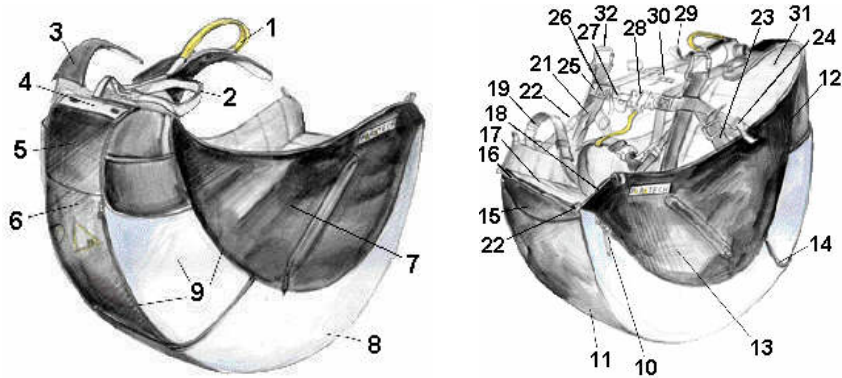


Gurtzeuge

Funktions- und Detailerklärung



1. Rettungsschirm-Griff – gelb, mit beiden Händen erreichbar und im Blickfeld
2. Reserve-Auslöse-Griff – sollte der eigentliche RS-Griff nicht mehr erreichbar sein.
3. Rettungsschirm-Griff Vorrichtung – für Linkshänder
4. Doppelsplint-Verschluss – grosses Sichtfenster, sicherer Verschluss, optimaler Schutz der Rettung
5. Integrierter Rettungsschirm – TOP – Container – nach unserer Auffassung der richtige Ort fürs Rettungssystem. Symmetrisch, immer erreichbar, keine Störung der Aerodynamik. Die Rettung kann nach oben oder seitlich herausgezogen werden. Sie wird durch das Zusammenspiel vom Rückenmuskel und ausstrecken des Armes, wie bei einer Sprungfeder weggeschleudert.
bei M2: abnehmbarer Rettungsschirm – TOP – Container – völlig frei variabel als Seiten-Container verwendbar. Kann einfach mit der Seitentasche vertauscht werden.
6. Rückentasche – sehr geräumig, Formoptimiert, bequem befüllbar durch Reissverschluss und Klett. (kein Klett beim M2)
7. Integrierte Seitentaschen – grosse Reissverschlüsse, ergonomisch angeordnet, geräumig und aerodynamisch innenliegend. Befestigungsschlaufen für Foto ect. (beim M2 nicht innenliegend, sondern aufgesetzt und austauschbar mit Rettungsschirm-Container)
8. Integrierter BUMP `AIR – der optimale Protektor. Das Beste ist gerade gut genug. Patentiert vom Erfinder Helmut Hintner. Sehr gute Dämpfung und trotzdem für den Transport stark komprimierbar. (nicht beim XC, hier nur 8 oder 12 cm AirBag möglich)
9. Farben – dezent und funktionsbetont. Nicht aufdringlich und doch markant. Die Unterseite ist funktionell schwarz. Die geschwungenen, silbernen Seitenflächen sind auch von Weitem gut sichtbar. Dieser Sicherheitsaspekt harmoniert mit Designansprüchen aufs Feinste. Alle Funktionsteile sind natürlich schwarz. Nur der Rettungsschirm-Griff und die SAFE-T-BAR sind, abgesehen von den PARATECH Dreiecken im Logo, gelb.
10. Füllreissverschluss – Zugang zum Innenleben: zum BUMP `AIR, zu den Seitenprotektoren und eventuell für Ballast. (beim M2 und XC anders positioniert).

