



Sportkites

Sportkites

- » **Sportkite Guide**
- » **Lenkdrachen-Ratgeber**
- » **Guide de cerf-volant**
- » **Guía para cometas acrobáticas**
- » **Guida all'aquilone acrobatico**
- » **Wegwijzer voor stuntvliegers**



Welcome!



Dear kite friends,

The detailed explanations and helpful tips from this sportkite guide are valid for most sportkite models and will make the setup and flying of your kite a lot easier. Please read this guide carefully and always follow the safety rules. At first, inspect your kite as shipped from the factory. Doing so will help you to pack up your kite optimally after your flight sessions.

Some kites are equipped with additional product information that contains special instructions, tips regarding the setup and technical data of the kite. If you have further questions: Check the support pages on our website for further product information and data. Call us or send us a letter or email!

We welcome any praise and criticism and will be happy to reply.

Please also take note of our general guarantee and warranty regulations.

We wish you lots of fun with your HQ sportkite

Your INVENTO team



Liebe Drachenfliegerin, lieber Drachenflieger,

in dieser Anleitung finden Sie allgemein gültige Schritte zum Aufbau und Fliegen der meisten Lenkdrachen. Ist dies Ihr erster Drachen, probieren Sie den Aufbau am besten erst mal zu Hause in Ruhe aus. Schauen Sie sich vor allem den werkseitig zusammengelegten Zustand des Drachens an. Dies wird Ihnen helfen, den Drachen später wieder optimal einzupacken.

Einigen Drachen liegt eine weitere Produktinformation bei, die als Ergänzung zu dieser Anleitung spezielle Hinweise enthält. Neben besonderen Tipps zum Aufbau finden Sie dort auch technische Daten zu Ihrem Drachenmodell.

Sollten Sie noch Fragen haben: Eine Fülle an Informationen und Downloads finden Sie auf unseren Support-Seiten im Internet. Rufen Sie uns an, schicken Sie uns eine Email oder auch einen Brief! Wir freuen uns über jedes Lob und jede Kritik und beantworten Ihre Fragen gern! Alle Adressen finden Sie auf der Umschlag-Rückseite.

Bitte beachten Sie auch die dem Drachen beiliegende Broschüre über Garantie und Gewährleistung.

Viel Spaß mit Ihrem Drachen wünscht Ihnen

Ihr INVENTO-Team



Chers cerf-volistes,

Ce guide vous fournit des instructions générales concernant l'assemblage et le pilotage de la majorité des cerfs-volants. S'il s'agit de votre premier cerf-volant, nous recommandons d'effectuer votre premier assemblage à la maison en toute tranquillité. Commencer par observer votre cerf-volant tel qu'il a été plié à notre usine. Vous pourrez ainsi mieux le remballer ultérieurement.

Quelques cerfs-volants sont livrés avec une notice d'information supplémentaire, qui complète ce guide par des instructions spécifiques. Outre des consignes spéciales relatives à l'assemblage, elles indiquent également les caractéristiques techniques du modèle de cerf-volant.

Si vous avez des questions, consultez notre rubrique d'assistance sur notre site Internet, vous y trouverez d'autres informations ainsi que des documents à télécharger. Vous pouvez aussi nous contacter par téléphone, par courriel ou par voie postale ! N'hésitez pas à nous faire savoir vos louanges et vos critiques. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions. Vous trouverez nos coordonnées au verso de la couverture.

Veuillez également respecter nos conditions de garantie et de responsabilité mentionnées dans la brochure jointe au cerf-volant.

Nous vous souhaitons de pleinement profiter de votre cerf-volant.

Votre équipe INVENTO



¡Queridos pilotos de cometas!

En esta guía encontrarán instrucciones generales para ensamblar y volar la mayoría de las cometas acrobáticas. Si esta es su primera cometa, le recomendamos que la monte primero con tranquilidad en casa. Preste atención a cómo viene empaquetada la cometa de fábrica, pues esto le ayudará a guardarla luego de manera correcta.

Algunos modelos de cometa se suministran con información adicional que complementa esta guía. Dicha información contiene no solo instrucciones particulares de montaje, sino también las características técnicas del modelo de cometa específico.

Si le quedan dudas encontrará una gran cantidad de información y descargas disponibles en nuestra página web de asistencia. No dude en llamarnos, enviarnos un correo electrónico o incluso una carta. Estaremos encantados de escuchar sus opiniones o críticas y de contestar a sus preguntas. Puede encontrar las direcciones de contacto en la parte de atrás del folleto.

Por favor, conserve también el folleto y el certificado de garantía que se adjuntan con la cometa.

¡Diviértase con su cometa!

El equipo de INVENTO



Carissimi/e appassionati/e di aquiloni,

In questa guida, troverete le istruzioni da seguire per costruire e far volare la maggior parte degli aquiloni. Se fosse la prima volta che avete a che fare con un aquilone, vi consigliamo di montarlo in casa in tutta tranquillità. Osservate prima di tutto il modo in cui l'aquilone è stato piegato originalmente in fabbrica. Questo vi permetterà poi di ripiegarlo nella maniera più appropriata.

In alcune confezioni, si trova è anche un foglietto informativo che contiene consigli specifici che completano questa guida. Oltre ai suggerimenti relativi al montaggio, vengono specificati anche i dati tecnici per ogni modello. Nel caso in cui aveste ancora domande, potete visitare la nostra pagina di supporto online, chiamarci, inviarci richieste via mail o anche per posta! Apprezziamo le vostre segnalazioni e critiche, risponderemo volentieri a tutte le vostre domande! **Tutti gli indirizzi sono indicati nel retro del depliant, che va conservato come garanzia dell'aquilone.**

Vi auguriamo buon divertimento con il vostro nuovo aquilone.

Team INVENTO



Beste vliegenaaars,

In deze wegwijzer vindt u algemeen geldige stappen voor het opbouwen van de meeste stuntvliegers.

Indien dit uw eerste vlieger is, raden wij aan het even rustig bij uw thuis te proberen. Kijk hoe de vlieger in de originele verpakking zit. Dit kan helpen om de vlieger na gebruik optimaal weer in te pakken.

Bij enkele speciale vliegers vindt als aanvullende informatie nog een extra productbeschrijving met bijzondere tips voor het opbouwen en met verdere technische informatie al naar gelang het model van de stuntvlieger. Heeft u na het doorlezen nog meer vragen? Op onze website, onder support vindt u ruimschoots en gedetailleerde productinformatie en downloads.

Natuurlijk kunt u ons ook graag opbellen, een mailtje of een brief sturen, wij verheugen ons op uw lof en kritiek en beantwoorden uw vragen graag. Op de keerzijde van de enveloppe vindt u alle adressen.

Lees ook zorgvuldig de opmerkingen in de bijgaande brochure in verband met garantie en aansprakelijkheid.

Wij wensen u veel plezier met uw nieuwe vlieger.

Uw INVENTO Team



⚠ Attention, danger to life! Never fly a kite during a thunderstorm or if bad weather is coming up.

⚠ Vorsicht Lebensgefahr! Fliegen Sie niemals bei Gewitter oder aufkommendem Unwetter!

⚠ Prudence danger de mort ! Ne jamais piloter par orage, ni par temp te !

⚠ Nunca vuele la cometa durante una tormenta o si hay prevision de temporal, ya que puede poner en peligro su vida.

⚠ Attenzione pericolo di morte! Non pilotare mai in caso di temporale o maltempo in arrivo!

⚠ Laat uw vlieger niet op bij storm of dreigend onweer. Levensgevaarlijk!



⚠ Attention, danger to life! Never fly near power lines, busy roads or airports.

⚠ Vorsicht Lebensgefahr! Fliegen Sie niemals bei Gewitter oder aufkommendem Unwetter!

⚠ Prudence danger de mort! Ne jamais piloter   proximité de lignes à haute tension, de routes fr quentees ou d'aéroports.

⚠ Nunca vuele la cometa cerca de líneas de alta tensión, carreteras transitadas, autopistas o aeropuertos, ya que puede poner en peligro su vida o la de otros.

⚠ Attenzione pericolo di morte! Non volare mai vicino a linee elettriche ad alta tensione, strade intensamente trafficate o piste di volo.

⚠ Hou afstand van hoogspanningsleidingen, autowegen en vliegvelden.



⚠ Never fly your kite on crowded flying sites! Ensure that the kite has as much space as required to the left and right as it needs forward. Onlookers are often not aware of the risk and are safest if they stay behind the pilot.

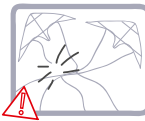
⚠ Fliegen Sie Ihren Drachen niemals auf überfüllten Plätzen! Fliegen sie nie dort, wo sich andere durch den Drachen belästigt oder bedroht fühlen! Zuschauer stehen am sichersten hinter dem Piloten.

⚠ Ne jamais piloter un cerf-volant dans des endroits très fréquents! Ne jamais piloter dans des endroits où les gens peuvent se sentir gênés ou menacés par le cerf-volant! L'endroit le plus sûr pour les spectateurs est derrière le pilote.

⚠ No vuele nunca la cometa en lugares muy concurridos o donde la cometa pueda suponer una molestia o una amenaza para otras personas. Por seguridad, los espectadores deben permanecer detrás del piloto.

⚠ Non pilotate mai il vostro aquilone in luoghi affollati! Non pilotatelo mai in luoghi dove le persone si possano sentire minacciate o infastidite dagli aquiloni! Il posto pi  sicuro per gli spettatori   quello dietro il pilota.

⚠ Laat uw vlieger niet op, bij overvolle stranden, weiden of badplaatsen. Laat uw vlieger niet daar op, waar andere personen zich door de vlieger lastig gevallen of bedreigd voelen. De toeschouwers staan het best achter de vliegenaar.



⚠ Maintain distance from the other kite fliers. Tight lines cut through each other and are razor-sharp!

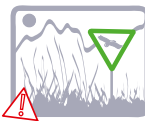
⚠ Halten Sie Abstand zu anderen Drachenfliegern. Gespannte Schnüre durchschneiden sich gegenseitig und sind messerscharf!

⚠ Respecter un  cart convenable par rapport aux autres pilotes. Les lignes tendues sont très tranchantes et peuvent se couper mutuellement!

⚠ Mantenga la distancia de seguridad con otros pilotos. Al tensarse, las líneas de vuelo de la cometa pueden cortar las de otro piloto como si fueran cuchillos.

⚠ Tenetevi lontano da altri aquiloni. I cavi in tensione sono molto taglienti e si possono danneggiare a vicenda.

⚠ Hou voldoende afstand tot andere vliegenaaers. Gespannen vliegerlijnen zijn messerscherp en kunnen elkaar doorsnijden!



⚠ Never fly in preserve areas.

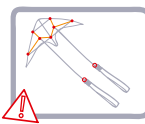
⚠ Fliegen Sie niemals in Naturschutzgebieten.

⚠ Ne jamais piloter dans des réserves naturelles.

⚠ Nunca vuele la cometa en espacios naturales protegidos.

⚠ Non pilotatelo mai nelle riserve naturali.

⚠ Vlieg niet in natuurreservaten.



⚠ Check to ensure that the material is in flawless condition. Fast and strong-pulling sportkites should be flown with an appropriate level of respect. Improper use of the material can result in serious or even fatal injuries even to uninvolved onlookers.

⚠ Stellen Sie sicher, dass Sie stets die Kontrolle über Ihren Drachen haben, dass er in allen Teilen einwandfrei aufgebaut und das Material unbeschädigt ist.

⚠ Toujours veiller   garder le contrôle du cerf-volant, à ce qu'il soit entièrement et correctement assemblé et à ce que les pièces soient intactes.

⚠ Mantenga siempre la cometa bajo control y asegúrese de que todas las piezas est n en buen estado y ensambladas correctamente.

⚠ Assicuratevi di avere il controllo dell'aquilone, che tutte le parti siano montate correttamente e che il materiale non sia danneggiato.

⚠ Draag er steeds zorg voor dat u uw stuntvlieger onder controle heeft, dat hij correct opgebouwd is en dat het material niet beschadigd is.



⚠ Never fly your kite beyond the recommended wind range. You will overstrain the material and lose control of the kite, which could endanger bystanders.

⚠ Fliegen Sie Ihren Drachen niemals über den angegebenen Windbereich hinaus. Sie  berfordern das Material, können leicht die Kontrolle  ber den Drachen verlieren, und so Unbeteiligte gefährden.

⚠ Ne jamais piloter votre cerf-volant dans une plage de vent dépassant celle spécifiée. Vous sollicitez excessivement le matériel, risquez de perdre aisément le contrôle du cerf-volant et pouvez mettre des tiers en danger.

⚠ No vuele nunca la cometa con m s viento del máximo recomendado, ya que someteria a los materiales a un esfuerzo excesivo y podria perder fácilmente el control de la cometa y poner en peligro a los espectadores.

⚠ Non pilotate mai il vostro aquilone oltre la fascia di vento suggerita. Sforzereste il materiale e potreste perdere facilmente il controllo.

⚠ Hou rekening met de aanbevolen windsnelheid. Bij te veel wind wordt uw vlieger kwetsbaar. U kan de controle verliezen en zodoende passanten in gevaar brengen.



⚠ Protect the environment! Do not leave any waste line or bits of rods or other waste at the flying ground.

⚠ Sch tzen Sie die Umwelt. Lassen Sie keine Schnur- oder Stabreste oder Abfall auf dem Flugfeld zurück.

⚠ Ne pas laisser des bouts de lignes ou des restes de barres, ni des déchets sur le terrain de vol. Vous contribuerez ainsi à préserver l'environnement, à vous éviter des ennuis et à ne pas salir la bonne image des cerfs-volants.

⚠ No deje restos de varillas, hilos u otros desperdicios en el campo de vuelo. Con esto no solo evitar  problemas, sino que ayudará a proteger el medio ambiente y a conservar la buena reputación de los pilotos de cometas.

⚠ Non lasciare resti di cavi, stecche e rifiuti sul campo di volo. Proteggerete l'ambiente, eviterete problemi e aiuterete a mantenere la buona reputazione dei piloti di aquiloni.

⚠ Laat geen restanten van lijnen, stokken of ander afval achter. Vermeid problemen en hou de reputatie van de vliegenaar intact.



⚠ Be aware of your country's regulations on kite flying, line lengths and no-fly zones. If in doubt, ask your local authorities.

⚠ Erkundigen Sie sich bei Ihrer Gemeinde  ber die zugelassene Schnurl nge bzw. Flugh he f r Drachen. In Deutschland betr gt die zugelassene Leinenl nge maximal 100 m.

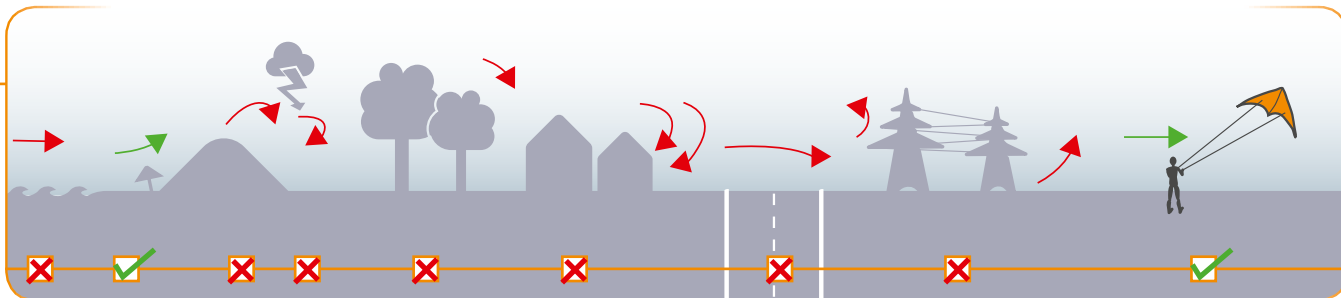
⚠ Renseignez-vous auprès de votre commune concernant la longueur de lignes ou l'altitude de vol autorisée pour les

cerfs-volants. En Allemagne, la longueur maximale autorisée des lignes est de 100m.

⚠ Informese sobre la máxima altura de vuelo y longitud de hilo permitidas en su pa s o localidad.

⚠ Informatevi presso l'amministrazione comunale sulle norme relative alle lunghezze dei cavi ed alle altezze indicate per il volo degli aquiloni.

⚠ Elk land heeft zijn eigen voorschriften in verband met het oplaten van vliegers, de maximum toegelaten lengte van de lijnen (Nederland 100m) en de zones met vliegverbod.



Choose Your Flying Site

The performance of the kite, safety and the enjoyment of the session depend on the selection of the flying field. The wind should pass across the flying field as much as possible without turbulence. Turbulences are caused, for instance, by buildings, trees and dykes. Even at a distance of 100m, wind turbulences can still have unfavourable effects on the flying behaviour of your kite.

The side facing the wind is called the windward side among kite flyers. The side facing away from the wind is known as the lee side. Therefore, the kite flies "in the lee" while the pilot stands with his back "windward".

Turbulent winds can be very dangerous and may surprise and overstrain you with its unpredictability.

Avoid flying in strongly gusting winds.

Wähle das Flugfeld

Die Leistung des Drachens, die Sicherheit und das Flugvergnügen ist von der Auswahl des Flugfeldes abhängig. Der Wind sollte das Flugfeld möglichst ohne Turbulenzen passieren. Turbulenzen werden zum Beispiel durch Gebäude, Bäume und Deiche verursacht. Selbst in einigen 100 m Abstand können sich Windturbulenzen noch ungünstig auf das Flugverhalten ihres Drachens auswirken.

Die dem Wind zugewandte Seite wird auch unter Drachensfliegern Luv-Seite genannt. Die dem Wind abgewandte Seite Lee-Seite. Der Drache fliegt daher „in Lee“, der Pilot steht mit dem Rücken „in Luv“.

Turbulenter Wind kann sehr gefährlich sein und Sie zum Beispiel durch böehaftes Verhalten überraschen und überfordern.

Vermeiden Sie das Fliegen in stark böigem Wind.

Choix du spot

Les performances du cerf-volant, la sécurité et le plaisir du pilotage dépendent du choix du terrain de vol. De préférence, le vent doit souffler sur le terrain de vol sans turbulences, cause par exemple par des bâtiments, arbres et digues. Même si elles se produisent à une centaine de mètre, les turbulences peuvent altérer le comportement en vol de votre cerf-volant.

Le côté au vent est aussi appelé côté lof par les pilotes de cerf-volant. Le côté à l'abri du vent étant le côté sous le vent. Le cerf-volant vole donc au vent et le pilote est dos sous le vent.

Un vent turbulent peut être très dangereux et par exemple surprendre et dépasser le pilote par ses brusques changements de comportement.

Éviter de piloter en cas de vent très irrégulier.

Selección del campo de vuelo

El rendimiento de la cometa, la seguridad y la diversión dependen del campo de vuelo seleccionado. El viento debe cruzar el campo de vuelo con las menores turbulencias posibles. Las turbulencias están causadas, por ejemplo, por edificios, árboles y diques. Incluso a una distancia de 100m, las turbulencias del viento pueden influir negativamente en el comportamiento de vuelo de su cometa.

En el mundo de las cometas, la parte que queda contra el viento recibe el nombre de barlovento. La parte opuesta al viento se llama sotavento. Por lo tanto, si una cometa vuela "a sotavento", el piloto se encuentra con la espalda "a barlovento".

El viento con turbulencias puede ser muy peligroso y, por ejemplo, sorprender o exigir demasiado si es racheado.

Evite volar la cometa con viento muy racheado.

La scelta del campo di volo

La performance dell'aquilone, la sicurezza ed il piacere di pilotarlo dipendono dalla scelta del campo di volo. Di norma, il vento deve soffiare sul campo di volo senza turbolenze, che possono essere causate per esempio da edifici, alberi e dighe. Anche se tali turbolenze si producono a centinaia di metri d'altezza, possono provocare disturbi durante le fasi di volo.

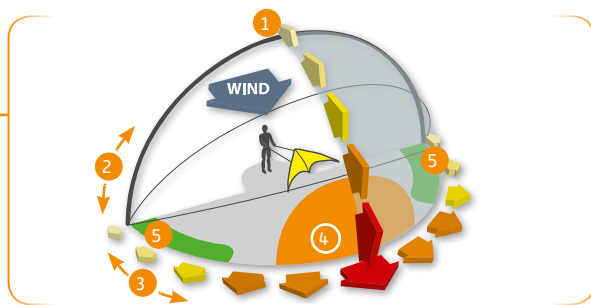
La parte esposta al vento si chiama sottovento, mentre il pilota rivolge la schiena sopravento. Un vento turbolento può essere molto pericoloso e per esempio può sorprendere e mettere in difficoltà il pilota in caso di raffiche improvvise. Evitate di far volare l'aquilone in caso di vento irregolare.

Keuze van uw vliegveld

De goede prestaties van een stuntvlieger, de veiligheid en het vliegplezier hangen sterk af van de keuze van het vliegveld. Op het vliegveld moeten turbulenties vermeden worden. Deze kunnen ontstaan door bijvoorbeeld huizen, bomen en dijken. Zelfs bij een afstand van meerdere 100 meter kunnen turbulenties nog een negatieve invloed hebben op het vlieggedrag van uw vlieger.

De zijde waar de wind inkomt noemt men de loefzijde, dit in tegenstelling tot de lijzijde, zijnde de zijde waar de wind vanaf waait. Uw vlieger vliegt vandaar loef en de piloot staat op de lijzijde.

Turbulenties kunnen heel gevaarlijk zijn en windstoten veroorzaken die vlieger en vliegenaar uit de baan werpen.



The Wind Window

The kite flies within a so-called wind window which approximately forms a quarter sphere around the pilot, who stands at its centre. It is therefore easy to recognise that the kite flies on circular routes.

Das Windfenster

Der Drachen fliegt innerhalb eines sogenannten Windfensters, welches ungefähr eine Viertelkugel um den Piloten bildet, in deren Mittelpunkt er sich befindet. Somit ist leicht zu erkennen, dass der Drachen auf Kreisbahnen fliegt.

