



NESTRA
BENUTZERHANDBUCH

DANKE

Wir freuen uns, dass wir ausgewählt wurden, Sie zu Ihren zukünftigen Abenteuern zu begleiten. Als Hersteller von Sportluftfahrtausrüstung seit über 45 Jahren wissen wir, wie wichtig eine zuverlässige und langlebige Ausrüstung ist. Vor diesem Hintergrund wählen wir sorgfältig die besten auf dem Markt verfügbaren Materialien und Technologien aus und produzieren sie unter der Aufsicht unseres Teams mit den hohen Standards in unserem eigenen Werk in Israel. Mit diesem Handbuch möchten wir Ihnen unser neues Gleitschirmmodell „NESTRA“ näher bringen und vorstellen. Unserer Philosophie folgend, wurde dieser Gleitschirm, wie alle unsere Produkte, vor der Markteinführung von unserem Team intensiv getestet.



Hier finden Sie wichtige Informationen zur Verwendung Ihres Gleitschirms. Wir empfehlen Ihnen dringend, diese sorgfältig zu lesen, bevor Sie Ihren Schirm zum ersten Mal fliegen. Wenn Sie Zweifel oder Vorschläge haben, wenden Sie sich bitte an Ihren APCO-Händler oder an uns unter www.apcoaviation.com. Wir wünschen Ihnen tolle und sichere Flüge.

TEAM APCO.

NESTRA

1	MATERIALIEN	7
2	FLEXON® BATTEN SYSTEM:	7
3	DOUBLE DIAGONAL RIBS (DDR)	8
4	BESCHNEIDEN	8
5	GURTZEUG	8
6	NOTFALLSCHIRM	8
7	GANG SYSTEM	9
8	RISERS	10
9	ALLGEMEINE INSPEKTION	12
10	JÄHRLICHE/REGELMÄßIGE LUFTWÜRDIGKEITSPRÜFUNG	12
11	VOR DEM ERSTEN FLUG	14
12	GLEITSCHIRMFLIEGEN	15
13	VERPACKUNG	23
14	BUTT HOLE II (AUTOMATISCHE SCHMUTZABLASSVENTILE)	23
16	SCHADEN	24
17	DREI JAHRE GARANTIE	24
18	ALLGEMEINE HINWEISE	25

NESTRA

THE BEST THAT MAN CAN GET

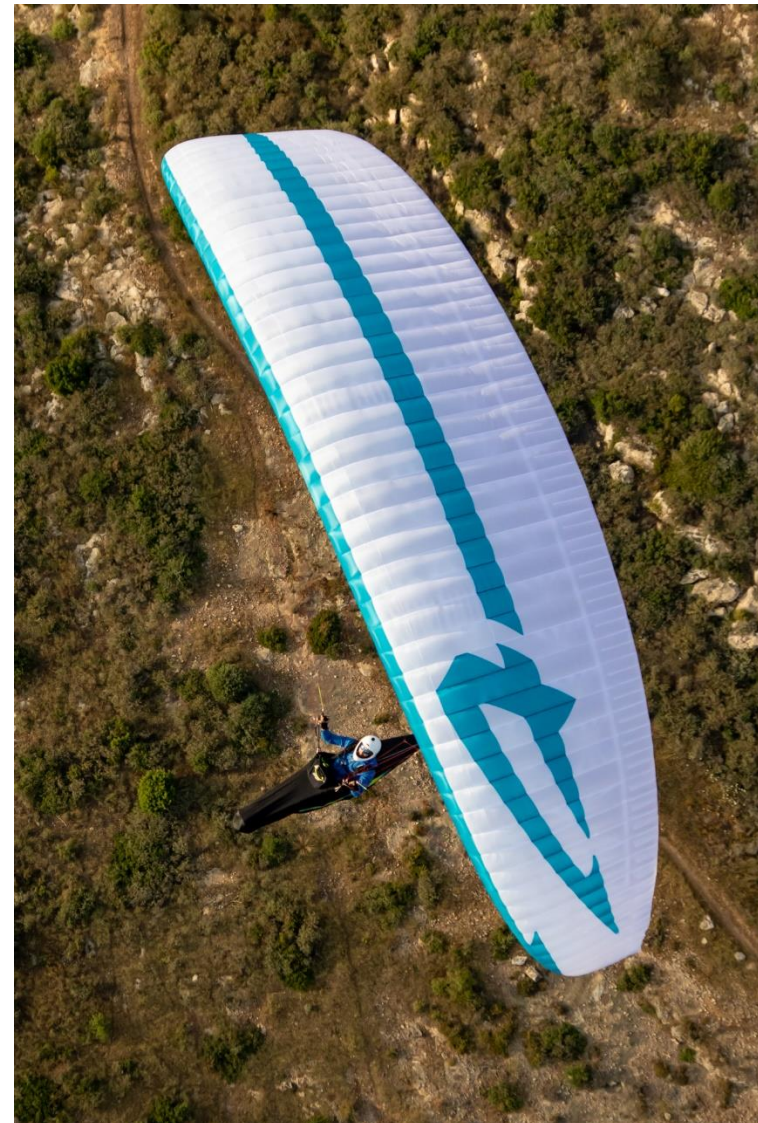
Der NESTRA ist APCOs brandneuer High-End-EN-B.

Eine echte Cross-Country-Maschine, die Leistung auf C-Niveau in der EN-B-Kategorie mit echter Sicherheit auf B-Niveau für Piloten bietet, die das Beste suchen, was ein Mensch bekommen kann!

Es wurden keine Mühen gescheut, um das bestmögliche Produkt zu schaffen, das sich wie folgt zusammenfassen lässt:

- • Geringes Gewicht - ab 4,35 kg inklusive Standard-Tragegurten.
- • Streckungsverhältnis 6,0 mit beeindruckender passiver Sicherheit.
- 6.0 aspect ratio with impressive passive safety.
- Nur 215 m Leinen - weniger als bei EN-C-Zweileinern der neuen Generation!
- APCOs eingebettete Anschlusspunkte (Link) für die sauberste und aerodynamischste Verbindung zwischen Leine und Kappe.
- Tragegurte, einschließlich C-Lenkung, werden nur von kugelgelagerten Riemenscheiben getragen und sorgen für eine erstaunliche Laufruhe
- Strömungsausgerichtete Rippen (Link zur Funktionsseite)
- Doppelte Diagonalrippen
- APCOs Flexon-Latten - Memory-frei, erfordern keine besondere Pflege oder Faltechnik
- 3D-Formgebung, Po-Löcher, Wettkampflinien, Shark Nose, APCO V-Links, Bremsspanner und mehr.

Der Nestra richtet sich an Piloten, die Erfahrung mit EN-B-Gleitschirmen haben und mindestens 50 Stunden pro Jahr fliegen, und wird auch Piloten empfohlen, die bereits EN-C-Flügel fliegen, aber ohne Leistungseinbußen in eine niedrigere Klasse wechseln möchten.



Modernste Handhabung

Genießen Sie die direkte Präzisionslenkung und die Spitzenqualität von APCO in einem wunderschön ausbalancierten Flügel.

Mit Hilfe der Dyneema-Bremsschrumpfer ist das Handling direkt und präzise mit leichtem linearem Bremsdruck bis zur 90 %-Marke, wo es steinhart wird und den Strömungsabriss anzeigt.

Die Tragegurte sind ein wahres Meisterwerk, ausgestattet mit C-Steuergriffen, die ausschließlich über kugelgelagerte Riemenscheiben bedient werden, was Ihnen das Gefühl eines Zweileiner-Gleitschirms vermittelt, sie ist mühelos zu bedienen und wird für diejenigen, die aus einer niedrigeren Kategorie aufsteigen, schnell zur zweiten Natur werden.

Die Schnittstelle zwischen Leitung und Steigrohr besteht aus den einzigartigen V-Links von APCO. Sie sind leicht und stabil und wirken wie Schmuckstücke am Ende Ihrer Leitungen.

NESTRA - „Du wirst auf dem Weg nach oben sein! Sie werden tolle Sehenswürdigkeiten sehen! Sie werden sich den Überflieger anschließen, die große Höhen erklimmen.“ Dr. Seuss



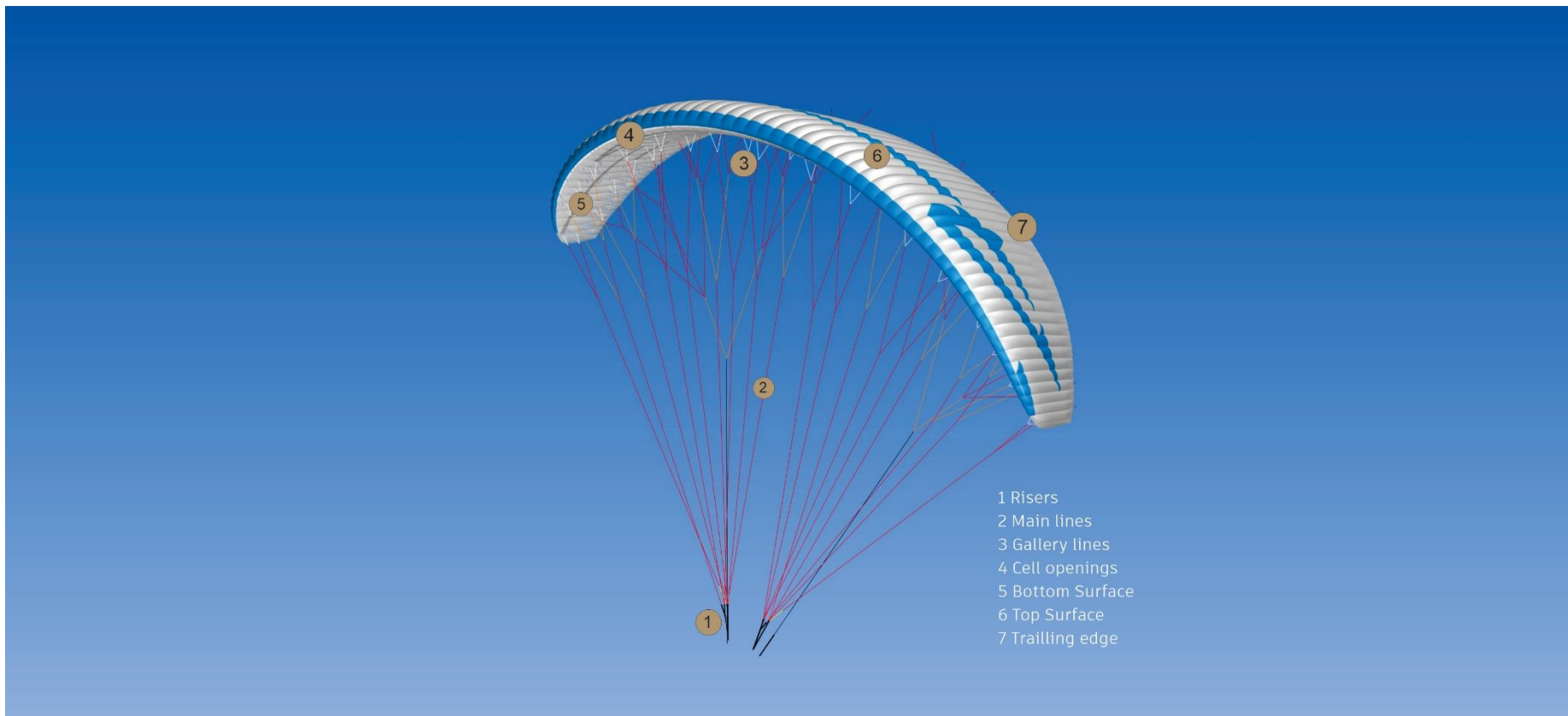
KONSTRUKTION

Dieser Gleitschirm besteht aus Ober- und Unterseite, die durch Rippen verbunden sind. Diese drei miteinander verbundenen Teile werden als Zellen bezeichnet. Jede Zelle hat eine Öffnung im vorderen unteren Teil. Sie sind mit Luft gefüllt, wodurch die Platten gezwungen werden, die von ihnen vorgegebene Form anzunehmen Profilabschnitt (Rippe).

Beide Seiten des Flügels enden in einem Stabilisator oder einer Flügelspitze, die für Geradeausstabilität (Gierstabilität) sorgt und einen Auftrieb nach außen erzeugt, um die Spannung in Spannweitenrichtung aufrechtzuerhalten.

