



SPORTKITES

get your
MOJO
flying ...

Assembly and flying instructions

Aufbau- und Fluganleitung

Notice d'assemblage et guide de vol

Instrucciones de montaje y vuelo



MOJO Art.-No. :
119 392 17 VOLCANO
119 392 20 JUNGLE

www.hq-sportkites.com

▼ Before you start

English

Thanks to its braking chutes, the MOJO is a stable kite, but it can pull very hard and move extremely fast in higher winds. We therefore recommend making the first flying attempts in approximately 8 to 12 mph (12-19 kph) wind speeds - 3 on the Beaufort (Bft.) scale. A beach with soft sand is an ideal practice ground. The risk of damaging the kite is lowest here. We fundamentally recommend leaving the braking chute installed. At wind strengths around 4 to 7 mph (6-11 kph) wind speeds - 2 on the Beaufort (Bft.) scale, however, its light wind properties are improved by removing the braking chute.

It is also an advantage if you are already familiar with the steering methods for two-lined sports steering kites, since the Mojo can be steered similarly to a two-lined steering kite when the brake lines are left hanging (see the chapter "Release position").

▼ Bevor Sie starten

Deutsch

Durch seine Bremssegel ist der MOJO zwar ein gut beherrschbarer Drachen, jedoch kann er bei stärkerem Wind sehr zugkräftig und schnell werden. Wir empfehlen deshalb die ersten Flugversuche bei ca. 3 Bft. zu unternehmen. Ein Strand mit weichem Sand ist das ideale Übungsgelände. Die Gefahr einer Beschädigung des Drachens ist dort am geringsten. Grundsätzlich empfehlen wir das Bremssegel eingebaut zu lassen. Bei Windstärken um die 2 Bft. lassen sich jedoch die Leichtwind-eigenschaften verbessern, indem man das Bremssegel entfernt.

Weiterhin ist es von Vorteil, wenn Sie mit der Steuerung von zweileinigen Sportlenkdrachen schon vertraut sind, denn der Mojo lässt sich mit durchhängenden Bremsleinen (siehe Kapitel »Release Stellung«) ähnlich wie ein zweileiniger Lenkdrachen steuern.

▼ Avant de décoller

Français

Grâce à sa voile de frein, la MOJO est une aile très maîtrisable, mais elle peut développer une traction puissante et une bonne vitesse par vent fort. Nous recommandons donc d'effectuer les premiers essais de vol par un vent d'env. 3 Bft. Une plage de sable fin offre un terrain d'exercice idéal, car moins de risque d'endommager l'aile. Par principe, nous recommandons de ne pas défaire la voile de frein. Cependant, par des vents autour de 2 Bft., le démontage de la voile de frein permet d'améliorer les performances par vent faible.

Une bonne expérience au pilotage de cerfs-volants pilotables à deux lignes représente un avantage, car le pilotage de la Mojo avec les lignes de frein pendantes (voir chapitre »Position Release«) est similaire à celui d'une aile deux lignes.

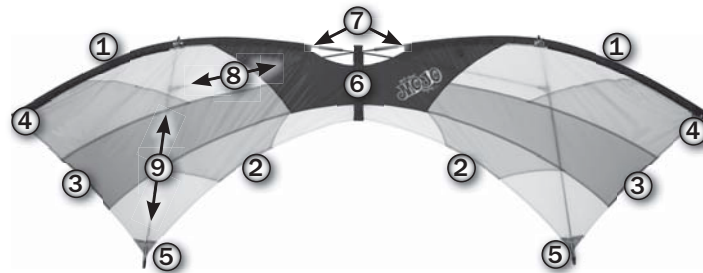
▼ Antes de empezar

Español

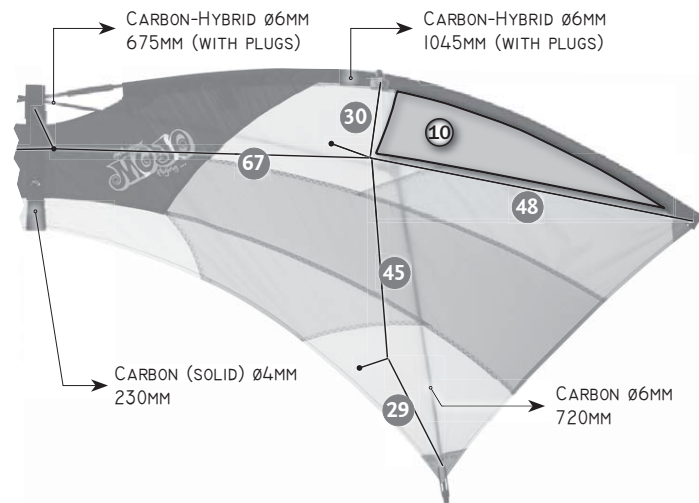
Gracias a su vela de freno, el modelo MOJO es una cometa fácil de controlar pero que, con viento fuerte, puede alcanzar una fuerza de arrastre y rapidez considerables. Por ello, recomendamos realizar la primera prueba de vuelo a aprox. 3 puntos Beaufort. Una playa de arena blanda es el terreno ideal para la práctica. Aquí se reduce al máximo el riesgo de que se produzcan daños en la cometa. En general, recomendamos dejar montada la vela de freno. Sin embargo, con fuerzas de viento de 2 puntos Bft. es posible mejorar las características de viento débil retirando la vela de freno.

Si ya está familiarizado con el control de cometas acrobáticas de dos líneas, otra ventaja del modelo Mojo es que con las líneas de freno relajadas (véase capítulo "Posición de liberación") se puede controlar de forma similar a una cometa de dos líneas.

Overview · Übersicht · Vision Generale · Visión General



	English	Deutsch	Français	Español
1	Leadingedge [LE]	Leitkante	Bord d'attaque	Borde de ataque
2	Trailingedge	Schleppkante	Bord d'attaque	Borde de ataque
3	wingtip edge	Flügelspitzen Kante	Bord du bout d'aile	Borde de punta de ala
4	Front Wing Tip	Vordere Flügel-spitze	Bout d'ail antérieur	Punta de ala delantera
5	Rear Wing Tip	Hintere Flügel-spitze	Bout d'aile postérieur	Punta de ala trasera
6	Spine	Kiel	Quille	Quilla
7	LE Spar	Leitkantenstab	Barre de bord d'attaque	Varilla de borde de ataque
8	Spreader	Spreize	traverse	Travesa
9	Vertical Strut	Vertikalstab	Barre verticale	Varilla vertical
10	Braking chute	Bremssegel	Voile de frein	Vela de freno



The right to make technical alterations is reserved.

Technische Änderungen vorbehalten.

Tous droits de modifications techniques réservés.

Se reserva el derecho a realizar modificaciones técnicas.

▼ Layout

English

See images on the next double page

1. Spread the sail in front of you with its front (printed side) facing down.
2. Insert the vertical rods into the connectors which are fastened to the leading edge. These rods are glued to the cap at the lower end.
3. Open the hook and loop tab on the keel rod pouch and close it so that the keel rod is firmly fastened in.
4. First insert the spreaders into the leading edge rod ...
5. ... and then into the connectors on the vertical rods.
6. Open the outer velcro tab on the keel and place it over the crossing spreaders. Close the velcro closure and loop closure without applying pressure to the spreaders.
7. Fasten the braking chutes to the leading edge using the velcro and loop closure.
8. Loosely hang the loop of the braking chute over the bridle for the top flight lines. Now secure the Mojo on the ground or have a helper secure it.
9. Lay out all flight lines in the direction of the wind, and fasten the lines to the handles with a double loop (see pages 7 and 8). We recommend that you consistently use the red handle on the left and the black handle on the right. Both braking lines are fastened with black mantle cord on the ends and are fastened on the handle by their bottom ends. The line which is marked in red on its ends is accordingly fastened at the top on the red handle. The line which is mantled in blue is fastened at the top on the black handle.
10. Now fasten the other ends of the lines to the appropriate attachment points on the bridle of the kite.
11. The overview on page 9 shows how it should look when done.

▼ Aufbau

Deutsch

Siehe dazu Bilder auf der nächsten Doppelseite

1. Breiten Sie das Segel mit der Vorderseite (bedruckte Seite) nach unten vor sich aus.
2. Stecken Sie die Vertikalstäbe in die Verbinder, welche an der Leitkante befestigt sind. Diese Stäbe sind mit der Kappe am unteren Ende verklebt.
3. Öffnen Sie die Klettbandlasche der Kielstabtasche und schließen sie diese so, dass der Kielstab fest eingespannt ist.
4. Stecken Sie die Spreizen zuerst auf den Leitkantenstab ...
5. ... und dann in die Verbinder auf den Vertikalstäben.
6. Öffnen Sie die äußere Klettbandlasche am Kiel und legen Sie diese über die sich kreuzenden Spreizen. Verschließen Sie die Klettbandlasche ohne dabei Druck auf die Spreizen auszuüben.
7. Befestigen Sie die Bremssegel mit Hilfe des Klettbandes auf der Leitkante.
8. Hängen Sie die Schlaufe des Bremssegels locker über den Adapter für die oberen Flugleinen. Sichern Sie den Mojo nun am Boden oder mit Hilfe eines Helfers.
9. Legen Sie alle Flugleinen in Windrichtung aus und befestigen Sie die Leinen mit einem Buchtknoten (siehe Seite 7 und 8) an den Griffen. Wir empfehlen Ihnen konsequent den roten Griff links zu benutzen und den schwarzen rechts. Beide Bremsleinen sind an den Enden mit schwarzer Mantelschnur gekennzeichnet und werden am Griff an den unteren Tampen befestigt. Die an den Enden rot gekennzeichnete Leine wird entsprechend oben am roten Griff befestigt. Die blau ummantelte Leine oben am schwarzen Griff.
10. Befestigen Sie nun die anderen Enden der Leinen an entsprechenden Anknüpfungspunkten an der Waage des Drachens.
11. Die Übersicht auf Seite 9 zeigt, wie es letztendlich aussehen sollte.

▼ Assemblage

Français

Voir les illustrations de la page double suivante

1. Déployer la voile avec l'intrados (face imprimée) vers le bas devant soi.
2. Insérer les barres verticales dans les connecteurs fixés au bord d'attaque. Ces barres sont collées en bas avec l'embout.
3. Ouvrir la fermeture auto agrippantes de la poche de quille et la fermer de manière à tendre correctement la quille.
4. Insérer les traverses sur la barre de bord d'attaque ...
5. ... puis dans les connecteurs des barres verticales.
6. Ouvrir la fermeture auto agrippante de la quille et la placer par-dessus les traverses croisées. Refermer la poche velcro sans faire pression sur les traverses.
7. Fixer la voile de frein à l'aide de la fermeture auto agrippante sur le bord d'attaque.
8. Suspendre les boucles de la voile de frein au-dessus de l'adaptateur des lignes de vol supérieures. Sécuriser la Mojo au solo ou demander l'aide d'un assistant.
9. Déployer toutes les lignes dans le sens du vent et les fixer aux poignées par une tête d'alouette (voir page 7 et 8). Nous recommandons de toujours utiliser la poignée rouge à gauche et la noire à droite. Les deux lignes de frein sont caractérisées par une tresse noire à leurs extrémités et doivent être fixées sur le bout inférieur de la poignée. Fixer la ligne avec une tresse rouge en haut de la poignée rouge et la ligne avec une tresse bleue en haut de la poignée noire.
10. Attacher ensuite les autres extrémités des lignes à leurs points d'attache respectifs sur le bridage de l'aile.
11. L'illustration de la page 9 montre le résultat final.

