





Confidence comes with safety
EN/LTF-A

Benutzerhandbuch

Version 1.1, Datum: 11.05.2016



Einleitung

Willkommen

Willkommen zum Triple Seven Team! Wir danken Dir, dass Du entschieden hast, den Deck zu fliegen und sind uns sicher, dass dieser Gleitschirm neue Schritte in Deiner Pilotenkarriere ermöglichen wird. Wir wünschen Dir aufregende Flugabenteuer!

Mission von Triple Seven

Das Ziel unserer Firma ist die Herstellung qualitativ hochwertiger Produkte und technologisch innovativer Gleitschirme aller Typen und Klassen. Wir streben danach, Gleitschirme nach dem neuesten Stand der Technik zu entwickeln, die einen optimalen Kompromiss zwischen Sicherheit und Leistung darstellen.

Dein Erfolg ist unsere Inspiration, unser Ziel ist Dein Erfolg.

Handbuch

Dieses Dokument enthält die komplette Produktinformation und Anleitung, um Dich mit den wesentlichen Eigenschaften Deines neuen Gleitschirmes vertraut zu machen. Es beinhaltet Anleitungen zur Nutzung und Pflege Deines neuen Schirms, ist aber nicht als Schulungsmaterial zum Fliegen eines solchen Gleitschirms gedacht. Es handelt sich nicht um ein Flughandbuch. Anweisungen zum Fliegenlernen bekommst Du nur bei Flugschulen und speziell zertifizierten Fluglehrern. Es ist wichtig, dass Du Dir die notwendige Zeit nimmst, dieses Handbuch sorgfältig vor Deinem ersten Flug zu lesen, denn die genaue Kenntnis Deiner Ausrüstung ermöglicht Dir sicheres Fliegen und die Nutzung Deines gesamten Potenzials. Wenn Du Deinen Schirm einem anderen Piloten zum Fliegen gibst, überreiche ihm bitte auch dieses Handbuch.

Falls nach der Lektüre dieses Handbuchs irgendwelche Unklarheiten in Bezug auf Deine Triple Seven Ausrüstung bestehen bleiben sollten, nimm bitte Kontakt zu Deinem lokalen Gleitschirm-Lehrer, Deinem Triple Seven Importeur oder Triple Seven direkt auf. Es kann in diesem Produkthandbuch ohne vorherige Ankündigung Änderungen geben. Bitte schau auf www.777gliders.com nach den aktuellsten Informationen zu unseren Produkten.

1. Beginner of The Game EN/LTF-A	3
II. Einleitung	4
II.i. Willkommen	4
II.ii.Mission von Triple Seven	4
3.Deck	7
3.1. Gedanken der Entwickler	8
3.2. Für wen ist dieser Gleitschirm?	9
3.3. Zertifizierung	9
4.Vor dem Flug	10
4.1. Lieferumfang	10
4.2. Vorbereitung	10
4.3. Gurtzeug	11
4.4. Einstellung des Beschleunigers	11
4.5. Anpassung der Bremsleinen	11
4.6. Gewichtsbereich	12
4.7. Aufziehen des Schirms	12
4.8. Veränderungen am Schirm	12
4.9. Sicherheit vor dem Flug	12
5.Fliegen mit dem Deck	13
5.1. Erster Flug	13
5.2. Vorflugcheck	13
5.3. Startcheck	14
5.4. 1. Schnalle Dich in Dein Gurtzeug ein. Die Beingurte werden vor dem Start als erste geschlossen und nach	

dem Flug als letzte gelöst. Stelle sicher, dass Du richtig mit dem Gurtzeug verbunden bist und einen Helm trägst.	14
5.5. 2. Kontrolliere, dass die Tragegurte nicht verdreht und die Karabiner richtig geschlossen sind. Stelle sicher, dass das Beschleunigungssystem in neutral-er Position die Tragegurte nicht herunterzieht bzw. den Schirm beschleunigt.	14
5.6. 3. Überprüfe die Leinen. Die Leinen der A-Tragegurte sollten oben liegen und alle Leinen frei sein. Stelle sicher, dass keine Leinen unter der Kappe liegen oder die Kappe umwickeln.	14
5.7. 4. Überprüfe die Kappe. Sie sollte bogenförmig ausgelegt sein, und alle Kammern sollten offen sein.	14
5.8. 5. Überprüfe den Wind, den Startplatz und den Luftraum. Der Wind sollte für den Start und das Können des Piloten geeignet sein. Der Luftraum und der Startbereich sollten frei sein.	14
5.9. Aufziehen, Kontrolle und Start	14
5.10. Verhedderte Leinen oder Knoten	14
5.11. Normalflug, bestes Gleiten	15
5.12. Geringstes Sinken	15
5.13. Beschleunigter Flug	15
5.14. Aktives Fliegen	16

5.15. Fliegen in turbulenter Luft	16
5.16. Abstieghilfen	18
5.17.Windenstart	20
5.18. Akrobatik (Kunstflug)	20
5.19. Verlust der Bremsleinen	20
5.20. Landung	20
6.Wartung	21
6.1. Allgemeine Ratschläge	21
6.2. Packanleitung	21
6.3. Aufbewahrung	21
6.4. Reparaturen	22
6.5. Nachprüfungen	22
VII. Packen Deck	24
8.Technische Daten	26
8.1. Technische Daten	28
8.2. Materialbeschreibung	28
8.3. Deck Anordnung der Tragegurte	29
8.4. Leinenplan Deck	30
8.5. Leinenlängen Deck M	31
IX. Sicherheit und Verantwortung	32
X. Garantie	33
XI. Registrierungsinformation	34
XII. Kontakt	35
XIII. Top 5 Tipps	37



DECK

en/ltf A

Confidence comes with safety



- » **Einfaches starten und landen.**
- » **Progressives Handling und einfache Steuercharakteristik.**
- » **Gute Ausgeglichenheit für maximal einfaches Pilotieren.**
- » **Augenmerk auf Robustheit und Langlebigkeit**
- » **Gleitschirmkuppe: zurückversetzte A-Ebene, Verstärkung in der Profilnase, geglättete Hinterkante, low induced drag wingtip, Leinenreduzierung**
- » **EN-A, LTF-A class**

Safe and relaxed from school to cloud base. Deck is developed for maximum safety and ease of flight. As such, this glider is ideal for beginner pilots just starting the game of paragliding adventures. It is designed to be your first glider and also pure fun flyer that you will use for many years, during your first XC steps or any other direction you might



Gedanken der Entwickler

“Mein Entwicklungsziel mit dem Deck war es ein Ausgewogenen Schirm zu konstruieren welche gute Start-, Lande und Flugcharakteristiken hat. Während der Entwicklung haben wir mit Gleitschirmschulen und Lehrer kooperiert, um die Gleitschirmcharakteristika zu diskutieren. Wir haben uns entschieden die BPI (back positioned intake) Technologie in die A-Klasse einfließen zu lassen, um Komfort und Sicherheit zu erzielen. Der Deck hat eine saubere Gleitschirmkuppe mit einer durchschnittlichen Streckung in dieser Klasse. Die Interne Konstruktion ist auf Diagonalrippen aufgebaut um die Leinenlänge zu reduzieren. Mini-ribs garantieren eine saubere Hinterkante. Die ganze Konstruktion Garantiert eine maximale Robustheit und Langlebigkeit während der Schulung.”



das Piloten viel Spaß während der ersten Schritte im Gleitschirmfliegen haben werden um danach zum Streckenflugpiloten fortzuschreiten.

Zertifizierung

Der Deck hat die europäische EN/LTF-A Zertifizierung für alle erhältlichen Größen erhalten. Die Ergebnisse der Homologation befinden sich am Ende dieses Handbuchs.



Vor dem Flug

Lieferumfang

Der Deck wird geliefert mit Rucksack, Innenpacksack, Kompressionsband, Triple Seven T-Shirt und USB-Stick mit diesem Handbuch.

Vorbereitung

Bevor Du zum ersten Startplatz eilst, schlagen wir vor, dass Du Dir die Zeit nimmst, Deine Ausrüstung an einem Übungshang auszupacken und vorzubereiten. So hast Du genügend Zeit und wirst bei der Einstellung deiner Ausrüstung nicht abgelenkt oder gedrängt und kannst Deinen ersten Vorflug-Check vernünftig durchführen. Der Ort dafür sollte frei von Hindernissen sein bei leichtem Wind. Das ermöglicht es Dir, den Schirm einfach aufzuziehen und Dich beim Ground-Handling mit ihm vertraut zu machen. Jeder Gleitschirm wird zuvor von Deinem Triple Seven Händler geprüft, aber als Pilot wirst Du einen vernünftigen Vorflug-Check auch selber machen wollen. Breite den Schirm dazu als erstes vollständig aus, wie Du es normalerweise tust. Überprüfe dabei das Tuch auf jegliche Unregelmäßigkeiten. Wenn Du die Inspektion der Kappe abgeschlossen hast, nimm die Tragegurte, breite die Leinen aus, und überprüfe die Tragegurte, und gehe sicher, dass die Leinenschlösser richtig geschlossen sind. Identifiziere die A1, A2, B und C Tragegurte und trenne die dazugehörigen Leinen inklusive der Bremsleinen sauber voneinander. Verbinde die Tragegurte korrekt mit Deinem Gurtzeug,

achte darauf, dass die Gurte nicht verdreht sind und versichere Dich, dass die Hauptkarabiner richtig geschlossen sind.