Initiation au Vent

Le cerf-volant évolue dans la fenêtre de vol, laquelle forme environ un quart de sphère autour du pilote qui se tient dans son centre. On reconnaît alors aisément les trajectoires circulaires du cerf-volant.

Zenith

The border zone of the wind window which lies precisely above the pilot is the zenith. Here, the kite can be flown especially calmly and without requiring a lot of pulling strength. You can also use the zenith position to take short rests.

Zenit

Der Bereich des Windfensterandes, der genau über dem Piloten liegt, nennt sich Zenit. Dort lässt sich der Drachen besonders ruhig und ohne viel Zugkraft halten. Nutzen Sie die Zenit-Position auch für kleinere Verschnaufpausen.

Zénith

La zone du bord de la fenêtre de vol située exactement au-dessus du pilote se nomme le zénith. Le cerf-volant peut y être maintenu stable et sans grande traction. La position au zénith peut aussi être utilisée afin de faire une petite pause.

1

Edge of the wind window

The thick blue border in the graphic describes the edge of the wind window at which the kite stands still. The pull intensity is lowest here.

Windfensterrand

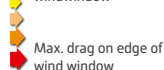
Der dicke graue Rand in der Grafik beschreibt den Rand des Windfensters, an dem der Drachen zum Stillstand kommt. Dort ist die Zugkraft am geringsten.

Bord de la fenêtre de vent

La bordure bleue épaisse du graphique décrit la bordure de la fenêtre de vol dans laquelle le cerf-volant se stabilise et la traction est la moindre.

2

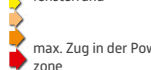
Min. drag on edge of windwindow



Max. drag on edge of wind window



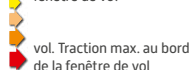
min. Zug am Windfensterrand



max. Zug in der Powerzone



Traction min au bord de la fenêtre de vol



vol. Traction max. au bord de la fenêtre de vol



Powerzone

The red coloured area (4) in the graphic shows the so-called power zone in which the wind exercises the greatest amount of pressure on the kite.

Powerzone

Der orange gefärbte Bereich (4) in der Grafik zeigt die sogenannte Powerzone, in der der Winddruck auf den Drachen am größten ist.

Zone de puissance

La zone rouge (4) du graphique décrit la zone de puissance, dans laquelle la traction du cerf-volant est la plus forte. La force du vent diminue vers l'extérieur.

4

Landing Zone

If there is a lot of wind, start and land the kite in this zone.

Landezone

Bei viel Wind den Kite in dieser Zone starten und landen.

Zone d'atterrissage

Si le vent est fort, décoller et atterrir le cerf-volant dans cette zone.

9

9 o'clock position

Left edge of the wind window. Easy landing of the kite.

9 Uhr Position

Linker Windfensterrand. Drachen lässt sich hier leicht landen.

Position 9 heures

Bord gauche de la fenêtre de vol. Atterrissage aisé de l'aile.

12

12 o'clock pos.

Zenith. You can also use the zenith position to take short rests.

12 Uhr Position

Zenit. Der Drachen kann hier leicht gehalten und geparkt werden.

Position 12 heures

Zénith. Idéale pour tenir et immobiliser l'aile.

3

3 o'clock position

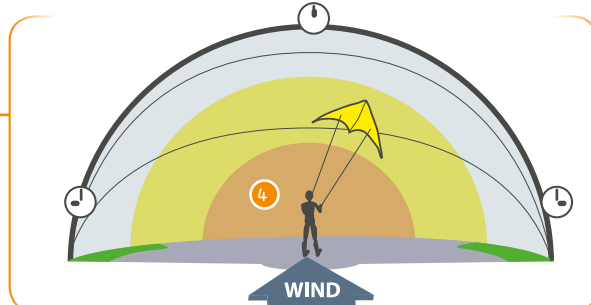
Right edge of the wind window. Easy landing of the kite.

3 Uhr Position

Rechter Windfensterrand. Drachen lässt sich hier leicht landen.

Position 3 heures

Bord droit de la fenêtre de vol. Atterrissage aisé de l'aile.



La Ventana del Viento

La cometa vuela en el centro de una ventana de viento, que forma sin peligro media semiesfera en torno al piloto. Así es fácil reconocer que la cometa describe un movimiento similar a una órbita.

La finestra di volo

L'aquilone vola all'interno della finestra di volo che prende approssimativamente un quarto di sfera (45°) intorno al pilota, che rimane al suo centro. Si nota chiaramente che l'aquilone vola su traiettorie circolari.

Het windvenster

De vlieger vliegt binnen een zogenaamd windraam. Deze vormt een halve koepel rondom de piloot die in het midden staat. Zo kunt u makkelijk herkennen dat de vlieger op de rotatie-as vliegt.

Cenit

La sección del borde de la ventana de viento que se encuentra justo encima del piloto, recibe el nombre de cenit. En este punto la cometa se sostiene suavemente y sin ejercer mucha fuerza de arrastre. Utilice la posición de cenit para realizar pequeñas pausas.

Zenit

La zona limite della finestra di volo, direttamente sopra il pilota, è lo zenit. In questa zona l'aquilone può volare tranquillamente e senza l'uso di una gran forza. Si può tenere l'aquilone allo zenit per prendersi una breve pausa.

Zenith

Dit is de zone van het windvenster precies boven de vliegeaar. Op de zenith positie (1) kunt u de vlieger heel rustig en zonder veel kracht houden. Gebruik de zenith positie voor een korte pauze.

1

Borde de la ventana del viento

El borde grueso de color azul (2) que se muestra en la imagen señala el borde de la ventana de viento donde la cometa se detiene.

Angolo della finestra di volo

Il bordo spesso blu nel disegno descrive l'angolo della finestra di volo nel quale l'aquilone non subisce alcuna turbolenza. In questo punto la forza di trazione è minima.

De windvensterrand

De dikke blauwe lijn op de tekening, beschrijft de rand van het windvenster waar de vlieger tot stilstand komt. Daar is de trekkracht het kleinst.

2

Tracción mínima en el borde de la ventana de viento
Tracción máxima en el borde de la ventana de viento



Trazione minima ai bordi della finestra di volo
Trazione massima ai bordi della finestra di volo



De kleinste trekkracht aan de rand van het windvenster
De grootste trekkracht in de powerzone.



Zona de mando

La sección de color rojo (4) representada en la imagen señala la zona de potencia, donde la presión del viento en la cometa es más intensa.

Zona di potenza

L'area colorata di rosso (4) nel disegno mostra la cosiddetta zona di potenza nella quale il vento esercita una forte pressione sull'aquilone.

De powerzone

Het rood gekleurde gedeelte op de tekening toont de ogenoemde power zone waar de wind het sterkst inwerkt op de vlieger.

4

Zona de aterrizaje

Si hay mucho viento, despegar y aterrizar en esta zona.

Zona di atterraggio

In caso di molto vento, far decollare e atterrare l'aquilone in questa zona.

De landingzone

Bij veel wind kunt de vlieger indeze zone starten en landen.

9

Posición a las 9

Borde izquierdo de la ventana de viento. La cometa puede aterrizar aquí fácilmente.

Posizione delle ore 9

Angolo a sinistra della finestra di volo. Facilità di atterraggio.

De 9 uur positie

De rand links van het windvenster. Hier kunt u de vlieger rustig landen.

12

Posición a las 12

La cometa puede pararse y aparcarse aquí fácilmente.

Posizione delle ore 12

Idéale per tenere fermo l'aquilone.

De 12 uur positie

Zenith. Hier kunt u de vlieger rustig houden en parkeren.

3

Posición a las 3









Borde derecho de la ventana de viento. La cometa puede aterrizar aquí fácilmente.

Posizione delle ore 3

Angolo a destra della finestra di volo. Facilità di atterraggio.

De 3 uur positie

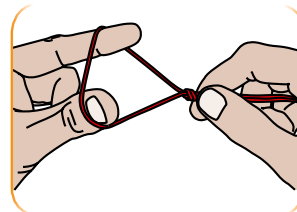
De rand rechts van het windvenster. Hier kunt u de vlieger eveneens rustig landen.

<p>1 1 - 5 1 - <4</p> 	<p>☚ Wind motion visible in smoke. ☚ Wind durch Rauchbewegung sichtbar. ☚ La fumée indique la direction du vent. ☚ El humo indica la dirección del viento. ☚ Il fumo indica la direzione del vento. ☚ De wind ist enkel zichtbaar door rookwolken.</p>
<p>2 6 - 11 4 - <7</p> 	<p>☚ Wind felt on exposed skin. Leaves rustle. ☚ Wind im Gesicht spürbar. Blätter rascheln. ☚ On sent le vent sur la figure, le feuilles bougent. ☚ Se mueven las hojas de los árboles, empiezan a moverse los molinos. ☚ Il vento è visibile. Le foglie degli alberi si muovono. ☚ Bladeren ritselfen.</p>
<p>3 12 - 19 7 - <11</p> 	<p>☚ Smaller twigs and leaves sway. ☚ Dünne Zweige und Blätter bewegen sich. ☚ Les fines branches et les feuillent sont agitées. ☚ Se agitan las hojas, ondulan las banderas. ☚ I rami sottili e le foglie si muovono. ☚ Bladeren en twijgen in beweging.</p>
<p>4 20 - 28 11 - <16</p> 	<p>☚ Twigs toss. ☚ Kleine Zweige bewegen sich. ☚ Les petites branches sont agitées. ☚ Movimiento de las ramas. ☚ I rami più piccolo si muovono. ☚ Kleine takken bewegen.</p>
<p>5 29 - 38 16 - <22</p> 	<p>☚ Smaller trees sway. ☚ Größere Zweige und kleinere Bäume bewegen sich. ☚ Les grosses branches et les petits arbres sont agités. ☚ Pequeños movimientos de los árboles. ☚ I rami più grandi e gli alberi più piccoli si muovono. ☚ Kleine bomen in beweging.</p>
<p>6 39 - 49 22 - <28</p> 	<p>☚ Large branches in motion. ☚ Bewegung dicker Äste. ☚ Les grosses branches s'agitent. ☚ Movimiento de las ramas gruesas. ☚ I rami più grandi si muovono. ☚ Grote takken bewegen.</p>
<p>7 50 - 61 28 - <36</p> 	<p>☚ Whole trees in motion. ☚ Bäume schwanken, Widerstand beim Gehen gegen den Wind. ☚ Les arbres sont agités, résistance sensible en marchant face au vent. ☚ Árboles enteros se mueven. ☚ Tutti gli alberi si muovono. ☚ Hele bomen bewegen.</p>
<p>8 62 - 74 36 - <47</p> 	<p>☚ Twigs broken from trees. Cars veer on road. ☚ Zweige brechen. Autos schlingern. ☚ Des branches cassent. Les voitures tanguent. ☚ Ramas rotas de árboles. Coches desviarse en el camino. ☚ I rami si spezzano e le auto si muovono. ☚ Twijgen breken af. Auto slingeren.</p>

☚ The lark's head knot ...

... is the most important knot to master for kiting. This knot holds tight under load. The photos show how to use these knots to secure the flying lines.

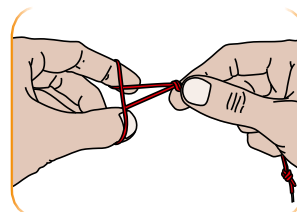
- ☚ Flying line
- ☚ Bridle Towpoint



☚ Der Buchtknoten...

... ist der wichtigste Knoten, den Drachenflieger beherrschen sollten. Dieser Knoten zieht sich unter Last fest. Die Fotos zeigen, wie man diesen Knoten zum Befestigen der Flugleinen anbringt.

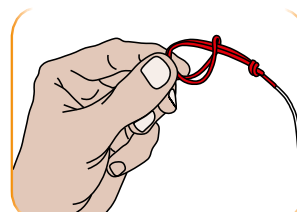
- ☚ Flugleine
- ☚ Anknüpftampen Waage



☚ Ligne...

... est un point d'attache du bridage, car il se serre sous l'effet de la traction. Les photos montrent comment utiliser ce nœud pour fixer les lignes de vol.

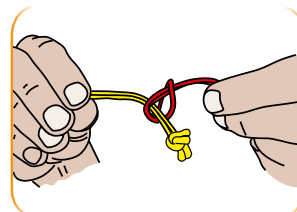
- ☚ Ligne
- ☚ point d'attache du bridage



☚ El nudo de alondra...

... es el nudo más importante que debe dominar el usuario de la cometa. Estos nudos se aprietan al estar bajo presión. Las imágenes muestran cómo se fijan estos nudos a las líneas.

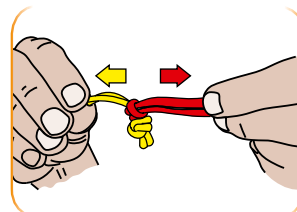
- ☚ Líneas de vuelo
- ☚ Punto de brida



☚ Il nodo a bocca di lupo...

...è il nodo più importante che il pilota di aquiloni deve conoscere. Questo nodo si stringe quando è sottoposto a pressione. Le illustrazioni mostrano come usare questi nodi per fissare i cavi

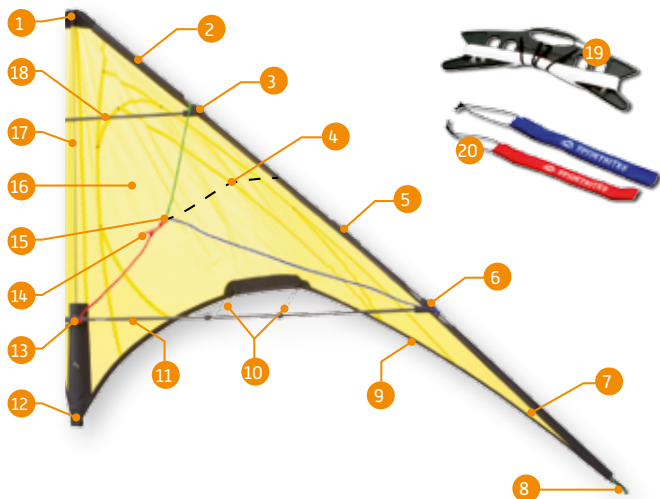
- ☚ Cavi
- ☚ nodo di arresto



☚ De katteklaaw (Larkshead knoop)...

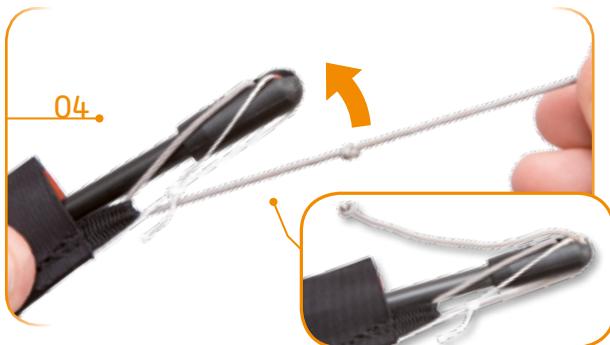
...is de belangrijkste knoop voor de vliegenaar. Deze knoop gaat vaster zitten naar mate er meer druk op komt te staan.

- ☚ vlieglijn
- ☚ aanknooptouwjes betoming



	United Kingdom	Germany	France
1	Kite Nose	Drachennase	Nez du cerf-volant
2	Leading Edge (LE)	Leitkante (LK)	Bord d'attaque
3	Upper LE Connector	Oberer Leitkantenverbinder	Connecteur supérieur du bord d'attaque
4	LE Supporting Edge	Abfangschenkel LK	Ligne de retenue du bord d'attaque
5	Leading Edge Ferrule	Leitkanten-Muffe	Raccord du bord d'attaque
6	Lower LE Connector	Unterer Leitkantenverbinder	Connecteur inférieur du bord d'attaque
7	Wingtip	Flügelspitze	Pointe d'aile
8	Splitnock	Splittkappe	Embout fendu
9	Trailing Edge	Schleppkante	Bord de fuite
10	Inner And Outer Standoff	Innerer und äußerer Standoff	Whiskers intérieur et extérieur
11	Lower Spreader	Untere Spreize	Traverse arrière
12	Spine End With Closing	Kielende mit Verschluß	Extrémité de quille avec fermeture
13	Center-T Fitting	Mittelkreuz	Croix centrale
14	Towpoint	Anknüpf- od. Waagepunkt	Point d'attache ou de bridage
15	Bridle (Upper/Center/Outer)	Waage (Oben/Mitte/Außen)	Bridage (supérieur/central/extérieur)
16	Sail Frontside	Segel Vorderseite	Face avant de la voile
17	Spine	Kiel	Quille
18	Upper Spreader	Obere Spreize	Traverse avant
19	Winder With Flying Lines	Winder mit Leinen	Winder avec lignes
20	Flying Straps	Lenkschlaufen	Sangles

	Spain	Italy	Netherlands
1	Nariz de la cometa	Naso dell'aquilone	Vliegerneus (nose)
2	Borde de ataque	Bordo di attacco	Aanvalsbord
3	Conector superior del borde de ataque	Connettore superiore B.A. (bordo di attacco)	Verbindingsstuk aanvalsbord
4	Borde de soporte	Cavo di incidenza	Opvangbetoming aanvalsbord
5	Manguito del borde de ataque	Giunto B.A.	Aanvalsbordmof
6	Conector inferior del borde de ataque	Connettore inferiore B.A.	Verbindingsstuk vleugelachterrand
7	Punta del ala	Punta d'ala	Vleugeltip
8	Caperuza partida	Cocca	Splitdop
9	Borde de fuga	Bordo d'uscita	Vleugelachterrand
10	Tensores de vela interior y exterior	Wisker interni ed esterni	Binnen en buiten standoffs
11	Varilla inferior	Traversa inferiore	Onderste dwarsstok
12	Extremo de la quilla y cierre	Estremità della chiglia con tappo	Staantereinde met dop
13	Cruceta central	Raccordo centrale	Kruisstuk midden
14	Punto de amarre / de brida	Punto di tiro	Betoming middelpunt
15	Brida (superior/central/exterior)	Briglia (Alta/Centro/Esterna)	Betoming (boven/midden/buiten)
16	Frontal de la vela	Pancia della tela	Zeildoek voorkant
17	Quilla	Chiglia	Staander (Spine)
18	Varilla superior	Traversa superiore	Bovenste dwarsstok
19	Devanadera e hilo	Winder con cavi	Winder met lijnen
20	Cintas de mando	Strap	Straps



🇬🇧 Set-up

When setting up the kite, position yourself with your back to the wind, and keep the kite set against the wind with its nose as well as possible while setting it up. This largely keeps the kite calm on the ground even when there is a lot of wind.

1. Carefully unfold the kite. If necessary, take off the rubber ring on the central cross. Pay attention to any rods and parts falling out.
2. If your kite has a leading edge length of more than 1.20 m, it is generally divided to get smaller packing dimensions. On the upper leading edge rod, a ferrule is glued onto the end of the rod for this purpose; the lower rod is inserted into this. The ferrules are usually hidden within the leading edge. Carefully push the rods into each other by feel.
3. If your kite has a thin, usually white loop at the end of the wing tip, put it over the split cap as shown in the figure. This loop is the end of a tensioning line which goes through the seam of the drag edge. It tensions the drag edge after the sail is opened to quiet the kite when it flight.
4. Now the leading edge is tensioned. Smaller models often have an elastic here and are already tensioned from the factory. More sophisticated models have a tensioning line. Tension it over the split cap at the end of the leading edge rod as shown in the figure.

🇩🇪 Der Aufbau

Positionieren Sie sich beim Aufbau des Drachens mit dem Rücken zum Wind, und halten sie den Drachen während des Aufbaus mit seiner Nase so gut wie möglich gegen den Wind ausgerichtet. Dies hält den Drachen auch bei viel Wind weitestgehend ruhig am Boden.

1. Falten Sie den Drachen vorsichtig auseinander. Dazu entfernen Sie gegebenenfalls den Gummiring am Mittelkreuz. Achten Sie auf eventuell herausfallende Stäbe und Teile.
2. Hat Ihr Drachen eine Leitkantenlänge von über 1,20 m, wird diese in der Regel geteilt, um auf ein kleineres Packmaß zu kommen. Dazu ist am oberen Leitkantenstab eine Muffe an das Ende des Stabes geklebt, in welche der untere Stab einzuschieben ist. Meistens sind die Muffen verdeckt innerhalb der Leitkantentasche montiert. So müssen Sie die Stäbe vorsichtig nach Gefühl ineinander stecken.
3. Wenn Ihr Drachen am Ende der Flügelspitze eine dünne, meist weiße Schlaufe hat, legen Sie diese, wie im Bild gezeigt, über die Splittkappe. Diese Schlaufe ist das Ende einer Spannschnur, die durch den Saum der Schleppkante geführt wird. Die Schleppkante spannt sich damit nach dem Aufspannen des Segels.
4. Nun wird die Leitkante abgespannt. Kleinere Modelle haben oft ein Gummi an dieser Stelle, und sind werkseitig bereits abgespannt. Anspruchsvollere Modelle sind mit einer Spannschnur ausgestattet. Diese spannen Sie wie in der Abbildung gezeigt über die Splittkappe am Ende des Leitkantenstabes.

L'assemblage

Pour assembler le cerf-volant, se placer dos au vent et maintenir aussi bien que possible le nez du cerf-volant dirigé vers le vent pendant l'assemblage. Ceci permet de garder le cerf-volant stable au sol, même par vent fort.

