

Gleitschirm / Paraglider – ***RIDE4***

Tandem - EN/LTF-B

Betriebshandbuch /Manual

Rev2 17-12-2025

AIRDESIGN GmbH
Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA

e-mail: info@ad-gliders.com
www.airdesign.at

WILLKOMMEN BEI AIRDESIGN

WIR GRATULIEREN DIR ZUM KAUF DEINES NEUEN GLEITSCHIRMES UND WÜNSCHEN DIR DAMIT VIELE STUNDEN GENUSSVOLLEN FLIEGENS MIT DEINEM NEUEN SCHIRM.

Wir wollen jederzeit in der Lage sein, Dich sowohl mit Informationen über die aktuellen Entwicklungen bei AIRDESIGN, als auch über technische Neuerungen für Deinen Gleitschirm zu versorgen. Dies ist allerdings nur möglich, wenn du deinen Schirm bei uns registrierst.
Du kannst Dich online registrieren unter: https://ad-gliders.com/go/
Oder scanne einfach diesen QR-code.

Des Weiteren kannst du Dich auf unserer Homepage für den NEWSLETTER mit Deiner E-Mail Adresse eintragen. Dann wirst Du regelmäßig mit Neuigkeiten aus der AIRDESIGN Welt versorgt.

Bei Fragen wende Dich bitte an Deinen AIRDESIGN Händler oder direkt an AIRDESIGN.

Nähere Informationen über den SUSI XPED findest Du auch auf unserer Homepage: www.ad-gliders.com

AIRDESIGN GmbH
Rhombergstraße 9, 4.Stock
6067 Absam
AUSTRIA
e-mail: info@ad-gliders.com

Inhaltsverzeichnis

1. Haftungsausschluss und wichtige Hinweise zur eigenen Sicherheit 4
2. Konstruktion und Design 6
3. Technische Daten 11
4. Piloteneignung 11
5. Gurtzeug 11
6. Windenschlepp 12
7. Flugpraxis 12
   a. Vorflugcheck und Startvorbereitungen: 12
   b. Checkliste - Vorflugcheck 13
   c. Der Start 14
   d. Kurvenflug 14
   e. Aktives Fliegen 15
   f. Handhabung der Trimmer 15
   g. Die Landung 15
   h. Windenschlepp 16
   i. Einseitige Klapper und Frontale Klapper 16
   j. Öffnen eines Verhängers 16
   k. Trudeln (Negativdrehung) 17
   l. Fullstall 17
   m. Sackflug 18
   n. Abstiegshilfen 18
      i. Steilspirale 18
      ii. B-Stall 19
      iii. „Ohren anlegen“ 19
8. Wartung, Pflege und Reparaturen 20
9. Kontrolle- Nachprüfung 23
10. Schlusswort 24

A. ANHANG - ANNEX 53
   a. Übersichtszeichnung – Overview 53
   b. Leinenplan – line plan 54
   c. Leinenlängen – Line Length 56
   d. Tragegurt - Riser 64
   e. Spreize / Spreader-bar – Standard Auslieferung/standard delivery 66
   f. Soft-Spreize 20mm / V-Spreader 20mm – Option/option 67

B. Material – Materials 70

C. EBL/DDP 70

D. SERVICE BOOKLET - SERVICEHEFT 71

E. Registry Of Product - Produktregistrierung 75

1. Haftungsausschluss und wichtige Hinweise zur eigenen Sicherheit

Bitte diese Beschreibung sorgfältig durchlesen und folgende Hinweise beachten:

- Dieser Gleitschirm entspricht zum Zeitpunkt seiner Auslieferung dem geprüften Muster, getestet nach den Bestimmungen der deutschen Lufttüchtigkeitsforderung LTF und der Europäischen Norm EN: LTF NFL HG/GS 2-565-20 & EN 926-1:2016, DIN EN 926-2:2014-05 / EN926-2:2013+A1:2021
- Dieser Gleitschirm ist ein musterprüfpflichtiges, leichtes Luftsportgerät mit einer Leermasse von weniger als 120kg. Er ist in der Nutzung nicht als Fallschirm oder zur Öffnung aus dem freien Fall geeignet.
- Er darf nicht ohne gültigen Befähigungsnachweis geflogen werden. Jeder Eigenversuch ist lebensgefährlich.
- Die jeweiligen national gültigen Bestimmungen für den Betrieb von Gleitsegeln sind zu beachten.
- Jede eigenmächtige Änderung am Gleitsegel hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge!
- Das Gleitsegel darf nur innerhalb der Betriebsgrenzen betrieben werden.
- Die Benutzung dieses Gleitschirmes erfolgt ausschließlich auf eigene Gefahr! Für etwaige Personen- oder Materialschäden, die im Zusammenhang mit AIRDESIGN Gleitsegeln oder deren Nutzung entstehen, kann der Hersteller nicht haftbar gemacht werden.
- Jede Haftung von Hersteller und Vertreiber ist ausgeschlossen!
- Der Pilot trägt die Verantwortung für die Lufttüchtigkeit seines Fluggerätes!
- Es wird vorausgesetzt, dass der Pilot die Gesetzlichen Bestimmungen respektiert und seine Fähigkeiten den Ansprüchen des Gerätes entsprechen!
- Das Gleitsegel ist unbedingt von einem Fachmann einzufliegen. Das Einfliegen muss auf dem Typenschild vermerkt werden.
- Das Gleitsegel soll keinesfalls mit einem Kraftfahrzeug, Motorboot oder ähnlichem geschleppt werden, wenn keine geeignete Schleppvorrichtung und kein geeignete Windenführer zur Verfügung steht.
- Vor einem Windenschlepp soll der Pilot sich vergewissern, dass der Windenführer eine fürs Gleitsegelschleppen geeignete Ausbildung hat.
- Kunstflug ist nicht zulässig.
- Das Fliegen mit nasser Kappe oder bei Regen ist unzulässig und kann unter Umständen einen Sackflug verursachen.
- Der Ride 4 ist nicht als Akrobatikschirm konzipiert; Manöver mit hoher kinetischer Belastung sind untersagt.
- Das Gleitsegel sollte zuerst am Übungshang geflogen werden.
- Beim Fliegen sollten immer Helm und Handschuhe, sowie festes Schuhwerk und geeignete Kleidung getragen werden.
- Der Pilot sollte nur starten, wenn Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Wetterlage einen gefahrlosen Flug zulassen

Bitte lesen Sie dieses Handbuch aufmerksam von Anfang bis Ende durch.
Die optimalen Eigenschaften des Schirmes werden nur gewährleistet, wenn sorgfältig damit umgegangen wird, und er regelmäßig überprüft wird.
*

Bitte lesen Sie dieses Handbuch aufmerksam durch.
WICHTIGE SICHERHEITSINFORMATION

Mit dem Kauf dieser Ausrüstung übernehmen Sie als zertifizierter Gleitschirmpilot die Verantwortung und akzeptieren alle Risiken, die mit dem Gleitschirmfliegen verbunden sind, einschließlich Verletzungen und Tod.
Eine falsche oder unsachgemäße Verwendung der Gleitschirmausrüstung erhöht diese Risiken erheblich.
Weder AirDesign noch der Verkäufer der AirDesign-Ausrüstung können unter keinen Umständen für Verletzungen oder Schäden haftbar gemacht werden, die der Pilot sich selbst oder Dritten zufügt.
Sollte das Verhalten Ihrer Ausrüstung unsicher erscheinen, wenden Sie sich bitte umgehend an Ihren lokalen Vertreter, Ihren Gleitschirmfluglehrer, einen AirDesign-Händler oder den AirDesign-Importeur in Ihrem Land.“

2. Konstruktion und Design



Fun. Multiplied
#SameButdifferent

„Gut Ding braucht Weile!“
Kurz gesagt:
Vergiss alles, was du über den Ride 3 weißt. Die einzige Gemeinsamkeit ist der Name „Ride“ und der Bulli im Logo

Seit 20 Jahren verspricht jeder neue Tandem das gleiche Trio: einen leichteren Bremsdruck, einfachere Starts und besseres Flaren. Wir hatten dieselben Ziele — der Unterschied steckt im WIE wir sie erreicht haben!
Für dieses Projekt haben wir zwei Jahre und rund 20 Prototypen gebraucht. Von Anfang an war das Ziel glasklar: ein wahrhaftiges Profi-Tool mit AirDesign-DNA
ein Schirm dem du vertraust, vom ersten Aufziehen am Morgen bis zur letzten Landung des Tages.

Mehr als einmal dachten wir: Das passt jetzt! Doch viele Male gingen wir zurück zur Anforderungsliste, um die kleinen Details zu optimieren, die wirklich für Pilot und Passagier zählen — winzige Anpassungen, die oft noch zwei, drei weitere Monate Arbeit bedeuteten. Die Entwicklung fand dort statt, wo Tandemfliegen als Touristenattraktion unter anspruchsvollen Bedingungen besonders viel Betrieb erzeugt: Starts im Winter mit Rückenwind, kräftige Frühjahrsthermik, windige Starts, windstille Landungen auf engen Wiesen, große Variationen in der Flächenbelastung, und jede Menge unterschiedliche Landetechniken.

Ride 4 – Let's go for a change
Diese neue Generation gibt es in zwei Größen: 40 m² (110–220 kg) und 43 m² (120–235 kg). Damit deckst du jede Tandem-Situation ab — vom Kind am Vormittag bis zum Rugby-Spieler am Nachmittag — und behältst dennoch das gleiche geschmeidige Aufziehen, präzises Handling und kontrollierte sanfte Landungen über den gesamten Gewichtsbereich.



Die wichtigsten Konzepte des Ride 4

Short Line Concept (SLC)

Verkürzte Gesamtleinenlänge (Schirm ↔ Pilot):
• Einfaches Aufziehen, leichterer Start: Der Schirm hebt schneller ab, ohne Überschießen.

• Agileres und präziseres Handling im Flug.

• Besserer Flare bei der Landung – einfacheres Timing und effektivere Energieerhaltung bis zum Stillstand.

Neu gestaltete Flügelwölbung

• Stärker ausgeprägte Wölbung: bessere Wendigkeit und strukturelle Kohäsion bei anspruchsvollen Bedingungen.

• In Kombination mit dem SLC verleiht dies dem Ride 4 eine bemerkenswerte Agilität.

4-Leinen-Konzept

• Ermöglicht dem neuen, stabileren Profil eine effektivere Beschleunigung.

• Reduziert den Bremsdruck in Kombination mit dem neuen Profil.

Größen

• Die 40 m²- und 43 m²-Varianten wurden über ihren gesamten zertifizierten Gewichtsbereich getestet – beide sind zu 100% für den professionellen Einsatz nutzbar, vom Kind am Morgen bis zum Rugbysportler am Nachmittag.

40 m²: Startgewicht 110–220 kg
43 m²: Startgewicht 120–235 kg

Winglets

In Kombination mit dem SLC bieten unsere Winglets mehrere Vorteile:
• Stabilisierung des Rollverhaltens
• Erleichterte Spiralausleitung
• Reduziert G-Kräfte in der Spirale

Und das alles, ohne das dynamische Fluggefühl des Schirms zu beeinträchtigen (präzise Kurven, einfache und kontrollierte Wingovers).

Neues Profil

• Das neue Profil legt den Schwerpunkt auf frühen Auftrieb beim Start und Energieerhaltung im Flare, was kurze Starts und sanfte Landungen ermöglicht.

• Mehrere Profile und verschiedene Eintrittsöffnungen wurden getestet, bis unsere Anforderungen für den intensiven professionellen Einsatz erfüllt waren.

• Erhöhte Stabilitätsreserve.

Langlebigkeit

• Doppelt beschichtetes Tuch (Dominico) für maximale Langlebigkeit

• Nose guard patches zum Schutz der Vorderkante

• Nitinol-Stäbchen: unzerbrechlich, unbiegsam, formstabil

• Vollummantelte Leinen: längere Lebensdauer und leichteres Entwirren zwischen den Flügen

• Optimierte Innenstruktur: widersteht Deformation und erhält die Leistung über die Zeit hinweg

Tragegurte

• Ohren-Anlegesystem – zwei Optionen:
Neues Leinenklemme an den Tragegurten
Unser SKS (Spreaderbar Keeper System) an den Spreizen

• Bremsgriffe: Standard-Befestigung mit Druckknöpfen

• Trimmers: Magnet Halterungen

Clam cleat ears kit







Das Schlusswort des Designers



Wir sind fest davon überzeugt, dass dieser Schirm eine Vielzahl von Piloten zufriedenstellen wird – vom Profi bis zum Freizeittandemflieger. Für uns vereint er alle wesentlichen Eigenschaften eines großartigen Tandemschirms: angenehmes Flugverhalten, einen sanften Bremsdruck, einen riesigen Geschwindigkeitsbereich sowie einwandfreies Verhalten beim Start und bei der Landung. Es ist die Art von Schirm, den wir uns beim Erlernen des Tandemfliegens gewünscht hätten – und mit dem du gerne acht Mal am Tag fliegen wirst. Gebaut für Langlebigkeit. Gebaut für Leistung & Arbeit. Gebaut für Freude & Lächeln.

Stephan Stiegler & Hugo Chaboud – Designers

3. Technische Daten

Größe	M / 40	L / 43
Fläche ausgelegt (m²)	39,98	42,55
Fläche projiziert (m²)	33,18	35,12
Spannweite ausgelegt (m)	14,63	15,05
Spannweite projiziert (m)	11,19	11,515
Streckung ausgelegt	5,35	5,35
Streckung projiziert	3,77	3,77
Zellen	48	48
Flügeltiefe (m)	3,42	3,52
Gewicht (kg)	7,62	7,92
Startgewicht (kg)	110-220	120-235
LTF / EN Kategorie	B	B

4. Piloteneignung

Für den Betrieb des Tandemschirmes RIDE 4 musst du über eine Pilotenlizenz verfügen, die zum Tandemfliegen berechtigt. Ebenso musst du über die nötigen Versicherungen verfügen.

Der RIDE4 ist für **„ zweisitzige Nutzung“** mustergeprüft.

LTF- und EN-Kategorien
Der AirDesign RIDE4 wurde als EN-B und LTF-B **ohne Verwendung von Faltleinen** zugelassen. Dieser Gleitschirm wurde in der **Tandemkonfiguration** getestet.

Empfohlener Gewichtsbereich
Der AIRDESIGN RIDE4 muss innerhalb des mustergeprüften Startgewichts geflogen werden, welches Sie unter Punkt 3 Technische Daten finden. Das Gewicht bezieht sich auf das Abfluggewicht (Pilotengewicht + Passagiergewicht, plus Bekleidung, Schirm, Gurtzeug, Ausrüstung etc.).
Der RIDE4 reagiert auf Gewichtsveränderungen mit einer Erhöhung bzw. Verlangsamung des Trimmspeeds, wobei aber kaum ein Einfluss auf die Gleitleistung festzustellen ist.
Für den Flug am unteren Gewichtsbereich empfehlen wir den Trimmer leicht zu öffnen.
Die Standard Trimmer-Position (neutral) ist wenn der Trimmer geschlossen ist – dabei sind alle Gurte gleich lang.

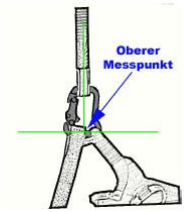
5. Gurtzeug

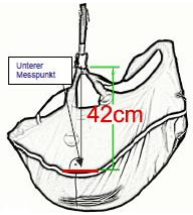
Der RIDE4 wurde für die Verwendung mit allen modernen Gurten – gemäß der Norm NFL 2024-2-785 – getestet.
Während der Typprüfung wurde der RIDE4 in der unten dargestellten Konfiguration geprüft:

Auszug aus der LTF bezüglich Gurtzeugabmessungen die bei den Testflügen benutzt wurden:

3.5.6. Gurtzeugabmessungen

Der Testpilot (und der Passagier im Falle der Prüfung in doppelsitziger Konfiguration) muss ein Gurtzeug mit einem Normalabstand von 42 cm von den Befestigungspunkten der Gleitsegel-Tragegurte (gemessen von den Mittellinien der Karabiner) zur Sitzbrettoberfläche verwenden.