Der vordere Teil der Rippen nutzt das FLEXON-Lattensystem von APCO, um die Form der Vorderkante bei hohen Geschwindigkeiten und in turbulenter Luft beizubehalten und außerdem die Leistung und Starteigenschaften des Gleitschirms zu verbessern.

Die Verbindungspunktelein bestehen aus Dyneema und sind für minimalen Luftwiderstand und maximale Leistung in die Unterseite des Flügels eingebettet.



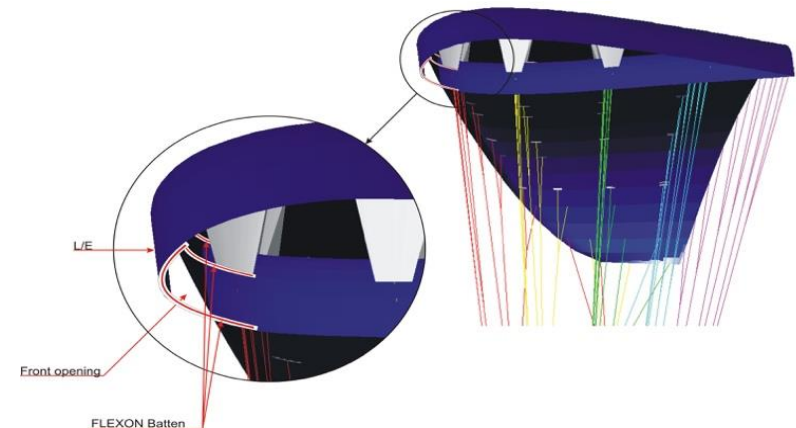
1 MATERIALIEN

Der Gleitschirm besteht aus reißfestem Ripstop-Nylongewebe, das P.U. bis zur Porosität Null beschichtet und anschließend silikonisiert, um dem Stoff eine hohe Widerstandsfähigkeit gegen Witterungseinflüsse zu verleihen. Aufgrund ihrer unterschiedlichen Funktionen werden für Ober-, Unterseite und Rippen unterschiedliche Stoffe verwendet. Die Leinen bestehen aus nicht ummanteltem Kevlar für beste Leistung und Dimensionsstabilität in Längsrichtung. Der untere Teil der Bremsleitungen besteht aufgrund seiner besseren mechanischen Eigenschaften aus ummanteltem Dyneema. Schnellverschlüsse, die die Leitungen an den Tragegurten befestigen, bestehen aus rostfreiem Stahl und sind die einzigartigen V-Links von APCO.

2 FLEXON® Batten system:

Das FLEXON® Lattensystem der neuen Generation ist an der Vorderkante der Rippen integriert und gewährleistet eine perfekte Profilform. FLEXON® Latten reduzieren das Gewicht des Schirms um 500g.

Ein weiterer Vorteil der FLEXON-Latte besteht darin, dass sie praktisch unzerstörbar ist, was das Packen erleichtert und die Leistung und den Startkomfort über die gesamte Lebensdauer des Schirms gewährleistet.



3 *DOUBLE DIAGONAL RIBS (DDR)*

Diagonalrippen sind die innere Struktur des Baldachins, die alle Rippen trägt, die nicht durch Leinen gestützt werden. Es handelt sich um eine einzigartige Struktur, bei der die Diagonalrippe an derselben Stelle zweimal verdoppelt wird - einmal bis zur Teilhöhe der Rippe und ein anderes Mal bis zur Höhe die Oberseite der Rippe, um eine möglichst stabile und unterstützte Struktur zu schaffen.

Mit dem DDR-System konnten wir einen Abstand von bis zu 4 nicht unterstützten Panels erreichen, wodurch Linien und Luftwiderstand reduziert und die Leistung verbessert wurden.

4 *BESCHNEIDEN*

Alle APCO-Gleitschirme sind auf optimale Leistung gepaart mit unübertroffener Sicherheit getrimmt. Es ist sehr wichtig, die Leinen oder Tragegurte nicht neu zu trimmen oder zu manipulieren, da dies die Leistung und Sicherheit beeinträchtigen kann.

5 *GURTZEUG*

Alle APCO-Gleitschirme werden unter Verwendung von ABS-Gurtzeugen (Automatic Bracing System) ohne Querverstrebung entwickelt. Wir empfehlen bei allen unseren Gleitschirmen die Verwendung eines ABS-Gurtzeugs. Alle zertifizierten Gurtzeuge können mit unseren Schirmen verwendet werden. Für beste Sicherheit und Leistung empfehlen wir einen APCO-Gurt, der mit einem Mayday-Notfallschirm ausgestattet ist.

6 *NOTFALLSCHIRM*

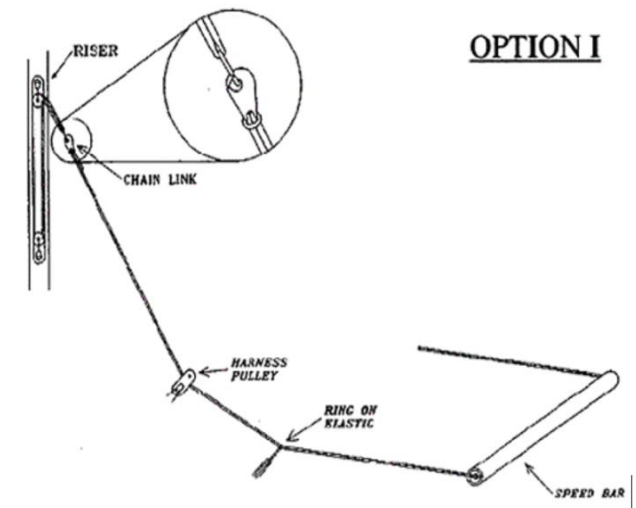
Alle APCO-Gleitschirme werden unter Verwendung von ABS-Gurtzeugen (Automatic Bracing System) ohne Querverstrebung entwickelt. Wir empfehlen bei allen unseren Gleitschirmen die Verwendung eines ABS-Gurtzeugs. Alle zertifizierten Gurtzeuge können mit unseren Schirmen verwendet werden. Für beste Sicherheit und Leistung empfehlen wir einen APCO-Gurt, der mit einem Mayday-Notfallschirm ausgestattet ist..

7 GANG SYSTEM

MONTAGE & EINSTELLUNG

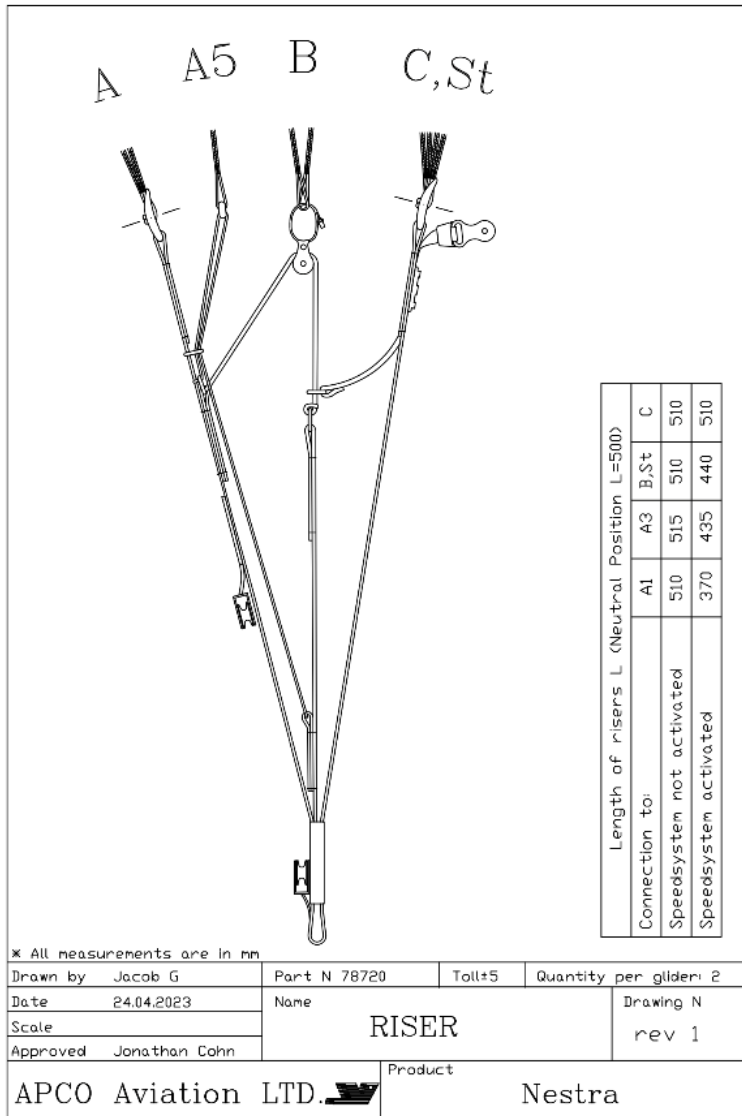
Die Gleitschirme von APCO können mit der Wonder-Bar bestellt werden, die das Erreichen der Beschleunigerstange zum Kinderspiel macht.

- Befestigen Sie zunächst das Gurtzeug am Schirm.
- Entfernen Sie das Kettenglied vom Ende der Beschleunigerleine, die an der Beschleunigerstange befestigt ist, fädeln Sie es dann durch den elastischen Ring am Gurtzeug, dann durch die Gurtrolle und befestigen Sie es dann mit einem Lerchenkopfknoten wieder am Kettenglied.
- Hängen Sie das Kettenglied in das Kettenglied am Riser der entsprechenden Seite ein.
- Setzen Sie sich in den Gurt und lassen Sie sich von jemandem den Tragegurt in Flugposition halten.
- Passen Sie die Beschleunigerleine an, indem Sie das Ende durch das Beschleunigerrohr ziehen und den Knoten verschieben.
- Die Stange sollte etwa 10 cm (oder näher, wenn Sie eine zweite Stufe haben) von der Vorderseite des Gurtsitzes entfernt sein, damit Sie die Stange leicht mit Ihrem Fuß erreichen und den gesamten Bereich des Gurtzeugs nutzen können Beschleuniger, wenn Sie Ihre Beine vollständig ausstrecken.
- Stellen Sie das Geschwindigkeitssystem nicht zu kurz ein, da es sonst während des Fluges dauerhaft aktiviert wird und gefährlich sein kann.
 - Es besteht die Möglichkeit, eine zweite Stufe in das System einzubauen, wenn man Schwierigkeiten hat, den vollen Umfang des Systems zu nutzen (separat erhältlich).



WARNUNG:

Der Einsatz des Beschleunigungssystems bei turbulenten Bedingungen oder in Bodennähe ist gefährlich. Beim Fliegen mit dem Beschleuniger hat der Gleitschirm einen verringerten Anstellwinkel und ist daher anfälliger für Turbulenzen und kann zusammenbrechen oder teilweise Luft verlieren. Gleitschirme reagieren beim Beschleunigen schneller und drehen möglicherweise stärker. In diesem Fall sollte das Gaspedal sofort losgelassen werden.



8 RISERS

Der NESTRA wird mit Tragegurten mit geteiltem A-Tragegurt geliefert. Der 1. A-Tragegurt wird an den beiden mittleren A-Leinen (A1 und A3) befestigt. Der zweite A-Tragegurt wird an der äußersten A-Leine (A5) befestigt. Zu keinem Zeitpunkt darf der Pilot die Tragegurte wechseln oder Tragegurte verwenden, die nicht für diesen speziellen Schirm vorgesehen sind, da dies die Leistung und Sicherheit des Schirms beeinträchtigt.

*Dieser Gleitschirm hat keine Trimmer.

V-Links

Auf NESTRA finden Sie die V-Links von APCO, die Leitungen mit den Tragegurten verbinden. Wenn Sie eine Leitung austauschen müssen, müssen Sie die Kunststoffschlösser mit einem kleinen, flachen Schraubendreher öffnen, indem Sie ihn zwischen die beiden Kunststoffteile stecken und den Schraubendreher vorsichtig

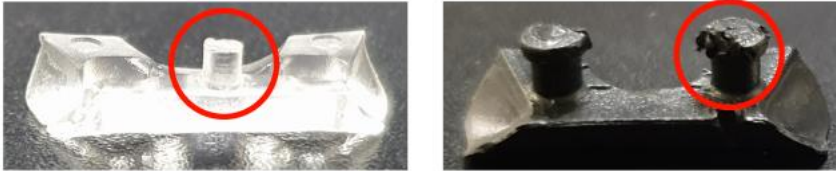


zwischen die beiden Kunststoffteile einführen, um sie zu öffnen. Nachdem Sie die Leine ausgetauscht haben, verwenden Sie nicht die gleichen Kunststoffteile wieder. Sie können sie durch neue ersetzen, da Sie mit Ihrem Flügel 8 zusätzliche V-Links-Schlösser erhalten.

