



LTF / EN

QUEEN M.C.

TRIPLE SEVEN



QUEEN

High performance EN/LTF-C

USER MANUAL

Version 1.1, Date: 14.05.2014



Einleitung

Willkommen

Willkommen zum Triple Seven Team! Wir danken Dir, dass Du entschieden hast, den QUEEN zu fliegen. Die Queen wurde für maximale Leistung entwickelt und gleichzeitig das freundliche Flugverhalten der EN / LTF-C-Klasse beizubehalten. Dieser Gleitschirm ist bestimmt um dein nächster Schritt im XC und Wettbewerbsflug zu sein. 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 Gleitschirms 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 schaue auf www.777gliders.com nach den aktuellsten Informationen zu unseren Produkten.



I. Einleitung	4
I.1. Willkommen	4
I.2. Mission von Triple Seven	4
2. QUEEN	7
2.1. Gedanken der Entwickler	8
2.2. Für wen ist dieser Gleitschirm?	9
2.3. Zertifizierung	9
3. Vor dem Flug	10
3.1. Lieferumfang	10
3.2. Vorbereitung	10
3.3. Gurtzeug	11
3.4. Einstellung des Beschleunigers	11
3.5. Anpassung der Bremsleinen	12
3.6. Gewichtsbereich	12
3.7. Aufziehen des Schirms	12
3.8. Veränderungen am Schirm	13
3.9. Sicherheit vor dem Flug	13
4. Fliegen mit dem QUEEN	14

4.1. Erster Flug	14
4.2. Vorflugcheck	15
4.3. Aufziehen, Kontrolle und Start	15
4.4. Verhedderte Leinen oder Knoten	15
4.5. Normalflug, bestes Gleiten	16
4.6. Geringstes Sinken	16
4.7. Beschleunigter Flug	16
4.8. Aktives Fliegen	16
4.9. Fliegen in turbulenter Luft	17
4.10. Abstiegshilfen	19
4.11. Windenstart	20
4.12. Akrobatik (Kunstflug)	20
4.13. Verlust der Bremsleinen	21
4.14. Landung	21
5. Wartung	21
5.1. Allgemeine Ratschläge	21
5.2. Packanleitung	22
5.3. Aufbewahrung	22
5.4. Reinigung	22
5.5. Reparaturen	22

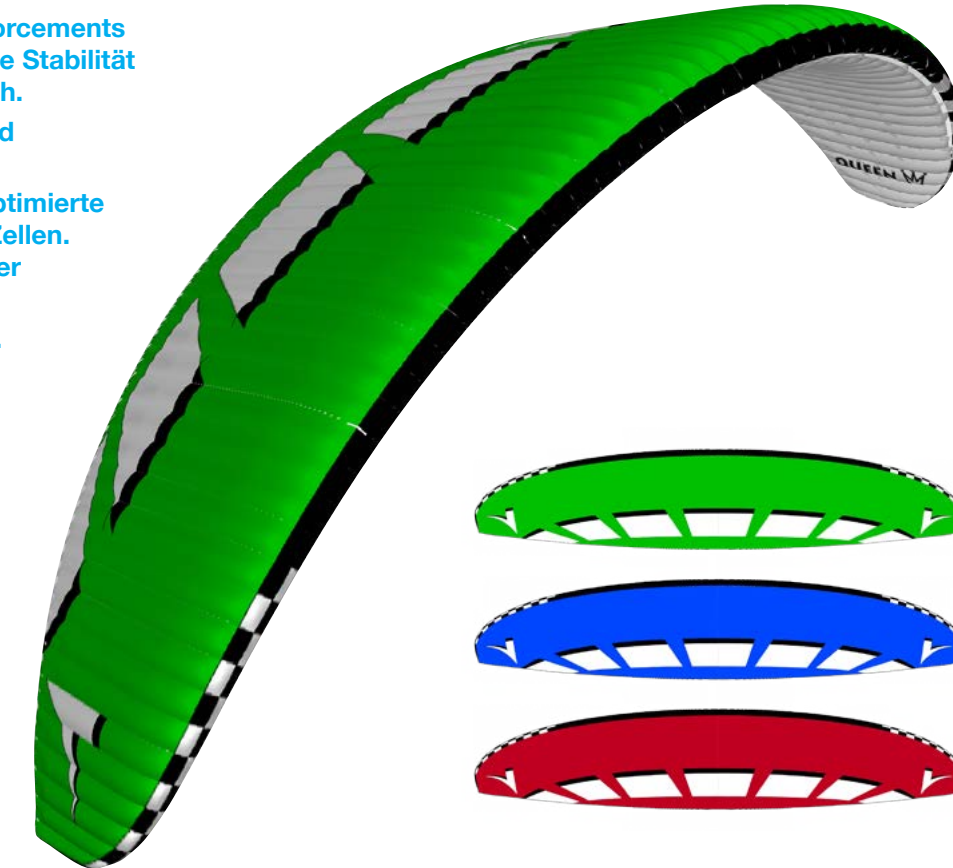
5.6. Nachprüfungen	23
VI. Packen des QUEEN	24
7. Technical data	26
7.1. Technische Daten	28
7.2. Materialbeschreibung	28
7.3. QUEEN Anordnung der Tragegurte	29
7.4. Leinenplan QUEEN	30
7.5. Leinenlängen QUEEN M	31
VIII. Sicherheit und Verantwortung	32
IX. Garantie	33
X. Registrierungs information	34
XI. Mach mit	34
XII. Kontakt	35



