

DAVINCI **GLIDERS**

CLASIC

REV. 2

1. Februar 2018

Davinci Products Inc.
53 Sinchon-gil, Okcheon-myeon, Yangpyeong-gun, Gyeonggi-do, South Korea. (12505)
Tel. +82(0)10-9799-3472 Fax. +82(0)10-9799-3472
sales@dv-gliders.com , info@dv-gliders.com

Glückwunsch!

Wir gratulieren dir, dass du dich für den CLASSIC entschieden hast.

Der CLASSIC wurde speziell für Piloten entworfen, die sicher Gleitschirmfliegen wollen, ihre ersten XC Erfahrungen machen wollen ohne auf Sicherheit verzichten zu müssen aber dennoch Spaß mit dem Gleitschirm haben wollen.

Der CLASSIC ist ein einfacher Gleitschirm der Spaß macht und ein exzellentes Gleiten sowie ein sehr effizientes Speedsystem besitzt und als EN-B eingestuft wurde.

Dieses Handbuch informiert dich über die richtige Handhabung und Bedienung des Gleitschirms. Wir empfehlen dir dringend, dieses Handbuch sorgfältig durchzulesen, um dich mit allfälligen Einschränkungen, Leistungsmerkmalen, Start- und Landeverfahren sowie den Umgang in Notsituationen und allgemeiner Instandhaltung vertraut zu machen.

Vor dem ersten Start solltest du unbedingt deinen Gleitschirm zur Kontrolle auf einer ebenen Fläche auslegen und aufziehen. Es wird einfaches Bodenhandling empfohlen um mit dem Schirm besser vertraut zu werden.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass alle Angaben in diesem Handbuch, trotz sorgfältiger Erstellung, ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung von DAVINCI GLIDERS und dem Autor ausgeschlossen sind.

Jeder Pilot ist selbst für die Betriebssicherheit seiner Flugausrüstung verantwortlich.

- DAVINCI GLIDERSTEAM-

ACHTUNG! DIESES HANDBUCH ERSETZT KEIN TRAINING!

DIE INBETRIEBNAHME DIESER ODER ANDERER GLEITSCHIRME OHNE BESITZ EINER GÜLTIGEN FLUGAUSBILDUNG IST FÜR SICH SELBST SOWIE ALLER BETEILIGTEN PERSONEN EXTREM GEFÄHRLICH.

Produkte von DAVINCI GLIDERS werden im Werk sorgfältig hergestellt und geprüft. Die Benutzung des Gleitschirms darf nur so erfolgen, wie es in diesem Handbuch beschrieben wird. Es dürfen keine Änderungen am gesamten Gleitschirm vorgenommen werden.

DAS FLIEGEN MIT DIESEM GLEITSCHIRM ERFOLGT AUSSCHLIESSLICH AUF EIGENE GEFAHR.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Technische Daten	3		
2. Materialien	4	11.3 Fullstall	9
		11.4 Sackflug	
3. Einleitung und Pilotenanforderungen	5	11.5 Trudeln	
		11.6 B-Stall	
4. Gurtzeug			
		11.7 Verhänger	10
5. Tragegurte	6	12. Abstiegshilfen	
6. Leinen		12.1 Ohren anlegen	
7. Beschleunigungssystem		12.2 Steilspirale	
8. Überprüfen des Gleitschirmes	7	13. Landung	11
9. Startverhalten		14. CLASSIC richtig verpacken	
9.1 Windenstart		15. Reinigung	
10. Flugeigenschaften		16. Pflege Tipps	12
11. Störungen		17. Garantie	
11.1 Seitliche Einklapper		18. Verhalten als Pilot in der Natur	
11.2 Frontstall			

1. Technische Daten

CLASSIC			XS	S	M	L
ZELLEN	ANZAHL		50	50	50	50
	GESCHLOSSEN		10	10	10	10
AUSGELEGT	FLÄCHE	m ²	24.2	25.8	27.3	29.3
	SPANNWEITE	m	11.2	11.5	11.9	12.3
	STRECKUNG		5.17	5.17	5.17	5.17
PROJIZIERT	FLÄCHE	m ²	21.0	22.2	23.4	25.5
	SPANNWEITE	m	9.1	9.3	9.5	10.0
	STRECKUNG		3.88	3.88	3.88	3.88
FLATTENING		%	14	14	14	14
PROFILTIEFE	MAX	m	2.65	2.74	28.1	2.92
	MIN	m	0.27	0.28	0.29	0.30
	AVER	m	2.16	2.23	2.30	2.38
LEINEN	HÖHE	m	6.8	7.0	7.2	7.5
	MAIN		3/4/3			
TRAGEGURTE	ANZAHL	3	A,A'/B/C			
	TRIMMER		NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
	BESCHLEUNIGER		160	160	160	160
STARTGEWICHT	MIN-MAX	KG	60-85	70-95	85-105	95-120
ZERTIFIZIERUNG	EN-926-1/2 LTF	KG	EN-B	EN-B	EN-B	EN-B
GEWICHT		KG	5.0	5.5	5.8	6.2

