



**LEVEL**  
LEVEL WINGS

# WIND FORCE 32

Manuel d'utilisation  
V1 29.07.2023



Warnhinweise	3
Einleitung	4 - 5
Vorbereitung vor dem Start	6
Equipment	7 - 9
Aufziehen und Flugtechnik	10 - 12
Schnellabstiegshilfe: Alternative Methoden	13
Flug Vorfälle	14
Wartung	15
Reparatur	16
Leinen Plan	17
Tabelle mit Maßen	18
Material	19 - 20

## Warnung: Lesen Sie dieses Benutzerhandbuch vor Ihrem ersten Flug!

### ACHTUNG!

Eine unsachgemäße Verwendung des Equipments kann zu schweren und irreversiblen Verletzungen führen, die sogar zum Tod des Piloten und Passagiers führen können.

Es liegt in der eigenen Verantwortung des Piloten sein Equipment ordnungsgemäß zu verwenden. Dieses Handbuch bietet Ihnen alle Informationen, die Sie brauchen um sich mit den Eigenschaften Ihres neuen Schirms vertraut zu machen.

Dieses Handbuch dient nur zu Informationszwecken.

Es handelt sich hierbei keinesfalls um eine Fluganweisung.

Die Flugausbildung kann nur durch eine kompetente und autorisierte Ausbildungseinrichtung gewährleistet und durchgeführt werden.

Nur die zuständigen Aufsichtsbehörden des jeweiligen Landes können die Kompetenz des Piloten feststellen.

Jedes Land hat seine eigenen Vorschriften und Gesetze bezüglich Gleitschirmfliegen. Es liegt in Ihrer eigenen Verantwortung die Vorschriften der Region zu kennen und einzuhalten, in der Sie fliegen.

Stellen Sie sicher, dass Ihr Piloten- und Ausbildungsniveau mit der Klassifizierung dieser Ausrüstung übereinstimmt.

Wir behalten uns das Recht vor, den Inhalt dieses Handbuchs jederzeit zu ändern.

Wir laden Sie daher ein, regelmäßig unsere Website zu besuchen:

[www.levelwings.com](http://www.levelwings.com)

Vielen Dank, dass Sie sich für unseren LEVEL WINGS Schirm entschieden haben.

Wir haben dafür gesorgt, dass seine Leistung, seine Flugeigenschaften und seine Konstruktion vollkommen zufrieden stellend sind.

Als professioneller Tandemgleitschirm konzipiert, erfüllt der **WIND FORCE** alle Anforderungen von Tandempiloten. Seine Benutzerfreundlichkeit und das sichere Gefühl, welches Ihnen der Schirm gibt, ermöglicht es Ihnen, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren.

Sein sorgfältiges Design und die Wahl der Materialien machen ihn zu einem leichten und leistungsstarken Schirm.

In diesem Handbuch sind die Informationen zusammengestellt, die Ihnen helfen werden Ihren Schirm kennenzulernen, ihn sicher zu benutzen und ihn in einem guten Zustand zu halten.

### Für wen ist die FORCE gedacht?

Der **WIND FORCE** ist ein Tandem-Gleitschirm, der den Anforderungen der Piloten sehr gut gerecht wird. Er richtet sich an Berufs- und/oder Freizeitpiloten, die sich einen einfach zu fliegenden und leistungsstarken Schirm wünschen.

Das Design und die Materialauswahl sind für eine intensive und langlebige Nutzung ausgewählt. Die Entwicklung und Tests wurden mit professionellen Piloten durchgeführt, um den Ansprüchen von Berufspiloten möglichst nahe zu kommen..

### Zertifizierung

Das Air Turquoise Laboratory führte die Tests durch.

Der **WIND FORCE** Tandem ist nach EN Klasse C zertifiziert.

Er kann mit den meisten auf dem Markt erhältlichen Gurten und Befestigungen für Tandemschirme verwendet werden.

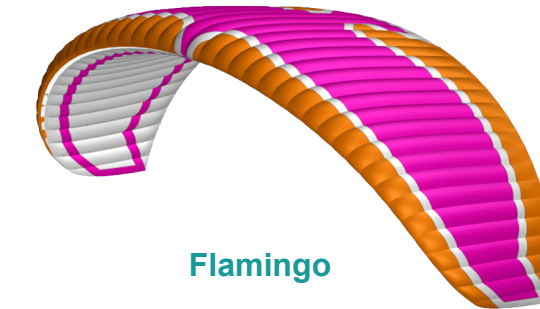
### Beim ersten Gebrauch

Es ist wichtig, vor dem ersten Flug eine gründliche Überprüfung durchzuführen:  
Überprüfen Sie, ob die Leinen richtig befestigt sind und keine Knoten vorhanden sind.  
Stellen Sie sicher, dass die Tragegurte nicht verdreht oder aufgerollt sind.  
Überprüfen Sie das allgemeine Erscheinungsbild des Schirms (Befestigungspunkte, Nähte, Stoff).  
Ziehen Sie anschließend den Schirm hoch, um das Gesamtbild des Schirms in der Luft zu kontrollieren.

