

### 3) Messa in tensione del bordo di uscita

All'attaccatura del bordo di uscita scorre una sottile corda mediante la quale può essere messo in tensione il bordo di uscita. Quest'ultimo consente di far volare l'aquilone in modo quasi del tutto silenzioso. La corda viene messa in tensione tramite un nastro di gomma situato all'altezza del cross-bar. Se fosse necessario aumentare la tensione, si potrà sollevare di poco, in direzione del cross-bar, il doppiino con il quale la corda è fissata al nastro in gomma. Se invece il bordo di uscita si presentasse piccole piegature, questo sta a indicare la presenza di eccessiva tensione.

### 4) Montante di sicurezza sul bordo di attacco

Nella parte centrale del bordo di attacco si trova un montante di bilanciamento provvisto di nodi scorrevoli a regolazione variabile che consente di tendere ulteriormente il bordo di attacco spostando semplicemente i nodi in direzione del bordo stesso o del punto di attacco della corda. Lo spostamento deve preferibilmente aver luogo in modo graduale, al passo di 1-1,5 cm, allo scopo di valutare gli effetti prodotti sul volo dalle variazioni.

Il montante di bilanciamento supplementare non deve mai essere messo completamente in tensione e rispetto agli altri 3 montanti è sempre leggermente meno in tensione quando l'aquilone è a terra. In volo, invece, è in tensione quando l'aquilone sviluppa il profilo al bordo di attacco. Il montante di bilanciamento è importante quando ci si trova nel campo di vento superiore o quando si vola in presenza di raffiche di vento. In questo caso, il montante può stabilizzare ulteriormente il bordo di attacco in flessione. Se si percepisce che i bordi di attacco vibrano o si piegano durante il volo assumendo una forma leggermente a S, è necessario accorciare di poco il montante fino a migliorare il comportamento di volo. Fare attenzione a non accorciarlo eccessivamente, poiché in tal caso la potenza di volo dell'aquilone potrebbe subire effetti molto negativi. In caso di brezza leggera e fino a 3 bft, non è necessario regolare il montante di bilanciamento per migliorare le prestazioni di volo.

Al momento della fornitura, il montante di bilanciamento è regolato nella posizione più lunga (si veda anche la marcatura di riferimento sul montante stesso e le quote riportate nella scheda tecnica). Non sono necessarie regolazioni di misura superiore in nessuna condizione di vento.

NL Nederlands

Ook voor ervaren vliegenaaers zijn de afmetingen van de fazer xxl indrukwekkend. De ongelofelijke trekkracht en het uiterst precies vlieggedrag zijn de typische eigenschappen van deze krachtbundel die nauwelijks in toom te houden is. Het windvenster van de Fazer XXL

is zeer groot. Vanaf 1 Bft. kunt u met deze vlieger reeds veel plezier beleven. Vanaf 4 Bft. wordt de Fazer XXL een heel nieuwe ervaring voor moedige en ervaren vliegenaaers

### 1) Opspannen van de aanvalsboord (leading edge)

De leading edge wordt door middel van een kort snoertje over de splitdop van de vleugeltip gespannen. Voor het opspannen moet u een beetje kracht uitoefenen. Zo krijgt u voldoende spanning op de aanvalsboord.

### 2) Inzetten van de zeillatten

Op het einde van de vleugels ziet u de zogenoemde "winglets". Om op te spannen steekt u eerst de zeillatten in de zeilzakjes van de trailing edge en steekt ze door naar de verbindingsstukken van de leading edge. Dit aan de voorzijde van het zeildoek!

### 3) Opspannen van de trailing edge

In de zoom van de trailing edge bevindt zich een dun snoertje. Hiermee kunt u de trailing edge opspannen. Hierdoor vliegt de Fazer bijna geluidloos. Deze zoomspansnoer wordt over een rubber bij het middenkruisstuk gespannen. Indien de spanning verhoogd moet worden, kan men de lus, waaraan het snoertje met de rubber bevestigd werd, iets verder in de richting van het middenkruisstuk schuiven. Ziet u plooiën in de trailing edge, dan is dit een teken voor teveel spanning.