Der horizontale Abstand der Befestigungspunkte der Gleitsegel-Tragegurte (gemessen von den Mittellinien der Karabiner) muss auf 42 cm eingestellt sein.

• Im Fall eines Pilotengewichts von mehr als 80 kg ist der horizontale Abstand auf 55 cm einzustellen.(tandem)



Bei der Prüfung in doppelsitziger Konfiguration wird der horizontale Karabinerabstand des Passagier-Gurtzeugs auf den gleichen Wert eingestellt wie beim Gurtzeug des Piloten. Das Pilotengewicht meint hier das Gewicht des Testpiloten inkl. Ballast.

6. Windenschlepp

Der RIDE4 ist problemlos für den Windenschlepp geeignet.

7. Flugpraxis

Dieses Handbuch ist kein Lehrbuch für Gleitschirmfliegen. Es wird vorausgesetzt, dass der Pilot des RIDE4 eine abgeschlossene Flugausbildung hat und die Eignung zum Fliegen eines Tandem Schirmes besitzt. Die folgenden Punkte sind lediglich als Ergänzung zu verstehen.

a. Vorflugcheck und Startvorbereitungen:

Ein sorgfältiger Vorflugcheck ist vor jedem Flug durchzuführen. Dabei sind Leinen, Tragegurte, Tandem Spreize und Schirmkappe auf Beschädigungen zu überprüfen! Auch bei kleinen

Mängeln darf auf keinen Fall gestartet werden! Auch ist sicherzustellen, dass die Leinenschlösser (Schraubschäkel) fest geschlossen sind.
Das Gurtzeug ist mit größter Sorgfalt anzulegen und alle Verschlüsse zu prüfen – ebenso beim Passagier.
Darüber hinaus empfiehlt es sich, den sicheren Sitz des Rettungsgerätegriffs und den korrekten Zustand der Außencontainer-Splints zu checken.
Auch die Hauptkarabiner sind einer optischen Prüfung zu unterziehen. Bei sichtbaren Schäden oder nach 300 Flugstunden sind die Hauptkarabiner zu tauschen.
Die Leinenebenen sind sorgfältig zu trennen und die Tragegurte zu ordnen.
Sind die Tragegurte nicht verdreht, verlaufen die Bremsleinen frei durch die Öse zur Hinterkante des Schirmes?
Alle Leinen müssen frei und ohne Verschlingung vom Tragegurt zur Kappe laufen. Verknotete Leinen lassen sich während des Fluges oft nicht lösen!
Die Bremsleinen liegen direkt auf dem Boden, deshalb ist besonders darauf zu achten, dass sie beim Start nicht hängenbleiben können.
Es dürfen keine Leinen unter der Schirmkappe liegen. Ein Leinenüberwurf kann verhängnisvolle Folgen haben!
Die Kappe wird halbkreisförmig gegen den Wind ausgelegt. Beim Aufziehen spannen sich die A-Leinen in der Mitte des Schirms zuerst, er füllt sich gleichmäßig und ein leichter, richtungsstabiler Start ist gewährleistet.
Vor dem Start werden die Tragegurte mittels Haupkarabiner mit der Tandem-Spreize verbunden, welche in weiterer Folge mit dem Piloten- und Passagiergurtzeug verbunden ist. Es ist sorgfältig darauf zu achten, dass die Hauptkarabiner sicher schließen.

ACHTUNG: NIEMALS MIT OFFENEN HAUPTKARABINERN STARTEN!

b. Checkliste - Vorflugcheck

Beim Auslegen:
- Schirmkappe ohne Beschädigungen
- Tragegurte ohne Beschädigungen
- Leinenschlösser fest verschlossen
- Fangleinenvernähung am Tragegurt
- alle Fangleinen frei von der Kappe zum Tragegurt, Bremsleinen

Beim Anziehen des Gurtzeugs:
- Rettungsgerätegriff (Splints)
- Schnallen (Beinschlaufen, Brustgurt) geschlossen – WICHTIG! Auch für den Passagier
- Hauptkarabiner

Vor dem Start:
- Gurte nicht verdreht
- Bremsgriffe in der Hand, Bremsleinen frei
- Pilotenposition mittig (alle Leinen gleich gespannt)
- Windrichtung
- Hindernisse am Boden
- freier Luftraum

c. Der Start

Der RIDE4 ist generell sehr einfach zu starten. Die Kappe steigt konstant und hat keine Tendenzen zum Hängenbleiben.
Der startbereite Pilot hält je Seite alle A-Gurte und die Bremsgriffe in den Händen (Die äußerste A-Leine ist auf einem separaten Gurt aufgehängt). Zur besseren Orientierung und Kontrolle sind die A-Leinen sowie die Manschette an den A-Gurten rot gefärbt.
Es empfiehlt sich die Arme eher mittig und gerade nach vorne zu halten (speziell bei Rückenwind). Somit kann man das Aufziehverhalten sehr gut steuern und eventuell die Gurte während der Startphase besser nachdrücken. Über die gesamte Aufziehphase spürt man über die A-Gurte sehr gut, wie der Schirm steigt, oder auch etwas mehr Zug braucht. Der RIDE4 vermittelt während der Aufziehphase ein gutes Gefühl, was der Schirm gerade macht.
Je nachdem wie viel Zug man während der Aufziehphase gegeben hat, wird die Kappe überschießen oder nicht. Bei stärkerem Wind kann der Schirm zum Überschießen neigen. Ein Abfangen des Überschießens ist aber durch Anbremsen gut möglich.
Der Pilot führt den Kontrollblick durch und vergewissert sich, dass die Kappe vollständig geöffnet, ohne Knoten in den Leinen, über ihm steht. Die endgültige Entscheidung zu starten fällt erst, wenn alle Störungen erfolgreich behoben sind. Ansonsten ist der Start aus Sicherheitsgründen sofort abzubrechen!
Bei Rückwärtsstarts (Pilot mit Gesicht zum Schirm und rückwärts laufend) gibt es generell keine Auffälligkeiten.

d. Kurvenflug

Der RIDE4 besitzt lange Steuerwege mit progressivem Steuerdruck. Ein absichtliches Abreißen in den Sackflug ist kaum möglich. Zudem dämpft der RIDE4 Turbulenzen sehr gut und vermittelt hier Sicherheit.
Ein einseitiger Strömungsabriss kündigt sich deutlich an: der Schirm fängt an um die Kurve zu „schmieren“: die kurveninnere Flügelhälfte bleibt stehen und wird weich. In dieser Phase ist die kurveninnere Bremse sofort zu lösen.

HINWEIS.
Sollte eine Bremsleine reißen, oder sich vom Bremsgriff lösen, lässt der RIDE4 sich mit Hilfe der C-Gurte eingeschränkt steuern und landen.

Positionierung der Bremsgriffe
Der RIDE4 wird ab Werk mit einer optimalen Bremseinstellung ausgeliefert.
Bei einer Verkürzung der Bremseinstellung ist besonders darauf zu achten, dass der Schirm im Trimmflug und beschleunigt nicht durch zu kurze Bremsleinen verlangsamt wird. Neben einer Verschlechterung der Leistungs- und Starteigenschaften können bei stark verkürzten Bremsen auch Sicherheitsprobleme auftreten. Es sollte daher immer ein „Leerweg“ von einigen Zentimetern zur Verfügung stehen, um den Schirm nicht unbeabsichtigt anzubremsen. Hierbei ist auch zu beachten, dass die Bremse bereits durch ihren Luftwiderstand eine Zugkraft verursacht. Wird die Bremseinstellung verlängert, so muss gewährleistet sein, dass der Pilot in extremen Flugsituationen und bei der Landung die Möglichkeit hat, den Stallpunkt ohne Wickeln der Bremsen zu erfliegen. Veränderungen des Bremsweges sollten immer nur in kleinen Schritten (3 bis 4 Zentimeter) erfolgen und am Übungshang kontrolliert werden. Auf

eine symmetrische Einstellung von linker und rechter Bremsleine ist dabei zu achten! Eine individuell richtig eingestellte Bremse ist die Voraussetzung für aktives und ermüdungsfreies Fliegen. Um ein unbeabsichtigtes Lösen der Bremsgriffe zu verhindern, ist unbedingt auf die richtige Ausführung und den festen Sitz des Bremsleinenknotens zu achten.

Alternative Richtungssteuerung:
Sollte der Fall eintreten, dass der Schirm nicht mehr über die Bremsleinen steuerbar ist, weil z.B. die Bremsleinen verwickelt sind, so kann der RIDE4 eingeschränkt auch über die hinteren Gurte gesteuert werden. In Verbindung mit Gewichtsverlagerung lassen sich so relativ gute Richtungskorrekturen durchführen. Auch eine sichere Landung ist mit dieser Technik möglich. Die hinteren Gurte dürfen dabei nicht zu weit heruntergezogen werden, um einen Strömungsabriss zu vermeiden.

e. Aktives Fliegen

In turbulenter Luft sollte der RIDE4 stets etwas angebremst geflogen werden. Man erreicht dadurch eine Vergrößerung des Anstellwinkels und mehr Stabilität der Kappe. Gleichzeitig spürt der Pilot über die Bremsen den Schirm besser und kann somit bei möglichen Klappern schneller reagieren oder diese vermeiden. Beim Einfliegen in starke oder zerrissene Thermik ist darauf zu achten, dass die Gleitschirmkappe nicht hinter dem Piloten zurückbleibt und in einen dynamischen Strömungsabriss gerät. Verhindert wird dies, indem man beim Einfliegen in den Aufwindbereich den Steuerleinenzug lockert, um etwas Geschwindigkeit aufzunehmen. Umgekehrt muss der Gleitschirm abgebremst werden, wenn die Kappe durch Einfliegen in einen Abwindbereich oder Herausfliegen aus der Thermik vor den Piloten kommt. Schneller zu fliegen (Beschleunigungssystem aktiviert) ist zum Durchqueren von Abwindzonen und bei Gegenwind sinnvoll. Diese Art der Flugtechnik nennt man "aktives Fliegen".

Der RIDE4 besitzt schon konstruktionsbedingt schon eine hohe Stabilität. Ein aktiver Flugstil in turbulenter Luft, so wie oben beschrieben, trägt jedoch zusätzlich zur Sicherheit bei. Ein Einklappen und Deformieren der Kappe kann so weitgehend verhindert werden.

f. Handhabung der Trimmer

Der RIDE besitzt Trimmer, mit welchen man positiv (schneller) trimmen kann. Wenn der Trimmer geschlossen ist, dann sollten alle Tragegurte dieselbe Länge aufweisen.
Für den Flug am unteren Gewichtsbereich oder auch bei stärkerem Gegenwind empfehlen wir den Trimmer leicht zu öffnen. Dadurch steigt die Kappe beim Starten etwas zügiger und mit weniger Gegendruck und verhindert, dass man mit leichten Passagieren nach hinten versetzt wird.
In turbulenter Luft sollte man die Trimmer nicht öffnen, da dies eine Verringerung des Anstellwinkels zur Folge hat und die Stabilität des Schirmes sich verringert.

g. Die Landung

Der RIDE4 ist leicht zu landen und ermöglicht schöne Flares.
Die Landung des RIDE4 ist im Vergleich zur vorherigen Version auf einem ganz anderen Niveau. Da jeder Tandempilot seinen eigenen Stil hat, ist das Segel tolerant und anpassungsfähig.

Unsere Empfehlung: Trims etwa 2 cm offen lassen, etwas Geschwindigkeit aufnehmen und dann kontinuierlich bis zum Ende des Bremswegs durchziehen. Du wirst einen klaren „Pop“ an Auftrieb spüren und ein kurzes Schweben vor dem Aufsetzen – wie das Heruntersteigen von einer kleinen Stufe. Wir empfehlen für die Landung eine Bremsdrehung, aber achte darauf, die Hinterkante bei der Beschleunigung nicht zu blockieren.

Unabhängig von deinen Gewohnheiten wandelt der Schirm die Energie bis zum vollständigen Stillstand um. Für eine normale Landung gegen den Wind ziehe die Bremsen gleichmäßig, wenn du dich in Bodennähe befindest, und richte dich zum Landen auf den Füßen auf. Der Gleitschirm wird fast vollständig zum Stehen kommen, sobald die Bremsen ganz durchgezogen sind. Vermeide es, direkt aus einer Kurve heraus zu landen, da die Pendelbewegung des Piloten sehr viel Geschwindigkeit mitbringt.

Aufgrund des langen Bremswegs ist es möglich, eine Bremsdrehung zu nehmen, um die Flare-Wirkung zu verstärken.

h. Windenschlepp

Beim Windenschlepp mit dem RIDE4 ist darauf zu achten, dass der Gleitschirm vor dem Start senkrecht über dem Piloten steht. In der Startphase soll nicht mit zu großem Zug geschleppt werden, damit der Pilot im flachen Winkel vom Start wegsteigt. Schleppleinenzug über 90 kp ist nicht zulässig. In jedem Fall darf der maximale Zug auf der Schleppleine nicht höher als das Körpergewicht des Piloten sein.
In Deutschland ist Windenschlepp mit dem Gleitschirm prinzipiell nur zugelassen, wenn der Pilot einen Befähigungsnachweis für Windenschlepp, der Windenfahrer einen Befähigungsnachweis für Winden mit Berechtigung für Gleitschirmschlepp besitzt der Gleitschirm schlepptauglich ist, sowie Winde und Schleppklinke eine Musterzulassung haben, die sie als geeignet für Gleitschirmschlepp ausweist. Grundsätzlich sind die örtlich geltenden Vorschriften zu beachten und nur mit einem erfahrenen Schleppteam und geeignetem Material zu schleppen.

i. Einseitige Klapper und Frontale Klapper

Wie bei jedem anderen Gleitschirm, so können auch beim RIDE4 stärkere Turbulenzen zum Einklappen der Fläche führen. Trotzdem sollten wie bereits unter dem Kapitel "aktives Fliegen" beschrieben, sofort beide Bremsen leicht angezogen werden. Das Wiederöffnen wird unterstützt, indem man die Drehbewegung der Kappe durch Gegensteuern stabilisiert, und auf der eingeklappten Seite langsam und dosiert die Bremse herunter zieht, bis sich diese Seite wieder öffnet. Beim Gegenbremsen zur Stabilisierung des Wegdrehens ist zu beachten, dass der Steuerweg im Gegensatz zum nicht eingeklappten Schirm kürzer ist. Daher wird ein dosiertes Gegenbremsen empfohlen, um einen Strömungsabriss auf der gesunden Seite zu vermeiden. Klappt der Schirm mit offenen Trimmern, ist das Öffnungsverhalten verzögert. Durch beidseitiges kurzes Ziehen der Steuerleinen kann die Wiederöffnung unterstützt werden.

j. Öffnen eines Verhängers

In extremen Bedingungen kann es vorkommen, dass sich das Flügelende verhängt.
Wenn dies geschieht, versuchen Sie zuerst alle Standardmethoden (wie oben beschrieben), um einen seitlichen Einklapper wieder zu öffnen. Wenn sich der Einklapper dann immer noch nicht

öffnet, ziehen Sie die Stabiloleine einzeln herunter, bis sich der Verhänger löst. Wenn Sie schon sehr tief sind, ist es sehr viel wichtiger, den Gleitschirm zu einem sicheren Landeplatz zu steuern oder sogar den Notschirm zu ziehen, falls sich der Schirm nicht stabilisieren lässt.

