



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

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.

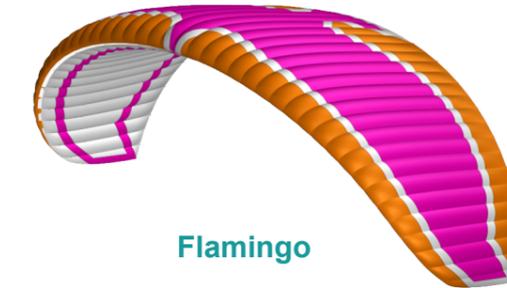
Beim ersten Gebrauch

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.

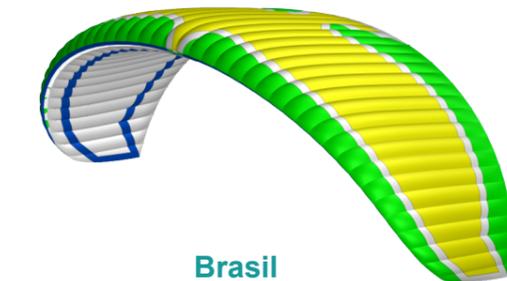
Bei jeder Verwendung:

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

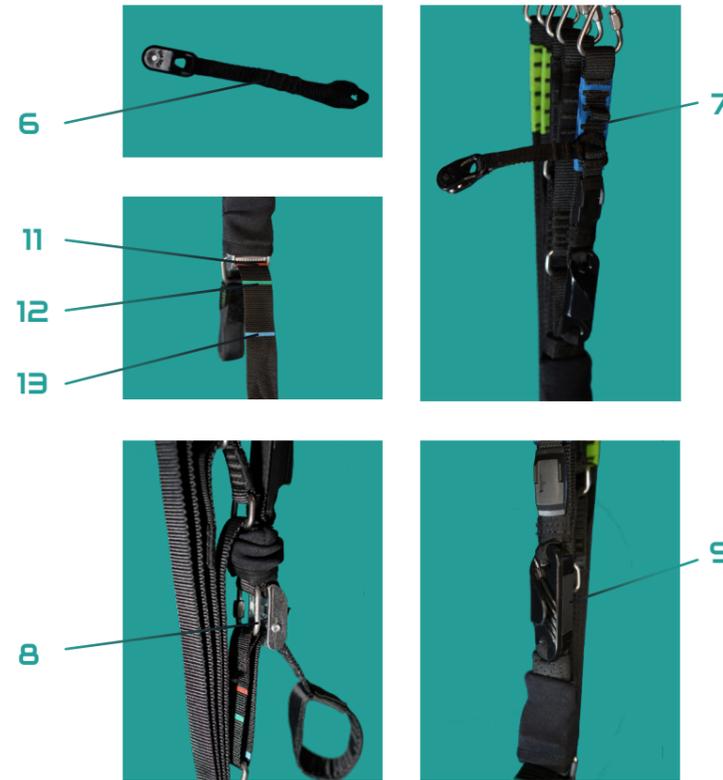


Brasil

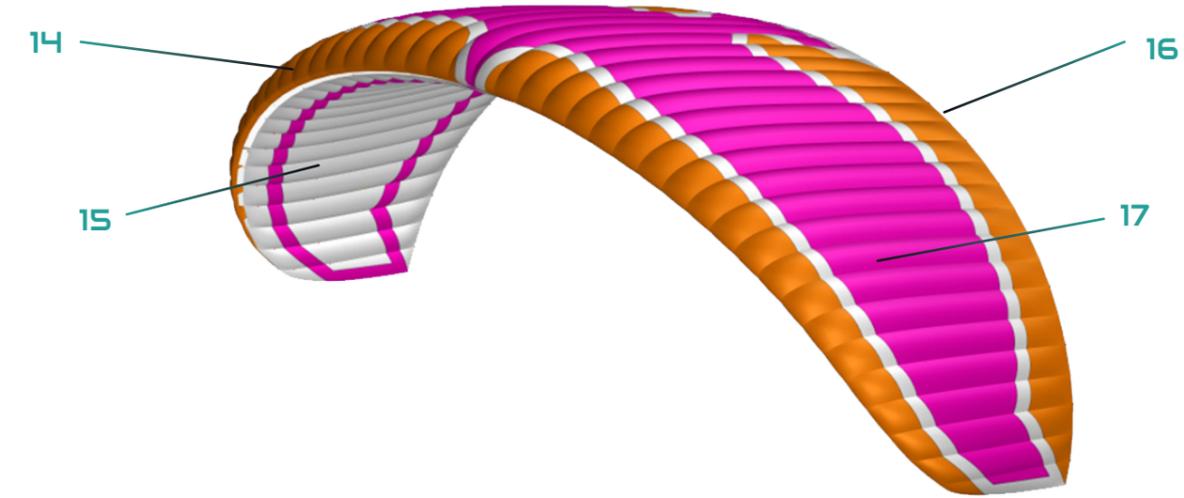
- 1 : A Tragegurt
- 2 : A' Tragegurt
- 3 : B Tragegurt
- 4 : C Tragegurt
- 5 : Poignée trim
- 6 : Anpassbare Bremsleinenrolle
- 7 : Bremsleinenrolle Aufbau
- 8 : Abnehmbares Trimmgewebe
- 9 : Große Ohren Blockiersystem
- 10 : Hauptbefestigungspunkt
- 11 : Negativ Trimmung -2cm
- 12 : Neutrale Position
- 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 Bremsengriffe 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.