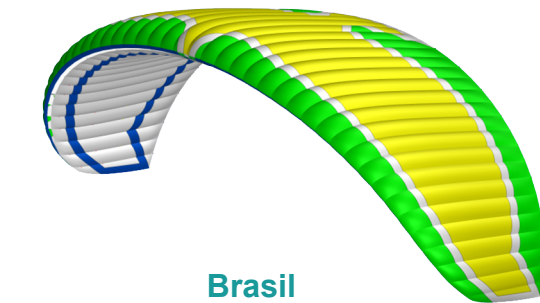
### Bei jeder Verwendung:

Klappen Sie den Schirm auf und legen Sie ihn mit der Vorderkante nach oben in einem Bogen auf die Oberseite.  
Trennen Sie die A, B, C Tragegurte sowie die Bremsen. Stellen Sie sicher, dass Tragegurte und Leinen keine Knoten bilden und frei sind.  
Überprüfen Sie das:  
- die Trimmer symmetrisch sind und in Neutralstellung eingestellt sind  
- Gurtzeug, Gurte und Karabiner in Originalzustand sind  
- alle befestigten Teile korrekt montiert sind (Tragegurte, Spreizer, Rettungsschirm, Gurtzeuge etc.)

Größe (m2)	31
Anzahl der Tragegurte	4
Anzahl der Zellen	42
Flügelfläche (m2)	32
Spannweite des Schirms (m)	12,2
Schnurlänge (m)	3,1
Allongement à plat	4,57
Projizierte Flügelfläche	27,27
Projiziertes Seitenverhältnis	3,5
Gewichtsbereich TWF	90 - 180
Dimension des Gurtzeugs von Piloten und Passagier verwendet für Zertifizierung	* Abstand: 55 ±2 cm
Bremsbereich bei TWF max (cm)	70 - 80