k. Trudeln (Negativdrehung)

Prinzipiell sollte man einen Gleitschirm nicht zum Trudeln bringen. Bei manchen Sicherheitstrainings wird das Trudeln über Wasser mit Schwimmweste und einem einsatzbereiten Rettungsboot geübt. Sinn dieses Trainings ist es, sich an die Grenzen des einseitigen Strömungsabrisses heranzutasten, um diese kennenzulernen. Das Ausleiten des Trudelns (Negativdrehung) geschieht, indem man beide Bremsen freigibt.
Achtung: Dieses Manöver ist mit großem Höhenverlust verbunden und fordert ein hohes Maß an Pilotenkönnen! Es wird nicht empfohlen, dieses Manöver durchzuführen.
ACHTUNG: Einen Tandem-Schirm zum Trudeln zu bringen sowie die Ausleitung zu beherrschen erfordert auf Grund der hohen Zuladungen ein hohes Maß an Kraft.

l. Fullstall

Um einen Fullstall einzuleiten, sind beide Bremsleinen durchzuziehen. Der Schirm wird stetig langsamer, bis die Strömung komplett abreißt. Die Kappe kippt plötzlich nach hinten weg. Trotz dieser unangenehmen Schirmreaktion sind beide Bremsleinen konsequent unten zu halten, bis sich der Schirm stabilisiert. Zur Stabilisierung empfiehlt es sich die Kappe vorzufüllen, indem man die Bremsen vorerst nicht vollständig frei gibt, sondern die Bremsen noch leicht angebremst hält (ca. 1/3 des Bremsweges noch halten). Erst danach werden die Bremsen langsam und komplett freigegeben. Der Schirm pendelt nach vorne, um wieder Fahrt aufzunehmen.
ACHTUNG: Wenn die Kappe nach hinten wegkippt, z.B. im Moment der Einleitung des Fullstalls, dürfen die Bremsen auf keinen Fall freigeben werden. Die Folge wäre, dass die Kappe extrem beschleunigt und die Gefahr besteht, dass der Pilot in die Kappe fällt oder großflächige Klapper auftreten.
Achtung: Dieses Manöver ist mit großem Höhenverlust verbunden und fordert ein hohes Maß an Pilotenkönnen! Es wird nicht empfohlen, dieses Manöver durchzuführen.
ACHTUNG: Einen Tandem-Schirm zum „Stallen“ zu bringen sowie die Ausleitung zu beherrschen erfordert auf Grund der hohen Zuladungen ein hohes Maß an Kraft.

Der **verfügbare Steuerweg** bis zum Stall ist von der Schirmgröße und Zuladung abhängig und liegt für den RIDE4 für Größe M sowie L bei mindestens 65cm. Diese Werte stellen nur einen groben Anhaltspunkt dar, dessen Angabe im Handbuch durch die EN 926 gefordert ist. Gerade in turbulenter Luft kann der Strömungsabriss aber auch deutlich früher, oder deutlich später als oben angegeben einsetzen. Wer den Steuerweg seines Schirms gänzlich nutzen will, muss durch viele Fullstalls und durch einseitiges Abreißen des Schirms ein Gefühl für den Strömungsabriss entwickeln. Die hier angegebenen Werte für den Steuerweg können höchstens eine erste Vorstellung für den nutzbaren Bremsbereich liefern.

m. Sackflug

Als Sackflug wird ein Flugzustand ohne Vorwärtsfahrt und mit starkem Sinken bezeichnet. Der Sackflug kann vom Piloten absichtlich durch starkes symmetrisches Anbremsen eingeleitet werden, und ist gewissermaßen die Vorstufe zum Fullstall.
Der RIDE4 leitet den Sackflug selbstständig durch vollständiges Freigeben der Bremsen aus.
Ein sehr stark gebrauchter Schirm mit porösem Tuch und/oder mit vertrimmten Leinen (z.B. als Folge von vielen Windenstarts oder Steilspiralen) kann in einem stabilen Sackflug bleiben. Passieren kann dies z.B. bei einer zu langsamen B-Stall Ausleitung, oder nach einem großen Frontstall.
Im Falle eines stabilen Sackfluges sollte man die A-Leinen nach vorne drücken bzw. nach unten ziehen, oder den Trimmer etwas öffnen. Nach einer leichten Pendelbewegung geht der Schirm dann wieder in den Normalflug über.
Werden im Sackflug die Bremsen betätigt, so geht der Schirm in einen Fullstall über!

Hinweis zum Fliegen im Regen:
Ein Flug durch Regenschauer ist nach Möglichkeit zu vermeiden, da dadurch die Tendenz zum Sackflug deutlich vergrößert wird. Sollte der Pilot dennoch in einen Schauer geraten, so ist damit zu rechnen, dass der verfügbare Bremsweg stark abnimmt. Dem entsprechend sollte nur wenig gebremst werden. Zusätzlich kann der Trimmer geöffnet werden, falls die Wetterbbedingungen und der Bodenabstand ein beschleunigtes Fliegen zulassen.

n. Abstiegshilfen

i. Steilspirale

Die Steilspirale wird durch vorsichtiges Erhöhen des Bremsleinenzugs und deutliche Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite eingeleitet. Der RIDE4 nimmt sofort eine hohe Seitenneigung ein und fliegt eine schnelle und steile Kurve. Sobald der Flügel vor den Piloten kommt (sich auf die Nase stellt), sollte der Pilot dem entstehenden Impuls nachgeben und sein Gewicht neutral halten.
Die Schräglage und die Sinkgeschwindigkeit in der Steilspirale werden durch dosiertes Ziehen der kurvenäußeren Bremsleine bzw. Nachlassen der kurveninneren Bremse kontrolliert.
Leichtes Anbremsen des kurvenäußeren Flügels verhindert das Einklappen der kurvenäußeren Flügelspitze in steilen Spiralen. Wegen des extremen Höhenverlustes in der Steilspirale ist immer ausreichend Sicherheitshöhe einzuhalten!
Um starke Pendelbewegungen bei der Ausleitung der Steilspirale zu vermeiden wird die kurveninnere Bremse langsam gelöst, die kurvenäußere Bremse bleibt leicht angebremst.
Der RIDE4 hat keine Tendenz zur stabilen Steilspirale. Sollte er unter ungünstigen Einflüssen weiterdrehen (z.B. unbeabsichtigte Asymmetrie), ist die Steilspirale aktiv auszuleiten, d.h. Gewichtsverlagerung nach Außen und die Kurvenaußenseite mehr anbremsen, bis der Flügel sich aufrichtet.

ACHTUNG: EINE STABILE STEILSPIRALE AUSZULEITEN ERFORDERT AUFGRUND DER HOHEN G-BELASTUNG EINEN UNGEWOHNT GROSSEN KRAFTAUFWAND!

ACHTUNG: DURCH DIE HOHE LEISTUNG UND DYNAMIK DES GERÄTES MUSS MAN BEI EINER ZU SCHNELLEN AUSLEITUNG AUS EINER STEILSPIRALE DAMIT RECHNEN, WIEDER NACH OBEN ZU STEIGEN. DAMIT KANN MAN AUCH IN SEINE EIGENE WIRBELSCHLEPPE (ROTOR) GERATEN!
ACHTUNG: STEILSPIRALEN VERURSACHEN ORIENTIERUNGSVERLUST UND MAN BENÖTIGT ZEIT, UM SIE AUSZULEITEN. DIESES MANÖVER MUSS RECHTZEITIG, IN AUSREICHENDER HÖHE AUSGELEITET WERDEN!

ii. B-Stall

Grundsätzlich erfordert es einen sehr großen Kraftaufwand einen B-Stall an einem Tandem zu erwirken. Ob dieses Manöver zu bewerkstelligen ist, hängt von der Zuladung ab, oder ob der Passagier unterstützend mit an den B-Gurten zieht.
Die B-Gurte werden symmetrisch heruntergezogen bis der Schirm seine Vorwärtsfahrt verliert und sich die Kappe auf B-Ebene zusammenschiebt. Die Strömung reißt ab und der Schirm geht in einen vertikalen Sinkflug ohne Vorwärtsfahrt über. Das Lösen der B-Gurte beendet diesen Flugzustand, der Schirm nickt nach vorne und nimmt wieder Fahrt auf.
ACHTUNG: DURCH ZU WEITES ZIEHEN DER B-GURTE KANN MAN DIE FLÄCHE ZUSÄTZLICH VERKLEINERN UND DIE SINKGESCHWINDIGKEIT ERHÖHEN, ALLERDINGS BESTEHT DABEI DIE GEFAHR, DASS DIE KAPPE SICH VERFORMT, SEINE STABILITÄT ÜBER DIE SPANNWEITE VERLIERT ODER EINE ROSETTE BILDET. IN DIESEM FALL SIND DIE B-GURTE SOFORT FREIZUGEBEN.

iii. „Ohren anlegen“

Dies ist die einfachste und sicherste Technik für einen schnellen Sinkflug bei gleichzeitiger Beibehaltung der Horizontalgeschwindigkeit. Je nach Ausmaß des eingeklappten Flügels kann eine Sinkgeschwindigkeit von 3 m/s bis 5 m/s erreicht werden. Während des Ohrenanlegens kann die Geschwindigkeit durch den Einsatz der Trimmer erhöht werden. Die Tendenz des Schirms zu frontalen Einklappern wird beim Fliegen mit angelegten Ohren reduziert.

Eingang: Greife hoch und fasse die äußere A-Leine auf jeder Seite des Gleitschirms. Ziehe beide Seiten gleichzeitig nach unten. Halte sie fest. Die Flügelspitzen klappen ein. Achte darauf, dass die Leinen auf beiden Seiten gleichmäßig gezogen werden und dass deine Ohren symmetrisch sind. Du kannst die Ohrleinen anschließend in den an den Gurten vorhandenen Klemmen fixieren (achte darauf, vorher die schützende Neoprenhülle des Clamcleats zurückzuschieben). Danach ist es möglich, die Größe der Ohren einzustellen, indem du mehr oder weniger Leinenlänge im Clamcleat fixierst. So kann man, auch wenn die Ohren angelegt sind, den Schirm ganz normal mit den Bremsen steuern.

Ausgang: In der Regel öffnen sich die Ohren von selbst. Um die Wiedereröffnung zu beschleunigen, ziehe leicht an den Bremsen.

FÜR ALLE EXTREMFLUGMANÖVER UND ABSTIEGSHILFEN GILT:

- ERSTES ÜBEN UNTER ANLEITUNG EINES LEHRERS IM RAHMEN EINER SCHULUNG ODER EINES SICHERHEITSTRAININGS
- VOR DEM EINLEITEN DER MANÖVER VERGEWISSERT SICH DER PILOT, DASS DER LUFTRAUM UNTER IHM FREI IST
- WÄHREND DER MANÖVER MUSS DER PILOT BLICKKONTAKT ZUR KAPPE HABEN UND DIE HÖHE ÜBER GRUND KONTROLLIEREN

8. Wartung, Pflege und Reparaturen

Bei guter Pflege und Wartung wird der AIRDESIGN RIDE4 über mehrere Jahre lufttüchtig bleiben.

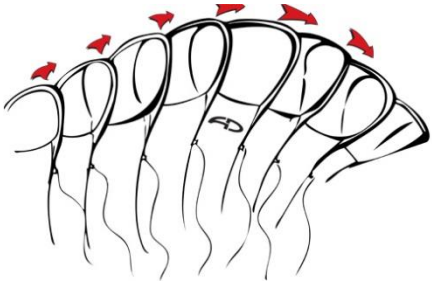
Packen des Gleitschirmes

Grundsätzlich bedarf es keiner besonderen Packmethode für den RIDE4. Jedoch empfehlen wir bei längerer Nichtbenutzung den Schirm anhand der empfohlenen Packweise zu packen.

Für eine lange Haltbarkeit Deines Schirmes und um die Nylon-Stäbe im Nasenbereich nicht unnötig zu knicken, empfehlen wir den Schirm Rippe auf Rippe zusammenzulegen (ähnlich einer Ziehharmonika). Bei unsachgemäßer Packweise und längerer Lagerung kann es passieren, dass sich Teile im Schirm verformen.
Spezielle Innensäcke (AIRPack, quickbag, stuffbag) erleichtern diese Packweise.

Empfohlene Packweise von AirDesign Schirmen

1. Die Tragegurte (optional auch mit dem eingehängten Gurtzeug) werden an die Hinterkante des Schirms und die Leinen in die Kappe gelegt. Dies schützt die Leinen beim Packen und Verstauen.
2. Egal ob man an einer Seite der Stabis oder in der Schirmmitte beginnt, rafft man nun alle Zellwände der Eintrittskante so zusammen
3. WICHTIG: Wenn der Schirm auf rauem Untergrund gepackt wird, sollte man den Schirm zunächst wie eine Blume zusammenlegen, indem man alle Leinen zusammenzieht, und dann erst die Eintrittskante rafft. Das Schleifen des Schirms über rauen Untergrund kann das Schirmmaterial beschädigen.





4. Nun wird die geraffte Eintrittskante seitwärts auf den Innenpacksack bzw. AirPack gelegt und mittels Gurtbandes direkt hinter den Nylonstäbchen fixiert.



5. Alle Zellwände der Eintrittskante sollten nun flach übereinander liegen!

6. Der hintere Teil des Schirmes wird nun nach dem Ziehharmonika-Prinzip von der Mitte aus zu den Flügelenden hin zusammengerafft – abwechselnd links-rechts. Dabei entweicht auch die restliche Luft aus dem Schirm.



7. Bei Verwendung des ***Standard „AirPack“*** wird der Schirm in der gesamten Flügeltiefe in den Innenpacksack gelegt, dann geschlossen und danach auf die gewünschte Länge gefaltet.






Lagerung:
Man lagert den Gleitschirm bei Raumtemperatur trocken, lichtgeschützt und nie in der Nähe von Chemikalien! Eine Lagerung bei hohen Temperaturen oder hoher Luftfeuchtigkeit ist zu vermeiden (Feuchtigkeitsaufnahme).

Transport:
Beim Transport ist darauf zu achten, dass manche in Gleitschirmen eingesetzten Materialien wärmeempfindlich sind. Man sollte das Gerät also nicht unnötig hohen Temperaturen aussetzen (z.B. Kofferraum eines abgestellten Autos im Hochsommer).
Beim Versand im Paket auf gute Verpackung achten (Karton).

Reinigung:
Zur Reinigung verwendet man einen weichen Schwamm und Wasser (keine Lösungsmittel)!