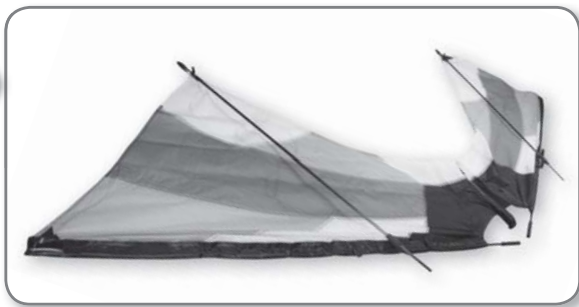
▼ Montaje

Español

Observe las imágenes de la siguiente página doble

1. Despliegue la vela con la parte delantera (lado estampado) hacia abajo delante de usted.
2. Inserte las varillas verticales en el elemento de unión, que está unido al borde de ataque. Las varillas se adhieren al extremo inferior con la caperuza.
3. Abra la brida de tejido auto-adherente del receptor de varilla de quilla y ciérrela de modo que la varilla de quilla quede firme y tensa.
4. En primer lugar, inserte los desviadores en la varilla del borde de ataque:..
5. ... y, a continuación, en el elemento de unión de las varillas verticales.
6. Abra la brida de tejido auto-adherente exterior que se encuentra en la quilla y dispóngala sobre los desviadores entrecruzados. Cierre la brida de tejido auto-adherente sin ejercer presión sobre los desviadores.
7. Fije la vela de freno con la ayuda del tejido auto-adherente al borde de ataque.
8. Cuelgue el tubo flexible de la vela de freno sin tensión sobre el adaptador para las líneas de vuelo superiores. Asegure ahora la cometa Mojo al suelo o solicite la ayuda de otra persona.
9. Disponga todas las líneas de vuelo en la dirección del viento y fíjelas con una presilla de alondra (véase páginas 7 y 8) a los mandos. Le recomendamos usar el mando rojo a la izquierda y el negro a la derecha. Las dos líneas de freno están identificadas con un hilo de revestimiento negro y se fijan en el mando en el cabo inferior. La línea marcada en color rojo en el extremo se fija en la parte superior de mando rojo. La línea con revestimiento azul se fija arriba al mando negro.
10. Fije ahora los otros extremos de las líneas a los puntos de amarre correspondientes en el equilibrador de la cometa.
11. El resumen de la página 9 muestra el aspecto final correcto.

1



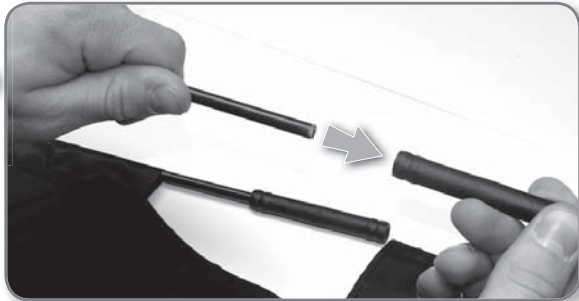
2



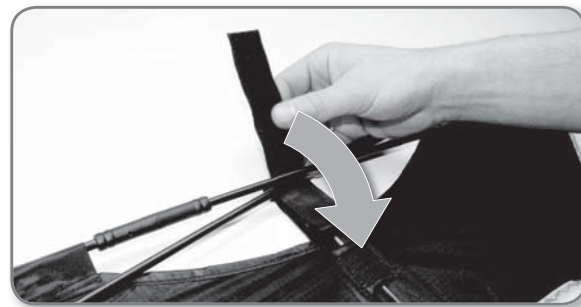
3



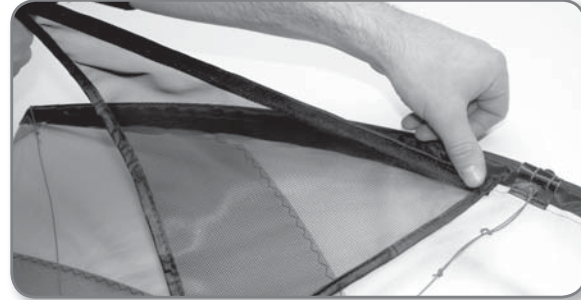
4



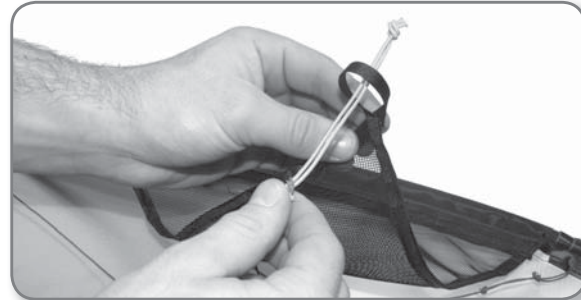
5



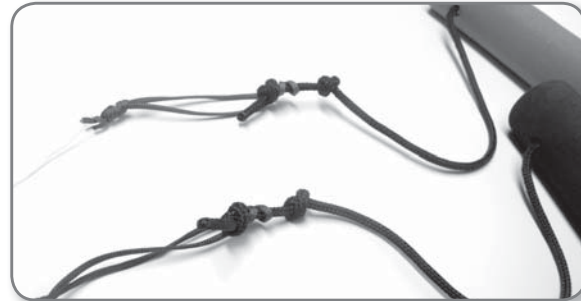
6



7



8

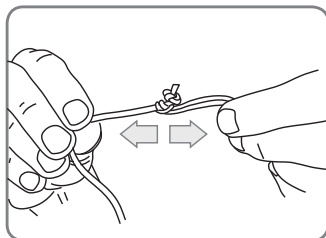
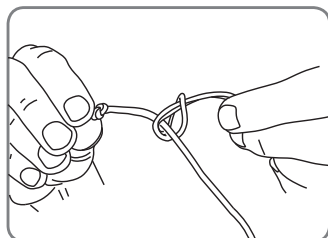
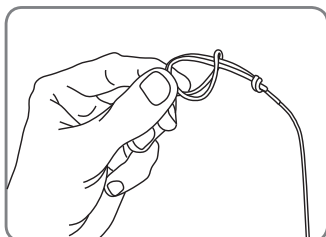
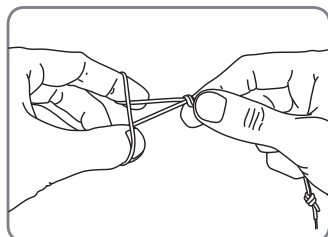
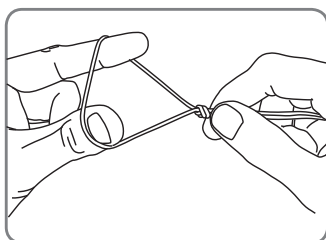


9



10

▼ **Larks Head Knot**
Buchtknoten
Tête d'alouette
Presilla de alondra



▼ **Overview · Übersicht · Vision Generale · Visión General**



▼ **Disassembly**

English

Secure the kite on the ground – this is best done with a helper. Then detach the flight line from the kite.

The flight lines can be wrapped as they were at the time of delivery. They should be wrapped onto the winder in a figure 8.

Alternatively, place the handles and winder together and wrap the lines over them.

The kite can be disassembled in the reverse order in which it was assembled. However the gauze chute can stay fastened on the kite.



▼ **Abbauen**

Deutsch

Sichern Sie den Drachen am Boden - am besten mittels Helfer. Dann lösen Sie die Flugleine vom Drachen.

Die Flugleinen lassen sich so aufwickeln wie sie im Auslieferungszustand waren. Diese sollten in Form einer 8 auf den Winder aufgewickelt werden.

Alternativ können Sie Griffe und Winder zusammenlegen und die Leinen dann darüber wickeln.

Der Drachen lässt sich in umgekehrter Reihenfolge zum Aufbau wieder abbauen. Das Gazesegel kann jedoch am Drachen befestigt bleiben.

▼ **Démontage**

Français

Sécuriser l'aile au sol, demander de préférence à un assistant, puis détacher les lignes de l'aile.

Les lignes peuvent être enroulées comme elles l'étaient à la livraison. Enrouler en forme de huit sur le Winder.

Il est aussi possible de poser des poignées et winder ensemble, puis d'enrouler les lignes par-dessus.

Procéder dans l'ordre inverse à l'assemblage pour démonter l'aile. La voile de gaze peut cependant restée fixée.

▼ **Desmontaje**

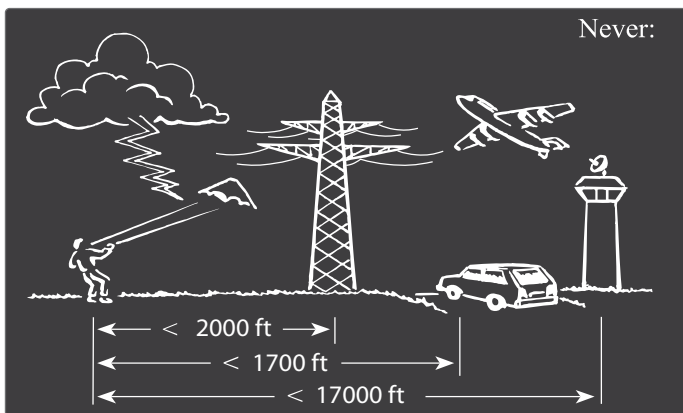
Español

Asegure la cometa al suelo (mejor con la ayuda de otra persona). A continuación, suelte la línea de vuelo de la cometa.

Las líneas de vuelo se pueden enrollar tal como estaban en el estado de suministro. Deben enrollarse en los bobinadores formando un 8.

También puede unir los mandos y bobinadores y utilizarlos para enrollar las líneas.

Para desmontar la cometa, proceda en orden inverso al montaje. La vela de gasa puede permanecer unida a la cometa.