Gurtzeug

Der Deck hat die EN-A Zertifizierung unter Verwendung eines GH-ABS Gurtzeugs erhalten. Mit dieser Zertifizierung kann der Deck mit den meisten am Markt erhältlichen Gurtzeugen geflogen werden, aber denke daran, dass ein Wechsel des Gurtzeugs, je nach Wirksamkeit der Gewichtsverlagerung, das Fluggefühl stark beeinflussen kann. Frage im Zweifel den Hersteller des Gurtzeugs oder Deinen Ausbilder, ob Dein Gurtzeug geeignet ist.

Die Längeneinstellung des Brustgurt Deines Gurtzeuges beeinflusst den Abstand zwischen den Hauptkarabinern und somit das Schirmhandling sowie Deine Stabilität im Gurtzeug. Eine enge Einstellung des Brustgurt erhöht Deine Stabilität, vergrößert aber auch sehr das Risiko des Eintwistens nach einem Einklapper. Auch das Risiko einer stabilen Steilschleife wird durch eine enge Einstellung des Brustgurt erhöht. Als Faustregel: Durch einen weiter geöffneten Brustgurt erhältst Du bessere Rückmeldungen vom Schirm, was Deine Steigeffizienz erhöht, und es verbessert sich Deine Sicherheit im Falle eines Vorfalles in der Luft. Wir empfehlen aber stark, die Länge des Brustgurt auf dieselbe Länge einzustellen, die bei der Zertifizierung des Schirms verwendet wurde. Diese Einstellung variiert je nach Größe des Gurtzeuges zwischen 42 und 50 cm. Schau im Zertifizierungsprotokoll nach, welche Einstellung beim Testen verwendet wurde. Wir empfehlen, Deinen ersten Flug mit dem Deck nicht mit einem neuen Gurtzeug zu machen. Eine weitere Faustregel besagt, dass man jeweils nur einen Teil seiner Ausrüstung ändern sollte, wenn man genau wissen will, wie sich der neue Ausrüstungsgegenstand anfühlt.

Einstellung des Beschleunigers

Der Beschleuniger des Deck erhöht die Geschwindigkeit des Schirms um 11 km/h von 38 km/h Trimmgeschwindigkeit auf 49 km/h Maximalgeschwindigkeit, wenn der Beschleunigungsweg komplett ausgenutzt wird. Bevor Du den Beschleuniger mit den Tragegurten des Deck verbindest, überprüfe ob die Beschleunigerleinen innerhalb des Gurtzeuges richtig geführt werden und sich die Umlenkrollen in ihren korrekten Positionen befinden. Stelle sicher, dass keine Knoten oder sonstige Hindernisse den freien Lauf des Beschleunigers behindern. Die Länge der Beschleunigerleinen sollte am Boden justiert werden, so dass Deine Beine bei Ausnutzung des maximalen Beschleunigungsweges vollkommen ausgestreckt sind. Stelle sicher, dass die Beschleunigerleinen lang genug eingestellt sind, um ein Beschleunigen im Normalflug zu vermeiden. Falls Du unsicher bist, wie das Beschleunigungssystem richtig eingestellt wird, frage bitte Deinen Ausbilder oder Triple Seven Händler.

Anpassung der Bremsleinen

Die Länge der Bremsleinen wird bei der Herstellung des Schirms eingestellt und ist identisch zur Länge, die bei den Testflügen zur Zertifizierung verwendet wurde. Die Bremsleinenlänge wurde während der Entwicklung des Schirms fein abgestimmt und festgelegt, daher sollte es in der Regel nicht notwendig sein, sie anzupassen. Wir empfehlen, dass Du mit dieser Einstellung eine Weile fliegst, und solltest Du dann immer noch die Länge ändern wollen, kannst Du es tun. Wenn Du die Länge der Bremsleinen änderst, tu es in kleinen Schritten von jeweils 2 cm. Achte darauf, die Bremsleinen nicht zu kurz einzustellen, denn dadurch kann der Schirm im beschleunigten Flug ungewollt abgebremst werden.

Gewichtsbereich

Jede Größe des Deck ist für einen bestimmten Gewichtsbereich zertifiziert. Dieses Gewicht beinhaltet den Piloten selbst und seine komplette Flugausrüstung inklusive Schirm, Gurtzeug, allem Zubehör und gegebenenfalls Ballast. Jeder Gleitschirm verändert sein Flugverhalten bei einer Änderung des Startgewichtes. Wir empfehlen, den Schirm immer innerhalb seines spezifizierten Gewichtsbereiches zu fliegen. Um Dein Startgewicht herauszufinden, stelle Dich mit Deiner im Rucksack verpackten kompletten Flugausrüstung auf eine Waage.

Untere Hälfte des Gewichtsbereiches

Wie bei jedem anderen Schirm auch, verringert sich beim Fliegen im unteren Gewichtsbereich die Wendigkeit des Schirms. Beim Fliegen durch Turbulenzen erhöht sich die Klapperneigung im Vergleich zum Flug im oberen Gewichtsbereich. Die Schirmreaktionen auf Einklapper sind aber weniger dynamisch. Außerdem verbessert sich die Sinkgeschwindigkeit. Wenn Du hauptsächlich in schwachen Bedingungen fliegst, könntest Du den unteren Gewichtsbereich bevorzugen.

Obere Hälfte des Gewichtsbereiches

Auch für den Deck gilt, wie für jeden anderen Schirm, dass sich Stabilität und Wendigkeit im oberen Gewichtsbereich verbessern. Dadurch kommt es zu einer leicht höheren Schirmgeschwindigkeit und verbessertem Gleiten gegen den Wind. Wenn Du normalerweise in stärkeren Bedingungen fliegst und Du etwas dynamischere Flugeigenschaften bevorzugst, solltest Du im oberen Gewichtsbereich fliegen. Die Reaktionen des Schirms auf Einklapper fallen aber dynamischer aus.

Aufziehen des Schirms

Nachdem alles vorbereitet und überprüft ist, zieh Deinen Schirm am Übungshang auf und spiel mit ihm, um beim Ground-Handling ein Gefühl für Deinen neuen Flügel zu bekommen. Währenddessen solltest Du eine abschließende Kontrolle der Kappe und Leinen vornehmen, um sicherzustellen, dass alles in Ordnung ist. Du wirst sehen, dass sich der Deck sehr einfach und sanft ohne zu viel Energie und mit nur wenig Druck beim Vorwärtslaufen aufziehen lässt. Zum Aufziehen des Schirms reicht es, nur die A1 Tragegurte zu verwenden. Ziehe nicht nur mit den Händen an den Tragegurten sondern lehne Dich mit Deinem gesamten Gurtzeug zurück. Die Hände sollten nur die Steigbewegung des Schirms begleiten. Sobald der Schirm über Dir ist, bremse ihn leicht an, und er wird über Dir stehen bleiben.

Veränderungen am Schirm

Jegliche Veränderung an den Leinen oder am Beschleunigungssystem an den Tragegurten führt zu einem Verlust der Zulassung, ähnlich wie, wenn der Schirm außerhalb seines Gewichtsbereiches geflogen wird.

Sicherheit vor dem Flug

Bevor Du mit dem Deck fliegst, solltest Du sämtliche praktische und theoretische Schulungen für diese Art von Gleitschirm absolviert haben und die erforderlichen Lizenzen besitzen. Der Pilot sollte körperlich und mental gesund sein, eine komplette Gleitschirm-Ausrüstung benutzen und nur in Bedingungen fliegen, die für sein Können angemessen sind.



Fliegen mit dem Deck

Erster Flug

Jetzt, wo Du Dich mit Deinem neuen Schirm beim Ground-Handling am Übungshang vertraut gemacht hast, bist Du für Deinen ersten Flug bereit. Wir empfehlen, dass Du diesen bei ruhigen Bedingungen in einem Dir gut bekannten Fluggebiet absolvierst.

Vorflugcheck

Vor jedem Flug solltest Du einen Vorflugcheck und eine erneute Inspektion Deiner Ausrüstung durchführen. Gewöhne Dir an, dies zu tun, da es keine zusätzliche Zeit in Anspruch nimmt. Das Vorgehen mag je nach Ausbilder, Pilot und Ausrüstungseinstellungen unterschiedlich ausfallen. Zum Beispiel lassen manche Piloten Ihren Schirm immer mit dem Gurtzeug verbunden. Du solltest aber für Dich eine feste Prozedur für das Überprüfen und Vorbereiten Deiner Ausrüstung und den Startcheck haben.

1. Nach der Ankunft am Startplatz, vergewissere Dich, dass die Wetterbedingungen zum Fliegen geeignet sind.
2. Während Du beim Auslegen um Deinen Schirm herumläufst, solltest Du gleichzeitig die Kappe inspizieren.

3. Nachdem Du auch die Leinen überprüft und die Tragegurte mit Deinem Gurtzeug verbunden hast, nimm die Leinen in die Hand und lass sie durch Deine Finger laufen, während Du auf die Kappe zuläufst. Auf diesem Wege stellst Du sicher, dass die Leinen nicht verheddert oder beschädigt sind. Falls sich zwischendurch die Kappe des Schirms bewegt, gehe um sie herum und korrigiere ihre Position.
4. Überprüfe Dein Gurtzeug, Retter, Beschleunigungssystem und alle Verbindungen.

