 41
4	Nomenclature des suspentes	Page 42
5	Accélérateur	Page 44
6	Sellette	Page 45
7	Techniques de vol	Page 46
8	Techniques de descente	Page 51
9	Manoeuvres de vol extrêmes	Page 54
10	Matériaux	Page 57
11	Entretien	Page 58
12	Recyclage de votre voile	Page 59
13	Ecologie et la nature	Page 60
14	Contrôle bisannuel	Page 61
15	Homologation	Page 61
16	Conclusion	Page 62
17	Diagramme de suspentage	Page 63
18	Elévateurs	Page 64
19	Control d'inspection	Page 68

1 INTRODUCTION

Félicitation pour avoir choisis un parapente Skywalk ! Nous pouvons vous assurer que vous ne regretterez pas cette décision d'achat et serez récompensés avec de nombreuses heures de pure passion et joie de vol. Pour être à l'aise avec votre nouvelle voile, nous vous recommanderons donc de lire attentivement le mode d'emploi et manuel suivants. Ces instruction vous permettront de vous familiariser rapidement avec votre ARRIBA2. Ce manuel d'emploi vous donnera des recommandations afin de voler en confiance et sécurité. Si vous avez des questions, remarques pertinentes ou suggestions, n'hésitez pas à nous contacter par Fax, e-mail ou téléphone. L'équipe entière Skywalk sera heureuse de vous rendre service.

L'EQUIPE SKYWALK



2 DESCRIPTION

La TEQUILA est une voile devenue légendaire au fil du temps avec ses capacités de vol variées depuis son introduction sur le marché. Que le pilote soit un débutant talentueux ou pilote occasionnel XC, la TEQUILA a toujours été un choix d'excellence pour un grand nombre de pilotes. Avec sa technologie 3-Lignes et son plan de voilerigide, l'ARRIBA2 remonte la barre.

La technologie JET PLAP a été complètement acceptée dans ces dernières années, et par conséquent, a été construite avec un système d'ouverture de volets sophistiqué. En plus de superbes performances de montée, les JET FLAPS garantissent une vitesse d'atterrissage basse et haute sécurité.

Beaucoup de tests ont été faits, et avec l'utilisation des derniers logiciels CAD, un produit a émergé comme fer de lance du futur. L'ARRIBA2 peut certainement être aussi utilisée comme une voile école grâce à son énorme niveau de sécurité potentiel. Par le même biais, elle est une vraie voile intermédiaire grâce à son ajout de hautes performances, assurant ainsi, de longs vols relaxants.

3 DONNEES TECHNIQUES

TAILLES	XXS	XS	S	M	L
Nombre de caissons	44	44	44	44	44
Surface réelle	20.71	23.3	26.2	28.8	31.0
Envergure à plat	10.47	11.11	11.77	12.35	12.8
Allongement à plat	5.30	5.3	5.3	5.3	5.3
Surface projetée	17.4	19.6	22	24.2	26
Envergure projeté	8.08	8.57	9.09	9.53	9.88
Allongement projeté	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75
Poids (Kg.)	3.8	4.1	4.5	4.9	5.3
Poids Total Volant (Kg.)	48-70	60-80	75-95	90-110	100-120
Treuillage	oui	oui	oui	oui	oui
jet flap Technologie	oui	oui	oui	oui	oui
Certification	EN/LTF B	EN/LTF B	EN/LTF B	EN/LTF B	EN/LTF B

IMPORTANT AVIS DE SECURITE:

LE LABEL D'IDENTIFICATION DE SERIE EST IMPRIME A L'INTERIEUR DU STABILISATEUR. DESSUS, LA DATE ET NOM DU PILOTE DOIVENT ETRE ENTRES AVANT LE PREMIER VOL. LE LABEL DE CERTIFICATION EST TROUVE DANS UN CAISSON CENTRAL DE L'AILE ET DOIT ETRE SIGNE. SI NON REMPLI, IL EN SERA DEDUIT QUE L'AILE EST UN PROTOTYPE NON INSPECTE.

4 SUSPENTAGE

Les suspentes de l'ARRIBA2 ont un très haut niveau de résistance pour leur petit diamètre. Le contrôle des suspentes ainsi que l'efficacité de l'accélérateur sont importants pour nous. La sécurité passe en priorité de toute considération et calculs. Pour cette raison, nous avons allié et développé un système complexe de suspentes faites de Liros Dyneema et Tecnor.

L'ARRIBA2 est équipée avec 3-A, 3-B, 3-C, et une suspente de stabilisateur. Les suspentes supérieures des derniers caissons rejoignent le stabilisateur - suspente principale, ensemble avec les suspentes hautes de stabilisateur rejoignant directement les élévateurs "B".

Les lignes de frein ne sont pas portantes et connectées du bord de fuite de l'aile aux suspentes principales de frein en passant par les poulies de frein des élévateurs "C", aux poignées de frein elle-même. Un marquage sur les lignes de frein est trouvé à l'endroit du noeud de sécurité de la poignée. Ce noeud ou son emplacement ne peuvent être changés afin d'assurer une correcte distance de course de freinage de ligne pendant une approche d'atterrissage et freinage maintenu. Pour une meilleure visualisation et location, les suspentes et élévateurs "A" sont colorés en rouge avec leurs suspentes de stabilisateurs roses. Les suspentes "B" sont jaunes, les suspentes principales et leur éventail sont oranges; le reste des suspentes est bleues.

Les mousquetons acier de suspentes sont triangulaires avec taquet en plastique évitant les suspentes de glisser. L'ARRIBA2 a cinq élévateurs de chaque côté.

- > Les deux suspentes intérieures "A" rejoignent les élévateurs "A". Les suspentes extérieures "A" rejoignent les élévateurs "A" arrières.
- > Les suspentes "B" et les suspentes de stabilisateur rejoignent les élévateurs "B".
- > Les suspentes extérieures "C" rejoignent les élévateurs avant "C", et les deux suspentes intérieures "C" rejoignent les élévateurs arrières "C".

Une illustration des élévateurs peut être trouvée à la fin du manuel.

IMPORTANT AVIS DE SECURITE:

VOLER EN PARAPENTE DEMANDE UN CONSTANT NIVEAU DE PRUDENCE. SOYEZ CONSCIENT QUE DE VOLER AVEC UN PARAPENTE EST FAIT A VOS PROPRES RISQUES. EN TANT QUE PILOTE RESPONSABLE, VOUS DEVEZ VOUS ASSURER QUE VOTRE PARAPENTE EST EN BONNES CONDITIONS DE VOL AVANT CHAQUE DECOLLAGE.

Ne pas utiliser votre Skywalk ARRIBA2 :

- > Si vous êtes en dehors de ses limites de poids certifiées. > Avec un moteur. > Sous la pluie, neige, conditions turbulentes extrêmes ou vents forts. > Dans le brouillard ou nuages.
- > Sans assez d'expérience ou d'entraînement. > Si motorisé, sauf si la voile est certifiée pour, par le DULV ou une association reconnue pour le vol motorisé.

Chaque pilote est responsable pour sa propre sécurité et doit s'assurer que son aéro-nef (parapente) a été professionnellement inspecté et validé avant de voler. Vous ne pouvez décoller avec votre ARRIBA2 que si vous possédez une licence valide de pilote conformant aux réglementations locales. Pendant sa production, votre ARRIBA2 a passé plusieurs contrôles de qualité ainsi que des inspections supplémentaires avant sa livraison chez le revendeur.

5 ACCELERATEUR

L'ARRIBA2 peut être équipée d'un accélérateur à pieds.

Attention:

CERTAINES VOILES PEUVENT VOIR LEUR CERTIFICATION DHV CHANGER AVEC L'UTILISATION D'UN ACCELERATEUR. PLUS D'INFORMATION SUR LES AILES CONCERNEES PEUVENT ETRE TROUVEES DANS LA SECTION RELEVANTE DE CE MANUEL.