Reparatur:
Reparaturen dürfen ausschließlich von von AirDesign autorisierten Werkstätten (siehe Website) oder, in letzter Instanz, vom Hersteller durchgeführt werden.
Es dürfen nur Originalteile verwendet werden.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte direkt an Ihren AIRDESIGN-Händler.
Im Falle eines bestätigten Problems wird der Händler Kontakt mit AirDesign aufnehmen.
Für jede Anfrage ist es zwingend erforderlich, folgende Angaben zu machen:

- Modell und Größe
- Seriennummer
- Eine detaillierte Dokumentation des Problems (Fotos und Videos)

Materialverschleiß:
Wie alle Gleitschirme erfordert auch der RIDE4 sorgfältige Pflege, um seine Lebensdauer zu verlängern.
Packen Sie den Schirm erst kurz vor dem Start aus und verstauen Sie ihn unmittelbar nach der Landung. Dadurch wird seine Lebensdauer verlängert und eine unnötig lange UV-Belastung vermieden.
Achten Sie darauf, die Leinen nicht unnötig mechanisch zu belasten. Überlastung muss vermieden werden, da eine Dehnung irreversibel ist. Wiederholtes Knicken der Aramid-Leinen an derselben Stelle schwächt ihre Festigkeit.
Wenn Sie den Schirm am Boden auslegen, vermeiden Sie so weit wie möglich Schmutz und Staub. Staubpartikel können sich zwischen den Fasern der Leinen ablagern, was zu einer Verkürzung der Leinen und zu Schäden an der Ummantelung führen kann.
Verfangen sich Leinen beim Start, können sie sich überdehnen oder sogar reißen. Treten Sie niemals auf die Leinen.
Scharfe Kanten am Boden können die Ummantelung oder das Tuch beschädigen.
Eine in andere Leinen verwickelte Bremsleine kann reißen oder Schäden verursachen.
Achten Sie darauf, dass kein Schnee, keine Steine oder kein Sand in die Kappe gelangen. Das zusätzliche Gewicht kann die Hinterkante nach unten ziehen und die Geschwindigkeit verringern. Im schlimmsten Fall kann der Schirm sogar in den Sackflug geraten.
Beim Starten bei starkem Wind kann die Kappe, wenn sie nicht kontrolliert wird, überschießen und mit hoher Geschwindigkeit auf den Boden schlagen. Dies kann Risse in den Rippen, Schäden am Tuch oder an den Nähten verursachen.
Bei der Landung vermeiden Sie es, dass die Eintrittskante vor dem Piloten auf den Boden schlägt. Dies kann die Struktur im Nasenbereich beschädigen.
Nach einer Baum- oder Wasserlandung müssen die Leinenlängen überprüft werden.
Nach Kontakt mit Salzwasser muss der Schirm sofort gründlich mit Süßwasser gespült werden. Vermeiden Sie den Kontakt zwischen Schirmtuch und Schweiß.
Ziehen Sie den Schirm niemals über rauen oder scharfkantigen Untergrund, da dies das Tuch an den Kontaktstellen beschädigen kann.
Packen und lagern Sie den Schirm nicht zu stark komprimiert.
Die Unterlagen über die Gesamtlängen der Leinen für jede Größe des RIDE4 finden Sie im Anhang.

9. Kontrolle- Nachprüfung

Auch bei bester Pflege unterliegt jeder Gleitschirm einer Alterung, die die Flugeigenschaften, die Leistung und die Sicherheit beeinträchtigen kann.

Eine vollständige Inspektion aller Komponenten, einschließlich der Überprüfung der Leinenfestigkeit, der Geometrie des Leinensatzes, der Geometrie der Tragegurte sowie der Porosität des Tuches, ist verpflichtend.

Bei professioneller Nutzung: **nach 12 Monaten oder 150 Flugstunden** (je nachdem, was zuerst eintritt),

Bei Freizeitnutzung: nach **24 Monaten oder 150 Flugstunden** (je nachdem, was zuerst eintritt),

müssen der Gleitschirm und die Spreizen überprüft werden.
Diese Überprüfung darf nur von von AirDesign autorisierten Werkstätten (siehe Website) oder, in letzter Instanz, vom Hersteller durchgeführt werden.
Die Überprüfung muss durch einen Stempel auf dem Zulassungsaufkleber am Schirm sowie im Serviceheft bestätigt werden.

Falls ein Gleitschirm nicht gemäß diesem Programm überprüft wird, erlischt die Lufttüchtigkeitsgarantie.
Weitere Informationen zu Wartung und Inspektionen finden Sie im Dokument „Inspection Information“, das auf der Website von AIRDESIGN www.ad-gliders.com/de/ verfügbar ist.

Bodenübungszeiten sind wegen des stärkeren Kontakts mit abrasiven Oberflächen bei der Berechnung der Flugstunden mit dem Faktor 2 zu multiplizieren.
Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten:
Abschließend hier noch der Aufruf, unseren Sport möglichst so zu betreiben, dass Natur und Landschaft geschont werden!
Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmen und die sensiblen biologischen Gleichgewichte im Gebirge respektieren. Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert!

Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoff-Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an AIRDESIGN zurückschicken. Diese werden von uns zerlegt und entsorgt.

10. Schlusswort

Mit dem RIDE4 wirst du über lange Zeit Freude haben und wir wünschen Dir viele erfolgreiche Flüge damit. Behandle Deinen Schirm ordnungsgemäß und habe Respekt vor den Anforderungen und Gefahren des Fliegens. Auch der sicherste Gleitschirm ist bei Fehleinschätzung meteorologischer Bedingungen oder durch Pilotenfehler absturzgefährdet! Wir bitten alle Piloten vorsichtig zu fliegen und die gesetzlichen Bestimmungen im Interesse unseres Sportes zu respektieren.

SEE YOU IN THE SKY!

Gleitschirm / Paraglider – ***RIDE4***



Tandem - EN/LTF-B

Manual

Rev1 – 12.09.2025

AIRDESIGN GmbH
Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA
e-mail: info@ad-gliders.com
www.airdesign.at

Contents

1. Disclaimer and important advice for your own safety 30
2. Construction 32
3. Technical Data 36
4. Pilot target group 36
5. Harness 37
6. Towing / winching 37
7. Practical Flying 38
   a. Pre-flight check 38
   b. Check-list – pre-flight-check 38
   c. Take-off 39
   d. Turning flight 39
   e. Brake Line Length 39
   f. Active flying 40
   g. Using the trimmers 40
   h. Landing 40
   i. Towing and winching 41
   j. Asymmetric and frontal collapses 41
   k. Reopening a cravat 41
   l. Negative Spin 41
   m. Full-Stall 42
   n. Deep/Parachutal Stall 43
   o. Rapid decent manoeuvres 43
      i. Spiral 43
      ii. B-line stall 44
      iii. “Big-ears” 44
8. Maintenance and Repairs 45
9. Checking the glider 49
10. The Final Word 50

A. ANHANG - ANNEX 53
   a. Übersichtszeichnung – Overview 53
   b. Leinenplan – line plan 54
   c. Leinenlängen – Line Length 56
   d. Tragegurt - Riser 64
   e. Spreize / Spreader-bar – Standard Auslieferung/standard delivery 66
   f. Soft-Spreize 20mm / V-Spreader 20mm – Option/option 67

B. Material – Materials 70

C. EBL/DDP 70

D. SERVICE BOOKLET - SERVICEHEFT 71

E. Registry Of Product - Produktregistrierung 75

WELCOME TO AIRDESIGN

CONGRATULATIONS ON THE PURCHASE OF YOUR NEW PARAGLIDER.
WE WISH YOU MANY ENJOYABLE HOURS OF FLYING.

We would like to be able to inform you of the latest news and developments at AIRDESIGN as well as offer relevant advice and special promotions. Please register your new paraglider by completing the registration at our website.
You can register online on our web-site at this link: https://ad-gliders.com/go/
Or simply scan this QR-code:

If you wish, you can register for the AIRDESIGN newsletter.
Simply provide us with your e-mail address and you will always be up to date with the very latest news from the AIRDESIGN world.

More information about the SUSI XPED can be found on our website: www.ad-gliders.com.

For any further questions, please contact your nearest AIRDESIGN dealer or contact us directly at AIRDESIGN.

AIRDESIGN GmbH
Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA
e-mail: info@ad-gliders.com
www.ad-gliders.com

1. Disclaimer and important advice for your own safety

Please read carefully and follow this important advice:

- The national regulations for flying paragliders must be obeyed in all circumstances.
- This paraglider, at the time of delivery, corresponds to the tested model, certified in accordance with the provisions of the German airworthiness requirements LTF and the European standard EN: LTF NFL HG/GS 2-565-20 & EN 926-1:2016, DIN EN 926-2:2014-05 / EN 926-2:2013+A1:2021.
- Paragliders must not be flown by persons without a valid qualification unless under the instruction of a suitably experienced and qualified, registered paragliding school. Flying a paraglider without the proper knowledge, skills and qualification is dangerous.
- The pilot must respect and comply with the rules of law.
- This paraglider is an approved sport aircraft for paragliding. It must not be used for free-fall openings.
- This paraglider must only be used within the certified weight limits.
- This paraglider is used exclusively at your own risk.
  The manufacturer or distributor cannot be held responsible for any damages arising to persons, property or other materials which occur as a result of the use of this paraglider.
- All liability arising from the use of this paraglider is exclusively that of the pilot in charge. The manufacturer or distributor is excluded from any liability resulting for the use, misuse or otherwise, of this paraglider.
- It is the owner's and/or pilot's obligation to monitor and to maintain the airworthiness of this paraglider. To make sure the paraglider always flies with optimum characteristics, take care of the paraglider and make regular checks.
- Any change made to the structure of the paraglider renders it uncertified (non-conformity of type-testing) and invalidates any warranty. Structural repairs to paragliders must only be made by an appropriately experienced and recognised service centre. All changes and/or repairs must be recorded in the service history record in this manual.
- It is an implied requirement that the pilot flies a paraglider that matches his skill level. A pilot should not fly a paraglider outwith his ability to meet the demands of the paraglider in all states and conditions of flight.
- The Ride4 must be regularly serviced and inspected (see chapter 8).
- The glider must be 'test' flown by an expert before the first use. The 'conformity checked by' box on the certification sticker affixed to the wing must be countersigned with the signature of the testing pilot and date of the test flight.
- Appropriate towing equipment must be used. Never tow or winch the paraglider with a car, motorboat, or mechanical or other means without appropriate towing gear and /or appropriately qualified operators.
- Ensure before towing or winching that the operator has the proper experience and qualifications relevant to the type of tow/winch operation.
- The Ride 4 is not designed as an acro wing; high-energy maneuvers are prohibited.

- Flying in rain or with a wet paraglider is not allowed. Pilots should always land well before any risk of contact with rain. Flying a wet paraglider can, in certain circumstances, lead to a deep-stall state.
- Before flying a new paraglider practice launch and control techniques on a flat field or training slope.
- Make the first flights with a new paraglider at a site that you use regularly and when meteorological conditions are favourable. Be aware that your new paraglider may have different characteristics from anything you have flown or trained with. Ensure that you allow adequate space for the landing approach.
- When flying always wear helmet and gloves, as well as suitable shoes and clothing.
- Always make sure that the wind direction and speed as well the general meteorological situations are within the pilot's capabilities and favour safe flight.

Please read this manual carefully and thoroughly.

IMPORTANT SAFETY NOTICE

By the purchase of this equipment, you are responsible for being a certified paraglider pilot and you accept all risks inherent with paragliding activities including injury and death. Improper use or misuse of paragliding equipment greatly increases these risks.
Neither Airdesign nor the seller of Airdesign equipment shall be held liable for personal or third party injuries or damages under any circumstances.
If any aspect of the use of our equipment remains unclear, please contact your local paragliding instructor, Airdesign dealer or the Airdesign importer in your country.

2. Construction



RIDE 4

RIDE4 – Fun. Multiplied.
#Same but different

Good things take time…
Long story short: Forget everything you know about the Ride 3. The only things in common are

the name “Ride” and the van in the logo
For 20 years, every new tandem promised the same trio: lighter brake pressure, easier launches, better flare. We had the same goals. The difference is how we achieved them.
This project took 2 years and around 20 prototypes. From day one, the target was crystal clear: a true professional tool with AirDesign DNA — a wing you trust from the first inflation to the final flare.

More than once we thought we were done. Each time we went back to the spec list to nail the details that matter in real life for pilot and passenger. Tiny tweaks that looked minor at first often took two or three more months to achieve the goal.
The Ride 4 was developed where tandem is a full-on tourist machine, in demanding conditions: snowy winter launches with tailwind, strong spring thermals, windy take-offs, no-wind landings in tight small places, wide variations in wing loading, and multiple landing techniques.

Ride 4 – Let's go for a change

This new generation comes in two sizes: 40 m² (110–220 kg) and 43 m² (120–235 kg). They will cover all your tandem needs, while keeping the same one-pull inflation, precise handling, and a floaty controlled flare across the range.



The main concepts behind the Ride 4

Short Line Concept (SLC)

• Shorter total line length (pilot to canopy):
One-step inflation, easier take-off: the wing comes overhead quicker with less pitch at the end of the rise

• More agile and precise handling in flight

• Better flare at landing – easier timing and more effective energy restitution

New Arc

• More pronounced arc improves turn initiation and increases structural cohesion in strong conditions

• Combined with the SLC, this gives the Ride 4 impressive agility

4-Liner Concept

• Allows the new, more stable profile to accelerate more effectively

• Reduces brake pressure in combination with the new profile

Sizing

• The 40 m² and 43 m² sizes have been tested across their full certified ranges, both are truly usable for professional work, from a child in the morning to a rugby player in the afternoon.

40 m²: Take Off Weight (TOW) 110-220 kg
43 m²: TOW 120-235 kg

Winglets

In combination with the SLC, our winglets offer:
• Roll stabilization
• Easier spiral exits
• Reduced G-force in spiral

All while preserving the wing's dynamic feel (crisp turns, easy, controlled wingovers).

New Profile

• The new profile prioritizes early lift at take-off and energy for the flare, delivering short launches and soft landing

• We tested multiple profile and intake variants until we met our specs for early lift and flare authority in high-volume professional use

• Increased stability margin.

Durability

• Double-sided coated cloth (Dominico) for maximum lifespan

• Nose guard patches to protect the leading edge

• Nitinol rods: unbreakable, unbendable, shape-keeping

• Fully sheathed lines: enhanced longevity and easier untangling between flights

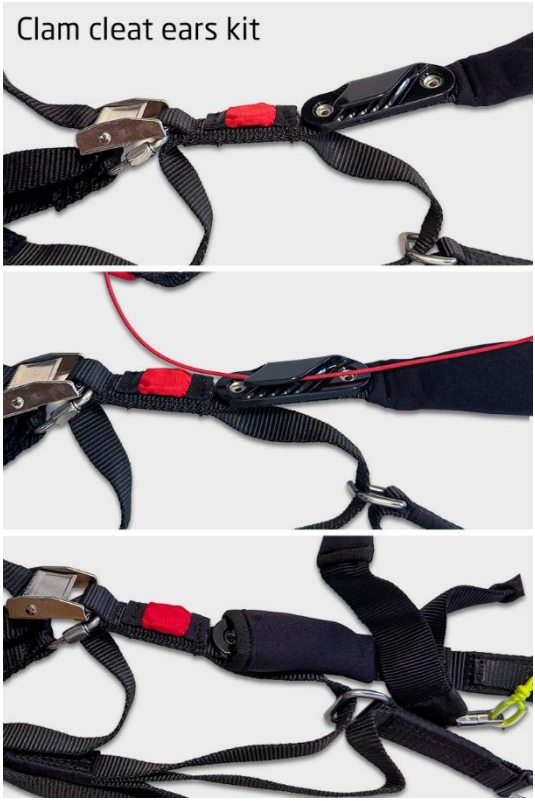
• Optimized internal structure: resists deformation and preserves performance over time.

Risers

• Ears kit – two options:
New cam-cleat lock on the risers
Our SKS (Spreaderbar Keeper System) on the spreader bars

• Brake handles: standard press-stud fixation

• Trims: magnetic keepers



Designers' final word



We genuinely believe this wing will satisfy a wide range of pilots, from professionals to leisure flyers. For us, it brings together the essentials of a great tandem tool: enjoyable handling, smoother brake pressure, an huge speed range, and flawless behavior during take-off and landing. It's the kind of tool we wish we'd had when learning tandem... and the kind you'll be happy to fly eight times a day. Built to last. Built to work. Last but not least, built to make you smile.

