FLUGHANDBUCH

MODELE : **A1**
REVISION : **V1.5**
DATE : **11/06/2026**
LANGUE : **DE**



AEROTECH

SAS mit einem Stammkapital von 1.000 € – 489 route de Grasse, 06140 Vence – FRANKREICH
SIRET: 98818614400016 – RCS Grasse // USt-IdNr.: FR18988186144
Telefon: +33(0)620899131 - fly.aerotech@gmail.com

www.fly-aerotech.com

- INHALTSVERZEICHNIS -

1	Einleitung	[3]
2	Allgemeine Sicherheitshinweise	[3]
3	Einsatzgrenzen	[3]
4	Schirmbeschreibung	[4]
5	Technische Daten	[4/5]
6	Materialübersicht	[6/7]
7	Schirmaufbau	[9]
8	Startvorbereitung	[9/10]
9	Start	[10/11]
10	Flugeigenschaften	[11]
11	Schnelle Abstiege	[12/13]
12	Flugstörungen	[13 - 15]
13	Landung	[15]
14	Packen und Transport	[16]
15	Leinenplan und Materialien	[17/18]
16	Wartung und Reparaturen	[19]
17	Wiederkehrende Überprüfung	[19/20]
18	Garantie	[21]
19	Haftung	[21]
20	Umweltverantwortung & Recycling	[22]
21	Wartungsblatt	[22]
22	Anlagen	[23 - 30]

1 Einleitung

Vielen Dank, dass Sie sich für den AEROTECH A1 entschieden haben.
Dieser Gleitschirm wurde entwickelt, um ein hohes Maß an passiver Sicherheit, eine einfache Handhabung und eine hohe Langlebigkeit zu bieten. Er richtet sich an Flugschüler, Anfänger und fortgeschrittene Piloten sowie an Schulungsorganisationen.
Dieses Handbuch beschreibt die Einsatzbedingungen, Sicherheitsanweisungen, Wartungsrichtlinien und Kontrollverfahren. Es muss vor dem ersten Flug gelesen und zusammen mit dem Gleitschirm aufbewahrt werden.

2 Allgemeine Sicherheitshinweise

Gleitschirmfliegen ist eine Luftsportart, die mit Risiken verbunden ist.
Die Verwendung dieses Gleitschirms erfordert eine entsprechende Ausbildung, gute Kenntnisse der Aerologie und der luftfahrtrechtlichen Vorschriften sowie eine realistische Einschätzung des eigenen technischen Niveaus.
Der Pilot ist allein für seine Entscheidungen verantwortlich.
Vor jedem Start überprüfen:
-geeignete Wetterbedingungen
-geeignetes Fluggelände
-überprüfte Ausrüstung
-freier Luftraum
Die Verwendung eines zugelassenen Helms, eines geeigneten Gurtzeugs und eines Rettungsschirms wird dringend empfohlen.

3 Einsatzgrenzen

3.1 - Pilotenniveau

Der A1 wurde für die Ausbildung und den Fortschritt entwickelt. Er zeichnet sich durch ein progressives Verhalten, eine gute Stabilität und eine hohe Störungstoleranz aus.

3.2 - Gurtzeuge

Verwendung mit einem zugelassenen Gleitschirm-Gurtzeug, korrekt eingestellt. Die Einstellungen des Gurtzeugs beeinflussen das Flugverhalten des Gleitschirms.

3.3 - Gesamtfluggewicht

Der Gleitschirm muss innerhalb seines zugelassenen Gesamtfluggewichts (Startgewicht) verwendet werden, einschließlich Pilot mit Ausrüstung, Gurtzeug, Rettungsgerät und weiterer Ausrüstung.

3.4 - Nasser Gleitschirm

Ein nasser Gleitschirm erhöht das Risiko eines Sackflugs. Vermeiden Sie übermäßiges Bremsen und halten Sie eine ausreichende Geschwindigkeit.

3.5 - Windenstart

Nur mit zugelassener Ausrüstung, qualifiziertem Bediener und ausgebildetem Piloten.

3.5 - Kunstflug

Verboten.

3.5 - Tandem

Nur für den Einsitzerbetrieb.

4 Schirmbeschreibung

Der AEROTECH A1 ist ein EN-A Gleitschirm, der entwickelt wurde, um eine hohe passive Sicherheit, ein einfaches Aufziehverhalten und ein gut vorhersehbares Flugverhalten zu bieten.
Einsatzbereiche:
-Übungshang
-Höhenflüge
-erste Thermikflüge
-Fortschritt



5 Technische Daten

GESAMTGEWICHT (KG)	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125
S															
M															
L															

Empfohlene Verwendung: Flugschüler (Übungshang und erste Flüge)

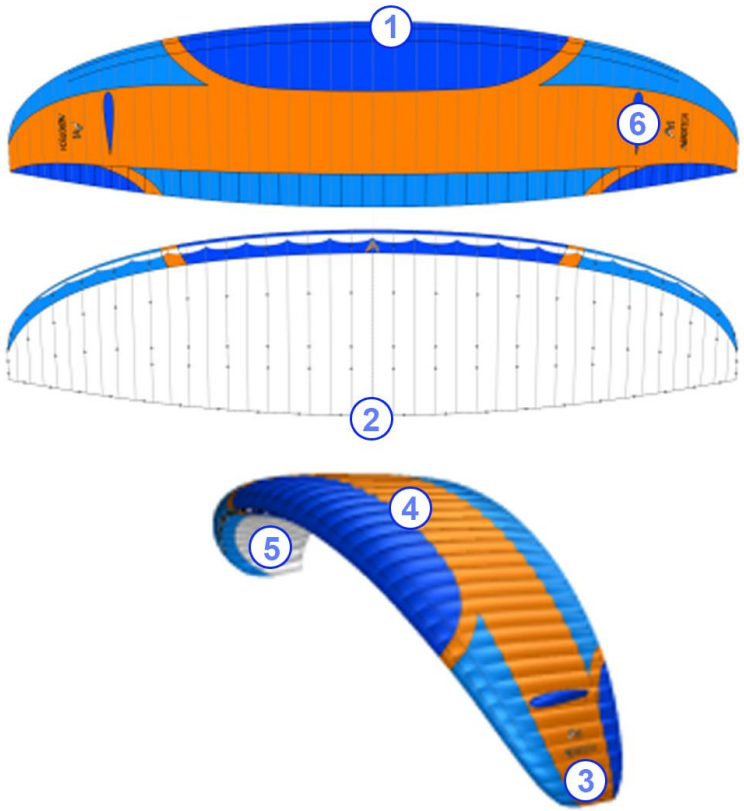
Empfohlene Verwendung: Flugschüler mit mehr als 10 Flügen

Empfohlene Verwendung: Flugschüler mit mehr als 30 Flügen / selbstständige Piloten

	S	M	L
GESAMTFLUGGEWICHTSBEREICH (PTV) (KG)	55-90	70-110	90-125
SCHIRMGEWICHT (KG)	4,5	5,0	5,5
ANZAHL DER ZELLEN	42	42	42
FLÄCHE AUSGELEGT (M^2)	23,6	26,5	29,3
PROJIZIERTE FLÄCHE (M^2)	19,99	22,45	24,82
SPANNWEITE (M)	10,7	11,34	11,92
PROJIZIERTE SPANNWEITE (M)	8,39	8,89	9,35
STRECKUNG AUSGELEGT	4,85	4,85	4,85
PROJIZIERTE STRECKUNG	3,52	3,52	3,52
FLÜGELTIEFE (M)	2,71	2,88	3,03
ZERTIFIZIERUNG (EN 926-2)	EN/LTF A	EN/LTF A	EN/LTF A
ANZAHL DER TRAGEGURTE	3+1	3+1	3+1
BESCHLEUNIGER (MM)	140	140	165
BREMSWEG (CM)	> 65 cm	> 70 cm	> 70 cm
ZULASSUNGS-BRUSTGURTABSTAND (CM)	40 cm - 44 cm	40 cm - 48 cm	44 - 48 cm

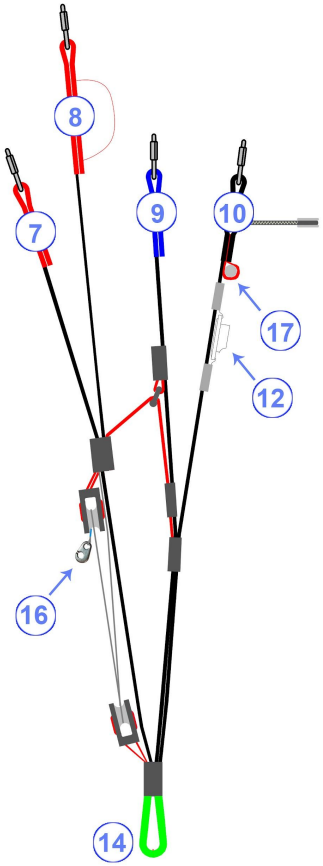
Mit Ausnahme des Beschleunigers ist dieser Gleitschirm mit keiner verstellbaren, abnehmbaren oder variablen Vorrichtung ausgestattet.