Safety Rules

English

1. Make sure that you always have your kite under control, that it is always in good condition, that it is properly assembled, that the lines are in good condition and carefully connected to the kite and handles or straps.
2. Never fly your kite over the given windspeed. You will overstrain the material and can easily lose control of the kite, which could endanger bystanders.
3. Never fly your kite on busy fields or beaches, or in nature protection areas. Bystanders often have no idea how dangerous a falling kite can be!
4. Onlookers should stand behind the pilot for maximum safety!
5. Keep your distance from other sport kite pilots. Lines under tension can cut each other as they are sharp as knives!
6. Never fly in places where others feel annoyed or threatened by the kite.
7. Never fly in thunderstorms or when a storm is brewing. Never fly near high voltage cables, busy roads or airfields. This presents a danger to life and limb!
8. There are different permitted line lengths. If in doubt, ask your local authorities.
9. Never fly in national preserved areas.
10. Do not leave any waste line or bits of rods or other waste at the flying ground. This helps to protect the environment, avoids trouble and protects the good reputation of the kite pilots.

Sicherheitsregeln

Deutsch

1. Stellen Sie sicher, daß Sie stets die Kontrolle über Ihren Drachen haben, daß er stets in Ordnung ist, daß er korrekt aufgebaut ist, daß die Leinen sich in einem guten Zustand befinden und sorgfältig mit Drachen und Griffen oder Schlaufen verbunden sind.
2. Fliegen Sie Ihren Drachen niemals über den angegebenen Windbereich hinaus. Sie überfordern das Material, können leicht die Kontrolle über den Drachen verlieren und so Unbeteiligte gefährden.
3. Fliegen Sie Ihren Drachen niemals auf überfüllten Wiesen oder Stränden! Passanten wissen oft nicht, wie gefährlich ein herabstürzender Drachen sein kann!
4. Zuschauer stehen am sichersten hinter dem Piloten!
5. Halten Sie Abstand zu anderen Drachenfliegern. Gespannte Schnüre durchschneiden sich gegenseitig und sind messerscharf!
6. Fliegen Sie nie dort, wo sich Dritte durch den Drachen belästigt oder bedroht fühlen!
7. Fliegen Sie niemals im Gewitter oder aufkommendem Unwetter! Lebensgefahr! Fliegen Sie niemals in der Nähe von Hochspannungsleitungen, stark befahrenen Straßen oder Flugplätzen.

8. Die zulässige Schnurlänge beträgt in Deutschland 100 m, in einigen Großstädten nur 60 m. Erkundigen Sie sich im Zweifelsfall bei Ihrer Gemeinde!
9. Fliegen Sie niemals in Naturschutzgebieten.
10. Lassen Sie keine Schnur- oder Stabreste oder Abfall auf dem Flugfeld zurück. Sie helfen so, die Umwelt zu schützen, vermeiden Ärger und erhalten den guten Ruf der Drachenflieger.

Règles de Sécurité

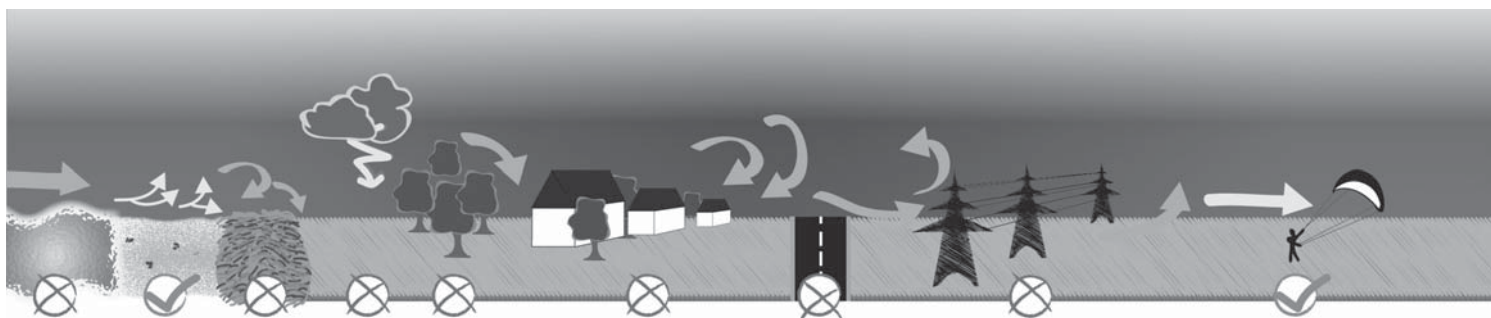
Français

1. Ne voler jamais par temps orageux, près de lignes à haute-tension, d'une route ou d'un aéroport.
2. Assurez-vous que vous avez toujours la maîtrise de votre cerf-volant, qu'il est correctement assemblé, que vos lignes soient en bon état et qu'elles soient soigneusement attachées à votre cerf-volant et à vos poignées.
3. N'utilisez jamais votre cerf-volant au delà de la plage de vent recommandée. Sinon, vous risquez d'endommager votre matériel et surtout d'en perdre le contrôle et de mettre ainsi en danger la sécurité du public.
4. Ne faites jamais voler votre cerf-volant dans des endroits trop fréquentés (plages, parcs, etc...)! Les passants ne réalisent pas le danger que représentent des lignes tendues ou un cerf-volant en mouvement.
5. La place la plus sûre pour les spectateurs est derrière le pilote.
6. Garder vos distances avec les autres cerfs-volistes: les lignes tendues risquent de se couper entre elles.
7. Ne volez pas dans un lieu public si certaines personnes sont dérangées. Le non-respect de ce point risquerait d'inciter les pouvoirs publics à prendre des mesures d'interdiction.
8. Les longueurs de ligne maximales sont réglementées en fonction des sites. Consultez les autorités locales avant d'utiliser plus de 60 m de ligne.
9. Les cerfs-volants sont interdits dans les parcs nationaux et soumis à des restrictions horaires ou saisonnières dans certaines communes. Renseignez-vous avant d'enfreindre ces règlements.
10. Pour préserver l'environnement et la bonne réputation des passionnés de cerf-volant, veillez à ne rien laisser sur les terrains (lignes, morceaux de barres, déchets)

Reglas de seguridad

Español

1. Asegúrese de tener la cometa siempre bajo control, que esté en buenas condiciones de uso, bien montada y que las líneas estén correctamente anudadas a la cometa y a los mandos.
2. Nunca vuele la cometa con más viento del máximo recomendado. Puede someter el material a un esfuerzo excesivo y perder fácilmente el control de la misma, poniendo en peligro a los espectadores.
3. No vuele en campos, playas, o zonas naturales protegidas que estén ocupadas por otras personas. La gente no es consciente de los daños que puede ocasionar una cometa al precipitarse inesperadamente al suelo.
4. Por seguridad, los espectadores deben permanecer siempre detrás del piloto.
5. Mantenga una distancia de seguridad entre otros pilotos. Las líneas de vuelo en tensión pueden cortar las de otro piloto como una cuchilla.
6. No vuele en lugares donde su cometa pueda ocasionar desperfectos o molestias a otras personas.
7. No vuele durante tormentas o cuando éstas se aproximen. No vuele cerca de líneas de alta tensión. No vuele cerca de carreteras, autopistas y aeropuertos, puede poner en peligro su vida y la de los demás.
8. Hay diferentes límites de altitud autorizados para el vuelo de cometas. Si tiene alguna duda, consulte con las autoridades locales.
9. No vuele en zonas naturales protegidas ni áreas restringidas.
10. No deje trozos de líneas, varillas u otro tipo de desperdicios en la zona de vuelo. Esto contribuye a preservar el medio ambiente y a proteger la reputación de los pilotos de cometas.



English

▼ Choose Your Flying Site

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

The side facing the wind is called the windward side among kite flyers. The side facing away from the wind is known as the lee side. Therefore, the kite flies "in the lee" while the pilot stands with his back "windward". Turbulent winds can be very dangerous and may surprise and overstrain you with its unpredictability.

Avoid flying in strongly gusting winds.

Deutsch

▼ Wähle das Flugfeld

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

Die dem Wind zugewandte Seite wird auch unter Drachenfliegern Luv-Seite genannt. Die dem Wind abgewandte Seite Lee-Seite. Der Drachen fliegt daher "in Lee", der Pilot steht mit dem Rücken "in Luv".

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

Vermeiden Sie das Fliegen in stark böigem Wind.

Français

▼ Choix du spot

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

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

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

Éviter de voler votre cerf volant en cas de vent très irrégulier.

Español

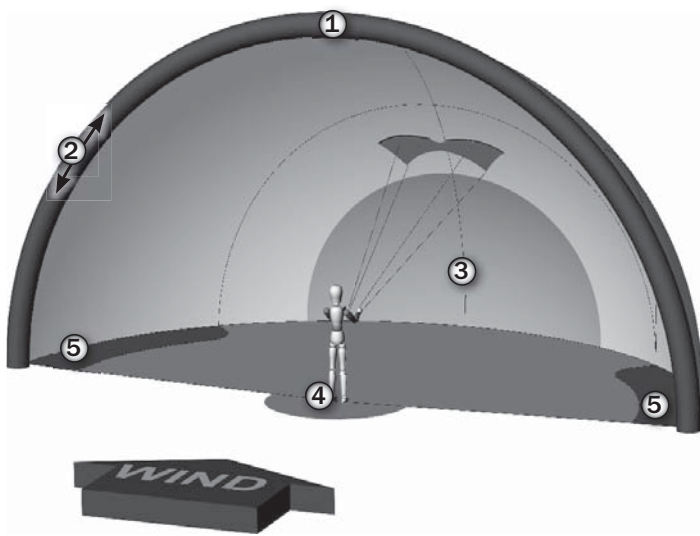
▼ Selección del campo de vuelo

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

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

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

Evite volar la cometa con viento muy racheado.



	English	Deutsch	Français	Español
1	Zenith	Zenit	zénith	cenit
2	Edge of the wind window	Windfensterrand	Bord de la fenêtre de vent	Borde de la ventana del viento
3	Powerzone	Powerzone	Zone de puissance	Zona de mando
4	centrum	Zentrum	centre	el centro
5	If there is a lot of wind, start and land the kite in this zone	Bei viel Wind den Kite in dieser Zone starten und landen	Si le vent est fort, d'coller et atterrir le cerf-volant dans cette zone	Si hay mucho viento, despegar y aterrizar en esta zona

▼ The wind window

English

The kite flies within a so-called wind window which approximately forms a quarter sphere around the pilot, who stands at its centre (4). It is therefore easy to recognise that the kite flies on circular routes.

The border zone of the wind window which lies precisely above the pilot is the zenith (1). Here, the kite can be flown especially calmly and without requiring a lot of pulling strength. You can also use the zenith position to take short rests.

The thick border (2) in the graphic describes the edge of the wind window at which the kite stands still. The pull intensity is lowest here. It is easier to steer the kite down here, and simpler to land it (5).

The area in front of the pilot (3) shows the so-called power zone in which the wind exercises the greatest amount of pressure on the kite. Pressure towards the outside is lessened, and the kite loses pull force and speed until it finally reaches a standstill at the edge of the wind window.