*Abweichung nicht mehr als 5 mm von den in dieser Bedienungsanleitung angegebenen Längen

INSTALLIEREN SIE NUR NEUE TEILE. JEDE WARTUNG WIRD VOR ORT DURCHFÜHRT

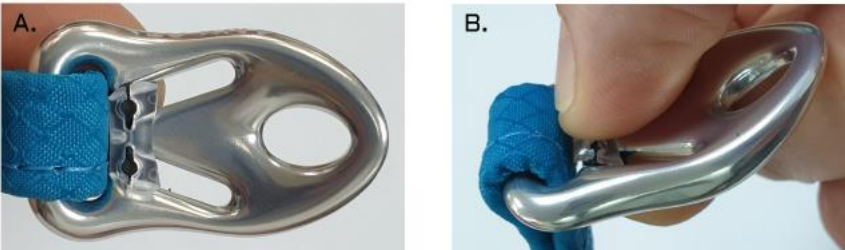
1. Überprüfen Sie die männlichen und weiblichen Teile vor der Installation auf etwaige Mängel. Entsorgen Sie defekte Teile und versuchen Sie nicht, sie zu installieren.



2. Befestigen Sie die Leitungen an den V-Links, bevor Sie die Rasteinsätze installieren. Platzieren Sie das männliche Teil richtig ausgerichtet und mit den Zähnen nach oben unter dem V-Link. Stellen Sie sicher, dass es auf der Vorderseite des V-Links installiert ist.



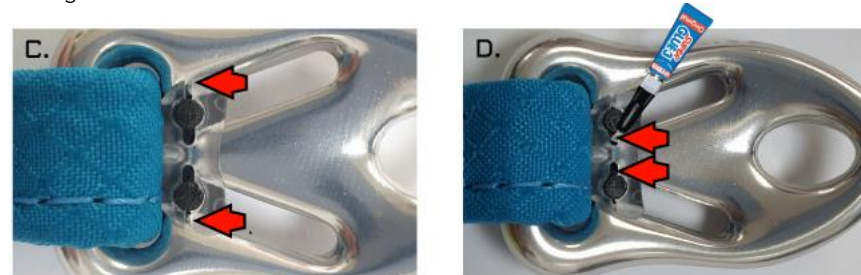
3. Platzieren Sie den weiblichen Teil in der folgenden Ausrichtung (a) auf den Zähnen des männlichen Teils. Stellen Sie sicher, dass es auf der Rückseite des V-Links installiert ist. Drücken Sie beide Teile zusammen, bis sie einrasten (b).



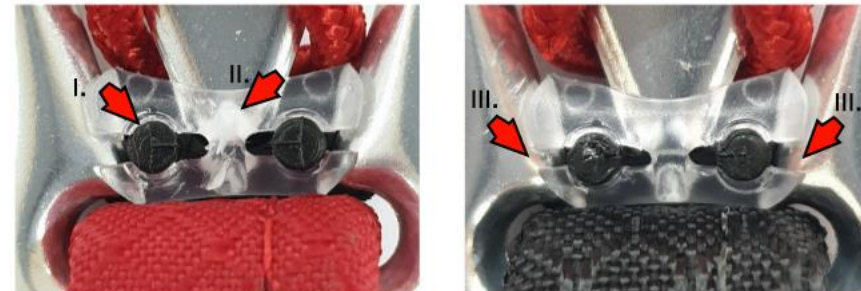
4. Überprüfen Sie die korrekte Installation. Die Stifte müssen in die Löcher eingeklemmt werden und beide Teile müssen ohne Zwischenraum befestigt werden. Bei korrekter

KUNSTSTOFF-SCHNAPPEINSÄTZE MÜSSEN VON HAND, VORZUGSWEISE OHNE WERKZEUGE, INSTALLIERT WERDEN

Installation werden die Stifte symmetrisch festgeklemmt, mit gleichmäßigen Rillen an den Kanten des weiblichen Teils (c). Befestigen Sie die Verriegelung beider Teile mit einer kleinen Menge Sekundenkleber (oder ähnlichem) in den Rillen (d). Achten Sie besonders darauf, die Leitungen nicht miteinander oder an der V-Link-Baugruppe zu verkleben. Stellen Sie nach dem Installationsvorgang sicher, dass sich der V-Link am Tragegurt frei bewegen kann!



5. Der Vorgang ist nun abgeschlossen. Achten Sie auf die folgenden fehlerhaften Installationsfotos. Bitte entfernen und entsorgen Sie den Schnappeinsatz, wenn einer der folgenden Fehler vorliegt.



I. Die Rillen um die Stifte am weiblichen Teil sind vergrößert, was darauf hindeutet, dass der Stift falsch geklemmt ist. Nicht symmetrische runde Rillen.
II. Ein weißer Bereich weist auf eine innere Beschädigung durch übermäßiges Biegen/Strecken des Kunststoffs hin.
III. Ungleichmäßige und nicht symmetrische Rillen an den Kanten weisen darauf hin, dass das weibliche Teil das männliche Teil nicht richtig klemmt
Das Modell mit einrastbaren Kunststoffeinsätzen ersetzt das vorherige Modell mit verschraubten Kunststoffeinsätzen.
Wenden Sie sich an Ihren APCO AVIATION-Händler, um ein Kit mit neuen Snap-On-Einsätzen zu bestellen.

9 ALLGEMEINE INSPEKTION

Liebe Piloten, bitte stellen Sie sicher, dass Ihr Gleitschirm von Ihrem Händler getestet und vollständig überprüft wurde, bevor Sie ihn in Ihren Besitz nehmen.

Stellen Sie sicher, dass der Händler überprüft und bestätigt hat, dass das Segelflugzeug flugtüchtig ist.

10 JÄHRLICHE/REGELMÄßIGE LUFTWÜRDIGKEITSPRÜFUNG

Es wird dringend empfohlen, dass Ihr Segelflugzeug (und andere Ausrüstung) einer regelmäßigen Lufttüchtigkeitsprüfung unterzogen wird, die von APCO oder einem von APCO zugelassenen/ernannten Servicezentrum durchgeführt werden muss.

Es wird empfohlen, dies alle 24 Monate oder alle 100 Stunden durchzuführen, je nachdem, was zuerst eintritt.

Diese Empfehlung steht im Einklang mit den israelischen Vorschriften und ist in Israel verbindlich. Als Alternative empfehlen wir Ihnen, die Vorschriften Ihrer nationalen Behörden zu befolgen.

POROSITÄT

Die Porosität wird mit einem kalibrierten Porosimeter gemessen. Es sollte an mindestens 5 verschiedenen Stellen auf der Oberseite gemessen werden. Nachfolgend finden Sie ein Beispiel der Abschnitte, die wir bei APCO testen. Die obere Oberfläche neigt bei 20-35 % Profiltiefe (von L/E) am meisten zur Porosität und ist daher der wichtigste zu prüfende Abschnitt. Es ist auch wichtig, die verschiedenen Stoffarten und verwendeten Farben zu testen.



LINIENWARTUNG

- Unummantelte Kevlar-Leinen zeichnen sich durch ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber Dehnung, warmen Temperaturen und Haltbarkeit aus. Auch wenn sie langlebig und widerstandsfähig sind, müssen sie regelmäßig sorgfältig überprüft werden. In his/her own interest, the pilot must observe the following points to ensure maximum performance and safety from the glider. Avoid sharp bending and squeezing of lines.
- Achten Sie darauf, dass niemand auf die Leitungen tritt.
- Ziehen Sie nicht an den Leinen, wenn diese an Felsen oder Vegetation hängen bleiben.
- Vermeiden Sie, dass die Leitungen nass werden. Sollten sie dennoch nass werden, trocknen Sie sie schnellstmöglich bei Zimmertemperatur und lagern Sie sie niemals nass.
- Eine Leine jeder Leinengruppe (A, B, C, oben und unten) muss auf mindestens 50 % der Nennfestigkeit getestet werden, wenn die Leine beim Belastungstest versagt oder nicht alle entsprechenden Leinen auf die angegebene Länge zurückkehren muss ersetzt werden.

Ersetzen Sie niemals Leinen durch Leinen mit anderem Durchmesser oder anderer Art, da alle Schirme in ihrer ursprünglichen Konfiguration Flug- und Belastungstests unterzogen wurden. Eine Änderung des Leitungsdurchmessers bzw. der Leitungstärke kann gefährliche bzw. tödliche Folgen haben.

Der professionelle Einsatz von Gleitschirmen: Schlepp-, Tandem-, Schul- und Wettkampffliegen erfordert eine häufigere Leinenkontrolle und einen Austausch der A-, B-, C- und Bremsleinen. Für Ersatzleitungen nutzen Sie bitte unsere Online-Direktleitungsdienste.

11 VOR DEM ERSTEN FLUG

ERSTE KONTROLLE UND VORFLUGINSPEKTION

Bei jedem neuen Gleitschirm sollten folgende Punkte überprüft werden:

- Verbindungspunkte zwischen Gleitschirm und Gurtzeug.
- Stellen Sie sicher, dass die Leinen nicht verdreht, verheddert oder verknotet sind.
- Überprüfen Sie, ob die Tragegurte und das Beschleunigungssystem korrekt und störungsfrei am Gurtzeug befestigt sind.
- Überprüfen Sie, ob die V-Links eingerastet und geschlossen sind.

**Beim Nestra gibt es keine verstellbaren oder abnehmbaren Geräte.*

REGELMÄßIGE INSPEKTIONSKONTROLLEN

- Schäden an Leinen, Gurtband und Fäden an den Nähten des Gurtzeugs und der Tragegurte.
- Die V-Links-Verbindungen an den Tragegurten sind nicht beschädigt und die Kunststoffverschlüsse sind vollständig geschlossen und fest.
- Die Rollen des Beschleunigungssystems und des C-Lenksystems sind frei beweglich und die Leinen sind nicht verdreht.
- Der Zustand der Bremsleitungen, der Edelstahlringe und die Sicherheit des Knotens, mit dem der Bremsgriff an der Bremsleitung befestigt ist.
- Das Nähen und Verbinden der Linien.
- Keine Beschädigung der Einhängpunkte am Segelflugzeug.
- Keine Beschädigung der Rippen und Diagonalrippen.
- Keine Schäden an der Ober- und Unterseite sowie an den Nähten zwischen den Paneelen.

12 GLEITSCHIRMFLIEGEN

ABFLIEGEN

Da es sich hierbei nicht um ein Trainingshandbuch handelt, werden wir Ihnen keine Starttechniken beibringen. Wir gehen kurz auf die verschiedenen Starttechniken ein, um Ihnen zu helfen, das Beste aus Ihrem Schirm herauszuholen.

LAYOUT

- Vor jedem Flug sollte eine Flugkontrolle durchgeführt werden.
- Breiten Sie den Schirm auf dem Boden aus. Verteilen Sie die Leinen und teilen Sie sie in die Gruppen A, B, C und die Bremsleinen auf der linken und rechten Seite ein. Stellen Sie sicher, dass die Leinen frei liegen und nicht verdreht oder verknotet sind.
- Stellen Sie sicher, dass sich alle Leinen oben auf dem Schirm befinden und sich keine Leinen in der Vegetation oder an Steinen unter dem Schirm verfangen. Legen Sie den Schirm hufeisenförmig aus. Diese Methode stellt sicher, dass alle Leinen beim Start gleichmäßig gespannt sind und führt zu einem gleichmäßigen Aufpumpen.
- Die FLEXON-Rippenverstärkungen halten die Form und die Vorderkante bleibt offen, um das Aufpumpen zu erleichtern.

ALPINE-LAUNCH ODER VORWÄRTS-LAUNCH

- Der NESTRA hat ein sehr gutes Startverhalten bei Windstille.