L'accélérateur engage les élévateurs "A", "B" et l'élévateur frontal "C". Plus de détails spécifiques peuvent être trouvés en page d'illustrations technique de l'ensemble.

Installer l'accélérateur:

La majorité des sellettes trouvées sur le marché sont équipées de poulies pour recevoir un accélérateur. Les cordes d'accélérateur de la bonne longueur, passent dans ces poulies pour se connecter avec des crochets Brummel à ceux des élévateurs correspondants. Avec la bonne longueur de ligne, l'accélérateur est facilement attrapé en vol avec les jambes pliées. En tendant les jambes, la course complète du système peut être couverte. Avant chaque vol, les connexions des crochets "Brummel" des lignes d'accélérateur doivent être faites et sécurisées. Soyez certain que les suspentes d'accélérateur coulissent librement.



Fonction:

En utilisant l'accélérateur, le pilote réduit la force de poussée de moitié et raccourci les élévateurs "A", "B", et "C".

Illustration du système d'accélération trouvé en page 94-96.

6 SELLETTE

L'ARRIBA2 est certifiée pour être utilisée avec toute sellette appartenant au groupe GH (sellettes sans croisillons rigides). Soyez conscient que la course relative des freins change avec la hauteur de connexion aux mousquetons sellette.

ATTENTION:

LES CROISILLONS CHANGENT DRASTIQUEMENT LE COMPORTEMENT D'UNE SELLETTE ET N'APPORTENT AUCUNE SECURITE SUPPLEMENTAIRE!



7 TECHNIQUES DE VOL

Il est important d'inspecter complètement tout son matériel de parapente avant chaque vol pour éviter d'éventuels problèmes quels qu'ils soient. De même, vérifier la voile après de longs vols ou longue période de stockage.

Vérifier en tout détails:

- > Les ourlets de la sellette, élévateurs et sangles de parachute de secours.> Que toute connexion soit fermée et sécurisée (maillons et mousquetons).> Les noeuds de poignées de frein soient faits de chaque côté, solides et rejoignent la voile. > Que toutes les autres suspentes sont connectées à la voile.> Tout les points d'attachement à la voile.
- > Si le dessous ou dessus de la voile sont endommagés.> Les renforts de caisson et les hublots inter-caisson.

ATTENTION:

NE JAMAIS DECOLLER SI VOUS DETECTEZ UNE ANOMALIE DANS VOTRE EQUIPEMENT MEME SI MINEURE QU'ELLE SOIT !

Si vous notez un problème quel qu'il soit, avec votre matériel; contactez de suite votre école ou revendeur.

PREPARER L'AILE AU SOL:

Si vous utilisez votre voile pour la première fois, nous vous conseillerons de vous entraîner à faire des gonflages et petits vols d'essais sur pente école de manière à vous familiariser avec votre ARRIBA2. Etalez la voile de manière à ce que le bord d'attaque soit légèrement arqué avec son milieu en plus haut de courbe de manière à charger les suspentes "A" centrales en premier pendant le gonflage. Le parapente se remplira entièrement et assurera un décollage stable droit. Séparer les suspentes A,B, C, D et mettre les élévateurs en ordre. Etre certain que les suspentes de frein soient sans noeuds ou coincées et circulent librement dans les poulies avant de monter des élévateurs au bord de fuite de l'aile. En vol, des suspentes coincées, se chevauchant ou nouées ne peuvent que très rarement se défaire d'elles-mêmes! Les suspentes de frein, sont étalées au sol

pendant la phase de pré-vol et demanderont donc une attention spéciale de manière à ce qu'elle ne s'emmêlent pendant le gonflage, course et décollage. Il ne doit y avoir aucune suspente sous la voile étalée au sol et doivent inversement, être toutes visibles. Une suspente non proprement étalée et passant au-dessus de l'aile, pourrait après un gonflage suivi d'une course et décollage, avoir des conséquences fatales!

LE DECOLLAGE:

L'ARRIBA2 de Skywalk est facile à décoller. Prenez les deux élévateurs "A" et les poignées de frein en mains. Pour une meilleure identification, les suspentes "A" et les protections d'élévateurs "A" ont été colorées en rouges. Les suspentes de frein sont jaunes et les poignées de frein, noires. Etendez vos bras légèrement latéralement et un peu vers l'arrière, comme une extension des élévateurs "A". Avant de vous élaner, vérifiez la position de l'aile qui doit être placée face au vent. Vérifiez la direction du vent et l'espace aérien devant vous une fois de plus!

Tirez rapidement sur les élévateurs "A" et l'ARRIBA2 montera au-dessus de vous rapidement. Gardez la voile gonflée au-dessus de votre tête et commencez à courir dans le vent. Ralentissez un peu dès que vous sentez la portance diminuer. Vous pouvez rouvrir un bout d'aile fermé en pompant les freins du côté dégonflé. De petits ajustements et changements de direction peuvent être faits pendant la course. Regardez vers le haut afin de vérifier que la voile soit entièrement gonflée et pressurisée. Ne pas prendre la décision de courir, accélérer et décoller si l'aile n'est pas parfaitement et entièrement gonflée. Besoin est, arrêtez votre course immédiatement! Des gonflages face à la voile par vent fort peuvent engendrer des plongées de l'aile vers l'avant ou un décollage prématuré. Pour éviter ces phénomènes, courez vers le haut de pente pendant que l'aile se gonfle. Nous recommandons donc de vous familiariser initialement avec cette technique sur pente douce!

L'ARRIBA2 est aussi équipée de l'innovant système JET FLAP. L'air est dirigée du dessous de la voile (zone de pression), vers le haut (zone de basse pressions), et éjectée à plus grande vitesse. La connexion est faite par l'intermédiaire de canaux d'écoulement positionnés à l'intérieure arrière de la voile. En augmentant le bord d'attaque de l'aile, le danger d'interrompre le courant d'air et un décrochage sont minimisés. Résultats: un constant passage d'air, qui même avec un plus grand angle d'attaque, retardera le point décrochage. La vitesse minimum de vol est descendue, et le pilote bénéficie d'un plus haut profil d'incidence. Cet atout est de grande importance, spécialement pendant les phases de décollage et atterrissage. Naturellement, les JET FLAPS ne sont

pas une raison pour ne pas contrôler sa voilureaux freins, mais les caractéristiques de basses vitesses de vol de l'ARRIBA2 en profitent énormément.

Il n'est nul besoin d'un entraînement spécial pour contrôler les JET FLAPS. Une aile équipée de ce système sera utilisée de la même manière qu'avec un parapente conventionnel.

TOURNER:

L'ARRIBA2 est très manœuvrable, réagissant directement et sans délais aux contrôles. Un simple déplacement du corps dans la sellette aidera à voler en grandes courbes avec une perte minimale d'altitude. Marier les deux techniques de contrôle: le déplacement du corps et tirer sur la suspente de frein intérieure au virage, permet de tourner plus serré. Dans cette phase, il est possible de contrôler la vitesse, la courbe, le rayon et l'angle de la voile ainsi que de changer ces paramètres effectivement en tirant ou relâchant le frein côté extérieur haut opposé au virage.

ATTENTION:

UN DECROCHAGE PEUT ARRIVER SI LES SUSPENTES DE FREIN SONT TIRÉES TROP FORT, RAPIDEMENT OU TROP BAS!

Vous reconnaîtrez un début de vrille à plat par une perte de tension de la ligne de frein et une légère déformation du bout d'aile vers l'arrière. Si le cas, vous devez immédiatement remonter le frein côté intérieur au virage.

QUOI FAIRE EN CAS DE PERTE DE LIGNE DE FREIN:

Dans le cas où une suspente de frein s'arracherait ou se dénouerait de sa poignée, l'ARRIBA2 serait limitée dans son comportement mais toujours dirigeable par l'utilisation des élévateurs arrière (élévateurs C) en guise de freins, et toute possibilité d'atterrissage.