Stephan Stiegler & Hugo Chaboud - Designers

3. Technical Data

Size	M / 40	L / 43
Area | Flat (m²)	39,98	42,55
Area | Projected (m²)	33,18	35,12
Span | Flat (m)	14,63	15,05
Span | Projected (m)	11,19	11,515
Aspect ratio | Flat	5,35	5,35
Aspect ratio | Projected	3,77	3,77
Cells	48	48
Chord-length (m)	3,42	3,52
Weight (kg)	7,62	7,92
Take-off weight (kg)	110-220	120-235
EN category	B	B

4. Pilot target group

The RIDE4 is a tandem paraglider. You must be in possession of the appropriate licence and insurances to fly with passengers.

LTF and EN category

The AirDesign RIDE4 has been classified as EN-B and LTF-B without the uses of folding lines

The glider has been type-tested for **“two-seated”** use.

Suitability for training

The AIRDESIGN RIDE4 is NOT suitable for training or use in the school environment.

Recommended weight range

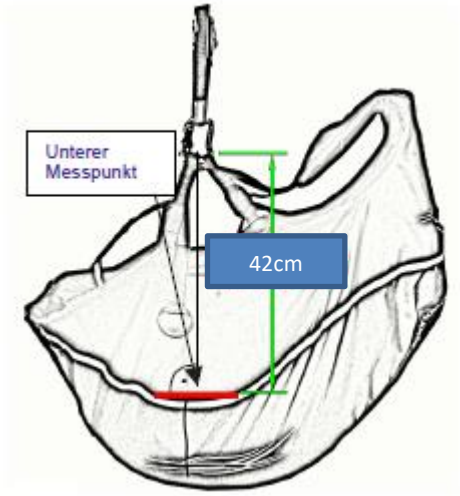
The RIDE must only be flown within the certified weight range as stated in the technical data under section 3. The take-off weight includes pilot plus passenger, clothing, glider, harness, equipment etc.

The RIDE reacts to a variation in loading with a reduction or increase of trim-speed. The performance remains more or less the same.

5. Harness

The RIDE4 has been tested for use with all modern harnesses – compliant with standard NFL 2024-2-785.

During type testing, the RIDE4 was tested in the configuration shown below:





6. Towing / winching

The RIDE4 is suitable for towing/winching.

Hint!

Towing is only recommended if:

- The pilot has received towing instruction
- The winch and release-links are suitable for towing paragliders
- The winch operator is experienced and qualified for towing paragliders

Attention: Danger of accident!

The most common reason for accidents during towing is when the pilot releases the A-riser too early during take-off. The pilot should make sure that the glider is completely overhead when giving the command for start.

7. Practical Flying

This manual is not an instruction manual for learning how to fly.
It is assumed that the pilot has had proper training leading to a recognised qualification and has the ability to fly a tandem paraglider.

a. Pre-flight check

A careful pre-flight check is recommended before every flight.
The lines, risers, maillons and canopy should be checked for damage. Do not take off if there is the smallest amount of visible damage.
Ensure that the main Karabiners between harness and risers are undamaged and are closed.
The harness must be put on with greatest care and all straps secured correctly.
Check the correct position of the reserve (rescue) handle and make sure the pins of the reserve (rescue) are in place.
The lines and risers should be sorted carefully. Check that the risers are not twisted and that the brake lines are running free. All lines must run from riser to canopy free from tangles or knots – during flight it is often not possible to release knots in lines.
Lines lay directly in contact with the ground. Therefore, take care that they don't get caught or snagged during take-off.
No lines should be underneath the canopy, line-overs can cause accidents.
The canopy should be laid out in a circular shape facing the wind so that all lines become tensioned evenly when inflating.

ATTENTION: NEVER TAKE OFF (START) WITH OPEN KARABINAS!

b. Check-list – pre-flight-check

Lay the glider out into a slight arc and check that:

- Canopy is dry and undamaged
- Cell openings are free of obstructions
- Risers are without damage and all stitching is intact
- Maillons on lines are closed correctly
- All lines are free from tangles or knots
- Brakes lines run freely through the pulleys
- Knots on brake lines are secure

After putting on harness check the:

- Position of reserve (rescue) handle and pins
- Leg loops and strap are fastened correctly – also at passenger
- Main Karabiners are closed

Before launch check that:

- Risers are not twisted
- Place brake handles in the hands and check brake lines are free
- Position pilot in centre of wing
- Check wind direction
- Check take off area is clear

- Check airspace is free from congestion

c. Take-off

The RIDE4 inflates easily and steadily using forward or reverse launch techniques. There is no tendency for the canopy to hang back during inflation. To forward (alpine) launch in light or nil wind there is no need to pull the risers hard. Allow the glider to stabilise overhead and run positively forward checking the canopy is fully inflated and clear of any knots or tangles. Reverse launching is recommended in strong wind.
The glider has split A-risers. For launching take both A-line-risers. To hold the arms (with the A-risers) more straight up then sideward gives you a better feedback while inflating. Especially in light or nil wind conditions it´s helpful. Once over head the glider is easy to control and lifts off easy even with higher loading.

d. Turning flight

RIDE4 has a long brake-travel with a progressive steering pressure. An intentional or unintentional stalling is almost impossible.
In turbulent air the RIDE4 is easy to centre in a thermal and absorbs turbulence very effectively which improves pilot and passenger comfort in flight.
NOTE: In the unlikely event that a brake line releases from the brake handle or breaks, the glider is manoeuvrable using the C-risers. By pulling gently on the C-risers it is possible to steer the glider and land safely.
When entering an asymmetric stall (negative), the glider starts to slide into the turn.
The inner wing stops flying, loses pressure and becomes soft. At this point, the brakes have to be released immediately.

Alternative Steering:
In the unlikely event, that a brake line releases from the brake handle, or breaks, or the brake-lines are tangled up, the glider is manoeuvrable using the rear-risers. By pulling gently on the rear-risers, it is possible to steer the glider and land safely. Don't pull the rear-risers too much, to avoid a deep stall!

e. Brake Line Length

The brake-line length of your new RIDE4 has been finely tuned by AIRDESIGN test pilots, and it should not be necessary to adjust it.
If you feel it is necessary to adjust the brake-line length to suit physical build, height of harness hang points, or style of flying, we recommend you ground handle the glider before you test-fly it, and repeat this process after every 20mm of adjustment.
Brake lines that are too short:

- May lead to fatigue from flying with your hands in an unnatural position
- May impede recovery from certain manoeuvres
- Will certainly reduce your glider's speed range.

Brake lines that are too long will:

- Reduce pilot control during launch
- Reduce control in extreme flying situations

- Make it difficult to execute a good flare when landing.

Each brake line should be tied securely to its control handle with a suitable knot.

Other adjustments or changes to your RIDE4 lead to a loss of warranty, airworthiness and validity of certification, and may endanger both yourself and others.
If you have any suggestions for improvements let us know, and our test pilots will try out your ideas in a controlled situation.

f. Active flying

Flying with a little brake applied equally will slightly increase the angle of attack and help to prevent deflations and allow the pilot to experience more direct feedback. This allows the pilot to feel the air and the glider which can help prevent collapses.
The aim of active flying is to keep the glider above the pilot's head in all situations by responding correctly to the glider's movements using the brakes and weight shift.
When entering a strong or rough thermal it is important that the glider is not too far back or able to enter a dynamic stall. To avoid this, it is often helpful to release the brakes slightly when entering, which gives the glider a little more speed. Equally, when exiting a strong climb it may be necessary to brake more to prevent the glider from diving forward.

g. Using the trimmers

RIDE4 is equipped with a trimmer system. When the trimmer is closed all risers should have the same length. This is the standard position.
When flying lower loaded but as well in stronger headwind it is recommended to open the trims slightly. Like this the canopy rises a bit faster and it avoids that you get pulled back by the wind during inflating.
In turbulent air the trims should not be opened. When opening the trims the attack of angle of the glider is reduced. The glider speeds up but at the same time is more sensitive to deformation.
In spite of the exceptional stability of the RIDE, any accelerated collapse will be more dynamic than the same event experienced at trim speed and will require stronger reactions to maintain normal flight.

h. Landing

The landing of the Ride 4 is a step up compared to the previous version. Since each tandem pilot has their own style, the wing is tolerant and adaptive.
Our recommendation: trims open ~2 cm, a slight speed build-up, then continuous braking all the way to full travel. You will feel a distinct 'pop' of lift and a brief float before touchdown, like stepping off a small ledge. We recommend using a wrap on the brakes for landing, but be careful not to restrict the trailing edge when building up speed.

Whatever your habits, the wing converts energy all the way to a full stop. For a standard into-wind landing, apply the brakes evenly as you approach the ground and stand up to land on your feet. The paraglider will nearly stop completely when the brakes are fully applied. Avoid

landing immediately after exiting a turn, as the pilot's pendulum momentum will generate excessive speed.

Due to the long brake travel, it is possible to use a brake wrap to increase the flare effect.

i. Towing and winching

When towing or winching, the glider must be above the pilots head before starting.
In the initial phase the tension should not be too high – a pilot climbing at a flatter angle has more control.
Tension of more than 90kp is not allowed. In any situation, the maximum permitted tension on the line must not exceed the pilot's weight.
The pilot must be informed and aware of the national requirements for towing. This includes matter such as; tow/winch licence requirements, qualified tow operators, suitability of glider for towing, if winch and towing-links are certified etc.
In general, the regulated and enforced regulations must to be followed.

j. Asymmetric and frontal collapses

As with any paraglider collapses can occur. "Active flying" as described in point "f" can help avoid deformations.
You should always maintain course and direction by weight-shifting away from the collapsed side. This can be reinforced by pulling the brake on the opposite side to the deflation. If the collapse stays in, the glider can be re-inflated by pumping the brake on the collapsed side in a firm and smooth manner. Be aware that the brake travel is shorter when the glider is collapsed and the glider can stall with less brake input.

To assist in the reopening of a frontal collapse the pilot should pull both brakes equally at the same time. This also reduces the dive after the glider reopens.
Should a collapse happen with trims open then the reopening is slower.
NOTE: Pulling too much brake during a frontal collapse recovery can stall the glider or cause the glider to revert from the frontal collapse directly into a deep-stall.

k. Reopening a cravat

In extreme conditions it is possible that the wing tip(s) can become trapped between the lines. In general, this would happen only after a big uncontrolled collapse or during extreme manoeuvres.
If this cravat occurs, in the first instance use the techniques described for releasing asymmetric collapses.
If it fails to release, take hold of the stabilo line and pull hard towards yourself until the trapped section of the wing is released.
At low altitude it is important to stabilise the rotation, if any, and if necessary use the reserve (rescue) if this is not possible.

l. Negative Spin

We recommend that this manoeuvre is only carried out during a safety training course over water and under supervision. The intention in this situation is for a pilot to discover the point-

of-spin and to control it. This demands a high level of experience and skill.

The longer the time between the glider entering a spin and the pilot attempting to recover, the more risk there is of it getting out of control.
As the glider surges forward, slow it down with the brakes to avoid the possibility of an asymmetric collapse. Always wait for the glider to be in front of you or above you when releasing a fully deployed spin - never release the spin while the wing is behind you, because the glider would dive very far in front of you or even underneath.
ATTENTION: Due to the high load it demands strong powers to enter control and exit this manoeuvre!
We do not recommend making this manoeuvre.

m. Full-Stall

This is an extreme manoeuvre that should rarely, if ever, be required.
To induce a full stall, pull both brake-lines down smoothly. Hold them down, locking your arms under your seat until the canopy falls behind you and deforms into a characteristic crescent shape. In spite of how uncomfortable it may feel as the glider falls backwards, be careful not to release the brakes prematurely or asymmetrically. If the brakes are released while the glider is falling backwards, the surge and dive forwards is very fast and the glider may shoot in front and even underneath you.
In a full stall the canopy will oscillate back and forth. To stabilize this, you can release the brakes slowly and for approximately 1/3 of the brake travel and then hold at this level. Holding at this position allows the wing to refill slightly across the span. When releasing the brakes without pre-filling, the ears will most probably hook in the lines, and this can result in a cravat. After pre-filling, the glider stabilizes its movements and the brakes can be leased until the glider recovers speed and flies again.

The **available brake travel** before stalling the wing depends on the size and the loading. For the RIDE4 it is a minimum of 65cm. Those numbers are just a rough indication. (The publication of the brake travel is claimed by the EN 926-2.)
It would be dangerous to use the brake travel according to those numbers, because it is not practicable to measure the brake travel during flight, and in turbulences the stall might occur with less brake travel. If you want to use the whole brake travel of your glider safely, it is necessary to do many intended spins and full stalls to get a feeling for the stall behaviour.

ATTENTION: The full stall requires a lot of height and demands certain skills to recover. It is important this manoeuvre is not practiced without qualified supervision.
It should preferably be practiced during a safety training course.
ATTENTION: Due to the high load it demands strong powers to enter control and exit this manoeuvre!
We do not recommend making this manoeuvre.

n. Deep/Parachutal Stall

The deep stall, or parachutal stall is kind of the pre-stage to a full stall. The wing has no forward motion and a high sink speed, but it is almost fully inflated. The pilot can enter the deep stall by applying both brakes. It is very difficult to keep the wing in a deep stall: If you pull the brakes a little too much, the glider will enter a Full Stall. If you release the brakes too much, the glider will go back to normal flight. To practice a deep stall, it is necessary to master the full stall first. A very old or worn out glider with a porous cloth or with a changed trim (due to many winch launches, or deep spirals) might stay in a deep stall even after releasing both brakes. Do not apply the brakes in such a situation, because the wing would then enter a full stall! You can exit the deep stall by pushing the A-risers forward. If you fly through rain, the risk of a deep stall is higher.

Flying in rain!

The Ride4 has no deep-stall tendency when flying in rain. Nevertheless, we do not advise flying in rainy conditions as rain can increase the possibility for deep stalling in general. Rain in combination with a glider being out of trim or with porous cloth can lead to deep stalling – it is important to maintain your wing!

If it happens that you get into rainfall, we recommend not to perform a B-stall or Big Ears. The best is to leave the rain as soon as possible, and to fly with both brakes released, or even open the trims, as this reduces the risk of a deep stall. (The available brake travel before entering a deep stall may be reduced significantly.)

o. Rapid decent manoeuvres

i. Spiral

The spiral dive is an effective way of making a fast descent. During the spiral dive the pilot and glider will experience strong centrifugal forces which strain the glider. As such it should be considered an extreme manoeuvre. Due to the rapid height loss during a spiral, pilots must always take care that they have sufficient altitude before initiating the manoeuvre and that the airspace is free around the pilot.

Initiation: Weight shift and smoothly pull on one brake (the same side you are weight shifting into) so the glider goes from a normal 360-degree turn into a steep turn and from there into a spiral dive. Once established in the spiral the descent rate and bank angle can be controlled with weight shift and the releasing or pulling of inner brake. As the glider banks in front of the pilot maintain the spiral by keeping the brake pressure constant, at this point weight-shift can be neutralised. Descent is controlled by pulling more on the inner brake. A slight pull on the outside brake helps to keep the glider stable.

Recovery: The RIDE4 recovers from a spiral spontaneously as soon as the brakes are released and weight shift returns to neutral. To exit, allow the spiral to slow down for a turn or two by slowly releasing the inner brake. Once the glider starts to exit the spiral, control your descent rate and bank angle with weight shift and the outer and/or inner brake to prevent any strong climbs out of spiral. Always finish a spiral dive at a safe altitude.