▼ Das Windfenster

Deutsch

Der Drachen fliegt innerhalb eines sogenannten Windfensters, welches ungefähr eine Viertelkugel um den Piloten bildet, in deren Mittelpunkt (4) er sich befindet. Somit ist leicht zu erkennen, dass der Drachen auf Kreisbahnen fliegt.

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

Der dicke Rand (2) in der Grafik beschreibt den Rand des Windfensters, an dem der Drachen zum Stillstand kommt. Dort ist die Zugkraft am geringsten. Der Drachen lässt sich dort einfach nach unten lenken und leicht landen (5).

Der Bereich vor dem Piloten (3) in der Grafik zeigt die sogenannte Powerzone, in der der Winddruck auf den Drachen am größten ist, nach außen hin nimmt der Druck ab, der Drachen verliert an Zugkraft und Geschwindigkeit, bis er letztendlich am Windfensterrand zum Stillstand kommt.

▼ Initiation au Vent

Français

Le cerf-volant évolue dans la fenêtre de vol, laquelle forme environ un quart de sphère autour du pilote qui se tient dans son centre (4). On reconnaît alors aisément les trajectoires circulaires du cerf-volant.

La zone du bord de la fenêtre de vol située exactement au-dessus du pilote se nomme le zénith (1). Le cerf-volant peut y être maintenu stable et sans grande traction. La position au zénith peut aussi être utilisée afin de faire une petite pause.

La bordure épaisse (2) du graphique décrit la bordure de la fenêtre de vol dans laquelle le cerf-volant se stabilise et la traction est la moindre. Il est alors facile de faire descendre le cerf-volant pour l'atterrissage (5).

La zone située en face du pilote (4) du graphique décrit la zone de puissance, dans laquelle la traction du cerf-volant est la plus forte. La force du vent diminue vers l'extérieur, la traction et la vitesse du cerf-volant diminuent jusqu'à ce qu'il se stabilise en bordure de la fenêtre de vol.

▼ La Ventana del Viento

Español

La cometa vuela en el centro de una ventana de viento, que forma sin peligro media semiesfera en torno (4) al piloto. Así es fácil reconocer que la cometa describe un movimiento similar a una órbita.

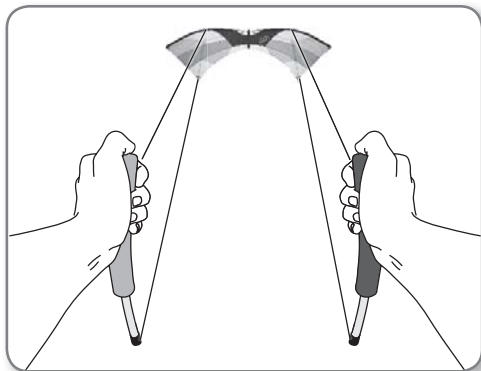
La sección del borde de la ventana de viento que se encuentra justo encima del piloto, recibe el nombre de cenit (1). En este punto la cometa se sostiene suavemente y sin ejercer mucha fuerza de arrastre. Utilice la posición de cenit para realizar pequeñas pausas.

El borde grueso (2) que se muestra en la imagen señala el borde de la ventana de viento donde la cometa se detiene. Aquí la fuerza de tracción es mínima. En este punto es posible hacer descender y aterrizar (5) la cometa con facilidad.

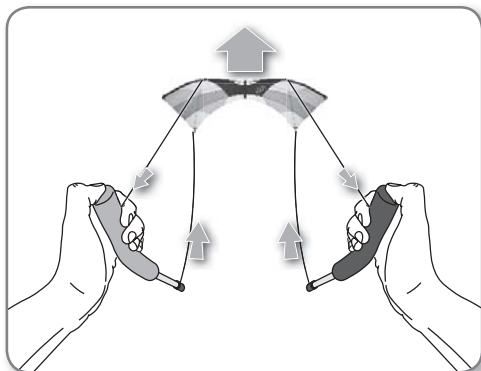
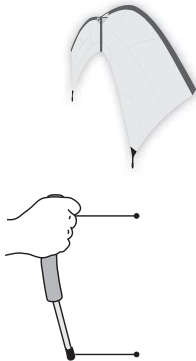
La sección situada delante del piloto (4) representada en la imagen señala la zona de potencia, donde la presión del viento en la cometa es más intensa. Hacia afuera la presión desciende, la cometa pierde tracción y velocidad hasta que, finalmente, se detiene en el borde de la ventana de viento.

▼ The four line handle

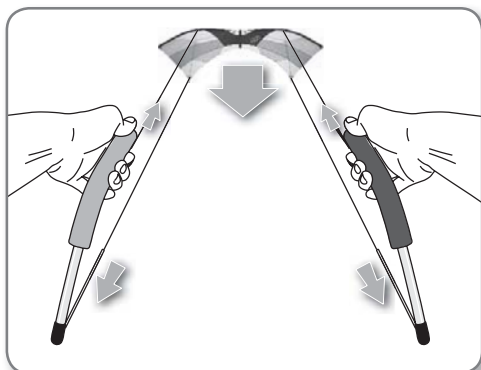
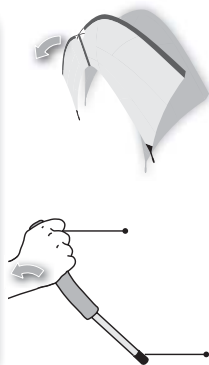
▼ Der Vierleiner-Griff



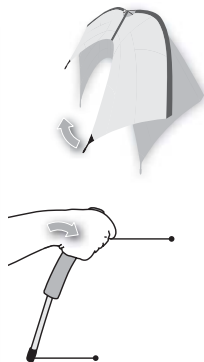
Neutral position · Neutral-Stellung



Release position · Release-Stellung



Braking position · Brems-Stellung



Neutral position / base position

English

Both handles are held vertically in this position. The kite is standing in the air horizontally and with no forward movement.

All lines are evenly tensioned. Keeping the air in one position in the air requires only barely noticeable corrective steering movements.

Neutral-Stellung / Grundstellung

Deutsch

In dieser Stellung werden beide Griffe senkrecht gehalten. Der Drachen steht dabei waagrecht und ohne Vortrieb in der Luft.

Alle Leinen sind gleichmäßig gespannt. Um den Drachen in der Luft an einer Position zu halten, sind nur kaum merkbare Lenkbewegungen zur Korrektur nötig.

Release position – start and forward flight

English

The handles are tilted back with a wrist movement. In other words, the lower end is moving in the direction of the kite. This means that the brake lines will lose tension, so that the sail assumes a positive approach angle.

In this position, the kite flies forward over its leading edge. This is the main flight direction

Release-Stellung - Start & Vorwärtsflug

Deutsch

Die Griffe werden aus dem Handgelenk heraus nach hinten gekippt. Das heißt das untere Ende bewegt sich in Richtung des Drachens.

Die Bremsleinen verlieren dadurch an Spannung, so daß das Segel einen positiven Anstellwinkel einnimmt.

Der Drachen fliegt in dieser Stellung über seine Leitkante vorwärts. Dies ist die Hauptflugrichtung.

Braking position – backwards flight

English

The handles are tilted forward with a wrist movement. In other words, the lower end is moving in the direction of the pilot.

This tightens the braking lines, so that the sail assumes a negative approach angle.

In this position, the kite flies backwards over its trailing edge.

Brems-Stellung – Rückwärtsflug

Deutsch

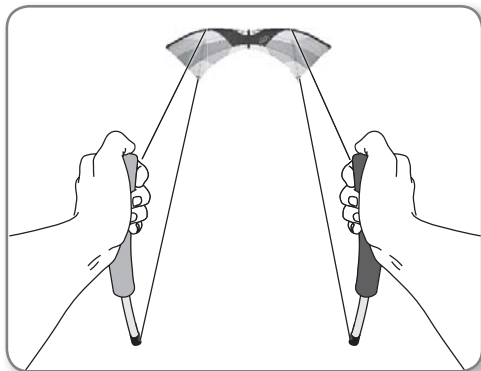
Die Griffe werden aus dem Handgelenk heraus nach vorne gekippt. Das heißt das untere Ende bewegt sich in Richtung des Piloten.

Die Bremsleinen werden dadurch angezogen, so daß das Segel einen negativen Anstellwinkel einnimmt.

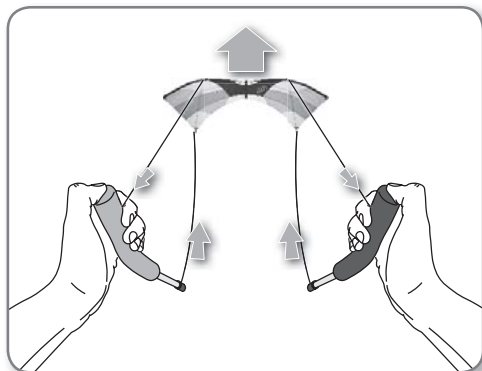
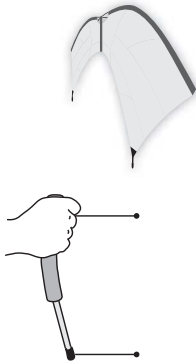
Der Drachen fliegt in dieser Stellung über seine Schleppkante rückwärts.

▼ La poignée quatre lignes

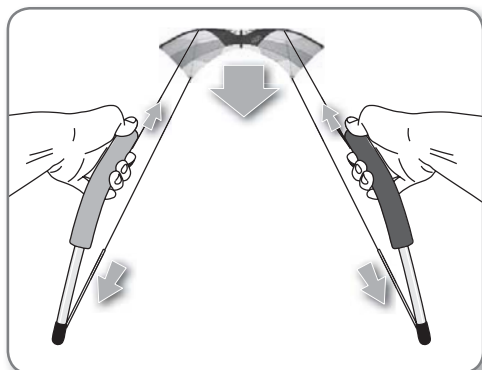
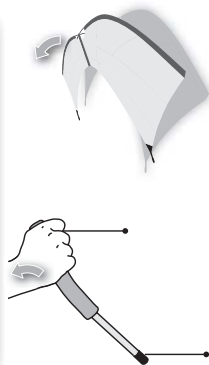
▼ Mando de cuatro líneas



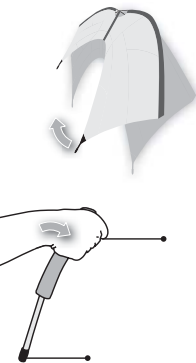
Position neutre · Posición neutral



Position Release · Posición de liberación



Position de freinage · Posición de freno



Position neutre / de base

Français

Cette position consiste à tenir les deux poignées verticales. L'aile alors à plat et vole sans vitesse horizontale.

Toutes les lignes sont tendues de manière régulière. Pour maintenir l'aile à une position, il suffit de mouvements de commande infimes pour corriger.

Posición neutral / posición básica

Español

En esta posición los dos mandos se mantienen en posición vertical. La cometa permanece en el aire en posición horizontal y sin ejercer fuerza de empuje.