Flamingo



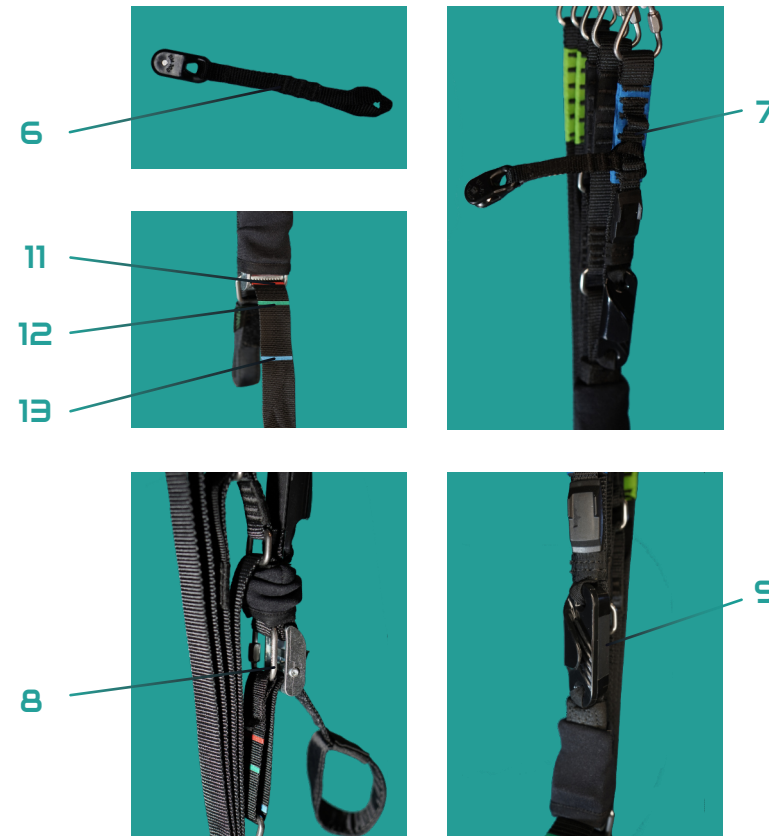
Brasil



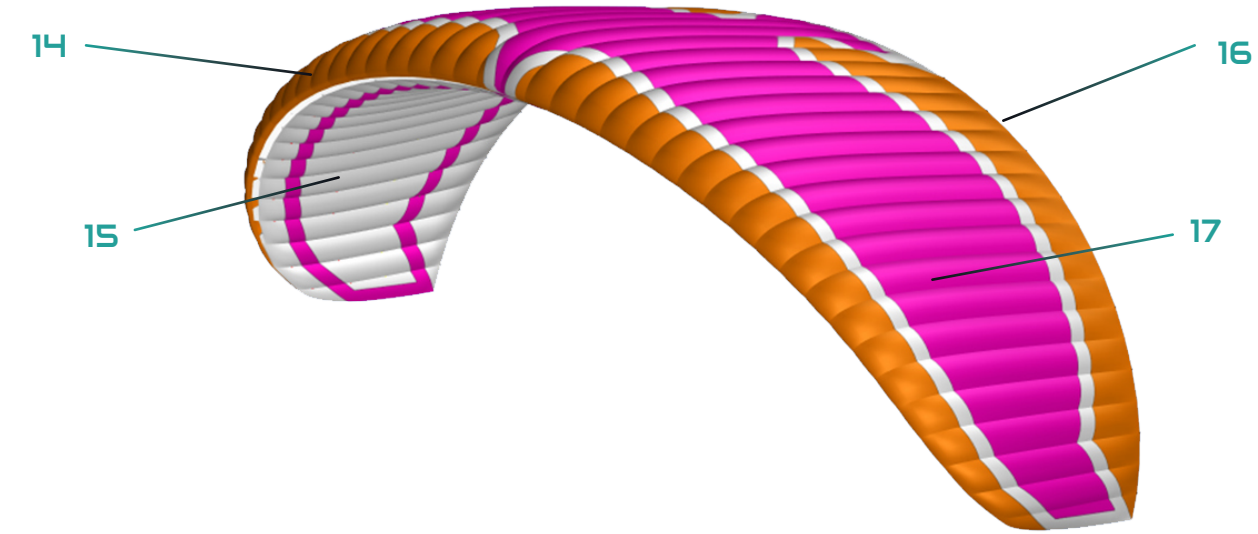
- 1 : A Tragegurt
- 2 : A' Tragegurt
- 3 : B Tragegurt
- 4 : C Tragegurt
- 5 : Poignée trim
- 6 : Anpassbare Bremsleinenrolle
- 7 : Bremsleinenrolle Aufbau
- 8 : Abnehmbares Trimmgewebe
- 9 : Große Ohren Blockiersystem
- 10 : Hauptbefestigungspunkt
- 11 : Negativ Trimmung -2cm
- 12 : Neutrale Position
- 13 : 50% Position
- 14 : Eintrittskante
- 15 : Unterseite
- 16 : Hinterkante
- 17 : Obersegel



Die Bremsleinenrolle hat zwei Einstellpositionen.  
Wenn Sie die Rolle verschieben, reproduzieren Sie den ursprünglichen



Die Tragegurt sind nicht mit einem Frontbeschleunigersystem ausgestattet.



**Verbindung zur Tandemspreize**

Die untere Schlaufe am Tragegurt muss unter der Verwendung von Karabinern, die der vorgeschriebenen Festigkeit der Tandemanhängelast entsprechen, mit der Hauptaufhängung der Spreize verbunden werden. Du musst sicher stellen, dass die A-Tragegurte oben sind, ohne irgendwelche Twists oder Verhängungen. Verbinde NIEMALS den Gleitschirm mit irgend welchen anderen Punkten. Der Pilot verbindet dann sein Gurtzeug an den hinteren Schlaufen der Spreizen und verbindet schließlich das Passagiergurtzeug an den vorderen Schlaufen.



Leichter Griff



Bananen Griff





## Start

Der **WIND FORCE** bietet Ihnen ein progressives und einfaches Aufziehen in allen Flugbedingungen, sowohl bei leichtem als auch bei starkem Wind. Trotzdem sollten Sie vor dem ersten Flug das Aufziehen üben, um sich mit Ihrem neuen Schirm vertraut zu machen. Abhängig von den Startbedingungen ist es möglich, den Schirm hinter dem Rücken oder vor Ihnen aufzuziehen.

### Vorwärtsstart:

Um den Schirm hinter dem Rücken aufzuziehen, nehmen Sie die Tragegurte A und A' auf Höhe der Leinenschlösser in die Hand, bewegen Sie sich schrittweise vorwärts und passen Sie Ihr Tempo an die Windverhältnisse an. Wenn sich der Schirm über Ihrem Kopf befindet, überprüfen Sie das Tempo und prüfen Sie ihn visuell, bevor Sie sich entscheiden, zu beschleunigen, um abzuheben.

### Rückwärtsstart:

Wenn die Windrichtung und -geschwindigkeit geeignet ist, empfehlen wir Ihnen, den Schirm vor Ihnen aufzuziehen, um die visuelle Kontrolle zu erleichtern. Der Pilot positioniert sich mit Blick auf den Gleitschirm und sein Passagier mit Blick auf den Hang. Für das Aufziehen in Richtung des Schirms nehmen Sie nur die A Tragegurte. Üben Sie einen leichten Impuls auf die Tragegurte aus, um mit dem Aufziehen zu beginnen, und passen Sie Ihre Bewegung an die des Gleitschirms an, um das richtige Tempo zu finden. Sobald der Schirm im Zenit stabilisiert und kontrolliert ist, dreht sich der Pilot um und beginnt den Startlauf. Stellen Sie sicher, dass Sie niemals starten, ohne alle Sicherheitskontrollen durchgeführt zu haben.

