FLUGHANDBUCH

MODELE : A42td
REVISION : V1.3
DATE : 31/08/2026
LANGUE : DE



- 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 - 26]

1 Einleitung

Vielen Dank, dass Sie sich für den AEROTECH A42td entschieden haben. Der A42td ist ein EN-B-zugelassener Tandem-Gleitschirm, der für den intensiven professionellen Einsatz entwickelt wurde und gleichzeitig ideal für Privatpiloten geeignet ist. Er bietet ein einfaches Aufziehverhalten, hervorragende Starteigenschaften und eine hohe Langlebigkeit. Dieses Handbuch beschreibt Einsatzbedingungen, Sicherheitshinweise, Wartung und Kontrollverfahren. Es muss vor dem ersten Flug gelesen und zusammen mit dem Gleitschirm aufbewahrt werden.

2 Allgemeine Sicherheitshinweise

Gleitschirmfliegen ist eine Luftsportart mit inhärenten Risiken. Die Benutzung dieses Schirms erfordert eine geeignete Ausbildung, die für Tandemflüge erforderlichen Qualifikationen sowie gute Kenntnisse der Meteorologie und der Luftverkehrsvorschriften. Der Pilot trägt die alleinige Verantwortung für seine Entscheidungen, die Sicherheit des Passagiers und die Einhaltung der Flugbedingungen. Prüfen Sie vor jedem Start, ob Wetter, Startplatz, Ausrüstung und Luftraum für den geplanten Flug geeignet sind. Das Tragen eines zugelassenen Helms, eines geeigneten Gurtzeugs und eines Rettungsgeräts wird dringend empfohlen und kann von Ihrer Versicherung vorgeschrieben sein.

3 Einsatzgrenzen

3.1 - Pilotenniveau

Der A42td ist für Piloten bestimmt, die über die für Tandemflüge erforderlichen Qualifikationen gemäß den geltenden Vorschriften ihres Landes verfügen. Eine den jeweiligen Flugbedingungen entsprechende Erfahrung ist unerlässlich.

3.2 - Gurtzeuge

Nur mit zugelassenen Tandemgurtzeugen und kompatiblen Spreizen verwenden. Die Einstellungen beeinflussen das Flugverhalten des Gleitschirms.

3.3 - Gesamtfluggewicht

Der Gleitschirm muss innerhalb seines zugelassenen Startgewichtsbereichs (AUW) betrieben werden. Dieser umfasst den ausgerüsteten Piloten, den Passagier, die Gurtzeuge, die Spreizen, das Rettungsgerät sowie die gesamte mitgeführte 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

Ja

4 Schirmbeschreibung

Der AEROTECH A42td ist ein EN-B-zugelassener Tandem-Gleitschirm, entwickelt für einen einfachen Start, ein ausgewogenes Flugverhalten, hohe Stabilität und hervorragende Langlebigkeit.
Einsatzbereiche:
Professioneller Tandemflug
Freizeit-Tandemflug
Intensiver Einsatz
Ausbildung und Weiterentwicklung von Tandempiloten



5 Technische Daten

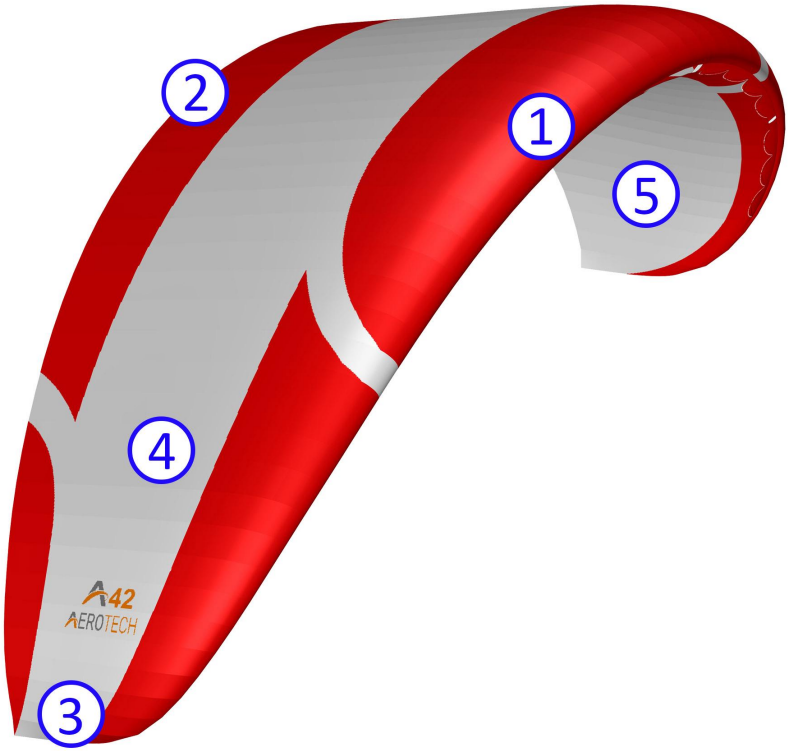
PTV (KG)	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	220
42												