VOLER ACTIVEMENT:

Voler activement est représenté par un lien harmonieux de communication entre vous et votre parapente. Anticipez le comportement en vol de votre ARRIBA2, spécialement en turbulences et conditions thermiques, tout en réagissant de manière adaptée. En air

calme, les corrections nécessaires seront réduites au minimum. Inversement, de l'air agité demandera la plus grande attention du pilote qui pourra lier l'utilisation des freins et déportement du corps dans la sellette pour contrôler l'aile. Les bons pilotes ont des réactions instinctives dépendantes d'un contact direct de l'aile par l'intermédiaire des suspentes de frein qui devront être en légère tension afin de faire corps à la voile. De cette manière, vous pourrez réagir rapidement si une perte de pressurisation interne de l'aile se fait sentir et éviter ainsi une fermeture possible. L'ARRIBA2 est dotée d'un profil qui diminue les effets de turbulence et d'une haute résistance contre les fermetures qui néanmoins peuvent arriver sans une participation active du pilote.

Exemples:

- > En volant dans des thermiques forts, vous devez relâcher les freins.
- > En volant en air descendant, vous devez freiner de manière afin d'éviter de trop grands changements d'angle d'attaque.
- > En air turbulent, vous devez sentir les différentes pressions internes de sections de voile par le biais des freins. Vous pouvez ajuster ces variations en freinant rapidement et légèrement pour repressuriser de nouveau l'aile. Toujours freiner précisément et progressivement. > Ne pas ralentir votre voile trop rapidement pour cause de possibilité de décrochage!
- > En volant activement, vous pouvez anticiper et éviter toute déformation du profil.

VOLER ACCELERER:

L'utilisation de l'accélérateur demande un certain effort physique qui par réaction peut modifier la position d'assise dans la sellette en fonction de la résistance de poussée des jambes. Nous recommandons donc l'adoption d'une assise droite. Il est recommandé d'ajuster sa sellette sous portique avant une utilisation de l'accélérateur en vol. Évitez de voler dans des conditions venteuses demandant une utilisation constante de l'accélérateur. Pour atteindre la vitesse maximale de vol, poussez symétriquement sur la barre d'accélérateur jusqu'à ce que les deux poulies d'élévateur "A" se touchent. Dès que vous engagez l'accélérateur, l'angle d'attaque de la voile diminue, la vitesse et l'instabilité augmentent avec une plus haute possibilité de fermeture. Donc toujours utiliser l'accélérateur avec assez d'altitude sol, loin des obstacles et autres aéronefs. Évitez de voler avec des suspentes des freins trop courts. Les fermetures sous accélération sont normalement plus rapides et agressives, demandant des corrections rapides et précises de la part du pilote.

**NE JAMAIS ACCELERER EN AIR TURBULENT!
NE JAMAIS ACCELERER PRES DU SOL!
TOUJOURS GARDER LES FREINS EN MAINS!**

Si l'aile s'abat, relâcher l'accélérateur immédiatement pour la stabiliser et la rouvrir.

ATTERISSAGE:

L'ARRIBA2 atterrit facilement. Faites votre approche finale dans le vent et laissez la voile ralentir d'elle-même. Donnez graduellement plus de frein, légèrement et symétriquement. A environ 1 mètre sol, freinez afin d'augmenter l'angle d'attaque encore plus et arriver à un arrêt complet de la voile. En arrivant à la vitesse minimum, freinez complètement juste avant de toucher le sol. Par vent fort, ralentissez prudemment. Après l'atterrissage, dégonflez votre voile avec précaution. Evitez de faire des virages accentués avant et pendant votre approche finale pour risque d'oscillations!

TREUILLAGE:

L'ARRIBA2 est tout à fait adaptée au treuillage. Soyez certain d'avoir un angle d'attaque aussi plat que possible pendant l'ascension.

- > Le pilote doit être familiarisé avec les procédures de treuillage.
- > Le pilote ne peut être treuillé qu'avec un treuil certifié pour l'activité.
- > Le treuilleur doit être certifié pour cette opération. Sous treuillage, dirigez votre aile avec précaution, ne pas trop freiner car l'aile volera déjà avec un angle d'attaque élevé!

VOL MOTORISE:

Vous pouvez vous informer sur la situation courante de certification pour vols motorisés chez votre revendeur, importateur ou directement chez nous. Il n'y avait pas de certification valide pour le vol motorisé avec l'ARRIBA2 au moment de la mise en presse de ce manuel en Avril 2012.

RANGER PROPREMENT VOTRE PARAPENTE AUGMENTERA SA LONGEVITE.

Votre ARRIBA2 est équipée de renforcements en Nylon dans son bord de fuite. Le matériel utilisé est du Superflex, qui est très résistant au pliage et ne demande pas d'attention spéciale.

- > Videz l'aile de tout débris comme des feuilles, brindilles, herbes, sable, etc...> Démê-

- ler les suspentes et les ranger proprement sur la voile.
- > Faites en sorte que la voile soit sèche avant une période de rangement prolongée.> Pliez votre voile de son centre tout en vous déplaçant vers les extrémités et pliez les deux caissons à la fois pour garder le bord d'attaque propre.
- > Pliez les caissons en partant du deuxième situé en milieu d'aile tout en ramenant les sautres avec leurs renforts plastique l'un contre l'autre (style accordéon).
- > Faites la même chose au bord de fuite de la voile.
- > Cette manière de plier la voile est plus facile à exécuter à deux mais tout à fait possible de vous-même avec un peu d'expérience.
- > Chassez l'air du bord de fuite vers le bord d'attaque.
- > Pliez une fois, la section proche du bord de fuite vers le milieu de la voile.
- > Faites exactement la même chose avec le côté opposé avant de plier une moitié sur l'autre et étant certain que le bord d'attaque est pliée proprement.
- > Commencez à plier l'aile en partant du bord de fuite. Chaque pli devant être d'environ 30 cm. de large.
- > Le bord d'attaque peut-être plié une fois vers l'intérieur, mais non nécessaire. L'air restant doit être chassé vers l'entrée de l'aile et non forcée au travers du tissu car cela pourrait augmenter la porosité du matériel.
- > Attachez la sangle de compression autour de la voile pliée et perpendiculaire aux caissons. Mettre l'aile pliée dans le sac de protection en Nylon qui la protégera des fermetures Eclair et objets coupants.
- > Ouvrez le sac à dos et placez la voile à l'intérieure.> Rangez la sellette contre la voile avec sa planchette d'assise en haut.
- > Placez le reste de votre équipement (casque, combinaison de vol, instruments, etc...) sous la capuche haute du sac à dos.

8 TECHNIQUES DE DESCENTE

Le manuel de l'ARRIBA2 n'est pas un mode d'emploi pour apprendre à voler en parapente! En accord avec les règles et recommandations locales en place, vous devez apprendre à voler dans l'environnement d'une école certifiée . Les informations suivantes vous aideront à découvrir votre ARRIBA2

DESCENTE EN SPIRAL:

Vous pouvez descendre rapidement en spirale en tirant graduellement sur une despoi-

gnées de frein et simultanément vous pencher dans la sellette côté intérieur auvirage. Si la voile ne change pas d'angle et que sa perte de hauteur ne diminue pas, renouvelez votre essais. Ne pas simplement tirer de plus en plus fort sur la poignée de frein sans comprendre d'avance les causes de cette action. L'ARRIBA2 part en spirale avec un grand angle, haute vitesse et une descente prononcée. Le contrôle de la descente se fait par un dosage graduel et approprié de la force appliquée sur la ligne de frein intérieure au virage. Une application douce de frein sur le bout d'aile extérieure au virage non seulement aidera à éviter une fermeture éventuelle mais permettra de contrôler la vitesse de descente. La spirale est la manoeuvre la plus efficace pour perdre de l'altitude. C'est une technique que le pilote a besoin d'apprendre à maîtriser graduellement.

ATTENTION !!!

