

SPEEDMAX

2

NOVA

Manual
_DE_EN



SPEEDMAX 2 - Pure Powered Performance

NOVA Performance Paragliders

Danke für dein Vertrauen

Herzlichen Dank, dass du dich für einen Gleitschirm von NOVA entschieden hast. NOVA steht für innovative, technisch ausgereifte und qualitativ hochwertige Produkte. Dein Gleitschirm wurde mit moderner Entwicklungs- und Simulationssoftware entworfen; intensiv auf mögliche Störungen getestet und durchlief während und nach der Fertigung eine umfangreiche Qualitätskontrolle.

Dieses Handbuch enthält wichtige Hinweise zum Umgang mit deinem Gleitschirm. Wir empfehlen dir, es vor dem ersten Flug aufmerksam durchzulesen. Bei Fragen oder Anregungen stehen wir oder ein NOVA-Partner gerne zur Seite.

Weitere Informationen zu diesem und zu unseren anderen Produkten findest du auf www.nova.eu.

Wir wünschen dir großartige Flüge und stets sichere Landungen.

Dein NOVA-Entwicklungsteam

Philipp Medicus
Leitender Designer

my **NOVA**

NOVA bietet umfangreiche Garantie und Serviceleistungen. Zur Nutzung und Inanspruchnahme dieser, musst du deinen Gleitschirm binnen 14 Tagen nach Kauf (Rechnungsdatum) auf unserer Website unter myNOVA registrieren.

Inhalt

Danke für dein Vertrauen	3	Pflege und Reparatur	29
Über NOVA	5	Packen des Schirms	29
Qualität	6	Lagerung	31
Fliegen und die Natur	7	Reinigung	31
Der SPEEDMAX 2	8	Reparatur	31
Einführung	8	Entsorgung	31
Technische Kurzbeschreibung	9	Service und Garantie	32
Technologien des SPEEDMAX 2	10	myNOVA	32
Zielgruppe des SPEEDMAX 2	12	Unsere Leistungen	32
Allgemeine Hinweise	12	Details und Sonderbestimmungen	36
Empfehlungen	12	Technische Daten	72
Betriebsgrenzen	13	Übersicht Tragegurt	73
Inbetriebnahme	14	Übersicht Schirm	74
Erstflug	14	Leinenplan	75
Registrierung	14		
Lieferumfang	14		
Veränderungen am Gleitschirm	14		
Geeignete Gurtzeuge	15		
Gewichtsbereich	15		
Fliegen mit dem SPEEDMAX 2	16	_ ENGLISH MANUAL	38
Start	16		
Normalflug	18		
Beschleunigter Flug	18		
Kurvenflug	21		
Landung	22		
Schnellabstiegsmanöver	22		
Klapper	25		
Strömungsabriss	26		
Verhänger	28		



Version 1.1 | Jänner 2017
 Das jeweils aktuelle und letztgültige Handbuch findest du auf unserer Website: www.nova.eu



Über NOVA

Angetrieben von der Idee, bessere Gleitschirme zu bauen, gründeten wir 1989 NOVA. Rasch wuchs daraus ein Unternehmen, das sich zu einem führenden Anbieter entwickelte. Diese Stellung konnten wir festigen und ausbauen.

Unser Unternehmenssitz ist in Terfens nahe Innsbruck. Dank dieser Lage sind wir in 20 Minuten am Achensee, welcher unser Testfluggebiet ist. Alternativ liegen das Zillertal, das Stubaital oder auch die Alpensüdseite sehr nahe.

Für uns als Gleitschirmhersteller ist die Nähe zu den Bergen essentiell: Einerseits benötigen wir für eine hochwertige Entwicklungsarbeit ein entsprechendes Gelände. Andererseits wollen wir am Puls der Zeit bleiben und eng mit unseren Kunden verbunden sein. In Tirol und rundherum ist Fliegen für viele mehr als nur ein Sport. Diese positive Einstellung überträgt sich auf unsere Produkte und hilft uns, immer noch bessere Gleitschirme zu bauen – spezifiziert auf die Ansprüche unserer Kunden.

NOVA besteht aus einem hoch qualifizierten Team in dem fast alle Mitarbeiter selbst die Leidenschaft des Fliegens mit jenen Piloten teilen, die sich für einen NOVA-Schirm entschieden haben. Diese Leidenschaft und unser Know-how sind unser Antrieb für Innovation. Dies hat uns beispielsweise zu einem Vorreiter im Bereich der Strömungssimulation gemacht, wodurch wir viele Eigenschaften eines neuen Schirmkonzepts bereits am Computer gut vorhersagen können.

Gleitschirme zu bauen, die sicher und gleichzeitig sehr leistungsstark sind – dies ist seit Anbeginn unser Ziel. Leistung und Sicherheit, beziehungsweise das richtige Verhältnis aus beidem kommen deinem Flugspaß zu Gute – und um diesen geht es!



Qualität

Wenn bei Gleitschirmen, Gurtzeugen und Zubehör über Qualität gesprochen wird, ist der Fokus meist auf Sichtbares gerichtet: Auf Nähte, auf Materialien, auf Symmetrie in der Verarbeitung. Dies alles sind auch bei uns wichtige Indikatoren – wir bei NOVA verstehen unter Qualität jedoch weit mehr.

Qualität bedeutet für uns ein Kreislauf an Prozessen, der mit der richtigen Idee beginnt und bei einem tiefgreifenden Kundenservice endet. Dazwischen liegen eine verantwortungsvolle Entwicklung und Erprobung; eine Serienproduktion mit Stückprüfung und ein Netzwerk an verantwortungsvollen Händlern und autorisierten Service-Betrieben.

Wir wollen dir nicht nur ein sehr gutes, sondern auch das richtige Produkt anbieten. Das langfristige Vertrauen unserer Kundinnen und Kunden, der verantwortungsvolle Umgang damit, ist für uns das höchste Gut. Qualität setzen wir gleich mit der Zufriedenheit unserer Kunden. Wenn wir deinen Erwartungen gerecht werden, haben wir qualitativ gearbeitet.



Fliegen und die Natur

Fliegen bedeutet einerseits, eine besondere Form von Freiheit zu erleben. Andererseits gilt es Normen und ethische Grundregeln zu befolgen. Bitte zolle nicht nur deinen Kolleginnen und Kollegen in der Luft Respekt, sondern beachte auch die Interessen von Grundbesitzern (Start- und Landeplatz), die luftfahrtrechtlichen Reglementierungen sowie dein Einwirken auf die Natur.

Wir bitten dich im Sinne unseres Sports und der Umwelt, das Gleitschirmfliegen möglichst natur- und landschaftsschonend zu betreiben. Vermeide es, Müll zu hinterlassen und Tiere wie Greifvögel oder Rotwild durch nahes Vorbeifliegen zu erschrecken. Gerade in der kalten Jahreszeit kann dieser Stress für Tiere lebensbedrohlich sein.

Ein achtsamer Umgang mit den Bedürfnissen dieser Wildtiere ist dein Beitrag zur Sicherung deren Lebensräume. Zudem vermeidet ein respektvolles Verhalten potentielle Konflikte mit Interessengruppen wie Jägern, deren Einkommen an einen intakten Wildbestand geknüpft ist.



Die Akzeptanz unseres Sports hängt stark vom Verhalten eines jedes einzelnen ab. Bitte leiste auch du deinen Beitrag zu einem guten Image der Gleitschirmflieger-Gemeinschaft.



Der SPEEDMAX 2

Einführung

Beeindruckende Leistung, hohe Stabilität und ein ausgewogenes Handling: Der SPEEDMAX 2 ist bestens geeignet für Pilotinnen und Piloten, die einen effizienten Motorschirm suchen, der Freude bereitet. Er verbindet hohe Geschwindigkeit mit einfachem Startverhalten und fehlerverzeihenden Flugeigenschaften.

Entwicklung und Fortschritt

Die hervorragende Leistung, ein hohes Maß an passiver Sicherheit und das ausgezeichnete Handling der MENTOR-Klasse waren die perfekten Voraussetzungen für die Entwicklung eines Motorschirms. Ein Soft-Reflex-Profil, eine für den Motorflug optimierte Trimmung und eine verringerte Krümmung garantieren Motorflugvergnügen auf hohem Niveau.

Bleib länger oben

Die MENTOR-Klasse steht für höchste XC-Leistung. Der SPEEDMAX 2 profitiert davon im motorisierten Flug: Überraschend geringer Motor-

schub reicht dem Schirm, um oben zu bleiben. Öffnet man die Trimmer, besticht der SPEEDMAX 2 durch einen hohen Top-Speed bei ausgeprägter Spurstabilität.

Einfach fliegen

Dank seines guten Füllverhaltens ist der SPEEDMAX 2 auch bei Nullwind einfach zu starten. Der Schirm kombiniert ein agiles Handling mit guten Flare-Eigenschaften. Die Konsequenz ist eine einfache Handhabung. Das Kombi-Riser-System mit zwei Einhängepunkten unterstreicht unseren Komfortanspruch.

Technische Kurzbeschreibung

Der SPEEDMAX 2 ist ein Motorschirm mit DGAC-Anerkennung, 55 Zellen und Soft-Reflex. Bei geöffnetem Trimmer unterstützt ein Reflexprofil die Stabilität des Schirmes.

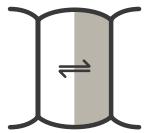
Alle technischen Daten findest du auf Seite 72.



SOFT
REFLEX

Ein Soft-Reflex-Profil ermöglicht es dem Piloten, die Profileinstellung seines Schirmes selbst zu wählen. Bei geöffneten Trimmern unterstützt ein S-Schlag die Stabilität des Schirmes. Schließt man die Trimmer, reduziert sich der S-Schlag und das Profil entspricht dem eines herkömmlichen Gleitschirms. Das bietet Vorteile beim Start, es verbessert das Flugverhalten und das Handling des SPEEDMAX 2 profitiert davon.

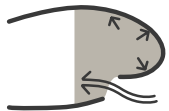
Technologien des SPEEDMAX 2



SMART CELLS

Optimierte Zellbreiten

Smart Cells wirken ungleichmäßiger Kraftverteilung innerhalb der Gleitschirmkappe entgegen, die sich aus den Leinenanlenkungen ergeben. Bei Schirmen mit Smart Cells sind die Zellbreiten der jeweiligen Krafteinwirkung angepasst – die Zellen denken quasi mit. Schirme mit Smart Cells fliegen ruhiger, sie sind kompakter und gleiten besser.



AIR SCOOP

Unter Druck

Der NOVA Air Scoop ist ein optimierter Lufteinlass, der den Flügelinnendruck erhöht. Das Prinzip ist analog dem eines Sportwagens mit abgesetztem Lufteinlass auf der Motorhaube: Es strömt mehr Luft ein – ein höherer Ladedruck ist die Folge. Bei einem Gleitschirm bedeutet mehr Innendruck eine bessere Leistung sowie eine erhöhte Klappstabilität.



DOUBLE 3D SHAPING

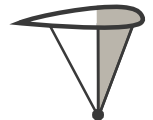
Glatte Profilnase

Wer ein Blatt Papier über eine Kugel falten will, merkt rasch: Es werfen sich Falten auf. Ähnlich ist es an der Profilnase eines Gleitschirmes, wo das Tuch sich einerseits der Profilkrümmung, andererseits dem Ballooning anpassen muss. Doppeltes 3D-Shaping reduziert mit zusätzlichen Nähten die Faltenbildung und verbessert damit die Leistung des Schirms.



Weniger ist mehr

Konzepte mit drei Ebenen und einer reduzierten Anzahl an Leinenmetern ermöglichen es, Schirme mit sehr guter Leistung und einer hohen passiven Sicherheit zu bauen. Mit diesem Leinenkonzept ist es uns möglich, Gleitschirme zu konstruieren, die lange klappstabil sind; wenn der Schirm doch klappt, dann in der Regel wenig flächig. Dies verbessert signifikant das Extremflugverhalten.



THREE LINER

Komfort am Boden

Alle Gleitschirme von NOVA sind so konstruiert, dass sie einfach in der Handhabung sind. Man kann zum Packen einen Zellpacksack verwenden, muss dies jedoch nicht. Aus unserer langjährigen Erfahrung mit Stäbchenmaterial wissen wir, dass die Packweise so gut wie keinen Einfluss auf die Haltbarkeit des Gleitschirms hat. Verbogene Stäbchen gehen rasch wieder in die Ursprungsform zurück.



EASY PACKING

S-Schlag für mehr Stabilität

Ein Soft-Reflex-Profil ermöglicht es dem Piloten, die Profileinstellung seines Schirmes selbst zu wählen. Bei geöffneten Trimmern unterstützt ein S-Schlag die Stabilität des Schirms. Schließt man die Trimmer, reduziert sich der S-Schlag und das Profil entspricht dem eines herkömmlichen Gleitschirms. Das bietet Vorteile beim Start, es verbessert das Flugverhalten und das Handling des SPEEDMAX 2 profitiert davon.



SOFT REFLEX

Zielgruppe des SPEEDMAX 2

Der SPEEDMAX 2 ist ein leistungsstarker Motorschirm, der nicht für Fluganfänger geeignet ist. In der Hand eines erfahrenen Piloten überzeugt er mit einem komfortablen und agilen Handling.

Bei Fragen zum richtigen Schirm ist dein NOVA-Händler eine gute Ansprechstation.

Allgemeine Hinweise

Als Luftfahrtgerät sind Gleitschirme einem Regelwerk unterworfen. Je nach Land ist eine Ausbildung zwingend vorgeschrieben. Zudem gilt es Vorschriften – etwa das geltende Luftrecht – zu befolgen.

Der SPEEDMAX 2 ist für den einsitzigen Betrieb konzipiert und zugelassen. Eine Nutzung als Tandem ist nicht gestattet.

Gleitschirmpiloten müssen eine gültige Berechtigung vorweisen können und sind verpflichtet, sich den Vorschriften des Landes entsprechend zu versichern. Piloten müssen in der Lage sein, das Wetter richtig einzuschätzen. Die Verwendung eines Helms und Protektors sowie das Mitführen eines Rettungsschirms sind – je nach Land – verpflichtend und dringend empfohlen.

Piloten tragen selbst das Risiko über die fachgerechte Ausübung ihres Sports. Gleitschirmfliegen birgt die Gefahr schwerer Verletzungen oder des Todes in sich. Wir als Hersteller können nicht für die unsachgemäße Ausübung des Sports zur Haftung herangezogen werden.