The RIDE4 does not show any tendency for a stable spiral. That means the glider does not remain in spiral after releasing the brakes. If the glider should, in rare cases, remain in a stable

spiral the pilot should first weight-shift to the outside and then brake slightly more on the outside.
ATTENTION: In a stable spiral the G-forces are very high. Be aware that it may therefore require considerable more input and effort to recover from this state.
ATTENTION: The RIDE4 is an agile performance glider. When exiting a spiral too fast the conversion of energy may result in the glider climbing quickly and entering its own turbulence. This may cause the glider to collapse. We advise that you allow the RIDE4 to exit from the spiral dive in a controlled manner.
You should take care to use only moderate spirals so as not to put unnecessary load on you and your lines.
IMPORTANT SATEFY NOTICE! A pilot who is dehydrated and/or not accustomed to spiralling can lose consciousness during a steep spiral dive!

ii. B-line stall

This is an effective way of making a moderate to rapid descent but doesn't allow any forward speed.
To be able to make a B-stall on the RIDE4 needs a lot of power. If it is possible to achieve depends on the loading of the wing and if the passenger is supporting the B-stall by pulling as well at the B-lines.
Initiation: Take hold of the B-risers (both sides at same time) just above the maillons and slowly but smoothly pull them down, twisting your hands until the canopy shows a span-wise crease at the B-line attachment points and stops flying forward. It is difficult to pull at first but becomes easier as the airfoil creases. Your sink rate will increase while your forward speed will reduce to practically zero.
Recovery: Let go of the risers smoothly but determinedly and symmetrically, the glider will speed up and gain forward movement. The brakes are kept in your hands at all time during this manoeuvre. When exiting take care not to pull the brakes.
ATTENTION: IF THE B-RISERS ARE PULLED DOWN TOO MUCH THE WING MAY LOOSE ITS SPANWISE FORM OR THE TIPS COME IN FRONT OF THE CENTRE OF THE WING. IN THIS INSTANCE THE B-RISERS MUST BE RELEASED IMMEDIATELY.

iii. "Big-ears"

This is the easiest and safest technique for descent while maintaining forward speed.
Depending on how much of the wing-tip you deflate, 3m/s to 5m/s sink rate can be achieved.
While in big-ears your forward speed can be increased by opening the trims.
The tendency for the wing to collapse is reduced while flying with big-ears.

Entry: Reach up and grab the outer "A" line on each side of the paraglider. Pull both sides simultaneously and hold them firmly. The wingtips will fold in. Make sure the lines are pulled evenly on both sides so that your big ears are symmetrical. You can then lock the ear lines into the cleats on the risers (be sure to first fold back the neoprene cover that protects the cleat). It is then possible to adjust the size of the ears by hooking more or less line length into the clamcleat. This way, even with big ears engaged, the wing can still be controlled normally with the brakes.

Exit: In most cases, the ears will reopen by themselves. To speed up reopening, pull lightly on the brakes.

REMEMBER:
A wrong manoeuvre at the wrong time may change a straightforward situation into a dangerous problem. Extreme manoeuvres also expose your glider to forces which may damage it.

- Practice these techniques under qualified supervision preferably during a safety training course
- Before initiating a manoeuvre make sure that the airspace below is clear of obstructions or other pilots.
- During manoeuvres watch both the glider and altitude above the ground.

8. Maintenance and Repairs

The materials used to construct your RIDE4 have been carefully chosen for maximum durability. If you treat your glider carefully and follow these guidelines it will last you a long time. Excessive wear can occur by bad ground-handling, careless packing, unnecessary exposure to UV light, exposure to chemicals, heat and moisture. (Glider check is detailed in point 9)

Ground-handling

- Choose a suitable area to launch your glider. Lines caught on roots or rocks lead to unnecessary strain on the attachment tabs during inflation. Snagging lines may rip the canopy fabric or damage lines.
- When landing, never let the canopy fall on its leading edge. The sudden pressure increase can severely damage the air-resistant coating of the canopy as well as weaken the ribs and seams.
- Dragging the glider over grass, soil, sand or rocks, will significantly reduce its lifetime and can cause a damage on the sail.
- When preparing for launch or when ground-handling, be sure not to step on any of the lines or the canopy fabric.
- Don't tie any knots in the lines.

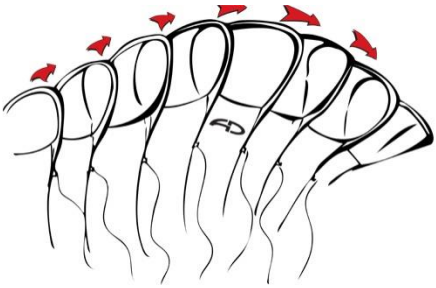
This glider will remain airworthy and in good condition for many years, if well cared for and packed correctly.

Packing the glider:
In general, the RIDE don’t need to be packed in a special way. If the glider is stored or not flown often then we advise to pack accordingly to our recommended packing style.
We recommended to concertina pack your glider by folding it rib onto rib, in order to preserve the shape of the leading edge and therefore help maintain inflation characteristics and performance.
he RIDE4 is equipped with nitinol rods in the leading edge. These are shape-memory rods and should not deform over time.

The folding bags (AirPack, Quick Bag, Stuffbag) can help you store your wing easily and correctly.
For more information, please refer to the 'Accessories' section of the website www.ad-gliders.com website.

Packing Recommendations for your AirDesign Glider.
1. Lay the lines / Risers / harness at the trailing edge of the wing. Collect the lines together and lay them as much as possible on top of the wing fabric. This protects the lines during packing and storage.

2. Starting either at one tip or at the centre of the wing, gather all the leading edge cell walls together so that the polyamide rods are side by side.
IMPORTANT NOTE: if you pack the glider on rough ground, first gather the wing into a 'cauliflower' by pulling in the lines, and then pack the leading edge. Dragging the canopy over rough ground will damage the fabric.





3. Lay the leading edge flat on the packing bag / AirPack and secure with the strap just below the end of the polyamide rods.





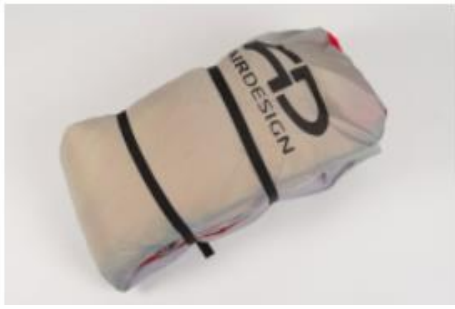
4. Adjust the packed leading edge to ensure all polyamide rods are flat against each other.

5. Fold the back of the wing in from the centre to the tips using a concertina folding style – alternating left – right. Also, by doing this the remaining air will get out from the cannopy.



6. By using the standard ***„AirPack“,*** the whole glider will be put into the inner-bag first, then closed, and then folded to the required length and fixed with the straps.



Storage

- Avoid packing your glider when it is wet. If there is no other way, then dry it as soon as possible away from direct sunlight and heat. Be careful to avoid storing your canopy when damp or wet: this is the most common reason for canopy degradation.
- Do not let your glider come into contact with seawater. If it does, rinse the lines, canopy and risers with fresh water and dry it away from direct sunlight before storing.
- After flight or when storing, always use the inner protection sack (or AIRPack).
- When storing or during transport make sure your glider is not exposed to temperatures higher than 50°C.
- Never let the glider come into contact with chemicals. Clean the glider with clean lukewarm water only. Never clean using abrasives.
- For long-term storage do not pack the glider too tightly. Leave the rucksack zip open when possible to allow any moisture to evaporate.

Transport:

Some materials used in the construction of the glider are sensitive to temperature. Therefore, the pilot should ensure that the glider is not exposed to excessive heat. For instance, do not leave the glider in a car during hot summer days.

When packing to send by post use appropriate packing material.

Cleaning:
For cleaning just use only a soft sponge and clean water.
Do not use solvents, cleaners or abrasives.
Repairs:
Repairs must only be carried out by workshops authorized by AirDesign (see website), or, as a last resort, by the manufacturer.
Only original spare parts must be used.
If you have any questions, please contact your AIRDESIGN dealer directly.
In the event of a confirmed issue, the distributor will get in touch with AirDesign.

For each request, it is essential to provide:
• The model and size
• The serial number
• Detailed documentation of the issue (photos and videos)
Material wear:
The RIDE4 consists mainly of Nylon cloth.
This material does not lose much strength or become porosity through exposure to UV radiation. However, despite this, the pilot should take care to not expose the glider unnecessarily to sunlight. Unpack shortly before take-off and pack the glider right after landing.

Take care not to stress any line mechanically. Overloading should be avoided as a stretching is non-reversible. Continuous bending of Aramid lines at the same spot weakens the strength.
When putting the glider to the ground avoid dirt and dust as much as possible. Dirt can get between the fibres of the lines which may shorten the lines and damage the covering.
When lines get caught during take-off, they can stretch or even break. Do not step on lines.
Sharp edges on the ground can damage the sheathing.
A brake line tangled around other lines can tear or cause damage.
Take care that no snow, stones or sand get into the canopy. The weight can pull down the trailing edge and slows the glider. In the worst case scenario, the glider can be caused to stall.
When launching in strong winds the canopy can, if not controlled, overshoot and hit the ground hard. This can lead to tears in the ribs or damage the sail or stitching.
When landing, avoid the leading edge hitting the ground in front of the pilot. This can damage the materials in the leading edge.
After landings in trees or water the line length must be checked. After contact with salt water wash the glider immediately with clean water.
Avoid contact between the fabric and sweat.
Do not pull the glider over rough ground; his can damage the cloth at the contact points.
Do not too pack the glider too tightly.

The total line length documents for each size of the RIDE4 are found in the annex.

9. Checking the glider

Even with the best possible care each glider is subjected to a certain ageing which can affect the flying characteristics, performance and safety.

A thorough inspection of all components, including checking suspension line strength, line geometry, riser geometry and permeability of the canopy material is mandatory.

For commercial flying: After **12 months or 150 flight hours** (whichever occurs first) the glider – and as well the spreader - must be inspected.
For non-commercial flying: After **24 months or 150 flight hours** (whichever occurs first) the glider – and as well the spreader - must be inspected.

The paraglider and the spreaders must be inspected. This inspection must be carried out by a paragliding check center, in accordance with our inspection manual.https://ventus.airdesign.at/index.php/s/8q9Qy5JJzq1u3fP) or, as a last resort, by the manufacturer. The inspection must be confirmed by a stamp on the certification sticker on the wing as well as in the service booklet.

If a paraglider is not inspected according to this program, the airworthiness warranty of the glider will be void.

More information on maintenance and inspections can be found in the document Inspection Information available on the AIRDESIGN website: www.ad-gliders.com

Ground-handling times must be multiplied by factor of 2 due to the greater contact with abrasive surfaces.

Respecting nature and environment:
Finally, we would ask each pilot to take care of nature and our environment. Respect nature and the environment at all times but most particularly at take-off and landing places.
Respect others and paraglide in harmony with nature.
Do not leave marked tracks and do not leave rubbish behind.
Do not make unnecessary noise and respect sensitive biological areas.

The materials used on a paraglider should be recycled.
Please send old AIRDESIGN gliders back to us AIRDESIGN offices. We will undertake to recycle the glider.

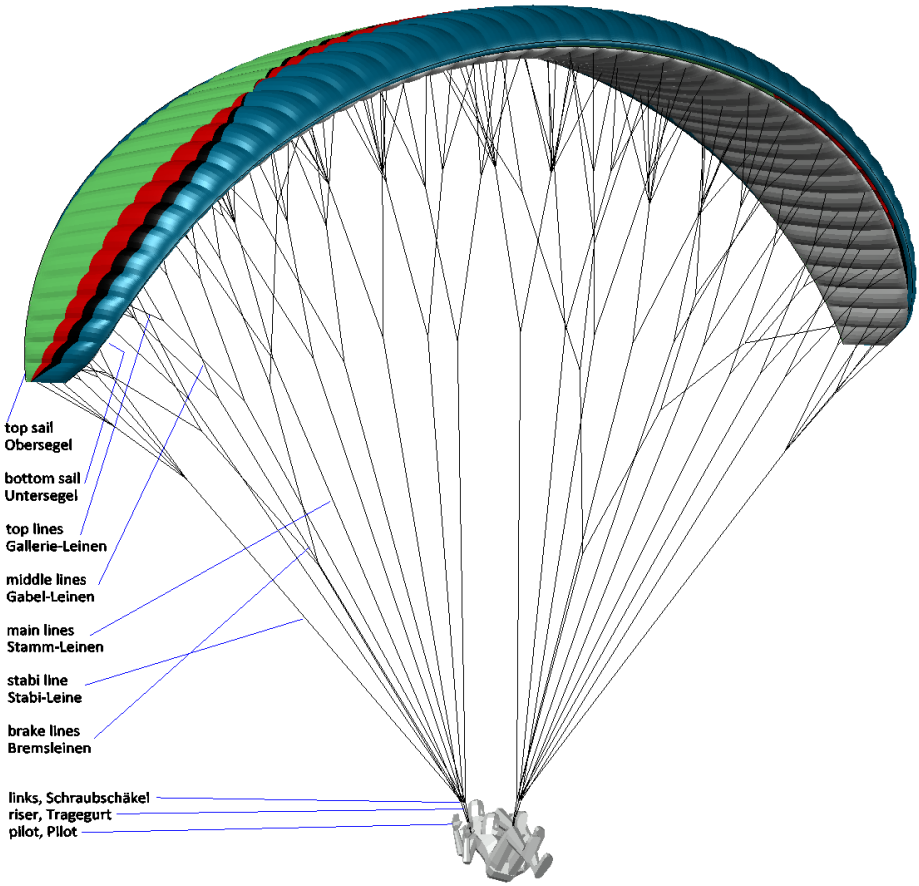
10. The Final Word

The RIDE4 will give you hours of fun and satisfaction in the air. We wish you lots of good flights. Treat your glider well and have respect for the demands and dangers of flying. Even the safest glider cannot help avoid a situation where a pilot misjudges the circumstances or makes errors. We ask all pilots to fly with care and to respect the national and international laws with regard to our sport.

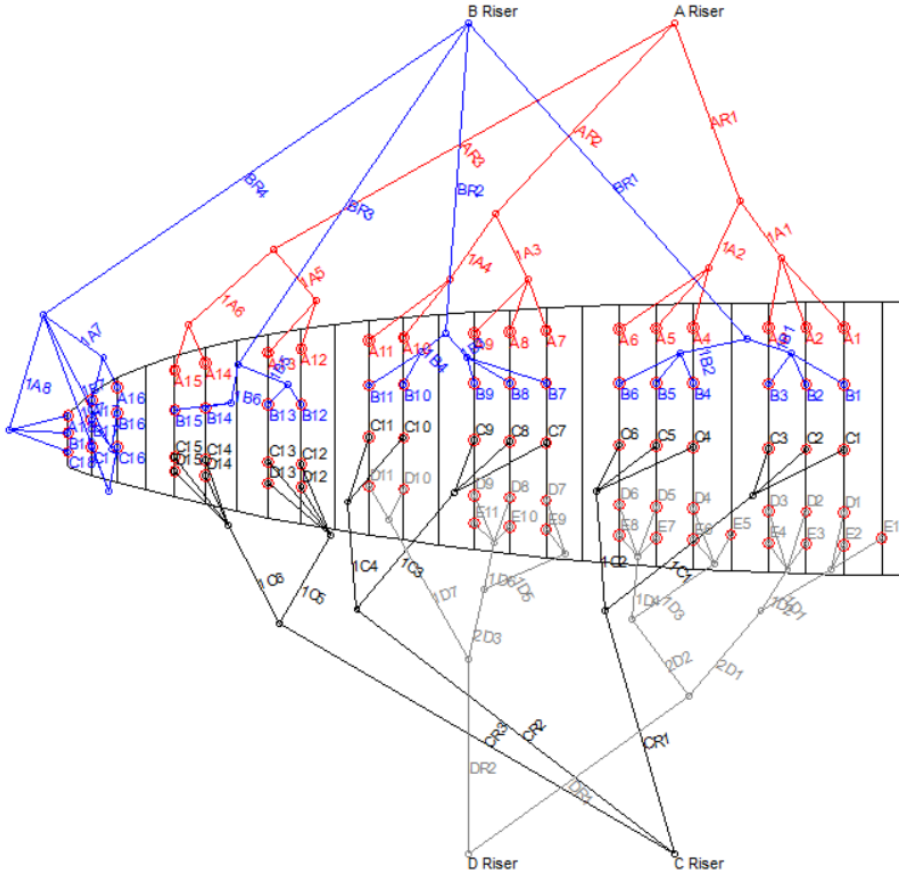
SEE YOU IN THE SKY!