6 Materialübersicht



1 Vorderkante
2 Hinterkante
3 Flügelenden
4 Obersegel
5 Untersegel
6 Winglet

Alle Ersatzteile und Zubehörteile für Ihren A1 sind separat bei AEROTECH erhältlich. Gemäß Artikel L111-4 des französischen Verbraucherschutzgesetzes verpflichtet sich AEROTECH, die Verfügbarkeit der für die Nutzung des Produkts erforderlichen Ersatzteile für einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren ab dem Kaufdatum sicherzustellen.





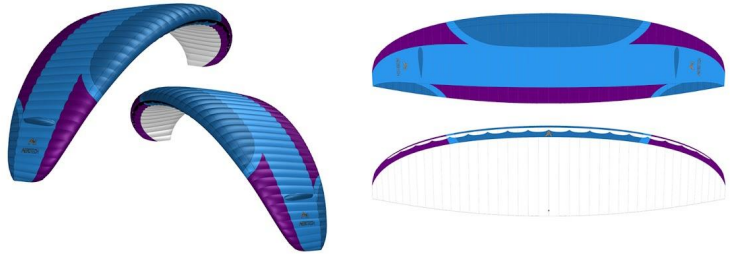
7 A-Gurt
8 A'-Gurt (Ohren anlegen)
9 B-Gurt
10 C-Gurt
11 Bremsleine
12 Bremsgriffbefestigung
13 Bremsgriff
14 Hauptaufhängepunkt
15 Tragesack
16 Beschleuniger
17 C-Steuergriff
18 Beschleunigerbügel
19 Compress bag
20 Zubehörtasche

FARBEN 2026

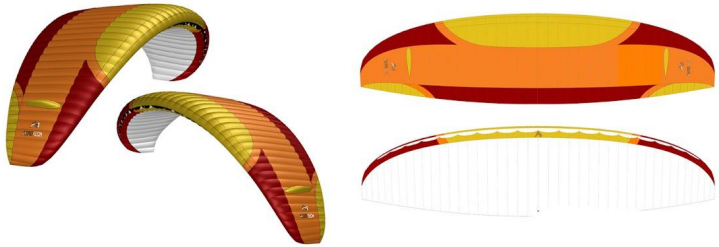
Colour name :
FOREST



Colour name :
ICE



Colour name :
SAHARA



7

Verbindung des Gleitschirms

Verbinden Sie die Tragegurte mit den Aufhängepunkten des Gurtzeugs mithilfe geeigneter Karabiner.
Achten Sie auf die richtige Ausrichtung: „A“-Gurte vorne.
Überprüfen Sie, dass die Tragegurte nicht verdreht sind.

Sicherung

Stellen Sie sicher, dass die Karabiner korrekt geschlossen und verriegelt sind.
Überprüfen Sie die Unversehrtheit der Schraubglieder und Verbindungen.

Gurtzeugeinstellung

Verwenden Sie ein Gurtzeug, das den geltenden Normen entspricht (EN / LTF). Stellen Sie den Brustgurtabstand entsprechend Ihrer Körperform und dem gewünschten Flugverhalten ein. Überprüfen Sie die korrekte Positionierung und Einstellung des Rettungsschirms.

Montage des Beschleunigers

Montieren Sie das System gemäß den Herstellerangaben.
Verbinden Sie es über die Splinthaken mit den Tragegurten.
Stellen Sie die Länge ein:
entspannte Position → keine Spannung
beschleunigte Position → voller Weg ohne übermäßige Belastung

8 Startvorbereitung

Startplatzwahl

Freies Gelände ohne Hindernisse und Turbulenzen.
An den Wind angepasste Ausrichtung.
Ausreichend Platz für die Aufziehphase.

Auslegen des Gleitschirms

Legen Sie den Gleitschirm in Rosetten- oder Bogenform aus.
Positionieren Sie ihn korrekt gegen den Wind.
Stellen Sie sich in die Startachse.

Leinenanordnung

Entwirren Sie alle Leinen.
Überprüfen Sie das Fehlen von:
Knoten
Verdrehungen
eingeklemmten Leinen

Identifikation der Bremsen

Identifizieren Sie die Tragegurte (A, B, C) eindeutig.
Überprüfen Sie die freie Beweglichkeit der Bremsleinen.

Bremseneinstellung

Die Bremsen sind ab Werk für den Standardgebrauch eingestellt.

Eine Anpassung ist bei Bedarf möglich.
Änderungen sind mit Vorsicht durchzuführen (geeigneter Knoten empfohlen).
Behalten Sie ausreichend Spiel bei, um eine dauerhafte Spannung an der Hinterkante zu vermeiden.
In beschleunigter Position muss die Hinterkante frei bleiben.

9 Start

Prinzip

Der Start besteht darin, den Schirm zu füllen, sein Aufsteigen zu kontrollieren und anschließend die für das Abheben erforderliche Geschwindigkeit aufzubauen. Beim A1 wird diese Phase durch ein progressives Aufziehverhalten und ein gleichmäßiges Aufsteigen des Schirms erleichtert, was ein einfaches und sicheres Handling ermöglicht, insbesondere für Piloten in der Ausbildungsphase.

Aufziehen

Durch ein progressives und symmetrisches Ziehen an den Tragegurten wird der Schirm gleichmäßig unter Druck gesetzt. Es ist entscheidend, das Aufsteigen des Schirms ohne ruckartige Bewegungen zu begleiten und dabei eine fließende Bewegung beizubehalten, die mit der Startrichtung ausgerichtet ist. Ein zu schnelles oder asymmetrisches Ziehen kann zu einem Ungleichgewicht des Schirms oder zu einem unkontrollierten Aufsteigen führen.
Der Pilot muss das Verhalten des Schirms bereits in den ersten Aufziehphasen aufmerksam beobachten, um mögliche Korrekturen frühzeitig vornehmen zu können.

Kontrolle über dem Kopf

Sobald der Schirm stabil über dem Piloten steht, ist es unerlässlich, seine Symmetrie und korrekte Ausformung zu überprüfen. Jede Tendenz zum Abdriften oder Einklappen muss sofort durch angepasste und dosierte Steuerimpulse korrigiert werden.
Diese Phase ist entscheidend: Eine gute Kontrolle des Schirms bestimmt unmittelbar die Qualität des Starts. Der Pilot muss sicherstellen, dass der Schirm vollständig stabilisiert ist, bevor er zur nächsten Phase übergeht.

Beschleunigungsphase

Wenn der Schirm korrekt positioniert ist, beginnt der Pilot mit einem gleichmäßigen und entschlossenen Anlauf, um die für den Start erforderliche Geschwindigkeit zu erzeugen. Es ist wichtig, sich nicht zu früh hinzusetzen und dem Schirm zu ermöglichen, schrittweise Auftrieb zu entwickeln.
Eine unzureichende oder unterbrochene Beschleunigung kann den Start beeinträchtigen, insbesondere bei flachem Gelände oder schwachen Bedingungen.

Starttechniken

Der Start kann je nach aerologischen Bedingungen und Erfahrungsniveau des Piloten vorwärts (Vorwärtsstart) oder rückwärts (Rückwärtsstart) durchgeführt werden. Der Vorwärtsstart wird bei ruhigen Bedingungen aufgrund seiner einfachen Durchführung in der Regel bevorzugt. Der Rückwärtsstart bietet bei aktiveren Bedingungen eine bessere visuelle Kontrolle des Schirms, erfordert jedoch eine Drehphase vor dem Startlauf.