Startcheck

1. Schnalle Dich in Dein Gurtzeug ein. Die Beingurte werden vor dem Start als erste geschlossen und nach dem Flug als letzte gelöst. Stelle sicher, dass Du richtig mit dem Gurtzeug verbunden bist und einen Helm trägst.
2. Kontrolliere, dass die Tragegurte nicht verdreht und die Karabiner richtig geschlossen sind. Stelle sicher, dass das Beschleunigungssystem in neutraler Position die Tragegurte nicht herunterzieht bzw. den Schirm beschleunigt.
3. Überprüfe die Leinen. Die Leinen der A-Tragegurte sollten oben liegen und alle Leinen frei sein. Stelle sicher, dass keine Leinen unter der Kappe liegen oder die Kappe umwickeln.
4. Überprüfe die Kappe. Sie sollte bogenförmig ausgelegt sein, und alle Kammern sollten offen sein.
5. Überprüfe den Wind, den Startplatz und den Luftraum. Der Wind sollte für den Start und das Können des Piloten geeignet sein. Der Luftraum und der Startbereich sollten frei sein.

Aufziehen, Kontrolle und Start

Der Deck hat ein einfaches Startverhalten und sollte keine besonderen Hinweise für den Vorwärts- oder Rückwärtsstart benötigen. Versuche, Deinen Startvorgang in drei Schritte zu unterteilen und zu üben.

1. Füllen und Aufziehen des Schirms
2. Stabilisierung des Schirms und Kontrollblick
3. Beschleunigung und Start

Es ist immer ratsam, den Startvorgang zu üben und zu verbessern, da so unnötiger Stress vor dem Start abgebaut werden kann.

Windgeschwindigkeiten von 25 bis 30 km/h gelten als stark und erfordern besondere Aufmerksamkeit. Wenn Du in starkem Wind startest, empfehlen wir einen vernünftigen Rückwärtsstart, bei dem die jeweiligen Bremsleinen immer in der richtigen Hand liegen sollten. Zieh den Schirm mit einem leichten Zug auf und gehe ihm, falls erforderlich, entgegen, um die Kraft des Windes auf den Schirm zu reduzieren. Sobald der Schirm über Dir steht, stabilisiere ihn sanft und starte.

Verhedderte Leinen oder Knoten

Solltest Du einen Knoten in den Leinen nicht bemerkt haben oder mit einem Leinenknoten ungewollt ausgehebelt werden und schon in der Luft sein, entferne Dich von anderen Piloten und dem Boden, indem Du vom Berg wegfliegst, bevor Du korrigierend eingreifst. Das bedeutet, dass Du mit Gewichtsverlagerung und/oder minimalem Bremseinsatz auf der dem Knoten gegenüber

liegenden Seite die Flugrichtung kontrollierst, um geradeaus vom Berg wegzufiegen.

Achte darauf, nicht zu viel Bremse einzusetzen und nicht zu langsam zu fliegen, um einen kompletten Strömungsabriss oder Trudeln (einseitiger Strömungsabriss) zu vermeiden. Sobald Du einen sicheren Abstand vom Berg und genügend Höhe über Grund erreicht hast, kannst Du kurz und sanft an den verhedderten Leinen ziehen. Falls sich der Knoten an den Bremsleinen befindet, kannst Du kurz und sanft die entsprechende Bremsleine “pumpen”.

Du musst wissen, dass sich ein Knoten durch das Ziehen an den Leinen auch verfestigen und die Situation bis zum Strömungsabriss oder Trudeln eskalieren kann. Falls Du also feststellst, dass sich der Knoten durch kurzes, sanftes ziehen der verhedderten Leinen nicht löst und Du den Schirm relativ sicher steuern kannst, fliege sofort für eine sichere Landung zum Landeplatz.

Normalflug, bestes Gleiten

Ohne Einsatz von Bremsen oder Beschleuniger fliegt der Schirm mit der sogenannten “Trimmgeschwindigkeit“. In ruhiger Luft ist dies theoretisch die Geschwindigkeit des besten Gleitens. Diese hängt von der Polare des Schirms, der Luftmasse sowie der vertikalen und horizontalen Windgeschwindigkeit ab. Wir empfehlen, dass Du Dich durch entsprechende Lektüre näher mit der Theorie des besten Gleitens und der Sollfahrttheorie von McCready beschäftigst.

Geringstes Sinken

Durch gleichmäßiges Anbremsen um ca. 15 bis 20 cm auf beiden Seiten verlangsamt Du den Schirm zur theoretischen Geschwindigkeit des geringsten Sinkens. Wir empfehlen aber, diese Geschwindigkeit auch beim Thermikfliegen nicht zu benutzen, da Du viel bessere Steigwerte und Schirmkontrolle erreichst, wenn Du den Schirm mit Trimmgeschwindigkeit und seiner natürlichen Energie fliegen lässt. Mit dem richtigen Startgewicht wirst Du sehen, dass der Schirm hervorragende Steigeigenschaften, Reaktionen und Wendigkeit besitzt.

Beschleunigter Flug

Sobald Du Dich mit Deinem Deck im Flug wohl fühlst, kannst Du anfangen, das Beschleunigungssystem zu verwenden, mit dem Du mehr Leistung gegen den Wind und bei sinkenden Luftmassen erreichst. Der Deck wurde entwickelt, um über den gesamten Geschwindigkeitsbereich stabil zu fliegen, dies erfordert aber trotzdem einen aktiven Flugstil.

Du musst wissen, dass jeder Gleitschirm im beschleunigten Flug an Stabilität verliert und sich das Risiko eines Einklappers erhöht. Außerdem ist die Reaktion des Schirms bei einem Klapper im beschleunigten Flug heftiger, als wenn der Klapper bei Trimmgeschwindigkeit auftritt.

Wir empfehlen daher, den Beschleuniger in Bodennähe nicht zu benutzen und ihn in turbulenten Bedingungen nur sehr vorsichtig einzusetzen. Benutze einen flexiblen Stoffbeschleuniger, um den Beschleuniger mit nur einem Bein betätigen zu können. Verwende zum Steuern Gewichtsverlagerung. Um das Nicken zu kontrollieren, variiere den Beschleunigerweg. Ziehe während des Beschleunigens

nicht an den Bremsleinen. Benutze den Beschleuniger progressiv zum Erhöhen der Geschwindigkeit, gib in ihn aber sofort frei, sobald Du eine Veränderung des Leinenzugs, Kappendrucks oder einen Einklapper spürst. Falls Du einen Einklapper im beschleunigten Flug bekommst, gib den Beschleuniger schlagartig frei, bevor Du andere Maßnahmen ergreifst. Halte im beschleunigten Flug immer einen größeren Abstand zum Boden.

Aktives Fliegen

Aktives Fliegen ist eine elementare Technik für jeden fortgeschrittenen Piloten. Es beinhaltet die ständige Kontrolle und Korrektur von Nick- und Rollbewegungen zusammen mit der Vermeidung jeglicher Entleerungen der Kappe und Einklappern.

Zusammenfassend heißt dies, dass der Pilot bei geradem Flug durch bewegte oder turbulente Luft zu jeder Zeit die Schirmkappe genau über seinem Kopf hält, indem er unerwünschte Bewegungen des Schirms kompensiert und korrigiert.

Beispiele:

- Beim Einfliegen in eine starke Thermik wandert die Kappe ein wenig hinter den Piloten. Der Pilot sollte die Bremsen komplett freigeben, um den Schirm zu beschleunigen und wieder über den Piloten kommen zu lassen.
- Wenn die Kappe vor den Piloten schießt, sollte er anbremsen, bis das Vorschießen gestoppt ist und dann die Bremsen wieder freigeben, um den Schirm normal weiterfliegen zu lassen.
- Wenn der Pilot einen Verlust an Spannung im Schirm oder eine Verringerung des Bremsdrucks auf einer Seite spürt, sollte er auf derselben Seite sanft die Bremse einsetzen und/oder

seine Gewicht auf die gegenüberliegende Seite verlagern, bis der richtige Bremsdruck zurückkehrt. Danach werden die Bremsen freigegeben und/oder das Gewicht wieder in die neutrale Position gebracht, um den Schirm normal weiterfliegen zu lassen.

Das Wichtigste ist in jedem Fall, Überkorrekturen zu vermeiden und Korrekturen nicht länger als nötig zu halten. Nach jedem Eingriff solltest Du den Schirm wieder seine normale Fluggeschwindigkeit aufnehmen lassen. Du kannst beim Ground-Handling sicher trainieren und ein Gefühl für die meisten Bewegungen des Schirms bekommen. Eine gute Koordination Deiner Bewegungen mit denen des Schirms am Boden ermöglicht die schnelle Entwicklung eines aktiven Flugstils in der Luft. Der nächste Schritt sind dann Sicherheitskurse, in denen Du auch ein besseres Verständnis des gesamten Bremsweges und sämtlicher Geschwindigkeiten des Gleitschirms bekommst.

Fliegen in turbulenter Luft

Einklapper können in starken Turbulenzen vorkommen. Der Deck wurde entwickelt und dahingehend getestet, dass er Klapper selbständig ohne Piloteneingriff in fast allen Situationen wieder öffnet, indem lediglich die Bremsen gelöst werden und man den Schirm fliegen lässt. Um alle nachfolgenden Flugzustände zu trainieren und zu verstehen, solltest Du an entsprechenden Sicherheitstrainings teilnehmen.