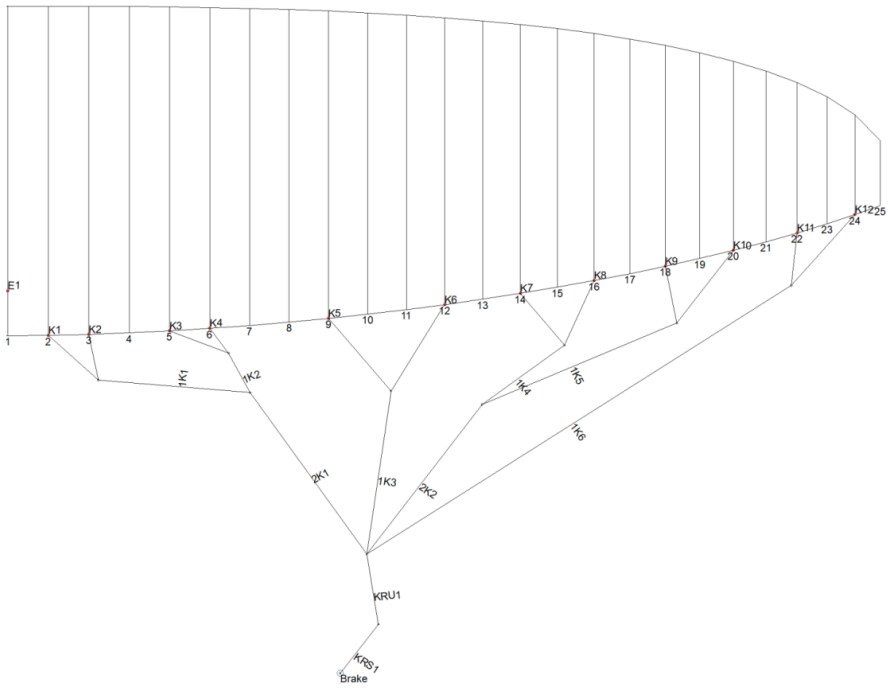
A. ANHANG - ANNEX

a. Übersichtszeichnung – Overview



b. Leinenplan – line plan




E1
K1
K2
K3
K4
K5
K6
K7
K8
K9
K10
K11
K12
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
1K1
1K2
1K3
1K4
1K5
1K6
2K1
2K2
KRU1
KRS1
Brake

c. Leinenlängen – Line Length

Lines measured under a tension of 50 N, applied slowly and gradually before taking the measurement. The difference in the total length must not exceed ±10 mm between the actual measurement and the user's manual.

XT32M rev3 - RIDE4 M

Linked Line Check Sheet

	A		B		C		D		E		K	
	Name		Name		Name		Name		Name		Name	
1	A1	8521	B1	8433	C1	8466	D1	8569	E1	8785	K1	9101
2	A2	8435	B2	8342	C2	8374	D2	8502	E2	8684	K2	8909
3	A3	8412	B3	8320	C3	8351	D3	8464	E3	8618	K3	8651
4	A4	8380	B4	8290	C4	8319	D4	8422	E4	8580	K4	8608
5	A5	8374	B5	8284	C5	8312	D5	8437	E5	8560	K5	8324
6	A6	8431	B6	8348	C6	8377	D6	8488	E6	8525	K6	8114
7	A7	8353	B7	8254	C7	8284	D7	8370	E7	8545	K7	8065
8	A8	8264	B8	8164	C8	8192	D8	8300	E8	8577	K8	7984
9	A9	8236	B9	8143	C9	8171	D9	8266	E9	8476	K9	7994
10	A10	8179	B10	8092	C10	8127	D10	8214	E10	8406	K10	8084
11	A11	8188	B11	8109	C11	8145	D11	8231	E11	8354	K11	7871
12	A12	8007	B12	7949	C12	8041	D12	8117			K12	7850
13	A13	7921	B13	7869	C13	7958	D13	8018				
14	A14	7801	B14	7762	C14	7842	D14	7886				
15	A15	7775	B15	7743	C15	7817	D15	7845				
16	A16	7495	B16	7457	C16	7537						
17	A17	7389	B17	7367	C17	7429						
18	A18	7261	B18	7268	C18	7333						

total line-length measured including riser-length - trims closed
* K-lines measured including brake-raff system

XT32M rev3 - RIDE4 M			
PPSL120 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
A13	2	539	
B10	2	546	
B11	2	563	
1A8	2	580	
A12	2	625	
A10	2	633	
A11	2	642	
1D6	2	885	
1D5	2	930	
1D3	2	945	
1D4	2	955	
1D2	2	1005	
1D1	2	1075	
B9	2	1087	
B8	2	1108	
A9	2	1180	
B7	2	1198	
B5	2	1203	
A8	2	1208	
B4	2	1209	
B3	2	1239	
B2	2	1261	
B6	2	1267	
A5	2	1293	
A7	2	1297	
A4	2	1299	
1ABC7	6	1315	
A3	2	1331	
A6	2	1350	
B1	2	1352	
A2	2	1354	
1C5	2	1420	
1ABC6	6	1435	
A1	2	1440	
1D7	2	1925	
1C4	2	1965	
DSL70 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
B17	2	317	
A17	2	339	
C17	2	379	
B16	2	407	
A16, B15	4	445	
B14	2	464	
A15	2	477	
B13	2	486	
C16	2	487	
A14	2	503	
C15	2	517	
C14	2	542	
D15	2	545	
B12	2	566	
C10	2	574	
D14	2	586	
C11	2	592	
C13	2	673	
D10	2	701	

D11	2	718	
D13	2	733	
D9	2	734	
C12	2	756	
D8	2	768	
D7	2	793	
D3, E11	4	822	
D12	2	832	
D4	2	840	
D5	2	845	
D1	2	857	
D2	2	860	
E10	2	874	
D6	2	896	
E9	2	899	
E4	2	938	
E6	2	943	
A18	2	946	
B18, E7	4	953	
E2	2	972	
E3	2	976	
E5	2	978	
E8	2	985	
C18	2	1018	
E1	2	1073	
C9	2	1108	
C8	2	1129	
C7	2	1221	
C5	2	1224	
C4	2	1231	
C3	2	1263	
C2	2	1286	
C6	2	1289	
C1	2	1378	
DSL70 yellow			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
K2	2	606	
K4	2	625	
K3	2	668	
K1	2	798	
K12	2	891	
K11	2	912	
K8	2	1031	
K9	2	1041	
K7	2	1112	
K10	2	1131	
K6	2	1340	
K5	2	1550	
PPSL275, red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
1AB3	4	1475	SLV both sides
1AB1, 1AB2	8	1765	SLV both sides
1AB4	4	1965	SLV both sides
PPSL200 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
2D3	2	1065	
2D1, 2D2	4	1320	

1C3	2	1475	
1AB5	4	1520	
1C1, 1C2	4	1765	
PPSL120 yellow			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
1K2	2	755	
1K1	2	1075	
1K4, 1K5	4	1150	
1K3	2	2670	
1K6	2	2875	
PPSL200 yellow			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
2K2	2	1725	
2K1	2	3150	
A-10/N-200 --- 2 0010 200 114 0 citro			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
KRU1	2	2585	
7343-420 - 2 7343 420 222 0 - red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
AR1	2	4935	
AR2	2	5200	
A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
AR3	2	5475	
7343-420 - 2 7343 420 372 0 - sky			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
BR1	2	4935	
BR2	2	5200	
A-7343-280 - 2 7343 280 372 0 sky			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
BR3	2	5475	
A-7343-140 - 2 7343 140 400 0 green			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
BR4	2	5360	loop at maillon
CR3	2	5490	loop at maillon
A-7343-280 - 2 7343 280 400 0 green			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
CR1, DR1	4	4950	loop at maillon
CR2, DR2	4	5215	loop at maillon
A-10/N-200 --- 2 0010 200 114 0 citro			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
KRS1	2	1500	

XT32L rev3 - RIDE4 L												
Linked Line Check Sheet												
	A		**B**		**C**		**D**		**E**		**K**	
	Name		Name		Name		Name		Name		Name	
1	A1	8761	B1	8670	C1	8706	D1	8812	E1	9033	K1	9374
2	A2	8674	B2	8578	C2	8611	D2	8743	E2	8930	K2	9178
3	A3	8650	B3	8555	C3	8588	D3	8705	E3	8863	K3	8912
4	A4	8618	B4	8526	C4	8556	D4	8663	E4	8824	K4	8868
5	A5	8612	B5	8520	C5	8550	D5	8678	E5	8803	K5	8577
6	A6	8670	B6	8586	C6	8616	D6	8730	E6	8769	K6	8362
7	A7	8591	B7	8491	C7	8522	D7	8608	E7	8788	K7	8311
8	A8	8500	B8	8398	C8	8428	D8	8538	E8	8822	K8	8228
9	A9	8472	B9	8377	C9	8406	D9	8499	E9	8707	K9	8239
10	A10	8414	B10	8325	C10	8361	D10	8451	E10	8635	K10	8332
11	A11	8423	B11	8342	C11	8379	D11	8465	E11	8582	K11	8117
12	A12	8238	B12	8179	C12	8267	D12	8343			K12	8095
13	A13	8150	B13	8097	C13	8183	D13	8245				
14	A14	8027	B14	7986	C14	8064	D14	8111				
15	A15	8000	B15	7966	C15	8040	D15	8069				
16	A16	7713	B16	7682	C16	7755						
17	A17	7603	B17	7588	C17	7643						
18	A18	7472	B18	7479	C18	7544						

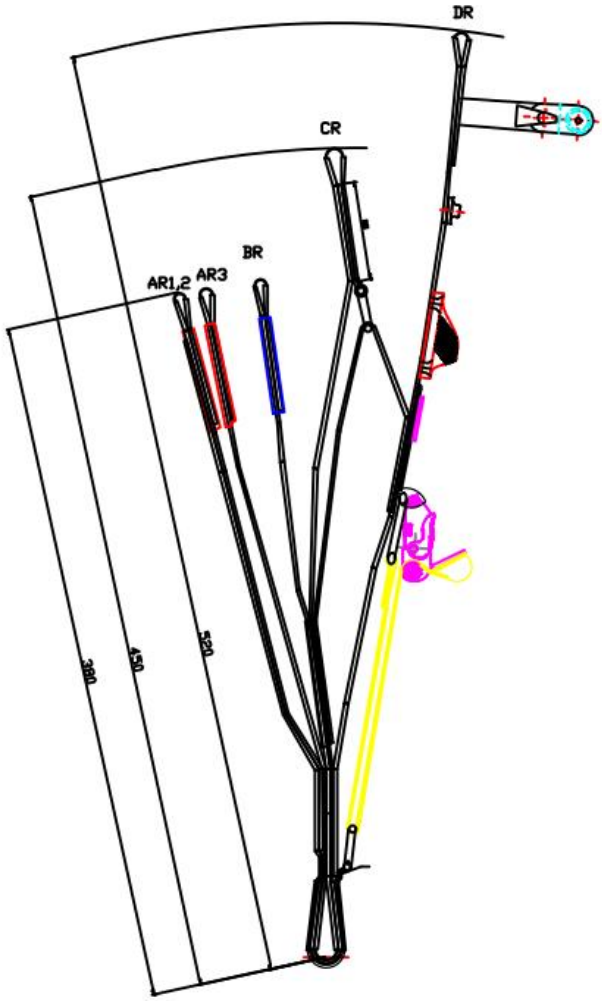
total line-length measured including riser-length - trims closed
* K-lines measured including brake-raff system

XT32L rev3 - RIDE4 L			
PPSL120 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
A13	2	568	
B10	2	574	
B11	2	591	
1A8	2	595	
A12	2	656	
A10	2	663	
A11	2	672	
1D6	2	910	
1D5	2	955	
1D3	2	970	
1D4	2	980	
1D2	2	1035	
1D1	2	1105	
B9	2	1131	
B8	2	1152	
A9	2	1226	
B7	2	1245	
B5	2	1249	
A8	2	1254	
B4	2	1255	
B3	2	1284	
B2	2	1307	
B6	2	1315	
A5	2	1341	
A7	2	1345	
A4	2	1347	
1ABC7	6	1355	
A3	2	1379	
A6, B1	4	1399	
A2	2	1403	
1C5	2	1460	
1ABC6	6	1475	
A1	2	1490	
1D7	2	1980	
1C4	2	2020	
DSL70 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
B17	2	343	
A17	2	358	
C17	2	398	
B16	2	437	
A16	2	468	
B15	2	473	
B14	2	493	
A15	2	507	
C16	2	510	
B13	2	514	
A14	2	534	
C15	2	545	
C14	2	569	
D15	2	574	
B12	2	596	
C10	2	603	
D14	2	616	
C11	2	621	
C13	2	703	
D10	2	733	
D11	2	747	

D9	2	762	
D13	2	765	
C12	2	787	
D8	2	801	
D7	2	826	
E11	2	845	
D3	2	853	
D12	2	863	
D4	2	876	
D5	2	881	
D1	2	890	
D2	2	891	
E10	2	898	
E9	2	925	
D6	2	933	
E4	2	972	
E6	2	982	
A18	2	987	
E7	2	991	
B18	2	994	
E2	2	1008	
E3	2	1011	
E5	2	1016	
E8	2	1025	
C18	2	1059	
E1	2	1111	
C9	2	1153	
C8	2	1175	
C7	2	1269	
C5	2	1272	
C4	2	1278	
C3	2	1310	
C2	2	1333	
C6	2	1338	
C1	2	1428	
DSL70 yellow			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
K2	2	630	
K4	2	650	
K3	2	694	
K1	2	826	
K12	2	926	
K11	2	948	
K8	2	1065	
K9	2	1076	
K7	2	1148	
K10	2	1169	
K6	2	1388	
K5	2	1603	
PPSL275, red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
1AB3	4	1515	SLV both sides
1AB1, 1AB2	8	1815	SLV both sides
1AB4	4	2020	SLV both sides
PPSL200 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
2D3	2	1095	
2D1, 2D2	4	1360	

1C3	2	1515	
1AB5	4	1565	
1C1, 1C2	4	1815	
PPSL120 yellow			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
1K2	2	775	
1K1	2	1105	
1K4, 1K5	4	1185	
1K3	2	2745	
1K6	2	2960	
PPSL200 yellow			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
2K2	2	1775	
2K1	2	3240	
A-10/N-200 --- 2 0010 200 114 0 citro			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
KRU1	2	2700	
7343-420 - 2 7343 420 222 0 - red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
AR1	2	5075	
AR2	2	5350	
A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
AR3	2	5630	
7343-420 - 2 7343 420 372 0 - sky			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
BR1	2	5075	
BR2	2	5350	
A-7343-280 - 2 7343 280 372 0 sky			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
BR3	2	5630	
A-7343-140 - 2 7343 140 400 0 green			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
BR4	2	5515	loop at maillon
CR3	2	5645	loop at maillon
A-7343-280 - 2 7343 280 400 0 green			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
CR1, DR1	4	5090	loop at maillon
CR2, DR2	4	5365	loop at maillon
A-10/N-200 --- 2 0010 200 114 0 citro			
Name	**No.**	**Length**	**INI**
KRS1	2	1500	

d. Tragegurt - Riser



This riser has been developed for our Ride4, which features 4 rows of lines. It is not equipped with an accelerator system but with trimmers offering a travel of 140 mm. There are no other variable or adjustable elements on this aircraft.