Sicherheit

Der Start sollte nur eingeleitet werden, wenn der Schirm vollständig unter Kontrolle ist und die Startbahn frei ist. Es ist unerlässlich sicherzustellen, dass die aerologischen Bedingungen dem Können und der Erfahrung des Piloten entsprechen. Eine umsichtige Entscheidung vor dem Start ist ein entscheidender Sicherheitsfaktor.

10 Flugeigenschaften

Allgemeines Flugverhalten

Die A1 wurde entwickelt, um ein sicheres, stabiles und gutmütiges Flugverhalten zu bieten, das sich ideal für den Schulungs- und Progressionsbereich eignet. Sie zeichnet sich durch eine gute Schirmkohäsion sowie eine effektive Dämpfung in Nick- und Rollbewegungen aus, wodurch der Pilot auch bei leicht turbulenten Bedingungen eine gute Kontrolle behält.

Steuerung mit den Bremsen

Der Einsatz der Bremsen ermöglicht es, Flugbahn und Geschwindigkeit des Schirms zu steuern. In der Neutralstellung (Hände oben) erreicht der Schirm seine beste Leistung und optimale Fluggeschwindigkeit. Durch sanfte und progressive Steuerimpulse kann das Flugverhalten angepasst werden, ohne die allgemeinen Eigenschaften des Schirms zu beeinträchtigen.

Ein zu starkes Bremsen kann die Sinkrate erhöhen und im Extremfall zu einem Strömungsabriss führen. Es wird daher empfohlen, eine feinfühlige und dosierte Steuerung anzuwenden.

Kurvenflug

Die Kurve wird durch eine Kombination aus Blickführung, Gewichtsverlagerung im Gurtzeug und einem progressiven Einsatz der Innenbremse eingeleitet. Die A1 zeigt ein homogenes Kurvenverhalten mit einem gleichmäßigen Einleiten der Schräglage und einem guten Rückstellverhalten in die Gerade.
Der Pilot sollte auf eine fließende Koordination achten, um Ungleichgewichte oder Effizienzverluste zu vermeiden.

Beschleunigter Flug

Der Einsatz des Beschleunigers erhöht die Fluggeschwindigkeit des Schirms und verändert gleichzeitig dessen Anstellwinkel. Im beschleunigten Flug reagiert der Schirm empfindlicher auf aerologische Störungen. Daher ist ein aufmerksameres Flugverhalten erforderlich, und starke Bremsimpulse sollten vermieden werden.
Es wird empfohlen, den Beschleuniger bei Turbulenzen oder Kontrollverlust zu lösen, um wieder ein stabileres Flugverhalten zu erreichen.

Steuerung über die hinteren Tragegurte

Die Steuerung über die hinteren Tragegurte ermöglicht es, die Flugbahn ohne Einsatz der Bremsen zu kontrollieren, insbesondere im beschleunigten Flug. Diese Technik erlaubt es, eine bessere Gleitleistung beizubehalten und gleichzeitig eine gute Richtungsstabilität zu gewährleisten.
Bei der A1 bleibt diese Steuertechnik gut zugänglich und stellt eine sinnvolle Ergänzung zur Verfeinerung der Schirmkontrolle dar.

11 Schnelle Abstiege

Allgemeine Hinweise

Schnellabstiegstechniken ermöglichen es, die Sinkrate zu erhöhen, um schnell Höhe abzubauen. Diese Manöver sollten mit Bedacht eingesetzt werden, unter Berücksichtigung der aerologischen Bedingungen und des eigenen Könnens. Sie sollten idealerweise unter Anleitung eines qualifizierten Fluglehrers erlernt werden. Eine gute Antizipation und eine vorherige Analyse der Bedingungen helfen, den Einsatz dieser Techniken in ungeeigneten Situationen zu vermeiden.
Bei der A1 bleiben diese Manöver zugänglich und progressiv, erfordern jedoch dennoch Genauigkeit und eine gute Koordination in der Ausführung.

Ohren anlegen

Die Technik des Ohrenanlegens besteht darin, die Flügelenden einzuklappen, um die Sinkrate zu erhöhen, während die Vorwärtsgeschwindigkeit stabil bleibt. Dazu werden die äußeren Tragegurte (in der Regel die äußeren A-Gurte) symmetrisch nach unten gezogen, bis die Flügelenden einklappen. Der Schirm bleibt insgesamt stabil, bei erhöhter Sinkrate und verringerter Gleitleistung.
Die Steuerung erfolgt hauptsächlich über Gewichtsverlagerung im Gurtzeug. Die Bremsen bleiben verfügbar, sollten jedoch mit Vorsicht eingesetzt werden, um ein Strömungsabrissrisiko zu vermeiden. Die Flugrichtung kann durch Gewichtsverlagerung angepasst werden. Zur Erhöhung der Sinkleistung kann der Beschleuniger eingesetzt werden, sobald die Ohren stabil angelegt sind.

Zum Ausleiten die Tragegurte schrittweise freigeben. In den meisten Fällen öffnen sich die Flügelenden von selbst. Falls erforderlich, kann ein leichtes, symmetrisches Anpumpen durchgeführt werden. Es ist wichtig, die Steuerimpulse progressiv zu halten und ein abruptes Freigeben zu vermeiden.

Wichtig

Ohrenanlegen nicht im beschleunigten Flug einleiten.
Wenn die Ohren bereits angelegt sind, zuerst den Beschleuniger lösen, bevor weitere Maßnahmen ergriffen werden.

B-Stall

Der B-Stall ist eine effektive Technik, um durch eine starke Reduzierung des Auftriebs eine hohe Sinkrate zu erreichen. Zur Einleitung werden die B-Tragegurte an den Maillons gegriffen und symmetrisch nach unten gezogen. Der Schirm geht dabei in einen nahezu vertikalen Sinkflug über, mit stark reduzierter Vorwärtsgeschwindigkeit.

Während des Manövers ist ein gleichmäßiger und symmetrischer Zug aufrechtzuerhalten. Es ist wichtig, nicht zu stark zu ziehen, um größere Verformungen des Profils zu vermeiden. Bei korrekter Ausführung bleibt der Schirm in der Regel stabil.

Zum Ausleiten des B-Stalls werden beide Tragegurte gleichzeitig und progressiv freigegeben. Der Schirm nimmt anschließend schrittweise wieder sein Profil und seine Fluggeschwindigkeit auf. Es ist entscheidend, vor der Wiederaufnahme eines aktiven Fluges sicherzustellen, dass eine ausreichende Vorwärtsgeschwindigkeit erreicht ist. Falls sich der Schirm nicht sofort stabilisiert, kann die Rückkehr in den Normalflug durch eine leichte Bremsbetätigung unterstützt werden.

Steilspirale

Steile 360°-Kurven ermöglichen hohe Sinkraten, indem der Schirm in eine absteigende Spirale gebracht wird. Zur Einleitung wird die Kurve progressiv durch eine Kombination aus Gewichtsverlagerung im Gurtzeug und Zug an der Innenbremse aufgebaut. Rotationsgeschwindigkeit und Sinkrate nehmen dabei schrittweise zu.

Dieses Manöver erzeugt erhebliche Kräfte und erfordert eine gute Beherrschung. Bei der A1 erfolgt der Einstieg in die Spirale progressiv, dennoch sollte der Pilot die zunehmenden Belastungen und die Kontrolle der Flugbahn aufmerksam überwachen. Die Steuerung der Spirale erfolgt durch Dosierung der Bremsimpulse und der Gewichtsverlagerung.

Zum Ausleiten der Spirale wird das Gewicht schrittweise auf die Gegenseite verlagert und die Innenbremse progressiv gelöst. Es ist wichtig, die Ausleitung kontrolliert durchzuführen, um ein starkes Vorschießen zu vermeiden. Der Schirm muss vor weiteren Steuerimpulsen wieder in einen stabilen Flugzustand zurückkehren.

Wichtig
Achten Sie auf die physiologischen Auswirkungen der Steilspirale (erhöhte g-Kräfte, Orientierungsverlust).
Passen Sie die Intensität des Manövers stets Ihrem Können an.

Empfehlungen

Es wird dringend davon abgeraten, verschiedene Schnellabstiegstechniken ohne entsprechende Beherrschung zu kombinieren. Insbesondere die Kombination von Ohrenanlegen mit steilen Kurven oder Spiralen kann zu unvorhersehbarem Verhalten führen. Generell sollten sanfte, koordinierte und der Situation angepasste Steuerimpulse bevorzugt werden. Eine gute Antizipation bleibt der beste Weg, den Einsatz dieser Techniken zu vermeiden.