LES DESCENTES RAPIDES EN SPIRALE PRODUISENT UN HAUT DEGRE DE STRESS PHYSIQUE EN RAISON DE LA HAUTE FORCE CENTRIFUGE GENEREE, ET POSSIBILITE DE PERTE DE CONSCIENCE PENDANT CETTE MANOEUVRE!!!

Tendre les muscles abdominaux pendant une spirale peut aider. Dès les premiers signes de tournis ou désorientation, arrêtez immédiatement et sortez de la spirale. Pour causes de grande et rapide perte d'altitude pendant cette manoeuvre, il est fortement recommandé de toujours avoir une bonne hauteur sol. Pour éviter une grosse abattée en sortie de spirale, il est recommandé de remonter la poignée de frein interne au virage et tirer légèrement en même temps sur la poignée extérieure auvirage. L'ARRIBA2 n'a aucune tendance à se bloquer et rester engagée dans une spirale. Au cas où cela pourrait arriver, (comme par exemple avec des croisillons mal ajustés), vous devrez continuer votre descente, puis, déporter votre poids vers l'extérieur du virage tout en freinant du côté opposé au virage. Freiner des deux côtés simultanément, arrêtera aussi la spirale mais l'aile pourra s'affaisser en bord d'attaque, ce qui devra être anticipé et contrôlé par le pilote avec une utilisation appropriée des commandes de frein. L'effort physique du contrôle des freins est beaucoup plus haut qu'en vol normal due à la force centrifuge générée pendant une descente en spirale.

DECROCHAGE AUX "B":

Les élévateurs "B" sont tirés symétriquement (20cm). Garder les poignées de frein en mains. Le courant d'air au dessus de l'aile se détache largement et la voile descend ver-

ticalement sans avancer. En tirant fortement sur les élévateurs "B", la surface de l'aile diminue et la vitesse de descente augmente. Vous pouvez sortir de cette manoeuvre rapidement en relâchant les suspentes "B". Le parapente piquera un peu au bord d'attaque tout en accélérant. Ne jamais utiliser les freins pendant cette remise en route de la voile! Vous devez immédiatement sortir de cette configuration si la voile commence à prendre la forme d'un demi cercle ou d'une "crevette" avec ses extrémités se pointant vers l'avant. Si la voile ne reprend pas sa vitesse de croisière, donnez un peu de frein symétriquement. Due au fait que l'ARRIBA2 est équipée d'un suspentage 3-lignes, la tension sur les élévateurs "B" est un peu plus grande que sur une voile équipée de 4 rangées de lignes. Cette plus haute tension et pression interne de la voile sont de bénéfice à l'ensemble; se traduisant ainsi avec une plus grande vitesse de descente pendant le décrochage.

LES OREILLES:

Par contraste à une spirale ou descente aux "B", les "Oreilles" apportent une vitesse vers l'avant proportionnellement plus importante que la perte d'altitude de la voile. Les "Oreilles" aident à éviter ou sortir des zones malsaines en gardant malgré tout, une certaine direction horizontale vers l'avant.

EXAMPLES:

- > Par vents forts ou sous un nuage d'orage à basse altitude, il est possible qu'un décrochage aux "B" ou spirale n'aident pas pour s'échapper. Les oreilles sont la méthode la plus facile.
- > Si le pilote commence à se faire aspirer par une ascendance importante et cherche une issue de secours, il est recommandé de sortir de cette zone en faisant les "Oreilles".
- > Pour fermer les bouts d'ailes, vous n'avez qu'à tirer symétriquement sur les suspentes extérieures "A". Attraper les le plus haut possible pour de plus grandes "Oreilles".
- > L'ARRIBA2 adoptera une attitude de descente stable de vol.
- > Les poignées de frein et les suspentes extérieures "A" seront maintenues en mains. > Freiner et déplacer le corps dans la sellette pour guider l'aile.
- > Pour augmenter la vitesse de descente et pénétration horizontale, pousser sur l'accélérateur tout en maintenant les "Oreilles" fermées.
- > Le risque de déstabilisation de la voile en air turbulent sera grandement minimisé par l'utilisation des "Oreilles".

- > Pour revenir à un vol normal, relâcher les suspentes "A". La voile se rouvrira d'elle-même.
- > Il est possible de "pomper" les freins un côté à la fois, pour aider la réouverture de bouts d'aile sans prendre le risque de détacher le courant d'air supérieur.

ATTENTION:

TOUTE TECHNIQUE DE DESCENTE DOIT ETRE DECOUVERTE EN AIR CALME AVEC SUFFISAMMENT D'ALTITUDE SOL AVANT D'ETRE FAITE EN SITUATION REELLE DE VOL AGITE.

- > Apprendre soit en école ou pendant un stage de perfectionnement couvrant cette manœuvre.
- > Toujours être certain d'avoir assez d'altitude sol avant de procéder avec ces manœuvres.
- > Toujours garder un contact visuel de la voile.

9 MANOEUVRE EXTREMES

FERMETURE ASYMETRIQUE:

En conditions turbulentes, un affailement latéral de la voile est possible. L'ARRIBA2 se rouvre en principe d'elle-même. L'accélération du virage dans la direction de l'affailement peut être minimisée en freinant la section opposée et ouverte de la voile. En cas de gros affailement latéral de l'aile; freiner avec précaution du côté opposé et éviter un décrochage de cette demie aile toujours volante. Si la voile ne s'ouvre pas d'elle-même en dépit d'un contre-freinage, pomper le côté fermé avec le frein.

CRAVATE ET SUSPENDE(S) COINCEE(S) AU DESSUS DE L'AILE

Ce genre d'instabilité n'arrive jamais en air calme durant les essais de vol avec l'ARRIBA2. Mais occasionnellement, en air très turbulent ou par cause de grosse erreur de pilotage, il est possible qu'un bout d'aile s'affaisse et vienne se plaquer/coincer contre ou dans les suspentes. Le pilote devra dans ce cas, premièrement stabiliser la voile en

vol droit par une action dosée de freinage sur la section ouverte opposée à la fermeture. Sans une correction rapide et précise de la part du pilote, une voile cravatée partira rapidement en spirale accentuée.

Il y a plusieurs méthodes pour rouvrir un parapente:

- > Pomper l'aile du côté fermé.
- > Tirer sur les suspentes de stabilisateur (bout d'aile). Dans une situation où ces mesures ne fonctionneraient pas, il serait toujours possible de faire un décrochage. Seuls les pilotes avec suffisamment d'expérience peuvent tenter cette manœuvre. Soyez certain de toujours avoir une haute altitude au dessus du sol afin de pouvoir sortir d'un décrochage en sécurité.

ATTENTION!!!

SI AUCUNE DE CES CORRECTIONS NE FONCTIONNE ET QUE LA SITUATION S'AGGRAVE; LE PARACHUTE DE SECOURS DEVRA ETRE IMMEDIATEMENT DEPLOYE!

FERMETURE FRONTALE:

Le parapente peut être fermé en tirant fortement sur les élévateurs "A" ou pendant une grosse descente. Le bord d'attaque se pliera sur l'entière longueur de la voile. Dosez prudemment un freinage rapide qui réduira une accélération plongeante vers l'avant tout en aidant la réouverture de l'aile. L'ARRIBA2 se rouvre en principe d'elle-même et sans l'aide du pilote.

LE PARACHUTAGE:

Le parapente n'a plus de vitesse avant, tout en ayant une importante augmentation de chute verticale. Un "parachutage" peut arriver pour cause de sortie de décrochage aux "B" trop lente ou détérioration de la porosité du tissu par Ultraviolets (UV.) ou beaucoup de treuillage (les suspentes "A" se détendront éventuellement). Ces problèmes augmenteront les chances de parachutage. Le pilote peut sortir d'un parachutage en poussant légèrement sur les élévateurs "A" à la hauteur des petits maillons en aciers où les suspentes se connectent ou par l'utilisation de l'accélérateur à pied. L'ARRIBA2 reprend en principe une attitude de vol normale d'elle-même après un parachutage.