Kaskade

Zahlreiche Retterwürfe sind das Ergebnis einer Kaskade von Überkorrekturen. Überkorrekturen sind in der Regel nicht wegen des falschen Inputs selbst oder dessen Intensität problematisch sondern wegen der Dauer, über welche die Überkorrektur gehalten

wird. Nach jedem Eingriff muss man dem Schirm ermöglichen, seine normale Fluggeschwindigkeit wieder zu erlangen. Merke, dass Überkorrekturen häufig schlimmer sind, als gar kein Eingriff.

Seitliche Einklapper

Starke Turbulenzen können den Schirm seitlich einklappen lassen. Bevor dies passiert, werden die Bremsleinen und das Gefühl im Gurtzeug den Druckverlust bereits an den Piloten vermitteln. Dieses Feedback des Schirms macht man sich beim aktiven Fliegen zu Nutze, um Einklapper zu verhindern. Wenn ein Einklapper doch vorkommt, wird der Deck sich ohne Piloteneingriff leicht wieder füllen, der Schirm wird aber auch zur eingeklappten Seite wegdrehen.

Um das Wegdrehen zu vermeiden und den Klapper aktiv zu beseitigen, verlagere Dein Gewicht auf die offene Schirmseite und benutze dosiert die dortige Bremse. Achte darauf, die noch fliegende Seite des Schirmes nicht zu überbremsen. Dieser Eingriff genügt, um Deinen Kurs beizubehalten und gibt dem Schirm genügend Zeit, die eingeklappte Seite von selbst wieder zu öffnen. Um die eingeklappte Seite nach der Kursstabilisierung aktiv zu öffnen, ziehe kräftig an der Bremsleine der eingeklappten Seite und gib sie sofort wieder frei. Du kannst dies mit einer gleichmäßigen Pumpbewegung mehrfach wiederholen. Gib nach der Wiederöffnung die Bremsen frei, damit der Schirm seine Trimmgeschwindigkeit wieder aufnimmt. Sei Dir im Klaren darüber, dass seitliche Einklapper im beschleunigten Flug sehr viel heftiger ausfallen. Dies liegt an der geänderten Trägheit von Schirm und darunter hängendem Pilot im beschleunigten Flug.

Frontklapper

Symmetrische Klapper, bzw. Frontklapper öffnen sich in der Regel sofort von alleine ohne Piloteneingriff. Der Schirm nimmt dann mit einem kleinen Vorschießen wieder Fahrt auf. Um dieses Ereignis aktiv zu kontrollieren, ziehe leicht an beiden Bremsleinen während der Frontklapper eintritt und gib die Bremsen danach sofort wieder frei, um den Schirm Fahrt aufnehmen zu lassen. Sei darauf vorbereitet, auf ein leichtes Vorschießen des Schirmes beim Wiederauffahren zu reagieren.

Verhänger

Verhänger sind sehr unwahrscheinlich mit dem Deck, es kann aber dennoch nach massiven Einklappern oder einer Kaskade zu einem Verhängen der Schirmenden in den Leinen kommen. Piloten sollten bei jedem Schirm mit der Vorgehensweise bei einem Verhänger vertraut sein. Mache Dich schon am Boden mit der Stabiloleine („stabilo“ Farbe: Orange) vertraut, um diese im Flug erkennen zu können. Im Falle eines Verhängers ist es zunächst das Wichtigste, den Schirm auf Kurs zu halten. Das tust Du durch Gewichtsverlagerung und Gegenbremsen auf der offenen Schirmseite. Ergreife danach die Stabiloleine auf der verhängten Seite und ziehe sie, bis sie straff wird, herunter. Dann löst sich normalerweise der Verhänger.

Mögliche Lösungen bei Verhängern beinhalten (Besprich dies mit Deinem Sicherheitstrainer):

- Ziehen der Stabiloleine (wie oben beschrieben)
- Durchführen eines Full Stall, dafür musst Du dieses Manöver aber beherrschen. Außerdem solltest Du dich noch hoch über dem Boden befinden.
- Falls Du einen Verhänger hast und bei geringer Höhe in eine Rotationsbewegung kommst oder sogar eingedrehte

Tragegurte hast, ist der Rettungsschirm die einzige Lösung.

Trudeln (einseitiger Strömungsabriss)

Im Normalflug bist Du weit vom Trudeln entfernt, aber bestimmte Umstände können trotzdem dazu führen. Sollte die Strömung auf einer Seite abreißen, so gib die Bremsleinen progressiv wieder frei und lass den Schirm wieder Fahrt aufnehmen. Sei auf ein Vorschießen des Schirmes vorbereitet und, falls erforderlich, kompensiere die Bewegung der Kappe nach vorne durch entsprechenden Bremseinsatz.

Full stall

Ein Full Stall geschieht nicht unbeabsichtigt von alleine, er kommt nur vor, wenn Du beide Bremsleinen komplett durchziehst und unten hältst. Der Schirm geht dann in den sogenannten Full Stall. Dies ist eine komplexe Figur und als solche außerhalb des Umfangs dieses Handbuchs. Falsch durchgeführtes Lösen der Bremsen kann zu einem massiven vorschießen des Schirms führen mit der Gefahr, dass der Pilot in die Kappe fällt. Du solltest dieses Manöver nur in einem Sicherheitstraining unter professioneller Anleitung erlernen und üben.

Sackflug

Im Sackflug hat ein Gleitschirm gewöhnlich keine Vorwärtsfahrt bei gleichzeitig hoher Sinkgeschwindigkeit. Im Sackflug ist der Schirm fast komplett gefüllt. Es ist mit dem Deck sehr unwahrscheinlich, unbeabsichtigt in diese Situation zu geraten. Es könnte theoretisch passieren, wenn Du in turbulenten Bedingungen mit sehr geringer Geschwindigkeit fliegst. Auch hohe Luftdurchlässigkeit des Tuchs und Leinendehnung können bei sehr alten Gleitschirmen das Risiko des Sackflugs erhöhen. Solltest Du dieses Manöver in

einem Sicherheitstraining üben, würdest Du feststellen, dass es sehr schwierig ist, den Deck im Sackflug zu halten. Bei zu viel Bremseinsatz kommst Du in den Full Stall. Werden die Bremsen ein bisschen zu viel freigegeben, kehrt der Schirm zum Normalflug zurück. Wenn Du den Sackflug im Sicherheitstraining üben möchtest, solltest Du zunächst den Full Stall beherrschen.

Abstiegshilfen

Jeder Pilot sollte sich gut mit Abstiegshilfen auskennen, da sie in bestimmten Situation wichtige Optionen darstellen. Diese Manöver sollten in Deiner Flugschule beigebracht werden, da sie Teil der normalen Pilotenausbildung sein sollten. In jedem Fall empfehlen wir, diese Manöver in Sicherheitskursen unter professioneller Anleitung zu üben.

Ohren Anlegen

Dies ist eine sichere Methode, um moderat Höhe abzubauen und gleichzeitig Vorwärtsfahrt beizubehalten. Um Ohren anzulegen, löse zunächst jegliche Wicklungen der Bremsleinen um Deine Handgelenke und platziere Deinen Fuß auf dem Beschleuniger, aber ohne diesen zu betätigen. Ziehe nun die äußeren A-Leinen (A2-Tragegurte im Bild) auf beiden Seiten herunter. Solange Du die A2-Tragegurte unten hältst, werden die äußeren Schirmenden nach unten abgeknickt sein und sich die Sinkgeschwindigkeit erhöhen. Um zum Normalflug zurückzukehren, gib die A2-Tragegurte wieder frei und betätige, falls erforderlich, die Bremsleinen mit kurzen impulsiven Zügen. Gib die Ohren mindestens 100 m über Grund wieder frei. Mit angelegten Ohren verringert sich die Geschwindigkeit des Schirms. Deswegen empfehlen wir, zusammen mit angelegten Ohren auch den Beschleuniger zur Hälfte durchzutreten, um eine ausreichende Fluggeschwindigkeit

beizubehalten und auch die Sinkgeschwindigkeit zu erhöhen. Achte darauf, die Bremsleinen nicht zu betätigen, während du die Ohren anlegst! Die Steuerung erfolgt bei angelegten Ohren nur über Gewichtsverlagerung. Lege immer erst die Ohren an, und betätige dann den Beschleuniger, nicht anders herum, da dies einen Frontklapper provozieren könnte.

B-Stall

Im B-stall hat der Gleitschirm keine Vorwärtsfahrt mehr, und die Sinkgeschwindigkeit erhöht sich auf etwa - 8 m/s. Um den B-Stall einzuleiten, greife die B-Tragegurte knapp unterhalb der Leinenschlösser und ziehe beide B-Tragegurte symmetrisch um etwa 20 cm nach unten. Um das Manöver zu beenden, gib beide B-Gurte gleichzeitig und zügig wieder frei. Bei der Ausleitung schießt der Deck sanft nach vorne und hat keine Sackflug-Tendenz.