Leichtes Fliegen
Standardflug
Hohe Flächenbelastung

	42
GESAMTFLUGGEWICHTSBEREICH (PTV) (KG)	110-220
SCHIRMGEWICHT (KG)	8,0
ANZAHL DER ZELLEN	52
FLÄCHE AUSGELEGT (M²)	41,65
PROJIZIERTE FLÄCHE (M²)	34,94
SPANNWEITE (M)	14.93
PROJIZIERTE SPANNWEITE (M)	11,61
STRECKUNG AUSGELEGT	5,35
PROJIZIERTE STRECKUNG	3,86
FLÜGELTIEFE (M)	3,47
ZERTIFIZIERUNG (EN 926-2)	EN/LTF B
ANZAHL DER TRAGEGURTE	4+1
BESCHLEUNIGER (MM)	100
BREMSWEG (CM)	> 65 cm
ZULASSUNGS-BRUSTGURTABSTAND (CM)	55 cm

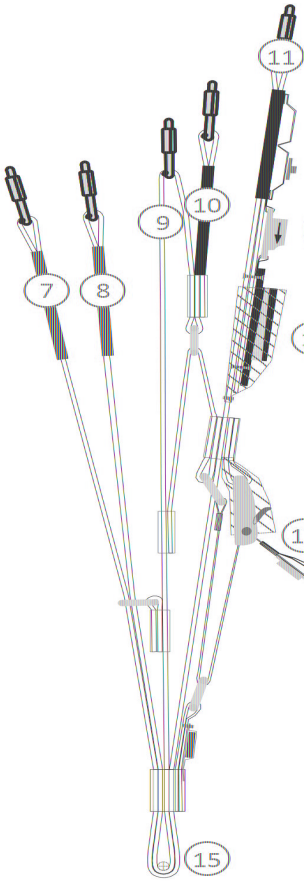
Mit Ausnahme des Trimmersystems verfügt dieser Gleitschirm über keine verstellbaren, abnehmbaren oder variablen Bauteile.

6 Materialübersicht



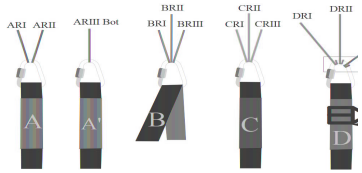
1 Vorderkante
2 Hinterkante
3 Flügelenden
4 Obersegel
5 Untersegel

Sämtliche Ersatzteile und Zubehörteile für Ihren A42td sind separat bei AEROTECH erhältlich. Gemäß Artikel L111-4 des französischen Verbrauchergesetzbuchs garantiert AEROTECH die Verfügbarkeit der für den Gebrauch des Produkts erforderlichen Ersatzteile für mindestens 10 Jahre ab dem Kaufdatum.





LINES TO BE ATTACHED :
ARI + ARII = A
ARIII = A'
BRI + BRII + BRIII = B
CRI + CRII + CRIII = C
DRI + DRII + STABI Main = D with ext



CLOSED TRIMME
A = 390 mm
A' = 390 mm
B = 390 mm
C = 390 mm
D = 390 mm

OPEN TRIMMERS
A = 390 mm
A' = 390 mm
B = 413 mm
C = 437 mm
D = 485 mm

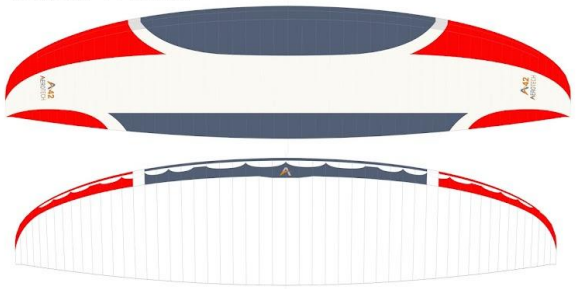
Debattement des trims : 9,5 cm

Debattement de l'accélérateur : Pas d'accélérateur

7 A-Gurt
8 A'-Gurt (Ohren anlegen)
9 B-Gurt
10 C-Gurt
11 D-Gurt
12 Clamcleat
13 Bremsgriffbefestigung
14 Bremsgriff
15 Hauptaufhängepunkt
16 Tragesack
17 Trimmer
18 Compress bag
19 Zubehörtasche