Unerfahrenen Piloten oder Fliegern mit einem sehr hohen Sicherheitsbedürfnis raten wir zu einem betreuten Fliegen im Rahmen einer Flugschule. Viele unserer NOVA-Partner bieten solche Leistungen an.

Empfehlungen

Wir raten Pilotinnen und Piloten, bei der Wahl des Schirms defensiv zu agieren: Lieber gefühlt eine Klasse zu niedrig als zu hoch greifen. Nur wer sich sicher fühlt, kann die volle Leistung unserer Schirme ausschöpfen. Im Umkehrschluss führt eine Überforderung mit einem Gerät nicht zu besseren Flugleistungen und birgt Gefahren in sich.

Regelmäßiges Fliegen, Groundhandling sowie auch eine theoretische Fortbildung ist ratsam. Wir empfehlen dir, dich kontinuierlich mit deiner Flugtechnik und den Besonderheiten deines Materials auseinander zu setzen. Darüber hinaus bist du als Halter deines Geräts verpflichtet, Überprüfungsvorschriften einzuhalten. Mehr dazu im Kapitel »Pflege und Instandhaltung«.

Betriebsgrenzen

Im Folgenden werden Flugzustände und Umstände aufgeführt, welche außerhalb der Betriebsgrenzen liegen:

- Fliegen in Niederschlägen (Regen, Schnee, Hagel) ist unter allen Umständen zu vermeiden. Niederschlag wirkt sich negativ auf die Flugeigenschaften aus. Unter anderen verändern sich das Abriss- und Sackflugverhalten.
- Tiefe Temperaturen kombiniert mit hoher Feuchtigkeit können zu Vereisung führen, welche sich in Folge wiederum negativ auf die Flugeigenschaften auswirkt (Sackflug, Verkürzung der Steuerwege).
- Der Betrieb des Gleitschirms ist nur innerhalb des von uns definierten Gewichtsbereichs zulässig. Diesen Gewichtsbereich findest du in den technischen Daten.
- Sand, Schmutz und Schnee wirken sich – insbesondere in großen Mengen – stark nachteilig auf das Flugverhalten des Gleitschirms aus. Prüfe deinen Gleitschirm vor jedem Start auf Verunreinigungen und achte auf einen sachgemäßen Startvorgang.
- Dieser Gleitschirm ist nicht für den Kunstflug konzipiert worden.

Inbetriebnahme

Erstflug

Jeder Gleitschirm von NOVA muss vor dem Verkauf an den Kunden durch einen NOVA-Händler eingeflogen und überprüft werden. Dieser Erstflug muss samt Datum und Pilotenname auf der Plakette des Gleitschirms eingetragen werden. Diese befindet sich in der Mittelzelle (Profilrippe, innen).

my



Diese Registrierung muss binnen 14 Tagen nach Kauf (Rechnungsdatum) erfolgen.

Registrierung

Um sämtliche Service- und Garantieleistungen, etwa **NOVA Protect**, in Anspruch nehmen zu können, musst du deinen Gleitschirm auf unserer Website registrieren: my.nova.eu

Lieferumfang

Dein Gleitschirm wird mit Rucksack, Innenpacksack, Riser-Bag, Windsack, Mini-Windsack, Betriebshandbuch und Stickern (Aufkleber) ausgeliefert.

Veränderungen am Gleitschirm

Die Spezifikationen eines neuen Gleitschirms entsprechen bei der Auslieferung jenen, mit denen der Schirm mustergeprüft wurde. Jede eigenmächtige Modifikation (beispielsweise Veränderung der Leinenlängen, Veränderungen des Tragegurtes) hat einen Verlust der Musterprüfung zur Folge. Wir empfehlen bei Änderungen in jedem Fall Rücksprache mit NOVA zu halten.

Vorsicht ist bei der Veränderung der Länge der Bremsleine geboten: Werksseitig ist diese so eingestellt, dass sie 10 bis 15 Zentimeter Leerweg aufweist. Dies ist aus zwei Gründen zwingend erforderlich:

- Betätigt man den Beschleuniger, oder öffnet man den Trimmer, verkürzt sich die Bremsleine. Eine sehr knapp eingestellte Bremse würde bedeuten, dass sich der Schirm unter Gas selbst bremst, was einerseits die Effizienz des Beschleunigers stark reduziert; andererseits zu Kappenstörungen führen kann.

- Der Leerweg der Bremse hat Auswirkungen auf Extremflugmanöver. Verändert man die Bremsleinenlänge, kann diese die Reaktionen des Gleitschirms beeinflussen.

Geeignete Gurtzeuge

Manche Gurtzeuge ermöglichen eine besonders effektive Gewichtsverlagerung, geben jedoch Turbulenzen ungefiltert an den Piloten weiter. Andere Gurtzeuge sind stärker gedämpft und in Folge komfortabler – mit dem Nachteil einer geringeren Agilität. Jeder Pilot muss selbst entscheiden, welche Geometrie die für ihn passende ist.

Die Wahl des Gurtzeuges beeinflusst wesentlich das Flugverhalten deines Gleitschirms.

Gewichtsbereich

Dein Gleitschirm ist für einen definierten Gewichtsbereich zugelassen. Fliegst du außerhalb dieser Grenzen, unter- oder überschreitest du die Betriebsgrenzen des Geräts. Dein Gerät entspricht damit nicht den in der Zulassung ermittelten Eigenschaften – die Zulassung ist nicht gültig.

Es ist eine Frage persönlicher Präferenzen, ob du deinen Gleitschirm am oberen oder unteren Rand – oder in der Mitte – des zulässigen Gewichtsbereichs fliegen möchtest. Eine niedrige Flächenbelastung bedeutet unter anderem eine hohe Dämpfung, weniger Dynamik und ein sehr gutes Steigverhalten – mit dem Nachteil von geringerer Geschwindigkeit, weniger Agilität und einem geringerem Kappeninnendruck. Umgekehrt führt eine hohe Flächenbelastung zu mehr Geschwindigkeit, einer pralleren Kappe und mehr Agilität, was jedoch wiederum eine höhere Dynamik zur Folge hat.



Fliegen mit dem SPEEDMAX 2

Wir empfehlen dir, die ersten Flüge mit deinem neuen Gleitschirm bei ruhigen Bedingungen durchzuführen. So kannst du dich in Ruhe mit dem Gerät vertraut machen. Starts am Übungshang und Groundhandling führen ebenfalls zu einem Vertraut werden mit dem Gleitschirm. Beim Motorflug wirken sich die Leistung deines Motors, sowie die Kompatibilität von Schirm und Antriebssystem auf das Start-, Flug- und Landeverhalten aus.

Start

Allgemeines

Der Pilot muss sich vor dem Start vergewissern, dass sich die gesamte Ausrüstung in einem ordnungsgemäßen Zustand befindet. Insbesondere der Schirm, das Gurtzeug und das Rettungssystem.

Direkt vor dem Start empfehlen wir folgenden Startcheck, der gewissenhaft durchgeführt werden sollte. Viele Startunfälle sind leider die Folge eines nicht durchgeführten Startchecks.

1. **Angeschnallt:** Beingurte und Brustgurt am Gurtzeug geschlossen, Kinnband am Helm geschlossen;
2. **Eingehängt:** Tragegurte nicht verdreht im Karabiner eingehängt, Beschleuniger korrekt eingehängt, Karabiner verschlossen;

3. **Trimmerstellung:** Symmetrisch und geschlossen, bis leicht geöffnet;
4. **Leinen:** A-Leinen oben, sämtliche Leinen sortiert, Bremsleine läuft frei durch den Low-Friction-Ring;
5. **Kappe:** Kappe liegt bogenförmig mit geöffneter Eintrittskante am Start;
6. **Motor:** Motor liefert volle Leistung, ist warm gelaufen;
7. **Propeller:** Frei von Leinen, Hindernissen;
8. **Wind und Luftraum:** Wind ist passend für den Start, Luftraum ist frei.

Der SPEEDMAX 2 zeichnet sich beim Vorwärts- wie beim Rückwärtsstart durch ein sehr einfaches Aufziehverhalten – ohne Tendenz zum Hängenbleiben – aus. Wir empfehlen, den Schirm mit geschlossenen oder leicht geöffneten Trimmern zu starten. Der Schirm steigt so sehr spurstabil ohne Neigung zu starkem Vorschießen und ermöglicht eine geringe Abhebegeschwindigkeit.

Nach dem Start sollte man gegen den Wind weiter fliegen und mit geringem Anstellwinkel Höhe gewinnen. Es besteht die Gefahr eines Motorausfalls in geringer Höhe. Ein sicheres Landen sollte immer möglich sein.

Das Gegendrehmoment kann eine Kurve entgegen der Propellerdrehrichtung verursachen. In diesem Fall sollte durch Gegenbremsen die Richtung gehalten werden.

Souveränes Starten kann man nur bedingt durch Lesen von Beschreibungen erlernen – es muss geübt werden. Daher folgender Tipp an dieser Stelle: Nutze jede Möglichkeit mit dem Schirm an deiner Starttechnik zu feilen. Ideal ist, wenn du einen erfahrenen Kollegen oder einen Fluglehrer zur Seite hast, welcher dir Feedback geben kann.

Windenstart

Der SPEEDMAX 2 ist nicht für den Windenstart zugelassen.

Insgesamt ist das Startverhalten sehr einfach. Der Schirm verzeiht Fehler. Es sind keine besonderen Fähigkeiten zum Starten des Schirmes notwendig.

Normalflug

Der SPEEDMAX 2 hat bei geschlossenen Trimmern und vollständig gelösten Bremsen, die beste Gleitleistung. In ruhiger Luft verbraucht der Schirm so am wenigsten Treibstoff bei konstanter Höhe.

Bei Gegenwind oder in sinkenden Luftmassen fliegt man mit maximaler Gleitleistung, wenn man den Beschleuniger betätigt oder den Trimmer öffnet.

In starker Turbulenz ist ein leichtes beidseitiges Anbremsen, bei geschlossenen Trimmern empfehlenswert. Die Bremsen geben jenes Feedback über die Umgebungsluft, das für ein aktives Fliegen von Nöten ist.



Durch aktives Fliegen kann der Pilot die meisten Klapper im Ansatz verhindern.

Unter aktivem Fliegen versteht man die ständige Kontrolle und Korrektur des Anstellwinkels in turbulenter Luft. Fliegt man beispielsweise von einem Aufwind- in einen Abwindbereich, so wird sich ohne Zutun des Piloten der Anstellwinkel verringern und der Schirm wird nach vorne nicken. Dem Piloten kündigt sich diese Nickbewegung schon im Ansatz durch verminderten Bremsdruck an.

Die richtige Reaktion darauf ist den Bremsausschlag zu erhöhen, um den Schirm am nach vorne Nicken zu hindern.

Durch aktives Fliegen kann der Pilot die meisten Klapper im Ansatz verhindern. Einen Teil der dafür notwendigen Reaktionen kann man durchaus auch beim Bodenhandlung erlernen in dem man beispielsweise versucht, den Schirm ohne Blick zur Kappe über sich zu stabilisieren. Diese Übung hilft natürlich auch für den Vorwärtsstart.



Beschleunigter Flug

Der NOVA Kombi-Riser

Der SPEEDMAX 2 wird mit unserem Kombi-Riser ausgeliefert. Dem Piloten stehen für den beschleunigten Flug Trimmer und Fußbeschleuniger zur Verfügung.

Wichtig: Öffne niemals den Trimmer bei gleichzeitig betätigtem Beschleunigungssystem! (Wenn du den Beschleuniger betätigst muss der Trimmer geschlossen sein. Wenn du den Trimmer öffnest darf das Beschleunigungssystem nicht betätigt werden.)



Flug mit offenem Trimmer

Bei geöffnetem Trimmer erreicht der SPEEDMAX 2 die höchste Geschwindigkeit bei hoher Stabilität. Aufgrund des Reflexprofils ist der Schirm äußerst klappresistent. Berücksichtige aber die dynamischeren Reaktionen bei gegebenenfalls auftretenden Klappern.

Bei geöffnetem Trimmer oder betätigtem Beschleuniger, erhöhen sich die Steuerdrücke deutlich. Die Stabilität des Schirms wird nur minimal reduziert. Deshalb verfügt der SPEEDMAX 2 über keine separate Stabilbremse.

Montage des Beschleunigers

Die meisten Gurtzeuge verfügen pro Seite über zwei Rollen, manche (Leicht-)Gurtzeuge haben zwei einfache Ringe oder Schlaufen vernäht. Die Beschleunigerschnüre werden von oben nach unten durch die beiden Rollen/Ringe geführt und unten am Fußpedal fixiert.

Wichtig ist die richtige Einstellung der Länge. Bei zu kurzer Einstellung besteht die Gefahr, dass der Schirm ständig beschleunigt wird, was in jedem Fall zu vermeiden ist. Zudem kann das Beschleunigerpedal durch eine zu kurze Seileinstellung für die Füße unerreichbar werden.

Wir empfehlen, den Beschleuniger bei der Montage etwas zu lang einzustellen und im Flug den Leerweg abzuschätzen. Du kannst in Folge die Beschleunigerschnüre um diesen Leerweg kürzen. Brummelhaken¹ mit drei Löchern helfen bei der einfachen Justierung des Seilwegs.

Flug mit Beschleuniger

Vor dem Start beziehungsweise beim Einhängen des Tragegurtes in die Hauptaufhängung des Gurtzeuges sind die Brummelhaken des Beschleunigers mit jenen am Tragegurt zu verbinden. Bitte mache es dir zum Prinzip, den Beschleuniger einzuhängen – die Option auf zusätzliche Geschwindigkeit bedeutet ein Sicherheitsplus.

Der SPEEDMAX 2 verfügt über ein äußerst effektives und leichtgängiges Beschleunigersystem. Die Gleitleistung bleibt bis zur Maximalgeschwindigkeit sehr hoch. Nickkorrekturen beziehungsweise das aktive Fliegen sollten im beschleunigten Flug nicht über die Bremsen erfolgen, sondern über den Beschleuniger.

¹ Dabei handelt es sich um Verbindungselemente aus Aluminium, welche durch Schlitze hindurch miteinander verbunden werden.

Wenn der Schirm nach vorne nickt, sollte der Pilot also nicht anbremsen, sondern weniger beschleunigen.