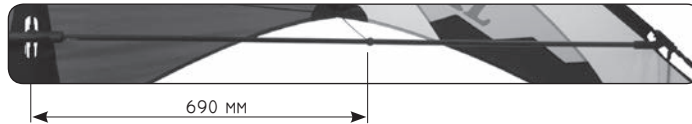
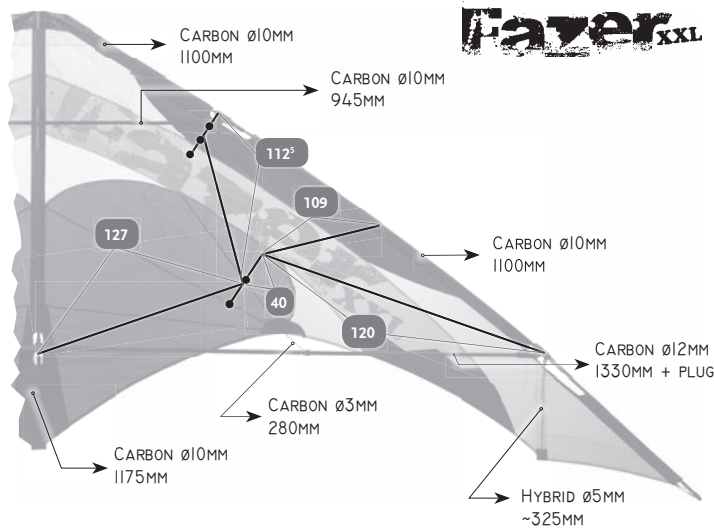
### 4) Opvangbetoming aan de aanvalsboord (leading edge)

In het midden van de aanvalsboorden vindt u een opvangbetoming met variabele schuifknopen. Hiermee kunt u de aanvalsboord nog extra opspannen indien u de knoop in de richting van de aanvalsboord of het aanknooppunt schuift.

Dit verschuiven gebeurt bij voorkeur in kleine stappen van maximum 1 - 1,5 cm, zodat u de invloed op het vlieggedrag kunt vaststellen.

Deze extra opvangbetoming mag nooit helemaal gespannen worden. Dat betekent dat, wanneer de vlieger op de grond staat, hij in vergelijking tot de 3 andere betomingen nog steeds iets losser zit. Tijdens de vlucht wordt deze opvangbetoming strak getrokken doordat de vlieger aan de kant van de aanvalsboord meer profiel vormt.

Deze opvangbetoming is belangrijk bij het vliegen met hoge windsterktes, of bij windbuien. In dit geval kan de opvangbetoming ervoor zorgen dat de gebogen aanvalsboord gestabiliseerd wordt. Heeft u het gevoel dat de aanvalsboorden vibreren of tijdens de vlucht gebogen worden (s-vorm), dan kunt u deze betoming iets korter maken zodat het vliegen stabiel wordt. Te korte betomingen kunnen een negatieve invloed hebben op de vliegprestatie van de Fazer. Bij weinig wind, tot 3 Bft. is het aanpassen van de opvangbetoming niet nodig. In de uitgeleverde toestand is de opvangbetoming op de langste positie gelaten (zie ook de markering op opvangbetoming en de gegevens in de wegwijzer). Een nog langere betoming is ook bij weinig wind niet nodig.



### Specification · Technische Daten · Spécifications techniques Datos técnicos · Dati tecnici · Specificaties

#### HQ FAZER XXL

Wingspan · Spannweite · Envergure · Alcance · durata · spanwijdte:	360 cm / 141"
Heigh · Höhe · Hauteur · Altura · altezza · hoogte:	130 cm / 51"
Weight · Gewicht · Poids · Peso · peso · gewicht:	~xxx g
Rec. line · empf. Schnur · Lignes conseil. · Cuerda suj. · Corde consigliate · aanbevolen snoer:	35 m   220 kp
Wind range · Windbereich · Plage de vent · Viento · Campo del vento · windveld:	1-6 Bft.   6-49 km/h
Sail fabric · Segelmaterial · Voilure · Vela · Materiale della vela · Zeildoek materiaal:	Ripstop Polyester

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.

Con riserva di modifiche tecniche

Onder voorbehoud van technische wijzigingen.

INVENTO GmbH  
Klein Feldhus 1  
D - 26180 Rastede-Neusüdende  
Germany  
Service: +49 (4402) 92 62 0  
Email: service@invento-hq.com  
www.invento-hq.com