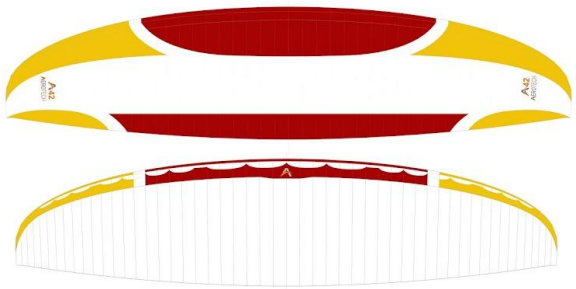
Farben 2026

Colour : Racer



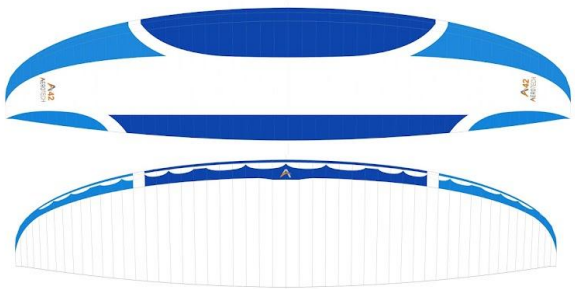
Top : Petrol/ White / Dragon red
Bottom : Petrol/ White / Dragon red

Colour : Burst



Top : Dark Red / White / Gold
Bottom : Dark Red / White / Gold

Colour : Ocean



Top : Deep Blue / White/ Electric blue
Bottom : Deep Blue / White / Electric Blue

7 Schirmaufbau

Verbindung des Gleitschirms

Verbinden Sie die Tragegurte mit den zugelassenen Spreizen mithilfe geeigneter Karabiner. Achten Sie darauf, dass die A-Tragegurte vorne positioniert sind. Stellen Sie sicher, dass die Tragegurte nicht verdreht sind. Befestigen Sie Piloten- und Passagiergurtzeug korrekt an den dafür vorgesehenen Aufhängepunkten der Spreizen.

Sicherung

Vergewissern Sie sich, dass die Karabiner ordnungsgemäß geschlossen und verriegelt sind. Kontrollieren Sie den Zustand der Schraubglieder und aller Verbindungen.

Gurtzeugeinstellung

Verwenden Sie Gurtzeuge gemäß den geltenden EN-/LTF-Normen. Stellen Sie den Brustgurt entsprechend Ihrer Statur, der Ihres Passagiers und dem gewünschten Flugverhalten ein. Überprüfen Sie den korrekten Einbau und die Einstellung des Rettungsgeräts.

Montage des Beschleunigers

Verwenden Sie die Trimmer je nach Bedingungen entweder vollständig geschlossen oder auf der ersten Beschleunigungsmarkierung. Starten Sie niemals mit vollständig geöffneten Trimmern.

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,D) 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 Gleitschirm zu füllen, sein Steigen zu kontrollieren und anschließend die zum Abheben erforderliche Geschwindigkeit aufzubauen. Beim A42td wird diese Phase durch ein gleichmäßiges Füllverhalten und ein harmonisches Steigen des Schirms erleichtert, was einen einfachen und sicheren Start ermöglicht, insbesondere für Piloten in der Ausbildungs- oder Lernphase.

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

Der A42td wurde entwickelt, um ein sicheres, stabiles und gutmütiges Flugverhalten zu bieten, das sich ideal für den Schulungs- und Ausbildungsbetrieb eignet. Er zeichnet sich durch eine hohe Schirmkohäsion sowie eine wirksame Dämpfung um Nick- und Rollachse aus, sodass der Pilot auch bei leicht turbulenten Bedingungen jederzeit 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 die Kombination aus Blickführung, Gewichtsverlagerung im Gurtzeug und einem dosierten Zug an der kurveninneren Bremsleine eingeleitet. Der A42td zeigt dabei ein harmonisches Kurvenverhalten mit progressivem Einleiten der Schräglage und einer guten Rückkehr in den Geradeausflug. Der Pilot sollte auf eine flüssige Koordination achten, um Ungleichgewichte oder einen Wirkungsverlust zu vermeiden.

Beschleunigter Flug – Verwendung der Trimmer

Durch die Verwendung der Trimmer wird die Fluggeschwindigkeit des Schirms erhöht, indem sein Anstellwinkel verändert wird. Im beschleunigten Flug reagiert der Schirm empfindlicher auf Turbulenzen und aerologische Störungen. Der Pilot sollte daher besonders aufmerksam fliegen und starke Bremseingaben vermeiden. Bei Turbulenzen oder nachlassender Kontrolle wird empfohlen, die Trimmer wieder vollständig zu schließen, um zu einer stabileren Flugkonfiguration zurückzukehren.