Richtungswechsel im beschleunigten Flug können entweder durch Gewichtsverlagerung oder durch asymmetrisches Beschleunigen durchgeführt werden. Wird links stärker beschleunigt, so fliegt der Schirm eine Rechtskurve.

Geometrische Daten des Beschleunigers

Wird der gesamte verfügbare Beschleunigerweg genutzt, so verkürzen sich A-Gurte gegenüber dem C-Gurt um 14,5 Zentimeter.

Kurvenflug

Eine Kurve ist ein Zusammenspiel aus Innenbremse, Außenbremse und Gewichtsverlagerung. Die Kunst ist die richtige Dosierung. Der SPEEDMAX 2 zeichnet sich durch ein sensibles Handling aus. Es genügen bereits kleine Steuerausschläge, um präzise Kurven zu fliegen.

Beim Thermikfliegen empfehlen wir zusätzlich zur Innenbremse ein leichtes Anbremsen der kurvenäußeren Seite: Dies hilft, die Querneigung und Drehgeschwindigkeit besser kontrollieren zu können beziehungsweise um ein besseres Feedback vom Gleitschirm zu erhalten. Zudem erhöht es die Stabilität des Außenflügels.

Enge, kontrollierte Kurven und pendelfreie Kurvenwechsel erfordern an Übung, sollten jedoch von jedem Piloten beherrscht werden.

Achtung: Sollte der Fall eintreten, dass der Schirm nicht mehr über die Bremsleinen steuerbar ist – weil etwa die Bremsleinen verwickelt sind –, so kann der Gleitschirm eingeschränkt auch über die C-Gurte gesteuert werden. In Verbindung mit Gewichtsverlagerung lassen sich so relativ gute Richtungskorrekturen durchführen. Auch eine sichere Landung ist mit dieser Technik möglich. Die C-Gurte dürfen dabei nicht zu weit heruntergezogen werden, um einen Strömungsabriss zu vermeiden..



Achtung: Im beschleunigten Flug anzubremsen kostet nicht nur sehr viel Leistung, sondern erhöht (im Gegensatz zum unbeschleunigten Flug) die Anfälligkeit für Klapper!



Landung

Die Landung mit dem SPEEDMAX 2 gestaltet sich sehr einfach.

Der Rucksackmotor sollte 30m über Grund im Endanflug abgeschaltet werden. Dadurch wird bei einer unsanften Landung unkontrolliertes Gas geben ausgeschlossen.

Eine Landung mit laufendem Motor ermöglicht es dem Piloten die Landung abzubrechen und wieder Höhe zu gewinnen. Bei Unfällen kann es jedoch gefährlich und sehr teuer werden.

In turbulenten Bedingungen empfiehlt es sich, leicht angebremst anzufliegen, um die Stabilität zu erhöhen und um das Gefühl für die Schirmbewegung zu vergrößern.

Unmittelbar vor dem Boden sollte dann stark – durchaus bis zum Strömungsabriss – durchgebremst werden. Die ideale Trimmerstellung für die Landung ist geschlossen bis leicht geöffnet.

Schnellabstiegsmanöver

Zum schnellen Abbau von Höhe empfehlen wir Ohren anlegen oder die Steilspirale. Diese werden mit Motor in Leerlauf-Drehzahl geflogen. Anbei eine Erklärung zu allen gängigen Manövern.

1.) Ohren anlegen

Zum Anlegen der Ohren sind beidseitig die äußersten A-Leinen herunter zu ziehen, welche an einem separaten Gurt aufgehängt sind (geteilte A-Gurte). Die Bremsschlaufen bleiben dabei (ohne zusätzliche Wick-

lung) in der Hand. Solange die Leinen unten gehalten werden, bleiben die Außenflügel eingeklappt, was den Sinkwert erhöht.

Tritt man in den Beschleuniger oder öffnet den Trimmer, erhöhen sich Sinken und Geschwindigkeit. Zudem wird so die Anstellwinkelerhöhung, welche durch den Zusatzwiderstand der angelegten Ohren erzeugt wird, ausgeglichen.

Zur Ausleitung des Manövers werden die A-Gurte nach oben geführt und vollständig freigegeben. Sollten sich die Ohren nicht von selbst vollständig füllen, kann der Pilot die Öffnung durch ein kurzes, impulsives Bremsen beschleunigen.

2.) B-Stall

Der B-Stall wird durch symmetrisches Herunterziehen (rund 15 Zentimeter) der B-Gurte eingeleitet. Es empfiehlt sich – für maximalen Halt und Manöversicherheit –, die Gurte am oberen Ende, also am Leinenschloss, zu greifen. Der Schirm verliert sofort mit Herunterziehen der Gurte seine Vorwärtsfahrt und geht nach einer kurzen Pendelbewegung in einen stabilen Sackflugzustand über.

Wir empfehlen, den B-Stall mit Blick zur Kappe durchzuführen – ohne dabei jedoch die Höhe über Grund aus den Augen zu lassen und das Manöver rechtzeitig wieder zu beenden.

Der B-Stall wird durch schnelles nach-oben-führen der B-Gurte wieder ausgeleitet. Zu langsames Ausleiten kann unter ungünstigen Umständen eine Sackflugphase nach dem B-Stall zur Folge haben (siehe Sackflug).

Die Bremse wird während des gesamten Manövers ohne zusätzliche Wicklung der Leine um die Hand gehalten. Bei der Ausleitung ist darauf zu achten, dass die Bremse gänzlich freigegeben wird, bis der Schirm vollständig Fahrt aufgenommen hat.

3.) Steilspirale

Die Steilspirale ist die anspruchsvollste Abstiegshilfe und sollte in großer Höhe, am besten während eines Sicherheitstrainings, erlernt werden.

Die Einleitung hat zwei Phasen:

- Zuerst verlagert der Pilot sein Gewicht auf die Kurveninnenseite und leitet mit der entsprechenden Bremse eine immer steiler werdende



Achtung: Ein vollständiger Strömungsabriss (Fullstall) kann

- zu früh gezogen
- zu unsanften

Landungen
oder gar zu schweren
Unfällen führen. Daher
sind die Bremsen erst
direkt vor dem Aufset-
zen (<0,5 Meter) ganz
durchzuziehen.

Kurve ein (Achtung: Nicht ruckartig ziehen, sondern die Bremse kontinuierlich betätigen). Mit zunehmender Kurvenbeschleunigung kommt der Moment, in dem die g-Kräfte schnell zunehmen und die Nase des Schirms beginnt, sich immer mehr Richtung Boden zu neigen, bis sie – in der vollendeten Steilspirale – fast senkrecht nach unten zeigt.

- Schließlich erreicht der Schirm Sinkgeschwindigkeiten von 20 Metern pro Sekunde oder mehr. Die Belastung kann auf mehr als die dreifache Erdbeschleunigung (>3g) steigen. Der Pilot muss sich dieser Belastung bewusst sein.

Vor dem Spiralen sollte die pendelfreie Ausleitung von Steilkurven (Spiralansatz) geübt werden. Diese Ausleitung erfolgt durch ein Betätigen der Außenbremse bei vorerst unveränderter Position der Innenbremse. Die Außenbremse wird so lange gezogen, bis sich die Spiralbewegung verlangsamt. Um ein pendelfreies Ausleiten zu gewährleisten, muss die Außenbremse dann noch einmal nachgelassen werden, sobald sich der Schirm deutlich aufrichtet beziehungsweise sobald der Gleitschirm seine Schräglage deutlich verringert.

Die eigentliche Spiralbewegung beginnt erst mit der oben beschriebenen Übergangsphase beziehungsweise des Antauchen des Schirms. In diesem Moment wird der Pilot im Gurtzeug nach außen gedrückt. Er sollte diesem Druck nachgeben, um eine stabile Spiralbewegung zu vermeiden. Nun können die Sinkwerte durch Innen- und Außenbremse variiert werden.

Bleibt der Pilot mit dem Gewicht auf der Außenseite, so genügt ein Nachlassen der Innenbremse und der Gleitschirm verlangsamt die Spiralbewegung stetig. Die weitere Ausleitung erfolgt dann wie oben beschrieben.

Verlagert der Pilot sein Gewicht deutlich nach innen, so kann der Gleitschirm auch beim Freigeben beider Bremsen weiterspiralen. In diesem Fall hilft beidseitiges Anbremsen oder ein Anbremsen der Kurvenaußenseite sowie natürlich die Verlagerung des Gewichts nach außen.

Fazit: Es ist wichtig, sich langsam an dieses Manöver heranzutasten. Die Ausleitung muss kontrolliert erfolgen. Allgemein gilt:

- Will der Pilot die Dynamik verringern beziehungsweise die Spiralbewegung verlangsamen, so empfiehlt sich als erste Reaktion ein Anbremsen der Außenseite und nicht ein Nachlassen der Innenbremse.
- Der Pilot muss sich der physischen Beanspruchung durch Drehung (Schwindel) und Rotationsbelastung (g-Kräfte) bewusst sein.

- Bei einer Gewichtsverlagerung hin zur Kurveninnenseite kann es mit jedem Schirm zu einer stabilen Steilspirale kommen.
- Der hohen Sinkgeschwindigkeit wegen muss der Bodenabstand stets im Auge behalten und mit einer rechtzeitigen Ausleitung begonnen werden.

C-Stall

Wir raten von einem C-Stall mit dem SPEEDMAX 2 ab.

Klapper

Seitlicher Klapper

Beim Einflug in starke Turbulenzen kann eine Seite des Gleitschirms einklappen. Konkret passiert dies, wenn auf dieser Seite der Anstellwinkel in Folge der Turbulenz so weit abnimmt, dass kein Auftrieb mehr erzeugt wird, wodurch die Leinen entlasten und in Folge eine Schirmseite einklappt.

Ein solcher Klapper kann nur einen kleinen Teil der Spannweite betreffen und der Schirm wird keine nennenswerte Reaktion zeigen. Bei größeren Klappern, welche 50 Prozent der Spannweite oder mehr betreffen, zeigt der Schirm eine deutliche Reaktion:

Durch den vergrößerten Widerstand des eingeklappten Flügels wird der Schirm zur Seite des Klappers hin zu drehen beginnen. Gleichzeitig nickt der Flügel in Folge der kleineren tragenden Fläche beziehungsweise durch die deshalb höhere Fluggeschwindigkeit nach vorne. Der Pilot kann dieses Wegdrehen und Nicken verhindern, in dem er jene Seite, welche nicht eingeklappt ist, anbremst. Diese Reaktion ist vor allem in Bodennähe essentiell und sollte durch provozierte Klapper in großer Höhe – am besten im Rahmen eines Sicherheitstrainings – trainiert werden.

Frontklapper

Der Frontklapper, oft missverständlich als »Frontstall« bezeichnet, ist ebenso eine Folge von Turbulenzen. Im Gegensatz zum Seitenklapper klappt beim Frontklapper die gesamte Eintrittskante nach unten.

Bei all unseren Gleitschirmen öffnen Frontklapper, ebenso wie Seitenklapper, selbstständig (entsprechend der Prüfnorm). Um die Wiederöffnung zu beschleunigen, empfehlen wir im Falle eines Frontklappers ein sehr kurzes, impulsives beidseitiges Anbremsen. Es ist wichtig, anschließend die Bremsen vollständig frei zu geben.



Bremst der Pilot auf der geöffneten Seite markant zu stark an, so kann ein einseitiger Strömungsabriss die Folge sein – siehe Einseitiger Strömungsabriss (Trudeln).

Die auftretenden Belastungen können im G-Force-Trainer simuliert werden. Wir empfehlen allen Piloten solch ein g-Kraft-Training.

Bei provozierten Frontklappern über die A-Tragegurte ist es schwierig, den Außenflügel mit einzuklappen. Die äußersten A-Leinen sind am B-Tragegurt beziehungsweise an der Stabilo-Leine aufgehängt (siehe Leinenplan Seite 75). Führt man durch Ziehen der A-Tragegurte einen provozierten Frontklapper herbei, kann es vorkommen, dass nur die Flügelmitte einklappt, während die Außenflügel offen bleiben und sich aufeinander zubewegen. Im Extremfall kann dies zu einem Verhängnis führen. Beobachtet man das beschriebene Verhalten – das aufeinander Zubewegen der Außenflügel –, so kann dies durch kurzes beidseitiges Anbremsen problemlos gestoppt werden. Wichtig ist – wie bereits erwähnt –, die Bremse sofort wieder freizugeben.

Dieses Verhalten betrifft nur provozierte Frontklapper, welche über die A-Gurte eingeleitet werden. Um dieses Verhalten auch bei provozierten Frontklappern zu vermeiden, empfehlen wir, die A-Gurte nicht senkrecht nach unten, sondern zusätzlich nach innen zu ziehen. So ist es möglich, auch die Außenflügel einzuklappen.

Strömungsabriss

Einseitiger Strömungsabriss (Trudeln)

Bremst der Pilot einseitig zu stark an, ist ein einseitiger Strömungsabriss, auch Trudeln genannt, die Folge. Der Drehpunkt der Bewegung ist nicht – wie bei einer gewöhnlichen Kurve – weit außerhalb des Schirms, sondern er wandert im Moment des einseitigen Strömungsabrisses in den Schirm und der Innenflügel schmiert nach hinten weg. Die richtige Pilotenreaktion ist ein sofortiges Freigeben beider Bremsen. Mitunter gilt es ein Vorschießen der Kappe maßvoll zu unterbinden.

Beidseitiger Strömungsabriss (Fullstall)

Werden die Bremsen symmetrisch zu weit heruntergezogen, kommt es zum beidseitigen Strömungsabriss, auch Fullstall genannt. Dabei verliert der Schirm plötzlich seine Vorwärtsfahrt, während sich der Pilot weiterhin nach vorne bewegt. Aus der Sicht des Piloten kippt der Schirm in diesem Moment deshalb deutlich nach hinten. In diesem Augenblick dürfen die Bremsen keinesfalls vollständig freigegeben werden, da ansonsten die Gefahr besteht, dass der Schirm bis unter den Piloten nach vorne schießt.



Der Fullstall ist ein komplexes Manöver, dessen korrekte Ausführung nicht vollständig in diesem Handbuch erklärt werden kann. Wer dieses Manöver erlernen will, sollte dies am besten im Rahmen eines Sicherheitstrainings versuchen.