Für die besten Ergebnisse empfehlen wir die Verwendung der folgenden Technik:

- Legen Sie den Schirm aus und positionieren Sie sich mit fast straffen Leinen in der Mitte des Flügels.
- Pumpen Sie den Flügel mit einer positiven und konstanten Kraft auf, indem Sie nur die A-Tragegurte festhalten, und erhöhen Sie sanft Ihre Laufgeschwindigkeit. Der Flügel wird sich schnell aufblasen und sich über Ihrem Kopf niederlassen, ohne dass die Tendenz besteht, dahinter hängen zu bleiben.
- Nachdem Sie die A-Tragegurte verlassen haben, müssen Sie bei Bedarf nur noch den Gleitschirm steuern, um ihn über Ihrem Kopf zu halten, und dann abheben.

STARKER WIND UND RÜCKWÄRTSSTART

Der NESTRA lässt sich leicht aufblasen und steuern, aber wie bei jedem anderen Flügel ist es wichtig, bei starkem Wind vorsichtig zu sein, um nicht zu stark gezogen zu werden.

Aufgrund unseres verbesserten neuen Tragegurtdesigns empfehlen wir Ihnen, die A-Tragegurte in Ihre Richtung zu ziehen, anstatt sie nach oben zu ziehen. Diese Bewegung führt zu einem leichteren Aufblasen. Bei starkem Wind ist es auch hilfreich, wenn Sie beim Aufsteigen des Schirms auf die Kappe zugehen und den A-Gurt verlassen, kurz bevor der Schirm über Ihren Kopf gelangt. Wenn nötig, ziehen Sie die Bremse, um ein Überschießen des Schirms zu verhindern (Achten Sie darauf, nicht zu stark zu bremsen, da der Schirm Sie sonst zu früh von den Füßen reißen könnte.) Drehen Sie um und starten Sie.

SCHLEPP ODER WINDENSTART

Alle APCO-Segelflugzeuge sind gut zum Winden geeignet und weisen keine schlechten Tendenzen auf der Winde auf. Beim Schleppen ist es wichtig, den Flügel beim Start über Ihrem Kopf zu haben und nicht zu versuchen, einen blockierten Flügel in die Luft zu zwingen. Dies ist besonders wichtig, wenn der Windenbediener eine hohe Spannung an der Winde anwendet.

Beim Start und während des Schleppens muss nur sehr wenig Bremse betätigt werden, wenn überhaupt.

Richtungsänderungen können durch Gewichtsverlagerung statt durch Bremsen vorgenommen werden. Während der Fahrt ist der Bremsdruck höher und es ist mehr Kraft erforderlich, um Korrekturen vorzunehmen.

FLUGTECHNIKEN

THERMIKFLIEGEN

Bei leichtem Auftrieb empfiehlt es sich, flache Kurven zu fahren, um eine zu große Schräglage des Segelflugszeugs zu vermeiden und eine Erhöhung der Sinkgeschwindigkeit zu vermeiden.

Bei starkem Auftrieb ist es am effektivsten, kleine Kurven im Kern mit relativ hoher Querneigung zu fahren.

Der NESTRA verfügt über eine ausgezeichnete Thermikleistung und wird selbst dann ein Vergnügen sein, wenn Sie in einer großen Gruppe unterwegs sind oder einfach nur Spaß auf einem langen XC-Flug haben.

Der Schirm verhält sich auch bei starken Thermikbedingungen sehr gut, ohne starke Nicktendenz, es ist normal, dass es manchmal zu kleinen und sanften Klappern der Spitzen kommt. Wir haben den NESTRA absichtlich so konzipiert, dass er kommunikativer ist, damit Sie es bemerken, wenn Sie es sind Sie fliegen durch instabile Luft und sind bereit, entsprechend zu handeln.

WARNUNG:

Der Einsatz des Beschleunigungssystems bei turbulenten Bedingungen oder in Bodennähe ist gefährlich. Beim Fliegen mit dem Beschleuniger hat das Segelflugzeug einen verringerten Anstellwinkel und ist daher anfälliger für Turbulenzen und kann zusammenbrechen oder teilweise Luft verlieren. Segelflugzeuge reagieren beim Beschleunigen schneller und drehen möglicherweise stärker. In diesem Fall sollte das Gaspedal sofort losgelassen werden.

C-STEERING SYSTEM (CSTR)

Das CSTR ist im Wesentlichen ein System, das die Wirkung des Geschwindigkeitssystems aufhebt. Es dreht die Kappe in einer sauberen Drehung auf einen höheren Anstellwinkel, genau wie das Beschleunigungssystem den Flügel auf einen niedrigeren Anstellwinkel dreht. Mit dieser Technologie werden Sie ein ähnliches Gefühl haben, als würden Sie einen Zweileiner-Gleitschirm fliegen.

Das Funktionsprinzip besteht darin, dass der Pilot im beschleunigten Zustand den Flügel durch Ziehen der C-Steuerung steuern kann, wodurch die Wirkung des Beschleunigungssystems auf dieser Seite aufgehoben wird, was zu einer Drehung oder Verlangsamung des Flügels führt, ohne das Beschleunigungssystem loszulassen. Dadurch sind sofortige Winkeländerungen möglich Angriffsfläche, ohne die Form des Profils zu verzerren.

Das CSTR-System sorgt für ein weiteres Maß an Sicherheit, da es den Flügel steuert, ohne die Bremsen zu betätigen, was die Sicherheit des Flügels während des beschleunigten Fluges erheblich verbessert.

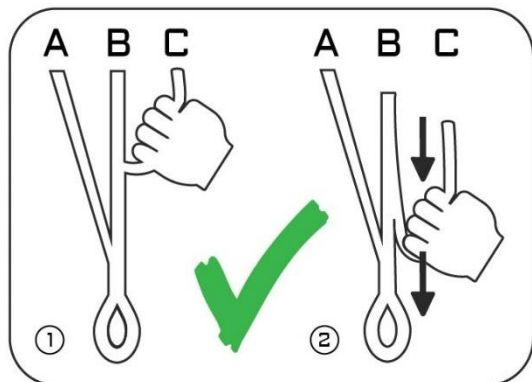
Es ist wichtig, CSTR richtig zu verwenden - das heißt, die Griffe nach unten in Richtung der Karabiner zu ziehen und nicht nach hinten in Richtung der Schultern des Piloten.

Vor der Verwendung des CSTR ist es wichtig, alle Bremsbeläge zu entfernen.

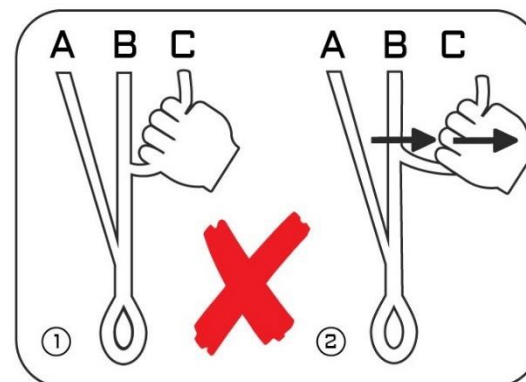
Wenn Ihre Hauptbremsen defekt sind, können Sie Ihren Gleitschirm immer mit dem CSTR steuern und steuern. In diesem Fall empfehlen wir Ihnen, so schnell wie möglich zu landen, da ein Fliegen ohne die Hauptbremsen nicht ratsam ist und auch nicht möglich ist Ihre Handhabungsmöglichkeiten gefährden.

**Verwenden Sie während des beschleunigten Fluges immer das CSTR-System.*

Correct operation method of C-Steering system



Incorrect operation method of C-Steering system



ASYMMETRISCHER KOLLAPS

Wenn eine Seite des Schirms teilweise einklappt oder zusammenklappt, ist es wichtig, die Flugrichtung durch Gewichtsverlagerung und etwas Bremsen auf der gegenüberliegenden Seite beizubehalten.

Der Flügel sollte sich von selbst wieder aufblasen, ohne dass der Pilot etwas unternehmen muss.

Um das erneute Aufblasen zu erleichtern, ist es möglich, an der zusammengeklappten Seite eine Bremse zu ziehen und diese sofort wieder zu lösen.

Im Falle eines großen Luftverlusts, d. h. 70 %, ist es wichtig, die Bremse auf der aufgeblasenen Seite des Flügels zu betätigen, es muss jedoch darauf geachtet werden, nicht zu stark zu ziehen, da dies zu einem Strömungsabriss auf der fliegenden Seite führen könnte.

B-STALL

Der B-Stall ist für den NESTRA nicht geeignet.

HALSTUCH

Sollte es nach einem Klapper zu einer Halskrause kommen, ist es wichtig, die Flugrichtung beizubehalten, indem man auf der gegenüberliegenden Seite etwas Bremse anwendet und sie dann normalerweise durch Herunterziehen der Stabilo-Leine oder einen wirksamen Bremseingriff auf der betroffenen Seite währenddessen öffnet der Kurve mit der entgegengesetzten Bremse und Gewichtsverlagerung entgegenwirken.

FRONTSTALL ODER SYMMETRISCHER KOLLAPS

Im Falle eines Frontstalls bläst sich das Segelflugzeug normalerweise sofort und ohne Richtungsänderung wieder auf. Um das erneute Aufblasen zu beschleunigen, betätigen Sie kurzzeitig eine 30-40-prozentige Bremse (um die Vorderkante aufzupumpen). Halten Sie die Bremsen nicht dauerhaft gedrückt, um ein unerwünschtes Abwürgen zu vermeiden.

SIGNS OF PARACHUTAL STALL

- Der Pilot hat eine sehr geringe oder keine Vorwärtsgeschwindigkeit und keinen Wind im Gesicht.
- Der Schirm ist vollständig geöffnet, aber die Zellen wölben sich auf der Unterseite nach innen und nicht nach außen.
- Der Schirm könnte ein sehr langsames Drehgefühl haben.
- Sie werden einen stärkeren vertikalen Abstieg haben.

ERHOLUNG AUS DEM FALLSCHIRMSTALL

Es ist wichtig, diese Situation zu erkennen, da die meisten Unfälle mit Fallschirmabriss passieren, weil der Pilot nicht bemerkte, dass er sich in dieser Konfiguration befand.

- Der beste Weg, einen Fallschirm-Stall zu verlassen, besteht darin, beide Hände vollständig anzuheben. Wenn das Segelflugzeug weiterhin in der Stall-Konfiguration bleibt, müssen Sie beide A-Tragegurte nach unten ziehen, um den Schirm wieder fliegen zu lassen. Der Pilot kann den Tragegurt nach unten ziehen, bis der Flügel wieder zu fliegen beginnt. In dem Moment, in dem der Schirm zu fliegen beginnt, sollte der Pilot die A-Tragegurte loslassen, sonst könnte der Flügel einen Frontkollaps erleiden.
- Alternativ kann der Pilot den Beschleuniger drücken, um den Anstellwinkel zu verringern und den Flügel wieder fliegen zu lassen.
- Durch Ziehen einer oder beider Bremsen während des Strömungsabrisses kann der Pilot versehentlich in einen Strömungsabriss geraten oder ins Trudeln geraten. (Nicht empfohlen)

GROSSE OHREN

Durch das Einklappen beider Spitzen kann kontrolliert an Höhe verloren gehen. Nehmen Sie dazu die äußerste A-Leine (Split A-Riser) auf beiden Seiten und ziehen Sie diese nach unten, bis die Spitzen zusammenfallen. Besonders für kleinere Piloten kann es bequemer und einfacher sein, jeweils nur eine Seite zu ziehen. Dies sollte insgesamt etwa 30 % des Flügels verschließen. Es ist möglich, mit Gewichtsverlagerung zu lenken.

Um die Sinkgeschwindigkeit zu erhöhen, kann der Pilot das Beschleunigungssystem betätigen, nachdem er die Spitzen eingeklappt hat. Dadurch kann eine Sinkgeschwindigkeit von bis zu 7 m/s bei einer Vorwärtsgeschwindigkeit von etwa 50 km/h erreicht werden. Wenn Sie das Anlegen der Ohren mit dem Beschleunigungssystem kombinieren möchten, ziehen Sie immer zuerst die großen Ohren und dann das Beschleunigungssystem (Anlegen der Ohren bei betätigtem Gaspedal). kann zu einer großen Deflation führen). Um auszusteigen, lassen Sie das Beschleunigungssystem los und lassen Sie dann die A-Leinen der Spitze los. Möglicherweise müssen Sie die Bremse betätigen, um die Spitzen zu öffnen. Wir empfehlen Ihnen, jeweils nur eine Seite zu öffnen, um eine Reduzierung Ihrer Geschwindigkeit und einen versehentlichen Strömungsabriss zu vermeiden.