QUEEN



- » Reinforced leading edge (RLE), Smooth trailing edge reinforcements (STE) zusammen mit back position intake (BPI) für grössere Stabilität und guter Gleitleistung im ganzen Geschwindigkeitsbereich.
- » BPI - back position intake Technologie für gute Trudel- und Stallresistenz und gute Stabilität bei beschleunigtem Flug.
- » Flügelspitze mit niedrigem induziertem Luftwiderstand, optimierte seitliche Ränder mit zwei zusätzlichen "schwimmenden" Zellen. Zusätzliche Leinenreduktion der Flügelspitzen mit optimaler Ausrichtung zum Luftstrom.
- » 3-Leiner Konzept, mit erheblicher Leinenreduzierung (LR).
- » "Vier Zellen Diagonale", (RLE) Verstärkte Eintrittskante
- » Gute Nickstabilität
- » Optimierte Trimmgeschwindigkeit für gutes Steigen in Thermik
- » Sauberes Segel mit verfeinerter Segelspannung
- » Direktes Handling mit präzisen Steuereigenschaften
- » Über der gesamten Spannweite Verteilt- und Stromlinien- optimierte Zellen.
- » Ausgebessertes 3d shaping (ballooning) bei der Eintrittskante
- » Hohe Höchstgeschwindigkeit
- » Einfaches Startverhalten
- » EN-C, LTF-C



Gedanken der Entwickler

“Meine Ziele bei der Entwicklung dieses Gleitschirms waren eine hohe Leistung für XC Flüge und ein Schirm um in die Wettbewerbsszene einzusteigen mit der Einfachheit eines Schirms der EN/LTF-C-Klasse zu machen. Beim Entwerfen dieses Schirmes zur höchst möglichen Leistung, lagen wir großen Wert auf eine ausgeklügelte Segelspannung im inneren Aufbau und die Leinenreduktion. Diesen Gleitschirm haben wir komplett neu entworfen auf basis der Erfahrungswerte vom zwei-liner King. Die Queen ist ein Dreileiner mit erheblicher verringerung der Leinengesamtlinienlänge. Basieren auf der aktuellen 2-Liner-Technologie verwenden wir auch vollkommen neu verteilte Optimierung der Richtung der Zellen an der Luftströmung. Ich war sehr beeindruckt mit der Leistung des Prototypen welchen wir zu Testzwecken in Mexiko Valle de Bravo flogen. Die Queen flog fantastisch im Vergleich zu anderen Gleitschirmen, aber für mich war das wichtigste Stabilität und Benutzerfreundlichkeit in starken Bedingungen.“



Aljaž Valič

Für wen ist dieser Gleitschirm?

Die Queen ist ein EN-C, LTF-C Gleitschirm, entwickelt für intermediate und fortgeschrittene Piloten. Diese Schirm wurde entwickelt um höchst mögliche Leistung in seiner Klasse und darüber zu erzielen. Unsere Bemühungen mit diesem Gleitschirm war eine XC-Maschine zu machen, welche die High-End-Intermediate und Fortgeschrittene Piloten mit maximaler Leistung und den Komfort der EN / LTF-C-Klasse überzeugt!