### Trimmerposition:

Wir empfehlen Ihnen, in der „neutralen“ Position zu starten. Sie können diese Einstellung jedoch je nach Gegebenheiten (symmetrisch) anpassen.

## Drehen

Um eine Wende einzuleiten, überprüfen Sie zuerst ob der Flug Raum frei ist und belasten Sie dann die Seite, zu der Sie wenden möchten, mit Gewicht. Sie können den Passagier bitten dasselbe zu tun. Stellen Sie sicher, dass Sie nicht auf der gegenüberliegenden Seite bremsen, und senken Sie dann allmählich die Bremssteuerung auf der Seite ab, auf der Sie das Gewicht gebracht haben bis die gewünschte Neigung erreicht ist. Über den äußeren Regler können Sie den Radius und die Drehgeschwindigkeit regulieren.

## Landung

Stellen Sie vorab sicher, dass Sie über genügend Höhe verfügen, um einen an die Windbedingungen und das Gelände angepassten Landeanflug durchführen zu können. Vermeiden Sie bei der Annäherung jegliches Manöver oder übermäßiges Bremsen. Landen Sie in den Wind hinein und halten Sie sich von jeglichen Turbulenzen fern. Behalten Sie in der letzten Phase die maximale Geschwindigkeit bei, bis Sie kurz vor dem Bodenkontakt stehen, und bremsen Sie Ihren Schirm allmählich ab, bis Sie zu einem vollständigen Stopp kommen. Achten Sie darauf, nicht zu früh und zu abrupt zu bremsen, da dies zu einem erneuten Aufkippen des Schirms führen würde.

### Verwendung der Trimmer

Wenn Sie mehr Geschwindigkeit benötigen, können Sie durch kontrolliertes Loslassen der Trimmer beschleunigen. Blaue Markierung steht für 50 %

Wir empfehlen Ihnen, die volle Geschwindigkeit (vollständig gelöste Trimmungen) mit Vorsicht zu verwenden und mit dieser Einstellung nicht in Bodennähe oder in turbulenten Bedingungen zu fliegen.

Die Neutralstellung wird durch eine grüne Markierung am Trimmer angezeigt.

Wir empfehlen, diese Position für den Standardgebrauch (Start, Flug, Landung) zu verwenden.

Wenn Sie den Gleitschirm verlangsamen möchten, ziehen Sie am Trimmer, um ihn in die negative Position zu bringen.

Sie können diese Position im Flug verwenden, wenn Ihr Flächenbelastungsfaktor hoch ist.

Die negative Position wird durch eine rote Markierung am Trimmer angezeigt.



## Aktives Fliegen

Aktives Fliegen ist die Flugtechnik, die Ihnen beim Fliegen mehr Sicherheit und Vergnügen verschafft.

Es bedeutet, im Zusammenspiel mit dem Schirm zu fliegen, zusammen mit Pendel-, Nick- und Rollachsenbewegungen des Schirms und mit vorausschauenden Handlungen zu fliegen, um die Kontrolle zu behalten und sicher zu fliegen.

Bei ruhiger Luft kann das Schirm-Feedback gering sein, bei Turbulenzen ist das Feedback jedoch kontinuierlich und muss ständig durch den Piloten überprüft und ausgeglichen werden.

Bei guten Piloten werden solche Reaktionen instinktiv und automatisiert.

Um die beste Leistung aus dem Schirm herauszuholen, sollte der Pilot versuchen, ihn eher durch kleine Bremseingriffe und Gewichtsverlagerung zu kontrollieren als ständig die Bremse zu verwenden.

Eine kleine Bewegung zu Beginn ist effizienter als eine große Bremsbewegung später, um den Schirm zu kontrollieren.

Je mehr Sie den Schirm mit Trimmgeschwindigkeit fliegen lassen, desto bessere Leistung erzielen Sie. Das Ziel des aktiven Piloten besteht darin, den Gleitschirm in einer stabilen Position über dem Kopf und einem kontrollierten Anströmwinkel gleichmäßig durch die Luft fliegen zu lassen.

Ihr Gleitschirm ist sehr widerstandsfähig gegen ein Zusammenklappen, ohne dass der Pilot überhaupt etwas unternehmen muss, aber wenn Sie lernen, aktiv zu fliegen, erhöht sich dieser Sicherheitsspielraum noch mehr.

## Abstieg in 360°-Kurven

Um eine 360°-Kurve einzuleiten, stellen Sie sicher, dass der Luftraum frei ist, lehnen Sie sich auf die Innenseite der Kurve und betätigen Sie dann schrittweise die Steuerung auf der gewünschten Seite. Der Flügel beschleunigt allmählich, die Rotationsgeschwindigkeit wird mit der Bremse reguliert.