Steilspirale

Die Steilspirale ist von den drei Abstiegsmanövern (Ohren Anlegen, B-Stall und Steilspirale) das anspruchsvollste und sollte nur Schritt für Schritt und immer mit viel Höhe über dem Boden geübt werden. Die Steilspirale sollte in einem Sicherheitstraining unter professioneller Anleitung erlernt und geübt werden.

Um eine Steilspirale einzuleiten, verlagere Dein Gewicht zur Kurveninnenseite und wende fortschreitend die Bremse auf derselben Seite an. Lass den Schirm für zwei volle Umdrehungen beschleunigen, und er wird in die Steilspirale übergehen. Im Spiralflug kannst Du die Sinkgeschwindigkeit und den Neigungswinkel über den Einsatz von mehr oder weniger Innenbremse kontrollieren. Je nachdem, wie steil die Spirale ist, solltest Du auch die Außenbremse hinzunehmen.

Zum Ausleiten der Steilspirale empfehlen wir, dass der Pilot sein Gewicht zunächst wieder zur Mitte verlagert. Beim Lösen der inneren Bremse, leitet der Schirm die Steilspirale selbständig aus. Der Deck hat keine Tendenz zur stabilen Spirale, du solltest aber dennoch wissen, wie eine stabile Spirale ausgeleitet wird. Um die stabile Steilspirale auszuleiten, verlagere Dein Gewicht auf die Kurvenaußenseite und wende die Außenbremse an, bis Du eine Verlangsamung der Rotation des Schirms verspürst. Löse anschließend die äußere Bremse und lass den Schirm über mehrere Umdrehungen Geschwindigkeit abbauen. Um ein exzessives Pendeln des Schirms nach dem Ausleiten der Spirale zu vermeiden, benutze vor der endgültigen Ausleitung nochmal kurz die Bremse auf der Kurveninnenseite

Warnungen zur Steilspirale:

- Es besteht das Risiko, in einer Steilspirale das Bewusstsein zu verlieren. Die Sinkgeschwindigkeit sollte daher niemals mehr als 16-18 m/s betragen.
- In schnellen Spiralen kann es erforderlich sein, die Außenbremse zu betätigen, um die Ausleitung der Spirale zu beginnen.
- Wird die Steilspirale mit geringer Höhe über dem Boden ausgeführt, kann es sein, dass der Pilot nicht genügend Höhe oder Zeit hat, um das Manöver sicher auszuleiten.

Windenstart

Es ist sehr leicht, mit dem Deck an der Winde zu starten, und der Schirm hat keine besonderen zu berücksichtigenden Eigenschaften für diese Startart. Um an der Winde zu starten, musst Du ein spezielles Training absolvieren und Dir der windenspezifischen Prozeduren und Gefahren bewusst sein. Wir empfehlen, kein Schleppgerät zu verwenden, das den Gleitschirm während des

Windenstarts beschleunigt.

Akrobatik (Kunstflug)

Der Deck wurde nicht für Akrobatik entwickelt, weshalb der Kunstflug mit diesem Schirm nicht durchgeführt werden sollte. Außerdem führen alle extremen Flugmanöver zu unnötigen Materialbelastungen und verkürzen die Lebensdauer des Schirms.

Verlust der Bremsleinen

Sollten Dir aus irgendeinem Grund die Bremsleinen nicht zur Verfügung stehen, musst Du den Schirm mit Gewichtsverlagerung zum Landeplatz steuern. Gewichtsverlagerung sollte ausreichen, um einen Gleitschirm sicher zu landen. Du kannst auch die C-Tragegurte zum Kontrollieren und Steuern des Schirms verwenden, musst dabei aber vorsichtig sein, den Schirm nicht zu übersteuern. Zu starker Zug auf die C-Gurte kann einen Strömungsabriss provozieren. Lande Deinen Schirm mit Trimmgeschwindigkeit ohne Einsatz der C-Gurte, um sicherzugehen, dass der Schirm knapp über dem Boden nicht übersteuert wird. Wir bevorzugen den Einsatz der Gewichtsverlagerung.

Landung

Wie beim Start, so hat der Deck auch einfache Landeeigenschaften. In turbulenten Bedingungen ist es ratsam, die Bremsen um etwa 15% zu betätigen, um die Stabilität des Schirms und das Gefühl für den Schirm zu erhöhen. Begib Dich vor der Landung in eine aufrechte Position, da dieses am effektivsten und sichersten ist, um das Aufkommen auf dem Boden mit Deinen Beinen abzufangen.

Wir möchten empfehlen, auch Landemanöver regelmäßig zu trainieren, da es von Vorteil sein kann, auf kleinen Flächen landen zu können, insbesondere in unbekanntem Terrain beim Streckenfliegen. Lerne es, die Windrichtung einzuschätzen, indem Du Indikatoren am Boden und auch Deinen Versatz beim Kreisen beobachtest. Das macht sich beim XC-Fliegen bezahlt, wenn Du außerhalb Deines gewöhnlichen Landeplatzes landen musst. Ein weiterer Hinweis, den wir geben möchten, ist, dass es bei starkem Gegenwind besser ist, mit viel Höhe zum Landeplatz zu fliegen, um sicherzustellen, dass dieser erreicht wird. Halte gleichwohl immer auch Ausschau nach alternativen Landemöglichkeiten im Lee des eigentlichen Landeplatzes.

Wartung

Allgemeine Ratschläge

Die sorgsame Wartung Deines Gleitschirms und die Einhaltung ein paar einfacher Regeln sichern Dir eine viel längerer Lufttauglichkeit und Leistung für Deinen Schirm.

- Pack Deinen Schirm nach der Landung ein und setzt ihn keiner unnötigen UV-Strahlung aus, indem Du ihn unverpackt am Landplatz herumliegen lässt. Die UV-Strahlung der Sonne schwächt das Tuch und die Leinen.
- Packe Deinen Gleitschirm so wie wir es in der Packanleitung empfehlen
- Ist Dein Schirm feucht oder nass, wenn Du ihn packst, dann öffne ihn zuhause ein wenig, damit er trocknen kann. Trockne den Schirm nicht in direktem Sonnenlicht.
- Vermeide, dass Dein Schirm harte Schläge erfährt wie z.B. einen Aufprall mit der Eintrittskante auf den Boden.
- Vermeide es, den Schirm am Boden entlang zu schleifen, insbesondere in steinigem Gelände, da Du das Tuch und die Leinen beschädigen kannst.
- Tritt nicht auf die Leinen oder die Kappe, insbesondere, wenn sie auf hartem Untergrund liegen.
- Setze Deinen Schirm keinem Salzwasser aus, da es die Leinen und das Tuch beschädigt (mit Süßwasser abwaschen).
- Vermeide es, die Leinen zu biegen, insbesondere mit engem Radius.

- Öffne Deinen Schirm nicht in starkem Wind, ohne vorher die Leinen entheddert zu haben.
- Vermeide es generell, Deinen Schirm besonders heißem oder feuchtem Klima, UV-Strahlung oder Chemikalien auszusetzen.

Packanleitung

Das korrekte Zusammenlegen ist in jedem Fall wichtig, um die Lebensdauer Deines Gleitschirms zu verlängern. Wir empfehlen, den Schirm wie eine Harmonika zusammenzulegen und alle Zellwände mit den Verstärkungen der Eintrittskante über die gesamte Breite des Schirms sauber nebeneinander zu legen. Der Schirm sollte dann in drei Abschnitte, also zweimal gefaltet werden. Der Schirm sollte so locker wie möglich gepackt werden. Achte beim Packen auch darauf, dass keine Grashüpfer im Schirm gefangen werden, da sie sich durch das Tuch fressen. Durch diese Packmethode wird Dein Gleitschirm länger in gutem Zustand bleiben und seine beste Leistung bringen.

Aufbewahrung

Bewahre Deinen Schirm korrekt zusammengepackt an einem trockenen Ort mit normaler Zimmertemperatur auf. Der Gleitschirm sollte nicht feucht, nass, sandig, salzig oder mit Gegenständen im Inneren des Schirms gelagert werden. Bewahre Deine Ausrüstung fern jeglicher Chemikalien auf.

Reinigung

Falls erforderlich, reinige Deinen Schirm nur mit Süßwasser und

einem Tuch, ohne irgendwelche Chemikalien zu verwenden. Das betrifft sowohl die Leinen als auch die Kappe. Wichtiger noch ist es, immer Steine oder Sand aus der Kappe zu entfernen da sie allmählich das Material schädigen und die Lebensdauer Deines Schirmes verringern.

Reparaturen

Zur Reparatur kleiner Schäden im Tuch (kleiner als 5cm) kann das Rip-Stop Band benutzt werden, das Du im mitgelieferten Reparatur-Kit findest. Größere Schäden z.B. auch an Nähten und Leinen müssen in spezialisierten Reparatur-Shops behoben werden. Beschädigte Leinen sollten von einem Triple Seven Händler ersetzt werden. Beim Austausch einer Leine sollte sie immer mit ihrem Gegenüber auf Längenübereinstimmung geprüft werden. Nach der Leinenreparatur sollte der Schirm vor dem Fliegen beim Aufziehen inspiziert werden, um sicherzustellen, dass alles richtig gemacht wurde. Große Reparaturen, wie der Ersatz ganzer Tuchbahnen, sollten nur von einem Triple Seven Händler oder Triple Seven selbst ausgeführt werden. Falls Du bezüglich eines Schadens unsicher bist, setze Dich bitte mit Triple Seven in Verbindung.