ATTENTION!!!

SI LES POIGNEES DE FREIN SONT TIREES PENDANT UN PARACHUTAGE, LE PARAPENTE PARTIRA IMMEDIATEMENT EN DECROCHAGE. SI TOUJOURS EN PARACHUTAGE PRES DU SOL, NE PAS TENTER DE CORRIGER LA SITUATION MAIS VOUS PREPARER A FAIRE UN ROULE BOULE A LA PLACE.

DECROCHAGE:

Pour faire un décrochage avec votre parapente, enrouler les deux freins autour des mains; tirer fortement et symétriquement à pression égale jusqu'à ce que les filets d'air de la voile se séparent. L'aile basculera violemment vers l'arrière. En dépit de cette réaction, garder les freins bas, bras tendus, jusqu'à ce que la voile revienne au dessus de vous et se stabilise. En plein décrochage, l'ARRIBA2 vole vers l'arrière et généralement prend une forme de rosette / crevette vers l'avant. Cette situation peut être entrée volontairement en faisant un début de décrochage lent. Pour sortir d'un décrochage, le pilote doit remonter les deux mains symétriquement et relativement lentement (environ 1 seconde). L'aile se rouvre et accélère rapidement en piquant vers l'avant. Freiner rapidement au bon moment et symétriquement, empêchera l'ARRIBA2 de partir trop loin de l'avant. Si le pilote ne ralentit pas en freinant, l'aile plongera à haute vitesse avec risque d'abattée frontale.

ATTENTION!!!

SI UNE CORRECTION DE DECROCHAGE EST MAL FAITE; TROP TOT OU TROP RAPIDEMENT, LA VOILE RISQUE D'ACCELERER ET PLONGER VIOLEMMENT VERS L'AVANT.

VRILLE A PLAT:

Un parapente partira en vrille à plat si le filet d'air passant au dessus est déconnecté sur une moitié de la surface portante. Dans ce cas, la voile tournera sur l'axe vertical avec le centre de rotation au milieu de l'aile. Le côté intérieur de l'aile volera vers l'arrière.

Il y a deux raisons pour un vrillage de l'aile:

- > Un frein est tiré trop bas et trop vite (par exemple, en entrant une spirale).
 - > Un frein est tiré trop fort en volant trop lentement (en thermique par exemple).>
- L'ARRIBA2 reprend en principe, son vol normal immédiatement et sans grande perte

d'altitude après avoir remonté la poignée de frein.> Si le pilote entre une auto-rotation par accident et en sort immédiatement, l'ARRIBA2 reprendra son vol normal et sans perte d'altitude importante. La poignée de frein tirée trop bas, sera remontée jusqu'à ce que le filet d'air portant soit de nouveau connecté sur la section non volante. Une vrille persistante résultera avec la voile se déportant trop loin sur un côté avec possibilité de partir en décrochage. Des croisillons trop serrés inviteront les vrilles sur tout modèle de voile.

WINGOVER:

Voler en faisant des virages de droite à gauche répétitifs a pour conséquence d'augmenter l'angle de la voile. La demie aile haute extérieure redescend avec un angle d'incidence important pendant que la moitié basse remonte rapidement. Une augmentation de l'angle d'attaque doit être évité en vue d'une fermeture violente éventuelle.

ATTENTION!!!

LES DECROCHAGES DYNAMIQUES, VRILLES ET WINGOVERS AU DESSUS DE 90° SONT DES MANOEUVRES DE VOL AEROBATIC INTERDITES A PROXIMITE D'AUTRES PILOTES. VOLER TROP AGRESSIVEMENT OU AVEC UNE MAUVAISE TECHNIQUE PEUT AVOIR DES CONSEQUENCE FATALES INDEPENDAMMENT DU TYPE DE VOILE UTILISE!

10 MATERIAUX UTILISES

L'ARRIBA2 est fabriquée avec les meilleurs matériaux trouvés aujourd'hui sur le marché. Skywalk a choisi les combinaisons les plus avantageuses en termes de durabilité et longévité afin d'obtenir des produits finaux de haute performance. Nous savons que la durabilité d'un produit est un facteur d'importance pour garder une clientèle satisfaite.

L'aile et renforts:

- Dessus de l'aile: AEROFABRIX AL32, DOMINICO 10DMF, 20DMF
- Dessous de l'aile: DOMINICO 10DMF, 20DMF
- Renforts et bandes de compression: DOMINICO 30DMF, 70032 1580 E4D

Suspentes:

LIROS a été un des fabricants en tête de cette spécialité depuis longtemps. Nous avons choisi les lignes PPSL pour leur tendance à garder leurs dimensions pour un minimum d'étirement.

- Suspentes hautes: LTC 65, LTC 80
- Suspentes du milieu: NTSL 160, NTSL 120
- Suspentes principales et suspentes de stabilisateur: PPSL 200, PPSL 120, NTSL 160
- Lignes de frein: DFLP 200/32

Elévateurs:

Les élévateurs sont en Polyester 20 mm. Les valeurs d'étirement, résistance et stabilité de ce matériel sont parmi les meilleurs sur le marché d'aujourd'hui.

11 ENTRETIEN

Rappelez vous: Votre vie dépendra du bon état de votre voile!

RANGEMENT:

Rangez votre parapente dans un endroit sec, protégé de la lumière et produits chimiques! L'humidité est un ennemi naturel de tout parapente. Ne jamais ranger une voile humide dans son sac. La faire sécher dans une pièce chauffée si nécessaire.



NETTOYAGE:

Frotter et nettoyer est nocif à la voile. L'enduction du tissu de l'ARRIBA2 est très efficace contre la pollution. Si vous pensez que votre voile a vraiment besoin d'être nettoyée, prenez un chiffon doux et humide ou une éponge. Ne jamais utiliser de détergents, savons, produits corrosifs ou inflammables.

REPARATIONS:

Toute réparation doit être faite par le fabricant ou un centre de réparation agréé Skywalk. Des réparations d'amateur peuvent avoir de graves conséquences.

12 RECYCLER VOTRE PARAPENTE

Skywalk prend sérieusement la position d'harmonie entre l'environnement et notre activité non polluante. Si votre voile en arrivait au point de perdre son intégrité structurelle, de performance et sécurité de vol, nous vous demanderions donc d'enlever toutes les parties métalliques de l'ensemble. Le reste, comme les suspentes, lignes de frein, la fabrique et les élévateurs peuvent être apportés à un centre spécialisé dans le traitement des déchets / ordures. Les parties métalliques peuvent être recyclées. Si vous pensez préférable de nous expédier la voile; nous nous en occuperons pour vous de manière responsable.

13 NATURE ET ECOLOGIE COMPATIBLE:

Nous avons pris ses mesures pour une association symbiotique entre notre environnement et notre sport ludique. Spécialement prise par nos alpinistes qui préfèrent la marche jusqu'au décollage, nous continuerons donc dans ce même état d'esprit. Cela veut spécifiquement dire: ce que vous emmenez avec vous doit repartir avec vous! Restez sur les chemins balisés et ne faites pas de bruit non nécessaire. Soyez respectueux de l'environnement, la nature en général, les animaux et leurs habitats.

TISSUS:

L'ARRIBA2 est principalement faite de tissu Nylon qui perd de sa résistance et montre une augmentation de sa porosité sous le bombardement des rayons Ultraviolets (UV). N'ouvrez votre voile que peu de temps avant d'aller voler et rangez-la immédiatement après l'atterrissage afin de minimiser une détérioration prématurée.

REPARATION DES SUSPENTES.