Todas las líneas tienen la misma tensión. Para mantener la cometa en el aire en una posición, únicamente es necesario realizar movimientos de giro muy leves para corregir la posición

Position Release – Décollage & vol avant

Français

Basculer les poignées vers l'arrière avec les poignets.

Cela signifie que l'extrémité inférieure se rapproche de l'aile.

Les lignes de frein perdent alors leur tension et la voile adopte un angle d'incidence positif.

Dans cette position, l'aile vole vers l'avant par le bord d'attaque, dans le sens de vol principal.

Posición de liberación – despegue y vuelo hacia delante

Español

Los mandos se inclinan hacia atrás con un giro de muñecas. Es decir, el extremo inferior se mueve en la dirección de la cometa.

Las líneas de freno pierden así tensión, de modo que la vela adquiere un ángulo de ajuste positivo.

La cometa vuela en esta posición hacia delante sobre el borde de ataque. Esta es la dirección principal de vuelo.

Position de freinage – vol arrière

Français

Basculer les poignées vers l'avant avec les poignets.

Cela signifie que l'extrémité inférieure se rapproche du pilote.

Les lignes de frein sont alors tendues et la voile adopte un angle d'incidence négatif.

Dans cette position, l'aile vole vers l'arrière par le bord de fuite.

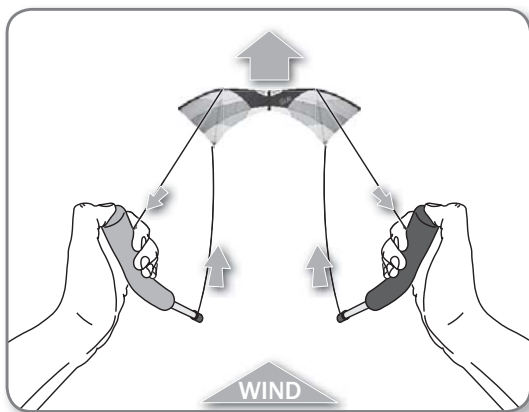
Posición de freno – vuelo hacia atrás

Español

Los mandos se inclinan hacia delante con un giro de muñecas. Es decir, el extremo inferior se mueve en dirección hacia el piloto.

Las líneas de freno ganan así tensión, de modo que la vela adquiere un ángulo de ajuste negativo.

La cometa vuela en esta posición hacia atrás sobre el borde de fuga.



▼ Starting and flying forward

English

The MOJO is most easily started at the centre of the wind window (power zone). If the wind is good, it is sufficient to move the lower ends of the handles in the direction of the kite with a slight tilting movement in the wrists.

If the MOJO does not start (e.g. if there is little wind), a few quick steps backwards can be helpful.

Unlike two-lined steering kites, four-liners only require small movements to perform the desired actions.

Flying forwards

Always keep the handles in a calm parallel hold, side by side at stomach height, shoulder width apart.

If both handles are held at the same angle, the MOJO will maintain its current flight direction.

The flight speed depends on how far you tilt the handles. The farther you turn the lower ends of the handles in the direction of the kite, the faster the MOJO flies.

However, turning too far can cause the MOJO to “drop out of the wind” at the edge of the wind window. Therefore you need to maintain constant control over the angle of the handles and with this, the approach angle of the kite – the bottom lines should always be slightly tensed.

▼ Das Starten

Deutsch

Der MOJO lässt sich am einfachsten in der Mitte des Windfensters starten (Powerzone). Bei gutem Wind reicht es durch eine leichte Kippbewegung im Handgelenk das untere Ende der Griffe in Richtung des Drachens zu bewegen.

Startet der MOJO nicht (z.B. bei wenig Wind), können ein paar leichte Schritte rückwärts eine Hilfe sein.

Im Gegensatz zu zweileinigen Lenkdrachen benötigen Vierleiner nur dezente Bewegungen um die gewünschte Aktion auszuführen.

Vorwärts fliegen

Behalten Sie dabei die Griffe immer ruhig und parallel auf Bauchhöhe in Schulterbreite nebeneinander.

Werden beide Griffe im gleichen Winkel gehalten, behält der MOJO seine momentane Flugrichtung bei.

Die Fluggeschwindigkeit ist davon abhängig wie weit Sie die Griffe kippen. Umso weiter die unteren Enden der Griffe in Richtung Drachen gedreht werden umso schneller wird der MOJO.

Ein übermäßiges Verdrehen kann jedoch bewirken, dass der MOJO am Windfensterrand „aus dem Wind“ kippt. Halten Sie deshalb den Winkel der Griffe und damit den Anstellwinkel des Drachens unter ständiger Kontrolle, also die unteren Leinen immer leicht auf Spannung.

▼ Décollage et vol avant

Français

Pour faire décoller la MOJO, le plus simple est de choisir le centre de la fenêtre de vol (zone de traction). Par bon vent, il suffit de basculer légèrement l'extrémité inférieure des poignées vers l'aile.

Si la MOJO ne décolle pas (par ex. vent faible), effectuer quelques pas rapides vers l'arrière.

Contrairement aux cerfs-volants deux lignes, des commandes de pilotage réduits suffisent pour manœuvrer les quatre lignes.

Vol avant

Toujours tenir les poignées parallèles à la hauteur du nombril et à largeur d'épaule.

Lorsque les deux poignées possèdent le même angle, la MOJO garde sa direction de vol actuelle.

La vitesse de vol dépend de l'inclinaison des poignées. Plus les extrémités inférieures des poignées sont basculées vers l'aile, plus le vol de la MOJO est rapide.

Un basculement excessif des poignées peut faire décrocher la MOJO en bord de la fenêtre de vol. Il est donc essentiel de contrôler en permanence l'angle des poignées et donc l'angle d'incidence de l'aile : les lignes inférieures doivent toujours conserver une certaine tension.

▼ Despegar y volar hacia delante

Español

El mejor lugar para hacer despegar el modelo MOJO es en el centro de la ventana de viento (zona de potencia). En condiciones de buen viento, es suficiente con mover el extremo final del mando en dirección hacia la cometa con una ligera inclinación de muñecas.

Si no consigue hacer despegar la cometa MOJO (p. ej. si hay poco viento), puede ayudarle dar un par de pasos hacia atrás.

Al contrario que las cometas de dos líneas, las de cuatro líneas necesitan solamente leves movimientos para ejecutar la acción deseada.

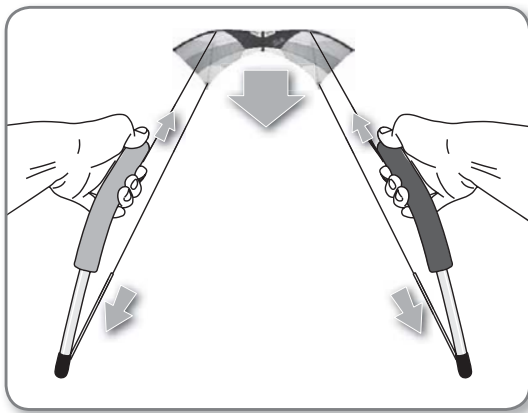
Volar hacia delante

Mantenga los mandos siempre relajados, en paralelo a la cintura y separados a una distancia equivalente a la separación de los hombros.

Si mantiene los dos mandos en el mismo ángulo, la cometa MOJO mantiene la dirección de vuelo que tenga en ese momento.

La velocidad de vuelo depende del grado de inclinación de los mandos. Cuanto más gire los extremos inferiores de los mandos en la dirección de la cometa, más rápido irá MOJO.

Un nivel de giro excesivo puede provocar que la cometa MOJO pierda el impulso en el borde de la ventana de viento. Por ello, mantenga el ángulo de los mandos y, con ello, el ángulo de ajuste de la cometa siempre bajo control y las líneas inferiores con un poco de tensión en todo momento.



▼ Braking, flying backwards and landing

English

Due to its construction, the MOJO flies more slowly backwards than forwards. To reduce the forward flying speed, gently and evenly pull on both lower lines.

To stop the MOJO completely or make it stand still in one place, pull on both lower lines until the MOJO is at a standstill. Continue to pull on the lower lines to initiate backwards flight.

Stopping and flying backwards requires a lot of sensitivity, which you will acquire over time. Consequently, start using the MOJO in moderate winds and fasten the gauze chutes, which are helpful to provide more balanced flying attributes.

First practice starting, flying backwards and landing by flying the MOJO upwards only a few meters after starting and trying to have it stand still there. Out of this position, you can then easily land it in backwards flight.

With some practice, you will also be able to land the MOJO very well on its leading edge and secure it in this position by placing the handles around a ground anchor (ground stake).

Starting backwards from this position is described on one of the next pages.

▼ Bremsen, Rückwärtsflug und Landen

Deutsch

Bauartbedingt fliegt der MOJO rückwärts langsamer als vorwärts. Um die Vorwärtsfluggeschwindigkeit zu verringern ziehen Sie beide untere Leine gleichmäßig leicht an.

Um den MOJO ganz zu stoppen oder ihn auf der Stelle stehen zu lassen, ziehen Sie beide unteren Leinen soweit an, bis der MOJO steht. Ziehen Sie die unteren Leinen weiterhin an, um den Rückwärtsflug einzuleiten.

Das Stoppen und Rückwärtsfliegen erfordert viel Feingefühl, welches Sie sich mit der Zeit antrainieren werden. Fangen Sie deshalb mit dem MOJO bei mäßigem Wind an und befestigen Sie die Gazebremsen, welche für ausgewogenere Flugeigenschaften von Nutzen sind. Üben Sie zuerst das Starten, Rückwärtsfliegen und Landen, indem Sie

den MOJO nach dem Start nur ein paar Meter hoch fliegen und versuchen, ihn dort wie angenagelt stehen zu lassen. Aus dieser Position heraus können Sie ihn dann leicht in einem Rückwärtsflug landen.

Mit etwas Übung können Sie den Mojo auch sehr gut auf seiner Leitkante landen und in dieser Position sichern, indem Sie die Griffe um einen Bodenanker (Groundstake) legen.

Der Rückwärtsstart aus dieser Position ist auf einer der nächsten Seiten beschrieben.

▼ Freinage, vol arrière et atterrissage

Français

En raison de sa construction, la MOJO est plus lente en vol arrière qu'en vol avant. Pour réduire la vitesse de vol (avant), tirer légèrement et régulièrement sur les deux lignes inférieures.

Pour immobiliser la MOJO ou conserver une position, tirer sur les deux lignes inférieures jusqu'à l'arrêt de la MOJO. Continuer de tirer sur les lignes inférieures pour initier le vol arrière.

Le freinage et le vol arrière demandent beaucoup de doigté qui s'acquiert avec une pratique régulière. Effectuer les premiers vols avec la MOJO par vent modéré et fixer les freins en gaze qui assurent un comportement en vol plus équilibré.