12 Flugstörungen

Allgemeine Hinweise

Aufgrund ihrer flexiblen und gutmütigen Konstruktion zeigt die A1 unter normalen Flugbedingungen ein stabiles und vorhersehbares Verhalten, kann jedoch durch aerologische Störungen oder ungeeignete Steuerimpulse beeinflusst werden. Die Bewältigung von Flugzuständen beruht in erster Linie auf progressiven und fein dosierten Eingaben, einer guten Koordination zwischen Gurtzeug und Steuerleinen sowie einer ständigen Antizipation. In den meisten Fällen ermöglicht ein angepasstes und ruhiges Flugverhalten eine problemlose Rückkehr in einen stabilen Flugzustand.

Einklappungen

In turbulenten Bedingungen kann es zu einem partiellen Einklapper kommen, der in der Regel von geringer Ausprägung und asymmetrisch ist.

Die erste Maßnahme besteht darin, die Flugrichtung beizubehalten. Dies kann durch Gewichtsverlagerung im Gurtzeug unterstützt werden, um eine Rotation zu begrenzen, während der Schirm mit moderaten Bremsimpulsen begleitet wird. Es ist wichtig, abrupte oder übermäßige Eingaben, insbesondere an den Bremsen, zu vermeiden, da dies die Situation verschlechtern oder zu einem partiellen Strömungsabriss führen kann.

In den meisten Fällen öffnet sich der Schirm von selbst wieder. Falls die Wiederöffnung verzögert erfolgt, kann ein leichtes und progressives Anpumpen auf der eingeklappten Seite durchgeführt werden, ohne große Amplituden zu verwenden. Bei Frontklappern nimmt der Schirm in der Regel ohne besondere Eingriffe wieder sein Profil an; es genügt, eine stabile Flugbahn beizubehalten und Überreaktionen zu vermeiden. Im beschleunigten Flug ist es zwingend erforderlich, bei einer Einklappung sofort den Beschleuniger zu lösen und den Schirm zunächst zu stabilisieren, bevor weitere Korrekturen erfolgen.

Auch eine geringe Einklappung kann eine Rotation verursachen, wenn sie nicht korrekt gehandhabt wird. Daher ist es entscheidend, eine koordinierte Steuerung aus Gewichtsverlagerung und Bremsimpulsen anzuwenden, um eine stabile Flugbahn beizubehalten. Besonderes Augenmerk sollte auf die Einstellung der Bremsen gelegt werden: zu kurz eingestellte Steuerleinen können eine permanente Spannung an der Hinterkante erzeugen und das Risiko eines Strömungsabrisses deutlich erhöhen.

Verhänger

In bestimmten Situationen kann sich ein Teil des Schirms in den Leinen verfangen und einen sogenannten Verhänger bilden. Dieses Phänomen kann zu mehr oder weniger ausgeprägten Drehbewegungen führen und die Flugleistung beeinträchtigen. Vorrang hat die Kontrolle von Flugrichtung und Rotation mittels Gewichtsverlagerung im Gurtzeug.

Ein progressives Anpumpen auf der betroffenen Seite ermöglicht in der Regel die Befreiung des Schirms. Nimmt die Rotation zu und wird schwer kontrollierbar, sollte das Gewicht auf die Gegenseite verlagert werden, um die Flugbahn zu stabilisieren. Kann die Situation trotz dieser Maßnahmen nicht kontrolliert werden, ist unverzüglich der Rettungsschirm auszulösen.

Strömungsabriss

Ein Strömungsabriss entspricht einem Geschwindigkeitsverlust, bei dem der Schirm zwar weiterhin gefüllt ist, jedoch keinen wirksamen Auftrieb mehr erzeugt. Er kann durch zu starke Bremsimpulse, besondere aerologische Bedingungen oder auch durch einen nassen Schirm verursacht werden. In diesem Fall kann der Schirm stabil bleiben, während er nahezu vertikal sinkt.

Die richtige Reaktion besteht darin, die Bremsen vollständig freizugeben, damit der Schirm wieder Geschwindigkeit aufbauen kann. Falls erforderlich, kann ein leichter Zug an den vorderen Tragegurten oder der progressive Einsatz des Beschleunigers helfen, einen normalen Flugzustand wiederherzustellen. Es ist entscheidend, vor weiteren Steuerimpulsen sicherzustellen, dass eine ausreichende Fluggeschwindigkeit erreicht wurde.

Feuchte Bedingungen

Bei feuchten Bedingungen oder Regen ist erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich, da sich das Flugverhalten des Schirms verändern und das Risiko eines Strömungsabrisses erhöhen kann. In solchen Situationen wird empfohlen, besonders sanfte Steuerimpulse anzuwenden, starke Bremsaktionen zu vermeiden und eine sichere Landung so bald wie möglich anzustreben.

13 Landung

Vorbereitung

Die Landung sollte frühzeitig geplant werden, um einen stabilen und sicheren Anflug zu gewährleisten. Es wird empfohlen, ausreichend Höhe zu halten, um die Landevolte zu organisieren und die Flugbahn an die aerologischen Bedingungen anzupassen. Unterhalb von etwa 30 Metern sollten enge Kurven vermieden werden, da sie insbesondere bei turbulenten Bedingungen oder bei Windgradienten zu Zwischenfällen führen können.
Der Pilot sollte eine flüssige und gleichmäßige Flugbahn beibehalten und bis zum Endanflug eine angepasste Fluggeschwindigkeit halten.

Endanflug

Während des Endanflugs nimmt der Pilot eine aufrechte Position im Gurtzeug ein und bereitet die Landung vor, wobei eine ausreichende Fluggeschwindigkeit beibehalten wird. Die Steuerleinen sollten progressiv eingesetzt werden, um eine gute Kontrolle des Schirms zu gewährleisten, ohne dessen Profil zu beeinträchtigen.

Besondere Aufmerksamkeit ist den Windbedingungen zu widmen, insbesondere bei Windgradienten, die beim Annähern an den Boden zu einem Geschwindigkeitsverlust führen können.

Abfangen und Landung

Das Abfangen besteht darin, die horizontale Geschwindigkeit schrittweise in Auftrieb umzuwandeln, um die vertikale Geschwindigkeit zu reduzieren. Diese Aktion muss gleichmäßig und symmetrisch durchgeführt werden. Ein zu spätes oder zu schwaches Abfangen führt zu einer harten Landung, während ein zu frühes oder zu starkes Abfangen ein Aufsteigen mit anschließendem Strömungsabriss verursachen kann. Bei der A1 ist der Bremsweg gutmütig, dennoch sollten die Steuerimpulse präzise und dosiert erfolgen.

Verhalten nach dem Aufsetzen

Nach dem Bodenkontakt wird empfohlen, den Schirm weiter zu kontrollieren, um zu verhindern, dass er vor den Piloten nach vorne schießt. Bei ruhigen Bedingungen entleert sich der Schirm von selbst. Bei Wind sollte sich der Pilot so schnell wie möglich zum Schirm umdrehen und symmetrisch bremsen, um ihn am Boden abzulegen. Falls erforderlich, kann der Pilot den Schirm bis zu seiner vollständigen Immobilisierung weiter kontrollieren.

Empfehlungen

Es wird dringend empfohlen, gegen den Wind zu landen, um die Abbremsphase zu optimieren und die Bodengeschwindigkeit zu reduzieren. Eine gute Antizipation, progressive Steuerimpulse und eine sorgfältige Einschätzung der Bedingungen ermöglichen präzise und sichere Landungen.

14 Packen und Transport

Packen

Nach jedem Flug wird empfohlen, den Schirm sorgfältig zu packen, um die Integrität des Tuchs und der inneren Struktur zu erhalten. Das Packen sollte ohne übermäßige Kompression erfolgen, wobei wiederholte scharfe Knicke an denselben Stellen vermieden werden sollten. Besonderes Augenmerk ist auf die Sauberkeit des Schirms zu legen: Sand, Staub oder andere Partikel können den Verschleiß der Materialien beschleunigen.
Es ist zwingend erforderlich, den Schirm niemals im feuchten Zustand zu packen oder zu lagern. Bei Feuchtigkeit oder nach Regen muss der Schirm vollständig an einem temperierten und gut belüfteten Ort getrocknet werden, bevor er verstaut wird.