Les suspentes de l'ARRIBA2 sont faites de Dyneema ou Tecora-core avec gaines-Polyester. Toujours éviter de mettre trop de poids sur chaque suspente car un étirement ne sera réversible. Des pliures répétées, même petites, aux mêmes endroits, affaibliront la solidité des lignes. Tout problème visible des suspentes, même si limité à la gaine, demandera un remplacement. Ne remplacer les suspentes endommagées que par des nouvelles venant directement de l'usine ou d'un centre de réparation autorisé Skywalk. Votre école ou votre revendeur pourra vous aider à changer la / les suspentes défectueuse(s). Vérifiez que la / les nouvelle(s) suspente (s) sont de bonnes dimensions avant de remplacer les vieilles avec. Comparez les nouvelles suspentes avec les mêmes situées de l'autre côté de la voile puisque l'aile est symétrique. Après l'échange fait, une inspection sera nécessaire. La meilleure manière de faire la réparation est d'avoir la voile étalée au sol!

Conseils généraux:

- > Quand votre parapente est ouvert; soyez certain de le garder ainsi que ses suspentes, propre, car les particules de poussière endommageront les lignes et leurs fibres internes.
- > Si les suspentes s'emmêlent au sol, elles peuvent devenir trop tendues et éventuellement se casser pendant un gonflage de la voile.
- > Ne jamais marcher sur vos suspentes ou votre voile.
- > Soyez certain que des graviers ou du sable ne s'infiltrent dans les caissons car une accumulation de poids additionnel en bord de fuite pourrait ralentir le parapente et l'emmener vers un décrochage potentiel.
- > Des arrêtes coupantes (pierres ou autres) endommageront votre aile.
- > Des gonflages incontrôlés dans des vents forts, pourraient emmener le parapente apercuter le sol à haute-vitesse et endommager le tissu et / ou les suspentes.
- > Evitez d'atterrir avec le bord d'attaque percutant le sol en premier avec possibilité d'endommager cette section de votre voile.

- > En cas d'atterrissage dans un arbre ou dans l'eau, toutes les suspentes devront conséquemment être inspectées pour vérifier leurs longueurs et dégâts possibles.
- > En cas d'atterrissage dans de l'eau salée; rincez la voile dès que possible avec de l'eau fraîche !

14 CONTROLE BISANNUEL:

En accord avec les règles du DHV, votre voile doit passer une inspection tous les deux ans. Cette inspection doit être faite soit par le fabricant, ses représentants ou par le propriétaire lui-même. L'inspection devra être confirmée par un tampon du DHV. Manquer cette date ou inspection par un centre non autorisé, entraînera une cessation immédiate de la certification de la l'ARRIBA2, sa garantie et responsabilité du fabricant. Nous ne recommandons pas de faire cette inspection vous-même. Sans les instruments d'inspection spécialisés, les résultats ne seront pas validés et la garantie de votre parapente sera annulée.

MODIFIER VOTRE PARAPENTE:

Votre ARRIBA2 est fabriquée avec des paramètres de tolérance spécifiques. Ces tolérances sont petites et ne doivent être changées sous aucune circonstance. Seulement de cette manière, le meilleur compromis entre performance, contrôle et sécurité peut être assuré!

ATTENTION!!!

TOUTE MODIFICATION NON AUTORISEE DE VOTRE PARAPENTE ENTRAINERA UNE CESSATION IMMEDIATE DE LA CERTIFICATION DE L'AILE, LA RESPONSABILITE DU FABRICANT ET SES REVENDEURS!

15 CERTIFICATION

La certification officielle est la seule valide. Notre spécification inclut cinq niveaux sous la classification LTF 09/ EN 926-2:B. Ces classifications correspondent aux habilités du pilote dans chaque catégorie spécifique. Ces nombreux tests sont les derniers obstacles avant la certification d'un parapente Skywalk. Ils ne prendront place que

si l'équipe Skywalk est complètement satisfaite avec la voile en question. Nous comprenons que les résultats de certification de la voile seront différents entre volsthermiques ou air turbulent. La certification démontre seulement les capacités de l'aile dans des manoeuvres extrêmes exécutées en air calme. Ces manoeuvres extrêmes induites pendant la procédure de certification doivent être regardées comme basées sur des décisions individuelles prises dans le contexte d'un environnement complexe et ne doivent être surestimées.

16 CONCLUSION

Le parapente est un sport fascinant. Avec l'ARRIBA2, vous maintenant possédez une voile représentant le meilleur de ce que la technologie d'aujourd'hui peut offrir. Cette voile vous apportera des années de plaisir si vous la traitez bien. Respect des challenges et dangers que voler emmènent, sont des conditions à accepter afin de découvrir cette fantastique activité. Même le parapente le plus docile peut devenir dangereux si la météo est sous-estimée ou le pilote fait une erreur de pilotage. Rappelez vous que tout sport aérien est dangereux et potentiellement risqué. Votre sécurité dépendra de votre habilité d'estimer l'environnement dans lequel vous volez. Nous vous recommandons donc de ne prendre que des risques calculés et de respecter les lois en vigueur.

VOLEZ A VOS PROPRES RISQUES!

L'EQUIPE SKYWALKP

SKYWALK

GmbH & Co. KG

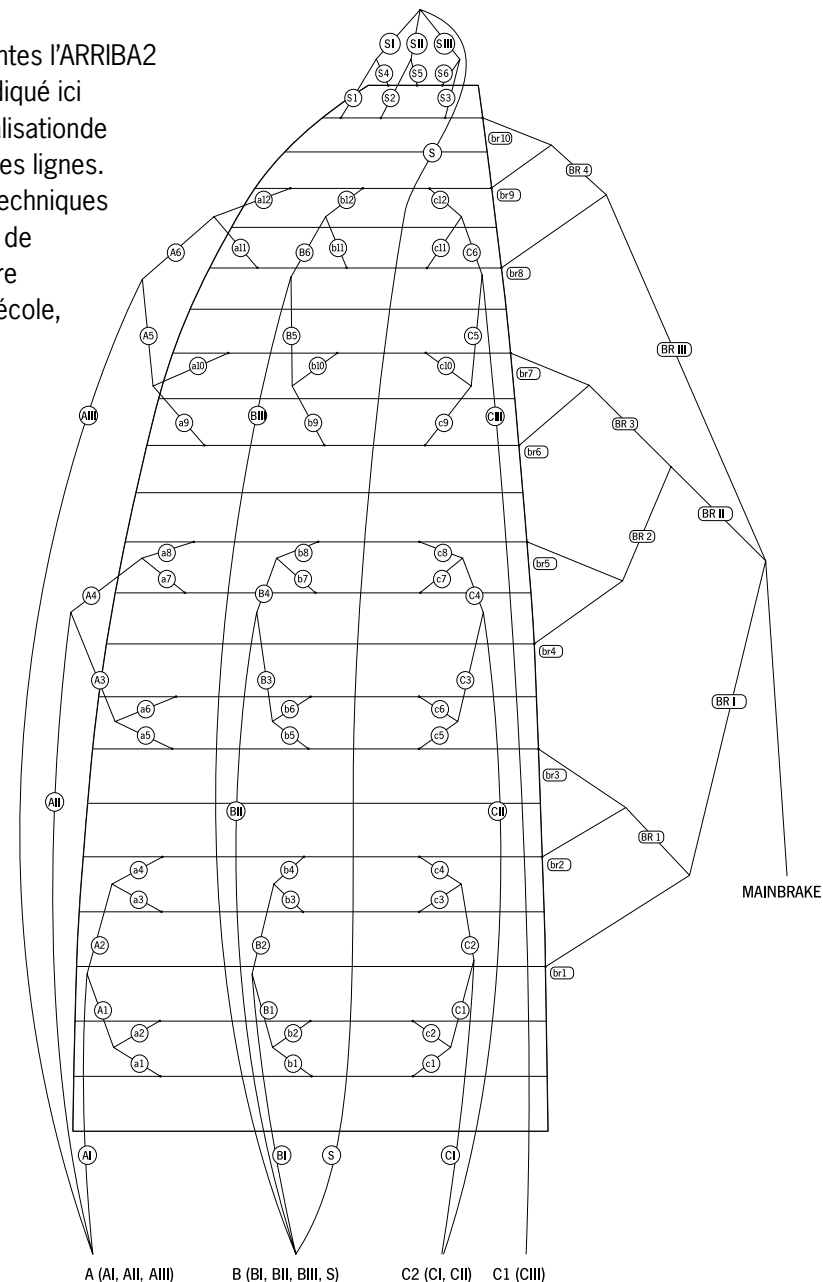
Bahnhofstraße 110
83224 GRASSAU
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641 - 69 48 40
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info
info@skywalk.info