Steuerung über die hinteren Tragegurte

Die Steuerung über die hinteren Tragegurte dient in erster Linie dazu, die Flugbahn ohne Verwendung der Bremsen zu kontrollieren, insbesondere bei einem Bruch einer Bremsleine oder einer blockierten Steuerleine. Im Gegensatz zu einem Soloschirm bringt ein aktives Steuern über die hinteren Tragegurte bei einem Tandemschirm keinen nennenswerten Leistungsgewinn.

11 Schnelle Abstiege

Allgemeine Hinweise

Schnellabstiegstechniken dienen dazu, die Sinkgeschwindigkeit zu erhöhen, um rasch Höhe abzubauen. Diese Manöver sollten stets mit Bedacht und unter Berücksichtigung der Wetterbedingungen sowie des eigenen Erfahrungsniveaus eingesetzt werden. Eine gute Flugvorbereitung und sorgfältige Einschätzung der Bedingungen helfen, ihren Einsatz in ungeeigneten Situationen zu vermeiden. Beim A42td sind diese Manöver gut zugänglich und progressiv, erfordern jedoch dennoch eine präzise und koordinierte Ausführung.

Ohren anlegen

Bei der Ohren-Anlege-Technik werden die Flügelenden eingeklappt, um die Sinkgeschwindigkeit zu erhöhen und gleichzeitig eine hohe Vorwärtsgeschwindigkeit beizubehalten. Greifen Sie dazu die vorgesehenen Ohrenleinen und ziehen Sie diese symmetrisch nach unten, bis die Flügelenden eingeklappt sind. Der Schirm bleibt dabei stabil, die Sinkgeschwindigkeit nimmt zu und die Gleitleistung wird geringer. Sie können die dafür vorgesehenen Clamcleat-Klemmen verwenden, um die Leinen zu fixieren und sie nicht dauerhaft unter Spannung halten zu müssen.

Sobald die Leinen fixiert sind, übernehmen Sie die Steuerung wieder mit den Bremsen. Bei starken Turbulenzen empfehlen wir, die Leinen aus den Clamcleat-Klemmen zu lösen. Zum Ausleiten des Manövers geben Sie die Tragegurte schrittweise frei. In den meisten Fällen öffnen sich die Flügelenden selbstständig. Falls erforderlich, kann ein leichtes, symmetrisches Anpumpen mit den Bremsen erfolgen. Achten Sie dabei stets auf eine gleichmäßige und progressive Ausführung und vermeiden Sie ein abruptes Freigeben der Tragegurte.

B-Stall

Obwohl dieses Manöver mit dem A42TD geflogen werden kann, empfehlen wir seine Anwendung nicht. Es ist körperlich anspruchsvoll und bietet im normalen Tandemflugbetrieb keinen wesentlichen Vorteil. Sollte seine Durchführung dennoch erforderlich sein, wird dringend empfohlen, dieses Manöver zunächst unter einem Soloschirm zu erlernen und sicher zu beherrschen, bevor es im Tandemflug durchgeführt wird.

Steilspirale

Steile 360°-Kurven ermöglichen hohe Sinkwerte, indem der Schirm in eine Abwärtsspirale gebracht wird. Zum Einleiten des Manövers wird die Kurve schrittweise durch eine Kombination aus Gewichtsverlagerung und Bremsbetätigung auf der Kurveninnenseite eingeleitet. Drehrate und Sinkgeschwindigkeit nehmen dabei kontinuierlich zu.
Dieses Manöver erzeugt hohe G-Belastungen und erfordert ein hohes Maß an fliegerischem Können. Beim A42TD erfolgt der Übergang in die Spirale progressiv. Dennoch ist auf die zunehmenden Belastungen sowie auf eine präzise Kontrolle der Flugbahn zu achten. Die Spirale wird durch eine abgestimmte Dosierung von Brems- und Gewichtssteuerung kontrolliert.
Zum Ausleiten der Spirale verlagern Sie Ihr Gewicht schrittweise auf die Außenseite und geben gleichzeitig die innere Bremse kontrolliert frei. Das Ausleiten sollte stets gleichmäßig erfolgen, um ein übermäßiges Vorschießen des Schirms zu vermeiden. Lassen Sie den Schirm zunächst wieder in einen stabilen Geradeausflug zurückkehren, bevor Sie weitere Flugmanöver durchführen.