Der verfügbare Steuerweg bis zum Stall ist von der Schirmgröße abhängig und beträgt:

- 61 cm für den SPEEDMAX 2 S
- 63 cm für den SPEEDMAX 2 M
- 67 cm für den SPEEDMAX 2 L
- 70 cm für den SPEEDMAX 2 XL

Diese Werte stellen einen groben Anhaltspunkt dar. Gerade in turbulenter Luft kann der Strömungsabriss aber auch deutlich früher oder deutlich später als oben angegeben einsetzen. Diese Werte sind in Folge dessen nur von sehr bedingter Aussagekraft.

Sackflug

Als Sackflug wird ein Flugzustand ohne Vorwärtsfahrt und mit starkem Sinken bezeichnet. Alle unsere Gleitschirme leiten den Sackflug bei freigegebenen Bremsen selbstständig aus, sofern sich der Schirm in ordnungsgemäßem Zustand befindet und sofern der Pilot die Betriebsgrenzen einhält.

Befindet sich der Schirm aufgrund eines porösen Tuches oder aufgrund stark vertrimmter Leinen nicht mehr in lufttüchtigem Zustand, vergrößert sich das Risiko für einen stabilen Sackflug. Auch ein nasser oder vereister Schirm neigt zu einem stabilen Sackflug.

Ist ein Risikofaktor gegeben (zum Beispiel ein unerwarteter Flug im Regen), dann sollte man Manöver mit hohem Anstellwinkel dringend vermeiden. Dazu zählt Ohren anlegen (ohne Beschleunigereinsatz), B-Stall wie auch stark angebremsstes Fliegen. Falls es die Flugbedingungen erlauben, ist ein leichter Beschleunigereinsatz ratsam.

Im Falle eines stabilen Sackflugs sollte man den Beschleuniger betätigen. Der Schirm geht dann in den Normalflug über. Falls dies nicht möglich ist, empfehlen wir ein nach vorne drücken der A-Tragegurte.

Alternativ besteht noch die Möglichkeit, den Schirm im stabilen Sackflug durch sehr kurzes, symmetrisches Anbremsen nach hinten kippen zu lassen. Die folgende Pendelbewegung nach vorne lässt den Schirm wieder in den Normalflug übergehen.

Beim Sackflug in unmittelbarer Bodennähe ist abzuwägen, ob die Höhe für das Durchpendeln noch ausreicht. Anderenfalls ist eine (harte) Landung im Sackflug dem Einpendeln als Folge der Ausleitung des Sackflugs vorzuziehen.



Achtung: Werden im Sackflug die Bremsen länger betätigt, so geht der Schirm in einen Fullstall über!

Verhänger

Wenn ein Teil des Flügels – meist nach einem Klapper oder einem Stall – so in den Leinen verhängt ist, dass er sich nicht mehr selbstständig öffnet, so spricht man von einem Verhänger. Dieser Flugzustand kann bei keinem Gleitschirm ausgeschlossen werden.

Im Falle eines Verhängers empfehlen wir folgende Reaktionen:

1. **Gegenbremsen:** Der Schirm will – analog zu einem seitlichen Klapper – zur verhängten Seite hin wegdrehen. Reagiert der Pilot nicht mit Gegenbremsen auf der geöffneten Seite, so kann diese Drehbewegung in manchen Fällen sehr schnell in eine stabile Steilspirale übergehen, die dann äußerst große Ausleitkräfte erfordert oder eventuell gar nicht mehr ausgeleitet werden kann. Diese Drehbewegung gilt es im Ansatz zu verhindern.
2. **Öffnen durch Pumpen mit der Bremse:** Durch ein beherztes Durchziehen der Bremse auf der verhängten Seite kann der Verhänger eventuell gelöst werden. Zaghaftes ziehen an der Bremse führt selten zum Erfolg.
3. **Ziehen an der Stabilo-Leine:** Hilft Anbremsen nicht weiter, so lässt sich der Verhänger eventuell durch ein Herunterziehen der Stabilo-Leine lösen. Diese Leine befindet sich ganz außen am B-Gurt und ist orange gefärbt.
4. **Einklappen der verhängten Seite:** Ein Einklappen der verhängten Flügelhälfte durch Herunterziehen der A-Tragegurte kann den Verhänger eventuell lösen.
5. **Fullstall:** Wer den Fullstall souverän beherrscht, verfügt über eine wirkungsvolle Methode, um Verhänger zu lösen.
6. **Rettung:** Wenn du die Kontrolle über den Schirm verlierst oder wenn du dir nicht absolut sicher bist, dass die Höhe für weitere Öffnungsversuche ausreicht, benutze ohne zu zögern deine Rettung. Falls möglich, sollte der Gleitschirm bis zur Retteröffnung durch Gegenbremsen stabilisiert werden.

Mache es dir zur Gewohnheit den Retterwurf zumindest mental immer wieder zu trainieren, indem du beispielsweise während des Fluges schnell zum Rettergriff greifst. Dies ist eine sinnvolle Hilfe für den Ernstfall.

Viele Vereine oder Flugschulen bieten das Retterwerfen in Turnhallen an. Am realistischsten ist natürlich der tatsächliche Retterwurf während eines Sicherheitstrainings.



Viele Piloten zögern zu lange mit der Auslösung des Notschirms oder sie benutzen die Rettung gar nicht. Ein Abgang am geöffneten Rettungsschirm ist unkontrollierten Flugzuständen am Gleitschirm vorzuziehen.

Pflege und Reparatur

Bei korrektem und sorgsamem Umgang mit dem Gleitschirm wird dieser auch bei intensivem Gebrauch eine lange Zeit in technisch einwandfreiem Zustand bleiben. Ausgenommen davon sind sehr leicht gebaute Gleitschirme, die bei intensivem Gebrauch rascher verschleifen. Folgende Ratschläge sind zu beachten:

- Der Gleitschirm sollte nicht unnötiger Sonneneinstrahlung ausgesetzt werden, in dem man ihn beispielsweise vor dem Start oder nach der Landung lange Zeit in der Sonne liegen lässt.
- Beim Zusammenlegen sollten die Polyamid-Stäbe an der Eintrittskante nicht geknickt werden.
- Ist der Schirm beim Zusammenlegen nass oder auch nur feucht, so muss er rasch getrocknet werden. Ein nasses Lagern kann zu dauerhaften Schäden führen.
- Bei der Landung oder beim Groundhandling sollte vermieden werden, dass der Gleitschirm mit großer Wucht mit der Eintrittskante auf den Boden schlägt.
- Die Leinen sollten vor Verschmutzung und spitzen Steinen geschützt werden. Auf steinigem Untergrund sollte man keinesfalls auf die Leinen steigen.
- Nässe in Verbindung mit Schmutz kann auf Dauer zu einem Schrumpfen des Leinenmantels und damit zu einer Vertrimmung des Gleitschirms führen.
- Salzwasser (auch Schweiß) und Sand schädigen Leinen und Tuch. Es wirkt sich negativ auf Haltbarkeit und Festigkeit aus.

Packen des Schirms

Keep it simple! Gleitschirme von NOVA können in Zellpacksäcken verstaubt werden, sie müssen es jedoch nicht (wir konnten nicht die Erfahrung machen, dass Zellpacksäcke die Lebenszeit des Schirmes verlängern). Wenn es schnell gehen muss, können unsere Schirme zur Not auch mal in den Innenpacksack gestopft werden (bitte so jedoch nicht dauerhaft lagern!).



EASY PACKING

Gleitschirmfliegen bedeutet für uns Freiheit. Und Freiheit bedingt einer Unkompliziertheit im Umgang mit dem Material.



Wir selbst packen unsere Gleitschirme konventionell: Flächig, mit den Aufhängungspunkten nach oben, auflegen und dann jeweils zur Mitte hin zusammen legen. Als Bezugslinie dienen die Eintrittsöffnungen, die auf einer Linie liegen sollten. Zum Schluss die Bahnen falten und nicht rollen – das verbessert den Tragekomfort im Rucksack. Bitte so falten, dass die Stäbe der Eintrittskante nicht geknickt werden. Möglich ist diese einfache Packmethode dank unseres zurückhaltenden Einsatzes von Stäbchen, die sich nur auf die Profilmase beschränken.

Lagerung

Ideal ist eine lichtgeschützte, trockene Aufbewahrung des Gleitschirms. Eine dauerhafte Lagerung bei sehr hoher Temperatur (etwa im Auto im Hochsommer) ist zu vermeiden. Bei längerer Lagerung sollte der Gleitschirm zudem nicht sehr stark komprimiert, sondern lose gepackt im Innenpacksack aufbewahrt werden.

Reinigung

Zur Reinigung der Kappe sollte nur Wasser und ein weiches Tuch/Schwamm verwendet werden (keine Lösungsmittel!).

Wenn sich Sand, Schmutz oder Steinchen im Inneren des Schirms sammeln, so sollten diese entfernt werden. Vor allem Sand scheuert am Tuch, was die Alterung des Schirms beschleunigt. Zur Entfernung dieses Schmutzes ist an unseren Schirmen am Stabilo (Hinterkante) links und rechts je ein Klett eingenäht. Wird dieser geöffnet, können die unerwünschten Fremdkörper hinausgeschüttelt werden.

Reparatur

Reparaturen sollten nur vom Hersteller oder von autorisierten Betrieben durchgeführt werden. Eine Liste von autorisierten Betrieben findest du auf unserer Website unter:

www.nova.eu/de/try-buy/

Ausnahmen bilden das Auswechseln von Leinen sowie das Reparieren kleiner Risse (bis fünf Zentimeter Länge, die keine Naht betreffen) oder Löcher im Tuch, welche mit dem original Klebesegel von NOVA (beigelegt zum Produkt) repariert werden können.

Ersatzteile wie weiteres Klebesegel oder Austauschleinen bekommst du bei autorisierten Servicebetrieben oder direkt bei NOVA.

Entsorgung

Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoff-Materialien erfordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an NOVA oder deinen lokalen NOVA-Partner zurückschicken: Dort werden sie fachgerecht in ihre Einzelteile zerlegt und entsorgt.

Service und Garantie¹

my 

Bitte registriere deinen Schirm binnen 14 Tagen nach Kauf (Rechnungsdatum) in unserer Datenbank:

my.nova.eu ↗

Eine Registrierung ist notwendig, um in den Genuss der erweiterten Garantie- und Gewährleistungen zu kommen. Mehr darüber in unseren Garantie- und Gewährleistungsbedingungen unter:

www.nova.eu/de/garantiebedingungen

Unsere Leistungen

Optimiere Deinen Flügel.

Die Leinen eines Gleitschirmes schrumpfen oder dehnen sich im Gebrauch. In der Regel werden A- und B-Leinen länger, während sich C-Leinen verkürzen. Der Schirm wird in Folge langsamer, das Handling verliert an Dynamik. Dieser Effekt tritt bei allen Leinen auf – gleichgültig, welches Material oder welcher Hersteller.

Für deinen vollen Flugspaß und deine Sicherheit entwickelten wir gemeinsam mit dem Fluglehrer und Mathematiker Ralf Antz das **NOVA Trim Tuning²**, kurz **NTT**: Nach 15 bis 20 Betriebsstunden ist dieses Dehnen beziehungsweise Schrumpfen weitgehend abgeschlossen. Wir empfehlen dir, danach den Schirm gleich zu uns oder einem autorisierten Partner zu schicken.

Wir vermessen alle Leinen, analysieren mit einer Software die Segeltrimmung und stellen deinen Schirm wieder optimal ein. Wenn du diesen Service in Anspruch nimmst, kommst du in den Genuss von **3 Years No Full Service Required**: Nach einem NTT musst du deinen Schirm erst nach drei Jahren ab Kaufdatum (sofern du die Anzahl an Betriebsstunden lt. Betriebshandbuch nicht überschreitest) zum Check bringen.

¹ Die Garantie- und Serviceleistungen sind beschränkt, an Bedingungen geknüpft und nicht in allen Ländern gleich umfangreich. Details findest du unter www.nova.eu/de/garantiebedingungen/

² Diese Serviceleistung ist in ausgesuchten Ländern im Kaufpreis inbegriffen und, sofern inkludiert, nur im Land des Kaufs einlösbar.



Rundumschutz inklusive.

NOVA Protect ist ein Rundumschutz für deinen Gleitschirm: Ein Jahr lang ab Kauf und nach erfolgter Produktregistrierung unter myNOVA ist dein NOVA-Gleitschirm einmalig gegen die Kosten von Unfallschäden geschützt (Achtung: € 50,- zzgl. MwSt. Selbstbehalt³). Wir reparieren Risse, tauschen Leinen aus oder erneuern Bahnen. Ist dein Gleitschirm irreparabel schwer beschädigt, rechnen wir dir auf Wunsch den Zeitwert beim Kauf eines neuen NOVA-Gleitschirms an. Damit bieten wir einen einmaligen Service, der ein sicheres Gefühl gibt und – im Fall des Falles – den Schmerz über Schäden am neuen Schirm lindert. **NOVA Protect** ist bei jedem neuen NOVA-Schirm inklusive. Voraussetzung ist einzig eine erfolgte Produktregistrierung.

³ Diese Leistung bezieht sich auf Schäden, die während des Fluges durch einen Unfall entstanden sind. Sachschäden oder Personenschäden sowie Diebstahl oder sonstiger Verlust sind von der Ersatzleistung ausgeschlossen.



Das Drei-Jahre-Sorglos-Paket.

Das Drei Jahre-Sorglos-Paket. Stell dir vor, zwei Jahre sind vorbei – und du musst keinen Zweijahres-Check machen. Dann fliegst du einen Schirm von NOVA! Wenn du dein **NOVA Trim Tuning** durchführen lässt, verlängern wir die Zeit bis zum Check von zwei auf drei Jahre (ab Kaufdatum) – vorausgesetzt, du überschreitest nicht die maximal zulässigen Betriebsstunden bis zum Check laut Betriebshandbuch.

Diese Verlängerung des checkfreien Intervalls ermöglicht es dir, dich auf das zu konzentrieren, was dir Freude macht: das Fliegen.

Wir von NOVA wünschen dir dabei viel Spaß!





Volle vier Jahre Garantie.

Damit du ruhigen Gewissens abheben kannst, garantieren wir dir standardmäßig eine erweiterte Garantie von drei Jahren auf deinen Gleitschirm. Diese Garantie umfasst Material wie auch Verarbeitung.

Wenn du ein **NOVA Trim Tuning** und ein **NOVA Full Service** bei einem autorisierten NOVA-Partner durchführen lässt, wird **4 Years On Materials** wirksam und es verlängert sich diese Garantie auf vier Jahre.