Transport

Während des Transports muss der Gleitschirm so im Packsack verstaut werden, dass er vor äußeren Einflüssen geschützt ist. Der Kontakt mit chemischen Substanzen, Kohlenwasserstoffen oder abrasiven Oberflächen, die das Tuch und die Leinen beschädigen könnten, ist unbedingt zu vermeiden.

Es wird außerdem empfohlen, den Gleitschirm keinen extremen Temperaturen auszusetzen, insbesondere nicht bei längerer Lagerung in einem Fahrzeug in direkter Sonneneinstrahlung. Ein sorgfältiger Transport trägt direkt zur Langlebigkeit und zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des Schirms bei.

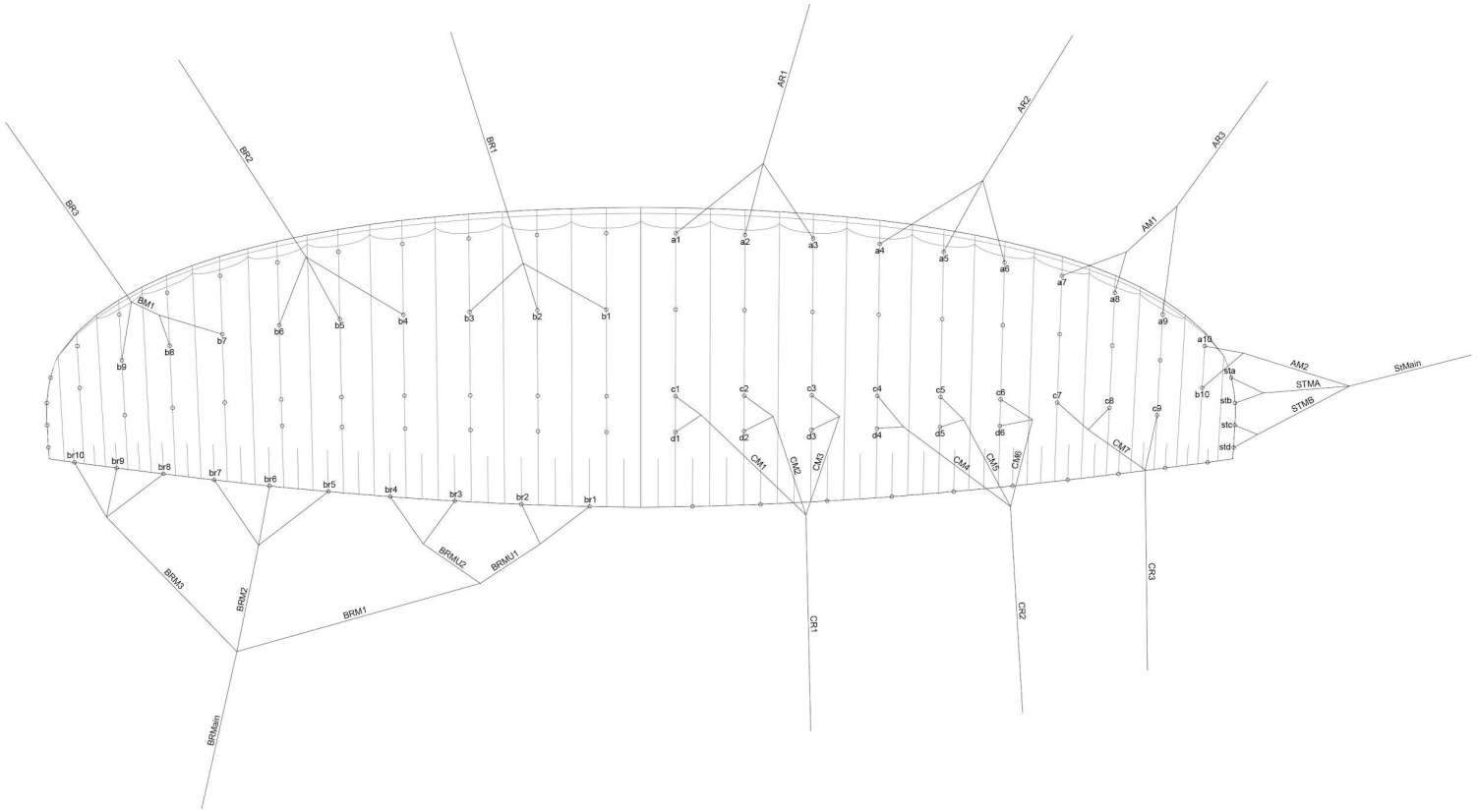
Empfehlungen

Regelmäßiges Packen und ein geeigneter Transport tragen dazu bei, die Eigenschaften und die Leistungsfähigkeit Ihres A1 langfristig zu erhalten. Eine besondere Sorgfalt bei diesen einfachen Maßnahmen ist ein wesentlicher Bestandteil der allgemeinen Wartung des Gleitschirms.



15 Leinenplan und Materialien

Leinenplan für A1 S, M und L



Materialliste

Tücher	Hersteller	Referenz
Obersegel	**Porcher Sports**	9017 E25
Untersegel Eintrittskante	**Porcher Sports**	9017 E25
Untersegel – Hinterer Bereich	**MJ Tex**	32gr Soft
Lasttragende Rippen	**Porcher Sports**	9017 E29
Nicht lasttragende Rippen	**MJ Tex**	32gr Hard
Diagonalen und Bänder	**Porcher Sports**	9017 E29
Mini ribs	**MJ Tex**	32gr Hard
Verstärkungen an der Eintrittskante	**Porcher Sports**	Dacron

Leinen	Hersteller	Referenz
Hauptleinen – obere Ebene	**Liros**	PPSL 120 / DSL 70
Hauptleinen – mittlere Ebene	**Liros**	PPSL 120
Hauptleinen – untere Ebene	**Edelrid**	7343-280/230/190/140
Hauptleinen – Stabilo	**Edelrid**	7343-140
Bremsleinen – obere Ebene	**Liros**	DSL 70
Bremsleinen – mittlere Ebene	**Liros**	PPSL 120
Bremsleinen – untere Ebene	**Edelrid**	7850X-240

Verbindung Leinen / Tragegurte
Joo-Tech Schraubglieder

16 Wartung und Reparaturen

Reinigung

Die Reinigung des A1 muss mit besonderer Sorgfalt durchgeführt werden, um die Unversehrtheit der Beschichtung des Tuchs zu erhalten. Übermäßiges Reiben kann die Leistungsfähigkeit und die Haltbarkeit der Materialien beeinträchtigen. Bei Verschmutzung wird empfohlen, ausschließlich ein weiches, leicht angefeuchtetes Tuch zu verwenden und in kleinen Bereichen ohne starken Druck zu arbeiten. Die Verwendung von Reinigungsmitteln, Lösungsmitteln oder das Waschen in der Maschine ist strengstens untersagt, da diese Maßnahmen das Tuch irreversibel beschädigen können.

Reparaturen

Größere Reparaturen oder Reparaturen in der Nähe von Nähten müssen von einem Fachbetrieb oder einem autorisierten Fachmann durchgeführt werden. Unsachgemäße Eingriffe können die Sicherheit und die Flugeigenschaften des Gleitschirms beeinträchtigen. Es ist daher unerlässlich, ausschließlich Reparaturen gemäß den Herstellervorgaben durchführen zu lassen.

Kleinere Reparaturen

Bei einem kleinen Riss, der sich in der Mitte eines Panels und außerhalb belasteter Bereiche befindet, kann eine einfache Reparatur mit geeignetem selbstklebendem Tuch durchgeführt werden. Der Flicken muss mit abgerundeten Kanten zugeschnitten werden und die beschädigte Stelle großzügig überdecken. Es wird empfohlen, auf beiden Seiten des Tuchs gleich große Flicken anzubringen, um eine langfristige Haltbarkeit zu gewährleisten.

Leinenersatz

Jede beschädigte Leine muss unverzüglich ersetzt werden. Der Austausch muss mit einer Leine erfolgen, die in ihren Eigenschaften exakt identisch ist, insbesondere hinsichtlich Material, Durchmesser und Länge, um die ursprüngliche Trimmung zu erhalten. Eine Symmetrieprüfung durch Vergleich mit der entsprechenden gegenüberliegenden Leine ist unerlässlich. Nach jedem Eingriff muss ein Kontrollaufziehen am Boden durchgeführt werden, um das korrekte Verhalten des Gleitschirms vor dem erneuten Flugbetrieb zu überprüfen.