Um die Drehung zu verlassen, kehren Sie im Gurtzeug in eine neutrale Position zurück und öffnen Sie allmählich die Steuerung auf der Innenseite.

Sie können die Außenseite leicht anbremsen, um den Ausstieg zu beschleunigen.

Seien Sie vorsichtig, dass ein zu drastischer Ausstieg zu einer starken Steigung nach oben und dann nach unten führt, die kontrolliert werden muss.

Dieses Manöver verursacht eine große Zentrifugalkraft, die physische Folgen für den Piloten und den

Passagier haben kann: Orientierungslosigkeit und vorübergehender Verlust des Sehvermögens (schwarzer Schleier).

Gemäß EN C-Zertifizierung neigt der **WIND FORCE** nicht zur Neutralspirale und kommt selbstständig aus der Rotation.

## Große Ohren

Große Ohren ist eine Schnellabstiegstechnik, da sie die Oberfläche verkleinert und die Sinkgeschwindigkeit erhöht wird.

Um diese Technik beim **WIND FORCE** anzuwenden, greifen Sie nach den A'-Tragegurten. Ziehen Sie langsam an einem der beiden, bis die Flügelspitze zusammenklappt. Es ist besser, jeweils nur ein Ohr ein zu klappen.

Um die großen Ohren länger halten zu können, können Sie das Blockiersystem an den D-Tragegurten verwenden.

Achten Sie bei der Verwendung des Blockiersystems darauf, die Wiederöffnung einzuleiten indem Sie die Blockerleine freigeben.

## Abstieg der B-Tragegurte

Dieses Manöver ist mit einem Tandem sehr schwierig (sogar unmöglich) durchzuführen. Wir raten davon ab, diese Methode des schnellen Abstiegs zu verwenden.

## Kunstflugmanöver

Der **WIND FORCE** ist nicht für den Kunstflug konzipiert. Jedes extreme oder wiederholte Kunstflugmanöver kann Ihren Gleitschirm beschädigen.

## Alternative Lenkbefehle

Wenn Sie die Bremssteuerung nicht aktivieren können, können Sie Ihren Schirm über die DTragegurte steuern.

Um eine Kursänderung vorzunehmen greifen Sie den D-Tragegurt auf der Seite, auf die Sie wenden möchten, und ziehen Sie ihn nach unten.

Achten Sie darauf, dass das Steuern mit den D-Tragegurten mit Vorsicht erfolgen muss:

Der Strömungsabriss tritt schneller ein als beim Steuern mit den Bremsen.



### Fallschirmstall

Wenn Sie bemerken, dass der Gleitschirm ohne horizontale Geschwindigkeit vertikal absinkt und teilweise zusammengeklappt ist, liegt mit sehr großer Wahrscheinlichkeit ein Fallschirmstall vor. Wenn dies geschieht, entlasten Sie die Bremsen vollständig (bis zu den Bremsleinenrollen) und lösen Sie ggf. die Trimmer symmetrisch.

Stellen Sie sicher, dass Sie den normalen Flug fortsetzen, bevor Sie die Bedienelemente erneut verwenden.

### Stall

Ein Strömungsabriss kommt nur dann vor, wenn der Pilot übermäßig die Steuerungselemente benutzt. Dieses Manöver ist sehr schwierig und gefährlich. Es ist keine sichere Schnellabstiegstechnik.

### Spin / Asymmetrischer Strömungsabriss

Ein Spin kommt nur im Falle eines Pilotenfehlers vor. Lassen Sie in diesem Fall die Bremsen ganz los (bis zu den Bremsleinenrollen) und kontrollieren Sie das daraus resultierende Absinken der Vorderkante.

### Asymmetrische Zusammenbrüche

Ihr Gleitschirm kann aufgrund von Turbulenzen oder Pilotenfehlern gelegentlich zusammenbrechen. Behalten Sie während eines Einsturzes den Kurs bei und behalten Sie dabei einen geraden und stabilisierten Flug bei. Um den asymmetrischen Kollaps wieder zu öffnen müssen Sie das maximale Gewicht auf die offene Seite des Schirms bringen und diese Bewegung ggf. mit einer angepassten Steueraktion auf der gleichen Seite begleiten. Wenn sich die geschlossene Seite nicht spontan öffnet, wiederholen Sie den Vorgang so oft wie nötig. Beim Testen wurden Falllinien verwendet.

### Frontaler Zusammenbruch

Im Falle eines Frontalen Zusammenbruchs ist der Schirm normgerecht so ausgelegt, dass er sich spontan öffnet. Achten Sie darauf, den Schirm nicht abzubremsen um die Wiederaufnahme des Fluges nicht zu stören. Beim Testen wurden Falllinien verwendet.

### Reinigung

Es ist am besten, den Gleitschirm nicht zu reinigen. Wir empfehlen Ihnen jedoch, bei Bedarf ein feuchtes Tuch ohne Seife und Reinigungsmittel zu verwenden. In kleinen Bereichen auftragen und lassen Sie den Schirm danach unbedingt gründlich trocknen, bevor Sie ihn verwenden oder verpacken.