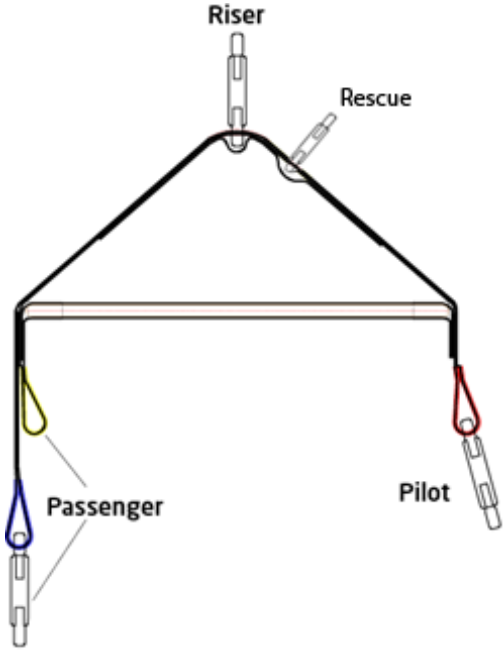
The actual measurements of your risers must not deviate by more than ±5 mm from the lengths specified in the user's manual

Dieser Gurt wurde für unseren Ride4 entwickelt, der über 4 Leinenreihen verfügt. Er ist nicht mit einem Beschleunigungssystem ausgestattet, sondern mit Trimmern mit einem Verstellweg von 140 mm. An diesem Luftsportgerät gibt es keine weiteren veränderlichen oder verstellbaren Elemente.

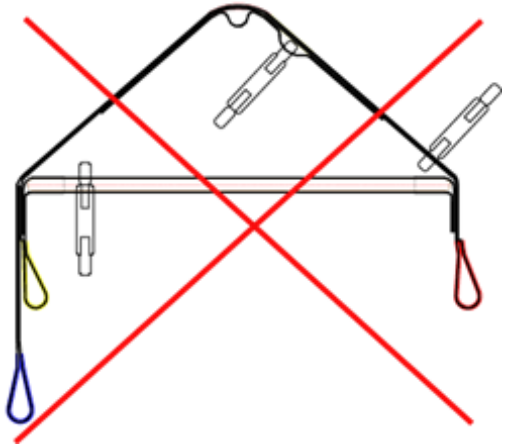
Die tatsächlichen Maße Ihrer Gurte dürfen nicht mehr als ±5 mm von den im Benutzerhandbuch angegebenen Längen abweichen.

e. Spreize / Spreader-bar – Standard Auslieferung/standard delivery

Material/material:
SEO KWANG, Korea – Type13 - 1-23/32”, 7000Lbs

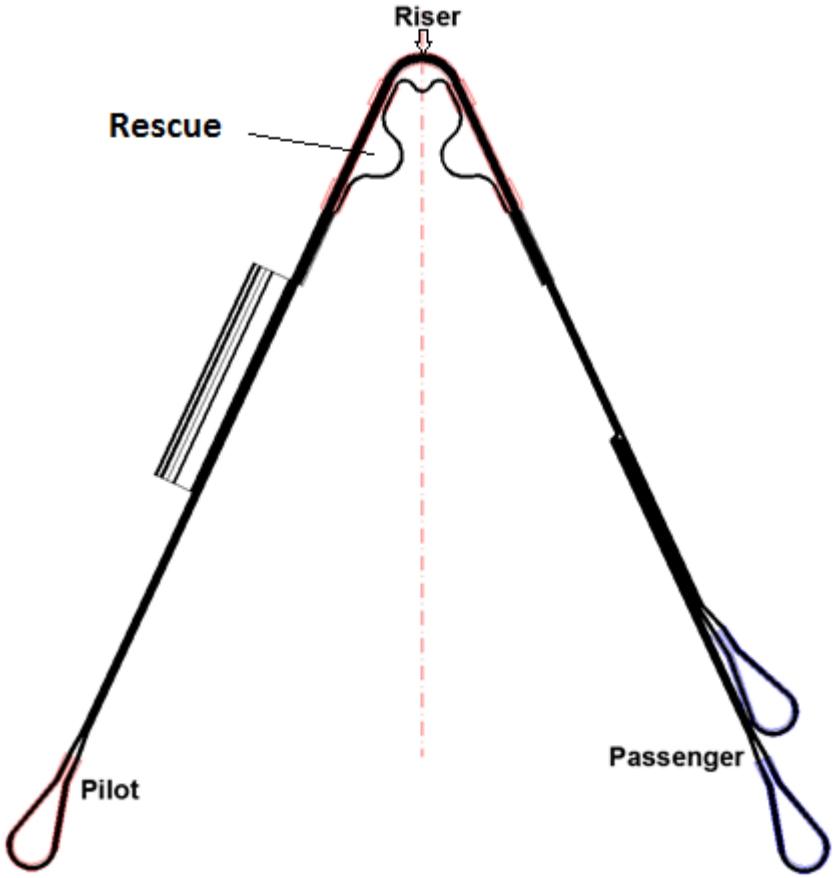


ACHTUNG: NIEMALS WIE AUF DURCHGESTRICHENEM BILD EINHÄNGEN.
ATTENTION. NEVER HOOK IN LIKE SHOWN IN CROSSED PICTURE.



f. Soft-Spreize 20mm / V-Spreader 20mm – Option/option

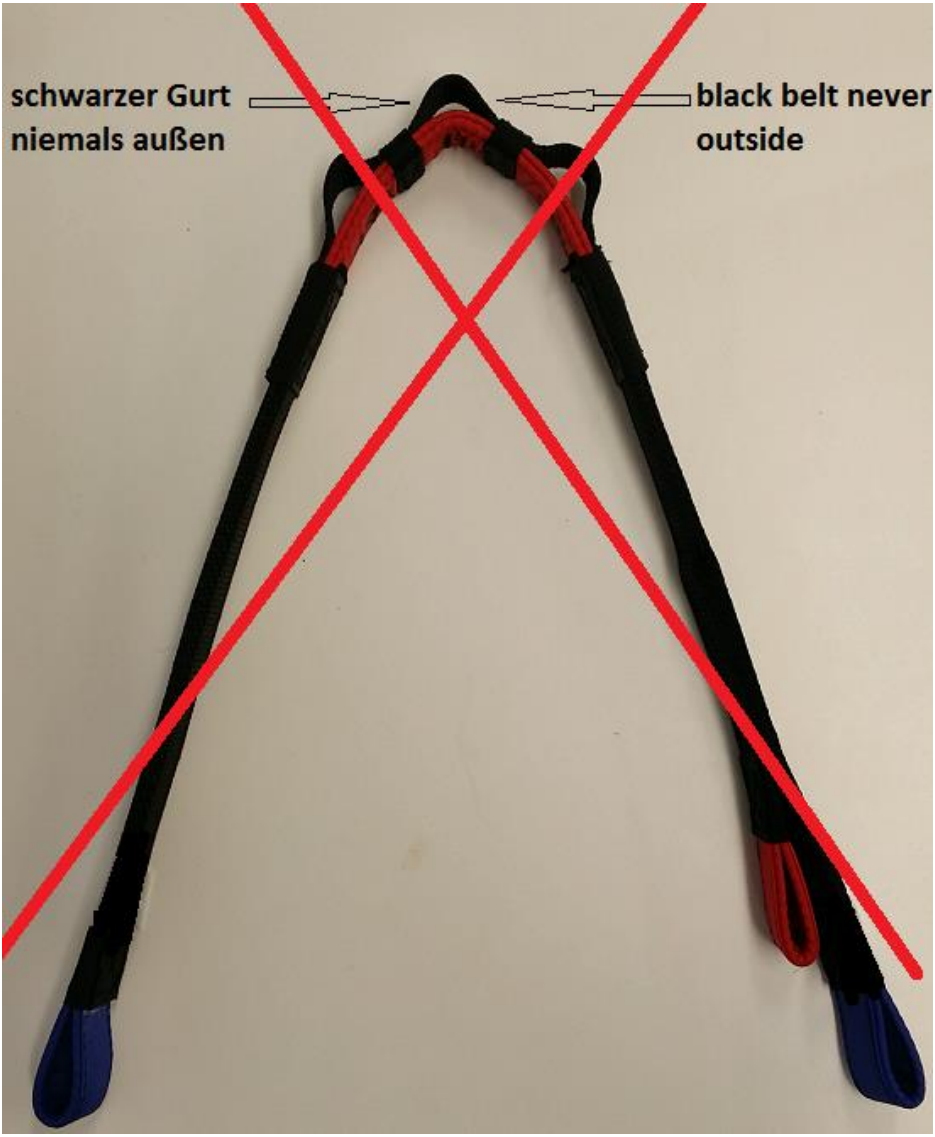
Material/material:
SEO KWANG, Korea – ¾" Nylon – 2300Lbs



Korrekte Verbindung zum Tragegurt:
Correct connection to riser:



ACHTUNG: NIEMALS SOFT-SPREIZE UMDREHEN – NIE INNENSEITE NACH AUSSEN!
ATTENTION: DO NEVER TURN V-SPREADER INSIDE-OUT!



B. Material and certification – Materials

Sail

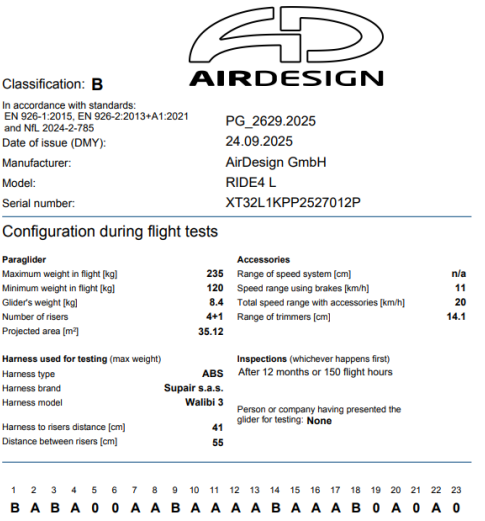
· Top Sail: Dominico Dokdo-30 DMF 43 g/m²
· Bottom Sail: Dominico N20 DMF / 2044 32 PS 32g/m²
· Ribs, V-ribs, Straps: Dominico 30 DFM / 2044 32 FM 32g/m²

Lines

· Top lines: Liros DSL / Liros PPSL
· Middle lines: Liros PPSL
· Main lines: Edelrid 2 7343

Riser

• 19mm / 12mm Cousin trestec Aramid PES



AIRDESIGN

Classification: **B**

In accordance with standards:
EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785

	PG_2629.2025
Date of issue (DMY):	24.09.2025
Manufacturer:	AirDesign GmbH
Model:	RIDE4 L
Serial number:	XT32L1KPP2527012P

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight [kg]	235
Minimum weight in flight [kg]	120
Glider's weight [kg]	8.4
Number of risers	4+1
Projected area [m²]	35.12

Accessories

Range of speed system [cm]	n/a
Speed range using brakes [km/h]	11
Total speed range with accessories [km/h]	20
Range of trimmers [cm]	14.1

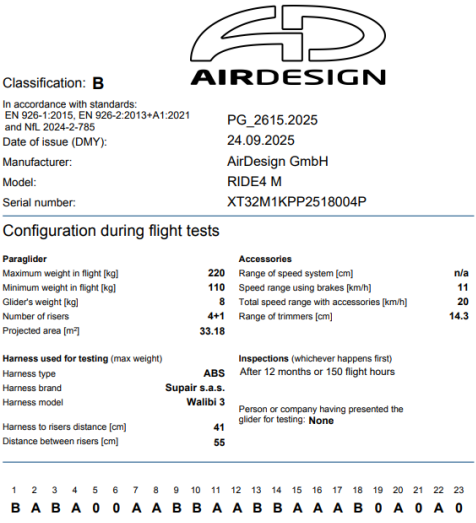
Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Supair s.a.s.
Harness model	Walibi 3
Harness to risers distance [cm]	41
Distance between risers [cm]	55

Inspections (whichever happens first)
After 12 months or 150 flight hours

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

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



AIRDESIGN

Classification: **B**

In accordance with standards:
EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785

	PG_2615.2025
Date of issue (DMY):	24.09.2025
Manufacturer:	AirDesign GmbH
Model:	RIDE4 M
Serial number:	XT32M1KPP2518004P

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight [kg]	220
Minimum weight in flight [kg]	110
Glider's weight [kg]	8
Number of risers	4+1
Projected area [m²]	33.18

Accessories

Range of speed system [cm]	n/a
Speed range using brakes [km/h]	11
Total speed range with accessories [km/h]	20
Range of trimmers [cm]	14.3

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Supair s.a.s.
Harness model	Walibi 3
Harness to risers distance [cm]	41
Distance between risers [cm]	55

Inspections (whichever happens first)
After 12 months or 150 flight hours

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

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

A. SERVICE BOOKLET - SERVICEHEFT

Model: **RIDE4**

Size/Größe: ❒ **M** ❒ **L**

Serial number/Seriennummer: _____

Colour/Farbe: _____

Date of purchase/Kaufdatum: _____

Date of first flight/Erstflug: _____

Pilot (1. Owner/ Halter)

First name/Vorname: _____

Family name/Nachname: _____

Street/Straße: _____

City/Wohnort: _____

Post code/PLZ: _____

Country/Land: _____

Telephone/Telefon: _____

Fax: _____

Email: _____

Pilot (2. Owner/ Halter)

First name/Vorname:_____

Family name/Nachname:_____

Street/Straße: _____

City/Wohnort: _____

Post code/PLZ: _____

Country/Land: _____

Telephone/Telefon: _____

Fax:_____

Email: _____

Pilot (3. Owner/ Halter)

First name/Vorname:_____

Family name/Nachname:_____

Street/Straße: _____

City/Wohnort: _____

Post code/PLZ: _____

Country/Land: _____

Telephone/Telefon: _____

Fax:_____

Email: _____

Please ensure that your Service centre signs after each check, here.
Bitte achten Sie darauf, dass Ihr Service-Betrieb nach jeder Inspektion abstempelt und unterschreibt.

Service 1

Date/Datum: _____

Type of service/Art der Serviceleistung

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Service 2

Date/Datum: _____

Type of service/Art der Serviceleistung

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Service 3

Date/Datum: _____

Type of service/Art der Serviceleistung

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Please ensure that your Service-station signs after each check here.
Bitte achten Sie darauf, dass Ihr Service-Betrieb nach jeder Inspektion abstempelt und unterschreibt.

Service 4

Date/Datum: _____

Type of service/Art der Serviceleistung

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Service 5

Date/Datum: _____

Type of service/Art der Serviceleistung

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Service 6

Date/Datum: _____

Type of service/Art der Serviceleistung

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

B. Registry Of Product - Produktregistrierung

Model/Modell: **RIDE4**

Size/Größe: ❒ **M** ❒ **L**

Serial Number/Seriennummer: _____

Date of Purchase/Kaufdatum: _____

First Flight/Erstflug: _____

Check Flight made from/Eingeflogen von: _____

Customer/Käufer:

Family Name/ Nachname: _____

First Name/Vorname: _____

Address/Adresse: _____

_____

Tel: _____

Fax: _____

Email: _____

Stamp of Distributor and Signature/Händlerstempel und Unterschrift

Product Registration: cut off and send to AIRDESIGN, or register online at: www.ad-gliders.com
Produktregistrierung abtrennen und einschicken, oder online registrieren unter:
http://register.airdesign.at/