Nachprüfungen

Um die Lufttauglichkeit des Schirms sicherzustellen, muss der Deck regelmäßig geprüft und gewartet werden. Dadurch wird garantiert, dass der Schirm weiterhin die EN-Zertifizierungsergebnisse erfüllt und seine Lebensdauer verlängert. Wir empfehlen, Leinen-Check und Trimm-Überprüfung alle 100 Stunden oder nach 12 Monaten

durchzuführen, je nachdem welches Ereignis zuerst eintritt. Danach sollte der Gleitschirm nach weiteren 150 Stunden oder 24 Monaten, je nachdem was zuerst eintritt, einen Komplettcheck erhalten. Diese Inspektion beinhaltet eine Überprüfung der Fangleinen, der Leinen- und Tragegurtgeometrie sowie der Luftdurchlässigkeit des Kappenmaterials. Danach kann ein zertifizierter Schirmprüfer je nach Zustand des Schirms das nächste Prüfintervall bestimmen. Bitte beachte, dass der Zustand des Gleitschirms je nach Art der Nutzung und des Flugumfeldes beachtlich variieren kann. Salzige Küstenluft oder Dünenfliegen werden erhebliche Auswirkungen auf das Material des Schirms haben. Für nähere Informationen besuche bitte unsere Website.

Packen Deck

1. FALTE DEN SCHIRM WIE EINE HARMONIKA.



2. LEGE DIE ZELLEN SAUBER AUF EINANDER.



3. FALTE DIE EINTRITTSKANTE IN RICHTUNG HINTERKANTE UND LEGE ALLE ZELLEN NEBENEINANDER



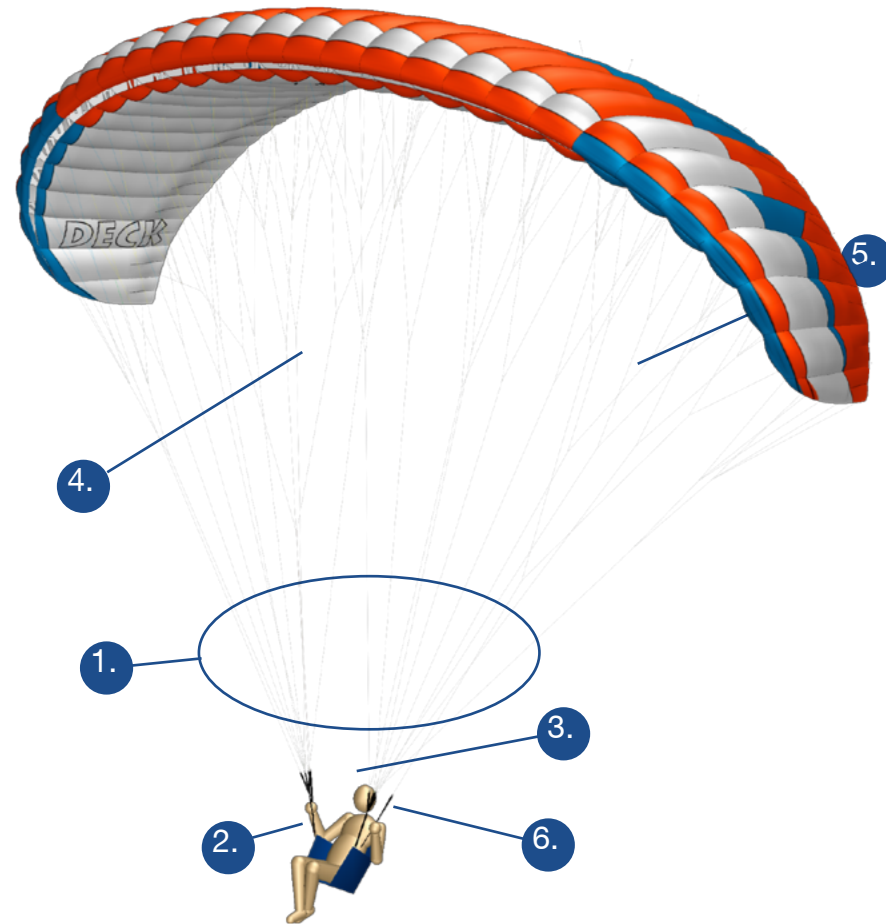
4. FALTE DEN SCHIRM IN DREI ABSCHNITTE.



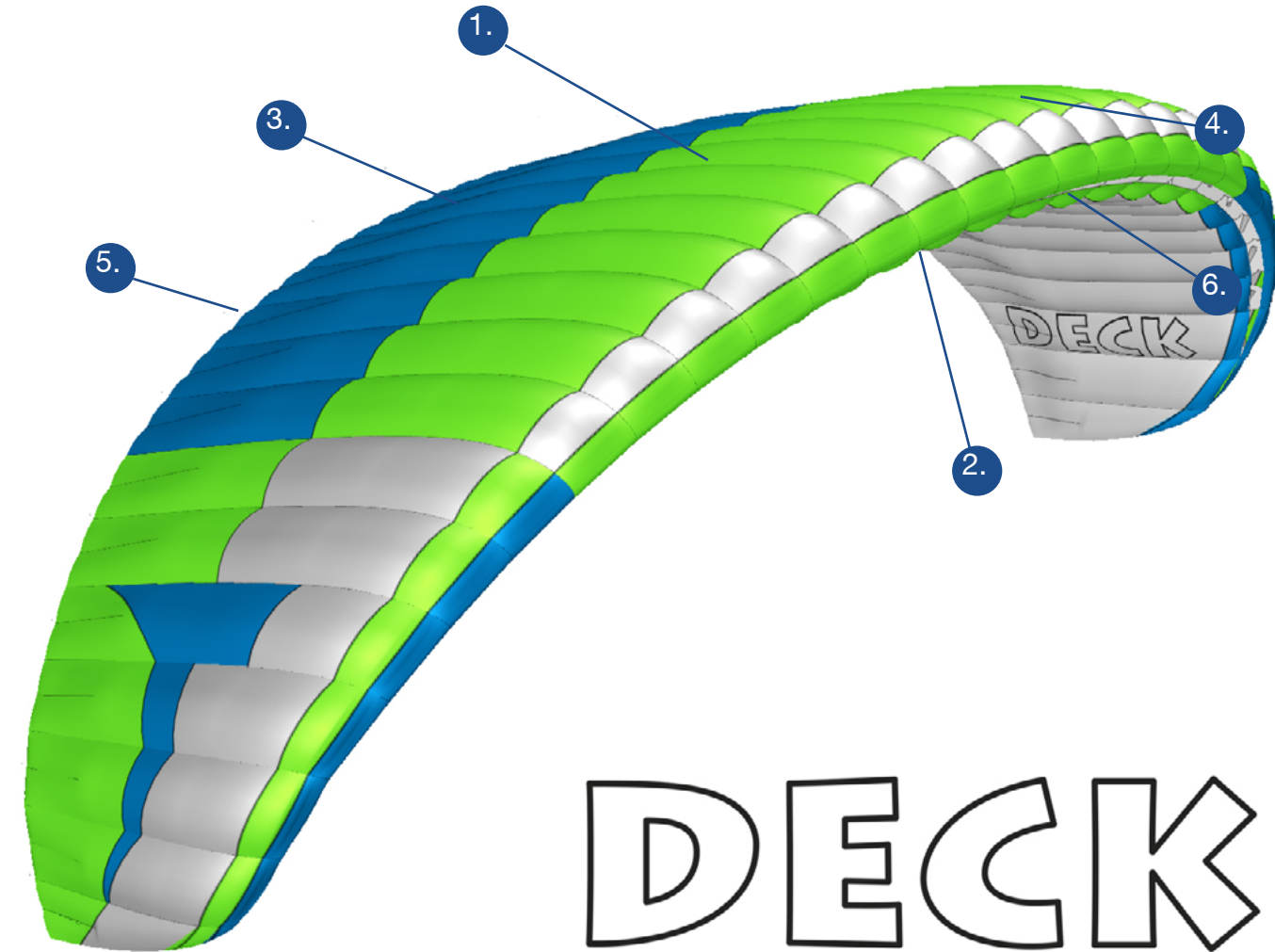
5. FERTIG



Technische Daten



1. Leinen
2. Tragegurte
3. Stammleinen
4. Fangleinen
5. Galerieleinen
6. Bremsleinen



1. Schirmkappe
2. Untersegel
3. Obersegel
4. Eintrittskante
5. Hinterkante
6. Zellöffnungen

Technische Daten

SIZE			Deck S	Deck M	Deck L
ZELLEN	ANZAHL		29	29	29
	STRECKUNG		4.4	4.4	4.4
PROJIZIERT	FLÄCHE	m²	20.1	23.2	30.5
	SPAN		7.85	8.39	8.85

RISERS		A	B	C	
Deck S	LÄNGE (mm)	520	520	520	STANDARD
Deck S	LÄNGE (mm)	390	423	520	BESCHLE- UNIGT
S-Distance between pulleys: 130					

Deck M	LÄNGE (mm)	550	550	550	STANDARD
Deck M	LÄNGE (mm)	410	455	550	BESCHLE- UNIGT
M-Distance between pulleys: 140					

Deck L	LÄNGE (mm)	580	580	580	STANDARD
Deck L	LÄNGE (mm)	430	477	580	BESCHLE- UNIGT
L-Distance between pulleys: 150					