Zertifizierung

Der QUEEN hat die europäische EN-C Zertifizierung für alle erhältlichen Größen erhalten. Die Ergebnisse der Homologation befinden sich am Ende dieses Handbuchs.



Vor dem Flug

Lieferumfang

Der QUEEN 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 QUEEN hat die EN-C Zertifizierung unter Verwendung eines GH-ABS Gurtzeugs erhalten. Mit dieser Zertifizierung kann der QUEEN 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 Brustgurtes Deines Gurtzeuges beeinflusst den Abstand zwischen den Hauptkarabinern und somit das Schirmhandling sowie Deine Stabilität im Gurtzeug. Eine enge Einstellung des Brustgurtes erhöht Deine Stabilität, vergrößert aber auch sehr das Risiko des Eintwistens nach einem Einklapper. Auch das Risiko einer stabilen Steilspirale wird durch eine enge Einstellung des Brustgurtes 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 Brustgurtes 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 QUEEN 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 QUEEN erhöht die Geschwindigkeit des Schirms um 20 km/h von 40 km/h Trimmgeschwindigkeit auf 60 km/h Maximalgeschwindigkeit, wenn der Beschleunigungsweg komplett ausgenutzt wird.

Bevor Du den Beschleuniger mit den Tragegurten des QUEEN 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 QUEEN 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 QUEEN 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 QUEEN 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, bremsen ihn leicht an, und er wird über Dir stehen bleiben.checked

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 QUEEN 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 QUEEN

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 QUEEN 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 Bremsseinsatz auf der dem Knoten gegenüber liegenden Seite die Flugrichtung kontrollierst, um geradeaus vom Berg wegzufliegen.

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. 10 bis 15 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 QUEEN 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 QUEEN 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, variere 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 Vorscheißen 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 QUEEN 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 QUEEN 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 Wiederaufahren zu reagieren.

Verhänger

Verhänger sind sehr unwahrscheinlich mit dem QUEEN, 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 QUEEN 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 QUEEN 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 abgelenkt 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 - 10 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 QUEEN 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 Spiralfly 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 QUEEN hat keine Tendenz zur stabilen Spirale bis 14 m/s, 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 QUEEN 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 QUEEN 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 QUEEN 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 QUEEN 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 des QUEEN

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.