SPIRALTAUCHGÄNGE

Das NESTRA verhält sich in der Spirale sehr gut und neigt nicht dazu, in der Spirale festzukleben. Durch schrittweises Betätigen der einseitigen Bremse kann der Schirm in eine Steilspirale versetzt werden. Dadurch können sichere hohe Sinkraten erreicht werden. Die Spirale muss langsam verlassen werden, indem die Bremse während einer vollständigen Drehung gelöst wird, sonst kann der Schirm nach vorne neigen und möglicherweise zusammenbrechen.

Es muss darauf geachtet werden, dass der Pilot genügend Höhe hat, um die Spirale sicher zu verlassen.

VORSICHT:

Einige Segelflugzeuge können in der Spirale neutral sein und ohne Piloteneingabe möglicherweise nicht aussteigen. Um aus einer neutralen Spirale herauszukommen, muss der Pilot sein Gewicht auf die Außenseite der Kurve verlagern oder eine Bremse betätigen, um aus der Spirale herauszudrehen (auf dem Außenflügel). Sobald das Segelflugzeug in der Spirale langsamer wird, muss die Außenbremse gelöst werden.

Piloten können in der Spirale einen Stromausfall erleiden. Der Pilot muss die Spirale verlassen, sobald er/sie ungewöhnliche Symptome verspürt.

(Schwarze Punkte im Sichtfeld oder Benommenheit).

STARKE TURBULENZEN

Wenn Sie unerwartet auf starke Turbulenzen stoßen, lassen Sie das Geschwindigkeitssystem los, wenn Sie es aktiviert haben, oder Sie können mit dem C-Steering-System den Anstellwinkel neutralisieren, indem Sie das C-Steering-System nach unten ziehen, bis Ihre V-Links nivelliert sind.

LENKUNG FUNKTIONIERT NICHT

Wenn der Pilot aus irgendeinem Grund die Brems- oder Steuerleinen nicht erreichen kann oder diese nicht ordnungsgemäß funktionieren (z. B. wenn sie an einer beschädigten Stelle brechen), kann der Pilot das Segelflugzeug über die C-Steuerung steuern.

Bei der Verwendung des C-Steering-Systems ist Vorsicht geboten, da zum Drehen des Flügels viel weniger Kraftaufwand erforderlich ist und die Reaktion des Flügels auch viel langsamer ist als bei Verwendung der Bremsen.

Beim Landeflug sollte der Pilot besonders darauf achten, das Segelflugzeug nicht zu hoch abzuwürgen.

VORSICHT:

WENN SIE ZU VIEL AN EINEM ODER BEIDEN C-STEERING-SYSTEMEN ZIEHEN, KANN DAS SEGELFLUGZEUG DREHEN ODER ABSCHLIEßEN.

LANDUNG

Vor der Landung sollte der Pilot die Windrichtung bestimmen, normalerweise indem er einen Windsack, Flaggen, Rauch oder Ihre Drift über dem Boden überprüft, während er eine oder mehrere 360°-Kurven macht.

- Landen Sie immer gegen den Wind.
- In einer Höhe von etwa 50 Metern sollte Ihr Landeaufbau beginnen. Die am häufigsten angewandte Methode besteht darin, in den Wind zu fliegen und je nach Windstärke sollte der Pilot seinen Landepunkt durch S-Turns erreichen.
- In einer Höhe von etwa 15 Metern sollte der letzte Teil Ihres Abstiegs mit Trimmgeschwindigkeit gegen den Wind erfolgen.
- In einer Höhe zwischen einem halben und einem Meter können Sie den Schirm sanft ausrichten, indem Sie die Bremsen langsam bis zum Strömungsabriss herunterziehen. Bei der Landung von oben ist es manchmal nicht erforderlich, die Fackel zu verwenden, oder es kann eine viel kleinere Fackel erforderlich sein, insbesondere bei starken Gebirgsverhältnissen.

BAUMLANDUNG

Wenn es nicht möglich ist, auf offenem Gelände zu landen, steuern Sie gegen den Wind auf einen freien Baum zu und führen Sie einen normalen Landeanflug durch, als ob der Baum Ihr Landeplatz wäre. Flare wie bei einer normalen Landung. Halten Sie beim Aufprall Ihre Beine zusammen und schützen Sie Ihr Gesicht mit Ihren Armen.

Nach jeder Baumlandung ist es sehr wichtig, alle Leinen, Leinenmaße und das Blätterdach auf Beschädigungen zu überprüfen.

WASSERLANDUNG

Wenn Sie sich der Landung nähern, öffnen Sie alle Gurtschnallen bis auf ein Bein. Lösen Sie kurz vor der Landung die verbleibende Schnalle. Lassen Sie den Flügel ganz nach vorne neigen, bis er mit den Vorderkantenöffnungen auf dem Wasser aufschlägt; Die Luft im Inneren wird dann eingeschlossen, wodurch eine große Luftmatratze entsteht und der Pilot mehr Zeit zum Entkommen hat. Auf diese Weise dringt weniger Wasser in die Baumkrone ein, was die Wiederherstellung erheblich erleichtert. Entfernen Sie sich so schnell wie möglich vom Schirm und den Leinen, um ein Verfangen zu vermeiden. Denken Sie daran, dass ein Ballastsack als Schwimmhilfe geleert und dann mit Luft aufgeblasen werden kann.

Der Flügel sollte nach einer Wasserlandung sorgfältig überprüft werden, da es sehr leicht zu inneren Schäden an den Rippen kommen kann, wenn die Kappe im Wasser angehoben wird. Heben Sie die Kappe immer an der Hinterkante an, nicht an den Leinen oder dem Stoff auf der Ober- oder Unterseite.

13 VERPACKUNG

Breiten Sie den Flügel vollständig auf dem Boden aus. Trennen Sie die Leinen auf der linken und rechten Seite des Segelflugzeugs. Wenn die Tragegurte vom Gurt entfernt werden, verbinden Sie die beiden Tragegurte miteinander, indem Sie eine Karabinerschleufe durch die andere führen. Dies hält sie sauber zusammen und verhindert, dass sich die Leinen verheddern.

Falten Sie den Baldachin abwechselnd von der rechten und linken Seite zur Mitte hin und drücken Sie die Luft von hinten nach vorne heraus. Platzieren Sie die Tragegurte an der Hinterkante des gefalteten Schirmdachs und rollen Sie damit das Schirmdach abschließend auf.

WARTUNG & REINIGUNG

Die Reinigung sollte mit Wasser und ggf. milder Seife erfolgen. Sollte der Schirm mit Salzwasser in Berührung kommen, reinigen Sie ihn gründlich mit Süßwasser. Verwenden Sie keine Lösungsmittel jeglicher Art, da diese die Schutzbeschichtungen entfernen und den Stoff zerstören können.

14 BUTT HOLE II (Automatische Schmutzablassventile)

15 Der NESTRA ist mit Butt-Hole II ausgestattet, das kleinere Partikel wie Sand, Gras und Steine automatisch vom Flügel entfernt.



LAGERUNG

Wenn der Schirm nicht verwendet wird, sollte er an einem kühlen, trockenen Ort gelagert werden. Ein nasser Gleitschirm sollte zunächst getrocknet werden (ohne direkte Sonneneinstrahlung). Schützen Sie den Schirm vor Sonneneinstrahlung (UV-Strahlung). Bewahren Sie den Schirm auf dem Berg abgedeckt oder in der Tasche auf. Lagern oder transportieren Sie den Schirm niemals in der Nähe von Farbe, Benzin oder anderen Chemikalien.

Lassen Sie Ihren Gleitschirm nicht im Kofferraum eines Autos oder in der Sonne liegen.

Die Temperaturen an einem heißen Sommertag in einer geschlossenen Umgebung (Auto usw.) können leicht über 60 °C erreichen. Bei diesen Temperaturen verändert Nylon dauerhaft seine Eigenschaften, was das Verhalten und die Form des Flügels verändern kann. Der Gleitschirm wird dadurch dauerhaft beschädigt und ist nicht mehr flugfähig. Die Garantie von APCO ist nicht anwendbar.

16 SCHADEN

Mit Spinnaker-Reparaturband (für nicht silikonisiertes Tuch) können Risse im Flügel (bis zu 5 cm) repariert werden. Größere Schäden sollte eine professionelle Reparaturwerkstatt beheben.

17 DREI JAHRE GARANTIE

Die folgende Garantie wird von APCO Aviation Ltd. in Bezug auf alle ab dem 1. Januar 1994 hergestellten Standard-Serienproduktionsflügel gewährt, vorbehaltlich der vollständigen Einhaltung der folgenden Bedingungen durch den Käufer/Eigentümer, wie hier aufgeführt:

APCO Aviation Ltd. garantiert, dass der Stoff seiner Flügel nicht porös wird, soweit der Flügel nicht mehr flugfähig ist. Es wird garantiert, dass das Gewebe ausreichend luftundurchlässig bleibt, um über einen Zeitraum von 250 Stunden oder 3 Jahren, je nachdem, was zuerst eintritt, sicher fliegen zu können. APCO Aviation Ltd. verpflichtet sich nach eigenem Ermessen, den Flügel nach Ermessen von APCO zu reparieren oder auszutauschen. Die Porosität unter der Oberfläche hat keinen Einfluss auf die Lufttüchtigkeit und muss nicht bei der jährlichen Inspektion überprüft werden.

Diese Garantie unterliegt den folgenden Einschränkungen: a. Der ursprüngliche Käufer hat die Garantiergisterungskarte ordnungsgemäß ausgefüllt und an APCO Aviation Ltd. zurückgesandt. Der Eigentümer des Schirms zeichnet die Flugzeit und Nutzung des Schirms ordnungsgemäß in einem offiziellen Logbuch auf, das von ihm selbst und/oder einem offiziellen Vorgesetzten vor Ort, einem Treffenbeamten usw. unterzeichnet wird. Diese Garantie gilt nicht für Flügel ohne ordnungsgemäß registrierte und protokollierte Flugaufzeichnungen. Der Schirm wurde den regelmäßigen Inspektionen unterzogen, die in Übereinstimmung mit dem Benutzerhandbuch und den Richtlinien des Verbandes, dem der Eigentümer angehört, erforderlich sind, und er hat zu diesem Zweck seine regelmäßig unterzeichneten Lufttüchtigkeitszeugnisse von der örtlichen Gleitschirmbehörde des Eigentümers erhalten. D. Der Flügel wurde

ordnungsgemäß gewartet und gewartet, ausschließlich von APCO-Vertragshändlern und deren Mitarbeitern, und gemäß den Anweisungen des Herstellers gereinigt, getrocknet, verpackt und gelagert. Für Ersatzflügel hat der Eigentümer Anspruch auf einen Rabatt auf den Verkaufspreis im Verhältnis zur verbleibenden Lebensdauer des Flügels, die durch diese Garantie abgedeckt ist (anteilig). Der Schirm wurde nur für Freizeitzwecke geflogen - Anwendungen mit hoher Belastung, einschließlich (aber nicht ausschließlich) Schleppen, Instabilitätsmanövern, Schulung, Training und jeglicher professioneller Einsatz des Schirms, sind ausdrücklich von den Bedingungen dieser Garantie ausgeschlossen.

Diese Garantie gilt nicht für Folgendes:

Verwendung außerhalb der angegebenen Belastungsgrenzen.

Farbverblassung des Stoffes.

Schäden oder Korrosion durch Lösungsmittel, Kraftstoff oder andere Chemikalien.

Unfall- oder flugbedingte Schäden (Start/Landung).

Schäden, die durch den Einsatz eines Notfallschirms verursacht wurden.

Modifizierte Flügel.

Alle besonderen, indirekten, zufälligen oder Folgeschäden jeglicher Art, die sich aus der Nutzung des Flügels oder aus mangelnder Nutzung und Freude daran ergeben, mit Ausnahme der Produktkosten.

Diese Garantie ist übertragbar.