### Lagerung und Transport

Wenn Sie Ihren Gleitschirm nicht verwenden, bewahren Sie ihn an einem trockenen, temperierten Ort auf, der vor UV-Strahlen geschützt ist. Stellen Sie sicher, dass der Schirm vollständig trocken ist, bevor Sie ihn lagern. Für den Transport: Schützen Sie den Schirm vor allen äußeren Einflüssen, die ihm Schaden zufügen könnten wie zum Beispiel: Risse, Schnitte, Quetschungen, UV-Strahlen. Transportieren Sie ihn in einer robusten Tasche.

### Wartung

Die Wartung Ihres Flügels muss regelmäßig durchgeführt werden. Wir empfehlen Ihnen, Ihren Gleitschirm alle 24 Monate bzw. alle 100 Flugstunden vollständig von einer Fachwerkstatt überprüfen zu lassen. Wir empfehlen Ihnen, zwischen diesen Prüfungen Folgendes zu beachten:

- Zustand der Leinen: Faltungen, Beschädigungen oder Schnitte.
- Zustand des Flügels: Löcher, Risse, vorzeitiger Verschleiß
- Zustand der Tragegurte: Riemen, Nähte, Befestigungspunkte.

Wir empfehlen außerdem, die Spreizer und Karabiner mindestens alle 5 Jahre oder sobald sie Anzeichen von Abnutzung zeigen, zu wechseln.



**Reparatur**

Ihr Gleitschirm kann durch äußere Einflüsse beschädigt werden. In diesem Fall muss er in einer Fachwerkstatt überprüft und repariert werden. Waren wie Tragegurte, Bremsleinenrollen oder Steuergriffe können Sie bei Ihrem LEVEL WINGSHändler bestellen.