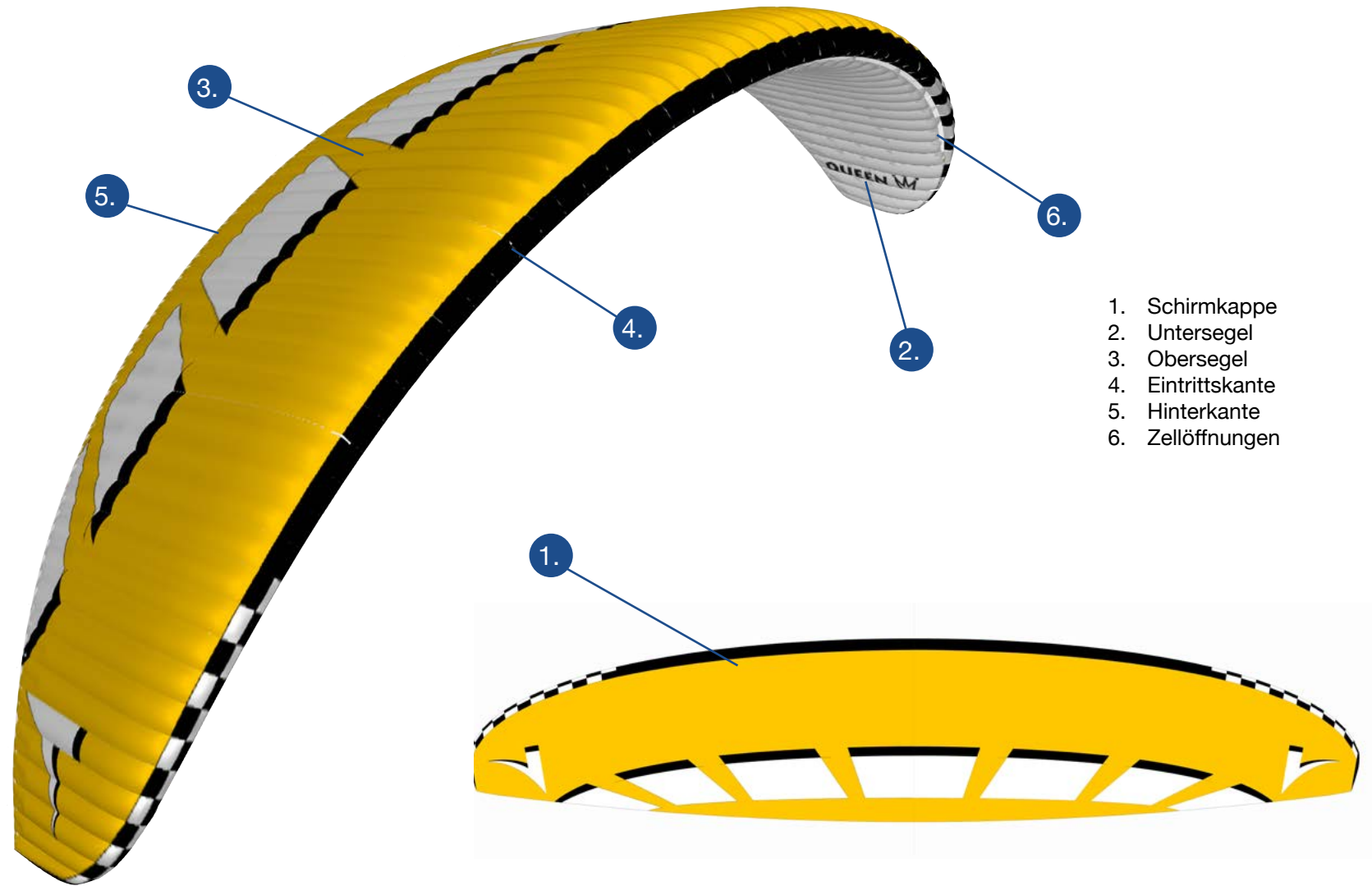


5. FERTIG





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

GRÖSSE			QUEEN S	QUEEN M	QUEEN L
ZELLEN	ANZAHL		62	62	62
AUSGELEGT	FLÄCHE	m²	23.5	25.5	27.3
	SPANNWEITE	m	12	12.6	13
	STRECKUNG		6.2	6.2	6.2
PROJIZIERT	AREA	m²	19.7	21.4	22.9
	SPAN		9.6	10	10.4
	ASPECT RATIO		4.64	4.64	4.64
MAXIMALE PRO-FILTIEFE	m		2.43	2.53	2.62

TRAGEGURTE		1A	A2	B	C	
QUEEN S	LÄNGE (mm)	560		560	560	STANDARD
QUEEN S	LÄNGE (mm)	400	412	450	560	BESCHLE-UNIGT
S-Distance between pulleys: 160						

QUEEN M	LÄNGE (mm)	580	580	580	580	STANDARD
QUEEN M	LÄNGE (mm)	400	416	465	580	BESCHLE-UNIGT
M-Distance between pulleys: 180						

QUEEN L	LÄNGE (mm)	600		600	600	STANDARD
QUEEN L	LÄNGE (mm)	400	420	440	600	BESCHLE-UNIGT
L-Distance between pulleys: 200						

GRÖSSE			QUEEN S	QUEEN M	QUEEN L
TRIMMER			NO	NO	NO

IN FLIGHT WEIGHT MINIMUM	kg	70	80	100
MAXIMUM	kg	90	104	120
GEWICHT DES SCHIRMS	kg	5	5.3	5.7
ZERTIFIZIERUNG	EN/LTF	C	C	C

Materialbeschreibung

SCHIRMKAPPE	MATERIALCODE
Obersegel	NCV Skytex 38 Universal
Untersegel	NCV Skytex 38 Universal
Profile	NCV 9017 - E29A
Diagonalen	NCV 9017 - E29A
Schlaufen	COUSIN 608 10mm
Verstärkungsschlaufen	NCV F06391 - E45A
Interne Konstruktion D-Ribs, H-Straps, Mini.ribs	NCV 9017 - E29A
Garn	Serafil 40/2000, 60/2000