Können wir einen auftretenden Schaden nicht reparieren, bekommst du beim Kauf eines neuen NOVA-Gleitschirms den Zeitwert gutgeschrieben.

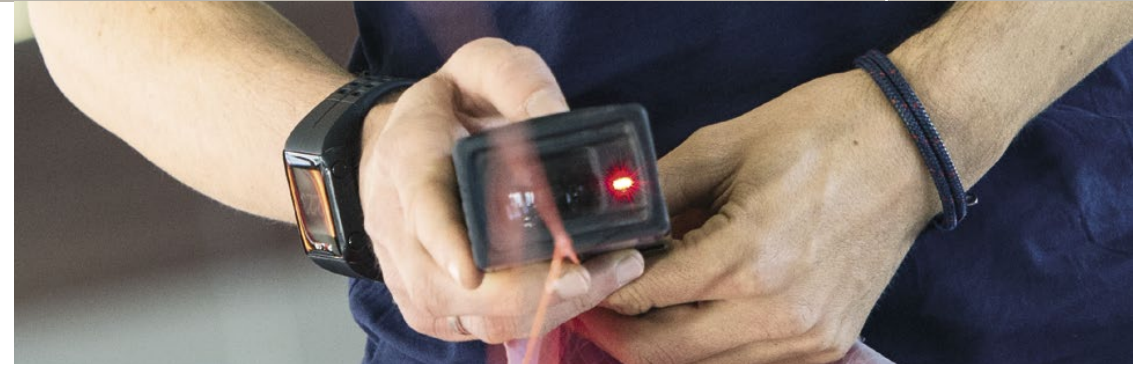


Mehr als ein Check.

Wenn es um Checks geht, sind wir penibel – deshalb nennen wir den Check auch nicht nur Check sondern **NOVA Full Service**: Wir überprüfen alle Einzelheiten eines Gleitschirms: Von der Luftdurchlässigkeit über die Leinenlänge bis hin zur richtigen Trimmung. Mit einer speziell programmierten Softwarelösung, der **Quality Assurance Database (NOVA QAD)**, kann der Servicemitarbeiter alle bisherigen Überprüfungen abrufen. Und auch du selbst kannst – durch ein Passwort geschützt – auf die Überprüfungsgeschichte deines Schirmes zurück greifen.

Analog zum **NOVA Trim Tuning** vermisst der Checker alle Leinen und lässt die Daten automatisch in eine Analysesoftware einlaufen. Diese berechnet aus den Vermessungsdaten die Segeltrimmung und schlägt eine mögliche Trimmkorrektur vor, welche die Servicekraft beurteilt und dann durch Schlaufen an den Leinenschlössern umsetzt.

Sämtliche Checkdaten werden zentral gespeichert und können von uns jederzeit abgerufen und analysiert werden. So können wir für jedes Modell feststellen, wie, in welcher Streuung und in welcher Größenordnung sich Leinen vertrimmen. Aus diesen Daten können wir Rückschlüsse über Leinen ziehen und Know-how für künftige Schirme gewinnen. Als technisch-innovatives Unternehmen sind wir stetig um Fortschritt und Sicherheit bemüht.



Alles immer verfügbar.

Ein Gleitschirm ist für uns mehr als ein paar Kilogramm Plastik. Wir hauchen ihm digitales Leben ein. Die Registrierung unter MyNOVA ist seine Geburtsurkunde; in unserer **Quality Assurance Database** werden in Folge das ganze Schirmleben hindurch alle Servicedaten eingetragen. Dieses von uns seit Jahren geführte System ist gleich aus zwei Gründen nicht nur praktisch, sondern auch wichtig für die fortlaufende Qualitätssicherung:

Einerseits haben unsere Kunden dank eines Benutzerprofils jederzeitigen Zugang auf alle wichtigen Daten zu ihrem Gleitschirm – etwa das Protokoll zum **NOVA Full Service**, dem Trim Tuning oder etwaige Besitzwechsel.

Andererseits gewinnen wir durch die gesammelten Daten einen tiefen Einblick in die Alterungsbeständigkeit von Tuch und Leinen. Dies hilft uns einerseits, bei Problemen unsere Kunden rechtzeitig zu informieren. Andererseits konnten und können wir daraus ableiten, welche Materialien dem Gleitschirmalltag am besten gewachsen sind. Das hilft uns, immer noch bessere Gleitschirme zu bauen.

Von uns zertifizierte Check-Betriebe können ebenfalls auf diese Datenbank zugreifen. Der Checker kann sich ein Bild über den Schirm machen, noch bevor er ihn ausgebreitet hat. Die **Quality Assurance Database** verbessert damit den Wissenstransfer – ganz im Sinne des Kunden.



All diese Service- und Garantiebedingungen sind an Bedingungen geknüpft. Details zu unseren Serviceleistungen findest du online unter: www.nova.eu/de/garantiebedingungen/

Details und Sonderbestimmungen



Kommerziell eingesetzte Geräte (Schulungsschirme, Tandems) müssen in jedem Fall jährlich gecheckt werden.

Die weiteren Checkintervalle betragen dann zwei Jahre, es sei denn, der Checker setzt den Checkintervall aufgrund eines grenzwertigen Zustandes auf ein Jahr fest.

Ebenso empfehlen wir eine jährliche Überprüfung, wenn viel in Gegenden geflogen wird, die das Material stark belasten: in sehr steinigem Gebieten, in salzhaltiger Luft oder vor allem bei Salzwasserkontakt. Auch bei regelmäßig geflogenen Acro-Manövern empfehlen wir einen jährlichen Check. In diesen Fällen liegt es – noch mehr als sonst – am Piloten, seinen Schirm selbst regelmäßig auf Beschädigungen zu überprüfen.

Unabhängig von den oben genannten Fristen muss jeder Gleitschirm nach spätestens 100 Betriebsstunden oder 400 Starts gecheckt werden, je nach dem, welcher Wert früher erreicht ist.

Das NOVA Full Service ist durch den Stempel zu bestätigen. Bei Nichteinhaltung erlischt die Lufttuchtigkeit. Autorisierte Service-Partner findest du online auf unserer Website:

www.nova.eu/de/try-buy/





SPEEDMAX 2 - Pure Powered Performance

NOVA Performance Paragliders

Thank you for your trust

Many thanks for choosing a NOVA wing. NOVA stands for innovative, technically sophisticated, high quality products. Your paraglider was developed using modern design and simulation software, it was intensively tested and during and after production it underwent stringent quality control procedures.

This manual contains important information on using your paraglider. We recommend reading it carefully in advance of your first flight with the wing. Please contact us or your [NOVA partner](#) with any queries or suggestions.

Further information on this wing and other products can be found at www.nova.eu.

We wish you great flights and safe landings.

Your NOVA development team

Philipp Medicus
Chief designer

my **NOVA**
NOVA offers comprehensive guarantees and services. To claim or use these services, you must register your wing at our [myNOVA](#) web site within 14 days of purchase (invoice date).

Contents

Thank you for your trust	39	Care and maintenance	64
About NOVA	41	Packing the glider	64
Quality	42	Storage	66
Flying and nature	43	Cleaning	66
The SPEEDMAX 2	44	Repair	66
Introduction	44	Disposal	66
Technical summary	45	Service and guarantee	67
SPEEDMAX 2 technologies	46	myNOVA	67
SPEEDMAX 2 target group	48	Our services	67
General information	48	Particulars and exceptions	71
Recommendations	48	Technical data	72
Operating limits	49	Overview risers	73
On receiving your paraglider	50	Overview glider	74
Initial flight	50	Line plan	75
Registration	50		
Accessories included	50		
Glider modification	50		
Suitable harnesses	51		
Weight range	51		
Flying the SPEEDMAX 2	52		
Take off	52		
Normal flight	53		
Accelerated flight	54		
Turning	57		
Landing	57		
Rapid descent techniques	57		
Collapses	60		
Stalls	61		
Cravats	63		
		_ GERMAN MANUAL	3



Version 1.1 | January 2017
 The respective current and valid manual can be found
 on our website: www.nova.eu



About NOVA

Driven by the idea of creating better wings, we founded NOVA in 1989. The company quickly grew into a significant manufacturer. We rapidly consolidated and expanded our market position.

Our headquarters are in Terfens, near Innsbruck. Thanks to this location we are 20 minutes from our local flying site, the Rofan. Due to its proximity to lake Achensee, it is ideal for glider testing. Alternatively, the Zillertal, the Stubaital or the southern Alps are close by.

As a paragliding manufacturer, being close to mountains is essential. Firstly we need appropriate terrain for good development work. Secondly, we need to have our finger on the pulse and need to be closely connected to our customers. In Tyrol and the surrounding areas paragliding is more than a sport. This positive attitude translates into our products, which assists us to keep making better paragliders.

NOVA has a highly qualified staff team, nearly all of whom share the same passion for flight as the pilots who choose to fly NOVA wings. This passion and our know-how are the drivers of our innovation. For example, it lead us to being pioneers in the area of flow simulation, where we can reasonably accurately predict many of the characteristics of a new wing design on a computer.

The starting point of our mission is to build paragliders which are safe and simultaneously high performance. Performance and safety, or rather the correct ratio between the two, make for lots of flying fun - and that is what it is all about!



Quality

When discussing quality in paragliding, often the focus is on externally visible issues: seams, fabric or symmetry. These are all important indicators for us too, but at NOVA we feel the term quality encompasses more.

Quality means a cycle of processes which begins with the right idea and ends in comprehensive customer service. In between lies responsible development and testing; serial production with routine inspection and a network of responsible dealers and approved service centres.

We don't just want to offer you a good wing - we want to give you the right one. Our highest priority is earning and maintaining the long-term trust of our customers. We equate quality with the satisfaction of our customers. If we matched your expectations, then we have provided a quality service.

Flying and nature

On the one hand, flying means experiencing a particular form of freedom. On the other, there is a requirement to follow laws and ethical groundrules. Please show respect to your fellow pilots, but also consider the interests of landowners (both take-off and landing), air law and your impact on the environment.

For the sake of our sport and our environment, we ask you to undertake paragliding in an environmentally-friendly way. Please do not litter and please avoid scaring animals, like birds of prey or deer, by flying too close to them. Especially in winter, this stress can be life-threatening to animals.

Being considerate to the needs of animals is your contribution to the preservation of their habitat. At the same time, respectful behaviour also avoids conflict with other interest groups like landowners, whose income is reliant on healthy numbers of wild and domesticated animals.



Acceptance of our sport depends on the good behaviour of every pilot. Please make your contribution to the positive image of the paragliding community.



The SPEEDMAX 2

Introduction

Impressive performance, a high degree of stability, balanced handling: the SPEEDMAX is ideally suited to pilots looking for an efficient paramotor wing which is fun to fly. It combines high speed with simple launch characteristics and forgiving flight behaviour.

Development and progress

The excellent performance, high degree of passive safety and the outstanding handling of the MENTOR series were the perfect prerequisites for the design of a paramotor wing. A soft-reflex profile, a trimmer system optimised for motorised flying and a reduced aspect ratio guarantee paramotor flying pleasure of the highest level.

Stay up longer

The MENTOR series is synonymous with outstanding cross-country performance. The SPEEDMAX 2 profits from these characteristics: surprisingly little thrust is needed to keep the wing up. If the trimmers are released, the wing impresses with a high top speed whilst maintaining excellent directional stability.

Simply flying

Thanks to its good inflation characteristics, the SPEEDMAX 2 is easy to launch, even in nil-wind. In combination with the agile handling and the good flare attributes, this results in a wing that is very easy to manage. The combi-riser system with two attachment points demonstrates our aspiration for comfort and simplicity.

Technical summary

The SPEEDMAX 2 is a paramotor wing with DGAC-Approval, 55 cells and soft-reflex. With the trimmers released, the reflexed trailing edge maintains the stability of the wing.

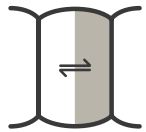


SOFT
REFLEX

A soft-reflex profile allows the pilot to adjust the profile setting of the wing. With the trimmers released, the reflexed trailing edge maintains the stability of the wing. Closing the trimmers reduces the reflex in the trailing edge and the profile is equal to a standard paraglider. This brings advantages to the launch and extreme flight behaviour as well as the handling.

All technical data can be found on page 72.

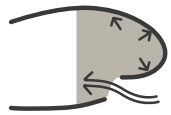
SPEEDMAX 2 technologies



**SMART
CELLS**

Optimised cell widths

SmartCells counteract the variable force distribution within the wing that is caused by the line attachments. In NOVA paragliders constructed using SmartCells, the cell widths have been adapted to the load - basically, intelligent cells. Wings with SmartCells fly more calmly, are more compact and glide better.



**AIR
SCOOP**

Under pressure

NOVA Air Scoop is an optimised air intake, which increases the internal wing pressure. NOVA's Air Scoop principle is similar to the ram-air inlet duct on a sports car: increased airflow produces higher pressure. Higher internal pressure in a paraglider means improved performance through increased structural stability and collapse resistance.



**DOUBLE 3D
SHAPING**

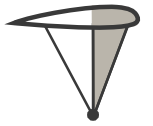
Flat profile nose

Anyone who tries to fold a piece of paper around a ball will notice that there are always creases. The nose profile of a paraglider is the same - the sail cloth has to adjust to both the profile and ballooning effect (cells are round, not straight). Double 3D Shaping uses additional seams to reduce creasing and therefore increases the performance of the wing.



Less is more

Our idea of a three-liner with less line length allows us to construct wings with very good performance and a high degree of passive safety. The way we have conceptualised the lines has made it possible to manufacture wings which are collapse resistant; but when they do collapse, the collapsed area is generally less extensive. This significantly improves the wing's extreme flight behaviour.



**THREE
LINER**

Comfort on the ground

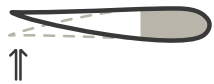
All NOVA paragliders are made to be easy to use. For packing you can use a concertina bag, but it is not essential. Our extensive experience with rods has taught us that the packing method has little influence on the durability of the wing. Bent rods quickly spring back into their original shape.



**EASY
PACKING**

Reflexed trailing edge for more stability

A soft-reflex profile allows the pilot to adjust the profile setting of the wing. With the trimmers released, the reflexed trailing edge maintains the stability of the wing. Closing the trimmers reduces the reflex in the trailing edge and the profile is equal to a standard paraglider. This brings advantages to the launch and extreme flight behaviour as well as the handling.