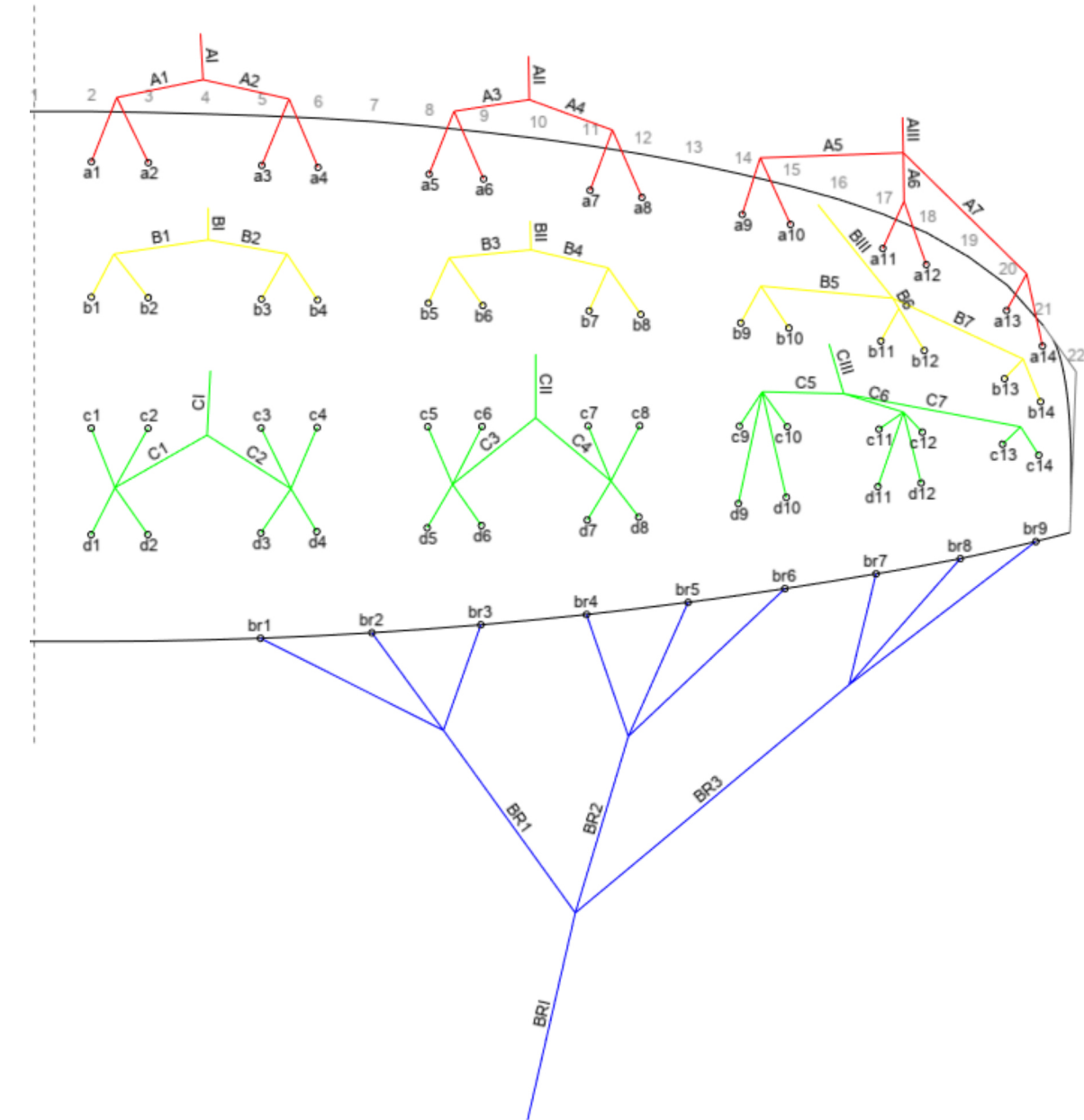
**Recycling**

Alle unsere Materialien werden aufgrund ihrer hervorragenden technischen und ökologischen Eigenschaften ausgewählt. Sie können die meisten Komponenten recyceln, keine davon ist umweltschädlich. Wenn Sie denken, dass Ihr **WIND FORCE** das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat, können Sie alle Metall- und Kunststoffteile trennen und fachgerecht entsorgen, nach den jeweiligen Richtlinien Ihres Landes. Bezüglich des Recyclings von Textilteilen laden wir Sie ein, sich an die Organisationen zu wenden, die die Verwaltung der Stoffe gewährleisten.

**Umweltfreundlichkeit**

Gleitschirmfliegen ist eine Outdoor-Aktivität. Sie bewegen sich in der Natur, für welche Sie Verantwortung tragen. Stellen Sie also sicher:

- \* Die lokale Flora und Fauna zu respektieren
  - \* Nehmen Sie Ihren Abfall immer mit und entsorgen Sie ihn sorgfältig
  - \* Erzeugen Sie nicht mehr Lärm als nötig
- Sie beteiligen sich somit an der Erhaltung der Natur.



Leinen

Toleranzgrenze +- 10mm

<b>a1</b>	6606	<b>b1</b>	6458	<b>c1</b>	6519	<b>d1</b>	6714	<b>br1</b>	7284
<b>a2</b>	6559	<b>b2</b>	6410	<b>c2</b>	6469	<b>d2</b>	6674	<b>br2</b>	6991
<b>a3</b>	6548	<b>b3</b>	6416	<b>c3</b>	6457	<b>d3</b>	6666	<b>br3</b>	6843
<b>a4</b>	6584	<b>b4</b>	6455	<b>c4</b>	6495	<b>d4</b>	6689	<b>br4</b>	6818
<b>a5</b>	6580	<b>b5</b>	6454	<b>c5</b>	6505	<b>d5</b>	6718	<b>br5</b>	6744
<b>a6</b>	6552	<b>b6</b>	6428	<b>c6</b>	6476	<b>d6</b>	6695	<b>br6</b>	6770
<b>a7</b>	6556	<b>b7</b>	6439	<b>c7</b>	6482	<b>d7</b>	6680	<b>br7</b>	6678
<b>a8</b>	6588	<b>b8</b>	6475	<b>c8</b>	6515	<b>d8</b>	6686	<b>br8</b>	6637
<b>a9</b>	6585	<b>b9</b>	6498	<b>c9</b>	6514	<b>d9</b>	6601	<b>br9</b>	6624
<b>a10</b>	6510	<b>b10</b>	6432	<b>c10</b>	6451	<b>d10</b>	6523		
<b>a11</b>	6379	<b>b11</b>	6321	<b>c11</b>	6345	<b>d11</b>	6392		
<b>a12</b>	6326	<b>b12</b>	6280	<b>c12</b>	6299	<b>d12</b>	6339		
<b>a13</b>	6236	<b>b13</b>	6193	<b>c13</b>	6204	<b>d13</b>	<b>8339</b>		
<b>a14</b>	6222	<b>b14</b>	6175	<b>c14</b>	6175	<b>d14</b>	<b>8419</b>		

Tragegurte

Toleranzgrenze +- 5mm

	CLOSED	OPEN
<b>A</b>	<b>390</b>	<b>390</b>
<b>A'</b>	<b>390</b>	<b>390</b>
<b>B</b>	<b>390</b>	<b>430</b>
<b>C</b>	<b>390</b>	<b>470</b>