11. Integrierte Twintexplatte – Durchschlagschutz (bei einem Fall in steinigem Gelände). Aussenhaut immer optimal gespannt für perfekte Aerodynamik und vollendete, runde Optik. (nicht beim M2, wo aber der Bump'Air mit der Twintexplatte nachrüstbar ist)
12. Neoprenverkleidung – nur im oberen Bereich, daher keine Beschädigungen zu erwarten. Saubere Aerodynamik verbindet sich mit Witterungsschutz und glattem Design. (nicht beim M2).
13. Integrierte Seitenprotektoren – (beim M2 und XC optional möglich)
14. Übergang – die Rückentasche "schlüpft" raumgebend unter die Twintexplatte. (Nicht beim M2).
15. Beschleunigerfach – elastisch zum einfachen und schnellen Verstauen des Fussbeschleunigers. (Nur Schlaufen beim M2)
16. Integrierte Sitzbrettverlängerung – keine "Ecken und Kanten". Optimale Länge für ermüdungsfreies, bequemes Sitzen. (die erste Sitzbrettverlängerung war übrigens von PARATECH).
17. Tiefes Sitzbrett – nicht mit der Aussenhaut verbunden. Dadurch passt sich das ganze Sitzbrett der jeweiligen Position des Piloten an. Dies gilt auch für Start und Landung.
18. Verstellbare Sitzbrett-Tiefe – Innenliegende Verstellmöglichkeit für verschieden lange Beine.
19. geteilte Beingurte – ermöglichen behinderungsfreies Laufen und sehr aktive Körpersteuerung. Natürlich mit Quickschliessen.
20. Trimmer – für die Sitzbrettverlängerung, zur individuellen Einstellung der bequemsten Sitzposition.
21. A-B-S – Das "Anti Balance System" bringt Ruhe in den Flug. Kleine Unruhen werden gedämpft. Bei weit geöffnetem Brustgurt-Trimmer ist die Wirkung gewollt minimiert. Je weiter der Brustgurt-Trimmer geschlossen wird, desto stabiler wird das Gurtzeug. Wird der Brustgurt ganz geschlossen, tritt der gleiche Effekt wie mit den früher verwendeten Kreuzgurten ein. Auf Kreuzgurte kann somit verzichtet werden.
22. A-S-A – der Beschleuniger läuft von vorne durch einen elastischen Ring und dann durch eine Rolle, die an zwei Gurtbändern befestigt ist. Die Position ist verstellbar. (Nicht verstellbar beim M2). Dadurch erhält der Pilot beim Beschleunigen eine gute Abstützung im Gesässbereich. Der Beschleuniger läuft relativ reibungsfrei. Beim A5 und XC natürlich innerhalb der Neoprenverkleidung
23. Rückengurt – das breite, geteilte Gurtband sorgt für gute Abstützung des Rückens. Dies sollte vor dem ersten Flug auf den jeweiligen Piloten eingestellt werden. Die Neigung des Rückens nach hinten soll von diesem Gurtband begrenzt und gehalten werden.
24. Trimmer – für eine aufrechtere Position während des Fluges und Unterstützung des Oberkörpers.
25. Schlepplaschen – absichtlich klein und hinter dem Brustgurt um eine Verwechslung mit der Hauptaufhängung zu vermeiden. Dort werden Trapezschnäbel sauber fixiert.

26. Frontcontainer-Vorrichtung – hier kann der optionale, komprimierbare Frontcontainer, ein Cockpit für die Instrumentenaufnahme oder Frontballast befestigt werden. Bei Nichtverwendung einfach in der Hauptaufhängeschlaufe verstecken.
27. Trimmer – für den Brustgurt. Verringert oder verstärkt mit einem Handgriff das A-B-S.
28. SAFE-T-BAR – sprich: saf-ety-bar. Das bequeme Doppelvaterstück soll helfen, Unfälle durch Nichtverschliessen der Beingurte zu verhindern.
29. Schultergurt – mit Versteller.
30. Verschluss – absichtlich aus leichtem Plastik. Dient der Fixierung der Schultergurte, auch wenn diese locker sind. Bei Extremsituationen Sicherstellung der Erreichbarkeit des RS-Auslösegriffs.
31. Polster – alle Teile, in direktem Kontakt mit dem Piloten, sind gepolstert.
32. Twist-Lock-Karabiner – wie die SAFE-T-BAR eine Entwicklung von PARATECH. Die optimal kurze Verbindung zum Tragegurt erleichtert das Greifen in die Leinen. Bequem auch mit dicken Handschuhen zu bedienen.
33. UND SCHÖN! – ODER?