Commencer par s'exercer au décollage, vol arrière et atterrissage comme suit : faire décoller la MOJO et tenter, après quelques mètres, de la freiner et l'immobiliser stablement sur la position, puis la faire atterrir en vol arrière.

Avec un peu de pratique, il est aussi possible de faire atterrir la Mojo sur son bord d'attaque et de la sécuriser dans cette position en enroulant les poignées autour d'une ancre (Groundstake).

Le décollage arrière à partir de cette position est décrit plus loin.

▼ Frenar, vuelo hacia atrás y aterrizar

Español

Debido a su diseño, la cometa MOJO vuela más lento hacia atrás que hacia delante. Para reducir la velocidad de vuelo hacia delante, tire de las dos líneas inferiores ligeramente y de forma uniforme.

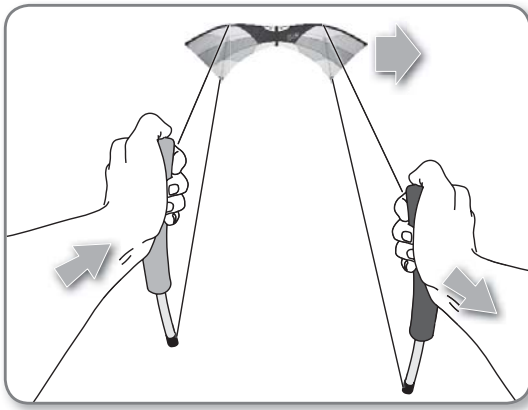
Para detener por completo la cometa MOJO o pararla en un lugar, tire de las dos líneas inferiores hasta que deje de moverse la cometa. Siga tirando de las líneas inferiores para iniciar el vuelo hacia atrás.

Para detener la cometa o iniciar el vuelo hacia atrás es necesario proceder con precisión, lo que se aprende con el tiempo. Por ello, empiece a utilizar la cometa MOJO con viento moderado y fije los frenos de gasa, que son útiles para conseguir un vuelo equilibrado.

Practique en primer lugar el despegue, el vuelo hacia atrás y el aterrizaje subiéndole la cometa MOJO solamente un par de metros después del despegue e intentando mantenerla parada en este lugar. Desde esta posición puede hacer aterrizar la cometa mientras la hace volar hacia atrás.

Con un poco de práctica puede hacer aterrizar la cometa Mojo perfectamente sobre su borde de ataque y asegurarla en esta posición fijando los mandos con un anclaje de suelo.

El despegue hacia atrás desde esta posición se describe en las siguientes páginas.



▼ Sideways flight (Side-Slide)

English

The handles are held in the neutral position to stop the push forward via the leading edge.

The kite then flies in the direction of its longitudinal axis by slightly shifting the handles against each other. The flying speed is low here, so that the kite comes closer to a floating state.

It requires some practice to keep the kite straight only with small corrective wrist movements.

In this flying manoeuvre, the flying speed depends on the degree to which the hands are shifted against each other. However, too large a shift can cause the kite's air flow to be disrupted, so that it collapses. Increased attention is required, especially at the edge of the wind window.

Naturally, this works not only in the horizontal direction, but in all directions. As a next step, try to set the MOJO vertically on one wingtip and fly it up and down in this position.

▼ Seitwärtsflug (Side-Slide)

Deutsch

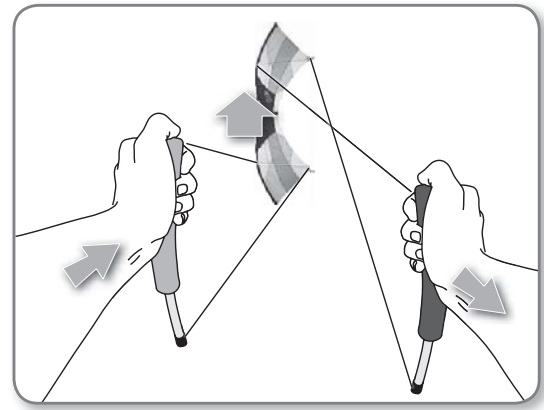
Die Griffe werden in der Neutralstellung gehalten, um den Vortrieb über die Leitkante zu unterbinden.

Durch leichtes Versetzen der Griffe gegeneinander fliegt der Drachen dann in Richtung seiner Längsachse. Die Fluggeschwindigkeit ist dabei gering, so dass es eher einem schwebähnlichen Zustand nahe kommt.

Es bedarf dabei etwas an Übung, den Drachen nur durch leichte Korrekturbewegungen aus dem Handgelenk gerade zu halten.

Die Fluggeschwindigkeit hängt bei diesem Flugmanöver vom Versatz beider Hände zueinander ab. Ein zu starker Versatz kann jedoch zum Strömungsabriss des Drachens und damit zum Kollabieren führen. Insbesondere am Windfensterrand ist eine erhöhte Aufmerksamkeit gefordert.

Dies funktioniert natürlich nicht nur in der Horizontalen, sondern in alle Richtungen. Versuchen Sie also als nächsten Schritt den MOJO senkrecht auf eine Flügelspitze zu stellen und in so hoch und runter zu fliegen.



▼ Vol latéral (Side-Slide)

Français

Tenir les poignées en position neutre pour contrer la vitesse horizontale par le bord d'attaque.

Légèrement décaler les poignées pour faire voler l'aile dans la direction de son axe longitudinal. La vitesse de vol est alors si réduite qu'il s'agit plus d'un état proche d'une suspension.

Conserver l'aile droite par de petits mouvements de correction du poignet demande un peu de pratique.

La vitesse de vol dépend du décalage mutuel des deux poignées. Cependant, un décalage excessif peut entraîner le décrochage de l'aile et sa chute, spécialement au bord de la fenêtre de vol, ce qui demande une vigilance plus importante.

Naturellement, ceci fonctionne non seulement en vol horizontal, mais également dans toutes les directions. L'étape suivante consiste donc à placer la MOJO verticale sur une pointe d'aile et de la faire ainsi monter et descendre.

▼ Vuelo en lateral (Side-Slide)

Español

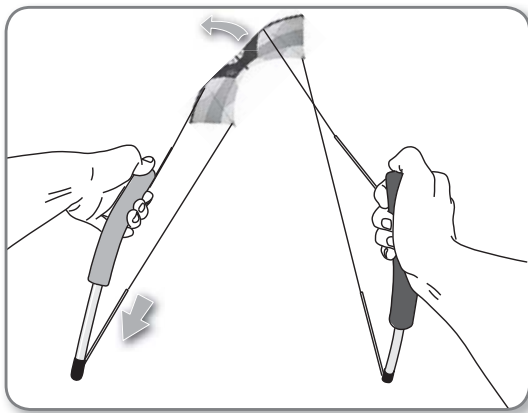
Los mandos se mantienen en la posición neutral para impedir el empuje mediante el borde de ataque.

Con un ligero movimiento enfrentando los mandos, la cometa vuela en la dirección de su eje longitudinal. La velocidad de vuelo en este caso es baja, de modo que se consigue un estado similar a la suspensión.

Es necesario tener un poco de práctica para mantener la cometa recta realizando solamente unos leves movimientos de corrección con las muñecas.

La velocidad de vuelo depende en esta maniobra de la asimetría de las dos manos. Una asimetría excesiva puede provocar que la cometa entre en pérdida y se colapse. Especialmente en el borde de la ventana de viento es necesario prestar más atención.

Por supuesto, esto funciona en cualquier dirección, no solamente en horizontal. Intente también a continuación colocar la cometa MOJO en vertical sobre una punta del ala y hacerla volar tan alto y tan bajo como sea posible.



▼ Steering

English

Steering often requires only a small rotation of the handles with the wrist. Avoid hectic movements or suddenly pulling on the handles.

Flying a left curve

To fly a left curve, pull the lower line of the left handle in by pushing the top end of the handle in the direction of the kite with a rotating movement. The more extremely you tighten the line in this way, the tighter the curves which the MOJO will fly. The curves will become even tighter and more precise if you rotate the lower end of the right handle in the direction of the kite – in other words, a movement which is exactly the opposite of the movement on the left handle.

Flying a right curve

Perform the steering movements exactly opposite to the description for flying a left curve.

▼ Das Lenken

Deutsch

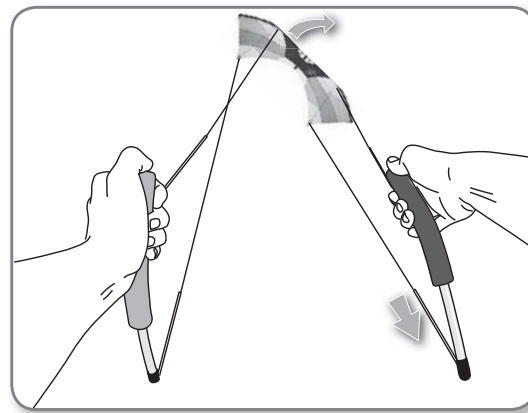
Zum Lenken ist oft nur ein leichtes Drehen der Griffe aus dem Handgelenk nötig. Vermeiden Sie hektische Bewegungen oder ein Reißen an den Griffen.

Eine Linkskurve fliegen

Um eine Linkskurve zu fliegen ziehen Sie die untere Leine des linken Griffes heran, indem Sie den Griff am oberen Ende mit einer Drehbewegung in Richtung des Drachens drücken. Je extremer Sie die untere Leine dadurch anziehen, je enger wird der MOJO die Kurve fliegen. Noch enger und präziser werden die Kurven, indem Sie das untere Ende des rechten Griffes in Richtung des Drachens drehen – also eine Bewegung, die genau entgegengesetzt der Bewegung am linken Griff ist.

Eine Rechtskurve fliegen

Verfahren Sie mit den Lenkbewegungen genau entgegengesetzt der Beschreibung zum Fliegen der Linkskurve.



▼ Pilotage

Français

Le pilotage ne requiert souvent qu'une légère torsion des poignets pour basculer les poignées. Éviter tous mouvements ou tractions brusques sur les poignées.

Virage à gauche

Pour décrire un virage à gauche, tirer sur la ligne inférieure de la poignée gauche en poussant l'extrémité supérieure de la poignée vers l'aile par un mouvement de rotation du poignet. Plus la ligne inférieure est tendue, plus le virage décrit par la MOJO est serré. Pour voler des virages plus serrés et précis, tourner l'extrémité inférieure de la poignée droite vers l'aile, donc réaliser le mouvement opposé à celui effectué sur la poignée gauche.

Virage à droite

Procéder exactement de manière opposée à la description des commandes pour un virage à gauche.