1. Déplier soigneusement le cerf-volant. Pour cela, enlever le cas échéant la bague caoutchouc sur la croix centrale. Prendre garde aux barres et aux pièces éventuellement tombées.
2. Si la longueur de bord d'attaque de votre cerf-volant est supérieure à 1,20 m, la barre est généralement divisée pour obtenir une cote d'emballage réduite. La barre de bord d'attaque supérieure est dotée d'un raccord collé à une de ses extrémités dans lequel la barre inférieure doit être enfoncée. Généralement, les raccords sont montés cachés dans la poche de bord d'attaque. Les barres doivent être raccordées avec un maximum de doigté.
3. Si l'extrémité des pointes d'aile de votre cerf-volant comporte une fine boucle, généralement blanche, placez celle-ci comme le montre l'image, sur l'embout fendu. Cette boucle est la fin d'un fil de jonglage qui doit être enfilé dans la couture du bord de fuite. Le bord de fuite est alors tendu après la mise sous tension de la voilure.
4. Il convient ensuite de tendre le bord d'attaque. Les petits modèles possèdent souvent un caoutchouc à cet endroit et sont livrés tendus d'usine. Les modèles plus sophistiqués sont équipés d'un fil de jonglage. Comme le montre l'illustration, le fil de jonglage doit être accroché sur l'embout fendu de l'extrémité de la barre de bord d'attaque.

Montaje

Para el montaje, colóquese de forma que le venga el viento por la espalda y mantenga, en lo posible, la nariz de la cometa contra el viento. De esta manera, incluso con vientos fuertes, le será más fácil mantener la cometa en el suelo.

1. Despliegue la cometa con cuidado. Para ello retire, si es necesario, el aro de goma de la quilla. Preste atención a piezas o varillas que se puedan caer al desplegarla.
2. Si el borde de ataque de su cometa mide más de 1,20 m, estará dividido en dos piezas para conseguir un embalaje más compacto. En ese caso, en el extremo de la varilla superior del borde de ataque habrá un manguito en el cual deberá introducir el extremo de la varilla inferior. En la mayoría de los casos, los manguitos están ocultos dentro de la tela del borde de ataque, por lo que deberá conectar las varillas tanteando con cuidado.
3. Si su cometa tiene en la punta del ala un lazo de cordel fino, generalmente blanco, páselo por la caperuzita partida como se muestra en la imagen. Este lazo es el extremo de un hilo tensor que recorre el dobladillo del borde de fuga. El cordel tensará el borde de fuga al desplegar la vela.
4. A continuación tense el borde de ataque. Casi todos los modelos pequeños llevan aquí una goma y vienen tensados de fábrica. Los modelos más avanzados vienen provistos con un hilo tensor que usted deberá tensar y colocar sobre la caperuzita partida del extremo de la varilla del borde de ataque, tal y como se muestra en la imagen.

Montaggio

Per il montaggio, rivolgete la schiena sopravento tenendo invece il naso dell'aquilone il più possibile controvento. Ciò vi permetterà di mantenere l'aquilone basso anche in presenza di molto vento.

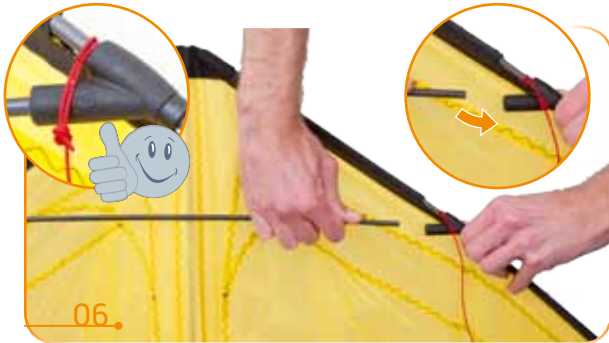
1. Disimballare attentamente l'aquilone. Togliete l'anello di gomma del raccordo centrale. Attenzione all'eventuale caduta di stecche e componenti.
2. Nel caso in cui la lunghezza del bordo d'attacco superi 1,20 m, questa viene di norma divisa per ridurre il volume di imballaggio. In questo caso inserire la stecca inferiore nel connettore applicato alla stecca superiore. Normalmente i connettori sono celati dietro la tela del bordo di attacco. Inserire quindi con la massima cautela.
3. Se alla punta dell'ala fuoriesce una sottile asola, generalmente di colore bianco, fissatela sulla cocca, come da illustrazione. Alla cima dell'asola c'è una cordicella di fissaggio, che si deve far passare attraverso il bordo d'uscita. In tal modo il bordo d'uscita si tenderà secondo la tensione della vela.
4. È giunto il momento di tendere il bordo d'attacco. I modelli più piccoli hanno un raccordo in gomma in questo punto e sono già stati tesi per prova in fabbrica. I modelli più sofisticati sono dotati di cordicella di fissaggio che deve essere agganciata all'estremità della stecca del bordo d'attacco, come da illustrazione.

Het opbouwen

Bij het opbouwen van de vlieger staat u met de rug in de wind en houdt u de vlieger met de neus zo goed mogelijk tegen de wind. Zo blijft de vlieger ook bij veel wind rustig.

1. Vouw de vlieger voorzichtig uit mekaar. Daarvoor moet u eventueel de rubber aan het kruistuk in het midden verwijderen. Opgepast: er kunnen stokken of bouwdeelen uitvallen.
2. Is de aanvalsboord van uw vlieger langer dan 1,20 m, dan wordt ze meestal in twee stukken opgedeeld zodat ze in een kleinere verpakking past. Steek het onderste gedeelte van de stok in de vastgekleeftede mof van het bovenste gedeelte. De moffen zijn meestal niet goed zichtbaar onder het zeildoek vandaar is hier fijngevoel gevraagd.
3. Ziet u aan de vleugeltip een dunne meestal witte lus, dan moet ze zoals op de afbeelding over de splitdop gelegd worden. Deze lus is het einde van een spansnoer die door de zoom van de vleugelachterrand voert. De vleugelachterrand wordt daardoor op spanning gebracht.
4. Nu moet de aanvalsboord op spanning gebracht worden. Eenvoudige modellen hebben hier heel vaak een rubber gedeelte, en zijn bij het verlaten van de fabriek reeds op spanning. Duurdere modellen hebben een spansnoer. Deze worden zoals in de afbeelding over de splitdop op het einde van de stok (aanvalsboord) gelegd.

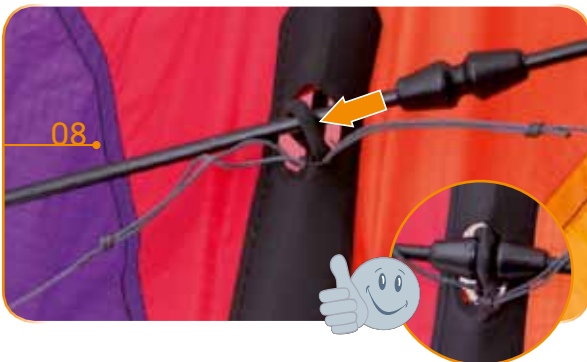
05.



06.



07.



08.

🇬🇧 Set-up 2

5. Some models have additional rigidity built into the sail. These rods, which are called sail battens, are usually mounted on the back of the sail as shown in the figure. Please note the separate product information regarding assembly, differing from the shown figure.
6. Push the upper crosswise spreader (not present in some models) as far as possible into the top connectors on the leading edge. Make sure that they do not slip off into the sail when they are inserted with the rod.
7. Now do the same with the lower crosswise spreaders. In kites with continuous lower spreaders, please go to step 8. The other ends of these rods are inserted into the central cross. Note that some lower spreaders are reinforced with a glued-in rod on one end. This is the end which goes into the central cross. The spreaders of kites which have an especially strong pull may be reinforced on both ends. Generally there is also a sticker pointing out the end which goes into the central cross.
8. In kites with a continuous (single-part) lower spreader, the glued-on connector [which we call the 'bone'] must be pushed into the O ring on the keel rod. Then insert the rod ends as far as possible into the corresponding connectors on the leading edge as described in the preceding step.

Check whether all bridle lines are clear. That is, they must not run underneath a rod. Also check that the stopper clips above and below the connectors are firmly seated.

🇩🇪 Der Aufbau 2

5. Manche Modelle sind mit zusätzlichen Versteifungen im Segel ausgestattet. Diese als Segellatten bezeichneten Stäbe werden, wie in der Abbildung gezeigt, meist auf der Segelrückseite montiert. Bitte beachten Sie die gesonderte Produktinformation bezüglich der Montage, abweichend vom gezeigten Bild.
6. Schieben Sie die obere Querspreize (bei manchen Modellen nicht vorhanden) so tief wie möglich in die oberen Verbinder auf der Leitkante. Achten Sie darauf, dass Sie beim Einstecken mit dem Stab nicht ins Segel abrutschen.
7. Verfahren Sie nun ebenso mit den unteren Querspreizen. Bei Drachen mit einer durchgehenden unteren Spreize schauen Sie bitte bei Schritt 8. Die jeweils anderen Enden dieser Stäbe gehören ins Mittelkreuz. Achten Sie darauf, dass einige untere Spreizen an einem Ende mit einem eingeklebten Stab verstärkt sind. Diese Enden gehören in das Mittelkreuz. Die Spreizen besonders zugstarker Drachen können an beiden Enden verstärkt sein. In der Regel weist auch ein Aufkleber auf das zum Mittelkreuz gehörige Ende hin.
8. Bei Drachen mit einer durchgehenden (einteiligen) unteren Spreize, ist der aufgeklebte Verbinder [wir nennen ihn »[engl.] Bone« oder »Knochen«] in den O-Ring auf dem Kielstab zu schieben. Dann stecken Sie die Stabenden so weit wie möglich in die entsprechenden Verbinder auf der Leitkante, wie im vorhergehenden Schritt beschrieben.

Prüfen Sie, ob alle Waageleinen frei liegen. Das heißt, dass diese nicht unterhalb eines Stabes verlaufen. Prüfen Sie auch den festen Sitz der Stopperclips ober- und unterhalb der Verbinder.

L'assemblage 2

5. Certains modèles sont équipés de renforts supplémentaires dans la voilure. Ces barres, désignées en tant que lattes, sont généralement montées sur l'extrados comme le montre l'illustration. Tenir compte des instructions de la notice d'informations jointe au produit si celles-ci diffèrent de l'image concernant le montage.
6. Enfoncer la traverse avant (inexistante sur certains modèles) le plus profondément possible dans le connecteur supérieur du bord d'attaque. Veiller à ce que la barre ne dérape pas dans la voile lorsque vous l'enfichez.
7. Procéder de même avec les traverses inférieures. Si votre cerf-volant est doté d'une seule traverse inférieure, consulter le point 8. Les autres extrémités de ces barres sont raccordées dans la croix centrale. Tenir compte que certaines traverses inférieures sont renforcées par une latte collée sur une de leurs extrémités. Ces extrémités doivent être raccordées dans croix centrale. Les traverses de cerfs-volants de traction puissants peuvent être renforcées à leurs deux extrémités. Généralement, un autocollant indique alors l'extrémité devant être raccordée dans la croix centrale.
8. Sur les cerfs-volants avec traverse inférieure unique, le connecteur collé doit être enfoncé dans le joint torique de la quille. Les extrémités de barre doivent alors être enfoncées à fond dans les connecteurs respectifs du bord d'attaque, comme expliqué au point précédent.

Vérifier que toutes les lignes de bridage sont libres. Cela signifie qu'elles ne passent pas sous une barre. Vérifier également la fixation correcte du clip de stopper au-dessus et en-dessous du connecteur.

Montaje 2

5. Algunos modelos incorporan elementos adicionales para dar rigidez a la vela. Estos suelen montarse en la parte posterior de la vela, tal y como se muestra en la imagen. Lea cuidadosamente la información específica de montaje si su cometa no es como la de la imagen.
6. Introduzca la varilla superior (que no es parte de algunos modelos) hasta el fondo del conector superior del borde de ataque. Tenga cuidado y evite que se le resbale la varilla y rasque la vela.
7. Proceda de igual modo con la varilla inferior (para cometas con varilla inferior de una pieza vea el paso 8). Inserte ambos extremos de la varilla en la cruceta central. En algunos modelos, la varilla inferior lleva uno de los extremos reforzados con una varilla pegada, si este es su caso, dicho extremo será el que deba introducir en la cruceta. Las varillas de las cometas con mucha tracción pueden presentar ambos extremos reforzados. Por lo general, un adhesivo indica qué extremo se debe introducir en la cruceta central.
8. En aquellas cometas cuya varilla inferior sea de una sola pieza, el conector que va sobre la varilla (con forma de hueso) debe introducirse en el aro de goma. A continuación introduzca los extremos de la varilla hasta el fondo en los conectores correspondientes del borde de ataque, tal y como se describe en el paso anterior.

Compruebe que las bridas quedan libres, es decir, que ninguna brida queda por debajo de las varillas. Compruebe también que los topes situados encima y debajo del conector están firmemente sujetos.

Montaggio 2

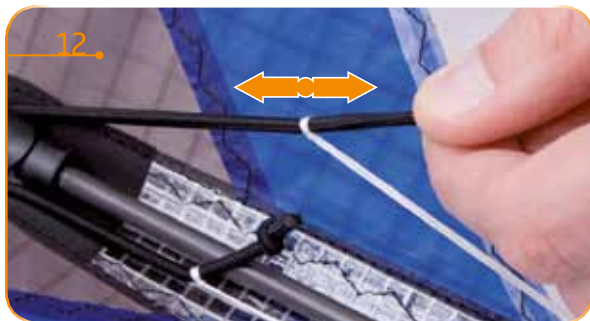
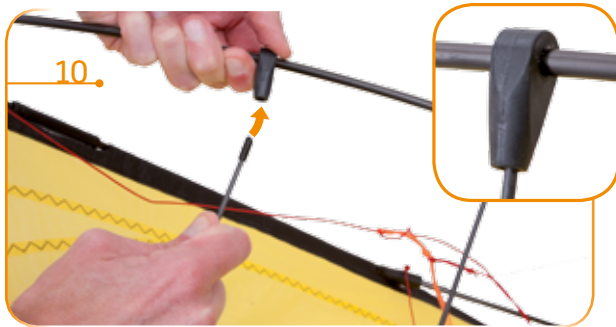
5. Alcuni modelli sono dotati di rinforzi supplementari per la vela. Queste sbarre, comunemente chiamate stecche, vengono di norma montate sul retro della vela, come da illustrazione. Osservate quindi attentamente le istruzioni relative al montaggio del prodotto specifico, indipendentemente da quanto mostrato nella presente illustrazione.
6. Inserite la traversa superiore (non presente in alcuni modelli) il più profondamente possibile nel connettore superiore sul bordo d'attacco. Fate attenzione a non scivolare in modo da non perforare la tela con la traversa.
7. Procedete allo stesso modo con le traverse inferiori. Per gli aquiloni che hanno la traversa inferiore continua, rimandiamo al passo 8. Le altre estremità delle stecche vanno inserite nel raccordo centrale. Tenete conto che alcune traverse inferiori sono rinforzate con una stecca incollata alle loro estremità. Queste estremità vanno inserite nel raccordo centrale. È possibile che le traverse degli aquiloni di tipo più robusto siano rinforzate su entrambe le estremità. Generalmente l'estremità da inserire nel raccordo centrale è contrassegnata da un adesivo.
8. Per gli aquiloni con traversa inferiore continua (monopezzo), il connettore incollato (in inglese "bone", osso) deve essere inserito nell'anello a forma di toro della chiglia. Inserite quindi il più profondamente possibile le estremità nei rispettivi connettori sul bordo d'attacco, come precedentemente descritto.

Controllate che le briglie siano libere, il che significa che non devono infilarsi sotto a una stecca. Controllate anche che i clip di arresto siano saldamente posizionati sopra e sotto i connettori.

Het opbouwen 2

5. Sommige modellen hebben een versterking in het zegeldoek. Deze zogenoemde zeillatten worden zoals in de afbeelding meestal aan de rugzijde van het zeildoek bevestigd. Hier moet op de extra productinformatie gelet worden.
6. Schuif de bovenste spreader (niet bij alle modellen aanwezig) zo diep mogelijk in het verbindingstuk van de aanvalsbord. Pas op dat de spreader niet in het zeildoek geraakt.
7. Doe nu net zo met de onderste spreader [indien de onderste spreader uit één stuk bestaat lees verder onder het volgende punt]. Bij gedeelde spreaders wordt het gekleefde einde in het middenkruisstuk gestoken. Bij vliegers met veel trekkracht kunnen ook beide einden gekleefd zijn. Meestal zit er sticker op het einde wat in het middenkruisstuk gestoken wordt.
8. Bij vliegers waar de onderste spreader uit één stuk bestaat moet het gekleefde verbindingstuk (ook "bone" genoemd) door de O-ring geschoven worden. Daarna schuift u de stokeinden zo ver mogelijk in der respectievelijke verbindingstukken van de aanvalsbord, zoals hierboven beschreven.

Controleer of alle lijnen van de betoming vrij liggen. Dat betekent dat deze lijnen niet onder de stokken mogen verlopen. Controleer verder of de stopperclips boven en onder de connectoren goed vast zitten.



🇬🇧 Set-up 3

9. If your kite has a Velcro closure on the lower end of the keel rod, check now to make sure that the Velcro closure is firmly seated or if required, close it with some tension. Also check this closure after a crash and keep it clean.
10. Your kite may contain several standoffs on each side. Depending on the model, they may be straight or bent. The standoffs are usually fixed onto the sail side and only need to be inserted into the corresponding connectors on the lower spreader.
11. In some models, however, you first have to insert the standoff into a pouch on the drag edge. The standoff is then installed with a bend as shown in the figure. This bending of the standoff allows the sail to adjust dynamically in different wind and pressure conditions while flying.
12. In some kites, the drag edge is tensioned using a cord which passes through the seam and is fastened on the central cross on the back of the sail. A rubber cord ensures dynamic tension regulation of this seam tensioning cord and even distribution of tension between the right and left halves of the sail. The tension in the drag edge can be regulated by moving the double loop on the rubber cord back and forth. Shifting the knot in the direction of the central cross increases the tension. If tension is too high, you can see it in that the drag edge begins to wrinkle.

🇩🇪 Der Aufbau 3

9. Hat Ihr Drachen am unterem Kielstabende einen Klettverschluss, dann prüfen Sie diesen jetzt auf festen Sitz oder schließen Sie ihn gegebenenfalls unter etwas Spannung. Prüfen Sie diesen Verschluss ebenfalls nach einem Absturz und halten sie ihn frei von Verunreinigungen.
10. Ihr Drachen kann mehrere Standoffs auf jeder Seite enthalten. Je nach Modell können diese gerade oder gebogen eingebaut sein. Standoffs sind meistens segelseitig fest montiert und müssen nur noch in den jeweiligen Verbinder auf der unteren Spreize gesteckt werden.
11. Bei manchen Modellen müssen Sie den Standoff jedoch erst in eine Tasche an der Schleppkante stecken. Der Standoff wird dann mit einer Biegung eingebaut, wie Sie auf dem Bild zu sehen ist. Diese Biegung des Standoffs erlaubt dem Segel eine dynamische Anpassung bei unterschiedlichen Wind- bzw. Druckverhältnissen während des Fluges.
12. Bei einigen Drachen wird die Schleppkante über eine durch den Saum geführte Schnur gespannt, die auf der Segelrückseite am Mittelkreuz befestigt ist. Eine Gummischnur sorgt für eine dynamische Spannungsregulierung dieser Saumspannschnur und eine gleichmäßige Spannungsverteilung zwischen rechter und linker Segelhälfte. Die Spannung in der Schleppkante kann über das Verschieben der Buchtknoten auf der Gummischnur reguliert werden. Ein Verschieben des Knotens in Richtung des Mittelkreuzes erhöht dabei die Spannung. Eine zu hohe Spannung erkennen Sie daran, dass sich die Schleppkante zu kräuseln beginnt.

L'assemblage 3

9. Si l'extrémité inférieure de la quille de votre cerf-volant est dotée d'une fermeture auto agrippante, vérifier la fixation correcte de celle-ci et la fermer, le cas échéant avec une légère tension. Vérifier cette fermeture après chaque chute et veiller à la garder propre.
10. Votre cerf-volant peut comporter plusieurs whiskers de chaque côté. Selon le modèle, ils peuvent être montés droits ou courbés. Les whiskers sont généralement fixés à la voilure et il ne reste plus qu'à les enficher dans les connecteurs respectifs sur la traverse inférieure.
11. Sur certains modèles, les whiskers doivent d'abord être insérés dans une poche du bord de fuite. Ces whiskers sont alors montés courbés, comme le montre l'image. La courbure de ces whiskers permet une adaptation dynamique de la voilure aux différentes conditions de vent ou de pression pendant le vol.
12. Sur certains cerfs-volants, le bord de fuite est tendu par un fil passant dans la couture fixée à la croix centrale au verso de la voilure. Un cordon élastique assure la régulation dynamique de tension de ce fil de tension et une répartition régulière de la tension entre les moitiés droite et gauche de la voilure. La tension dans le bord de fuite peut être ajustée en déplaçant la tête d'alouette sur ce cordon élastique. Déplacer le nœud vers la croix centrale pour augmenter la tension. Si le bord de fuite commence à froncer, la tension est excessive.

Montaje 3

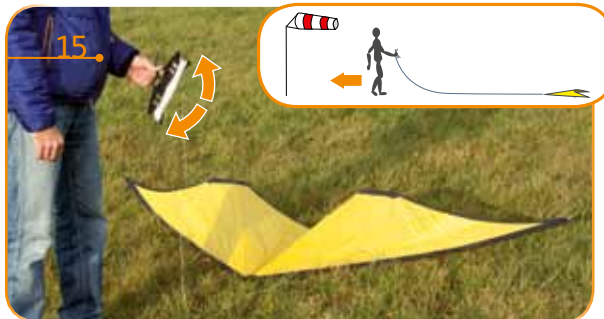
9. Si su cometa tiene un cierre con velcro en el extremo inferior de la varilla de la quilla, compruebe que está firmemente cerrado o ciérralo con cierta tensión. Asegúrese de mantener limpio este cierre y de comprobarlo tras cada caída.
10. Puede que su cometa tenga varios conectores para los tensores de vela a cada lado. En función del modelo, estos pueden ser rectos o doblados. Generalmente los tensores de vela están fijos en el lado de la vela y solo hay que insertarlos en el conector correspondiente de la varilla inferior.
11. Sin embargo, en algunos modelos hay que insertar en primer lugar los tensores de vela en los pequeños bolsillos del borde de fuga. En dichos casos el tensor quedará curvado tal y como se ve en la imagen. Esta curvatura permite que la vela se adapte dinámicamente a las distintas condiciones de viento y presión durante el vuelo.
12. En algunas cometas el borde de fuga se tensa mediante un hilo tensor que recorre el dobladillo del borde de fuga y se fija por la parte posterior de la vela en la cruceta central. Con un cordón elástico se consigue la regulación dinámica de la tensión de este hilo y una distribución homogénea de tensiones entre la mitad izquierda y derecha de la vela. La tensión del borde de fuga se puede regular desplazando el nudo de alondra sobre el cordón elástico. Acercando el nudo a la cruceta central se aumentará la tensión. Cuando la tensión sea demasiado elevada, el borde de fuga comenzará a rizarse.