Ihre gesetzlichen Rechte werden durch diese Garantie in keiner Weise beeinträchtigt.

Über etwaige im Rahmen dieser Garantie geltend gemachte Ansprüche behält sich der Hersteller die endgültige Entscheidung vor.

18 ALLGEMEINE HINWEISE

- Eine qualifizierte Person oder ein Vertreter des Unternehmens sollte das Segelflugzeug jedes Jahr oder nach 150 Flugstunden überprüfen, je nachdem, was zuerst eintritt.
- Der Schirm wird im Werk sorgfältig gefertigt und geprüft. Nehmen Sie niemals Änderungen am Flügel oder an den Leinen vor. Änderungen können zu gefährlichen Flugeigenschaften führen und werden die Flugleistung nicht verbessern.
- Setzen Sie den Schirm nicht direktem Sonnenlicht aus, wenn dies nicht unbedingt erforderlich ist. Um den Schirm während des Transports oder während der Wartezeit zu schützen, empfehlen wir eine unserer leichten Aufbewahrungstaschen.
- Fliegen Sie nicht über Wasser, zwischen Bäumen oder Stromleitungen und an anderen Orten, an denen Sie bei einem Motorausfall hilflos sind. Stellen Sie immer sicher, dass Sie die Möglichkeit einer Notlandung haben.
- Achten Sie auf Turbulenzen, die von anderen Segelflugzeugen oder Ihnen selbst verursacht werden, insbesondere bei Tiefflügen.

- Es wird nicht empfohlen, die Bremsen unterhalb von 100 Metern loszulassen, da eine mögliche Fehlfunktion des Antriebsaggregats sofortige Aufmerksamkeit erfordern könnte.
- Vertrauen Sie im Allgemeinen niemals Ihrem Motor, da er jederzeit stoppen kann. Fliegen Sie immer auf einen Motorausfall vorbereitet.
- Führen Sie keine engen Kurven entgegen der Drehmomentrichtung aus, es sei denn, dies ist unbedingt erforderlich (z. B. zur Kollisionsvermeidung).
- Vor allem beim Klettern kann es leicht zu einem Strömungsabriss oder Negativstrudeln kommen.
- Fliegen Sie in geringer Höhe nicht mit Rückenwind – das schränkt Ihre Möglichkeiten ein!
- Warten Sie nicht, bis das Problem größer wird – jede Änderung des Motorgeräuschs oder eine Vibration kann auf ein Problem hinweisen. Sie werden es nie erfahren, bis Sie landen und es sich ansehen!
- Seien Sie sich Ihrer Navigation sicher
- Denken Sie daran, dass nicht jeder Ihr Motorgeräusch mag.
- Wenn Sie Zweifel an den Flugbedingungen haben, fangen Sie nicht an.
- Bei Fragen wenden Sie sich bitte an Ihren Händler oder an uns.
- Schließlich müssen Sie bei jedem Flug mit einem zertifizierten Notfallfallschirm und Helm ausgerüstet sein.

RECYCLING

Wenn Sie den Flügel entsorgen müssen, tun Sie dies auf umweltfreundliche Weise. Das Recycling vieler Teile des Flügels ist möglich, und es gibt einige Organisationen, die aus alten, gespendeten Flügeln wiederverwendbare Einkaufstaschen, Windsäcke, Rucksäcke und mehr herstellen. Die gesammelten Gelder werden häufig für wohltätige Zwecke verwendet. Suchen Sie im Internet oder wenden Sie sich an die Cloudbase Foundation, um weitere Informationen oder Ratschläge zu erhalten. Entsorgen Sie einen ausgedienten Flügel nicht im normalen Hausmüll.

Gleitschirm- und Motorschirmfliegen sollten immer so durchgeführt werden, dass die Auswirkungen auf die Tierwelt und die Umwelt möglichst gering sind. Respektieren Sie die Zugangsbestimmungen sowie die Wünsche und Rechte der Grundstückseigentümer. Werfen Sie keinen Müll weg, legen Sie kein Feuer und rauchen Sie nicht in der Nähe Ihres Flügels und der Ausrüstung anderer Personen. Starten, fliegen oder landen Sie nicht auf eine Weise, die Menschen, Wildtiere oder Eigentum belästigt, stört oder gefährdet.

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

NESTRA		XS	S	M	L
<i>Flaches Seitenverhältnis</i>	m	5.75	6	6	6
<i>Anzahl der Zellen</i>		59	61	61	61
<i>Projiziertes Seitenverhältnis</i>	m	4.22	4.39	4.39	4.39
<i>Flacher Bereich</i>	m ²	22.4m ²	23.35m ²	25.00m ²	27.12m ²
<i>Projizierte Fläche</i>	m ²	18.85m ²	19.64m ²	21.09m ²	22.81m ²
<i>Spanne</i>	m	8.9m	9.285m	9.624m	10.007m
<i>Akkord</i>	m	2.40m	2.40m	2.49m	2.59m
<i>Linien</i>	m	200	208	215	225
<i>Riser</i>		3+1	3+1	3+1	3+1
<i>Gewicht des Segelflugzeugs</i>	kg	4.35	4.45	4.55	4.65
<i>Gesamtgewicht im Flug</i>	kg	50-65	60-80	76-96	90-110
<i>Zertifizierung</i>	EN/LTF	Not certified	B	B	B
<i>Code</i>		191200	191300	191400	191500

MATERIALIEN

Linien	Material	Hersteller
<i>Embedded top A/B</i>	Dyneema 1mm	Edelrid
<i>Spitze C</i>	Kevlar 8000U-50 - Dyneema 1.0	Edelrid/Cousin
<i>Mitte linien</i>	Kevlar 8000U series - 130/90/50	Edelrid
<i>Unterseite linien</i>	Kevlar 8000U series - 280/230/130	Edelrid
<i>Bremse linien</i>	Kevlar 8000U series - 50/90, Sheeted Dyneema 2.0	Edelrid/Cousin
Tuch		
<i>Vorderkante</i>	"Zero Porosity" Ripstop Nylon 42gr/m2	APCO
<i>Oberseite</i>	Skytex 33gr/m2	Porcher
<i>Die untere Fläche</i>	Skytex 27gr/m2	Porcher
<i>Rippe</i>	Skytex 27gr/m2 - Sakai Ovex 42gr/m2	Porcher/Sakai
<i>Rippenverstärkung</i>	FLEXON® batten system	
<i>Garantie</i>	3 years / 250 Hours	

COLORS



BLACK



TURQUOISE

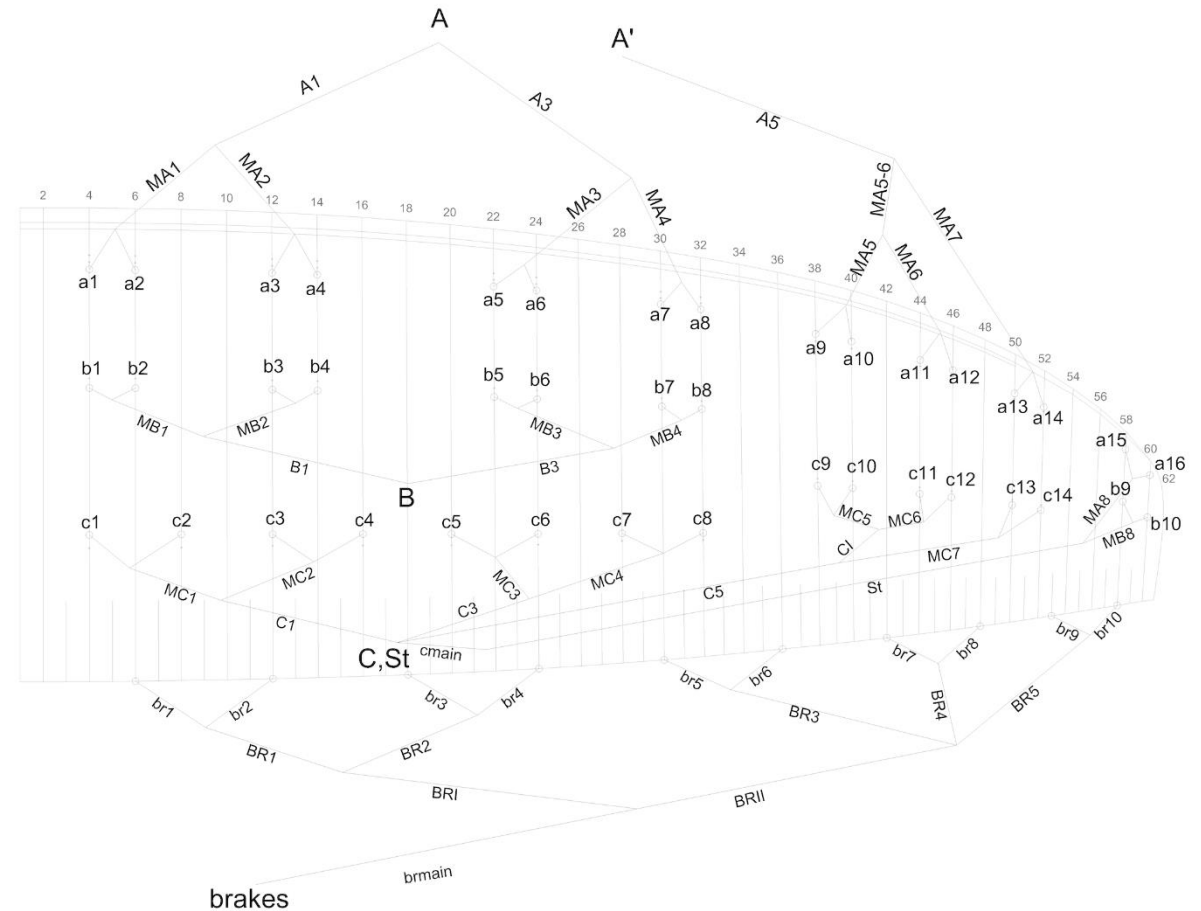


RED

Mindestgeschwindigkeit	23km/h
Trimmgeschwindigkeit	39km/h
Höchstgeschwindigkeit	52+km/h
Fahrt mit Geschwindigkeitssystem	14cm