Empfehlungen

Eine regelmäßige Wartung und geeignete Reparaturen tragen dazu bei, die Leistungsfähigkeit und die Sicherheit Ihres A1 langfristig zu erhalten. Im Zweifelsfall ist es stets empfehlenswert, einen qualifizierten Fachmann zu konsultieren.

17 Wiederkehrende Überprüfung

Kontrollintervall

Um die Leistungsfähigkeit und das Sicherheitsniveau des A1 zu gewährleisten, sind regelmäßige periodische Kontrollen unerlässlich. Die erste Kontrolle muss nach drei Jahren Nutzung oder 200 Flugstunden erfolgen, je nachdem, welcher Zeitpunkt zuerst erreicht wird. Anschließend wird empfohlen, den Gleitschirm alle zwei Jahre oder nach jeweils 150 Flugstunden überprüfen zu lassen.
Dieses Kontrollintervall kann je nach Einsatzbedingungen angepasst werden. Intensive Nutzung, häufige Flüge unter anspruchsvollen Bedingungen oder eine ungeeignete Lagerung können häufigere Kontrollen erforderlich machen.

Inhalt der Kontrolle

Die regelmäßige Inspektion dient dazu, den allgemeinen Zustand des Gleitschirms und seiner Komponenten zu beurteilen, insbesondere des Tuchs, der Tragegurte, der Trimmung sowie der Leinen. Sie muss gemäß den Empfehlungen der PMA (Paraglider Manufacturers Association) durchgeführt werden, in Anwendung der Dokumente „PMA Standard for Periodical Inspection of Paragliders“ sowie „PMA Standard – Material Changes in Paragliders (V 2025_12_1 – 2025-12-16)“.

Während der ersten beiden regelmäßigen Inspektionen ist es nicht erforderlich, die Festigkeit der Leinen der oberen Ebene zu prüfen. Da diese aus Dyneema bestehen, zeigt die Erfahrung, dass eine Bruchprüfung in diesem Nutzungszeitraum keine aussagekräftigen Informationen über den Zustand des Materials liefert. Daher wird bei diesen ersten beiden Inspektionen ausschließlich die Festigkeit der Leinen der unteren Ebene geprüft.

Die Leinen der unteren Ebene müssen nach zwei Jahren oder 150 Flugstunden, je nachdem, was zuerst eintritt, einer Bruchprüfung unterzogen werden. Anschließend ist eine solche Prüfung mindestens alle zwei Jahre oder alle 150 Flugstunden durchzuführen.

Die Leinen der oberen Ebene werden ab der dritten regelmäßigen Inspektion in die Bruchprüfung einbezogen, also etwa sechs Jahre nach Inbetriebnahme oder nach 450 Flugstunden. Ab diesem Zeitpunkt muss sich die Bruchprüfung auf das gesamte Leinenmaterial erstrecken, einschließlich der unteren und oberen Ebenen, um die Entwicklung der Materialalterung umfassend zu überwachen.

Jede Veränderung im Flugverhalten Ihres Gleitschirms oder jedes ungewöhnliche Ereignis, das ihn beeinträchtigt haben könnte (Aufprall, starke Einklapper, Wasserkontakt usw.), muss zu einer geometrischen Überprüfung durch eine qualifizierte Fachperson führen, ohne das planmäßige Wartungsintervall abzuwarten.

Kontrollintervalle und zu prüfende Leinen	Bruchlastprüfung der Leinen	
	Untere Ebene	Obere Ebene
2 Jahre oder 150 Flugstunden nach Inbetriebnahme	✔	
4 Jahre oder 300 Flugstunden nach Inbetriebnahme	✔	
6 Jahre oder 450 Flugstunden nach Inbetriebnahme	✔	✔
Alle 1 Jahre oder alle weiteren 100 Flugstunden	✔	✔

Aussortierwerte der Leinen (daN)	7343-280	PPSL 120
S	**80**	**26**
M	**99**	**31**
L	**111**	**36**

18 Garantie

AEROTECH legt größten Wert auf die Entwicklung und Herstellung seiner Produkte. AEROTECH gewährt auf seine Gleitschirme eine Garantie von 3 Jahren (ab Kaufdatum) gegen Material- und Herstellungsfehler, die bei normalem Gebrauch auftreten. Jede unsachgemäße oder nicht bestimmungsgemäße Verwendung sowie eine übermäßige Einwirkung schädlicher Faktoren (wie z. B. zu hohe Temperaturen, intensive Sonneneinstrahlung oder hohe Luftfeuchtigkeit), die zu Schäden führen, führen zum Erlöschen dieser Garantie.

Jede Änderung an einem AEROTECH-Produkt führt automatisch zum Erlöschen der Garantie.

19 Haftung

Gleitschirmfliegen ist eine Luftsportart, die mit inhärenten Risiken verbunden ist. Ihre Ausübung erfordert technisches Wissen, eine entsprechende Ausbildung sowie die Fähigkeit, die aerologischen Bedingungen zu beurteilen. Es liegt in der Verantwortung jedes Piloten, vor jedem Flug sein eigenes Können, die aktuellen Bedingungen sowie die Eignung seiner Ausrüstung zu bewerten.

AEROTECH entwickelt und fertigt seine Produkte mit größter Sorgfalt und in Übereinstimmung mit den geltenden Standards. Die Nutzung eines Gleitschirms erfolgt jedoch ausschließlich auf eigene Verantwortung des Piloten. AEROTECH kann nicht für direkte oder indirekte Schäden haftbar gemacht werden, die aus der Nutzung, unsachgemäßen Verwendung oder unzureichenden Wartung des Produkts resultieren.

Die Einhaltung der in diesem Handbuch beschriebenen Anweisungen ist unerlässlich, um ein optimales Sicherheitsniveau zu gewährleisten. Jede nicht bestimmungsgemäße Verwendung, jede Veränderung des Produkts oder jede von den Herstellervorgaben abweichende Konfiguration erfolgt auf eigene Verantwortung des Nutzers und kann zu einer Verschlechterung des Flugverhaltens führen.

Der A1-Gleitschirm ist für den Einsatz im freien Gleitschirmflug als Einsitzer ausgelegt. Jede andere Verwendung, insbesondere außerhalb des vorgesehenen Rahmens (ungeeigneter Tandemeinsatz, Fallschirmspringen, BASE-Jumping usw.), ist strengstens untersagt und schließt jegliche Haftung des Herstellers aus.

Es wird empfohlen, eine Ausbildung bei einer anerkannten Flugschule zu absolvieren und ein Kompetenzniveau beizubehalten, das den jeweiligen Bedingungen entspricht. Die Verwendung einer vollständigen und normgerechten Ausrüstung (Gurtzeug, Rettungsschirm, Helm usw.) ist für einen sicheren Flugbetrieb unerlässlich.

20 Umweltverantwortung & Recycling

Umweltverantwortung

Gleitschirmfliegen ist eine Natursportart. Mit der Nutzung Ihres A1 bewegen Sie sich in einer Umgebung, zu deren Erhalt Sie direkt beitragen. Es ist wichtig, ein verantwortungsbewusstes Verhalten anzunehmen: Hinterlassen Sie keine Abfälle an Start- und Landeplätzen, reduzieren Sie Lärmemissionen und respektieren Sie die lokale Tier- und Pflanzenwelt.

Eine verantwortungsbewusste Ausübung trägt zum Erhalt der Fluggebiete und zur langfristigen Sicherung der Sportart bei. Der respektvolle Umgang mit der Natur und anderen Nutzern ist eine wesentliche Voraussetzung, um den dauerhaften Zugang zu natürlichen Fluggeländen zu gewährleisten.

Recycling

Die bei der Konstruktion Ihres A1 verwendeten Materialien wurden aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit und Langlebigkeit ausgewählt. Am Ende seiner Lebensdauer darf Ihr Gleitschirm nicht über den Hausmüll entsorgt werden. Einzelne Bestandteile können getrennt und über geeignete Entsorgungs- und Recyclingwege verwertet werden.

Wenn Sie Ihren Gleitschirm recyceln möchten, bitten wir Sie, AEROTECH zu kontaktieren. Wir können Ihnen eine geeignete Lösung anbieten oder Sie an eine entsprechende Verwertungsstelle weiterleiten.