**SOFT
REFLEX**

SPEEDMAX 2 target group

The SPEEDMAX 2 is a high-performance paramotor wing which is not suitable for inexperienced pilots. In the hands of an experienced pilot it impresses with its comfortable and agile handling.

For queries about the suitability of the wing for you, your NOVA dealer will be happy to assist!

General information

As an aircraft, paragliders must conform to applicable air law. Depending on your country of origin, instruction may be compulsory. Additionally, there are statutory requirements (for example air law) which must be adhered to.

The SPEEDMAX 2 is designed and certified to carry one pilot. It may not be used as a tandem wing.

Paramotor pilots must be able to prove that they have valid licences and must have insurance, as required by their country of residence. Pilots must be capable of judging meteorological conditions correctly. Depending on a country's applicable regulations, the use of a helmet and back protector, as well as carrying a parachute, is mandatory and highly advisable.

Pilots must accept responsibility for the risk inherent in participating in the sport. Paramotoring is an adventure sport and can lead to severe injuries and death. As a manufacturer, we cannot be held responsible for an individual's improper practice and participation in the sport.

We recommend that inexperienced pilots and those with a heightened desire for safety should undertake paramotoring under the auspices of an accredited school or instructor. Many of our NOVA Partners can offer this service.

Recommendations

We advise pilots to choose their wings conservatively. It is preferable if a glider feels too easy than too advanced. One can only get the full potential from a wing if it feels comfortable. If the wing is too demanding, this does not lead to improved performance and it can increase the risks.

Furthermore we recommend regular flying, ground handling, as well as further theoretical training. We advise that you continuously study flight theory and practice and that you also study the particulars of your chosen flying equipment. As the owner of your equipment it is your responsibility to comply with checking and maintenance requirements. More information on this in the "Care and maintenance" section.

Operating limits

The following flying conditions and situations are outside the permitted operating limits of the wing:

- Flying with precipitation (rain, snow, hail) must be avoided at all costs. Precipitation has a negative impact on the flying characteristics of the wing. Amongst other things, the stall point and parachutal stall behaviour changes.
- Low temperatures combined with high humidity can lead to icing, which also has a negative impact on the wing's flying characteristics (parachutal/deep stall, shortening of the brake travel).
- Operating the paraglider is only permissible within the recommended weight range. The weight range can be found in the technical data.
- Sand, dirt and snow (especially in large quantities) have a very negative effect on the flying behaviour of the wing. Before each launch, check your glider for foreign matter and execute a proper pre-flight checking sequence.
- This paraglider was not designed for aerobatics.

On receiving your paraglider

Initial flight

Before sale, every NOVA wing is checked and flown by a NOVA dealer. The name of the pilot and date of this first flight must be written on the paraglider's information label. Generally this will be situated in the centre cell (at the profile rib).

my

NOVA

Registration

This registration must be completed within 14 days of purchase (invoice date).

In order to take advantage of the full guarantee and services, for example NOVA Protect, you must register the paraglider at our web site: my.nova.eu ↗

Accessories included

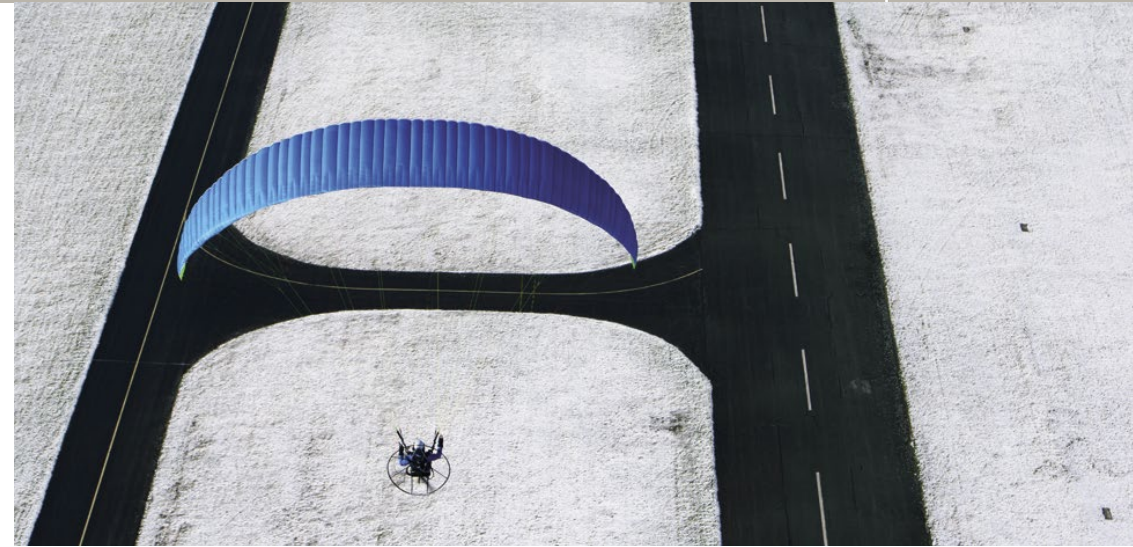
Your paraglider will be delivered with a glider bag (rucksack), inner bag, riser bag, windsock, mini-windsock, manual and repair tape.

Glider modification

At delivery, the specifications of a new paraglider conform to those used during the certification process. Any user modification (for example, change of the line length, modification of the riser) means the glider no longer conforms to its certification. We recommend consulting NOVA before any modification.

Care should be taken when modifying the brake line length: in the factory, the brake line is set so there is 10 to 15 centimetres free play. This is essential for two reasons:

- If the speed-system is engaged or the trimmers are released, the brake line travel is reduced. A brake line modified to achieve shorter travel would mean that the wing would be automatically braked when accelerated. Firstly, this would reduce the effectiveness of the speed-system and secondly this could induce a stall.
- The free play of the brake has an effect on extreme flight incidents. If the brake line length is modified, this can influence the reaction of the glider.



Suitable harnesses

The choice of harness has a major influence on the flying characteristics of your paraglider. Some harnesses allow particularly effective weight-shift, but at the same time turbulence is directly fed back to the pilot. Other harnesses are more damped and therefore more comfortable – but the disadvantage is that they are less agile. Every pilot must decide for themselves which set-up is suitable for him/herself.

The choice of harness has a major influence on the flying characteristics of your paraglider.

Weight range

Your paraglider is certified for a stipulated weight range. If you fly the glider outside this range, you are outside the operating limits of the equipment. Therefore the paraglider does not conform to the flying characteristics determined during the certification process - this means your certification is no longer valid.

It is a question of personal preference whether you wish to fly at the upper, lower or middle of the stipulated weight range. Low wing loading brings the advantages of, for example, high damping, a less dynamic feel and a great climb rate. The disadvantage is less speed, less agility and reduced internal wing pressure. On the other hand, high wing loading means more speed, a more taut canopy and more agility, which has increased dynamics as a consequence.



Flying the SPEEDMAX 2

We recommend completing your first flights with your new wing in calm conditions. This will give you the opportunity to get to know your glider. Launches and ground handling on a training hill will also help to familiarise yourself with the paraglider.

In paramotoring, the launch, flight and landing characteristics are influenced by the potential of your engine and the compatibility of your wing and motor.

Take off

General

The pilot has the responsibility to check that their entire equipment is in full working order. In particular, the wing, harness and the parachute.

Immediately before launch we recommend the following pre-flight check, which should be conscientiously performed before every take off. Sadly, many launch accidents result from an omitted pre-flight check.

1. **Buckled-up:** leg and chest straps are connected, chin strap on the helmet is closed
2. **Clipped-in:** risers are not twisted, speed system is correctly connected, carabiners are locked
3. **Trimmer setting:** symmetrical and closed or slightly released
4. **Lines:** A-lines are on top, all lines are sorted and free of knots, brake lines run cleanly through the low friction rings

5. **Canopy:** wing is laid out on launch in an arc with leading edge open

6. **Engine:** motor provides full power, has been warmed up

7. **Propeller:** free of lines, obstacles

8. **Wind and air space:** wind is suitable for take off, air space is clear

The SPEEDMAX 2 distinguishes itself by its easy inflation behaviour (both during forward and reverse launch) and without the tendency to hang back. We recommend taking off with closed or slightly released trimmers. The wing climbs cleanly and directly without a tendency to overshoot and permits taking off at low speed.

After take off, it is advisable to continue to fly into wind and gain height with a low angle of attack. There is a risk of engine failure at low altitude. A safe landing must always be possible.

Counter-torque can initiate a turn in the opposite direction of the propeller's direction of rotation. In this case, direction of flight must be maintained using the opposite brake.

Confident launches can only be learnt by practise – there is only a limited knowledge to be gained from books and descriptions. So here is a tip: use every opportunity to perfect your launch technique. Ideally, have an experienced colleague or instructor with you to provide feedback.

Tow launch

The SPEEDMAX 2 is not certified for tow launching.

Normal flight

The SPEEDMAX 2 has the best glide performance when the trimmers are closed and the brakes are fully released. Flying in calm air and at constant height will be most fuel efficient.

With headwind or a sinking airmass, maximum glide can be achieved by using the speed-system or opening the trimmers.

During strong turbulence, it is advisable to apply a little brake (symmetrically) with trimmers fully closed. The brakes provide feedback about the surrounding air, which is needed for active flying.

Overall, the launch behaviour is very simple. The wing forgives errors. No special skills are needed to launch the wing.



Cases of an escalation of a collapse can be prevented by active flying.

By active flying we mean the constant control and correction of the angle of attack in turbulent air. For example, if a pilot flies from an area of lift to an area of sink, if there is no pilot input, the angle of attack will be reduced and the wing will pitch forward. Reduced brake pressure will indicate the start of this pitch movement to the pilot.

The correct reaction is to increase the brake input to prevent the forward pitch.

Cases of an escalation of a collapse can be prevented by active flying. Some of the required techniques can be practised during ground handling, for example, by attempting to keep the wing flying above your head without looking at it. This exercise is also useful for successful forward launches.

Accelerated flight



The NOVA Combi-Riser

The SPEEDMAX 2 is fitted with our combi-risers. The wing can be accelerated using the trimmers or the speed-system.

Open trimmers

On the SPEEDMAX 2, the highest speed with greatest stability is achieved using the trimmers. Due to the reflex profile, the wing is extremely collapse resistant. In the event that a collapse does occur, the reaction may be dynamic.

When the trimmers are open or the speed-system is engaged, brake pressure is increased. The stability of the wing is only minimally affected. The SPEEDMAX 2 does not have separate tip steering for this reason.

Important: Never open the trimmers when the speed-system is engaged! (When using the speed-system, the trimmers must be closed). If you open the trimmers, you must NOT use the speed-system.



Fitting the speed-system

The majority of harnesses are fitted with two pulleys per side. Some (lightweight) harnesses instead have two simple rings or loops. The two speed bar cords are pulled from top to bottom through both pulleys/rings and fitted to the foot bar.

The correct length adjustment is important. If it is too short, there is the danger that the wing is constantly accelerated, which should be avoided at all costs. If the cords are too short there is the risk that the speed-bar is unreachable.

If the cords are set too long, it is not possible to accelerate the wing to its maximum speed.

We recommend setting the cords a little too long when first fitting the speed-system, so that the free play can be judged during flight. Then the slack can be taken up if necessary. Brummel hooks¹ with three holes assist with the simple adjustment of the cord length.

Flying with the speed-system engaged

Before take off or on connecting the risers to the harness, the Brummel hooks on the speed-system must be attached to those on the harness. Please make it part of your pre-flight routine to connect the speed-system – it is important for your safety.

The SPEEDMAX 2 is fitted with a very effective and smooth-running speed-system. Up to the maximum speed, the glide performance remains very high. Pitch correction, i.e. active flying, in accelerated flight should not be performed through the brakes, but using the speed-system. Therefore if the wing pitches forward, the pilot should not brake, but reduce the acceleration.

In accelerated flight, steering should be performed either by weight-shift or through asymmetrical speed bar use (by increasing the acceleration on the left side, the wing will turn right).

Speed-system geometrical data

If the entire speed range is utilised, the A-risers will be 14.5 cm shorter in comparison to the C-risers.

¹ These are connection links made from aluminium, which are joined together through slots.

Turning

Turning a wing is the combination of inner brake, outer brake and weight-shift. The key is the correct dose of each element. One of the features of the SPEEDMAX 2 is its sensitive handling. Small brake inputs are sufficient to fly precise turns.

In thermals, in addition to the inner brake, we recommend lightly braking on the outside as well – this helps to control bank and speed of rotation, i.e. you get better feedback from the wing. Additionally this increases the stability of the wing tip. Tight, controlled turns and smooth direction changes need practise but should be a skill all pilots have mastered.

Please note: if the paraglider is no longer steerable using the brake lines (for example if they have become tangled) then the wing has limited steering capacity through the C-risers.

This, in combination with weight-shift, still allows reasonable turn correction. Using this technique also permits a safe landing. The C-risers should not be pulled so hard that they cause the wing to stall.

Landing

Landing the SPEEDMAX 2 is very simple.

The engine should be switched off 30 m above the ground. During a rough landing this prevents the pilot from applying uncontrolled thrust.

If the engine is still running during a landing, this allows the pilot to abort the approach and regain height. But should an incident occur, this could be potentially dangerous and costly.

In turbulent conditions it is advisable to make your approach whilst pulling a little brake in order to increase stability and to increase the feeling for the wing's movement.

Immediately before touchdown the brakes should be pulled hard – even to the point of stall. The ideal trimmer setting during the landing is closed or slightly open.

Rapid descent techniques

To descend rapidly, we recommend using big ears or a spiral dive. During these manoeuvres the engine should be idling. Below you will see an explanation of currently used descent techniques.



Please note: using the brakes during accelerated flight is not only detrimental to performance, but (in comparison to non-accelerated flight) it increases the likelihood of collapses!



Please note: a full stall – if initiated too early – can lead to heavy landings or even serious accidents. Therefore the brakes should only be pulled fully immediately before touching the ground (<0.5 meters).

1) Big ears

To use big ears, both outer A-lines (fitted on a separate riser – split A-risers) should be pulled down simultaneously. The brake handles (without an additional wrap) remain in your hands. As long as the lines are held down the wingtips remain folded and this increases the sink rate. If the speed-bar or the trimmers are used as well, this increases sink and speed. This also equalises the higher angle of attack caused by the increased drag of the ears.