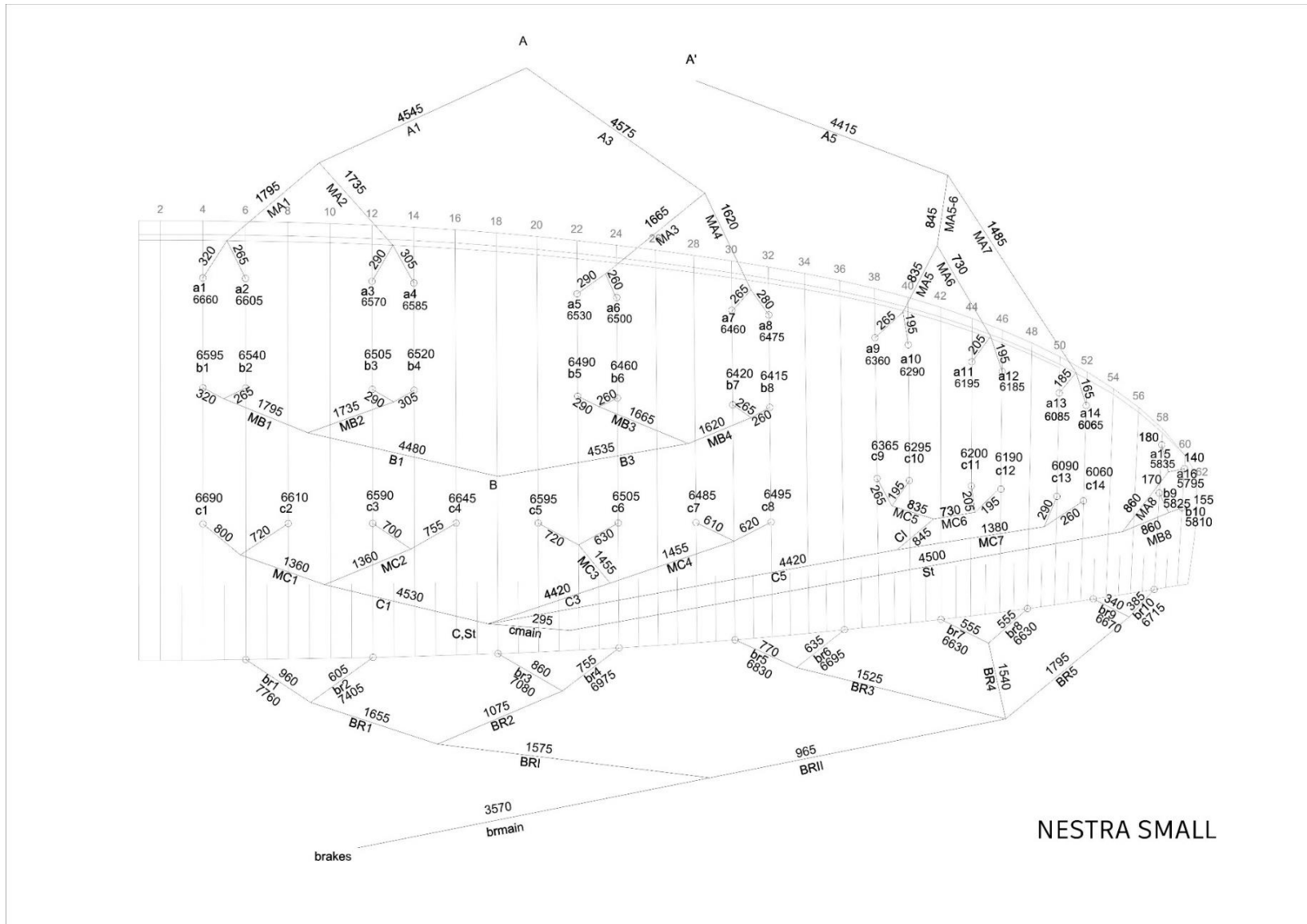
Segelflugeleistung

Linienkarte



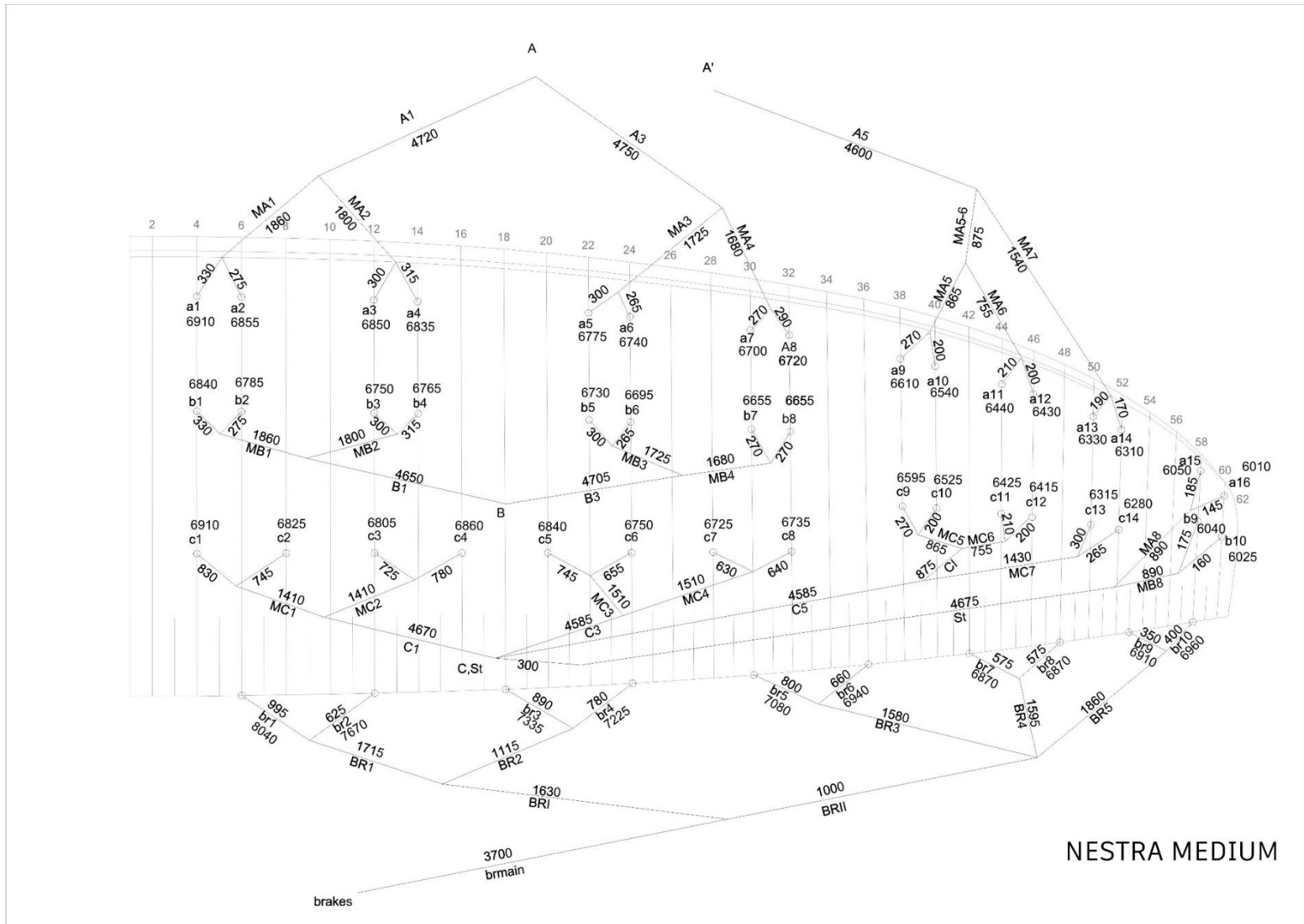
ZERTIFIZIERUNGSDATEN - Flugtestkonfiguration

GRÖSSE	Gurt zum Tragegurt		Abstand zwischen den Tragegurten		Test gewicht		Bremsbereich bei maximalem Gewicht	Zertifizierung EN
	Min	Max	Min	Max	Min	Max		
S	40 (+-1)	40 (+-1)	40 (+-2)	40 (+-2)	60	80	>60cm	B
M	40 (+-1)	42 (+-1)	40 (+-2)	44 (+-2)	76	96	>60cm	B
L	42 (+-1)	44 (+-1)	44 (+-2)	48 (+-2)	90	110	>65cm	B



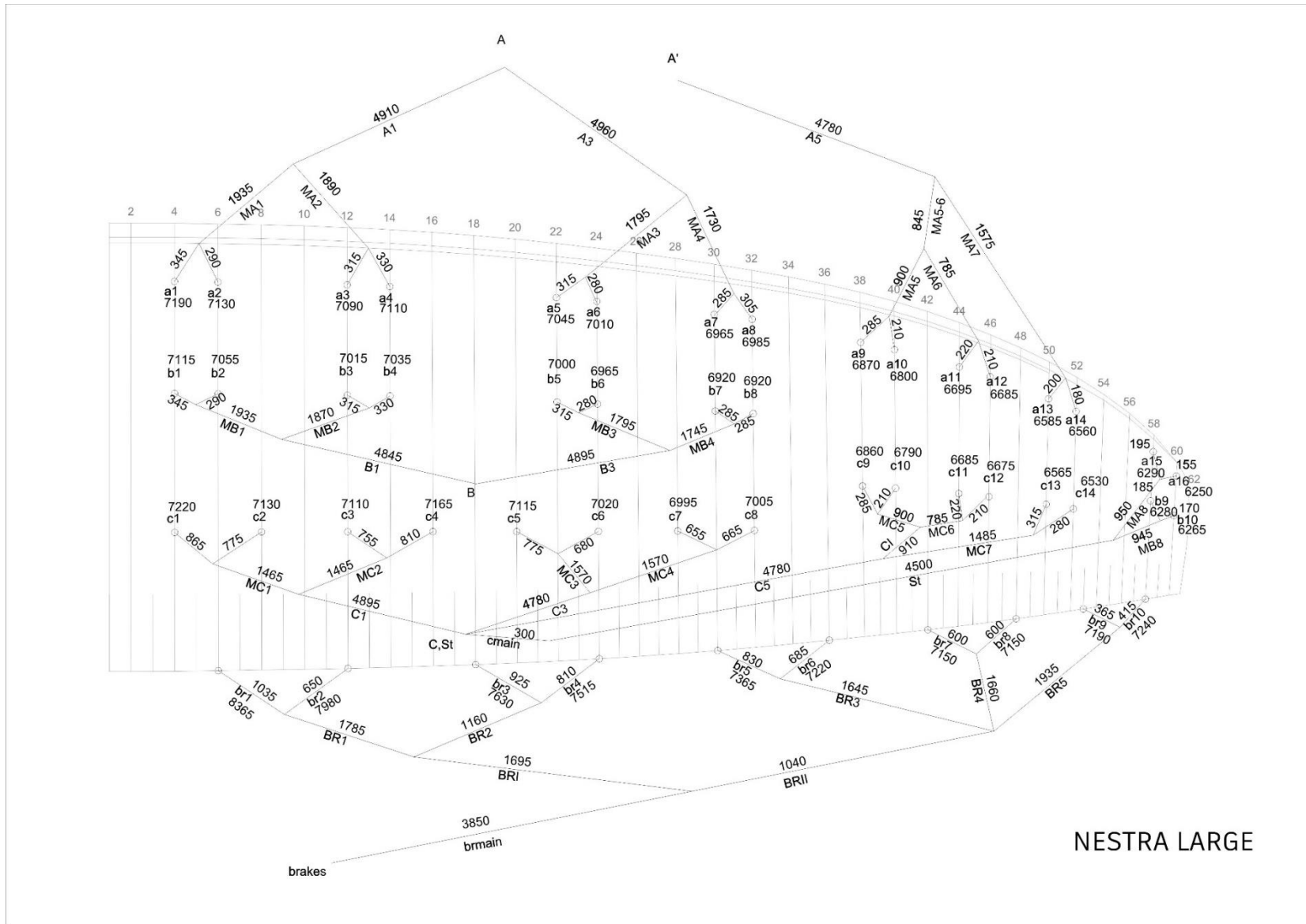
*Abweichung nicht mehr als ± 10 mm von der Bedienungsanleitung und der Realität

*Leinenlängen werden unter einer Spannung von 50 N gemessen



*Abweichung nicht mehr als ± 10 mm von der Bedienungsanleitung und der Realität

*Leinenlängen werden unter einer Spannung von 50 N gemessen



*Abweichung nicht mehr als ± 10 mm von der Bedienungsanleitung und der Realität

*Leinenlängen werden unter einer Spannung von 50 N gemessen



Line and Riser Measurements of flight test Paraglider ⁽¹⁾

Report No.: **PG_** Sample name: **NESTRA S** Date measure: **6/6/2023** Place: **Villeneuve**
 Manufacturer: **APCO Aviation** S/N: **Pr1014** Responsible: **Olivier Zoller** Linked: **ISO 91.20**

Total line length including risers [mm] Main brake line with diff color than A,B,C main line? Yes

	A			B			C			D			E			Stab			Brake			+strap	
	Manu ⁽²⁾	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Sample	
Center 1		7206			7130			7231														7780	
2		7153			7081			7151														7430	
3		7121			7050			7129														7113	
4		7137			7065			7179														7006	
5		7078			7036			7125														6862	
6		7043			7001			7057														6734	
7		7001			6956			7009														6664	
8		7024			6955			7024														6669	
9		6926			6389			6899														6713	
10		6857			6368			6832														6742	
11		6767						6738															
12		6752						6724															
13		6658						6635															
14		6639						6598															
15		6400																					
16		6360																					
Wing 17																							
tip 18																							

Stab line to riser: **A'**
 Number Cell: **59**
 Weight of the glider [kg]: **4.48**
 Tolerance [mm] ⁽⁴⁾: **±15**