Wichtig

Achten Sie auf die physiologischen Auswirkungen einer Steilspirale (hohe G-Belastung, Orientierungsverlust).
Passen Sie die Intensität des Manövers stets Ihrem fliegerischen 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

Dank ihrer Konstruktion ist die A42TD ein besonders gutmütiger und vertrauenerweckender Gleitschirm. Kleinere Pilotenfehler werden gut verziehen, und der Schirm zeigt in den meisten Flugsituationen ein vorhersehbares und stabiles Flugverhalten. Wie jeder Gleitschirm kann jedoch auch die A42TD durch starke Turbulenzen oder ungeeignete Piloteneingaben beeinflusst werden. Ruhiges, sanftes und vorausschauendes Pilotieren ermöglicht in den allermeisten Fällen eine schnelle Rückkehr zum Normalflug.

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

Im Endanflug nehmen Pilot und Passagier eine aufrechte Sitzposition im Gurtzeug ein. Der Pilot hält eine ausreichende Fluggeschwindigkeit bis zur Landung aufrecht. Die Bremsen sind gleichmäßig und dosiert zu betätigen, um den Schirm jederzeit unter Kontrolle zu halten, ohne sein Flugprofil 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 Ausflaren dient dazu, die Vorwärtsgeschwindigkeit schrittweise in Auftrieb umzuwandeln, um die Sinkgeschwindigkeit zu verringern. Dieses Manöver muss gleichmäßig und symmetrisch ausgeführt werden. Ein zu spätes oder zu schwaches Ausflaren führt zu einer harten Landung, während ein zu frühes oder zu starkes Ausflaren ein Aufsteigen des Schirms mit anschließendem Strömungsabriss verursachen kann. Beim A42TD ist der nutzbare Bremsbereich gutmütig, dennoch sollte das Ausflaren stets mit gleichmäßigen und präzisen Steuerbewegungen erfolgen.

Verhalten nach dem Aufsetzen

Das Ausflaren dient dazu, die Vorwärtsgeschwindigkeit schrittweise in Auftrieb umzuwandeln, um die Sinkgeschwindigkeit zu verringern. Dieses Manöver muss gleichmäßig und symmetrisch ausgeführt werden. Ein zu spätes oder zu schwaches Ausflaren führt zu einer harten Landung, während ein zu frühes oder zu starkes Ausflaren ein Aufsteigen des Schirms mit anschließendem Strömungsabriss verursachen kann. Beim A42TD ist der nutzbare Bremsbereich gutmütig, dennoch sollte das Ausflaren stets mit gleichmäßigen und präzisen Steuerbewegungen erfolgen.

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.

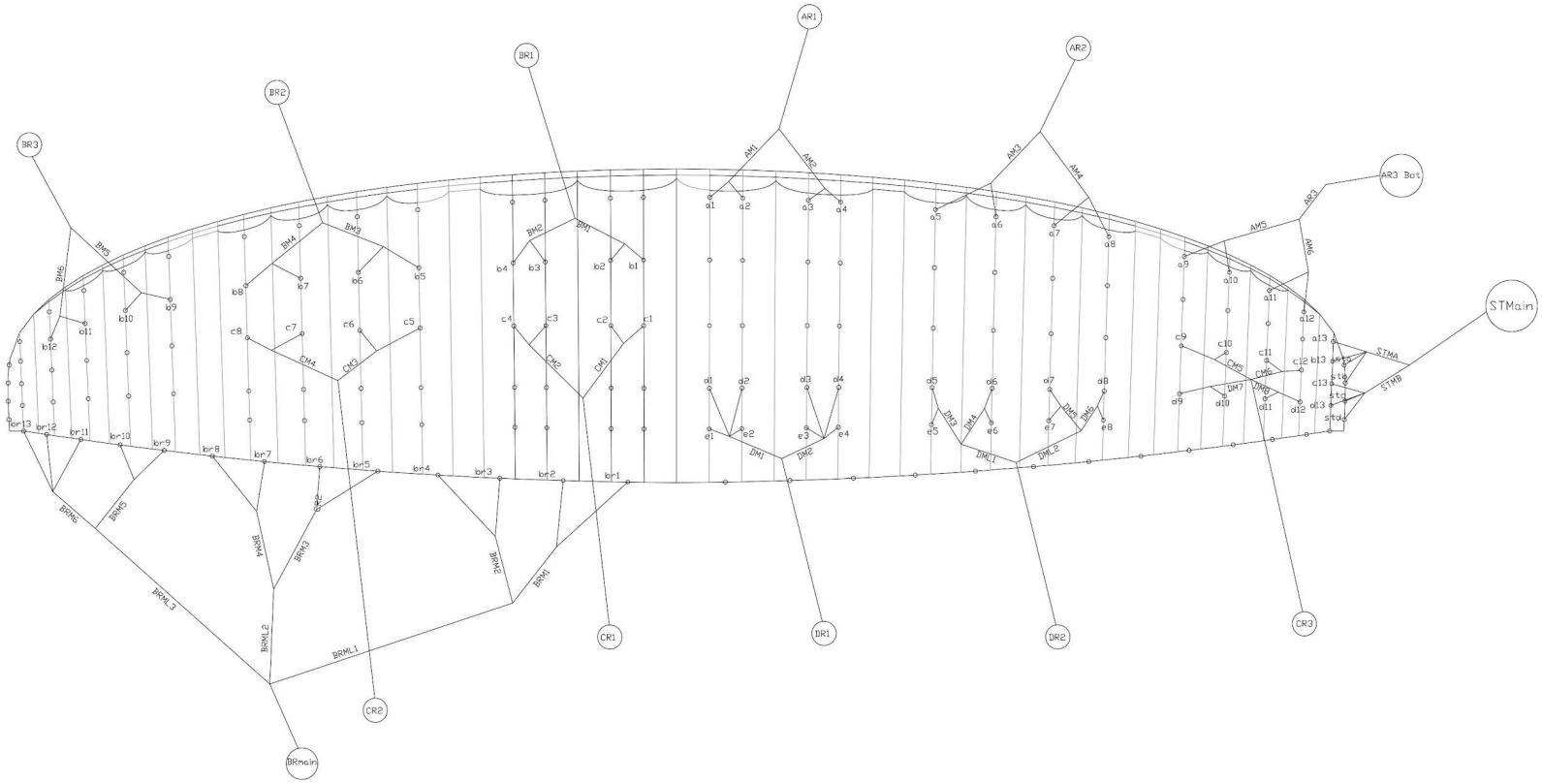
Es wird außerdem empfohlen, den Gleitschirm keinen extremen Temperaturen auszusetzen, insbesondere nicht bei längerer Lagerung in einem Fahrzeug in direkter Sonneneinstrahlung. Ein sorgfältiger Transport trägt direkt zur Langlebigkeit und zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des Schirms bei.