Montaggio 3

9. Se all'estremità inferiore della chiglia c'è una chiusura a velcro, controllate che sia ben posizionata e, se necessario, aggiustatela applicando una leggera pressione. Controllate questa chiusura anche dopo una caduta e mantenetela libera dalle impurità.
10. Il vostro aquilone può avere più wisker per ogni lato: a seconda del modello, essi possono essere montati dritti o curvi e, normalmente, sono montati dalla parte della vela. Non resta che inserirli nei rispettivi connettori sulla traversa inferiore.
11. In alcuni modelli i whiskers vanno inseriti in una tasca presente nel bordo d'uscita, per cui il wisker dovrà venir arcuato per essere inserito, come da illustrazione. L'arco così formatosi permette alla vela di adattarsi dinamicamente alle varie condizioni del vento e di pressione durante il volo.
12. In alcuni aquiloni, il bordo d'uscita viene teso grazie a un cavo passante nella cucitura fissata sul raccordo centrale sul dorso della vela. Un cavo in gomma assicura una regolazione dinamica della tensione del cavo e permette una distribuzione equilibrata su ambo i lati della vela. La tensione a livello del bordo d'uscita può essere regolata facendo scivolare il nodo a bocca di lupo lungo il cavo in gomma. Uno spostamento del nodo verso il raccordo centrale aumenta la tensione. Se la tensione è eccessiva il bordo d'uscita comincia ad arricciarsi.

Het opbouwen 3

9. Zit er bij uw vlieger aan het uiteinde van de staander (spine) een klitteband? Dan moet deze goed vastzitten en eventueel onder iets meer spanning gesloten worden. Controleer deze ook na een ongeval en vergeet deze afsluiting niet te reinigen.
10. Uw vlieger heeft aan beide kanten één of meerdere standoffs. Aan de kant van het zeildoek zijn deze standoffs meestal vooraf vast gemonteerd en moeten alleen nog in de verbinders van de onderste dwarsstok gestoken worden.
11. Bij sommige modellen moeten de standoffs in de zakjes van de vleugelachterrand (trailing edge) gestoken worden. In dit geval wordt de standoff gebogen zoals op de afbeelding. Door dit buigen van de standoffs wordt het zeildoek van de vlieger dynamischer en kan zich aanpassen bij verscheidene windsterktes en belastingsgraden.
12. Bij sommige vliegers wordt de vleugelachterrand doormiddel van een snoer in de zoom op spanning gebracht. Deze verloopt op der rugzijde over het kruisstuk in het midden van de staander (spine). Een elastische snoer zorgt voor een dynamische regeling van de spanning van de zoomsnoer en voor een gelijke verdeling van de spanning tussen de linkse en rechtse vleugel helft. De spanning op de vleugelachterrand kan door het verschuiven van de kattenklauw op de elastische snoer worden geregeld. Het verschuiven van de kattenklauw in de richting van het kruisstuk in het midden betekent dat er meer spanning wordt opgebouwd. Wanneer de vleugelachterrand begint te krullen is er te veel spanning opgebouwd.



Set-up 4

13. Place the kite on its 'belly' (the spreaders facing the ground) with its nose facing into the wind. In this position, the wind presses the kite against the ground so that it cannot start. Pull out the bridle tow points for the flight lines in the direction of the nose during this process.
14. Now fasten the flight lines to the tow points of the bridle with a double loop. Remembering the starboard and port rule, tie the red loop to the left knot adapter and the differently coloured loop to the right knot adapter.
15. Now lay out the flight line. Let the lines fall out of the winder with a loose up and down wrist movement and move away from the kite against the wind at the same time. The winder has nothing to do with flying – it only serves to store the lines. Do not lift the kite while tying on the lines so that no wind gets under the sail – this might cause the kite to start unintentionally.
16. Fasten the flight lines to the steering loops with a double loop as well. Please remember which colour you attached on the left and which on the right so that you do not take the flight lines into your hands backwards.

- **Absolutely make sure that both flight lines have the same length. Use lines with the tensile strength recommended for the kite. You can find this information in the enclosed production information sheets.**
- **Kites which are new from the factory must be 'flown in' for a while before they can perform to their full capacity. Seams and knots have to set, and the cloth must stretch slightly. Depending on wind strength, this may take a few hours. This will slightly alter or improve the flying characteristics.**

Der Aufbau 4

13. Legen Sie den Drachen auf seinen Bauch (die Spreizen zeigen zum Boden), mit der Nase gegen den Wind. In dieser Position wird der Drachen vom Wind gegen den Boden gedrückt und kann so nicht starten. Ziehen Sie dabei die Anknüpfampfen für die Flugleine in Richtung der Nase heraus.
14. Befestigen Sie nun die Flugleinen mit einem Buchtknoten an den Anleintampen (Waagepunkt) der Waage. In Anlehnung an die Backbord-Steuerbord-Regel knüpfen Sie die rote Schlaufe an den linken Knotenadapter und die andersfarbige an den rechten Knotenadapter.
15. Jetzt legen Sie die Flugschnur aus. Dazu lassen Sie die Schnüre locker mit einer Auf- und Abbewegung aus dem Handgelenk vom Winder fallen, und entfernen sich dabei vom Drachen in Richtung gegen den Wind. Der Winder hat mit dem Fliegen nichts zu tun, sondern dient nur zur Aufbewahrung der Schnüre. Heben Sie den Drachen beim Anknüpfen nicht an, damit kein Wind unter das Segel gelangen und der Drachen so unbeabsichtigt starten kann.
16. Befestigen Sie dann die Flugschnüre ebenfalls mit einem Buchtknoten an den Lenkschlaufen. Merken Sie sich bitte welche Farbe Sie links und welche rechts angebracht haben, damit Sie die Flugschnüre nicht verkehrt herum in die Hände nehmen.

- **Achten Sie unbedingt darauf, dass beide Flugschnüre gleich lang sind. Benutzen Sie Leinen mit der für den Drachen empfohlenen Bruchlast. Diese Angabe entnehmen Sie bitte der beigefügten Produktinformation.**
- **Fabrikneue Drachen müssen, bevor Sie ihre volle Leistung entfalten können, eine Weile eingeflogen werden. Nähte und Knoten müssen sich setzen, das Tuch soll sich etwas dehnen. Das dauert je nach Windstärke einige Stunden. Dadurch werden sich die Flugeigenschaften noch geringfügig ändern bzw. verbessern.**

L'assemblage 4

- Placer le cerf-volant sur le ventre (les traverses dirigées vers le sol), avec le nez contre le vent. Dans cette position, le cerf-volant est appuyé au sol par le vent et ne peut pas décoller. Dérouler les bouts d'attache pour les lignes de vol en direction du nez.
- Nouer les lignes de vol par une tête d'alouette aux bouts de fixation (point de bridage) du bridage. Conformément au principe bâbord-tribord, nouer la boucle rouge à l'adaptateur de nœud gauche et celle d'une autre couleur à l'adaptateur de nœud droit.
- Dérouler à présent les lignes. Pour cela, laisser les lignes se dérouler au sol en les laissant tomber du winder par un mouvement alternatif du poignet tout en s'éloignant du cerf-volant dans la direction opposée au vent. Le winder n'a rien à voir avec le pilotage, il sert uniquement à ranger les lignes. Ne pas soulever le cerf-volant lorsque vous nouez les lignes pour éviter que le vent passe sous la voile et fasse ainsi décoller le cerf-volant de manière incontrôlée.
- Fixer ensuite les lignes de vol aux sangles par une tête d'alouette. Noter les couleurs attachées à gauche et à droite de manière à tenir correctement les sangles respectives lors du pilotage.

● Il est indispensable de veiller à ce que les deux lignes de vol aient une longueur identique. Toujours utiliser des lignes possédant la résistance à la rupture recommandée pour le modèle de cerf-volant. La résistance est indiquée dans la notice d'information jointe au produit.

● Un cerf-volant flambant neuf doit être rodé pendant quelques heures avant d'atteindre ses performances de pointe. Les coutures et les nœuds doivent se faire et la voile doit s'étirer un peu. Selon la force du vent, ce rodage peut prendre quelques heures. Ce processus est nécessaire afin de modifier légèrement et d'améliorer les qualités de vol.

Montaje 4

- Coloque la cometa en el suelo con el lado de las varillas en contacto con el suelo y la nariz de la cometa contra el viento. En esta posición el viento empuja la cometa contra el suelo y esta no despegará. Extraiga los cordeles de enganche de las líneas de vuelo en dirección a la nariz.
- Fije las líneas de vuelo al nudo del extremo del cordel de las bridas (punto de brida) mediante un nudo de alondra. Siguiendo el código de colores usual para babor y estribor, fije el lazo rojo a la brida izquierda y el otro a la derecha.
- Suelte ahora hilo. Para ello, mediante un movimiento hacia arriba y hacia abajo de la muñeca, deje que el hilo se vaya desenrollando de la devanadera al tiempo que usted se va alejando de la cometa contra el viento. La devanadera no es importante para volar, solo sirve para recoger el hilo. Tenga cuidado de no levantar la cometa sin querer, pues el viento podría entrar bajo la vela y causar un despegue involuntario de la cometa.
- Fije las líneas de vuelo a las cintas de mando usando también nudos de alondra. Preste atención a qué color corresponde a la izquierda y a la derecha, de forma que las líneas no le queden entrecruzadas al cogérlas.

● Asegúrese de que ambas líneas de vuelo tienen la misma longitud. Utilice hilos adecuados a la carga de rotura de la cometa. Pueden encontrar este dato en la información de producto que se adjunta.

● Las cometas nuevas necesitan un tiempo de vuelo hasta que alcanzan todo su potencial, ya que es necesario que los nudos y las costuras se asienten y que la tela se estire un poco. Este proceso durará algunas horas, según la fuerza del viento, y resultará en unas mejores características de vuelo.

Montaggio 4

- Adagiate l'aquilone con il ventre verso il basso (le traverse sono rivolte verso il basso) e con il naso controvento. In questa posizione, l'aquilone subirà la pressione del vento che lo spingerà verso il basso e in questo modo non potrà prendere il volo. Estraiete i towpoint per i cavi tirando in direzione del naso.
- Assicurate ora i cavi praticando un nodo a bocca di lupo all'altezza del towpoint (punto di equilibrio). Attenendovi alla regola babordotribordo, legate il cappio rosso all'adattatore di sinistra e quello di un altro colore a quello di destra.
- Ora svolgete il cavo dal winder con un movimento oscillante del polso e allontanatevi dall'aquilone dirigendovi controvento. Il winder non ha nulla a che vedere con il volo, piuttosto serve a mantenere in ordine i cavi. Non cominciate a tirare l'aquilone, in modo tale che il vento non soffi sotto la vela e che l'aquilone non parta involontariamente.
- Fissate dunque i cavi di ritenuta praticando anche in questo caso un nodo a bocca di leone (credo che sia a bocca di lupo!) all'altezza degli strap. Ricordate quali colori avete usato per la destra e la sinistra in modo tale da non confonderli poi nelle vostre mani.

● Abbiate cura che i cavi siano della stessa lunghezza. Usate i cavi raccomandati con il carico di rottura previsto. Le specifiche sono reperibili sul foglietto informativo del prodotto.

● Gli aquiloni nuovi devono accumulare delle ore di volo prima di sviluppare il massimo delle loro potenzialità. Cuciture e nodi devono assestarsi, la tela deve allungarsi un po'. La quantità di ore di volo necessarie varia a seconda della forza del vento. Le modifiche risultanti dalle ore di volo ne miglioreranno le caratteristiche.

Het opbouwen 4

- Leg de vlieger op zijn buik (met de dwarsstokken naar beneden), en met de neus tegen de wind. In deze positie wordt de vlieger door de wind naar beneden gedrukt en kan niet starten. Trek de aanknooptouwjes van de vlieglijnen in der richting van de neus van onder de vlieger vandaan.
- Bevestig nu de vlieglijnen met een kattenklauw aan de aanknooptouwjes (Adapter) van de betoming. Zoals bij de bakboord en stuurboord regel wordt de rode lus aan de linkse knopenadapter vast gemaakt en de andere aan de rechts.
- Rol nu de vlieglijnen losjes van de winder af en verwijder u van de vlieger in richting tegen de wind. De Winder wordt enkel en alleen voor het opbewaren van de vlieglijnen en niet voor het vliegen zelf gebruikt.
- Door middel van een kattenklauw kunt u nu de vlieglijnen met de handgrepen (lussen) en aan de andere kant met de aanknooppunten van de vlieger verbinden. Denk eraan welke lijnen u links en welke u rechts bevestigd heeft zodat de vlieglijnen niet verdraaid worden.

● Het is zeer belangrijk dat beide vlieglijnen even lang zijn. Gebruik uitsluitend vlieglijnen met de aanbevolen sterkte. Deze informatie vindt u in de bijgevoegde productbrochure.

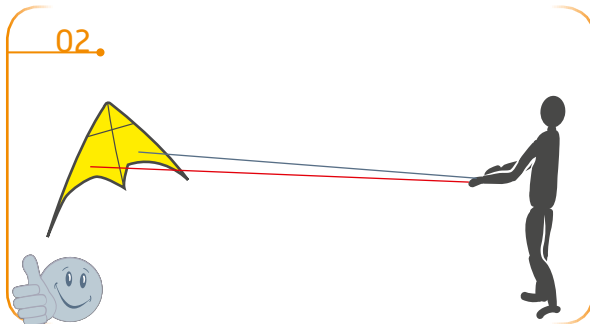
● Net zoals bij nieuwe autos die ingereden moeten worden, moeten ook nieuwe vliegers ingevlogen worden. De naden en knopen moet hun plaats vinden en het zeildoek moet nog iets uitrekken. Dat duurt al naar gelang de windsterkte een paar uur.



Your stance

As in other sports types, your body stance is highly responsible for success, lasting fun and safety.

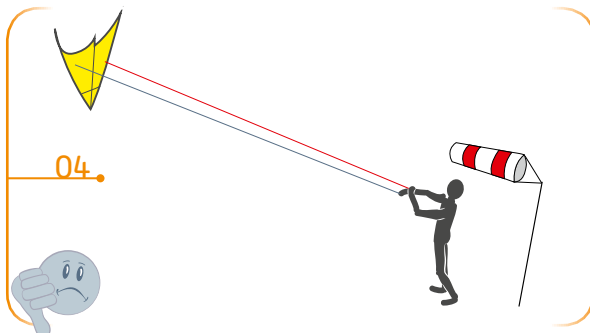
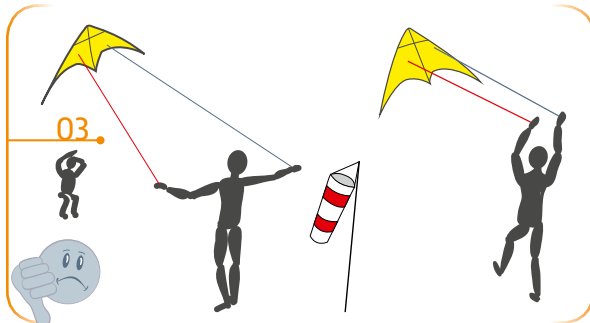
1. Pick up the flight loops and hold them parallel to each other as shown in the figure. The line with the red flight loop should be in the left hand.
2. Stand in the base position with your back to the wind. Slightly angle your arms and hold your hands in front of your body parallel to each other as shown in the figure. Depending on wind conditions and the size of the kite, be prepared for the kite to pull you slightly forward. It makes sense to put one foot forward to obtain more stability.
3. Particularly if there is little wind, one often sees beginners standing with the arms far apart or stretched upward. However this makes it more difficult to control the kite. Always keep your hands parallel to each other in front of your abdomen.
4. Something else which is often seen in beginners is that they cross their arms. There is no explanation for this. Regardless of the direction in which the kite is flying, always keep your arms parallel to each other, just like holding the handlebars of a bicycle.



Die Haltung

Wie bei anderen Sportarten auch, ist die Haltung in hohem Maße verantwortlich für das Gelingen, für lang anhaltenden Spaß und Sicherheit.

1. Nehmen Sie die Flugschlaufen auf und halten Sie diese, wie auf dem Bild gezeigt, parallel nebeneinander. Analog zum Anleinen der Flugleinen sollte sich die Leine mit der roten Ummantelung an der Flugschleife in der linken Hand befinden.
2. Sie stehen in der Grundposition mit dem Rücken zum Wind. Winkeln Sie ihre Arme leicht an und halten Sie ihre Hände parallel zueinander vor dem Körper, wie auf dem Bild zu sehen ist. Seien Sie – je nach Wind und Größe des Drachens – darauf gefasst vom Drachen etwas nach vorne gezogen zu werden. Um mehr Stabilität zu bekommen, ist es sinnvoll ein Bein nach vorne zu stellen.
3. Gerade bei wenig Wind sieht man oft Einsteiger mit weit auseinander oder in die Höhe gestreckten Armen. Der Drachen lässt sich allerdings so nicht einfacher kontrollieren. Behalten Sie die Hände immer parallel vor dem Bauch.
4. Ein weiteres oft bei Anfängern zu sehendes Bild, sind Arme, die sich überkreuzen. Dafür gibt es keine Erklärung. Egal in welche Richtung der Drachen fliegt, die Arme bleiben immer parallel nebeneinander, wie beim Halten eines Fahrradlenkers.



La posture

Comme pour les autres activités sportives, la posture est essentielle et influence considérablement la réussite, le plaisir de pilotage et la sécurité.

1. Saisir les sangles de pilotage et les tenir parallèles comme le montre l'image ci-contre. Comme pour la fixation des lignes de vol, la ligne avec la gaine rouge doit être nouée à la sangle rouge, tenue dans la main gauche.
2. Le pilote se tient en position de base, dos au vent. Placer les mains devant le corps, les bras légèrement pliés, comme le montre l'image. En fonction de la force du vent et de la taille du cerf-volant, se tenir prêt à résister à la traction du cerf-volant. Afin d'assurer une meilleure stabilité, il peut être nécessaire d'avoir une jambe en avant.
3. Une erreur typique des débutants, surtout par vent léger, consiste à écarter les bras ou à les lever au-dessus de la tête. Cependant, ceci ne facilite aucunement le pilotage du cerf-volant. Toujours garder les mains parallèles devant soi à hauteur du nombril.
4. Une autre erreur classique est de croiser les bras. Ceci est totalement inutile. Quelle que soit la direction dans laquelle le cerf-volant se dirige, il faut toujours garder les bras parallèles, comme pour tenir un guidon de vélo.

La postura

Al igual que ocurre en otros deportes, la postura es muy importante para volar con éxito y divertirse al tiempo que se cuida la seguridad.

1. Pase las manos por las cintas de mando y sosténgalas paralelas tal y como se muestra en la imagen. Igual que ocurría al enganchar las líneas de vuelo, el hilo con revestimiento rojo debe ir a la cinta de mando roja y esta debe sostenerse con la mano izquierda.
2. En la posición básica, el viento debe venir por su espalda. Flexione levemente los brazos y mantenga las manos paralelas por delante del cuerpo como se ve en la figura. La cometa tirará algo de usted, más o menos en función de la fuerza del viento y del tamaño de la cometa. Para mantener mejor el equilibrio es recomendable adelantar una pierna.
3. Cuando hace poco viento se suele ver a los principiantes con los brazos abiertos o levantados. No obstante, esto no ayuda a controlar la cometa. Mantenga las manos paralelas y adelantadas a la altura de su vientre.
4. También es típico ver a los principiantes entrecruzar los brazos, lo cual no tiene ninguna lógica. Independientemente del sentido de vuelo de la cometa, debe mantener los brazos siempre paralelos, como si estuviera cogiendo el manillar de una bicicleta.

La postura

Come anche per altri tipi di sport, la postura è un elemento fondamentale affinché tutto riesca alla perfezione e ci si possa divertire a lungo e in sicurezza.

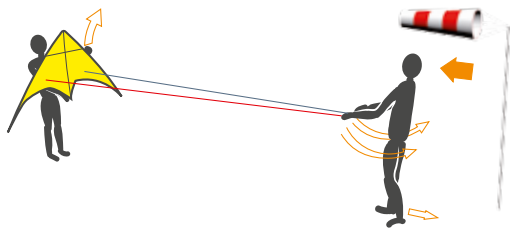
1. Infilatevi gli strap mantenendo le mani parallele come da illustrazione. Così come per il fissaggio dei cavi, il cavo con la guaina rossa va fissato allo strap rosso e tenuto nella mano sinistra.
2. Portatevi nella posizione base con la schiena rivolta sopravento. Piegate leggermente le braccia e tenete le mani parallele davanti al corpo, come da illustrazione. A seconda del vento e della grandezza dell'aquilone tenetevi pronti a resistere alla trazione dell'aquilone. Per acquisire una maggiore stabilità, è utile mettere un piede in avanti.
3. Spesso, anche con poco vento, si vedono principianti con le braccia allargate o tese verso l'alto. Ciò non consente un facile controllo dell'aquilone. Mantenete le mani sempre parallele di fronte all'addome.
4. Un altro fenomeno che si riscontra comunemente nei principianti è quello di incrociare le braccia. Ciò è completamente inutile. Non importa in quale direzione vada l'aquilone, le braccia devono restare sempre parallele, come se si tenesse il manubrio di una bicicletta.