LEINEN	MATERIALCODE
Galerieleinen	A-8000-U-050, A-8000-U-070, A-8000-U-090

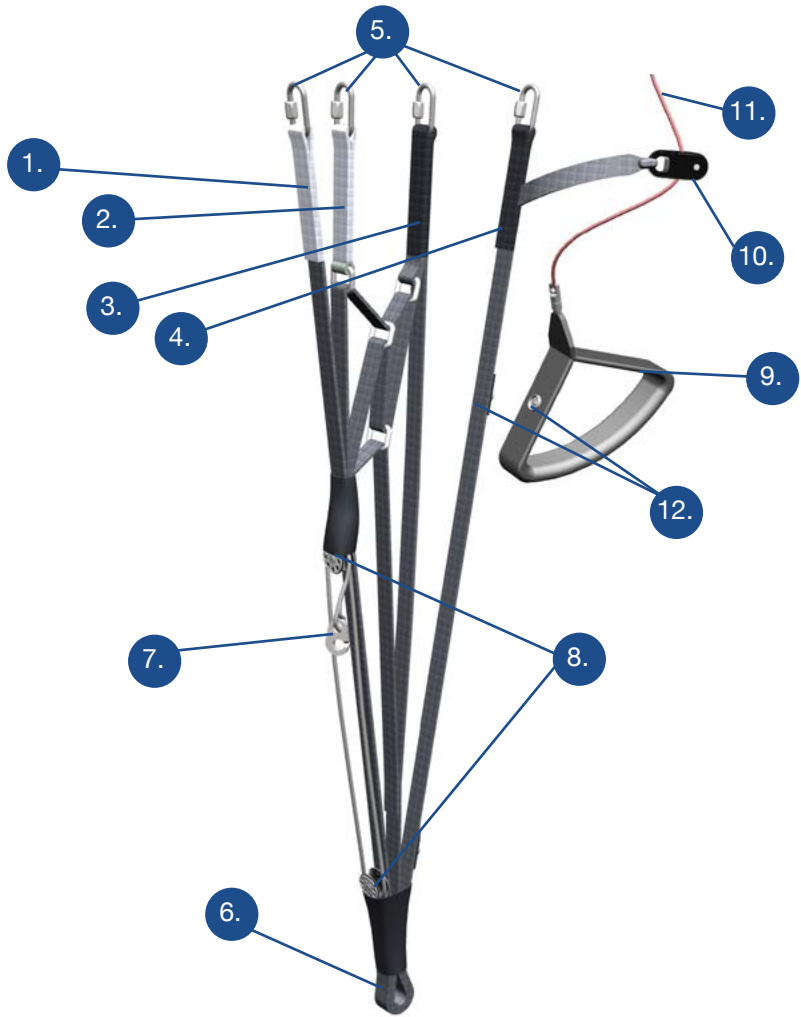
Fangleinen	A-8000-U-070, A-8000-U-130
------------	----------------------------

Stammleinen	A-8000-U-200, A-8000-U-230, A-8000-U-130
Bremsleinen	DC-40, Dyneema 12110, Dyneema 12250

Hauptbremsleine	Cousin 200/1.5mm (Blue)
Garn	Serafil Amann 60/0415

TRAGEGURTE	MATERIALCODE
Material	webbing cousin 3455-12mm
Material	Güth & Wolf Black 70 404/12,5mm Dyneema
Farbindikator	Cordura 200/200PU
Garn	Serafil Amann 20/4000, 20/1078
Bremswirbel	Fob ningbo - china 6mm
Leinenschlösser	Inox Peguet Oval 3mm
Rollen	4 Harken Carbo T18 18mm ball bearing pulley

QUEEN 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. Der QUEEN hat keine Trimmer oder sonstige verstellbare oder entfernbare Vorrichtungen