21 Wartungsblatt

☐ Wartung ☐ Weiterverkauf	N° :
Date	
Kontaktdaten des Käufers / der Werkstatt	

☐ Wartung ☐ Weiterverkauf	N° :
Date	
Kontaktdaten des Käufers / der Werkstatt	

☐ Wartung ☐ Weiterverkauf	N° :
Date	
Kontaktdaten des Käufers / der Werkstatt	

☐ Wartung ☐ Weiterverkauf	N° :
Date	
Kontaktdaten des Käufers / der Werkstatt	

22 Anlagen

Alle in diesem Benutzerhandbuch angegebenen Maße wurden von einem akkreditierten Prüflabor – Air Turquoise – überprüft.

A1 S

Linest rev	7
24/04/2026	

LINES OVERALL CHECKSHEET
MEASURED FROM BOTTOM OF RISERS TO GLIDER BOTTOM SURFACE UNDER 5 KG LOAD WITH RISERS
Tolerance is +/-10 mm from these values and +/-10 mm from right to left

		A			B			C			D			BRAKE		
		Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff
Center	1	6712	*6713*	1	6638	*6638*	0	6763	*6762*	-1	6837	*6831*	-6	6951	*6943*	-8
	2	6625	*6625*	0	6547	*6550*	3	6664	*6666*	2	6737	*6734*	-3	6703	*6705*	2
	3	6660	*6659*	-1	6576	*6577*	1	6689	*6689*	0	6753	*6748*	-5	6526	*6525*	-1
	4	6610	*6611*	1	6516	*6515*	-1	6616	*6614*	-2	6671	*6667*	-4	6471	*6468*	-3
	5	6530	*6531*	1	6441	*6443*	2	6531	*6536*	5	6580	*6572*	-8	6301	*6297*	-4
	6	6556	*6555*	-1	6469	*6472*	3	6552	*6555*	3	6586	*6582*	-4	6207	*6198*	-9
	7	6464	*6471*	7	6361	*6369*	8	6410	*6402*	-8				6214	*6209*	-5
	8	6350	*6353*	3	6270	*6276*	6	6303	*6300*	-3				6189	*6181*	-8
	9	6290	*6284*	-6	6220	*6223*	3	6248	*6239*	-9				6128	*6123*	-5
														6159	*6157*	-2
Stabi	10	6054	*6055*	1	6043	*6041*	-2									
Tip	11	5896	*5893*	-3	5907	*5905*	-2	5968	5966	-2	6064	*6061*	-3			

RISERS LENGHTS WITHOUT MAILLONS
MEASURED WITH 5 KG LOAD

Tolerance is +/-5 mm from these values

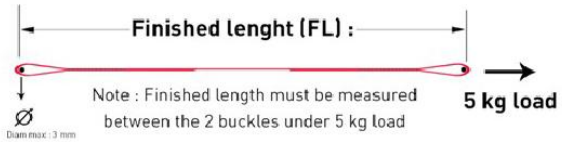
	Speed System OFF			Speed System ON		
	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff
A	500	500	0	360	363	3
A'	600	598	-2	460	463	3
B	500	501	1	428	433	5
C	500	501	1	500	501	1
				Speed system range :		140

RISERS LENGHTS WITH MAILLONS
MEASURED WITH 5 KG LOAD

Tolerance is +/-5 mm from these values

	Speed System OFF			Speed System ON		
	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff
A	527	527	0	387	390	3
A'	627	625	-2	487	490	3
B	527	528	1	455	460	5
C	527	528	1	527	528	1
				Speed system range :		140

Lines individual lenghts (given in mm with 5 kg tension, buckle to buckle)									
A LINES		B LINES		C LINES		D LINES		BRAKE LINES	
NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght
AR1	4222	BR1	4145	CR1	4289	d1	562	BRmain	2402
AR2	4242	BR2	4153	CR2	4248	d2	556	BRM1	1911
AR3	4346	BR3	4355	CR3	4397	d3	539	BRM2	2294
AM1	704	BM1	714	CM1	1513	d4	520	BRM3	2982
AM2	520	b1	2003	CM2	1419	d5	508	BRMU1	1293
a1	2000	b2	1912	CM3	1452	d6	485	BRMU2	1115
a2	1913	b3	1941	CM4	1430			br1	1407
a3	1948	b4	1875	CM5	1351	STABILO LINES		br2	1159
a4	1880	b5	1800	CM6	1380	NAME	F lenght	br3	1160
a5	1800	b6	1828	CM7	710	STMain	4410	br4	1105
a6	1826	b7	814	c1	488	STMA	491	br5	1653
a7	836	b8	723	c2	483	STMB	564	br6	1559
a8	722	b9	1370	c3	475	sta	514	br7	1566
a9	1349	b10	632	c4	465	stb	525	br8	810
a10	643			c5	459	stc	513	br9	749
				c6	451	std	609	br10	780
				c7	825				
				c8	718				
				c9	1356				



Edelrid

	7343-280
	7343-230
	7343-190
	7343-140
	7850X-240

Liros

	PPSL 120
	DSL 70

A1 M

Linest rev	6
24/04/2026	

LINES OVERALL CHECKSHEET
MEASURED FROM BOTTOM OF RISERS TO GLIDER BOTTOM SURFACE UNDER 5 KG LOAD WITH RISERS
Tolerance is +/-10 mm from these values and +/-10 mm from right to left

		A			B			C			D			BRAKE		
		Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff
Center	1	7116	*7116*	0	7034	*7034*	0	7172	*7174*	2	7256	*7253*	-3	7406	*7404*	-2
	2	7025	*7024*	-1	6939	*6937*	-2	7069	*7070*	1	7150	*7147*	-3	7144	*7144*	0
	3	7063	*7062*	-1	6971	*6971*	0	7096	*7092*	-4	7169	*7159*	-10	6958	*6952*	-6
	4	7013	*7012*	-1	6913	*6911*	-2	7013	*7016*	3	7075	*7077*	2	6902	*6902*	0
	5	6929	*6929*	0	6834	*6834*	0	6925	*6924*	-1	6975	*6974*	-1	6719	*6719*	0
	6	6958	*6956*	-2	6865	*6859*	-6	6949	*6951*	2	6984	*6984*	0	6620	*6617*	-3
	7	6860	*6866*	6	6759	*6764*	5	6811	*6805*	-6				6629	*6629*	0
	8	6738	*6743*	5	6662	*6667*	5	6698	*6692*	-6				6601	*6599*	-2
	9	6665	*6668*	3	6599	*6600*	1	6635	*6633*	-2				6537	*6538*	1
														6570	*6571*	1
Stabi	10	6430	*6433*	3	6418	*6421*	3									
Tip	11	6262	*6264*	2	6273	*6272*	-1	6338	6337	-1	6435	*6432*	-3			

RISERS LENGHTS
WITHOUT MAILLONS
MEASURED WITH 5 KG LOAD

Tolerance is +/-5 mm from these values

	Speed System OFF			Speed System ON		
	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff
A	500	500	0	360	360	0
A'	600	599	-1	460	460	0
B	500	499	-1	425	420	-5
C	500	498	-2	500	498	-2
				Speed system range :		140

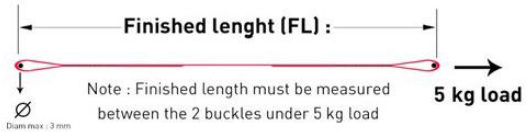
RISERS LENGHTS
WITH MAILLONS
MEASURED WITH 5 KG LOAD

Tolerance is +/-5 mm from these values

	Speed System OFF			Speed System ON		
	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff
A	527	527	0	387	387	0
A'	627	626	-1	487	487	0
B	527	526	-1	455	450	-5
C	527	525	-2	527	525	-2
				Speed system range :		140

Lines individual lenghts (given in mm with 5 kg tension, buckle to buckle)