Lichaamshouding

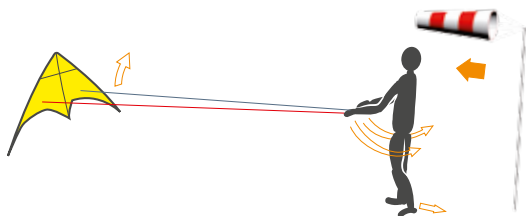
Net zoals bij vele andere sporttakken is de lichaamshouding be langrijk voor het lukken, voor de veiligheid, en natuurlijk ook voor het plezier bij het uitoefenen van deze sport.

1. Neem de handgrepen (lussen) en hou ze zoals op de afbeelding. Net zoals bij het vastmaken van de vlieglijnen, moet ook de rood ommantelde lijn met de rode lus in uw linker hand verbonden worden.
2. U staat in de uitgangspositie met de rug in de wind. Hou uw armen haaks en uw handen evenwijdig voor uw lichaam, zoals op de afbeelding. Al naar gelang de grootte van de vlieger en de windsterkte, kan het gebeuren dat u naar voren getrokken wordt. Om een stabielere positie te vinden kunt u één been naar voren plaatsen.
3. Bij beginners ziet men vaak de fout dat de handen ver weg van het lichaam gehouden worden om de vlieger hoger te laten stijgen of om de vlieger beter onder controle te krijgen. [zie ook „tips en tricks“]
4. Een eveneens vaak voorkomende fout bij beginners is het kruisen van de armen. Dit is helemaal niet nodig, de armen blijven steeds parallel naast mekaar, net zoals bij het fietsen.

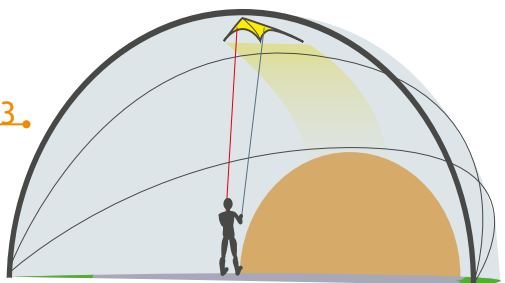
01.



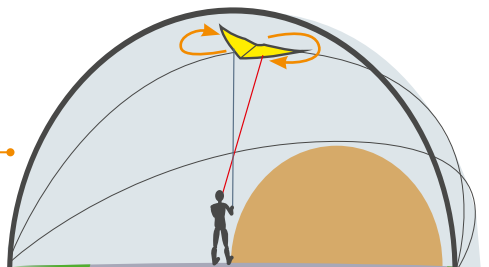
02.



03.



04.



Starting

Make your first attempts at flight when the wind is moderate and even, that is, about 3 – 4 Beaufort.

1. The first starts are best done with a helper who tosses the kite up with the lines slightly tightened. To start, pull evenly on both lines until the kite lifts off. If the wind is weak, it helps to take a step backwards at the same time. Make sure not to trip over obstacles when walking backwards!
2. Starting without a helper takes some practice. If the wind is strong, use a ground stake (HQ accessory) or tent peg to fasten the flight lines to the ground. Stand the kite up and tilt it far backward with the lines tensioned so that it cannot start on its own. Then pick up the loops and cautiously move the kite into an erect position by pulling evenly on the lines until it starts.
3. When starting the kite for the first few times, simply try to fly the kite high up into the zenith, where it only pulls a little. Try to keep the kite in this position for some time.
4. Use short, calm movements – gently pull on the left, balance it out by pulling on the right, etc. – to get a sense of your kite. If the kite flies a loop and crosses its lines, don't panic. Simply fly up again and continue to practice. Modern lines can take many twists without limiting the ability to steer.

Der Start

Ihre ersten Flugversuche unternehmen Sie bei mittlerem, gleichmäßigem Wind, also ca. 3 – 4 Beaufort.

1. Die ersten Starts gelingen am besten mit einem Helfer, der den Drachen an leicht gespannten Schnüren hoch wirft. Zum Starten ziehen Sie gleichmäßig so weit an beiden Leinen, bis der Drachen abhebt. Bei schwachem Wind ist es hilfreich dabei einen Schritt zurückzugehen. Vergewissern Sie sich beim Rückwärtsgehen, dass Sie nicht über Hindernisse stolpern!
2. Der Start ohne Helfer erfordert etwas Übung. Bei starkem Wind benutzen Sie einen Bodenanker (HQ Zubehör) oder Zelthering zum Befestigen der Flugschlaufen am Boden. Den Drachen stellen Sie weit nach hinten gelehnt unter Spannung der Leinen auf, damit er nicht von alleine starten kann. Dann nehmen Sie die Schlaufen auf und richten den Drachen durch gleichmäßigen Zug an den Leinen vorsichtig auf, bis er startet.
3. Versuchen Sie bei den ersten Starts den Drachen erst einmal gerade hoch in den Zenit zu fliegen, wo er nur wenig Zug entwickelt. Versuchen Sie, den Drachen für einige Zeit ruhig in dieser Position zu halten.
4. Mit kurzen ruhigen Bewegungen – links leicht ziehen, wieder mit rechts ausgleichen und umgekehrt – entwickeln Sie ein Gefühl für den Drachen. Sollte der Drachen mal einen Looping fliegen und die Schnüre kreuzen sich, keine Panik. Wieder nach oben fliegen und weiter üben. Moderne Schnüre können viele Verdrehungen verkraften, ohne die Lenkfähigkeit einzuschränken.

Le décollage

Effectuer les premiers vols par vent moyen et régulier, soit env. 3 à 4 Beaufort.

1. Le meilleur moyen pour réussir les premiers décollages consiste à demander à un assistant de lancer le cerf-volant vers le ciel lorsque les lignes sont légèrement tendues. Pour décoller, tirer régulièrement sur les lignes jusqu'à ce que le cerf-volant s'envole. Par vent faible, il est parfois nécessaire de faire un pas en arrière. Vérifier qu'aucun obstacle ne risque de vous faire trébucher avant de reculer!
2. Le décollage sans assistant requiert une certaine pratique. Par vent fort, recourir à un piquet de sol [accessoire HQ] ou à un piquet de tente pour fixer les sangles au sol. Placer le cerf-volant incliné vers l'arrière en tendant les lignes, de manière à éviter tout décollage incontrôlé. Retourner aux sangles et les saisir, puis tirer régulièrement sur les lignes pour redresser le cerf-volant jusqu'à ce qu'il décolle.
3. Lors des premiers décollages, laissez le cerf-volant voler droit au zénith, position à laquelle la traction est la moindre. Essayer de garder le cerf-volant stable dans cette position pendant quelques instants.
4. Effectuer des petits mouvements calmes (tirer un peu à gauche, compenser à droite et inversement) pour développer la sensation de contrôle du cerf-volant. Si le cerf-volant effectue un looping et que les lignes se croisent, pas de panique. Remonter au zénith et continuer à s'exercer. Les lignes modernes tolèrent bien plusieurs torsades, sans affecter l'aptitude au pilotage.

El despegue

Haga sus primeros pinitos con vientos suaves y regulares, en el entorno de 3 o 4 en la escala Beaufort.

1. Para los primeros despegues es mejor que alguien nos ayude lanzando hacia arriba la cometa con los hilos algo tensos. Para despegar tire por igual de ambos hilos hasta que la cometa ascienda. Si hace poco viento puede ayudarse dando un paso atrás, pero asegúrese de que no haya obstáculos detrás de usted.
2. Despegar sin ayuda requiere algo de práctica. Si el viento es fuerte, para fijar las cintas de mando al suelo puede usar una vara de suelo [accesorios HQ] o una piqueta de una tienda de campaña. Coloque la cometa apoyada en la parte de atrás (con las varillas hacia arriba) y con los hilos tensos de manera que no pueda despegar. Vaya y recoja entonces las cintas de mando y enderece la cometa poco a poco tirando por igual de ambos hilos hasta que esta despegue.
3. Tras los primeros despegues intente llevar la cometa directamente al cénit, donde habrá poca tracción. Intente mantener la cometa estable en esta posición durante un tiempo.
4. Mediante movimientos leves y pausados —tirando un poco de la izquierda y luego compensando con la derecha y viceversa— vaya haciéndose a las reacciones de la cometa. Si esta hiciera un rizo y se cruzaran los hilos, no se alarme, vuelva a ascender y siga practicando. Los hilos modernos permiten seguir volando sin que disminuya la capacidad de mando, aunque estén entrecruzados varias veces.

Il decollo

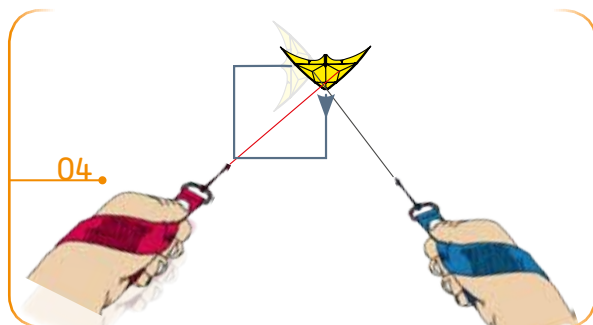
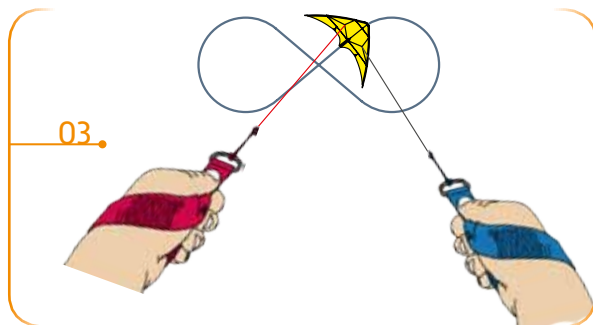
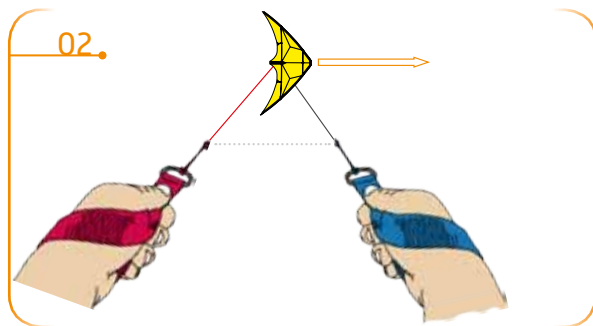
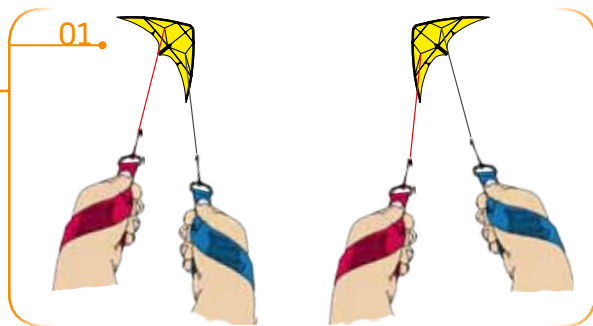
Vi consigliamo di effettuare i vostri primi tentativi di volo in presenza di vento medio e costante, con un'intensità pari a 3° - 4° della scala Beaufort.

1. Con l'aiuto di un assistente che sostenga l'aquilone e tenga leggermente in tensione i cavi, i primi passi vi riusciranno più facili. Per iniziare tirate uniformemente entrambi i cavi finché l'aquilone non si alzi in volo. Con vento debole è utile indietreggiare di un passo. Mentre state retrocedendo assicuratevi di non inciampare in ostacoli!
2. Iniziare senza l'aiuto di qualcuno richiede un po' di pratica. In presenza di forte vento usate un gancio [Accessorio HQ] o un picchetto per fissare i cavi al terreno. Posizionate l'aquilone inclinato all'indietro tenendo i cavi tesi in modo tale che non prenda il volo da solo. Infilate gli strap e tirate gradualmente i cavi finché l'aquilone non si alzi in volo.
3. Per i primi decolli portate l'aquilone direttamente allo zenit, dove si sviluppa poca pressione. Cercate di tenere l'aquilone in tale posizione per qualche minuto.
4. Compiendo piccoli movimenti – tirate leggermente a destra, compensando poi nuovamente a sinistra e viceversa –, familiarizzerete con l'aquilone. Nel caso in cui l'aquilone facesse un loop e i cavi si incrociassero, non fatevi prendere dal panico. Riportate l'aquilone verso l'alto e continuate a esercitarvi. I cavi moderni sono in grado di sopportare molti incroci senza pregiudicare la gestione dell'aquilone.

Het opstarten

Voor de eerste vlieg oefeningen is een matige en constante wind van ca. 3 à 4 Beaufort ideaal.

1. De eerste starts lukken het best met de hulp van een tweede persoon die de vlieger aan de licht gespannen vlieglijnen omhoog werpt. Om de vlieger te laten opstarten trekt u gelijkmatig aan beide lijnen tot de vlieger opstart. Bij weinig wind doet u er goed aan een stap naar achteren te doen. Even over de schouder kijken in verband met eventuele hindernissen!
2. De start zonder hulp moet geoefend worden. Bij veel wind kunt een groundstake (HQ accessoires) of een tentharing nemen om de handlussen vast te maken. Plaats de vlieger zover mogelijk naar achteren geleund, met de vlieglijnen onder spanning, zodat de vlieger niet van alleen kan opstarten. Dan neemt u de handlussen op en trekt voorzichtig en gelijkmatig aan beide lijnen tot de vlieger opstart.
3. Probeer bij de eerste starts om de vlieger in zenith te laten vliegen, waar weinig trekkkracht ontstaat. Hou de vlieger vooreerst in deze positie.
4. Met korte rustige bewegingen - links lichtjes trekken, dan weer rechts uitbalanceren en omgekeerd - krijgt u een gevoel voor de vlieger. Het kan gebeuren dat uw vlieger een looping vliegt en zich de lijnen kruisen. Geen paniek, vlieg gewoon weer naar boven en oefen verder. Met de huidige kwaliteit van de lijnen heeft het kruisen van de lijnen weinig invloed op de bestuurbaarheid.



Steering

1. Steering a maneuverable kite is simple. Pulling with the right hand triggers a right curve, while pulling with the left hand triggers a left curve. The curves become tighter if you pull more strongly on the line.
2. As soon as you return your hands to a 'neutral position' right next to each other, the kite continues in its current direction of flight until it stops at the edge of the wind window.
3. Always move only one hand at first, keeping the other in the neutral position. Fly several lying figure 8's for practice. Start at the top of the wind window and gradually dare to go farther and farther down into the power zone!
4. Snappy corners: Normally, fly a right-hand curve by pulling on the right flight line (pull turn). However you can also do it the other way around. If you push one hand forward from the neutral position – push turn – the kite will turn in the opposite direction. Push on the left to turn the kite clockwise to the right; push on the right to turn the kite clockwise to the left. Quickly pushing and returning to the neutral position triggers faster turns so that you can fly 'snappy' corners.

DON'T PANIC!

To defuse an imminent crash, run towards your kite or let go of the lines shortly before the kite reaches the ground. This takes away its pulling power so that it sinks to the ground. Make sure that you are not endangering anyone in the direction of the kite and not bringing about any dangerous situations.

Steuern

1. Das Steuern eines Lenkdrachens ist einfach. Ziehen mit der rechten Hand löst eine Rechtskurve aus, ziehen mit der linken Hand löst eine Linkskurve aus. Die Kurven werden umso enger, je weiter Sie an einer Leine ziehen.
2. Sobald Sie Ihre Hände wieder in der »Neutralstellung« genau nebeneinander halten, fliegt der Drache in die eingeschlagene Flugrichtung weiter, bis er am Windfensterrand zum Stillstand kommt.
3. Bewegen Sie zuerst immer nur eine Hand, während die andere in der Neutralstellung bleibt. Fliegen Sie als Übung mehrere liegende Achten. Fangen Sie oben im Windfenster an und trauen sie sich nach und nach weiter nach unten in die Powerzone.
4. Knackige Ecken: Im Normalfall fliegen Sie eine Kurve rechtsherum indem Sie an der rechten Flugleine ziehen (Pull-turn). Es geht aber auch andersherum: Wenn Sie eine Hand aus der Neutralstellung nach vorne drücken (Push-turn), wird sich der Drache in die entgegengesetzte Richtung drehen. Drücken Sie links, wird sich der Drache nach rechts – im Uhrzeigersinn – drehen, drücken Sie rechts, dreht sich der Drache nach links – gegen den Uhrzeigersinn. Schnelles Drücken und Zurückkehren in die Neutralposition löst schnellere Drehungen aus. Sie können so »knackige« Ecken fliegen.

KEINE PANIK!

Um einen drohenden Absturz zu entschärfen, laufen Sie ihrem Drachen entgegen oder lassen Sie die Leinen los, kurz bevor der Drache den Boden erreicht. Dadurch verliert er an Zugkraft und wird zu Boden sinken. Achten Sie darauf, dass sie dabei in Richtung des Drachens niemanden gefährden und keine gefährlichen Situationen herbeiführen.

Pilotage

1. Le pilotage d'un cerf-volant est simple. Tirer avec la main droite pour initier un virage à droite, tirer avec la main gauche pour initier un virage à gauche. Plus vous tirez sur une ligne, plus le virage est serré.
2. Dès que les mains reviennent en «position neutre», exactement côte à côte, le cerf-volant vole tout droit, jusqu'à ce qu'il s'arrête au bord de la fenêtre de vol.
3. Toujours commencer par ne déplacer qu'une seule main en gardant l'autre dans la position neutre. Exercez-vous à effectuer plusieurs huit d'affilée. Commencer en haut dans la fenêtre de vol et descendre toujours plus bas dans la zone de traction!
4. Virages secs: Pour effectuer un virage à droite normal, il suffit, comme expliqué plus haut, de tirer sur la ligne droite (pull-turn). Il est aussi possible d'effectuer l'inverse: pousser une main en position neutre vers l'avant pour réaliser un push-turn et faire virer le cerf-volant dans la direction opposée. Pousser à gauche pour virer le cerf-volant vers la droite [sens des aiguilles d'une montre] et inversement, avancer la main droite pour effectuer un virage à gauche [sens contraire des aiguilles d'une montre]. Pousser et revenir rapidement en position neutre permet de déclencher des rotations plus rapides. Vous pouvez ainsi réaliser des virages plus «secs».

PAS DE PANIQUE !

Pour limiter les dégâts en cas de crash, courir vers votre cerf-volant ou lâcher les lignes juste avant que le cerf-volant atteigne le sol. Il perd alors toute traction et chute mollement au sol. Prendre garde à ne mettre personne en danger et veiller à ne pas provoquer une situation dangereuse.

Pilotar

1. Pilotar una cometa acrobática es sencillo. Si tira del hilo derecho, obtendrá una curva a la derecha, y si tira del izquierdo, una curva a la izquierda. Cuanto más tire del hilo, más cerrada será la curva.
2. En cuanto ponga de nuevo las manos en la «posición neutra», una junto a otra, la cometa mantendrá el rumbo que lleve en ese momento hasta llegar al borde de la ventana de viento, donde se detendrá.
3. Empiece moviendo solo una mano, mientras la otra permanece en la posición neutra. Para practicar, intente que la cometa vuele describiendo ochos tumbados. Empiece en la franja superior de la ventana de viento y según coja confianza vaya bajando hasta la zona de potencia.
4. Curvas «en ángulo»: Normalmente, para hacer una curva a derechas, usted tiraría de la línea derecha [curva con tiro]. Pero hay otra forma de hacerlo: Si adelanta una de las manos desde la posición neutra [curva con empuje], la cometa girará en el sentido opuesto. Es decir, si adelanta la mano izquierda, la cometa girará a la derecha, y si adelanta la mano derecha, la cometa girará a la izquierda. Si realiza movimientos rápidos adelantando las manos y llevándolas de nuevo a la posición neutra conseguirá giros muy rápidos. Así puede hacer curvas «en ángulo».

¡NO SE ALARME!

Para minimizar el impacto en una caída muy fuerte corra hacia la cometa o suelte los hilos poco antes de que llegue al suelo. Así la cometa perderá tracción y descenderá hasta el suelo. Cuando haga esto, preste atención a que no haya nadie en la trayectoria de la cometa y que no se produzcan situaciones de peligro.

Pilotare

1. Pilotare un aquilone è semplice. Tirando con la mano destra, l'aquilone compierà una curva a destra, tirando con la sinistra compierà una curva a sinistra. Le curve diventeranno più strette tanto più continuerete a tirare i cavi.
2. Non appena le mani torneranno in posizione "neutra", l'aquilone tornerà a volare nella direzione prescelta fino a raggiungere una posizione di quiete a livello del bordo della finestra del vento.
3. Muovete sempre una mano alla volta, mentre l'altra resta in posizione neutra. Fate molti 8 per esercitarvi. Iniziate dalla finestra del vento e, mano a mano che acquistate fiducia, spostatevi verso il basso nella zona di potenza!
4. Virate secche: Per effettuare virate semplici a destra procedete come spiegato sopra tirando il cavo destro (Pull-turn), oppure all'inverso: Spingendo avanti una mano dalla posizione neutra (Push-turn) l'aquilone svolterà in direzione opposta. Spingendo la mano verso sinistra, l'aquilone andrà verso destra, in senso orario, mentre spingendo la mano verso destra, l'aquilone si dirigerà verso sinistra, in senso antiorario. Movimenti secchi da e verso la posizione neutra aumentano la rapidità delle virate. In questo modo potete far effettuare al vostro aquilone virate secche.

NIENTE PANICO!