17 DIAGRAMME DES SUSPENTES

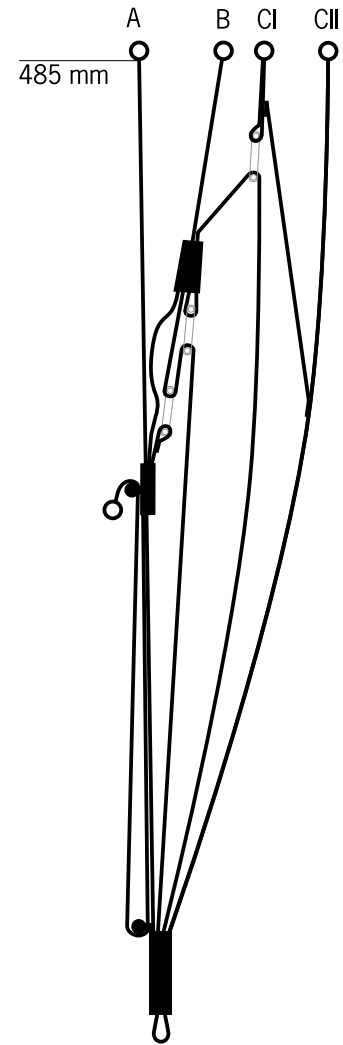
Le plan de suspentes l'ARRIBA2 est seulement indiqué ici comme une visualisation de la configuration des lignes. Les illustrations techniques des autres tailles de voiles peuvent être obtenues à votre école, revendeur ou directement chez Skywalk.