Leinen Material

<b>a1</b>	PPSL 120	<b>b1</b>	PPSL 120	<b>c1</b>	PPSL 120	<b>d1</b>	PPSL 120	<b>br1</b>	PPSL 120
<b>a2</b>	PPSL 120	<b>b2</b>	PPSL 120	<b>c2</b>	PPSL 120	<b>d2</b>	PPSL 120	<b>br2</b>	PPSL 120
<b>a3</b>	PPSL 120	<b>b3</b>	PPSL 120	<b>c3</b>	PPSL 120	<b>d3</b>	PPSL 120	<b>br3</b>	PPSL 120
<b>a4</b>	PPSL 120	<b>b4</b>	PPSL 120	<b>c4</b>	PPSL 120	<b>d4</b>	PPSL 120	<b>br4</b>	PPSL 120
<b>a5</b>	PPSL 120	<b>b5</b>	PPSL 120	<b>c5</b>	PPSL 120	<b>d5</b>	PPSL 120	<b>br5</b>	PPSL 120
<b>a6</b>	PPSL 120	<b>b6</b>	PPSL 120	<b>c6</b>	PPSL 120	<b>d6</b>	PPSL 120	<b>br6</b>	PPSL 120
<b>a7</b>	PPSL 120	<b>b7</b>	PPSL 120	<b>c7</b>	PPSL 120	<b>d7</b>	PPSL 120	<b>br7</b>	PPSL 120
<b>a8</b>	PPSL 120	<b>b8</b>	PPSL 120	<b>c8</b>	PPSL 120	<b>d8</b>	PPSL 120	<b>br8</b>	PPSL 120
<b>a9</b>	PPSL 120	<b>b9</b>	PPSL 120	<b>c9</b>	PPSL 120	<b>d9</b>	PPSL 120	<b>br9</b>	PPSL 120
<b>a10</b>	PPSL 120	<b>b10</b>	PPSL 120	<b>c10</b>	PPSL 120	<b>d10</b>	PPSL 120		
<b>a11</b>	PPSL 120	<b>b11</b>	PPSL 120	<b>c11</b>	PPSL 120	<b>d11</b>	PPSL 120	<b>BR1</b>	PPSL 200
<b>a12</b>	PPSL 120	<b>b12</b>	PPSL 120	<b>c12</b>	PPSL 120	<b>d12</b>	PPSL 120	<b>BR2</b>	PPSL 200
<b>a13</b>	PPSL 120	<b>b13</b>	PPSL 120	<b>c13</b>	PPSL 120			<b>BR3</b>	PPSL 200
<b>a14</b>	PPSL 120	<b>b14</b>	PPSL 120	<b>c14</b>	PPSL 120				
<b>A1</b>	PPSL 275	<b>B1</b>	PPSL 275	<b>C1</b>	PPSL 275			<b>BRI</b>	<b>DSL 350</b>
<b>A2</b>	PPSL 275	<b>B2</b>	PPSL 275	<b>C2</b>	PPSL 275				
<b>A3</b>	PPSL 275	<b>B3</b>	PPSL 275	<b>C3</b>	PPSL 275				
<b>A4</b>	PPSL 275	<b>B4</b>	PPSL 275	<b>C4</b>	PPSL 275				
<b>A5</b>	PPSL 275	<b>B5</b>	PPSL 275	<b>C5</b>	PPSL 275				
<b>A6</b>	PPSL 275	<b>B6</b>	PPSL 275	<b>C6</b>	PPSL 275				
<b>A7</b>	PPSL 275	<b>B7</b>	PPSL 275	<b>C7</b>	PPSL 275				
<b>AI</b>	TSL 500	<b>BI</b>	TSL 500	<b>CI</b>	TSL 380	<b>3D1</b>	TSL 280		
<b>AII</b>	TSL 500	<b>BII</b>	TSL 500	<b>CII</b>	TSL 380	<b>3D2</b>	TSL 280		
<b>AIII</b>	TSL 380	<b>BIII</b>	TSL 500	<b>CIII</b>	TSL 380	<b>3D3</b>	TSL 280		

Dimensionen und Längen sind von dem Air Turquoise Test Laboratory kontrolliert worden.  
Beim Messen der Leinen wird stufenweise eine Spannung bis zu 50 N ausgeübt.



Material des Stoffs

INTRADOS	DOKDON20DMF MJ32
EXTRADOS	SKYTEX 38
Suported PROfiles,ROD	SKYTEX 40 HARD
UNSuported PROfiles,ROD,V.T-TAPES, diagonals	SKYTEX 32 HARD

Material der Leinen / Tragegurte

Webbing Poly: Untreated 70221-20mm Black	20mm	Gouth & Wolf	Riser
Webbing Poly: Untreated 70221-25mm Black	25mm	Gouth & Wolf	Riser
Webbing Nylon 25mm Black ( Trim) with Print	25mm	Dandy tapes	Riser
MAGIC DE PRO 3mm GREY	3mm	Liros	Riser
Webbing nylon Rib 15mm Black	15mm	Dandy tapes	Riser
15mm GG Webbing	15mm	Dandy tapes	Riser
Technora webbing 13mm Black	13mm	Liros	Riser
DELTA INOX MR 3.5		Peought	Riser



Speedfly.org  
 Montvenix,73700  
 Bourg Saint Maurice  
 France