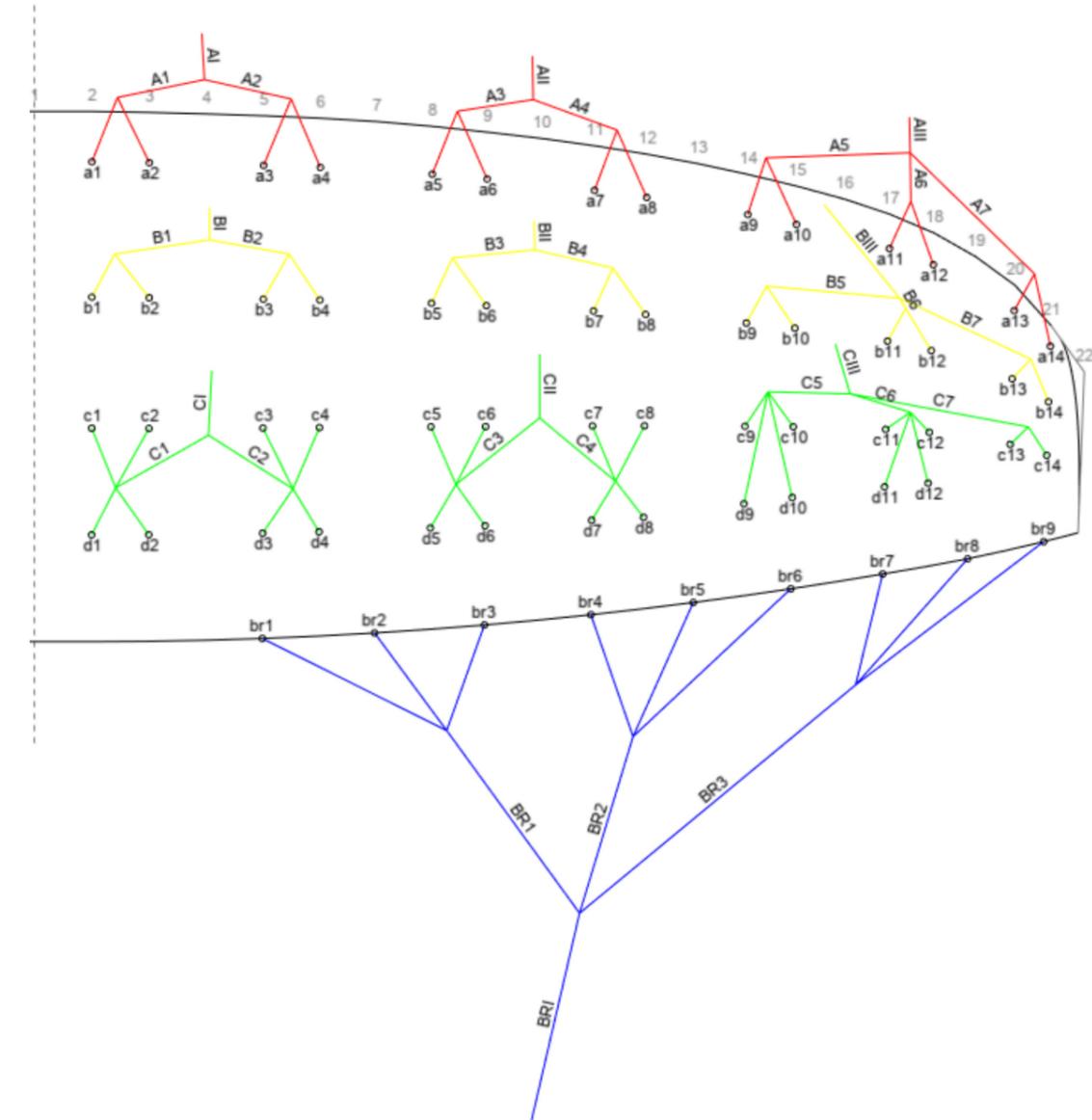
Recycling

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

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

Tragegurte

Toleranzgrenze +- 5mm

	CLOSED	OPEN
A	390	390
A'	390	390
B	390	430
C	390	470

Leinen Material

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