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 A42td



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 160/120 / DSL 70
Hauptleinen – mittlere Ebene	**Liros**	PPSL 200/160/120
Hauptleinen – untere Ebene	**Edelrid**	7343-420/280/230
Hauptleinen – Stabilo	**Edelrid**	7343-140
Bremsleinen – obere Ebene	**Liros**	DSL 70
Bremsleinen – mittlere Ebene	**Liros**	PPSL 160/120
Bremsleinen – untere Ebene	**Edelrid**	7850X-240

Verbindung Leinen / Tragegurte
Joo-Tech Schraubglieder

16 Wartung und Reparaturen

Reinigung

Die Reinigung des A42td muss mit besonderer Sorgfalt erfolgen, um die Beschichtung des Tuches zu erhalten. Übermäßiges Reiben kann die Beschichtung beschädigen und die Leistungsfähigkeit sowie die Lebensdauer der Materialien beeinträchtigen. Bei Verschmutzungen wird empfohlen, ausschließlich ein weiches, leicht angefeuchtetes Tuch zu verwenden und dabei kleine Bereiche ohne starken Druck zu reinigen. Die Verwendung von Reinigungsmitteln, Lösungsmitteln oder das Waschen in der Maschine ist ausdrücklich untersagt, da diese Verfahren 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

Regelmäßige Wartung und fachgerechte Reparaturen tragen dazu bei, die Leistung und Sicherheit Ihres A42td langfristig zu erhalten. Im Zweifelsfall empfiehlt es sich stets, einen qualifizierten Gleitschirm-Fachbetrieb oder Fachmann zu konsultieren.

17 Wiederkehrende Überprüfung

Kontrollintervall

Um die Leistungsfähigkeit und das Sicherheitsniveau des A42td dauerhaft zu gewährleisten, sind regelmäßige Nachprüfungen unerlässlich. Die erste Nachprüfung muss nach 24 Monaten Nutzung oder 150 Flugstunden, je nachdem, welcher Zeitpunkt zuerst erreicht wird, durchgeführt werden. Die weiteren Prüffristen sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt. Zeigt Ihr Schirm ein ungewöhnliches Flugverhalten oder war er an einem Vorfall beteiligt, warten Sie nicht bis zur nächsten planmäßigen Nachprüfung, sondern lassen Sie ihn umgehend von einem qualifizierten Fachbetrieb überprüfen.