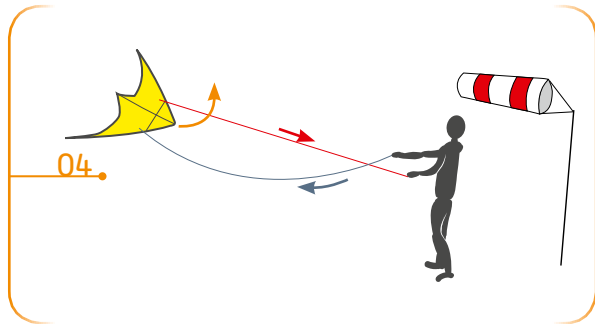
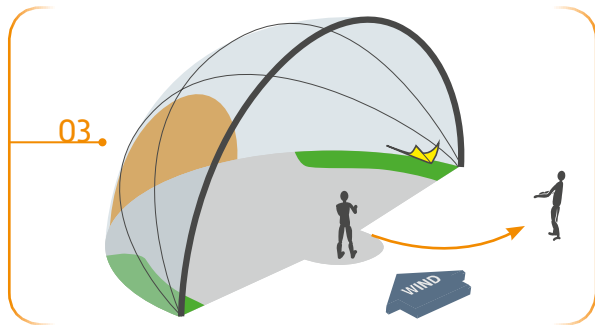
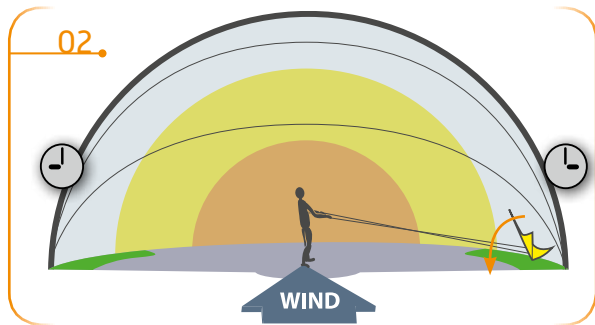
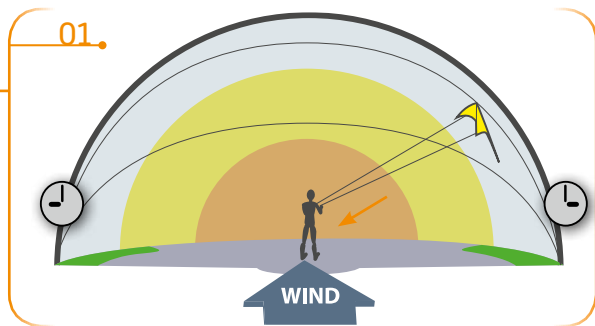
Per limitare i danni in caso di caduta, correte incontro all'aquilone o allentate la tensione dei cavi poco prima che l'aquilone tocchi terra. In questo modo, l'aquilone perderà forza di trazione e atterrerà. Fate attenzione che non vi sia nessuno nella traiettoria dell'aquilone per evitare di mettere in pericolo le persone o per evitare di creare situazioni pericolose.

Het besturen van de vlieger

1. Het besturen van een stuntvlieger is eenvoudig. Trekt u met de rechter hand, dan vliegt de vlieger een bocht naar rechts. Trekt u met de linker hand dan vliegt uw vlieger een bocht naar links. De bochten worden scherper indien u langer aan één van de lijnen trekt.
2. Zodra u uw handen weer in de neutrale positie [beide handen dicht naast elkaar houden] brengt, vliegt de vlieger de ingeslagen richting verder tot aan de rand van het windvenster waar hij tot stilstand komt.
3. Beweeg steeds slecht één hand, terwijl de andere hand in de neutrale positie verblijft. Een goede oefening is het vliegen van een liggende acht. Begin bovenaan in het windvenster en waag u steeds verder naar beneden in de powerzone!
4. Scherpe kanten vliegen. Normaal gezien vliegt u een bocht naar rechts indien u aan de rechter vlieglijn trekt (pull-turn). Maar het gaat ook anders: Indien u één hand vanuit de neutrale positie naar voor strekt (push-turn), draait de vlieger in de tegenovergestelde richting. Strekt u de linker hand hand uit, dan draait de vlieger naar links - met de klok mee -, strekt u de rechter hand uit dan draait de vlieger naar links - tegen de klok. Door snelle push-turns en het terugkeren naar de neutrale positie ontstaan snelle rotaties, en kunt u „scherpe hoeken“ vliegen.

GEEN PANIEK!

Uw vlieger dreigt neer te storten? Loop in de richting van uw vlieger of laat de lijnen los vooraleer de vlieger de grond bereikt. Daardoor verliest de vlieger aan trekkracht en zal langzamer zakken. Let op dat u hierbij niemand in gevaar brengt.



🇬🇧 Landing

1. To land, fly the kite to the edge of the wind window on the left or right. The kite's speed and pulling power will be diminished here.
2. If you want to stop flying, it is easiest if a helper secures the kite by placing it on its 'belly' with the nose into the wind. If there is very little wind or with some practice, this is also possible without a helper by pulling on the top line until the kite drops onto its 'belly'. When the kite is lying on its 'belly' and its nose is pointing into the wind, it will not start on its own.

New start

3. To start again, it is easiest if you walk until the kite is nearly in the middle of the wind window again. This moves the kite back into the power zone, so that this position becomes the new starting point.
4. To start from this position, pull on the top line with care and slightly loosen the bottom line. The kite is slightly pulled over the ground and the nose will move up. As soon as the nose points up again, pull on the other line too to get complete control of your kite.

To avoid damaging the kite, only carry out these ground manoeuvres on soft ground (meadows, sandy beaches) and with a lot of care.

🇩🇪 Landen

1. Zum Landen fliegen Sie den Drachen nach rechts oder links an den Windfensterrand. Dort entwickelt er nur noch wenig Zugkraft.
2. Ziehen Sie dann nur so leicht an der dem Boden zugewandten Flugleine, dass der Drachen langsam zu Boden sinkt. Möchten Sie nicht mehr weiterfliegen, ist es am einfachsten, wenn ein Helfer den Drachen sichert, indem er diesen mit der Nase in Richtung Wind auf den Bauch legt. Bei sehr wenig Wind oder mit etwas Übung gelingt dies auch ohne Helfer, indem man an der oberen Leine zieht, bis der Drachen auf den Bauch kippt. Solange der Drachen auf dem Bauch liegt und seine Nase gegen den Wind zeigt, wird er nicht von selbst starten.

Neustart

3. Für einen erneuten Start ist es am einfachsten, wenn Sie gegen den Wind um den Drachen herumlaufen, bis dieser sich fast wieder in der Mitte des Windfensters befindet. Der Drachen rückt dadurch wieder in die Powerzone und somit wird diese Position zum neuen Startplatz. Üben Sie die Leine des nach oben zeigenden Flügels gut zu kontrollieren. So gelingt es einfach, den Drachen gut am Boden zu manövrieren.
4. Zum Starten aus dieser Position ziehen Sie mit Gefühl an der oberen Leine und lassen die untere Leine etwas locker. Der Drachen wird etwas über den Boden gezogen und dann die Nase nach oben bewegen. Sobald die Nase wieder nach oben zeigt, sollten Sie auch die andere Leine wieder anziehen, um die komplette Kontrolle über den Drachen zu erhalten.

Damit der Drachen keinen Schaden nimmt, führen Sie diese Bodenmanöver nur auf weichen Untergründen (Wiese, Sandstrand) und mit viel Gefühl durch.

Atterrissage

1. Pour atterrir, amener le cerf-volant au bord droit ou gauche de la fenêtre de vol. Dans cette zone, la traction est très réduite.
2. Tirer ensuite légèrement sur la ligne dirigée vers le sol de manière à ce que le cerf-volant descende lentement. Si vous désirez terminer votre séance de pilotage, le plus simple consiste à demander à un assistant de sécuriser le cerf-volant en le posant ventre au sol, le nez dans la direction du vent. Par vent faible ou avec un peu de pratique, il est aussi possible de poser le cerf-volant ventre à terre en tirant sur la ligne supérieure. Tant que le cerf-volant est posé ventre à terre et nez vers le vent, il ne risque pas de redécoller.

Redécollage

3. Pour effectuer un redécollage, le plus simple consiste à courir contre le vent autour du cerf-volant, jusqu'à ce qu'il soit de nouveau presque au centre de la fenêtre de vol. Ce cerf-volant se retrouve ainsi dans la zone de traction et cette position devient son nouvel emplacement de décollage. Entraînez-vous à bien contrôler la ligne de l'aile dirigée vers le ciel. Il est alors plus facile de manœuvrer correctement le cerf-volant au sol.
4. Pour décoller à partir de cette position, tirer sur la ligne supérieure avec doigt en laissant la ligne inférieure pendre un peu. Le cerf-volant racle un peu le sol puis le nez remonte vers le ciel. Dès que le cerf-volant est vertical, exercer une traction égale sur les deux lignes pour contrôler parfaitement le cerf-volant.

Afin de ne pas endommager votre cerf-volant, uniquement réaliser cette manœuvre au sol sur des terrains souples (herbe, sable) et avec un maximum de doigté.

Aterrizaje

1. Para aterrizar vuele la cometa hacia la izquierda o la derecha hasta alcanzar el borde de la ventana de viento. Ahí la cometa tendrá la mínima tracción.
2. Una vez en esa posición tire suavemente del hilo que la lleve al suelo y haga descender la cometa lentamente hasta el suelo. Si no quiere seguir volando lo más sencillo es que un ayudante deje la cometa en el suelo con las varillas abajo y la nariz contra el viento. Esta posición de aterrizaje también se puede conseguir sin ayuda, si hace poco viento o tiene ya práctica, tirando del hilo superior hasta que la cometa caiga sobre las varillas. Si la cometa queda sobre las varillas y con la nariz contra el viento no podrá volver a despegar sin su intervención.

Volver a despegar

3. Para volver a despegar lo más sencillo es que se desplace contra el viento alrededor de la cometa hasta que esta vuelva a quedar prácticamente en el centro de la ventana de viento. Así la cometa vuelve a estar en la zona de potencia y esta posición le sirve para un nuevo despegue. Aprenda a controlar el hilo del ala que queda apuntando hacia arriba, pues así le resultará sencillo maniobrar con la cometa en el suelo.
4. Para despegar desde esta posición tire con cuidado del hilo superior y deje el hilo inferior algo suelto. La cometa se desplazará un poco por el suelo y la nariz se moverá hacia arriba. Tan pronto como la nariz apunte de nuevo hacia arriba tire también del otro hilo para recuperar totalmente el control de la cometa.

Para que la cometa no sufra daños, las maniobras en suelo solo deben hacerse en suelos blandos (de hierba o arena) y con mucha suavidad.

Atterraggio

1. Per l'atterraggio, portate l'aquilone a destra o sinistra sul bordo della finestra del vento, dove la forza di trazione è minima.
2. Tirate leggermente il cavo verso il terreno, in modo tale che l'aquilone scenda lentamente. Se desiderate terminare la seduta di volo, la cosa più semplice è di chiedere a qualcuno di trattenere l'aquilone, adagiandolo per terra sul ventre con il naso in direzione del vento. Se il vento è molto debole o con un po' di esercizio l'operazione riesce anche semplicemente tirando il cavo superiore fino a far ribaltare l'aquilone sul ventre. In questa posizione e con il naso controvento l'aquilone non rischia di prendere il volo autonomamente.

Rilancio

3. Per rilanciare l'aquilone, la cosa più semplice da fare è di correre attorno all'aquilone controvento, finché questo non ritorni quasi al centro della finestra del vento. L'aquilone si ritroverà quindi nella zona di potenza e questa nuova posizione servirà come punto di partenza. Allenatevi a governare bene il cavo dell'ala che punta verso l'alto. Così sarà più semplice riuscire a manovrare bene l'aquilone da terra.
4. Per decollare da questa posizione, tirate con cautela il cavo superiore allentando invece leggermente quello inferiore. L'aquilone si trascinerà un po' sul terreno e il naso punterà verso l'alto. Non appena il naso punta verso l'alto, tirate uniformemente i cavi per mantenere il completo controllo sull'aquilone.

Per non danneggiare l'aquilone, eseguite questa manovra a terra solo su una superficie morbida (prato, sabbia) e con molta cautela.

Landen

1. Om te landen navigeert u de vlieger naar rechts of links aan de rand van het windvenster. Daar heeft hij weinig trekkracht.
2. Trek zachtjes aan de vlieglijn die zich het dichtst bij de grond bevindt, zodat de vlieger langzaam naar beneden komt. Wenst u niet meer verder te vliegen dan kan een helper uw vlieger vasthouden en met de neus in de richting van de wind op zijn buik leggen. Is er heel weinig wind of heeft u reeds meer ervaring dan lukt de landing ook zonder hulp. Trek daarvoor aan de bovenste vlieglijn zodat de vlieger op zijn buik valt. Zolang de vlieger in deze positie, met zijn neus in de wind en de voorkant naar beneden ligt, kan hij niet vanzelf opstarten.

Opnieuw starten

3. Om opnieuw te starten loopt u tegen de wind om de vlieger heen zodat de vlieger weer in het midden van het windvenster ligt. Daardoor ligt de vlieger weer in de powerzone en wordt deze positie zijn nieuwe startplaats. Het beheersen van de vlieger op grond, door het manuvreren met de bovenste vlieglijn, vergt van de vliegeraar heel wat oefening.
4. Om vanuit deze positie opnieuw te starten trekt u zachtjes aan de bovenste vlieglijn en houdt de onderste vlieglijn iets losser. De vlieger wordt een stukje over de grond getrokken en zal de neus weer naar boven strekken. Zodra de neus van de vlieger weer naar boven wijst, moet u ook de onderste vlieglijn aantrekken, om weer de volledige controle over de vlieger te krijgen.

Om te vermeiden dat de vlieger beschadigd wordt, kunt u deze grond oefeningen het best op een zachte ondergrond uitvoeren. (weide of zandstrand)



Packing the kite

Once you have secured the kite, release the flight lines from the kite. Wrap both lines onto the winder in a figure eight motion. Walk towards the open line ends at the same time to avoid pulling the lines over the ground. This prevents them from picking up dirt and reduces wear. Take the kite apart in the opposite order from setting it up.

Be careful when pulling out the spreaders. It can easily happen that a rod end pushes through the sail fabric if the other end is suddenly released out of the connector when it is pulled out.

Einpacken

Nachdem Sie den Drachen gesichert haben, lösen Sie die Flugleinen vom Drachen. Wickeln Sie beide Leinen in Achten auf den Winder. Gehen Sie dabei auf die offenen Leinenenden zu, damit die Leinen nicht über den Boden gezogen werden. Dies verhindert die Aufnahme von Schmutz und reduziert den Verschleiß.

Den Drachen bauen Sie in umgekehrter Reihenfolge zum Aufbau wieder ab.

Seien Sie vorsichtig beim Herausziehen der Spreizen. Es kann leicht passieren, dass ein Stabende durch das Segeltuch stößt, wenn sich das andere Ende beim Herausziehen ruckartig aus dem Verbinder löst.

Emballage

Après avoir sécurisé votre cerf-volant, détacher les lignes de vol. Enrouler les deux lignes en faisant des huit autour du winder. Marcher vers les extrémités de ligne dénouées afin d'éviter de les traîner au sol. Ceci évite de salir les lignes et réduit leur usure. Pour démonter le cerf-volant, procéder dans l'ordre inverse de l'assemblage.

Démonter les traverses avec un maximum de prudence. Il peut facilement arriver qu'une extrémité de barre perce la voileure lorsque l'autre extrémité se dégage brusquement du connecteur.



Guardar la cometa

Tras haber recogido la cometa suelte las líneas de vuelo y enróllelas formando ochos en las devanaderas. Vaya avanzando mientras enrolla el hilo de forma que este no se arrastre por el suelo, así evitará que el hilo coja suciedad y reducirá el desgaste.

Para desmontar la cometa siga la secuencia de montaje a la inversa.

Tenga cuidado al extraer las varillas de los conectores. Una vez ha sacado uno de los extremos de la varilla, tenga cuidado de que no este se clave en la vela si el otro se suelta bruscamente al sacarlo del conector.

Riporre l'aquilone

Dopo aver assicurato l'aquilone, staccate i cavi. Avvolgeteli sul winder formando degli 8 procedendo contemporaneamente in direzione delle estremità dei cavi, per far sì che questi non striscino per terra. Ciò evita l'accumulo di sporizia diminuendo l'usura. Per smontare l'aquilone, è sufficiente seguire le istruzioni di montaggio procedendo in senso contrario.

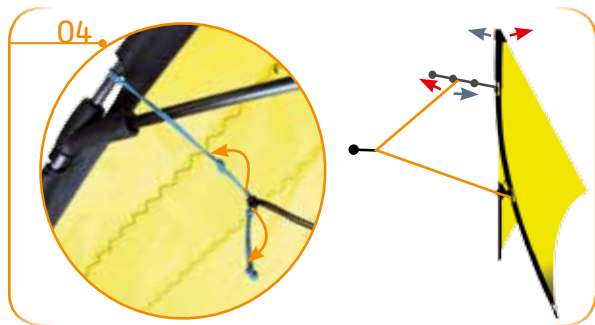
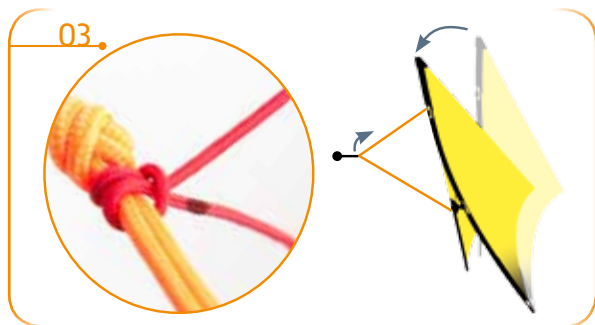
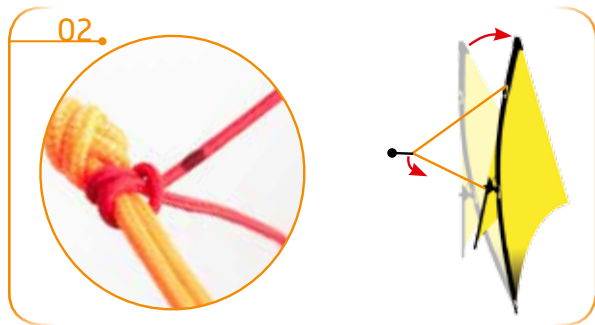
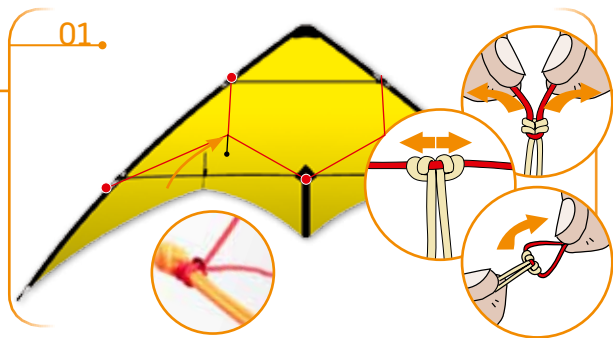
Prestate attenzione mentre sfilate le traverse. Può facilmente accadere che l'estremità di una stecca perfori la vela mentre si sta staccando l'altra estremità dal connettore.

Inpakken

Nadat u de vlieger heeft vastgemaakt, kunt u de vlieglijnen van de vlieger afknopen. De lijnen worden in de vorm van een acht om de winder gewikkeld. Wandel daarvoor in de richting van het einde van de vlieglijnen zodat die niet over de grond gesleept worden. Zo vermijdt u ook dat de vlieglijnen vuil worden en verslijten.

Om de vlieger weer in te pakken gaat u in de omgekeerde volgorde van het opbouwen te werk.

Bij het verwijderen van de dwarsstokken moet u voorzichtig te werk gaan. Bij het te brusk verwijderen van de dwarsstok uit het verbindingstuk, kan de stok door het zeildoek stoten.



Bridle tuning

Even though HQ kites are factory adjusted, you should still know how to adjust a bridle. You should only adjust the bridle in small steps. Even a 5 mm change will have an effect.

1. Make sure that the factory markings on the bridle point are preserved so that you can always find your way back to the original setting! Always adjust both sides symmetrically. In these instructions, we assume a standard three-point bridle in which all three bridle segments run together to one point – the bridle point. If the tie-on line on the bridle point is fastened to the bridle with a prussik knot, follow the instructions in the circles. In most cases, however, a continuous bridle segment is laid over the tie-on line with a simple double loop.
2. **To make the kite 'steeper':** Detach the double loop and move the marking up. The nose of the kite will be tilted slightly more steeply backwards. Make sure that the double loop is then tightened again. You have set the approach angle of your kite more 'steeply'. It now needs more wind to fly. However it reacts faster, pulls more and will tend more to oversteer or overtwist while being slower in forwards flight. If the kite no longer wants to rise, you have set it a little too steeply.
3. **To make the kite 'flatter':** If you push the marking below the bridle point, the nose of the kite will be tilted slightly farther forwards. The kite is now in a 'flatter' setting. Up to a certain point, this setting makes it possible to fly most kites in less wind, but it also influences curve flying. The kite reacts more slowly to steering commands, pulls less and feels 'softer'. This is also a good setting for very strong wind if the kite pulls too much. It loses some pressure, but will fly faster.
4. **Some models have knot ladders.** This makes it simpler to adjust the bridge by simply moving the double loop. When there is a knot ladder on the upper leading edge connector, moving the upper bridle segment in the direction of the leading edge (blue arrow) causes the kite to be set 'flatter'. Moving the double loop farther away from the leading edge (red arrow) makes the approach angle steeper.

Waage-Tuning

Obwohl HQ-Drachen werkseitig voreingestellt sind, sollten Sie dennoch wissen, wie man eine Waage justiert. Das Verstellen der Waage sollten Sie nur in kleinen Schritten vornehmen. Ein Wert von 5 mm zeigt oft schon Wirkung.