SIZE			Deck S	Deck M	Deck L
TRIMS			NO	NO	NO

IN FLIGHT WEIGHT MINIMUM	kg	60	80	100
MAXIMUM	kg	85	105	125

GEWICHT DES SCHIRMS	kg			
CERTIFICATION	EN/LTF	A	A	A

Materialbeschreibung

SCHIRMKAPPE	FABRIC CODE
Upper surface	DOKDO 30
Bottom surface	DOKDO 30
Profiles	DOKDO 30 HARD
Diagonals	DOKDO 30 HARD
Internal construction D-Ribs, H-Straps, Mini ribs	DOKDO HARD
Thread	Serafil 40/2000, 60/2000

LEINEN	FABRIC CODE
Upper cascades	PPSL 125, DSL 70

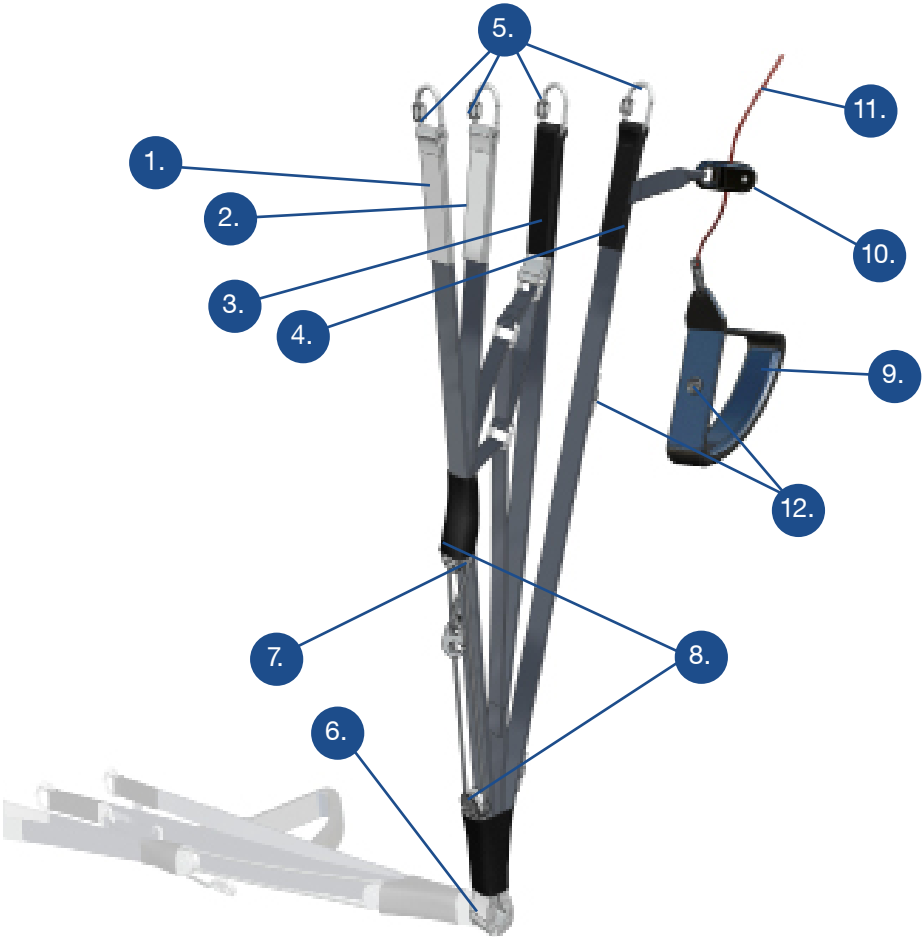
Middle cascades	PPSLO 191 / PPSL 191,128, 70
-----------------	------------------------------

Main	TSL 380, 280, 220, 190
Brake lines	PPSL 125, DSL 70

Main brake	PPSL 200
Thread	Serafil Amann 60/0415

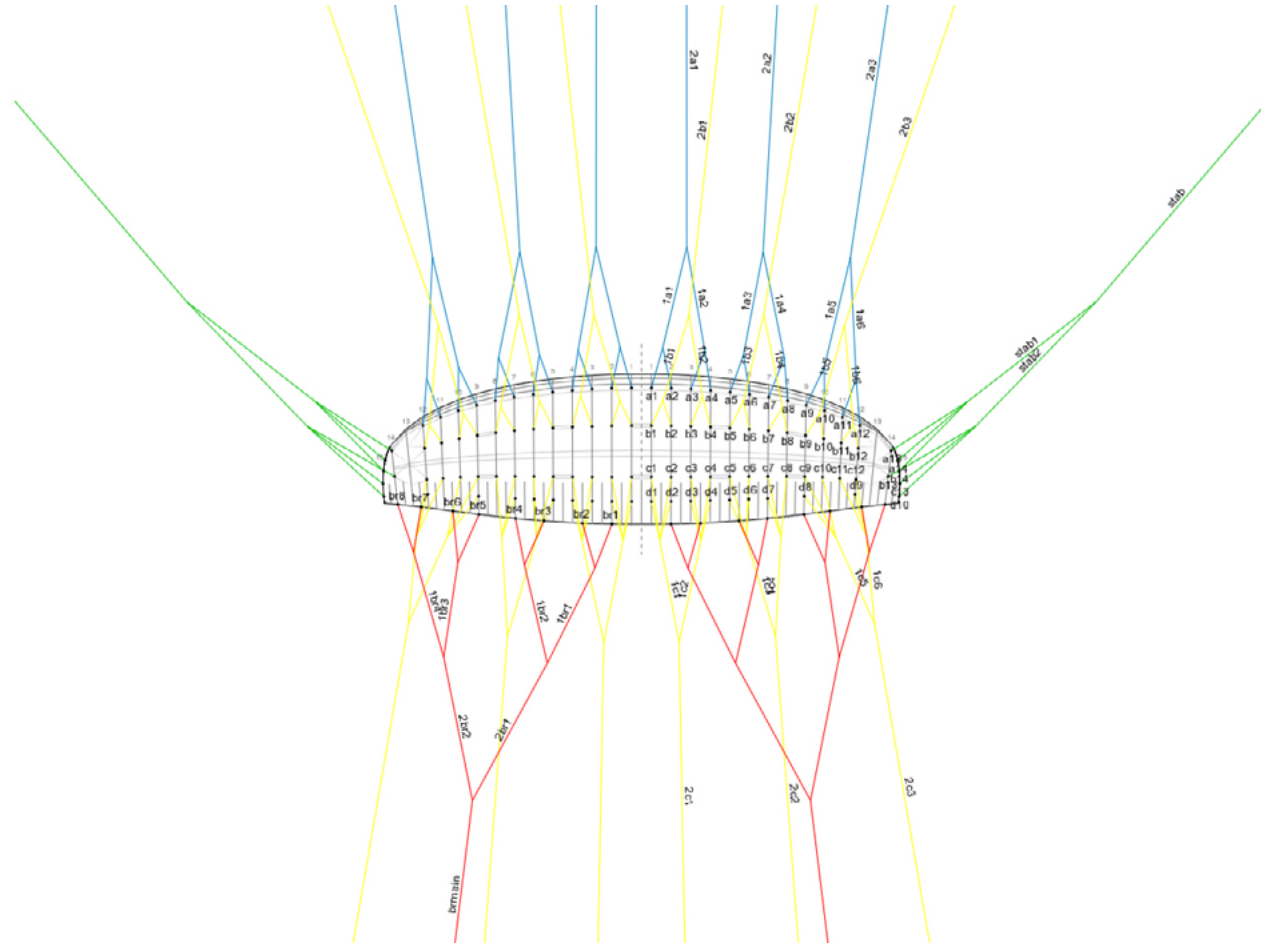
TRAGEGURTE	FABRIC CODE
Material	Güth & Wolf Black 80682/19mm Web- bing Cousin 3455-12mm, Güth & Wolf 70 404/12,5mm Dyneema
Material	Güth & Wolf Black 70 404/12,5mm Dyneema
Color indicator	Cordura 200/200PU
Thread	Serafil Amann 20/4000, 20/1078
Brake Swivel	Fob ningbo - china 6mm
Maillons	Rapid Peguet 20mm
Pulleys	Speed: 4 x Finsterwalder Mini role metal 28mm, Brake: 2 x Riley plastic 35mm

Deck Anordnung der Tragegurte



1. A1-Tragegurt
2. A2-Tragegurt (Ohren)
3. B-Tragegurt (B-Stall)
4. C-Tragegurt
5. Leinenschlösser
6. Schlaufe für Gurtzeugbefestigung
7. Verbindungshaken für Beschleuniger
8. Beschleunigerrollen (200 mm)
9. Bremsgriff
10. Bremsleinenrolle
11. Bremsleine
12. Bremsgriffbefestigung
13. Deck hat keine Trimmer oder sonstige verstellbare oder entfernbare Vorrichtungen

Leinenplan Deck



Leinenlängen Deck S

[illegible]