Inhalt der Kontrolle

Die regelmäßige Nachprüfung dient der Beurteilung des allgemeinen Zustands des Schirms und seiner Komponenten, insbesondere des Tuchs, der Tragegurte, der Trimmung sowie der Leinen. Sie ist gemäß den Empfehlungen der PMA (Paraglider Manufacturers Association) und entsprechend den Dokumenten „PMA Standard for Periodical Inspection of Paragliders“ sowie „PMA Standard – Material Changes in Paragliders (V 2025_12_1 – 2025-12-16)“ durchzuführen.
Bei den ersten beiden regelmäßigen Nachprüfungen ist keine Bruchlastprüfung der Leinen der mittleren und oberen Leinenebenen erforderlich. Da diese Leinen aus Dyneema bestehen, hat die Erfahrung gezeigt, dass eine Bruchlastprüfung innerhalb dieses Nutzungszeitraums keine aussagekräftigen Informationen über den Materialzustand liefert. Daher wird bei den ersten beiden Nachprüfungen ausschließlich die Bruchfestigkeit der Leinen der unteren Ebene geprüft.
Die Leinen der unteren Ebene müssen bei jeder Nachprüfung einer Bruchlastprüfung unterzogen werden.
Die Leinen der mittleren und oberen Ebenen sind ab der dritten regelmäßigen Nachprüfung, d. h. etwa sechs Jahre nach der Inbetriebnahme oder nach 450 Flugstunden, in die Bruchlastprüfung einzubeziehen. Ab diesem Zeitpunkt muss sich die Bruchlastprüfung auf den gesamten Leinensatz, einschließlich der unteren, mittleren und oberen Ebenen, erstrecken, um die allgemeine Alterung der Materialien zuverlässig überwachen zu können.

Jede Veränderung des Flugverhaltens Ihres Schirms oder jedes außergewöhnliche Ereignis, das ihn beeinträchtigt haben könnte (starker Aufprall, größere Einklapper, Wasserkontakt usw.), erfordert eine Trimmkontrolle durch einen qualifizierten Gleitschirm-Fachbetrieb, ohne bis zur nächsten planmäßigen Nachprüfung zu warten.

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	✔	✔

Valeurs de reforme des suspentes (daN)	**7343-420**	**PPSL 200**	**PPSL 120**
42	**174**	**130**	**78**

Hinweis: Dieses Handbuch enthält ausschließlich die vom Hersteller festgelegten Austauschkriterien der Hauptleinen (Mittelstammleinen). Sollten Sie die Austauschkriterien für den gesamten Leinensatz benötigen, wenden Sie sich bitte an Aerotech.

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 A42td-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 A42td 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 A42td 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.

A42td — OK

Linest rev	8
31/08/2026	

LINES OVERALL CHECKSHEET
MEASURED FROM BOTTOM OF RISERS TO GLIDER BOTTOM SURFACE UNDER 5 KG LOAD WITH RISERS
Tolerance is +/-15 mm from these values (+/- 10 mm for lines and +/- 5 mm for risers)

		A			B			C			D			E			BRAKE		
		Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff
Center	1	9101	9095	-6	9010	9019	9	9034	9030	-4	9124	9115	-9	9226	9217	-9	9989	9982	-7
	2	9026	9023	-3	8936	8943	7	8962	8962	0	9046	9038	-8	9158	9152	-6	9592	9588	-4
	3	9003	8999	-4	8917	8926	9	8934	8930	-4	9023	9015	-8	9135	9130	-5	9322	9319	-3
	4	9051	9048	-3	8965	8972	7	8984	8980	-4	9078	9072	-6	9175	9167	-8	9088	9084	-4
	5	8996	8996	0	8919	8926	7	8929	8924	-5	9035	9029	-6	9110	9101	-9	8934	8931	-3
	6	8851	8852	1	8783	8790	7	8796	8795	-1	8909	8904	-5	8989	8981	-9	8726	8723	-3
	7	8784	8785	1	8725	8733	8	8745	8742	-3	8864	8856	-8	8941	8938	-3	8642	8637	-6
	8	8824	8823	-2	8770	8776	6	8793	8789	-4	8920	8915	-5	8986	8985	-1	8673	8668	-5
	9	8576	8577	1	8563	8554	-9	8604	8603	-2	8676	8676	-1				8595	8590	-5
	10	8403	8407	4	8409	8404	-5	8448	8447	-1	8531	8531	0				8540	8537	-3
	11	8298	8294	-4	8314	8309	-5	8340	8335	-5	8419	8418	-1				8486	8487	1
	12	8271	8267	-4	8281	8274	-8	8283	8274	-9	8361	8354	-7				8459	8460	1
																	8445	8443	-2
Stabi	13	7994	7989	-5	7955	7954	-1	8003	8001	-2	8058	8054	-4						
Tip	14	7904	7901	-3	7949	7943	-6	7955	7952	-3	8064	8056	-8						