US Distribution by:  
HQ Kites & Design U.S.A., INC

Toll free: (888) 318 - 3600

Email: sales@hq-kites-usa.com  
www.hq-kites-usa.com



### PRODUCT INFORMATION

As a supplement to the „advice for flying sport stunt kites“

### PRODUKTINFORMATION

Als Ergänzung zum „Ratgeber für das Fliegen von Sportlenkdrachen“

### MODE D'EMPLOI

Complément du „Guide de vol des CV de sport pilotables“

### INFORMACIÓ DE PRODUCTO

Como complemento a „Guía para el vuelo de cometas acrobática deportivas“

### INFORMAZIONI DEL PRODUTTORE

Come complemento alla „Guida per lo sport del volo degli aquiloni“vliegeren“

### PRODUCTINFORMATIE

Als aanvulling op de „Wegwijzer voor stuntvliegers“



designed by Matthias Franke

HQ FAZER XXL  
Art.-No. : 117487

www.HQ-SPORTKITES.com



The Fazer XXL is impressive by sheer size and commands great respect even among experienced pilots. Tremendous pull and precise handling make this kite a blast to fly. The wind range of the Fazer XXL is extensive. The fun starts with winds of 1 Beaufort. But at force 4 winds, flying the Fazer XXL is a test of courage. Only recommended for very experienced pilots.

#### 1) Tensioning the leading edge

The leading edge is tensioned with a short cord at the wing end via a split cap. Tensioning should require some strength so that good leading edge is guaranteed.

#### 2) Inserting sail battens

The wing ends are equipped with so-called "winglets". To assemble, first insert the short sail battens into the small pouches on the drag edge, and then insert them into the connector on the leading edge. This is done on the front of the sail!

#### 3) Tensioning the trailing edge

The seam of the trailing edge contains a thin cord which can be used to tension the trailing edge. This makes it possible to fly the kite largely without sound. This seam tensioning cord is tensioned via a bungee in the area of the center cross. If it is necessary to increase the tension, one can raise the double knot with which this line is fastened to the rubber band slightly in the direction of the central cross. If the drag edge develops small wrinkles, this indicates excessively high tension.

#### 4) Catching segment on the leading edge

At the centre of the leading edges, you will find a bridle segment with variable sliding knots which additionally allows you to adjust the tension on the leading edge by moving the knot in the direction of the leading edge or the line attachment point. You should only move the knot 1cm-1.5cm at a time to see how the change affects flight behaviour. This additional bridle segment should never be fully tensioned. In comparison to the other three bridle segments, it is always slightly slack when the kite is on the ground. During flight, on the other hand, it tightens when the kite forms its profile at the leading edge. It is important when the kite reaches the upper wind range or flies in very gusty winds. In this case, it is additionally able to stabilise the flexible leading edge. If you have the feeling that the leading edges are vibrating or bending into a slight S shape during flight, shorten the segment slightly until behaviour improves. If you shorten the segment excessively, this may have significant negative effects on the kite's flying performance. In light winds up to 3 Bft., it is not necessary to adjust the catching segment to improve flying performance. At the time of delivery, the catching segment is at the longest required setting (also see the marking on the catching segment and dimension statements on the datasheet). Even longer settings would not be required in any wind conditions.



DBereits die schiere Größe des Fazer XXL flößt auch erfahrenen Piloten sofort Respekt ein. Mächtiger Zug und ein äußerst präzises Flugverhalten sind die charakteristischen Merkmale dieses kaum zu bändigenden Kraftpakets. Das Windfenster des Fazer XXL ist sehr groß. Der Spaß beginnt bereits bei ca. 1 Bft., ab 4 Bft. entwickelt sich der Fazer XXL dann zu einer echten Mutprobe, der sich nur sehr erfahrene Piloten stellen sollten.

#### 1) Spannender Leitkante

Die Leitkante wird mittels einer kurzen Schnur am Flügelende über eine Splittkappe gespannt. Das Aufspannen sollte etwas Kraft erfordern, damit eine gute Spannung der Leitkante gewährleistet ist.

#### 2) Segellatten einsetzen

Die Flügelenden sind mit so genannten »Winglets« ausgestattet. Zum Aufspannen stecken Sie die kurzen Segellatten zuerst in die auf der Schleppekante aufgetragenen kleinen Taschen, und dann in den Verbinder auf der Leitkante. Dies geschieht auf der Vorderseite des Segels!

#### 3) Spannung der Schleppekante

Im Saum der Schleppekante verläuft eine dünne Schnur, mit deren Hilfe die Schleppekante gespannt werden kann. Diese ermöglicht einen weitestgehend lautlosen Flug des Drachens. Diese Saumspannschnur wird über ein Gummi im Bereich des Mittelkreuzes gespannt. Ist es nötig die Spannung zu erhöhen, so kann man die Bucht mit der diese Leine am Gummi befestigt ist etwas in Richtung des Mittelkreuzes erhöhen. Legt sich die Schleppekante in kleine Falten, ist dies ein Hinweis auf eine zu hohe Spannung.