Riser measurement - total length (inner edge) [mm] ⁽³⁾ <table border="1"> <tr><th>Total length</th><th>Risers</th><th>Std</th><th>Acc</th><th>Trim</th></tr> <tr><td></td><td>A</td><td>537</td><td>412</td><td>n/a</td></tr> <tr><td>(incl. Carabiner or connect)</td><td>A'</td><td>538</td><td>474</td><td>n/a</td></tr> <tr><td></td><td>B</td><td>537</td><td>472</td><td>n/a</td></tr> <tr><td></td><td>C</td><td>536</td><td>537</td><td>n/a</td></tr> <tr><td></td><td>D</td><td></td><td></td><td>n/a</td></tr> <tr><td></td><td>Acc</td><td>124.3</td><td>[mm]</td><td></td></tr> <tr><td></td><td>Trimmer</td><td>n/a</td><td>[mm]</td><td></td></tr> </table>					Total length	Risers	Std	Acc	Trim		A	537	412	n/a	(incl. Carabiner or connect)	A'	538	474	n/a		B	537	472	n/a		C	536	537	n/a		D			n/a		Acc	124.3	[mm]			Trimmer	n/a	[mm]		<table border="1"> <tr><th>Total length</th><th>Risers</th><th>Std</th><th>Acc</th></tr> <tr><td></td><td>A</td><td>506</td><td>381</td></tr> <tr><td>(no carabiner or connect)</td><td>A'</td><td>507</td><td>443</td></tr> <tr><td></td><td>B</td><td>506</td><td>441</td></tr> <tr><td></td><td>C</td><td>505</td><td>506</td></tr> <tr><td></td><td>D</td><td>-31</td><td>-31</td></tr> <tr><td></td><td>Acc</td><td>124.3</td><td>[mm]</td></tr> <tr><td></td><td>Trimmer</td><td>n/a</td><td>[mm]</td></tr> </table>					Total length	Risers	Std	Acc		A	506	381	(no carabiner or connect)	A'	507	443		B	506	441		C	505	506		D	-31	-31		Acc	124.3	[mm]		Trimmer	n/a	[mm]	Acc system configuration max travel No. of risers: 3+1 Tolerance [mm]: 5 Carabiner [mm]: 31 n/a Tolerance [mm]: 2 *Travel range (distance between A and rear riser) Speed limiter: No Another trim configuration: No If yes (description):					Test Atmosphere AGL Pressure [hPa]: 24 Humidity [%]: 43 Temperature [°C]: 1003 Plausibility check : [mm] 500: 500 [mm] 10002: 10003 Remark:				
Total length	Risers	Std	Acc	Trim																																																																																							
	A	537	412	n/a																																																																																							
(incl. Carabiner or connect)	A'	538	474	n/a																																																																																							
	B	537	472	n/a																																																																																							
	C	536	537	n/a																																																																																							
	D			n/a																																																																																							
	Acc	124.3	[mm]																																																																																								
	Trimmer	n/a	[mm]																																																																																								
Total length	Risers	Std	Acc																																																																																								
	A	506	381																																																																																								
(no carabiner or connect)	A'	507	443																																																																																								
	B	506	441																																																																																								
	C	505	506																																																																																								
	D	-31	-31																																																																																								
	Acc	124.3	[mm]																																																																																								
	Trimmer	n/a	[mm]																																																																																								

Instrument validity

Laser distance meter	date	07.09.2023	Uncertainty of instrument [mm]	3
Line measurements system	date	07.09.2023		

Present inspection's scope only extends to the conformity of a given sample, on a given date and in a given place – as mentioned here above. The validation of this report is given by the signature of the test manager on inspection certificate 91.20
⁽¹⁾Total length measured from the underside of the glider to the inner edge of the risers with a tension of 50 [N]. Measured values do not include the uncertainty/The uncertainty stated is the expanded uncertainty obtained by multiplying the standard uncertainty by the coverage factor k = 2. The measured values lies within the assigned range of values with a probability of 95%. ⁽²⁾ Manu=Values from manufacturer, Sample=Measured by inspector.



Line and Riser Measurements of flight test Paraglider ⁽¹⁾

Report No. : **PG_** Sample name: **NESTRA M** Date measure: **2/27/2023** Place: **Villeneuve**
 Manufacturer: **Apcco Aviation** S/N: **Proto1011** Responsible: **Claude Thurnheer** Linked: **ISO 91.20**

Total line length including risers [mm] Main brake line with diff color than A,B,C main line? Yes

	A			B			C			D			E			Stab			Brake			+strap	
	Manu ⁽²⁾	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Sample	
Center 1		7446			7367			7481														8039	
2		7391			7313			7404														7673	
3		7352			7278			7378														7332	
4		7369			7296			7436														7220	
5		7321			7260			7385														7078	
6		7287			7227			7293														6932	
7		7240			7178			7253														6868	
8		7262			7179			7261														6868	
9		7155			7119			7119														6918	
10		7087			7051			7051														6960	
11		6992						6948															
12		6983						6939															
13		6878						6577															
14		6857						6563															
Wing tip 15		6589																					
16		6550																					
17																							
18																							

Stab line to riser:

Number Cell:

Weight of the glider [kg]:

Tolerance [mm] ⁽⁴⁾:

Riser measurement - total length (inner edge) [mm] ⁽³⁾ <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Total length (incl. Carabiner or connect)</th> <th>Risers</th> <th>Std</th> <th>Acc</th> <th>Trim</th> </tr> <tr> <td>A</td> <td>506</td> <td>379</td> <td>n/a</td> <td></td> </tr> <tr> <td>A'</td> <td>542</td> <td>474</td> <td>n/a</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>522</td> <td>455</td> <td>n/a</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>509</td> <td>509</td> <td>n/a</td> <td></td> </tr> <tr> <td>D</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>n/a</td> </tr> <tr> <td>Acc</td> <td>127</td> <td></td> <td>[mm]</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trimmer</td> <td>n/a</td> <td></td> <td>[mm]</td> <td></td> </tr> </table>				Total length (incl. Carabiner or connect)	Risers	Std	Acc	Trim	A	506	379	n/a		A'	542	474	n/a		B	522	455	n/a		C	509	509	n/a		D				n/a	Acc	127		[mm]		Trimmer	n/a		[mm]		Acc system configuration max travel <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>No. of risers</td> <td colspan="3"><input type="text" value="3+1"/></td> </tr> <tr> <td>Tolerance [mm]</td> <td colspan="3"><input type="text" value="5"/></td> </tr> <tr> <td>Carabiner [mm]</td> <td><input type="text" value="7"/></td> <td><input type="text" value="32"/></td> <td><input type="text" value="39"/></td> </tr> <tr> <td>Tolerance [mm]</td> <td colspan="3"><input type="text" value="2"/></td> </tr> </table> <p>*Travel range (distance between A and rear riser)</p>				No. of risers	<input type="text" value="3+1"/>			Tolerance [mm]	<input type="text" value="5"/>			Carabiner [mm]	<input type="text" value="7"/>	<input type="text" value="32"/>	<input type="text" value="39"/>	Tolerance [mm]	<input type="text" value="2"/>			Test Atmosphere AGL <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>Pressure [hPa]</td> <td><input type="text" value="971.3"/></td> </tr> <tr> <td>Humidity [%]</td> <td><input type="text" value="68"/></td> </tr> <tr> <td>Temperature [°C]</td> <td><input type="text" value="22.6"/></td> </tr> </table> <p>Plausibility check :</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>[mm]</td> <td>500</td> <td><input type="text" value="500"/></td> </tr> <tr> <td>[mm]</td> <td>10000</td> <td><input type="text" value="10003"/></td> </tr> </table> <p>Remark:</p>				Pressure [hPa]	<input type="text" value="971.3"/>	Humidity [%]	<input type="text" value="68"/>	Temperature [°C]	<input type="text" value="22.6"/>	[mm]	500	<input type="text" value="500"/>	[mm]	10000	<input type="text" value="10003"/>
Total length (incl. Carabiner or connect)	Risers	Std	Acc	Trim																																																																											
A	506	379	n/a																																																																												
A'	542	474	n/a																																																																												
B	522	455	n/a																																																																												
C	509	509	n/a																																																																												
D				n/a																																																																											
Acc	127		[mm]																																																																												
Trimmer	n/a		[mm]																																																																												
No. of risers	<input type="text" value="3+1"/>																																																																														
Tolerance [mm]	<input type="text" value="5"/>																																																																														
Carabiner [mm]	<input type="text" value="7"/>	<input type="text" value="32"/>	<input type="text" value="39"/>																																																																												
Tolerance [mm]	<input type="text" value="2"/>																																																																														
Pressure [hPa]	<input type="text" value="971.3"/>																																																																														
Humidity [%]	<input type="text" value="68"/>																																																																														
Temperature [°C]	<input type="text" value="22.6"/>																																																																														
[mm]	500	<input type="text" value="500"/>																																																																													
[mm]	10000	<input type="text" value="10003"/>																																																																													

Instrument validity	date	Uncertainty of instrument [mm]
Laser distance meter	<input type="text" value="07.09.2023"/>	<input type="text" value="3"/>
Line measurements system	<input type="text" value="07.09.2023"/>	

⁽¹⁾Present inspection's scope only extends to the conformity of a given sample, on a given date and in a given place – as mentioned here above. The validation of this report is given by the signature of the test manager on inspection certificate 91.20
⁽²⁾Total length measured from the underside of the glider to the inner edge of the risers with a tension of 50 [N]. Measured values do not include the uncertainty/The uncertainty stated is the expanded uncertainty obtained by multiplying the standard uncertainty by the coverage factor k = 2. The measured values lies within the assigned range of values with a probability of 95%. ⁽³⁾Manu=Values from manufacturer, Sample=Measured by inspector.

*Die im Benutzerhandbuch angegebenen Abmessungen müssen vom Prüflabor überprüft werden



Line and Riser Measurements of flight test Paraglider ⁽¹⁾

Report No. : **PG** Sample name: **NESTRA L** Date measure: **6/8/2023** Place: **Villeneuve**
 Manufacturer: **APCO Aviation** S/N: **Pr1015** Responsible: **Olivier Zoller** Linked: **ISO 91.20**

Total line length including risers [mm]

Main brake line with diff color than A,B,C main line? Yes

	A			B			C			D			E			Stab			Brake			+strap	
	Manu ⁽²⁾	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Manu	Sample	Diff	Sample	
Center 1		7729			7665			7225														8411	
2		7667			7606			7135														8035	
3		7652			7570			7115														7684	
4		7671			7588			7170														7570	
5		7606			7547			7125														7427	
6		7566			7505			7030														7284	
7		7516			7470			7005														7220	
8		7539			7468			7015														7214	
9		7397			6830			6875														7248	
10		7323			6809			6800														7287	
11		7220						6695															
12		7210						6685															
13		7089						6580															
14		7065						6545															
Wing tip 15		6841																					
16		6798																					
17																							
18																							

Stab line to riser:

Number Cell:
 Weight of the glider [kg]:

Tolerance [mm] ⁽⁴⁾:

Riser measurement - total length (inner edge) [mm] ⁽³⁾					Acc system configuration max travel				Test Atmosphere AGL			
Total length (incl. Carabiner or connect)	Risers	Std	Acc	Trim	Total length (no carabiner or connect)	Risers	Std	Acc		Pressure [hPa] <input type="text" value="49"/> Humidity [%] <input type="text" value="23"/> Temperature [°C] <input type="text" value="1002"/>		
	A	535	402	n/a		A	504	371		Plausibility check : [mm] 500 <input type="text" value="500"/> [mm] 10002 <input type="text" value="10002"/>		
	A'	533	465	n/a		A'	502	434		Remark:		
	B	537	469	n/a		B	506	438				
	C	535	535	n/a		C	504	504				
D				D								
Acc	132.8	[mm]		Acc	132.8	[mm]						
Trimmer	n/a	[mm]		Trimmer	n/a	[mm]						
					No. of risers <input type="text" value="3+1"/> Tolerance [mm] <input type="text" value="5"/> Carabiner [mm] <input type="text" value="31"/> <input type="text" value="n/a"/> Tolerance [mm] <input type="text" value="2"/>							
					*Travel range (distance between A and rear riser)							
					Speed limiter <input type="text" value="No"/> Another trim configuration <input type="text" value="No"/> If yes (description):							

Instrument validity date
 Laser distance meter Uncertainty of instrument [mm]
 Line measurements system

Present inspection's scope only extends to the conformity of a given sample, on a given date and in a given place – as mentioned here above. The validation of this report is given by the signature of the test manager on inspection certificate 91.20
⁽¹⁾Total length measured from the underside of the glider to the inner edge of the risers with a tension of 50 [N]. Measured values do not include the uncertainty/The uncertainty stated is the expanded uncertainty obtained by multiplying the standard uncertainty

* Die im Benutzerhandbuch angegebenen Abmessungen müssen vom Prüflabor überprüft werden