▼ Guiar la cometa

Español

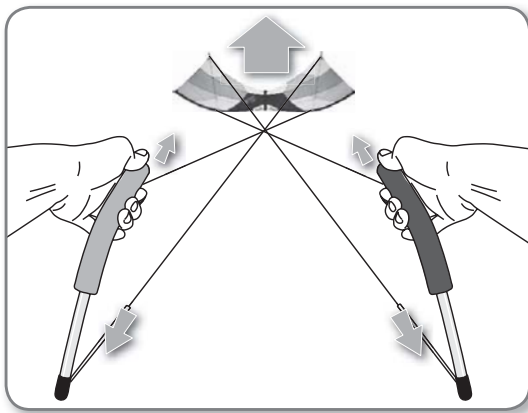
Con frecuencia, para guiar la cometa únicamente es necesario girar levemente los mandos con un movimiento de muñeca. Evite los movimientos repentinos o que se produzcan roturas en los mandos.

Realizar una curva hacia la izquierda

Para realizar una curva hacia la izquierda, tire de la línea inferior del mando izquierdo empujando el mando en el extremo superior en dirección hacia la cometa con un movimiento de giro. Cuanto más fuerte tire de este modo de la línea inferior, más cerrada trazará la curva la cometa MOJO. Puede trazar curvas más cerradas y precisas todavía si gira el extremo inferior del mando derecho en la dirección de la cometa (es decir, un movimiento opuesto al movimiento del mando izquierdo).

Realizar una curva hacia la derecha

Realice los movimientos de giro del modo opuesto al descrito para realizar la curva hacia la izquierda.



▼ Launching backwards

English

For a backwards start – when the leading edge of the kite is lying on the ground – tilt both handles forward, so that the braking lines are tightened and the kite flies upwards with its drag edge.

When the MOJO has gained sufficient height, it can be turned by tilting only one handle, and forward flight is resumed.

Alternatively, the MOJO can also be turned on the ground by holding one handle in the neutral position and putting the other handle in the backwards flight position (tighten the brake line). The MOJO then stands up on one wing end and rolls into the forward start position.

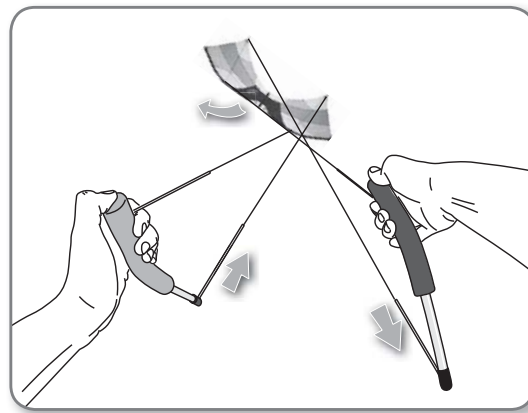
▼ Rückwärts starten

Deutsch

Für einen Rückwärtsstart – das heißt der Drachen liegt mit der Leitkante auf dem Boden – kippt man beide Griffe nach vorne, so daß die Bremsleinen angezogen werden und der Drachen über die Schleppkante nach oben fliegt.

Hat der MOJO ausreichend an Höhe gewonnen, lässt er sich durch das Kippen nur eines Griffes drehen und der Vorwärtsflug kann wieder aufgenommen werden.

Alternativ lässt sich der MOJO auch auf dem Boden drehen, indem man den einen Griff in der Neutralstellung hält und den anderen in die Rückwärtsflug-Stellung gibt (Bremsleine anziehen). Damit wird der MOJO sich über ein Flügelende aufrichten und in Vorwärtsstartstellung rollen.



▼ Décollage arrière

Français

Pour un décollage arrière, l'aile étant posée au sol sur son bord d'attaque, basculer les deux poignées vers l'avant afin de tirer sur les lignes de frein et faire décoller l'aile avec son bord de fuite vers le haut. Lorsque la MOJO atteint une altitude suffisante, il suffit de basculer une seule poignée pour la tourner et reprendre le vol vers l'avant.

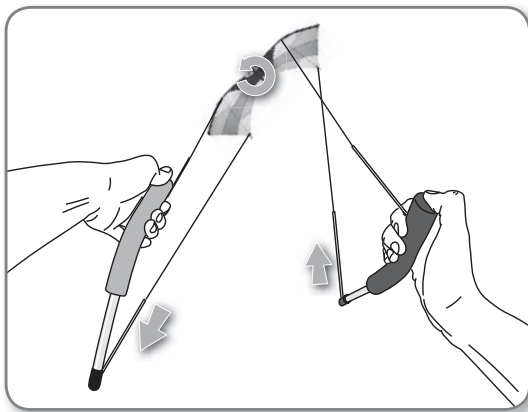
Il est également possible de tourner la MOJO au sol en maintenant l'une des poignées en position neutre et en positionnant l'autre comme pour un vol arrière (tirer sur la ligne de frein). La MOJO se dresse alors sur une pointe d'aile et se tourne en position de décollage avant.

▼ Despegar hacia atrás

Español

Para un despegue hacia atrás (es decir, el borde de ataque de la cometa se encuentra en el suelo) debe mover los dos mandos hacia delante, de modo que se tensen las líneas de freno y la cometa se eleve utilizando el borde de fuga. Cuando la cometa MOJO haya alcanzado suficiente velocidad, puede girarla para retomar el vuelo hacia delante inclinando uno de los mandos.

También puede girar la cometa MOJO en el suelo, manteniendo uno de los mandos en la posición neutral y el otro en la posición de vuelo hacia atrás (tirando de la línea de freno). Con ello la cometa se levanta sobre un extremo del ala y gira hasta la posición de despegue hacia delante.



▼ Tight turns & propeller spins

English

To turn the Mojo around its own centre, perform a simultaneous and opposite tilting movement of the handles.

The amount of movement required for the handles depends on the wind strength, the desired spin speed and the position in the wind window.

Here as well, an inexperienced pilot should start in low winds, for the spin speed can be very high in stronger winds, so that one quickly loses control. Beginners may then easily overreact.

It is also important to first develop a feeling for the time and place at which one will steer the four-liner back into forward flight.

Initiate the end of the spin by bringing both handles back into the neutral position. It is also possible to bring both handles into the release position to transition from a spin into faster forward flight, or into backward flight by pulling on both braking lines.

▼ Enge Drehungen & Propeller Spins

Deutsch

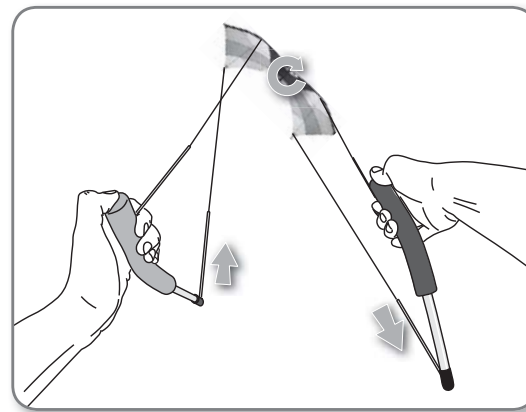
Damit der Mojo sich um sein Zentrum dreht, benötigt es eine gleichzeitige und gegengesetzte Kippbewegung der Griffe.

Die Größe der notwendigen Auslenkung der Griffe hängt von der Windstärke, der gewünschten Drehgeschwindigkeit und der Position im Windfenster ab.

Auch hier empfiehlt es sich als unerfahrener Pilot erst mal bei wenig Wind anzufangen, denn die Drehgeschwindigkeit kann bei stärkerem Wind recht hoch sein, so dass man schnell die Kontrolle verliert. Anfänger reagieren dann leicht mit einer Überreaktion.

Zudem ist es wichtig sich erst ein Gefühl dafür zu erarbeiten, zu welchem Zeitpunkt und an welcher Stelle man den Vierleiner wieder in den Vorwärtsflug steuert.

Das Ende der Drehung leitet man dadurch ein, indem man beide Griffe wieder in die Neutralstellung bringt. Es ist auch möglich beide Griffe in die Release-Stellung zu bringen, um so vom Spin in einen schnellen Vorwärtsflug überzugehen, oder entsprechend in den Rückwärtsflug, indem man beide Bremsleinen anzieht.



▼ Virages radicaux & Propeller Spins

Français

Pour faire tourner la Mojo autour de son axe, basculer simultanément les poignées dans un sens diamétralement opposé.

L'ampleur du mouvement des poignées dépend de la force du vent, de la vitesse de rotation désirée et de la position dans la fenêtre de vol.

Pour s'exercer, nous recommandons aux pilotes non experts de commencer par vent faible, car la vitesse de rotation peut être relativement élevée par vents plus forts et ainsi faire perdre le contrôle de l'aile. Les pilotes débutants réagissent alors aisément de manière excessive.

Il est en outre essentiel de développer la sensation pour détecter à quel moment et à quel endroit il convient de reprendre la quatre lignes en vol avant.

Pour initier la fin d'une rotation, ramener les deux poignées en position neutre. Il est aussi possible de placer les deux poignées en position Release pour passer ainsi d'un Spin à un vol avant rapide ou à un vol arrière en tirant sur les deux lignes de frein.

▼ Giros cerrados y propeller spins

Español

Para girar la cometa Mojo en torno a su centro, es necesario girar los mandos simultáneamente y en sentido inverso.

El grado de desviación de los mandos necesario depende de la fuerza del viento, de la velocidad de giro deseada y de la posición en la ventana de viento.

También en este caso es recomendable, si es usted un piloto sin experiencia, comenzar la primera vez con poco viento, pues la velocidad de giro con viento fuerte puede ser muy elevada, por lo que es posible perder fácilmente el control. Los principiantes responden a menudo con una reacción exagerada.

Además, es importante familiarizarse con el proceso para saber en qué momento y lugar debe volver a hacer que la cometa de cuatro líneas vuele hacia delante.

El final del giro se inicia moviendo los dos mandos de nuevo a la posición neutral. También puede poner los dos mandos en la posición de liberación para pasar del spin a un vuelo rápido hacia delante o bien hacia atrás, si tira de las líneas de freno.

▼ Care and Maintenance

Your HQ kite is very easy to care for and requires no special maintenance apart from regular checking for damage and wear.

Soiling can be removed with warm water. You can use a gentle soap solution, but not aggressive cleaning agents. A sponge may help.

Your kite is a high quality product, and repairs are almost always worthwhile. A broken rod is easy to replace, a hole in the sail can be patched. Your specialist retailer will be pleased to help.

Never leave your kite packed up for several days if it is damp. The sail will get unattractive mold spots or become discolored!

You should always wind your line back onto the winder provided. The useful life of your line is also shortened by UV radiation exposure. Avoid getting unnecessary dirt on the line by going toward the line when winding it up. Dirt, knots, twists or contact with other lines or objects can reduce the breaking load of your line by more than 10%.

▼ Pflege und Wartung

Ihr HQ-Drachen ist sehr pflegeleicht und braucht, bis auf die regelmäßige Überprüfung auf Beschädigung und Verschleiß, keine spezielle Wartung. Verunreinigungen können mit lauwarmem Wasser entfernt werden. Verwenden Sie eine leichte Seifenlauge – nicht jedoch scharfe Reiniger. Ein Schwamm hilft!