30



31

Triple Seven QUEEN L Lines Length (mm)										LINE CHECK			
First gallery										a1	6562	c1	6625
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	a2	6460	c2	6491
a1	1302	b1	1246	c1	596	d1	695	br1	750	a3	6412	c3	6451
a2	1200	b2	1132	c2	586	d2	689	br2	432	a4	6442	c4	6543
a3	1202	b3	1132	c3	564	d3	660	br3	518	a5	6281	c5	6291
a4	1232	b4	1176	c4	552	d4	626	br4	522	a6	6144	c6	6177
a5	1305	b5	1266	c5	492	d5	542	br5	540	a7	6020	c7	6029
a6	1168	b6	1134	c6	452	d6	503	br6	416	a8	5990	c8	6011
a7	276	b7	266	c7	260			br7	468	a9	5936	c9	6010
a8	246	b8	240	c8	242			br8	546	a10	5950	c10	6044
a9	260	b9	250	c9	234			br9	532	a11	5714	d1	6724
a10	274	b10	268	c10	268			br10	446	a12	5659	d2	6594
a11	708	b11	683	11c1	614			br11	316	b1	6510	d3	6547
a12	653	b12	668	11c2	490			br12	454	b2	6396	d4	6618
				11c3	468					b3	6352	d5	6341
				11c4	572					b4	6396	d6	6228
				11c5	632					b5	6226	br1	7343
				11c6	558					b6	6094	br2	7025
Second gallery										b7	5974	br3	6789
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	b8	5948	br4	6793
1a1	2250	1b1	2012	1c1	1610			1br1	1192	b9	5904	br5	6605
1a2	2200	1b2	1968	1c2	1614			1br2	870	b10	5922	br6	6481
1a3	2028	1b3	1758	1c3	1610			1br3	848	b11	5689	br7	6421
1a4	1384	1b4	1260	1c4	1184			1br4	736	b12	5674	br8	6499
1a7,8	1412	1b7,8	1246	1c7,8	1028			1br5	648			br9	6343
1a9,10	1344	1b9,10	1192	1c9,10	1035			1br6	802			br10	6257
												br11	6281
Main Lines												br12	6419
										Stabilo Lines			
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	STB	mm		
2a1	3010	2b1	3252	2c1	3805			2br1	2462	stab	5016		
2a2	2948	2b2	3202	2c2	3569			2br2	2278				
								2br3	2244				
								3br1	1468				
								br main	cut 1800. mark 1542				

Leinenlängen QUEEN M

Triple Seven QUEEN L Lines Length (mm)										LINE CHECK				
First gallery										a1	6820	c1	6884	
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	a2	6712	c2	6746	
a1	1356	b1	1298	c1	620	d1	726	br1	784	a3	6666	c3	6706	
a2	1248	b2	1180	c2	610	d2	718	br2	452	a4	6698	c4	6802	
a3	1250	b3	1178	c3	588	d3	687	br3	540	a5	6531	c5	6552	
a4	1282	b4	1226	c4	574	d4	653	br4	546	a6	6392	c6	6434	
a5	1357	b5	1318	c5	512	d5	563	br5	564	a7	6265	c7	6278	
a6	1218	b6	1182	c6	472	d6	523	br6	436	a8	6233	c8	6260	
a7	288	b7	276	c7	270			br7	488	a9	6179	c9	6262	
a8	256	b8	250	c8	252			br8	570	a10	6193	c10	6298	
a9	272	b9	260	c9	242			br9	552	a11	5957	d1	6990	
a10	286	b10	280	c10	278			br10	464	a12	5900	d2	6854	
a11	743	b11	715	11c1	642			br11	326	b1	6766	d3	6805	
a12	686	b12	700	11c2	514			br12	470	b2	6648	d4	6881	
				11c3	490					b3	6602	d5	6603	
				11c4	600					b4	6650	d6	6485	
				11c5	660					b5	6474	br1	7783	
				11c6	582					b6	6338	br2	7451	
Second gallery										b7	6212	br3	7205	
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	b8	6186	br4	7211	
1a1	2338	1b1	2096	1c1	1680			1br1	1246	b9	6142	br5	7014	
1a2	2290	1b2	2052	1c2	1686			1br2	912	b10	6162	br6	6886	
1a3	2114	1b3	1832	1c3	1674			1br3	886	b11	5929	br7	6822	
1a4	1444	1b4	1316	1c4	1236			1br4	770	b12	5914	br8	6904	
1a7,8	1473	1b7,8	1296	1c7,8	1066			1br5	670			br9	6740	
1a9,10	1403	1b9,10	1242	1c9,10	1078			1br6	832			br10	6652	
												br11	6676	
Main Lines										Stabilo Lines			br12	6820
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	STB	mm			
2a1	3126	2b1	3372	2c1	3942			2br1	2566	stab	5214			
2a2	3060	2b2	3324	2c2	3706			2br2	2377					
								2br3	2351					
								3br1	1572					
								br main	cut 1800, mark 1540					