To release the ears, release the A-lines fully and allow them to return to their normal flying position. If the ears do not open automatically, the pilot can use a quick, sharp tug on the brakes to assist the opening.

2) B-line stall

A B-line stall is instigated by symmetrically pulling both B-risers (approximately 15 centimetres). It is recommended – for maximum grip as well as safely executing the manoeuvre – to grab the risers at the top. i.e. at the maillon.

Immediately after pulling the risers, the wing will lose its forward speed and after a short oscillation will descend in a stable parachutal stall.

The B-line stall is released by simultaneously raising your B-risers back to their normal flying position. If they are released too slowly, an unintended consequence can be a parachutal stall (see the section on parachutal stall).

The brakes should remain in your hands the entire duration of the manoeuvre and no additional wrap should be taken. When exiting the B-line stall it is important that the brake is completely free so that the wing can fully accelerate to trim speed.

3) Spiral dive

The spiral dive is the most demanding descent technique and should be learned at significant altitude.

The manoeuvre has two phases:

- First the pilot weight-shifts into the turn and then uses the inner brake to induce an ever tightening turn (note: do not jerk the brake, but pull it smoothly and continuously). With increasing acceleration, there will be a moment where the g-forces rapidly increase and the nose

of the glider begins to point to the ground until (during a successfully performed spiral dive) the nose is nearly parallel with the ground.

- At this point the wing will reach sink rates of 20 meters per second (m/s) or more. The acceleration can be more than three times gravitational force (>3g). The pilot must be aware of these forces.

Before learning to spiral, pilots should practise controlled exits from steep turns. These exits are performed by using the outer brake, whilst the inner brake initially remains in the same position. The outer brake is pulled until the rotational movement slows. To achieve a smooth exit without pitching forward, the outer brake must be released more as soon as the wing starts to level, i.e. as soon as the wing is no longer horizontal.

The actual spiral dive – as outlined above – only occurs after the above described transition phase, i.e. the diving of the wing. At this moment the pilot is pushed outwards in his harness. The pilot should release the pressure to avoid the wing locking into the spiral.

Then the sink rate can be varied using the inner and outer brake.

If the pilot's weight remains on the outside, releasing the inner brake is sufficient to continuously slow the rotational movement of the glider. Exiting the spiral is then performed as described above.

If the pilot strongly weight-shifts to the centre, the glider may lock into the spiral, regardless whether the brakes have been released. In this case symmetrical braking or braking on the outside may help, as well as weight-shifting to the outside.

In short: it is essential to practise this manoeuvre gently and in stages. The exit must be controlled. Generally,

- if the pilot wishes to reduce the spiral or rotational movement, it is recommended that the first action is to pull the outside brake, rather than to release the inside brake;
- the pilot must be aware of the physical demands of rotation (vertigo) and acceleration (g-forces).
- if the pilot weight-shifts to the inside of the rotation, the wing may lock into the spiral;
- because of the fast descent rate, the pilot must constantly monitor the height above ground and exit the spiral in good time.

These physical demands can be simulated in a g-force trainer. We recommend such g-force training to all pilots.

C-line stall

We do not recommend a C-line stall with the SPEEDMAX 2.

Collapses**Asymmetric collapses**

When flying into strong turbulence, one side of the paraglider may collapse. This happens because the turbulence causes the angle of attack on that side to decrease to the extent that lift is no longer generated, the lines de-pressure and the wing collapses.

Such a collapse normally only affects a small part of the whole span and the wing will not react significantly. During larger collapses which affect 50 percent or more of the span, the wing will clearly react: due to the increased drag of the collapsed side, the glider will begin to turn towards that side. Simultaneously the wing will pitch forward because of the reduced area carrying the wing loading, i.e. because this causes that side of the wing to accelerate.



If the open side is braked too much the glider may spin – see the section on spins.

The pilot can prevent this turn and forward pitch by braking the un-collapsed side of the wing. Braking the uncollapsed side is essential, especially near the ground. This manoeuvre should be practised with induced collapsed at height, preferably during an SIV/pilotage course.

Frontal collapse

A frontal collapse is also a consequence of turbulence. Unlike an asymmetric collapse, during a frontal collapse the whole leading edge folds downwards.

All our paragliders open automatically after frontal, as well as asymmetric collapses (as stipulated in the certification standards). To speed up the re-inflation of the leading edge after a frontal collapse, we recommend a very short stab of both brakes. It is important to then release both brakes completely. During an induced frontal collapse using the A-risers it is difficult to also collapse the wing tips because the outermost A-attachment points are fitted to the stabilo line or the B-riser (see line plan, page 75). Only the centre of the wing collapses and the wing tips continue flying. In an extreme case this could lead to a cravat. If this behaviour is observed (i.e. that the wing tips do not collapse and fly forwards), this can be resolved easily with a quick



symmetrical pull on the brakes. As mentioned above, it is very important to immediately release the brake again.

This wing behaviour only affects frontal collapses induced by pulling the A-risers. To avoid this, pull the A-risers towards the body, as well as downwards.

Stalls**Spin**

If the pilot brakes one side of the glider too much, a spin will result. In a conventional turn, the axis of rotation is remote from the wing. When a wing spins, the axis of rotation moves within the wing span. The over-braked side of the wing slides back.

The correct pilot reaction is to immediately release both brakes. Occasionally it is necessary to stop the canopy pitching forward.

Full stall

If both brakes are symmetrically pulled too far, a full stall will result. This means that the wing loses its forward momentum, whilst the pilot continues to travel forwards. From the pilot's perspective it feels like the wing falls backwards. At this moment it is essential that the brakes are not fully released as there is a risk that the wing will dive – potentially underneath the pilot.



A full stall is a complex manoeuvre and an explanation of its correct execution is beyond the scope of this manual. Anyone wishing to learn this manoeuvre should undertake an SIV/pilotage course.

The available brake travel up to the stall point depends on the size of the wing:

- 61cm for the SPEEDMAX 2 S ▪ 63cm for the SPEEDMAX 2 M
- 67cm for the SPEEDMAX 2 L ▪ 70cm for the SPEEDMAX 2 XL

This data provides an approximate indication. In turbulent air, a stall may occur markedly sooner or later than these figures indicate. Therefore these figures only have limited significance.

Parachutal/deep stall

A parachutal or deep stall is defined as flight without forward momentum and with a large sink rate. All our paragliders automatically recover from a parachutal stall so long as the brakes are released, the wing is in an airworthy condition and the pilot flies within the operating limits of the glider.

If the wing is porous or its lines have been altered to the extent that it is no longer airworthy, then the risk of deep stall is increased. A wet or icy canopy also carries an increased risk of deep stall.

If a danger situation occurs (for example, unexpected rain) then any manoeuvre with a high angle of attack should be strictly avoided. This includes big ears (without speed-bar), B-line stall as well as using a lot of brake. If the flying conditions permit, using a little speed-bar is advisable.

In the case of a deep stall, the speed-bar should be utilised. The wing should then return to normal flight. If this is not the case, we recommend pushing the A-risers forward.

Alternatively, it is possible to recover from a deep stall with a quick, symmetrical tug on the brakes which allows the canopy to pitch backwards. The subsequent forward pitching returns the wing to normal flight.

During a parachutal stall close to the ground it is important to judge whether there is sufficient height for the wing to recover from this oscillation. In this case, a (hard) landing in parachutal stall is preferable to landing while the wing is still in pitching forwards or backwards.



Please note: if the brakes are pulled for longer than a quick tug, the wing will go into a full stall!

Cravats

If a part of the wing is so tangled in the lines that it cannot free itself (possibly after a collapse), it is referred to as a cravat. This occurrence cannot be discounted on any model of paraglider.

In the case of a cravat, we recommend the following:

1. **Brake on the opposite side:** In the same way as during an asymmetric collapse, the wing will try to turn in the direction of the cravatted side. If the pilot does not use the opposite brake (on the open side), then the rotation of the wing can quickly turn into a locked-in spiral dive which either requires great effort or in some cases it is actually impossible to exit. It is essential to prevent this rotation.
2. **Open the cravat by pumping the brake:** A hearty pull of the brake on the tangled side may release the cravat. A timid pull of the brake rarely works.
3. **Pull the stabilo line:** If a pull of the brake line is unsuccessful, pulling the stabilo line may work. The stabilo line is the outermost line on the B-riser and is orange in colour.
4. **Collapse the cravatted side:** Collapsing the tangled side by pulling the A-risers may be effective.
5. **Full stall:** A pilot who has mastered the full stall manoeuvre has an effective method of releasing a cravat.
6. **Parachute:** Throw your reserve parachute without delay if you have lost control of your wing and you are unsure whether you have sufficient height for further recovery attempts. If possible, stabilise the wing by using opposite brake until the parachute is fully open.



Many pilots hesitate too long to throw their parachutes or they fail to use it completely. Utilising your rescue parachute is preferable to being under an uncontrollable wing.

Make a habit of mentally rehearsing throwing your parachute by, for example, practising putting your hand on the parachute handle during flight. This is useful preparation should the worst happen.

Many clubs or schools offer an opportunity to practise throwing your reserve parachute on a zip line. The most effective practise is obviously actually throwing the parachute during an SIV/pilotage training.

Care and maintenance

With care and careful handling, a paraglider can remain in a technically perfect state for many years – even if used intensively. An exception to this are lightweight paragliders which degrade more rapidly with intensive use. We recommend the following:

- The wing should not be unnecessarily exposed to UV radiation, for example if left for a long time in direct sunlight on take-off or landing.
- When folding the glider it is advisable not to bend the rods in the leading edge.
- If the wing is wet or even only damp when being packed, it should be fully dried as soon as possible. Storing the glider damp can lead to permanent damage.
- When landing or groundhandling, try to avoid hitting the leading edge hard on the ground. This can lead to damage.
- The lines should be protected from dirt and sharp rocks. Never step on the lines if on stony ground.
- Over a period of time, dampness in combination with dirt can lead to lines shrinking and the glider going out of trim.
- Salt water (including sweat) and sand damage lines and sail cloth. This has a negative effect on their durability and strength.



EASY PACKING

To us, paragliding means freedom. And freedom means not having to deal with complicated equipment.

Packing the glider

Keep it simple! NOVA paragliders can be stored in a concertina bag, but it is not essential (we haven't found that concertina bags prolong the life of the wing). If in a hurry, they can be stuffed into the inner bag (but please don't store them like this in the long-term!).



We use the conventional packing method for our own wings: lay the wing flat with lines on top and then fold towards the middle. The cell openings should be in line and can then be used as a reference. Then fold, rather than roll, the glider as this improves the comfort when carrying it in the glider bag. When folding the wing, please ensure that the rods in the leading edge are not bent. This simple and comfortable packing method is made possible by our conservative use of rods – they are only used in the profile nose.

Storage

It is best to store paragliders in a dry place, away from direct sunlight. Permanently storing the wing at high temperatures (for example, in a car during summer) should be avoided. The wing should not be tightly packed when stored for long periods. It is preferable to leave it more loosely packed in the inner bag.

Cleaning

To clean the canopy, use only water and a soft cloth/sponge (no detergents!).

Remove sand, dirt or little stones from the inside of the canopy. Sand is abrasive and this accelerates the aging of the wing. To remove dirt from the trailing edge, we have fitted Velcro to the ends of the wing tips. Open this to shake out unwanted dust/dirt.

Repair

Repairs should only be performed by the manufacturer or authorised service centres. A list of authorised service centres can be found at our web site at:

www.nova.eu/en/try-buy/

Exceptions are replacing lines, the repair of small tears (up to 5 centimetres, which do not require stitching) or holes in the sail cloth which can be fixed with original NOVA repair tape (supplied with the glider).

Spare parts, like additional repair tape or replacement lines, are available from authorised service centres or directly from NOVA.

Disposal

The synthetic materials used in the construction of a paraglider should be responsibly disposed of. When you wish to dispose of your glider, please return it to NOVA or to your local NOVA partner, where it will be dismantled into its individual components and properly disposed of.

Service and guarantee¹

my 

After purchase, please register your wing within 14 days in our database: my.nova.eu ↗

Registration is required if you wish to take advantage of our extended warranties and guarantees. More information on our warranty and guarantee terms and conditions can be seen here:

www.nova.eu/en/guarantee-conditions/

Our services

Optimise your wing.

Through use, paraglider lines shrink or stretch. Generally, A and B-lines stretch, whereas C-lines shrink. As a result the wing flies slower and the handling is less agile. All lines are subject to shrinkage – regardless of which material they are made from or which manufacturer produced them. To ensure your complete flying fun and your safety, we developed **NOVA Trim Tuning (NTT)**² with the help of paragliding instructor and mathematician Ralf Antz. After 15 to 20 Operating hours this stretching or shrinking is basically complete. We recommend that you then immediately send the wing to us or an authorised partner.

We will measure all the lines, analyse the trimming using special software and then put your wing back to its optimal flying condition.

If you take the opportunity of this service, you will benefit from the **3 Years No Full Service Required**: after the NTT your wing only needs to be checked again three years after the date of purchase (provided you do not exceed the number of Operating hours stated in the manual).



¹ The guarantee and service provision is limited, subject to conditions and not offered to the same extent in all countries. Detailed information is available can be seen here: www.nova.eu/en/guarantee-conditions/

² The warranty is only included in the purchase price in selected countries and, if included, may only be redeemed in the country of purchase.



Complete protection included.

NOVA Protect offers complete protection for your paraglider: your wing is covered once for accidental damage during one year after registering the glider at myNOVA (please note: there is a 50 euro +VAT excess³). We will repair tears, replace lines or panels.

If your wing is irreparably damaged, we will deduct the current value when purchasing a new NOVA paraglider.

This means we offer a unique service which gives you the security that- if the worst should happen - the anguish over a damaged new wing is reduced. Every new NOVA wing is covered by **NOVA Protect**. The only condition is the one-off product registration at myNova.

³ This service covers damage incurred because of an accident while flying. Damage in other circumstances, personal injury, theft or other loss are excluded from this policy.



The three-year-no-worry offer.

Imagine two years have passed and you have to do your 2 year check. Then fly a wing from NOVA! If your wing has had the **NOVA Trim Tuning**, then we will extend the period until the next service check from two to three years (from date of purchase) - provided you do not exceed the number of Operating hours before a service is needed, as stated in this manual. The extension of the interval before the next service is due allows you to concentrate on what you enjoy: the flying. We at NOVA wish you great flights!