1. Achten Sie darauf, dass die werkseitigen Markierungen am Waagepunkt erhalten bleiben, damit Sie immer zu einer sicheren Einstellung zurückfinden! Stellen Sie immer beide Seiten symmetrisch ein. In dieser Anleitung gehen wir von einer Standard-Dreipunkt-Waage aus, bei der alle 3 Waageschenkel auf einen gemeinsamen Punkt – am Waagepunkt – zusammenlaufen. Ist der Anknüpfstapfen am Waagepunkt über einen Prusik-Knoten befestigt, folgen Sie der Anleitung in den Kreisen. In den meisten Fällen jedoch, ist ein durchgehender Waageschenkel mit einer einfachen Bucht über den Tampen gelegt.
2. **Den Drachen »steiler« stellen:** Lösen Sie den Bucht-knoten und bewegen Sie die Markierung nach oben heraus. Die Drachennase kippt jetzt etwas weiter nach hinten. Vergewissern Sie sich, dass der Bucht-knoten anschließend wieder zugezogen ist. Sie haben den Anstellwinkel Ihres Drachens »steiler« gestellt. Er braucht jetzt mehr Wind, um zu fliegen. Er reagiert jedoch schneller, zieht mehr und wird mehr zum Übersteuern oder Überdrehen neigen, während er im Vorwärtsflug langsamer ist. Will der Drachen nicht mehr aufsteigen, dann haben Sie es mit dem Einstellen etwas übertrieben.
3. **Den Drachen »flacher« stellen:** Wenn Sie die Markierung unter den Waagepunkt schieben, kippt die Drachennase etwas weiter nach vorne. Der Drachen ist jetzt »flacher« eingestellt. Diese Einstellung – bis zu einem gewissen Punkt – ermöglicht den meisten Drachen in weniger Wind zu fliegen, aber es beeinflusst auch den Kurvenflug. Der Drachen reagiert langsamer auf Lenkbefehle, er zieht weniger und fühlt sich weicher an. Auch für sehr starken Wind ist dies eine gute Einstellung, wenn der Drachen übermäßig zieht. Er verliert dann etwas an Druck, wird dafür allerdings schneller fliegen.
4. **Einige Modelle sind mit Knotenleitern ausgestattet.** Dies vereinfacht das Einstellen der Waage durch simples Versetzen des Bucht-knotens auf der Knotenleiter. Bei einer Knotenleiter am oberen Leitkantenverbinder bewirkt das Versetzen des oberen Waageschenkels in Richtung Leitkante (blauer Pfeil), dass der Drachen flacher eingestellt wird. Der Versatz des Bucht-knotens weiter weg von der Leitkante (roter Pfeil) stellt den Anstellwinkel steiler ein.

Réglage du bridage

Bien que les cerfs-volants HQ soient réglés d'usine, il est essentiel de savoir comment ajuster le bridage. L'ajustement du bridage doit uniquement être effectué avec finesse. Un déplacement de 5 mm suffit souvent pour modifier le comportement.

1. Veiller à conserver les marquages d'usine sur le point de bridage pour pouvoir toujours retrouver le bridage d'origine ! Toujours régler les deux côtés symétriquement. Ce guide décrit le principe de réglage pour un bridage standard 3 points, dans lequel les 3 brides convergent vers un point commun, le point de bridage. Si le bout d'attache est noué au point de bridage par un nœud prussique au bridage, procéder comme montré dans les cercles. Cependant, dans la plupart des cas, la bride continue est nouée par un nœud simple sur le bout.
2. **Réglage „cabré“ du cerf-volant:** libérer la tête d'alouette et déplacer le marquage vers le haut. Le nez du cerf-volant se redresse vers l'arrière. Vérifier que la tête d'alouette est ensuite resserrée. L'angle d'incidence de votre cerf-volant est alors plus accentué. Pour voler, le vent doit souffler plus fort. Le cerf-volant réagit plus rapidement, tire plus et à plus tendance à surviver, mais il est plus lent lorsqu'il vole tout droit. Si le cerf-volant ne monte plus, le réglage est excessif.
3. **Réglage „à plat“ du cerf-volant:** déplacer le marquage sous le point de bridage pour basculer le nez du cerf-volant vers l'avant. L'angle d'incidence du cerf-volant est alors réduit. Ce réglage, jusqu'à un certain point, permet à la plupart des cerfs-volants de voler par vents faibles, mais il influence aussi le comportement en virage. Le cerf-volant réagit plus lentement aux commandes de pilotage, tire moins et donne une sensation de mollesse. Ce réglage est également conseillé par vents très forts si la traction est excessive. Le cerf-volant tire moins, mais vole plus vite.
4. **Quelques modèles sont équipés d'une échelle de nœuds.** Ceci simplifie le réglage du bridage, il suffit de déplacer la tête d'alouette sur l'échelle de nœuds. Si l'échelle de nœuds est montée sur le connecteur supérieur de bord d'attaque, le déplacement du nœud de bridage supérieur vers le bord d'attaque (flèche bleue) règle le cerf-volant plus à plat. Éloigner la tête d'alouette du bord d'attaque (flèche rouge) pour réaler un angle d'incidence plus accentué.

Ajustes de las bridas

Aunque las cometas HQ vienen ajustadas de fábrica, es conveniente que sepa cómo se ajustan las bridas. Cuando ajuste las bridas, haga cambios pequeños, ya que un cambio de tan solo 5 mm puede tener un efecto notable.

1. Asegúrese de que conserva una marca en la brida con los ajustes de fábrica para poder retornar siempre a una configuración funcional. Realice siempre los ajustes en ambos lados de manera simétrica. En estas instrucciones partimos de la denominada brida estándar de tres puntos, en la que los tres hilos de la brida confluyen en un mismo punto: el punto de brida. Si el cordel de enganche en el punto de brida está unido a la brida mediante un nudo Prusik, siga las instrucciones mostradas en los círculos de la imagen. En cualquier caso, generalmente se tratará de un hilo de brida continuo que se fija al enganche mediante un nudo de alondra.
2. **Ajustes para una cometa «más reactiva»:** suelte el nudo de alondra y mueva la marca hacia arriba. Esto hará que la nariz de la cometa se desplace hacia atrás. Asegúrese de volver a apretar el nudo de alondra. Así habrá ajustado la cometa para que sea más reactiva: ahora necesitará más viento para volar, pero reacción más rápida, tiene más tracción y los giros son más pronunciados, aunque volará en línea recta más lentamente. Si no consigue hacer que la cometa despegue, posiblemente se ha excedido con el ajuste.
3. **Ajustes para una cometa «más veloz»:** si lleva la marca por debajo del punto de brida la nariz de la cometa caerá hacia delante. La cometa será ahora más veloz. Esta configuración posibilita que la cometa vuele con menos viento (hasta un cierto punto) aunque también influye sobre los giros. La cometa reaccionará más lentamente cuando intente girar, tendrá menos tracción y transmitirá una sensación más suave. Esta configuración también es adecuada cuando, con vientos fuertes, la cometa tira demasiado. Perderá algo de presión, pero volará más rápido.
4. **Algunos modelos incorporan nudos preconfigurados.** Esto facilita el ajuste de las bridas, ya que solo tendrá que desplazar el nudo de alondra entre los nudos disponibles. Si, en los nudos preconfigurados en el conector superior del borde de ataque, acerca el nudo de alondra de la brida superior al borde de ataque (flecha azul) la cometa se volverá más veloz. Si aleja el nudo de alondra del borde ataque (flecha roja), la cometa se volverá más reactiva.

Regolazione della brigliatura

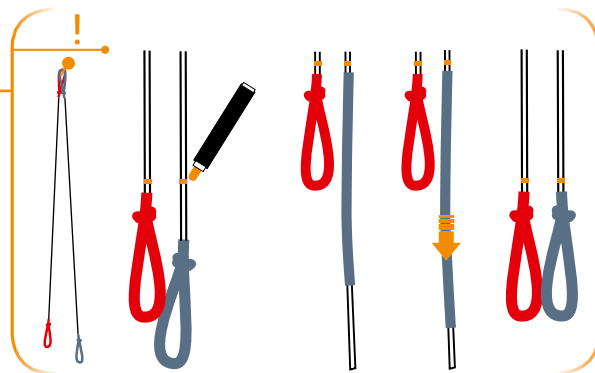
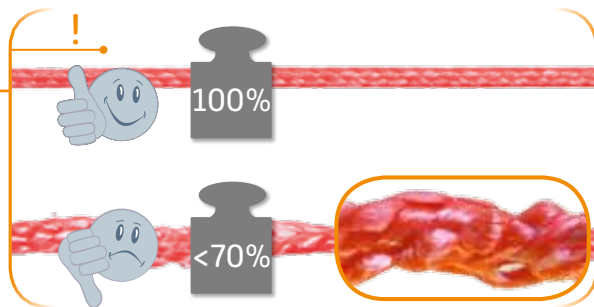
La regolazione degli aquiloni HQ è preimpostata, tuttavia è necessario sapere come aggiustarla. Modificate la regolazione della brigliatura solo sensibilmente. Un valore di 5 mm. produce già un effetto notevole.

1. Prendete nota delle demarcazioni di fabbrica apportate sul punto di tiro, così da poter ritornare alla regolazione originale. Cercate di regolare i due lati sempre in modo simmetrico, servendovi eventualmente delle dita come strumenti di misurazione. Nelle note esplicative riportate in questa guida facciamo riferimento ad una regolazione standard a 3 punti, in cui tutte e 3 le briglie convergono in un unico punto, detto anche punto di tiro. Se il punto d'attacco al punto di tiro è fissato con un nodo Prusik al cavo, seguite le istruzioni contenute nei cerchi. Tuttavia, nella maggior parte dei casi il cavo passante è fissato con un nodo semplice.
2. **Regolazione „verticale“:** Allentate il nodo a bocca di lupo e spostare la demarcazione verso l'alto. Ora il naso dell'aquilone si inclinerà un po' all'indietro. Accerdatevi quindi di restringere il nodo a bocca di lupo. Avete accentuato l'angolo di incidenza del vostro aquilone. Esso ora necessiterà di più vento per poter volare. In compenso reagirà più rapidamente ai comandi, tirerà maggiormente e sarà più incline a sovrasterzare o a compiere rotazioni eccessive, mentre il volo in avanti sarà più lento. Se l'aquilone non sale più al comando, ciò significa che la regolazione è eccessiva.
3. **Regolazione „orizzontale“:** Spostando la demarcazione sotto il punto di tiro, il naso dell'aquilone si inclinerà in avanti. L'angolo di incidenza dell'aquilone è ora ridotto. Questa regolazione consente, fino ad un certo punto, di far volare la maggior parte degli aquiloni con una minor quantità di vento, tuttavia ciò influisce sul controllo dell'aquilone in volo. Esso reagisce più lentamente ai comandi, vola più lentamente ed è più morbido ai comandi. È una regolazione adatta anche in condizioni di forte vento, quando l'aquilone tira in modo eccessivo. Si perde un po' di pressione, in compenso il volo sarà più veloce.
4. **Alcuni modelli sono dotati di scale di nodi.** Ciò facilita la regolazione della brigliatura semplicemente spostando il nodo a bocca di lupo sulla scala di nodi. Lo spostamento su una scala di nodi sul connettore superiore del bordo d'attacco comporta lo spostamento dell'asta di bilanciamento superiore in direzione del bordo d'attacco (freccia blu), facendo in modo che l'aquilone sia regolato maggiormente in orizzontale. Al contrario, lo spostamento del nodo a bocca di lupo dal bordo d'attacco (freccia rossa) imposta un angolo d'incidenza più accentuato.

De betoming tunen

Alhoewel het instellen van de betoming van de HQ-vliegers reeds tijdens de productie plaats vindt, willen wij u toch even uitleggen hoe deze aangepast kan worden. Deze aanpassingen moeten in kleine stappen doorgevoerd worden. Een aanpassing van 5mm heeft meestal reeds een groot effect.

1. De originele markeringen op de betoming geven u een zekere uitgangspositie. Laat deze niet verdwijnen. Beide kanten van de betoming moeten steeds symmetrisch getuned worden. In de volgende beschrijving spreken wij van een 3 punt standaard betoming. Dat betekent dat de 3 benen van de betoming samenlopen in één aanknooppunt.
2. Vliegers met knopenladder Sommige modellen hebben een knopenladder. Daardoor wordt het tunen van de betoming makkelijker. Hier hoeft u alleen de kateklauw op de knopenladder te verschuiven. Zitten de knopenladders aan de bovenste verbindingstukken van de aanvalsboord, heeft het verkorten van het bovenste betomingsband (verschuiven in de richting van de aanvalsboord, blauwe peil) tot gevolg dat de vlieger vlakker vliegt. Door het verschuiven in de andere richting (rode pijl) wordt de invalshoek steiler. In de volgende stap leggen wij uit hoe een tuning zonder knopenladder werkt.
3. De vlieger „steiler“ tunen. Maak de kateklauw aan het aanknooppunt van de betoming los en verschuif de markering naar boven. De neus van de vlieger kipt nu iets meer naar achteren. De kateklauw moet nadien weer goed vastgetrokken worden. Zodoende heeft u de aanvalshoek steiler getuned en uw vlieger heeft meer wind nodig om te vliegen. Dit heeft eveneens tot gevolg dat uw vlieger sneller geworden is, meer trekkracht heeft en sneller tot oversturen zal neigen. Bij het gewoon vooruit vliegen is de vlieger langzamer geworden. Wil de vlieger niet meer opstarten? Dan heeft u het met de tuning wellicht iets overdreven.
4. De vlieger „vlakker“ tunen. Verschuift u de markering onder het aanknooppunt van de betoming door, dan kipt de neus van uw vlieger iets verder naar voren. Nu heeft u uw vlieger vlakker getuned. Dit heeft niet alleen tot gevolg dat de vlieger vlakker en zodoende met minder wind kan vliegen, maar ook dat de bochten anders gevlogen kunnen worden. De vlieger reageert iets langzamer op uw bevelen, heeft weiniger trekkracht en vliegt in
5. het algemeen zachter. Deze instelling is goed bij veel wind en wanneer de vlieger te veel trekt. Zodoende verliest hij aan druk en kan sneller vliegen.



🇬🇧 Tips and Tricks

If the kite does not fly as it should, this is often only because of minor things. The following list shows some ideas for successful flight.

- > **There's just not enough wind.** Simply try again later.
- > **The rods slipped out of the connectors during the last crash.** Check whether all rods are firmly seated in the connectors.
- > **The kite immediately steers for the ground after starting.** First check whether the line in your left hand is fastened on the left side of the kite and vice versa.
- > **The pilot does not stay calm or panics.** Calmness comes with the first successful attempts. Make small steering movements. Most kites can be steered with movements no longer than your hand.
- > **You are not standing with your back to the wind** and have pulled the kite out of the flow zone beyond the edge of the wind window. Always move walking forward with the wind or backwards against the wind.
- > **The kite is wrongly trimmed.** Before starting, check whether the kite is trimmed to the factory setting [see the chapter on bridle tuning].
- > **The kite is wrongly put together** or the bridle is wrapped around a rod.
- > **The kite is too fast or too slow.** The length and cross-section of the line have a major influence on flight performance. The factory lines are made for the widest wind range. It does make sense to also get thin, light lines to expand the wind range of the kite into slower winds. Very heavy pilots who want to fly their strongly pulling two-line kite in the upper wind range limits should get a kite with a higher tensile strength.
- > **Twisted lines:** The lines ideally fall off the winder during unwinding in the same way in which they were wrapped on. Any twists which formed during winding should untangle in the process. If the lines do have some twists after unwinding, pick up the lines at one end and walk along them with one line in each hand. All twists should come out by the time you reach the end.
- > **Pay attention to kinks in a line as well.** As in the photo, the outer braiding of the lines warps up, so that only part of the braiding is then bearing the load. This also shortens the line and increases friction during loops. It is easiest to unkink such lines by firmly holding the individual line between your thumb, middle and index fingers and walking along it two to three times.
- > **Lines can still stretch during the first few hours of flight** or under high load, making it more difficult to control the kite. Length differences of several centimetres should be corrected. Take time to check your lines and match them to each other if necessary.

Matching the length of the lines (see the figure above)

Fasten one end of both lines to a stable fixing point. Pull on both lines with the same amount of force and make a mark at the same level. Open the knots on the loop of the longer line. Make sure that the end of the line does not disappear into the mantle line. Push the mantle line to the marking. Now smooth out the mantle line towards the line end and tie a new loop.

🇩🇪 Tipps & Tricks

Wenn der Drachen nicht so fliegt wie er soll, liegt es oft nur an Kleinigkeiten. In der folgenden Liste finden Sie einige Hinweise für einen erfolgreichen Flug:

- > **Der Wind reicht einfach nicht aus.** Versuchen Sie es einfach später noch mal.
- > **Die Stäbe sind beim letzten Absturz aus den Verbindern gerutscht.** Prüfen Sie, ob alle Stäbe tief in den Verbindern sitzen.
- > **Der Drachen dreht nach dem Start sofort in Richtung Boden.** Prüfen Sie zuerst, ob die Leine in ihrer linken Hand links am Drachen befestigt ist, und umgekehrt.
- > **Der Pilot behält nicht die Ruhe oder gerät in Panik.** Die Ruhe kommt mit den ersten gelungenen Versuchen. Machen Sie kleine Lenkbewegungen. Die meisten Drachen lassen sich mit maximal handlangen Bewegungen steuern.
- > **Sie stehen nicht mit dem Rücken zum Wind** und haben den Drachen aus dem Anströmungsbereich über den Rand des Windfensters hinaus gezogen. Bewegen Sie sich immer vorwärts gehend mit dem Wind oder rückwärts gegen den Wind.
- > **Der Drachen ist falsch getrimmt.** Überprüfen Sie vor dem Start, ob der Drachen auf Werkseinstellung getrimmt ist (siehe Kapitel: Waage-Tuning).
- > **Der Drachen ist falsch zusammengebaut,** oder die Waage ist um einen Stab gewickelt.
- > **Der Drachen ist zu schnell oder zu langsam.** Die Länge und der Querschnitt der Leine haben auf die Flugleistung einen großen Einfluss. Die werkseitigen Leinen sind für den größten Windbereich konfektioniert. Es macht durchaus Sinn, sich zusätzlich dünne, leichte Leinen anzuschaffen, wenn man den Windbereich des Drachens nach unten erweitern möchte. Sehr schwere Piloten, die ihren stark ziehenden Zweileiner an der oberen Windbereichsgrenze fliegen möchten, ist empfohlen, sich eine Schnur mit höherer Bruchlast zuzulegen.
- > **Verdrehte Leinen:** Im Idealfall fällt die Leine beim Abwickeln so vom Winder, wie sie aufgewickelt wurde. Dabei sollten sich alle beim Aufwickeln entstandenen Verdrehungen wieder auflösen. Weisen die Leinen nach dem Abwickeln dann doch mal einige Verdrehungen auf, nehmen Sie die Leinen an einem Ende auf und laufen diese mit jeweils einer Leine in einer Hand der Länge nach ab. Am Ende angekommen sollten sich alle Verdrillungen ausgedreht haben.
- > **Achten Sie auch auf Verdrillungen innerhalb einer Leine.** Wie auf dem Foto wirft sich die äußere Flechtung der Leinen auf, so, dass nur noch ein Teil der Flechtung die Last trägt. Zudem verkürzt sich dadurch die Leine und die Reibung bei Loopings erhöht sich. Am einfachsten lassen sich solche Leinen entdrillen, indem man die einzelne Leine fest zwischen Daumen, Zeige- und Mittelfinger hält, und sie dann zwei bis dreimal abläuft.
- > **Leinen können sich nach den ersten Flugstunden oder unter hoher Belastung noch dehnen** und dann die Kontrolle über den Drachen erschweren. Längenunterschiede von mehreren Zentimetern sollten Sie korrigieren. Nehmen Sie sich die Zeit, Ihre Leinen zu überprüfen und gegebenenfalls aufeinander abzustimmen.

Das Ablängen der Leinen (siehe dazu das Bild oben)

Befestigen Sie beide Leinen mit einem Ende an einem stabilen Fixpunkt. Ziehen Sie dann beide Leinen mit gleicher Kraft und bringen Sie auf gleicher Höhe eine Markierung an. Öffnen Sie die Knoten an der Schlaufe der längeren Leine. Achten Sie darauf, dass das Leinenende nicht in der Mantelschnur verschwindet. Schieben Sie dann die Mantelschnur bis zur Markierung. Nun streifen Sie die Mantelschnur zum Ende der Leine hin glatt und kneten eine neue Schlaufe.

Conseils & trucs

Si le cerf-volant ne vole pas comme il le devrait, cela ne tient souvent qu'à des détails. La liste ci-dessous vous indique quelques conseils pour bien piloter.

- > **Le vent n'est pas assez fort.** Retentez plus tard avec plus de vent.
- > **Lors d'une chute, les barres sont sortis des connecteurs.** Vérifier que les barres sont correctement enfoncées dans les connecteurs.
- > **Après le décollage, le cerf-volant vire directement vers le sol.** Commencer par vérifier si votre ligne gauche est nouée au côté gauche du cerf-volant, idem pour la droite.
- > **Le pilote est trop nerveux ou paniqué.** Le calme vient avec les premières séances de pilotage réussies. Faire de petits mouvements de commande. La plupart des cerfs-volants réagit à des commandes d'une longueur de main.
- > **Vous n'êtes plus dos au vent et avez sorti le cerf-volant de la fenêtre de vol.** Toujours se déplacer vers l'avant avec le vent ou vers l'arrière contre le vent.
- > **Mauvais bridage du cerf-volant.** Avant le décollage, vérifier si le cerf-volant est réglé sur le bridage d'usine (voir chapitre Réglage du bridage).
- > **Le cerf-volant n'est pas correctement assemblé** ou le bridage est enroulé autour d'une barre.
- > **Le cerf-volant est trop rapide ou trop lent:** La longueur et la section des lignes ont une grande influence sur les performances de vol. Les lignes livrées d'usine sont confectionnées pour une plage de vent maximale. Il est judicieux d'acquiescer des lignes fines supplémentaires si l'on désire étendre la plage de vent du cerf-volant vers le bas. Pour des pilotes lourds qui désirent piloter leur engin de traction dans les limites supérieures de la plage de vent, nous recommandons l'achat de lignes d'une résistance plus élevée.
- > **Lignes torsadées:** Dans le cas idéal, la ligne se déroule du winder comme elle a été enroulée. Normalement, les torsades causées par l'enroulement se défont d'elles même. Si les lignes sont torsadées après avoir été déroulées, saisir une extrémité de chaque ligne dans chaque main, pincer légèrement et marcher jusqu'à l'autre extrémité pour détorsader. Une fois arrivé au bout de la ligne, toutes les torsades doivent avoir disparu.
- > **Prendre également garde aux torsades dans une ligne.** Comme le montre la photo, la gaine extérieure de la ligne est tellement déformée qu'une partie de la ligne supporte la charge. En outre, ceci réduit la longueur de la ligne et augmente la friction lors de loopings. Le plus simple pour détorsader des lignes dans cet état consiste à pincer fermement la ligne entre le pouce, l'index et le majeur et à effectuer deux ou trois passages sur toute la longueur.
- > **Après les premières heures de vol ou si elles sont soumises à une charge élevée, les lignes peuvent s'étirer et rendre le pilotage plus difficile.** Il convient de rectifier toute différence de longueur de plusieurs centimètres. Prendre le temps de vérifier les lignes et le cas échéant, de les égaliser.