Ihr Drachen ist ein hochwertiges Produkt, Reparaturen lohnen sich fast immer. Ein gebrochener Stab ist schnell ausgetauscht, ein Loch im Segel kann geflickt werden. Ihr Fachhändler hilft Ihnen sicherlich gern weiter.

Lassen Sie Ihre Drachen nie mehrere Tage feucht eingepackt. Das Segel bekommt dadurch unansehnliche Stockflecken oder Farbabfärbungen!

Ihre Leinen sollten Sie immer auf die mitgelieferten Winder aufwickeln. Auch die Lebensdauer Ihrer Leine wird durch UV-Strahlung herabgesetzt. Vermeiden Sie unnötige Schmutzaufnahme der Leinen, indem Sie der Leine beim Aufwickeln entgegengehen. Schmutz, Knoten, Verdrillungen oder der Kontakt mit anderen Leinen oder Gegenständen können die Bruchlast Ihrer Leinen um mehr als 10% herabsetzen.

▼ Nettoyage et entretien

Votre cerf-volant HQ est très facile à entretenir et ne réclame pas de soins particuliers. Vérifier de temps en temps son état en recherchant d'éventuels dommages ou signes d'usure. Nettoyer la voilure avec une éponge et de l'eau chaude savonneuse, mais évitez tout détergent agressif.

Votre cerf-volant est un produit de qualité qui vaut la peine d'être réparé en cas de dommages. Il est facile de remplacer un tube de carbone cassé ou de rapiécer un trou dans la voilure. En cas de problème, n'hésitez pas à contacter votre détaillant qui saura vous conseiller utilement. Ne laissez jamais votre cerf-volant plusieurs jours emballé, s'il est humide. Ceci entraîne des taches d'humidité et une décoloration de la voile ! Enroulez toujours vos lignes sur les dévidoirs fournis. La durée de vie de vos lignes diminue également avec leur exposition aux UV. Évitez de les salir inutilement en tirant dessus pour les enrouler. Les salissures, nœuds, torsades et contacts avec d'autres lignes ou objets peuvent diminuer la résistance de vos lignes de plus de 10%.

▼ Cuidado y mantenimiento

Su cometa de alta calidad es muy fácil de cuidar y, aparte de una inspección regular para detectar daños y desgaste, no necesita ningún mantenimiento especial. Si se ensucia, puede lavarse con agua tibia. Utilice agua ligeramente jabonosa, pero nunca limpiadores fuertes. Una esponja será de ayuda.

Su cometa es un producto de alta calidad, casi siempre vale la pena repararla. Una varilla rota puede cambiarse rápidamente, un agujero en la vela puede parchearse. Su distribuidor habitual se complacerá en atenderle.

No deje nunca su cometa empaquetada húmeda durante varios días. Si lo hace, la vela presentará manchas desagradables o decoloraciones.

Los hilos deben enrollarse siempre de nuevo en las devanaderas suministradas. También se reducirá la vida útil del hilo por causa de la radiación UV. Evite que se retuerzan los hilos realizando el bobinado en sentido contrario (haciendo ochos). La suciedad, los nudos, retorcimientos, el roce con otros hilos durante el vuelo u objetos pueden reducir la resistencia de sus hilos en más del 10%.

▼ Warranty and liability

English

Our products are developed and manufactured using the highest standards and are subject to continual quality inspections. If, however, one of our products was processed defectively or has defective material, we will replace it free of charge. This applies in addition to your legal rights.

A guarantee cannot be taken over:

- damaged as a result of normal wear and tear, misuse or neglect
- repaired or modified without the authorisation of HQ-Invento.
- returned to HQ-Invento without a valid receipt

All moving parts are basically wear parts. Check your kite continuously for abrasion and replace damaged parts before you use your kite.

Send products requiring repair or replacement to your HQ dealer. A dealer list can be found under www.invento-hq.com

Important Information Regarding Your Flying Lines

INVENTO will not replace flying lines if they have been used incorrectly, if they are worn from normal use or if they have failed due to knots in the line. If kites are flown with flying lines that have too low of break strength, the lines will break.

▼ Garantie und Haftung

Deutsch

Die Entwicklung und Herstellung unsere Produkte erfolgt nach hohen Standards und unterliegt einer ständigen Qualitätskontrolle. Sollte dennoch eines unserer Produkte wegen mangelhafter Verarbeitung oder fehlerhaftem Material versagen, werden wir es kostenlos ersetzen. Dies gilt zusätzlich zu Ihren gesetzlichen Rechten.

Eine Gewährleistung kann nicht übernommen werden, wenn Ware:

- durch normalem Gebrauch, falsche Nutzung oder Vernachlässigung beschädigt wurde.
- durch nicht autorisierte HQ-Fachhändler modifiziert oder repariert wurde.
- ohne Kaufbeleg an HQ zurückgegeben wird.

Alle beweglichen Teile sind grundlegend Verschleißteile. Prüfen Sie Ihren Drachen regelmäßig auf Abnutzung und ersetzen Sie beschädigte Teile frühzeitig bevor Sie Ihren Drachen benutzen.

Schicken Sie zu reparierende oder zu ersetzende Produkte zurück an Ihren HQ-Händler.

Eine Händlerliste finden Sie unter www.invento-hq.com.

Wichtiger Hinweis bezüglich Flugleinen

INVENTO wird Flugleinen nicht ersetzen, wenn sie falsch benutzt wurden, durch normalem Gebrauch abgenutzt sind oder durch Knoten in der Leine versagt haben. Wenn Drachen mit Flugleinen geflogen werden, die eine zu geringe Bruchfestigkeit aufweisen, dann werden die Leinen reißen.

▼ Garantie et responsabilité

Français

Le développement et la fabrication de nos produits s'effectuent selon des normes strictes et font l'objet d'un contrôle qualité permanent. Si malgré tout, l'un de nos produits ne fonctionne pas correctement en raison d'un vice de finition ou de matériel, nous le remplacerons gratuitement. Cette garantie s'applique en plus de vos droits légaux.

La garantie exclu :

- les dommages dus à l'usure et les déchirures,
- les réparations ou modifications non réalisées par un revendeur HQ agréé,
- les renvois non accompagnés de la facture d'achat.

Tous les éléments mobiles sont par principe considérés comme des pièces d'usure. Contrôler régulièrement l'état de votre cerf-volant et remplacer les pièces endommagées à temps avant de voler.

Veillez envoyer le produit devant être réparé ou remplacé à votre commerçant HQ. Vous trouverez une liste des commerçants sur notre site www.invento-hq.com.

Remarque importante concernant les lignes

INVENTO ne remplace pas les lignes en cas d'utilisation incorrecte, d'usure normale ou de défaillance causée par des nœuds. Le pilotage d'un cerf-volant avec des lignes dont la résistance est insuffisante entraîne invariablement la rupture des lignes.

▼ Garantía y responsabilidad

Español

El desarrollo y la fabricación de nuestros productos cumplen las normativas más exigentes y se someten a controles de calidad de forma permanente. Si, a pesar de ello, alguno de nuestros productos fallara debido a fallos de procesamiento o a carencias del material, se lo reemplazaremos de gratuitamente de forma adicional a sus derechos legales.

No se concede ninguna garantía:

- sobre el desgaste o rotura normales,
- las modificaciones o reparaciones no realizadas por distribuidores autorizados HQ
- las cometas devueltas a HQ sin justificante de compra

Todas las piezas móviles son piezas de desgaste. Compruebe con regularidad si su cometa tiene signos de desgaste y sustituya a tiempo las piezas dañadas antes de utilizar la cometa.

Envíe los productos que quiera reparar o reemplazar a su distribuidor de HQ. Encontrará una lista de distribuidores en www.invento-hq.com.

Aviso importante sobre las líneas

INVENTO no reemplazará las líneas si se utilizan de forma incorrecta, si se desgastan por el uso normal o si se deterioran por la presencia de nudos. Si se vuela una cometa con líneas de poca resistencia a la rotura, las líneas se partirán.

▼ Windspeeds · Windstärken Force du vent · fuerza del viento

Bft.	km/h	mph	Wind / Vent / Viento	sichtbar / visible visible / Visible
1	2-5	1,2 - <4,6	light air Lüftchen très légère brise Aire ligero	smoke driftes slowly Rauch schräg Les fumées dérivent légèrement Humo inclinado
2	6-11	4,6 - <8,1	light breeze leichte Brise légère brise Brisa ligera	leaves rustle Blätter rascheln Les feuillis bruissent Crujido de las hojas
3	12-19	8,1 - <12,7	gentle breeze sanfte Brise petite brise Brisa suave	small flags fly Blattbewegung Les drapeaux se déploient Movimiento de hoja
4	20-28	12,7 - <18,4	moderate breeze starke Brise jolie brise Brisa fuerte	twigs toss, dust flies Zweigbewegung la poussière vole et les branches s'agitent Movimiento de ramita
5	29-38	18,4 - <25,3	fresh breeze frische Brise bonne brise Brisa buena	small trees sway Astbewegung les arbustes se courbent Movimiento de rama
6	39-49	25,3 - <32,2	strong breeze steife Brise vent frais Brisa solida	large branches sway Bewegung dicker Äste les grosses branches s'agitent Movimiento de ramas fuertes
7	50-61	32,2 - <39,1	moderate gale starker Wind grand frais Viento fuerte	trees in motion Baumbewegung les arbres sont secoués Movimiento del arbol
8	62-74	39,1 - <47,2	storm stürmischer Wind tempête Viento tormentoso	branches break Zweige brechen des branches cassent Rotura de ramitas
9	75-88	47,2 - <55,2	strong gale Sturm Tempête Vendaval fuerte	ligh structure damage Dachziegel werden gehoben Le vent peut endommager les bâtiments Olas muy grandes, rompients, Visibilidad memada

© INVENTO GERMANY 2011

Specification · Technische Daten

Spécifications techniques · Datos técnicos

Wingspan · Spannweite · Envergure · Alcance:	222 cm / 87"
Heigh · Höhe · Hauteur · Altura:	75 cm / 31"
Weight · Gewicht · Poids · Peso:	~270 g
Rec. line · empf. Schnur · Lignes conseil · Cuerda suj.:	20-25 m 40-70 kp
Wind range · Windbereich · Plage de vent · Viento:	2-4 Bft. 7-28 km/h
Sail fabric · Segelmaterial · Voilure · Vela:	Ripstop Nylon

INVENTO GmbH

Klein Feldhus 1

D - 26180 Rastede-Neusüdende

Telefon: +49 (0)44 02 92 62 - 0

Telefax: +49 (0)44 02 92 62 29

Email: service@invento-hq.com
www.invento-hq.com

US Distribution by:

HQ Kites & Design U.S.A., INC

134 Freedom Ave.

Powells Point, NC 27966

Toll free: (888)318-3600

Email: sales@hq-kites-usa.com

ww.hq-kites-usa.com