Line lengths Deck M

Triple Seven Deck M Lines Length (mm)										LINE CHECK					
First gallery										a1	6192	c1	6223	br1	7108
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	a2	6126	c2	6160	br2	6861
a1	1162	b1	1056	c1	1203	d1	1394	br1	1027	a3	6117	c3	6151	br3	6626
a2	1096	b2	987	c2	1140	d2	1337	br2	780	a4	6163	c4	6194	br4	6598
a3	1087	b3	977	c3	1131	d3	1325	br3	974	a5	6159	c5	6168	br5	6442
a4	1133	b4	1025	c4	1174	d4	1357	br4	946	a6	6122	c6	6134	br6	6247
a5	1129	b5	1018	c5	1148	d5	1329	br5	919	a7	6123	c7	6128	br7	6115
a6	1092	b6	981	c6	1114	d6	1287	br6	724	a8	6160	c8	6174	br8	6038
a7	1093	b7	983	c7	1108	d7	1276	br7	811	a9	6127	c9	6106		
a8	1130	b8	1023	c8	1154	d8	1212	br8	734	a10	6046	c10	6025		
a9	1093	b9	1006	c9	1086	d9	965			a11	5982	c11	5957		
a10	1012	b10	924	c10	1005	d10	1257			a12	5933	c12	5908		
a11	948	b11	866	c11	937					a13	5474	c13	5408		
a12	899	b12	827	c12	888					a14	5397	d1	6411		
a13	1219	b13	1249	c13	1153					b1	6090	d2	6354		
a14	1142	b14	1141							b2	6021	d3	6342		
										b3	6011	d4	6374		
Second gallery										b4	6059	d5	6346		
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	b5	6052	d6	6304		
1a1	1140	1b1	1140	1c1	1140			1br1	1770	b6	6015	d7	6293		
1a2	1140	1b2	1140	1c2	1140			1br2	1341	b7	6017	d8	6229		
1a3	1140	1b3	1140	1c3	1140			1br3	1189	b8	6057	d9	5982		
1a4	1140	1b4	1140	1c4	1140			1br4	970	b9	6040	d10	5512		
1a5	1140	1b5	1140	1c5	1140					b10	5958				
1a6	1140	1b6	1140	1c6	1140					b11	5900				
Stab1	855	Stab2	855							b12	5861				
Main Lines										Stabilo Lines		b13	5504		
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	BR main	mm	b14	5396		
2a1	3900	2b1	3900	2c1	3900			2br1	2046	2br1	2265				
2a2	3900	2b2	3900	2c2	3900			2br2	2069						
2a3	3900	2b3	3900	2c3	3900										

Line lengths Deck L

Triple Seven Deck L Lines Length (mm)										LINE CHECK					
First gallery										a1	6489	c1	6530	br1	7458
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	a2	6420	c2	6464	br2	7199
a1	1219	b1	1108	c1	1262	d1	1463	br1	1078	a3	6411	c3	6454	br3	6953
a2	1150	b2	1036	c2	1196	d2	1403	br2	818	a4	6459	c4	6499	br4	6923
a3	1141	b3	1025	c3	1187	d3	1390	br3	1022	a5	6455	c5	6472	br5	6760
a4	1189	b4	1076	c4	1232	d4	1424	br4	993	a6	6416	c6	6436	br6	6555
a5	1185	b5	1068	c5	1205	d5	1395	br5	964	a7	6417	c7	6430	br7	6416
a6	1146	b6	1029	c6	1169	d6	1350	br6	760	a8	6456	c8	6478	br8	6336
a7	1147	b7	1031	c7	1163	d7	1339	br7	851	a9	6421	c9	6407		
a8	1186	b8	1073	c8	1211	d8	1272	br8	770	a10	6336	c10	6322		
a9	1147	b9	1056	c9	1140	d9	1013			a11	6269	c11	6251		
a10	1062	b10	970	c10	1055	d10	1319			a12	6217	c12	6199		
a11	995	b11	909	c11	983					a13	5744	c13	5671		
a12	943	b12	868	c12	932					a14	5657	d1	6727		
a13	1279	b13	1311	c13	1210					b1	6390	d2	6667		
a14	1198	b14	1197							b2	6318	d3	6655		
										b3	6307	d4	6688		
Second gallery										b4	6358	d5	6659		
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	b5	6350	d6	6615		
1a1	1196	1b1	1196	1c1	1196			1br1	1857	b6	6312	d7	6603		
1a2	1196	1b2	1196	1c2	1196			1br2	1407	b7	6314	d8	6536		
1a3	1196	1b3	1196	1c3	1196			1br3	1248	b8	6356	d9	6277		
1a4	1196	1b4	1196	1c4	1196			1br4	1018	b9	6338	d10	5783		
1a5	1196	1b5	1196	1c5	1196					b10	6252				
1a6	1196	1b6	1196	1c6	1196					b11	6191				
Stab1	897	Stab2	897							b12	6150				
Main Lines										Main stabilo		3568	b13	5771	
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	BR main	mm	b14	5658		
2a1	4086	2b1	4092	2c1	4092			2br1	2147	2br1	2392				
2a2	4086	2b2	4092	2c2	4092			2br2	2171						
2a3	4086	2b3	4092	2c3	4092										

Sicherheit und Verantwortung

Gleitschirmfliegen ist eine gefährliche und riskante Beschäftigung, bei der die Sicherheit von der ausübenden Person abhängt. Mit dem Kauf dieser Ausrüstung bist Du verantwortlich, nur als lizenzierter Gleitschirmpilot zu fliegen, und Du akzeptierst alle Risiken, die das Gleitschirmfliegen beinhalten kann, inklusive schwerer Verletzung und Tod. Unsachgemäße Verwendung oder Missbrauch von Gleitschirmausrüstung erhöhen dieses Risiko in hohem Maße.

Der Entwickler, Hersteller, oder Groß- und Einzelhändler können und werden nicht Deine Sicherheit bei der Benutzung dieser Ausrüstung garantieren oder Verantwortung für Schäden, Verletzung oder Tod als Ergebnis der Nutzung dieser Ausrüstung übernehmen. Diese Ausrüstung sollte nur von qualifizierten und kompetenten Piloten oder Piloten unter Aufsicht qualifizierter Gleitschirm-Ausbilder benutzt werden. Du darfst diese Ausrüstung nicht verwenden, ohne eine entsprechende Ausbildung absolviert zu haben.

Du alleine, als qualifizierter und kompetenter Pilot musst die volle Verantwortung übernehmen, um sicherzustellen, dass Du die korrekte und sichere Nutzung und Wartung dieser Gleitschirmausrüstung verstehst, und dass Du sie ausschließlich zum Zweck, für den sie entwickelt wurde, verwendest und alle erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen vor und während der Nutzung triffst.

Garantie

Triple Seven Garantie:

Alle Triple Seven Produkte besitzen für den Zeitraum von 24 Monaten eine umfassende Garantie gegen Materialschäden, die nicht das Ergebnis normaler Abnutzung oder versehentlicher Beschädigungen sind.

Registrierungsinformation

Um sämtliche Triple Seven Wartungs- und Garantieleistungen vollständig nutzen zu können, musst Du Deinen Schirm auf unserer Website registrieren. Da wir einen guten Kundendienst bieten wollen, empfehlen wir, dies auch zu tun, selbst wenn Du Deinen Gleitschirm gebraucht gekauft hast.

Triple Seven Garantie- und Produktregistrierung:
<http://www.777gliders.com/tripleseven/support>

Mach mit

Als neuen Triple Seven Piloten, möchten wir Dich ermutigen, uns im Falle jeglicher technischer oder praktischer Aspekte bezüglich Ausrüstung oder Flugtechnik zu kontaktieren. Sende uns auch Deine Flugfotos, -videos oder gerne auch Postkarten. Wir würden gerne von Dir und Deinen aufregenden Abenteuern mit Deinem neuen Deck hören! Schlussendlich, werde Teil unserer Facebook Community und teile die Leidenschaft. Viel Spaß!

Kontakt

Triple Seven Gliders

Firma: 777 jadrlna padala d.o.o.

Anschrift: Ulica Ane Ziherlove 10

Postleitzahl / Stadt: 1000 Ljubljana

Land: Slovenia

Tel.: +386 40 777 313

Email: info@777gliders.com

Online Quellen

Für Hilfestellung, neueste Nachrichten, Produktinformationen und Support gehe auf:

Offizielle Website:
www.777gliders.com

Facebook:
www.facebook.com/TripleSevenParagliders

Newsletter Registrierung:
www.777gliders.com/newsletter/subscriptions

Stelle Fragen, mache Vorschläge

Allgemeine Fragen:
info@777gliders.com



Top 5 Tipps

1. Beherrsche deine Start-und Groundhandling-Techniken. Dies ist ein guter Weg, um ein Gefühl für den Schirm zu bekommen und grundlegendes aktives Fliegen, sicher auf dem Boden, zu erlernen.
 2. Fliege mit deinen Freunden und hab Spaß! Teile deine spannenden Geschichten und stelle Fragen an erfahrenere Piloten.
 3. Safety first, Es ist immer besser am Boden zu sein und zu wünschen man wäre in der Luft, als in der Luft zu sein und zu wünschen man wäre am Boden. Der Berg wartet.
 4. Übe Schritt für Schritt mit deiner Ausrüstung und Techniken. Steigen ist das wichtigste! Übe es, vor allem bei schwachen Bedingungen und habe keine Angst abzusaufen.
 5. Besuche einen Sicherheits- und Streckenflugkurs und lerne deinen Gleitschirm sicher zu fliegen.
- “Gašper Prevc”