Égaliser les lignes (voir image plus haut)

Fixer les extrémités des deux lignes sur un point fixe et solide. Tirer ensuite sur les deux lignes en exerçant une force égale et les marquer au même niveau. Défaire le nœud sur la boucle de la plus longue ligne. Veiller à ce que l'extrémité de la ligne ne disparaisse pas dans la gaine. Pousser ensuite la ligne jusqu'au marquage. Lisser la gaine jusqu'à l'extrémité de la ligne et nouer une nouvelle boucle.

Consejos y trucos

Si la cometa no vuela como debería, posiblemente sea debido a cosas triviales. En la lista que sigue encontrará algunas indicaciones para volar con éxito.

- > **Quizás simplemente no haga bastante viento.** Inténtelo de nuevo más tarde.
- > **En la última caída, las varillas se salieron de los conectores.** Compruebe que las varillas están bien insertadas en los conectores.
- > **Nada más despegar, la cometa gira hacia el suelo.** Compruebe primero que el hilo que sostiene en la mano izquierda está enganchado al lado izquierdo de la cometa e igual para el derecho.
- > **El piloto no mantiene la calma o se desespera.** Verá como se tranquiliza tras los primeros intentos exitosos. Gire mediante movimientos suaves. La mayoría de las cometas se pueden manejar con pequeños movimientos de las manos.
- > **Está en una posición en la que no le viene el viento por la espalda y ha sacado la cometa más allá del borde de la ventana de viento.** Desplácese siempre hacia delante en el sentido del viento o hacia atrás contra el viento.
- > **Los ajustes de la cometa no son correctos.** Compruebe antes del despegue que la cometa lleva los ajustes de fábrica (vea el apartado: Ajustes de las bridas).
- > **La cometa está mal montada o la brida se ha enredado en una varilla.**
- > **La cometa es demasiado veloz o demasiado lenta:** La longitud y la sección de las líneas de vuelo influyen mucho en el rendimiento de vuelo. Los hilos que se proporcionan de fábrica vienen preparados para volar en el rango de vientos fuertes. Sería buena idea hacerse con hilos finos y ligeros si se quiere ampliar el rango de vientos de vuelo a los vientos más flojos. Para pilotos muy agresivos que quieran volar sus cometas de alta tracción de dos hilos en el rango de vientos muy fuertes, se recomienda que monten hilos con una elevada carga de rotura.
- > **Hilos enredados:** Lo ideal es que el hilo se desenrolle de la devanadera tal y como se enrolló. Además, al desenrollarse deberían deshacerse todos los enredos que se formaron al enrollarlo. Si, a pesar de todo, los hilos presentaran algunos enredos después de desenrollarlos, cójalos de uno de los extremos y aléjese con el extremo de un hilo en cada mano hasta agotar la longitud total del hilo. Cuando llegue al final deberían haberse deshecho todas las vueltas y enredos.
- > **Preste atención también a las vueltas dentro del propio hilo.** Tal y como se muestra en la imagen, el trenzado puede abrirse y entonces toda la carga estará soportada solo por una parte del trenzado. Además, esto reduce la longitud del hilo y aumenta el rozamiento durante los rizos. Lo mejor es quitarle las vueltas al hilo sosteniéndolo firmemente con los dedos pulgar, medio e índice, y haciéndolo pasar por estos dos o tres veces.
- > **Tras las primeras horas de vuelo, o por haber estado sometidos a grandes cargas, los hilos pueden dar de sí y dificultar el control de la cometa.** Las diferencias de longitud de algunos centímetros entre los hilos deben corregirse. Dedique un tiempo a comprobar los hilos y a igualarlos en su caso.

Igualar los hilos (vea la imagen superior)

Sujete un extremo de cada hilo a un punto fijo. Estire entonces ambos hilos con la misma fuerza y haga una marca a la misma distancia. Tome el hilo más largo y deshaga el nudo del lazo. Tenga cuidado de que la punta del hilo no se salga del recubrimiento de tela. Desplace el recubrimiento de tela hasta la marca, alise la tela en toda su longitud y anude un nuevo lazo.

Trucchi e accorgimenti

Spesso sono i piccoli dettagli a far sì che il volo dell'aquilone non sia soddisfacente. Nel seguente elenco trovate alcuni suggerimenti per un volo ottimale.

- > **Il vento sembra non essere sufficiente.** Non dovete fare altro che riprovare più tardi.
- > **Durante l'ultima caduta dell'aquilone le stecche si sono staccate dai connettori.** Verificate che tutte le stecche siano saldamente inserite nei connettori.
- > **Immediatamente dopo il lancio l'aquilone vira subito in direzione del terreno.** Per prima cosa verificate che il cavo nella vostra mano sinistra sia fissato a sinistra dell'aquilone e viceversa.
- > **Il pilota perde la calma e va in panico.** La calma ritorna dopo i primi tentativi riusciti. Fate dei movimenti di manovra dolci. La maggior parte degli aquiloni può essere manovrata con movimenti lievi della mano.
- > **Non date le spalle al vento e tirate l'aquilone al di fuori della finestra di potenza del vento.** Spostatevi sempre in avanti in direzione del vento o all'indietro controvento.
- > **L'assetto dell'aquilone è errato.** Prima del lancio verificate se l'assetto dell'aquilone corrisponde alle impostazioni di fabbrica [vedi sezione: Regolazione dei cavi].
- > **L'aquilone è assemblato in modo errato oppure la brigliatura si è avvolta intorno ad una stecca.**
- > **L'aquilone è troppo veloce o troppo lento:**
La lunghezza e la sezione trasversale del cavo influiscono notevolmente sulle prestazioni di volo. I cavi in dotazione sono confezionati per la più ampia fascia di vento. È opportuno dotarsi di cavi sottili e leggeri per ampliare la fascia di vento dell'aquilone verso il basso. Ai piloti che desiderano manovrare il loro aquilone a doppio cavo a velocità di volo elevata, spingendosi verso il limite superiore della fascia di vento, si consiglia di dotarsi di un cavo con un carico di rottura più alto.
- > **Cavi attorcigliati:**
In condizioni ideali il cavo esce dall'avvolgitore allo stesso modo in cui è stato avvolto. Normalmente gli attorcigliamenti che si creano durante l'avvolgimento si districano da soli. Se ciò non fosse il caso, sarà necessario afferrare i cavi alle cime e farli scorrere fra le dita, sotto leggera pressione, per tutta la loro lunghezza. Una volta giunti alla fine dovrete aver eliminato tutte le torsioni.
- > **Attenzione anche alle torsioni sui singoli cavi.** Come illustra l'immagine, il trefolo esterno del filo si contrae, cosicché solo una parte del trefolo regge il carico. Inoltre in tal modo il cavo si accorcchia e l'attrito durante i looping aumenta. Il modo più semplice per riportarlo in posizione normale è quello di tenere il singolo cavo costantemente tra pollice, indice e medio e poi farlo girare due o tre volte.
- > **I cavi si possono purtroppo allungare dopo le prime ore di volo o sotto sforzo e rendere più difficile il controllo dell'aquilone.** Correggete le differenze di lunghezza che comportano diversi centimetri. Riservate un po' del vostro tempo a controllare i vostri cavi e se necessario pareggiateli.

Definire la lunghezza dei cavi (vedi immagine in alto)

Fissate le cime dei due cavi ad un punto fisso e stabile. Quindi tirate i due cavi con pari forza e tracciate un segno di demarcazione alla stessa altezza. Aprite poi i nodi del tirante del cavo più lungo. Fate attenzione che l'estremità del cavo non sparisca nella guaina. In seguito fate scivolare la guaina fino alla linea di demarcazione, lasciarla fino all'estremità del cavo ed eseguire il processo su un nuovo tirante.

Tips & tricks

Wanneer uw vlieger niet zo vliegt zoals het eigenlijk moet, ligt het meestal aan kleinigheden. In de volgende lijst vindt u een paar tips voor succesvolle vluchten.

- > **Er is gewoon te weinig wind,** probeer het later nog eens.
- > **Bij de laatste crash zijn de stokken uit de verbindingstukken geraakt.** Controleer of alle stokken nog vast zitten.
- > **De vlieger draait na het opstarten meteen zijn neus naar de grond.** Controleer of de vlieglijn in uw linker hand ook links aan de vlieger vastzit en omgekeerd.
- > **De vliegenier blijft niet rustig en raakt in paniek.** Zodra u enige oefening heeft komt ook de rust terug. Vlieg kleine draaibewegingen. Voor de meest vliegers zijn voor het besturen enkel korte handbewegingen nodig.
- > **U staat niet met de rug in de wind** en uw vlieger ligt buiten de zone van het windvenster, dat betekent niet meer in de zone waar de wind heen komt. Verplaats u zo zodat uw vlieger weer in de windstroom ligt.
- > **Bij uw vlieger is de tuning verkeerd.** Zet de instelling terug zoals bij de uitlevering. [zie ook kapitel betoming tunen]
- > **De vlieger is verkeerd samen gebouwd** of de betoming is zit om de stokken gedraaid.
- > **De vlieger is te snel of te langzaam**
De snelheid van de vlieger heeft veel te doen met de lengte en de dikte van de vlieglijnen. De uitgeleverde lijnen zijn passend voor de vlieger. Indien u van plan bent met minder wind te vliegen kunt u dunner vlieglijnen nemen. Voor zware vliegenars die graag aan de grens van het mogelijke willen vliegen, kunnen wij iets sterkere lijnen aanbevelen.
- > **Verdraaide lijnen**
In het beste geval valt de vlieglijn bij het afrollen net zo van de winder zoals ze opgerolt werd. Zodoende zijn de lijnen niet verdraaid. Zijn ze toch verdraaid neemt u één van de lijnen in de hand en loopt ermee naar één van de uiteinden. Op het einde kunt u de lijnen dan weer strak krijgen.
- > **Ook aan de vlieglijn zelf kunnen verdraaiingen voorkomen.** Zoals op de afbeelding te zien, wordt de last nog slechts van een gedeelte van de gevlochten lijn gedragen. Daardoor wordt de vlieglijn ook korter en de wrijving bij het vliegen van loopings wordt groter. Neem de lijn tussen duim, wijs- en middenvinger en strijk ze twee of drie keer vlak.
- > **Het kan voorkomen dat de lijnen tijdens de eerste vliegen,** onder hoge belasting rekken en de controle moeilijker maken. Lengte verschillen van meerdere centimeters moeten worden gecorrigeerd. Controleer regelmatig of de lengte van de lijnen nog overeenkomt.

De lijnen gelijk lang krijgen (zie afbeelding)

Bevestig beide lijnen met één uiteinde aan een vast punt. Trek met dezelfde kracht aan beide lijnen en markeer beide lijnen op één bepaalde lengte. Open nu de knoop aan de lus van de langste lijn. Opgelet, het uiteinde van de lijn mag niet in de ommanteling verdwijnen. Schuif dan de ommanteling tot aan de markering. Nu gewoon nog even de ommanteling vlak strijken en een nieuwe lus knopen.

Care and Maintenance

- Your HQ kite is very easy to care for and needs no special maintenance apart from regularly checking for damage and wear.
- Dirt can be washed off with lukewarm water. Use a mild soap solution – not strong cleaners. A sponge helps!
- Never leave your kite packed while damp for several days. This gives the sail unattractive mould stains or discolourations!
- Always wrap the lines onto the included winders. UV radiation exposure also reduces the service life of your lines. Avoid unnecessary dirt on the lines by walking towards the lines while winding them up. Dirt, knots, twists or contact with other lines or objects can reduce the tensile strength of your lines by more than 10%.
- Avoid unnecessary long sun exposure of the sail. This will keep the colours strong for a long time.
- Your kite is a high quality product. Repairs are nearly always worth it. A broken rod is quickly replaced; holes in the sails can be mended. Your dealer will be glad to help you.
- Useful aids for repairs include: a saw, splicing wire, sandpaper, superglue, a knife, and a measuring tape or measuring stick.

Pflege & Wartung

- Ihr HQ-Drachen ist sehr pflegeleicht und braucht, bis auf die regelmäßige Überprüfung auf Beschädigung und Verschleiß, keine spezielle Wartung.
- Verunreinigungen können mit lauwarmem Wasser entfernt werden. Verwenden Sie eine leichte Seifenlauge – nicht jedoch scharfe Reiniger. Ein Schwamm hilft!
- Lassen Sie ihre Drachen nie mehrere Tage feucht eingepackt. Das Segel bekommt dadurch unansehnliche Stockflecken oder Farbabfärbungen!
- Die Leinen sollten Sie immer auf die mitgelieferten Winder aufwickeln. Auch die Lebensdauer ihrer Leine wird durch UV-Strahlung herabgesetzt. Vermeiden Sie unnötige Schmutzaufnahme der Leinen, indem Sie der Leine beim Aufwickeln entgegengehen. Schmutz, Knoten, Verdrillungen oder der Kontakt mit anderen Leinen oder Gegenständen können die Bruchlast Ihrer Leinen um mehr als 10% herabsetzen.
- Vermeiden Sie unnötig lange Sonneneinstrahlung auf das Segel. So haben Sie lange Freude an kräftigen Farben.
- Ihr Drachen ist ein hochwertiges Produkt, Reparaturen lohnen sich fast immer. Ein gebrochener Stab ist schnell ausgetauscht, ein Loch im Segel kann geflickt werden. Ihr Fachhändler hilft ihnen sicherlich gerne weiter.
- Nützliche Hilfsmittel für Reparaturen sind: Säge, Spleißdraht, Sandpapier, Sekundärleber, Messer, Maßband/Zollstock.

Entretien & maintenance

- Votre cerf-volant HQ est très facile à entretenir et ne requiert aucune maintenance spéciale, à part un contrôle régulier de l'usure et d'éventuels dommages.
- Les salissures peuvent être enlevées avec de l'eau tiède. Utiliser de l'eau et un peu de savon et proscrire tout détergent agressif. Une éponge facilite le nettoyage.
- Ne jamais laisser un cerf-volant humide emballé pendant plusieurs jours. Ceci provoque des taches de moisissure sur la voile ou sa décoloration! Il est recommandé de toujours enrouler les lignes sur les winders fournis. Tenir compte que les rayons UV réduisent la durée de vie de vos lignes. Éviter de salir inutilement les lignes en marchant le long de celles-ci pour les enrouler, au lieu de les faire traîner au sol. Les salissures, les nœuds, les torsades et la friction avec d'autres lignes ou objets peuvent réduire la résistance à la rupture de vos lignes de plus de 10 %.
- Éviter d'exposer inutilement la voile aux rayons solaires. Elle conservera ainsi plus longtemps ses couleurs éclatantes.
- Votre cerf-volant est un produit de qualité et vaut presque toujours le coup d'être réparé. Une barre brisée est rapidement remplacée et un trou dans la voile peut être recousu.
- Votre commerçant spécialisé se fera certainement un plaisir de vous conseiller.
- Matériel requis pour les réparations : scie fine, fil de fer fin, papier abrasif, colle instantanée, lame, mètre ruban/mètre pliant.

Cuidados y mantenimiento

- El cuidado de su cometa HQ es muy sencillo y no necesita ningún mantenimiento especial, aparte de comprobar con regularidad el posible desgaste o los daños.
- Limpie la suciedad con agua tibia y un detergente jabonoso, ayudándose de una esponja. Evite los productos de limpieza agresivos
- Nunca deje su cometa guardada durante varios días si está húmeda, pues le saldrán manchas o decoloraciones que afearán la vela.
- Enrolle siempre los hilos en las devanaderas suministradas. La vida útil de sus hilos puede verse reducida por la radiación solar. Ande hacia delante al tiempo que enrolla los hilos, para evitar así que se ensucien innecesariamente. La suciedad, los nudos, las vueltas o los roces con otros hilos o con obstáculos pueden reducir la carga de rotura de sus hilos más de un 10%.
- Evite que la vela quede innecesariamente expuesta al sol. Así mantendrá la viveza de sus colores por más tiempo.
- Su cometa es un producto valioso, y merece la pena repararla. Una varilla rota se reemplaza en un santiamén, y los agujeros en la vela se pueden parchear. Su vendedor especializado estará encantado de ayudarle.
- Elementos útiles para las reparaciones son una sierra, cable de empalme, papel de lija, pegamento instantáneo, un cuchillo y cinta métrica.

Cura e manutenzione

- A prescindere dal controllo di danni e usura il vostro aquilone HQ non richiede una particolare manutenzione.
- Le impurità possono essere eliminate utilizzando dell'acqua tiepida. Usate poco sapone - mai detersivi aggressivi. Una spugna può essere di aiuto!
- Non riponete l'aquilone umido per parecchi giorni. Sulla vela si formano delle macchie di umidità o delle spiacevoli perdite di colore!
- I cavi dovrebbero essere sempre avvolti sull'avvolgitore in dotazione. Anche la longevità del cavo diminuisce se viene esposto ai raggi UV. Evitate di sporcare inutilmente i cavi andandogli incontro mentre li avvolgete invece di farli trascinare per terra. La sporcizia, i nodi, le torsioni o il contatto con altri cavi o altri oggetti possono comportare una diminuzione del carico di rottura dei cavi per oltre il 10%.
- Evitate un'esposizione eccessiva della vela ai raggi solari. Ciò vi consente di mantenere i colori vivaci.
- Il vostro aquilone è un prodotto di alta qualità, le riparazioni convergono quasi sempre. Una stecca spezzata può essere facilmente sostituita, un foro nella vela può essere rammendato. Rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato, il quale sarà sicuramente lieto di aiutarvi.
- Per le riparazioni possono essere utili i seguenti strumenti: sega, cavo di giunzione, carta vetrata, colla istantanea, coltello, metro a nastro/metro pieghevole.

Onderhoud

- Uw HQ-vlieger behoeft niet veel onderhoud. Wel regelmatig controleren op beschadigingen en slijtage.
- Is uw vlieger vuil geworden, dan kunt u deze met lauwarm water, een spons en een beetje zeepsop - geen bijtende producten gebruiken - weer reinigen.
- De vlieger mag niet meerdere dagen nat ingepakt blijven. Het zeildoek krijgt daarvoor lelijke vlekken of verkleuringen.
- Wickel uw vlieglijnen steeds op de meegeleverde winder. Ook UV-straling verkort de levensduur van uw lijnen. Laat uw lijnen niet over de grond slepen, ze worden vuil en verslijten sneller. Deze factoren kunnen de breekspanning van uw lijnen om meer dan 10% verminderen.
- Vermijd ook onnodig lange inwerking van zonnenstralen op het zeildoek. Zo blijven de kleuren langer helder en vol.
- Uw vlieger is een hoogwaardig product. Repareren is steeds de moeite waard. Een gebroken stok kan snel uitgewisseld en een gaatje in het zeildoek kan geflikt worden.
- Uw verkoper en specialist helpt u hierbij graag.
- Praktische hulpmiddelen zijn: Zaag, een stuk draad, zandpapier, kleefstof, mes, meetband/maatstok.



Artwork, texts, photographs and graphics of this sport kites guide are subject to the copyright protection and are not allowed to be reproduced or published without written permission of Invento Products & Services GmbH.



Alle in diesem Flyer veröffentlichten Inhalte (Layout, Texte, Fotos, Illustrationen u.ä.) sind geistiges Eigentum der INVENTO GmbH und unterliegen dem Schutz des Urheberrechtsgesetzes.



Tous les contenus de ce guide (présentation, textes, photos, illustrations, etc.) sont la propriété intellectuelle de la société INVENTO GmbH et sont protégés par la loi sur les droits d'auteur.



Todos los contenidos del presente folleto (diseño, textos, fotografías, ilustraciones, etc.) son propiedad intelectual de INVENTO GmbH y están protegidos por las normas de propiedad intelectual e industrial.



La proprietà intellettuale del presente depliant (layout, testi, foto, illustrazioni ecc.) appartiene a INVENTO GmbH ed è sottoposta alle leggi sul copyright.



De inhoud van deze flyer (layout, tekst, afbeeldingen, illustraties, ezv.) zijn intellectueel eigendom van de Invento GmbH en worden beschermd door het auteursrecht.



PRODUCTS & SERVICES GmbH

INVENTO GmbH

Klein Feldhus 1

26180 Rastede/ Germany

Telefon +49 (0)4402 92 62 - 0
Telefax +49 (0)4402 92 62 29
E-Mail service@invento-hq.com
Internet www.invento-hq.com

**US Distribution by
HQ Kites & Designs U.S.A., INC**

Toll free (888) 318 - 3600
Phone (252) 491 - 2113
Fax (888) 848 - 4592
E-Mail sales@hq-kites-usa.com
Internet www.hq-kites-usa.com