Full four year warranty.

For additional peace of mind, we guarantee your paraglider for a further three years as standard. This guarantee covers material as well as workmanship.

If your **NOVA Trim Tuning** and a **NOVA Full Service** was completed by an authorised NOVA partner, **4 Years On Materials** comes into effect and this extends the guarantee to four years.

If we are unable to repair the problem, we will deduct the current value when you purchase a new NOVA paraglider.



More than a check.

When it comes to checks we are very particular - that's why we don't just call it a check, but a **NOVA Full Service**. We check all the details of the paraglider: porosity, line lengths, correct trimming, etc.

With our in-house developed software package, the **Quality Assurance Database (NOVA QAD)**, the person servicing the wing can view previous checks. You too can view your glider's service history - which is obviously protected by a password.

Like during the **NOVA Trim Tuning**, the person servicing the glider will measure all the lines and feeds the data automatically into the diagnostic software. Using the measurements, the software calculates the sail trim and suggests possible trim corrections.

These are evaluated by the person servicing the glider and then implemented through loops at the carabiners.

All measurement and check data is held centrally and we can download and analyse this data at any time. This allows us to determine how, in what distribution and to what extent the lines go out of trim. Using this data we can draw conclusions and improve our know-how on lines for future gliders.

As a technical and innovative company we are always concerned with further development and safety.





Everything available, anytime.



To us, a paraglider is more than just a few kilograms of plastic. We breathe digital life into it. Registration at MyNOVA is its birth certificate; and the service data for its entire life is collected in our **Quality Assurance Database**. For the following two reasons our long-running system is not only practical, it is also vital for continuing quality assurance:

Firstly, thanks to a user account our clients have unlimited access to all their important data – for example, the **NOVA Full Service** log, Trim Tuning data or even a change of owner.

Secondly, we gain a deeper insight into the durability of the material and lines through the collection of this data. This helps us inform our clients quickly in case of problems. Also, it helped/helps us to decide which materials are most suitable for everyday paragliding. It assists us to keep producing better paragliders.

NOVA approved service centres also have access to the database. The person responsible for the service can gain information on the wing before even opening it up. The **Quality Assurance Database** therefore improves the knowledge transfer – in the interest of our customers.

All the service and guarantee conditions are linked to terms and conditions. Details on our services are available at: www.nova.eu/en/guarantee-conditions/

Particulars and exceptions

Subsequent check intervals are two years unless the checker specifies one year due to the questionable condition of the glider.

We also recommend annual checks if the glider is used in areas where it is exposed to a lot of stress/adverse conditions: in very rocky areas, salty sea air and if the wing has been in contact with salt water. Anyone who regularly flies aerobatics should submit their glider for an annual check. In this case, there is an even greater responsibility on the pilot to regularly check the wing for damage.

Regardless of the above specified deadlines, the paraglider must be inspected no later than 100 Operating hours or 400 launches, whichever comes first.

The **NOVA Full Service** is confirmed with an official stamp. Failure to comply invalidates the airworthiness. You can find authorised service partners on our website: www.nova.eu/en/try-buy/

Glider used for commercial purposes (school gliders, tandems) must be checked annually.



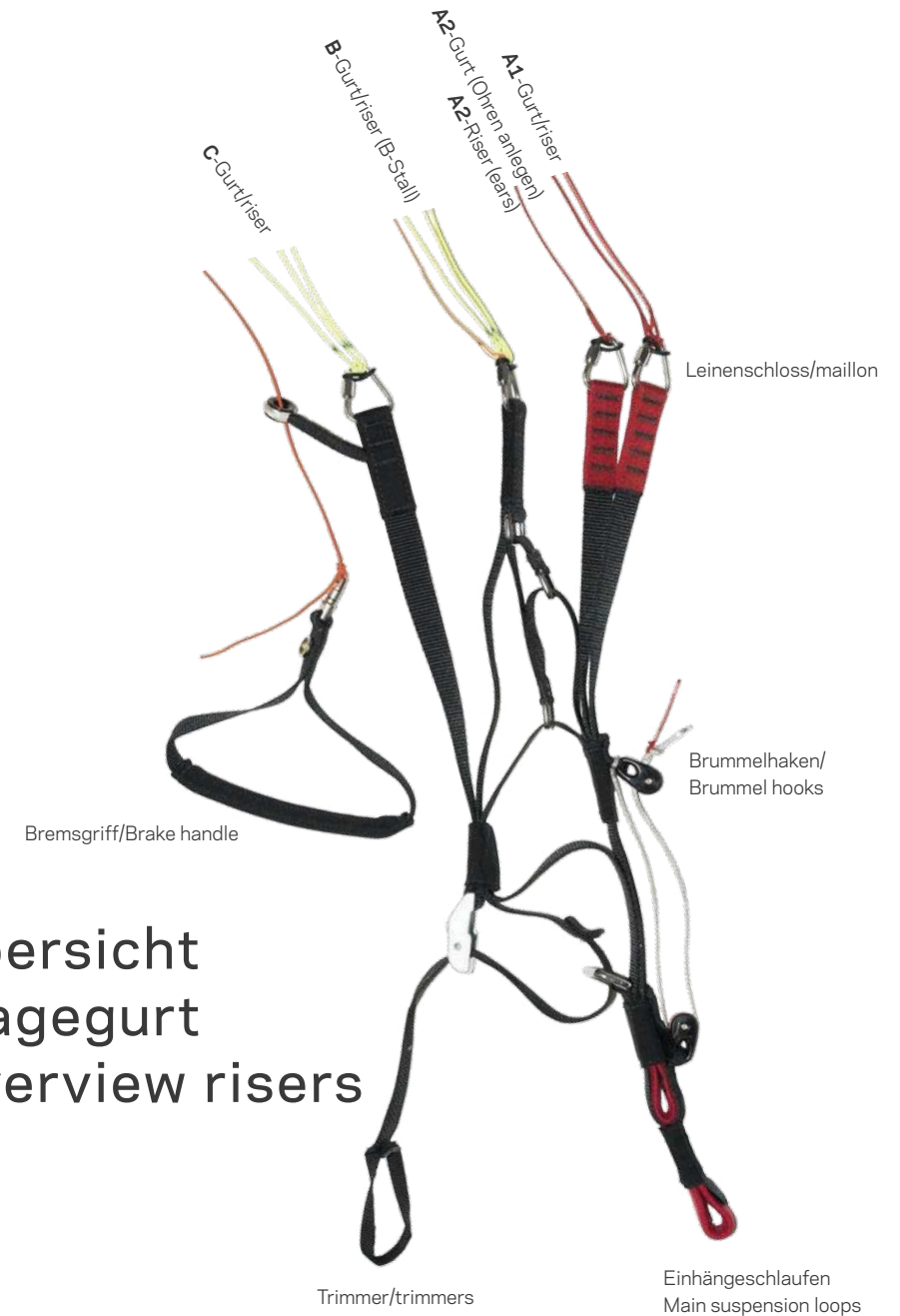
Technische Daten | Technical data

TYP	TYPE		S	M	L	XL
Anzahl Zellen	Number of cells	m	55	55	55	55
Projizierte Spannweite	Projected span	m	9,08	9,51	9,91	10,32
Projizierte Fläche	Projected area	m ²	20,53	22,54	24,48	26,51
Projizierte Streckung	Projected aspect ratio		4,01	4,01	4,01	4,01
Ausgelegte Spannweite	Flat span	m	11,36	11,89	12,41	12,90
Ausgelegte Fläche	Flat area	m ²	23,78	26,09	28,39	30,68
Ausgelegte Streckung	Flat aspect ratio		5,43	5,43	5,43	5,43
Leinendurchmesser	Line diameter	mm	0,8 / 1,0 / 1,3 / 2,1			
Leinenlänge	Line length	m	6,56	6,88	7,18	7,46
Gesamtleinenlänge	Total line length	m	228	239	250	260
Max. Profiltiefe	Max. chord	m	2,59	2,71	2,83	2,94
Min. Profiltiefe	Min. chord	m	0,63	0,66	0,69	0,72
Gewicht	Weight	kg	5,4	5,7	6,1	6,4
Gewichtsbereich*	take off weight*	kg	70-120	80-135	90-150	100-170
Anerkennung	Approval		DGAC	DGAC	DGAC	DGAC

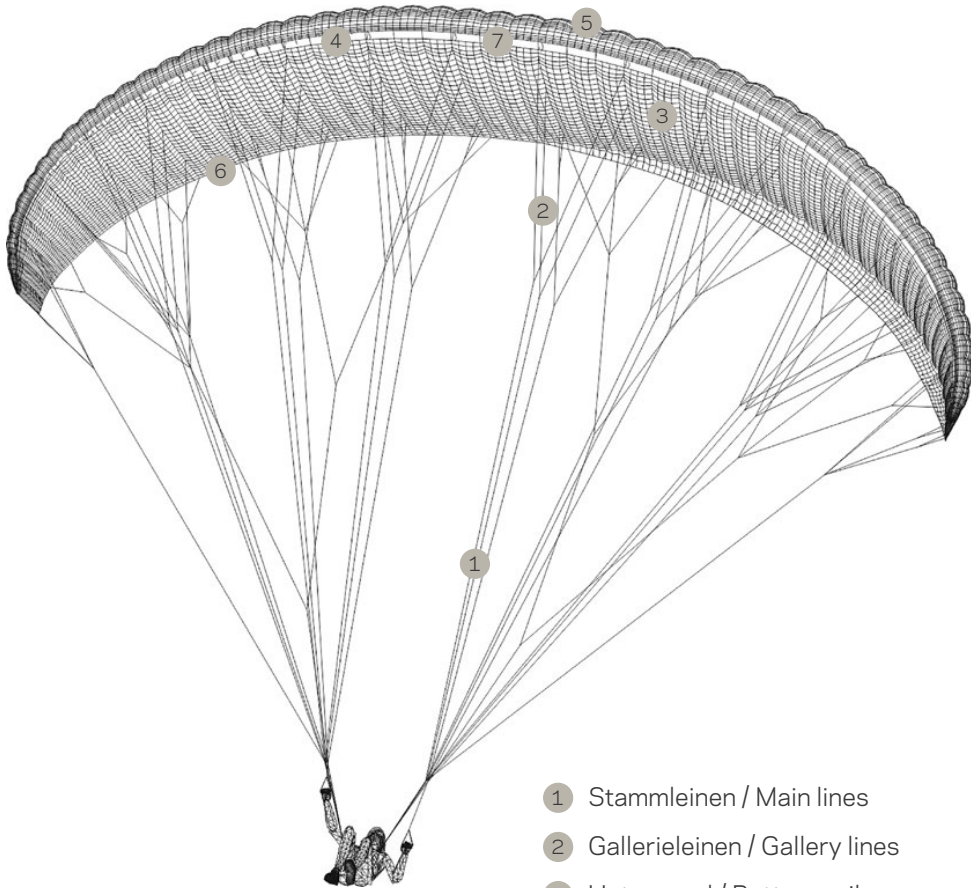
*) Pilot inkl. Ausrüstung, Motor und Flügel | Pilot incl. equipment, motor and wing

Technische Änderungen vorbehalten | Subject to change without notice

Übersicht Tragegurt Overview risers

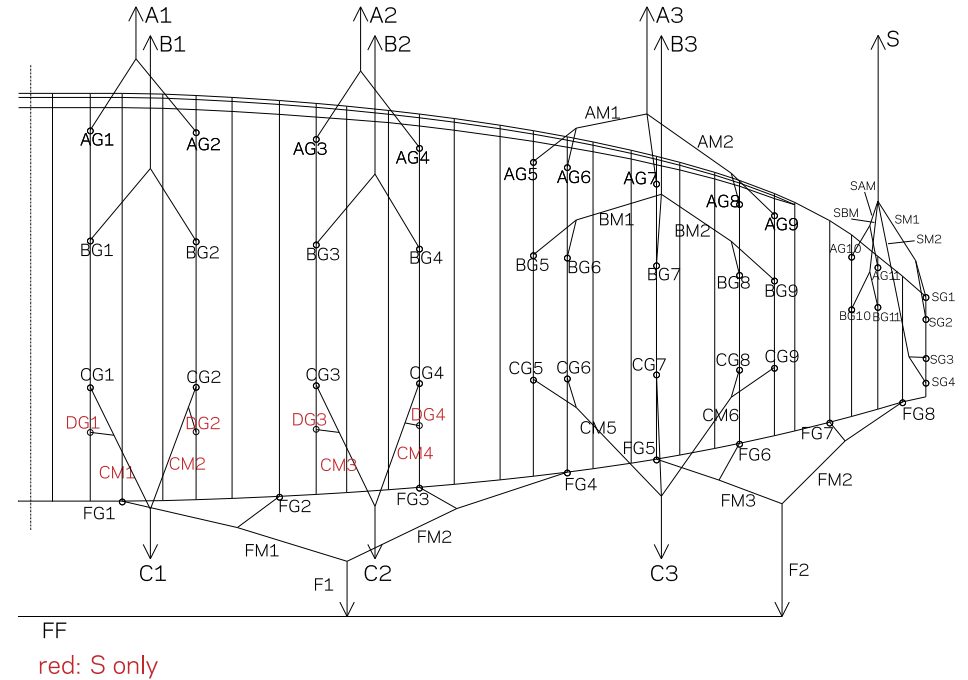


Übersicht Schirm Overview glider



- ① Stammleinen / Main lines
- ② Gallerieleinen / Gallery lines
- ③ Untersegel / Bottom sail
- ④ Zellöffnungen / Cell Openings
- ⑤ Obersegel / Top sail
- ⑥ Hinterkante / Trailing edge
- ⑦ Typenschild / Nameplate

Leinenplan / Line plan



Die aktuellen Leinenmaße sämtlicher Größen findest du auf unserer Website in der Online-Version des Handbuchs.
The current line measurements of all sizes can be found in the online version of the manual, which is available from our web site.



Bei jedem Gleitschirm von NOVA ist ein reichhaltiges Bündel an Service- und Garantieleistungen inkludiert.
Beim Kauf eines Schirms erwirbt man mehr als nur das Produkt.

Every NOVA paraglider comes with a big package of extra services and guarantees.
When you buy the wing you get more than just the product.



NOVA Vertriebsges.m.b.H.

Auweg 14, A-6123 Terfens, T: +43(0)5224-660266

info@nova.eu, www.nova.eu