#### 4) Abfangschenkel an der Leitkante

In der Mitte der Leitkanten finden Sie einen Waageschenkel mit variablen Schiebeknoten, der es ermöglicht die Leitkante zusätzlich abzuspannen indem sie den Knoten in Richtung Leitkante oder Anleipunkt verschieben. Dieses Verschieben sollte nur in Schritten von 1 - 1,5cm geschehen um dann zu sehen, wie sich die Änderung auf das Flugverhalten auswirkt. Dieser zusätzliche Waageschenkel, sollte niemals ganz gespannt sein, dass heißt im Vergleich zu den anderen 3 Waageschenkeln hängt er immer leicht durch, wenn der Drachen am Boden steht. Im Flug hingegen, zieht er sich stramm, wenn der Drachen sein Profil an der Leitkante ausbildet. Er ist dann wichtig, wenn sie in den oberen Windbereich kommen, bzw. bei sehr böigem Wind fliegen. In diesem Fall kann er, die sich biegender Leitkante zusätzlich stabilisieren. Wenn Sie also das Gefühl haben, die Leitkanten vibrieren oder biegen sich im Flug in eine leichte S-Form, verkürzen sie den Schenkel ein wenig, bis sich das Verhalten verbessert. Sollten sie den Schenkel aber zu kurz machen, kann dieses die Flugleistung des Drachens erheblich nachteilig beeinflussen. Bei leichten Winden bis 3 Bft. Ist das Justieren des Fangschenkels nicht nötig um die Flugleistungen zu verbessern. Im Auslieferungszustand befindet sich der Fangschenkel in der am längsten notwendigen Einstellung (siehe auch Markierung auf dem Fangschenkel und Maßangabe im Datenblatt). Noch längere Einstellungen sind bei keinen Windbedingungen nötig.



#### Veillez lire les informations du manuel très attentivement.

Le XXL Fazer est impressionnant par sa taille inspirant le respect même pour les pilotes expérimentés. L'importante traction et la grande précision de rendent le pilotage de ce cerf volant au top. Sa plage de vent est vaste.

Le plaisir commence a 1 beaufort, mais à partir de force 4 vents, voler le Fazer XXL est une épreuve de courage. Seulement recommandé pour les pilotes très expérimentés.

#### 1) Tendre le bord d'attaque

Le bord d'attaque est tendu au moyen d'un cordon court (Nerf de chute) relié à l'extrémité de l'aile par un embout fendu. La mise sous tension requiert une certaine force afin de garantir la bonne tension du bord d'attaque.

#### 2) Insérer les lattes

Les extrémités des ailes sont équipées de « Winglets ». Pour les mettre sous tension, il faut insérer d'abord les lattes courtes dans les petites poches du bord de fuite, puis dans les connecteurs du bord d'attaque.

Attention : Cela se fait sur le devant de la voile !

#### 3) Tendre le bord de fuite

Un fil fin passant dans la couture du bord de fuite sert à le tendre. Le nerf de chute assure un vol relativement silencieux au cerf-volant. Ce cordon est tendu par un élastique au niveau de la croix centrale. Pour augmenter la tension, il faut déplacer la tête d'alouette de fixation du fil de l'élastique vers la croix centrale. Si vous constatez que le bord de fuite fait de petits plis : c'est que la tension est excessive.

#### 4) Nœud de rattrapage sur le bord d'attaque

a) Au milieu des bords d'attaque, vous trouverez un nœud sur le bridage qui permet d'ajuster le bord d'attaque en déplaçant vos têtes d'alouette sur la chaîne de nœuds vers le bord d'attaque ou vers le point d'attache. Le réglage des nœuds ne doit se faire que par petites étapes de 1 à 1,5 cm afin de pouvoir vérifier en vol les répercussions du réglage.  
 b) Ce nœud sert à éviter que le bord d'attaque ne se torde. Si vous ressentez que les bords d'attaque vibrent ou se tordent en « S » pendant le vol, il faut raccourcir le nœud de manière à améliorer son comportement en vol. Cependant, si le nœud est trop court, les performances du cerf-volant diminuent considérablement. (Par vents légers, jusqu'à 3 Bft, il n'est pas nécessaire d'ajuster le nœud de rattrapage pour améliorer ses performances de vol.)  
 c) Ce bridage ne doit jamais être tendu par rapport aux trois autres brides. Il doit toujours être un peu lâche lorsque le CV est au sol. Il ne se met en tension qu'en vol. Il devient important pour le pilotage dans les vents forts ou soufflant par rafales.  
 d) À la livraison, le nœud de rattrapage est ajusté sur le réglage le plus long (voir aussi le marquage sur le nœud de rattrapage et l'indication des cotes sur la fiche technique). Il n'est jamais nécessaire de le régler plus long, quelle que soit la plage de vent.