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	420	418	-2	420	418	-2
A'	420	418	-2	420	418	-2
B	420	418	-2	443	439	-4
C	420	423	3	467	466	-1
D	420	424	4	515	512	-3
			Speed system range :		95	mm

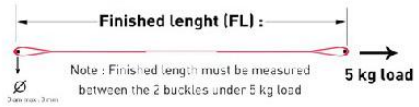
RISERS LENGHTS WITH MAILLONS
MEASURED WITH 5 KG LOAD
Tolerance is +/-5 mm from these values

	Speed System OFF			Speed System ON		
	Manual	Tested sample	Diff	Manual	Tested sample	Diff
A	390	388	-2	390	388	-2
A'	390	388	-2	390	388	-2
B	390	388	-2	413	409	-4
C	390	393	3	437	436	-1
D	390	394	4	485	482	-3
			Speed system range :		95	mm

A42td	
Linest rev	8
31/08/2026	

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

A LINES		B LINES		C LINES		D LINES		E LINES		BRAKE LINES	
NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght	NAME	F lenght
a1	629	b1	629	c1	626	d1	836	e1	938	br1	2006
a2	554	b2	555	c2	554	d2	758	e2	870	br2	1609
a3	558	b3	558	c3	554	d3	757	e3	869	br3	1626
a4	606	b4	606	c4	604	d4	812	e4	909	br4	1392
a5	1411	b5	1403	c5	1402	d5	707	e5	782	br5	1461
a6	1266	b6	1267	c6	1269	d6	683	e6	763	br6	1253
a7	1262	b7	1263	c7	1264	d7	644	e7	721	br7	1218
a8	1302	b8	1308	c8	1312	d8	612	e8	678	br8	1249
a9	996	b9	980	c9	984	d9	980			br9	1125
a10	823	b10	826	c10	828	d10	835			br10	1070
a11	821	b11	822	c11	821	d11	831	STABILO LINES		br11	797
a12	794	b12	789	c12	764	d12	773	NAME	F lenght	br12	755
a13	566	b13	527	c13	512	d13	567	STMain	6374	br13	724
AM1	1638	BM1	1635	CM1	1645	DM1	1428	STMA	660	BRM1	1802
AM2	1611	BM2	1613	CM2	1617	DM2	1406	STMB	723	BRM2	1515
AM3	1318	BM3	1315	CM3	1314	DM3	815	sta	476	BRM3	1315
AM4	1255	BM4	1261	CM4	1268	DM4	713	stb	521	BRM4	1266
AM5	868	BM5	870	CM5	885	DM5	747	stc	464	BRM5	1075
AM6	765	BM6	779	CM6	784	DM6	835	std	573	BRM6	1287
AR1	6443	BR1	6355	CR1	6368	DM7	961			BRML1	2585
AR2	5876	BR2	5810	CR2	5818	DM8	853			BRML2	2562
AR3	5845	BR3	6320	CR3	6338	DML1	1193			BRML3	2799
AR3 Bot	489					DML2	1153			BRmain	3599
						DR1	6481				
						DR2	5941				



Edelrid

	7343-420
	7343-280
	7343-230
	7343-190
	7343-140
	7850X-240

Liros

	PPSL 350
	PPSL 200
	PPSL 160
	PPSL 120
	DSL 70

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Comte 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: **B**

In accordance with standards: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785	PG_2727.2026
Date of issue (DMY):	05.08.2026
Manufacturer:	AEROTECH SAS
Model:	A42td 42
Serial number:	ATC-A42TD-42-P2-2512

Configuration during flight tests

Paraglider	
Maximum weight in flight [kg]	**220**
Minimum weight in flight [kg]	**110**
Glider's weight [kg]	**8.1**
Number of risers	**4+1**
Projected area [m²]	**34.94**

Harness used for testing (max weight)	
Harness type	**ABS**
Harness brand	**Supair s.a.s.**
Harness model	**Walibi 3**
Harness to risers distance [cm]	**41**
Distance between risers [cm]	**55**

Accessories	
Range of speed system [cm]	**n/a**
Speed range using brakes [km/h]	**14**
Total speed range with accessories [km/h]	**16**
Range of trimmers [cm]	**9.4**

Inspections (whichever happens first)
after 24 months of use or 150 flight hours

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
B	**A**	**B**	**A**	**0**	**0**	**A**	**A**	**B**	**B**	**A**	**A**	**A**	**B**	**A**	**A**	**A**	**A**	**0**	**A**	**0**	**A**	**0**

The validation of this test report is given by the signature of the test manager on inspection certificate 91.20 // Rev 08 | 02.02.2025 // ISO | 91.21 // Page 1 of 1

FLUGHANDBUCH

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!