A LINES		B LINES		C LINES		D LINES		BRAKE LINES	
NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght
AR1	4491	BR1	4405	CR1	4558	d1	610	BRmain	2591
AR2	4516	BR2	4420	CR2	4510	d2	604	BRM1	2014
AR3	4624	BR3	4654	CR3	4713	d3	584	BRM2	2450
AM1	762	BM1	759	CM1	1615	d4	562	BRM3	3153
AM2	551	b1	2139	CM2	1515	d5	548	BRMU1	1360
a1	2135	b2	2044	CM3	1554	d6	523	BRMU2	1175
a2	2044	b3	2076	CM4	1530			br1	1503
a3	2082	b4	2005	CM5	1444	STABILO LINES		br2	1241
a4	2009	b5	1926	CM6	1478	NAME	F lenght	br3	1240
a5	1925	b6	1957	CM7	746	STMain	4703	br4	1184
a6	1954	b7	868	c1	526	STMA	531	br5	1726
a7	896	b8	771	c2	523	STMB	608	br6	1627
a8	774	b9	1450	c3	511	sta	547	br7	1636
a9	1446	b10	683	c4	500	stb	558	br8	862
a10	695			c5	498	stc	546	br9	798
				c6	488	std	643	br10	831
				c7	874				
				c8	761				
				c9	1427				



Edelrid

	7343-280
	7343-230
	7343-190
	7343-140
	7850X-240

Liros

	PPSL 120
	DSL 70

A1 L

Linest rev	6
24/04/2026	

LINES OVERALL CHECKSHEET
MEASURED FROM BOTTOM OF RISERS TO GLIDER BOTTOM SURFACE UNDER 5 KG LOAD WITH RISERS
Tolerance is +/-10 mm from these values and +/-10 mm from right to left

		A			B			C			D			BRAKE		
		Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff
Center	1	7473	7473	0	7392	7392	0	7533	7539	6	7628	7625	-3	7801	7803	2
	2	7379	7383	4	7292	7298	6	7425	7429	4	7518	7510	-8	7527	7526	-1
	3	7419	7419	0	7327	7331	4	7455	7459	4	7539	7538	-1	7333	7337	4
	4	7370	7369	-1	7266	7265	-1	7395	7396	1	7471	7467	-4	7275	7277	2
	5	7283	7284	1	7184	7185	1	7303	7309	6	7367	7364	-3	7085	7083	-2
	6	7314	7317	3	7217	7217	0	7328	7332	4	7375	7372	-3	6982	6979	-3
	7	7229	7232	3	7122	7117	-5	7171	7162	-9				6992	6990	-2
	8	7101	7100	-1	7008	7012	4	7053	7050	-3				6961	6965	4
	9	7030	7027	-3	6938	6947	9	6980	6977	-3				6895	6903	8
														6930	6934	4
Stabi	10	6772	6774	2	6760	6761	1									
Tip	11	6599	6598	-1	6607	6601	-6	6675	6673	-2	6771	6772	1			

RISERS LENGHTS
WITHOUT MAILLONS
MEASURED WITH 5 KG LOAD

Tolerance is +/-5 mm from these values

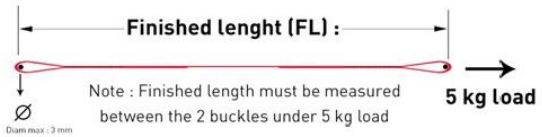
	Speed System OFF			Speed System ON		
	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff
A	520	518	-2	360	363	3
A'	620	619	-1	460	463	3
B	520	517	-3	443	447	4
C	520	518	-2	520	518	-2
				Speed system range :		160

RISERS LENGHTS
WITH MAILLONS
MEASURED WITH 5 KG LOAD

Tolerance is +/-5 mm from these values

	Speed System OFF			Speed System ON		
	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff
A	550	549	-1	390	394	4
A'	650	650	0	490	494	4
B	550	548	-2	473	471	-2
C	550	549	-1	550	549	-1
				Speed system range :		160

Lines individual lenghts (given in mm with 5 kg tension, buckle to buckle)									
A LINES		B LINES		C LINES		D LINES		BRAKE LINES	
NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght
AR1	4725	BR1	4639	CR1	4803	d1	642	BRmain	2753
AR2	4756	BR2	4656	CR2	4781	d2	636	BRM1	2116
AR3	4892	BR3	4896	CR3	4963	d3	615	BRM2	2571
AM1	764	BM1	771	CM1	1690	d4	595	BRM3	3313
AM2	573	b1	2243	CM2	1586	d5	581	BRMU1	1422
a1	2238	b2	2143	CM3	1628	d6	553	BRMU2	1229
a2	2144	b3	2178	CM4	1602			br1	1572
a3	2184	b4	2102	CM5	1512	STABILO LINES		br2	1298
a4	2106	b5	2020	CM6	1548	NAME	F lenght	br3	1297
a5	2019	b6	2053	CM7	797	STMain	4973	br4	1239
a6	2050	b7	957	c1	547	STMA	552	br5	1809
a7	975	b8	843	c2	543	STMB	633	br6	1706
a8	847	b9	1527	c3	531	sta	573	br7	1716
a9	1523	b10	713	c4	519	stb	581	br8	900
a10	725			c5	517	stc	568	br9	834
				c6	506	std	664	br10	869
				c7	913				
				c8	795				
				c9	1502				



Edelrid

	7343-280
	7343-230
	7343-190
	7343-140
	7850X-240

Liros

	PPSL 120
	DSL 70

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65
test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes
paragliding by air turquoise

AEROTECH

Classification: A

In accordance with standards: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785	PG_2701.2026
Date of issue (DMY):	04.05.2026
Manufacturer:	AEROTECH SAS
Model:	A1 S
Serial number:	SA-ATC-A1-S-P2

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight [kg]	90
Minimum weight in flight [kg]	55
Glider's weight [kg]	4.5
Number of risers	3+1
Projected area [m²]	19.99

Accessories

Range of speed system [cm]	13.7
Speed range using brakes [km/h]	15
Total speed range with accessories [km/h]	23
Range of trimmers [cm]	n/a

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Advance Thun AG
Harness model	Success 4 M
Harness to risers distance [cm]	43
Distance between risers [cm]	44

Inspections (whichever happens first)
every three years or after 150 hours of first use

Person or company having presented the glider for testing: **None**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65
test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes
paragliding by air turquoise

AEROTECH

Classification: A

In accordance with standards: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785	PG_2700.2026
Date of issue (DMY):	04.05.2026
Manufacturer:	AEROTECH SAS
Model:	A1 M
Serial number:	SA-ATC-A1-M-P1

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight [kg]	110
Minimum weight in flight [kg]	70
Glider's weight [kg]	5
Number of risers	3+1
Projected area [m²]	22.45

Accessories

Range of speed system [cm]	14.0
Speed range using brakes [km/h]	15
Total speed range with accessories [km/h]	23
Range of trimmers [cm]	n/a

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Advance Thun AG
Harness model	Success 4 M
Harness to risers distance [cm]	43
Distance between risers [cm]	48

Inspections (whichever happens first)
every three years or after 150 hours of first use

Person or company having presented the glider for testing: **None**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65
test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes
paragliding by air turquoise

AEROTECH

Classification: A

In accordance with standards: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785	PG_2699.2026
Date of issue (DMY):	04.05.2026
Manufacturer:	AEROTECH SAS
Model:	A1 L
Serial number:	SA-ATC-A1-L-P3

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight [kg]	125
Minimum weight in flight [kg]	90
Glider's weight [kg]	5.4
Number of risers	3+1
Projected area [m²]	24.82

Accessories

Range of speed system [cm]	15.5
Speed range using brakes [km/h]	15
Total speed range with accessories [km/h]	23
Range of trimmers [cm]	n/a

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Woody Valley srl
Harness model	NAOS L
Harness to risers distance [cm]	45
Distance between risers [cm]	48

Inspections (whichever happens first)
every three years or after 150 hours of first use

Person or company having presented the glider for testing: **None**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0

MANUEL DE VOL

MODELE : A1
REVISION : V1.0
DATE : 20/03/2026
LANGUE : FR



Volez prudemment, faites-vous plaisir avec votre A1 ! - Fly safely, enjoy your A1! - 安全飞行, 尽情享受您的 A1 ！ - सुरक्षित उड़ान भरें, अपने A1 का आनंद लें! - Vuela con prudencia, disfruta de tu A1. - حلّق بحذر واستمتع بجناحك A1! - সাবধানে উড়ুন, আপনার A1 উপভোগ করুন! - Voe com segurança, aproveite o seu A1! - Летайте безопасно и наслаждайтесь своим A1! - اپنے A1 کو احتیاط سے پرواز کریں، لطف اٹھائیں!