El tremendo tamaño de la Faser XXL ya impuso inmediatamente respeto, incluso a pilotos experimentados. Una tracción imponente y un comportamiento en vuelo extremadamente preciso son las características de este bóido difícil de sujetar. La ventana de vuelo de la Fazer XXL es muy grande. La diversión empieza ya desde aproximadamente 1 Bft., a partir de 4 Bft. La Fazer XXL se convierte entonces en una prueba de coraje, a la que solo se deberían someterse unos pilotos con una dilatada experiencia.

#### 1) Tensar el borde de ataque

El borde de ataque se tensa mediante una pequeña línea en el extremo del ala a través de una caperuza partida. El despliegue se debe hacer con un poco de fuerza, para garantizar que el borde de ataque queda bien tenso.

#### 2) Colocar los lattes

Los extremos del ala están equipados con los denominados "winglets". Para colocarlos inserte en primer lugar los lattes cortos en los pequeños receptores dispuestos en el borde de fuga y, a continuación, en el elemento de unión en el borde de ataque. ¡Esto ocurre en la parte delantera de la vela!

#### 3) Tensar el borde de fuga

Por el reborde del borde de fuga pasa una línea fina con la que se puede tensar el borde de fuga. Esto ayuda a que el vuelo de la cometa sea muy silencioso. Esta línea de tensión de reborde se tensa mediante una goma en la zona de la cruz central. Si es necesario aumentar la tensión, puede subir un poco hacia la cruz central la presilla con la que esta línea está unida a la goma. Si se aprecian pequeñas arrugas en el borde de fuga, esto significa que la tensión es excesiva.

#### 4) Segmento de brida de retención en el borde de ataque

En el medio de los bordes de ataque encontrará un segmento de brida estabilizador con nudos corredizos variables, que posibilita que se reduzca más la tensión del borde de ataque, desplazando el nudo en dirección al borde de ataque o al punto de sujeción del cordel. Este desplazamiento solo debería ser realizado en etapas de 1 a 1,5cm, para ver entonces de que manera el cambio influye el comportamiento en vuelo. Este segmento de brida estabilizador adicional no debería nunca ser tensado totalmente, es decir, respecto a los otros 3, cuelga ligeramente, cuando la cometa está en el suelo. En vuelo, por lo contrario, se tensa, cuando la cometa forma su perfil en el borde de ataque. Entonces es importante, cuando llega en la gama alta de viento, o en caso de volar con viento muy fuerte. En este caso, puede aumentar la estabilidad del borde de ataque que se curva. Entonces, cuando tiene la sensación de que los bordes de ataque vibran o se doblan ligeramente en forma de S, durante el vuelo, acorte un poco el segmento de brida, hasta que el comportamiento mejore. Sin embargo, si acorta demasiado el segmento de brida, puede afectar muy negativamente la capacidad de vuelo de la cometa. En caso de vientos flojos de hasta 3 Bft. no es necesario ajustar la brida de retención para mejorar las aptitudes de vuelo. En el estado en el que suministra, el segmento de brida de retención se encuentra en el ajuste más largo posible (vea también el marcaje sobre la brida de retención y la indicación de medidas en la hoja de datos). Unos ajustes más largos no son necesarios bajo ningunas condiciones de viento.



Per le sue dimensioni, il Fazer XL è un aquilone molto veloce e potente, con eccellente distribuzione delle tensioni. La sua dinamica è studiata per consentire di godere appieno delle emozioni del volo. Le informazioni contenute nel manuale vanno lette e applicate con molta attenzione. Utilizzare esclusivamente i cavi da noi raccomandati in base al tipo di vento. Prima del volo, accertarsi che i nodi siano tutti in sicurezza, che l'aquilone sia costruito correttamente per evitare di mettere a rischio altre persone. Avete voglia di partecipare a una gara di volo? Non lasciatevi allora sfuggire l'occasione.

#### 1) Messa in tensione del bordo di attacco

Il bordo di attacco viene messo in tensione mediante una piccola corda collocata all'estremità della vela e fatta passare attraverso il cappuccio di ripartizione. Per garantire un'adeguata messa in tensione del bordo di attacco, questa operazione richiede una certa forza.

#### 2) Applicazione delle stecche della vela

Le estremità della vela devono essere provviste dei "winglet". Per la messa in tensione è necessario inserire prima le stecche più corte nelle piccole tasche collocate sul bordo di uscita della vela e quindi nel dispositivo di collegamento del bordo di attacco (entrata).