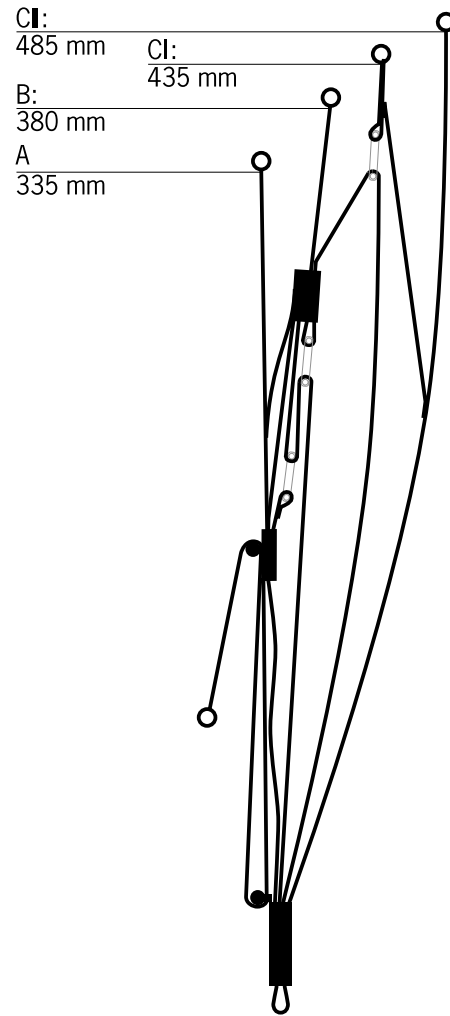
18 ELEVATEURS

ARRIBA 2, Size XXS, XS, S

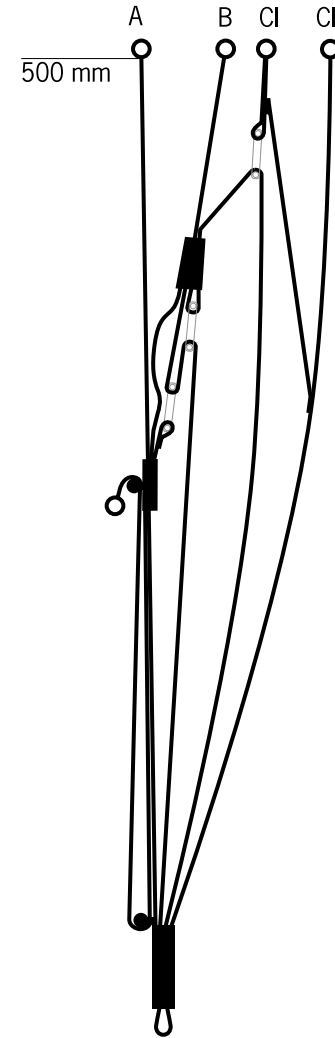
ARRIBA 2, Size M



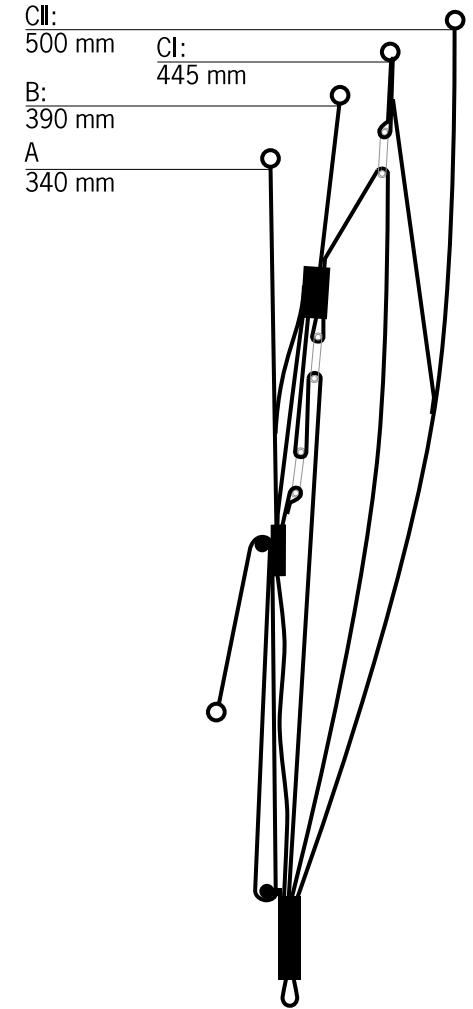
Trimspeed



Accelerated



Trimspeed

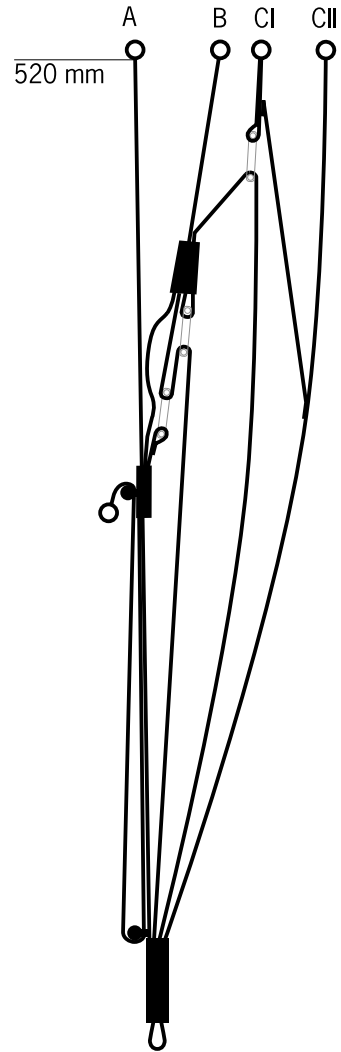


Accelerated

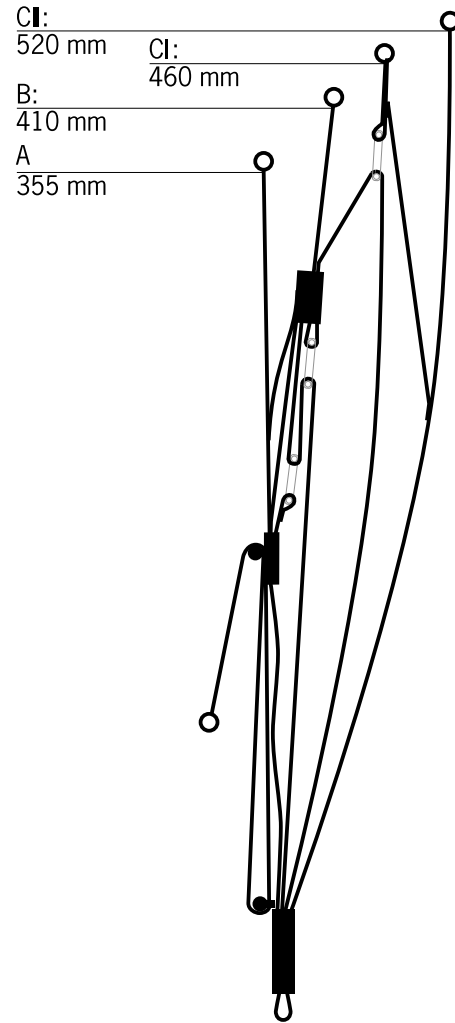
18 ELEVATEURS

NOTES

ARRIBA 2, Size L



Trimspeed



Accelerated

NOTES

SKYWALK 2+2 GARANTIE

skywalk bietet seinen Kunden für alle nach dem 01.07.2007 gekauften Gleitschirme eine über die gesetzlichen Gewährleistungsvorschriften hinausgehende skywalk 2 + 2 Garantie. Die skywalk 2+2 Garantie umfasst Fehler am Material oder Verarbeitungsfehler und gilt für alle zugelassenen, (DHV Gütesiegel oder CEN) privat genutzten Geräte. Professionell genutzte Schirme (z.B. Schulung oder gewerbliche Tandemschirme) sind von der Garantie ausgenommen. Kein Garantiefall liegt vor bei: normalem Verschleiß ungenügender Wartung, unsachgemäßer Lagerung, Behandlung oder Berührung mit Chemikalien aller Art bei Unfall oder Hindernisberührung unsachgemäßem Umgang mit dem Gleitschirm Zum Wirksamwerden der Garantie sendet der Kunde die skywalk Garantiekarte innerhalb von 14 Tagen nach dem Erwerb des Gleitschirms an skywalk zurück oder füllt das entsprechende Onlineformular auf der skywalk homepage aus. Im Schadensfall ist der Gleitschirm auf eigene Kosten mit einer Kopie des Kaufvertrages an skywalk zu senden. Garantieentscheidungen und Garantiereparaturen werden ausschließlich von skywalk selbst durchgeführt. Liegt ein Garantiefall vor, entscheidet skywalk über Reparatur, Teilaustausch oder Ersatz des Produkts (eventuell gegen Abzug Neu für Alt). Die Garantie gilt zunächst 2 Jahre ab dem Kaufdatum des Schirms. Wird der Gleitschirm bei skywalk selbst oder einem von skywalk autorisierten Checkbetrieb (aktuelle Liste unter www.skywalk.org/dealer) bis 2 Jahre nach dem Kaufdatum einem qualifizierten 2 Jahrescheck nach den strengen skywalk Checkrichtlinien unterzogen, so verlängert sich die skywalk 2+2 Garantie um weitere 2 Jahre, also auf 4 Jahre. skywalk wird für jeden Einzelfall bestrebt sein, die für den Kunden optimale Lösung zu finden und daher auch ggf. im Kulanzweg noch weitergehende Leistungen bereitzustellen.

Bitte auf skywalk.org registrieren!

Skywalk offre à ses clients une nouvelle garantie, Cette garantie est valide pour tout client ayant acheté un parapente après 01-07-2007 et prolonge la Garantie Skywalk courante. Nous l'appelons la garantie 2+2 Skywalk. Elle couvre les défauts de fabrication + mains d'oeuvre et est applicable à tout équipement privé portant les tampons (DHL ou CEN). Les ailes utilisées commercialement (comme par exemple celles des écoles de parapente et celles des BiPlaceurs professionnels), ne sont pas incluses et couvertes par cette garantie. Aucune demande de garantie sera valide pour: usure et vieillissement normaux du matériel, mauvais entretien ou rangement de la voile, son contact avec des produits chimiques quels qu'il soient, accident quel qu'il soit, collision intentionnelle avec autrui ou tout comportement qui endommagerait l'aile afin d'essayer de faire fonctionner la garantie. Le propriétaire de la voile doit remplir et envoyer la carte de garantie sous quatorze (14) jours de la date d'achat de la marchandise chez Skywalk, ou simplement remplir la formule de garantie par internet sur la page d'accueil du site Skywalk. Au cas d'une garantie activée, il sera la responsabilité du client d'expédier son aile à ses frais et d'inclure une copie du certificat d'achat. La décision de validité de couverture et réparations seront faites exclusivement par Skywalk. Si la garantie est valide, Skywalk s'occupera des réparations, changement de pièces, remplacements (possible avec un rabais de prix de votre vieille voile vers une aile neuve). La garantie est valable pour 2 ans à partir de la date d'achat de l'aile. Si un entretien de l'aile a été fait par Skywalk ou un centre d'inspection agréé Skywalk (liste trouvée sous www.skywalk.org/dealer et conformément aux informations précises de garantie des deux ans depuis la date d'achat, Skywalk doublera la garantie initiale 2+2 pour une de 4 ans. Skywalk fait toujours de son mieux afin d'aider chaque client et quand possible, entreprendra des démarches supplémentaires pouvant le bénéficier afin de montrer son niveau d'appréciation.

Pour prendre avantage enregistrez vous sur www.skywalk.org

SKYWALK 2+2 GUARANTEE

skywalk is offering its customers a brand new Guarantee. This Guarantee applies to all customers who have purchased a Glider after 01.07.2007, and further extends the current skywalk Guarantee. We are calling it the skywalk 2+2 Guarantee. The skywalk 2+2 Guarantee covers material or workmanship defects and applies to all authorized, (DHV seal of approval or CEN) privately used equipment. Professionally used gliders (for instance Flight Instruction School Gliders and commercially utilized Tandem gliders) are not included in the guarantee. No warranty claim is available for: Normal wear and tear insufficient maintenance, improper storage, treatment or handling with chemicals of any kind accidents or purposefully crashing into obstacles any behaviour which is purposefully damaging to the glider In order to activate the guarantee, the customer must send the completed skywalk Guarantee Card within 14 days back to skywalk, or simply complete the on-line formula on the skywalk homepage. In the case of damage the Glider should be sent to skywalk at the customers expense with a copy of the sales contract. Guarantee decisions and Guarantee repair will be carried out exclusively by skywalk. If a Guarantee is warranted, skywalk will carry out all decisions regarding repair, parts exchange or product replacement (possibly with discount- new for your old glider) The Guarantee is valid until 2 years after the date of purchase. If a complete Glider check is performed by skywalk or by a skywalk authorized check center (current listing under (www.skywalk.org/dealer) according to rigorous skywalk guidelines within two years of purchase, then skywalk will extend the 2+2 Guarantee for two more years, so to speak, to a 4 year Guarantee. skywalk strives to find the optimal solution for each individual customer, and where applicable is prepared to undertake further actions as a gesture of goodwill to our customers.

**To take advantage of all the
skywalk 2+2 Guarantee please
register on www.skywalk.org**

SKYWALK

GmbH & Co. KG

Bahnhofstraße 110
83224 GRASSAU
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641 - 69 48 40
Fax: +49 (0) 8641 - 69 48 11

www.skywalk.info
info@skywalk.info