Leinenlängen QUEEN L

Triple Seven QUEEN L Lines Length (mm)										LINE CHECK			
First gallery										a1	7090	c1	7124
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	a2	6980	c2	6982
a1	1404	b1	1344	c1	642	d1	751	br1	808	a3	6932	c3	6944
a2	1294	b2	1222	c2	630	d2	743	br2	466	a4	6968	c4	7044
a3	1294	b3	1218	c3	608	d3	712	br3	556	a5	6791	c5	6786
a4	1330	b4	1270	c4	594	d4	676	br4	562	a6	6646	c6	6666
a5	1405	b5	1364	c5	530	d5	582	br5	582	a7	6514	c7	6506
a6	1260	b6	1224	c6	488	d6	541	br6	450	a8	6480	c8	6486
a7	298	b7	286	c7	280			br7	504	a9	6424	c9	6489
a8	264	b8	260	c8	260			br8	588	a10	6440	c10	6525
a9	280	b9	270	c9	252			br9	574	a11	6186	d1	7233
a10	296	b10	290	c10	288			br10	482	a12	6129	d2	7095
a11	764	b11	737	11c1	660			br11	340	b1	7020	d3	7048
a12	707	b12	722	11c2	530			br12	490	b2	6898	d4	7126
				11c3	504					b3	6852	d5	6838
				11c4	618					b4	6904	d6	6719
				11c5	680					b5	6722	br1	7962
				11c6	602					b6	6582	br2	7620
Second gallery										b7	6452	br3	7366
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	b8	6426	br4	7372
1a1	2422	1b1	2166	1c1	1732			1br1	1284	b9	6380	br5	7176
1a2	2374	1b2	2124	1c2	1742			1br2	940	b10	6400	br6	7044
1a3	2186	1b3	1894	1c3	1734			1br3	914	b11	6159	br7	6980
1a4	1494	1b4	1360	1c4	1278			1br4	796	b12	6144	br8	7064
1a7,8	1522	1b7,8	1342	1c7,8	1106			1br5	696			br9	6898
1a9,10	1450	1b9,10	1286	1c9,10	1117			1br6	864			br10	6806
												br11	6832
Main Lines										Stabilo Lines			br12 6982
Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm	STB	mm		
2a1	3260	2b1	3510	2c1	4090			2br1	2648	stab	5422		
2a2	3200	2b2	3464	2c2	3842			2br2	2458				
								2br3	2426				
								3br1	1716				
								br main	cut 1800, mark 1538				



Class: **D**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0841.2014**

Date of issue (DMY): **10. 01. 2014**

Manufacturer: **777 jadralna padala d.o.o.**

Model: **Queen S**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	90	Range of speed system (cm)	15
Minimum weight in flight (kg)	70	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	4.8	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	29
Projected area (m2)	19.7		
Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 150 flying hours	
Harness brand	Niviuk	Warning! Before use refer to user's manual	
	Glidors		
Harness model	Hamak 2 M	Person or company having presented the glider for testing: None	
Harness to risers distance (cm)	49		
Distance between risers (cm)	46		

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

A A B C A A A A B B A A A C A A D A A B B A A 0



Class: **C**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0749.2013**

Date of issue (DMY): **24. 07. 2013**

Manufacturer: **777 jadralna padala d.o.o.**

Model: **Queen M**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	104	Range of speed system (cm)	17
Minimum weight in flight (kg)	80	Speed range using brakes (km/h)	14
Glider's weight (kg)	5.4	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	29
Projected area (m2)	21.4		
Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 150 flying hours	
Harness brand	Sup'Air	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Access M	Person or company having presented the glider for testing: None	
Harness to risers distance (cm)	49		
Distance between risers (cm)	46		

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

C A A C A A A A B C B A B C A A A A A B A A 0



Class: **C**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0754.2013**

Date of issue (DMY): **14. 11. 2013**

Manufacturer: **777 jadralna padala d.o.o.**

Model: **Queen L**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	120	Range of speed system (cm)	19
Minimum weight in flight (kg)	100	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	5.7	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	29
Projected area (m2)	22.9		
Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 150 flying hours	
Harness brand	Gin Gliders	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Gingo 2 L	Person or company having presented the glider for testing: None	
Harness to risers distance (cm)	49		
Distance between risers (cm)	46		

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

A A A A A A A A B B A A A B A A A C A B B C A 0

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.

Registrierungs information

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 QUEEN hören! Schlussendlich, werde Teil unserer Facebook Community und teile die Leidenschaft. Viel Spaß!

Kontakt

Triple Seven Gliders

Firma: 777 jadralna padala d.o.o.

Anschrift: Ulica Ane Zihlove 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