2. Materialien

KAPPE	TEXTIL CODE	ANBIETER
OBERSEGEL	30D MF	DOMINICO TEXTILE CO
UNTERSEGEL	30D MF	DOMINICO TEXTILE CO
ZELLWÄNDE	30D MF(NON WR)	DOMINICO TEXTILE CO
DIAGONALRIPPEN	30D MF(NON WR)	DOMINICO TEXTILE CO

LEINEN	TEXTIL CODE	ANBIETER
OBERE GALERIE	DSL-70	LIROS
MITTLERE GALERIE	PPSL-120	LIROS
STAMMLEINEN	7343-280	EDELRID
OBERER STABILO	9200-30	EDELRID
STAMMLEINE STABILO	6843-160	EDELRID
UNTERE BREMSLEINE	DSL-70	LIROS
MITTLERE BREMSLEINE	PPSL-70	LIROS
STAMMLEINE BREMSLEINE	10N-200	EDELRID

TRAGEGURTE	TEXTIL CODE	ANBIETER
MATERIAL	12mm zero stretch polyester	GUTH&WOLFGMBH
UMLENKROLLEN	Ronstan ball bearing	Ronstan

3. Einleitung und Pilotenanforderung

Der CLASSIC wurde speziell für Piloten entworfen, die diesen Sport sicher ausüben wollen, ihre ersten XC Erfahrungen machen wollen ohne auf Sicherheit verzichten zu müssen aber dennoch Spaß mit dem Gleitschirm haben wollen. Der CLASSIC ist ein einfacher Gleitschirm der Spaß macht und ein exzellentes Gleiten sowie ein sehr effizientes Speedsystem besitzt und als EN-B eingestuft wurde. Angenehme Bremswege und eine exzellente passive Sicherheit sowie die gute Stabilität führen schnell zu Fortschritten.

-LTF und EN Zertifizierung

Der CLASSIC wurde nach offiziellem Test als LTF /EN-B zertifiziert.

Der Gleitschirm wurde nur für einsitziges Fliegen getestet.

-Schulungstauglichkeit

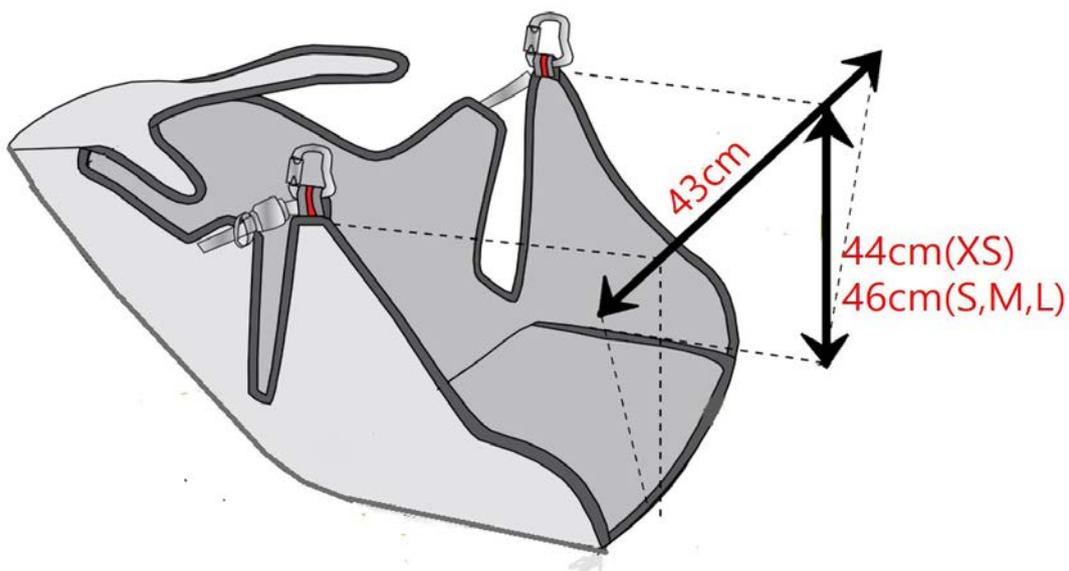
Der CLASSIC ist für den Schulungsgebrauch geeignet.

-Der CLASSIC hat bei maximaler Belastung einen symmetrischen Bremsweg von mindestens 65cm.

Den Bremsweg abzuändern wird nicht empfohlen, da es nicht möglich ist, den Bremsweg während des Fluges und in Turbulenzen zu messen. Ein Stall könnte auftreten.

4. Gurtzeug

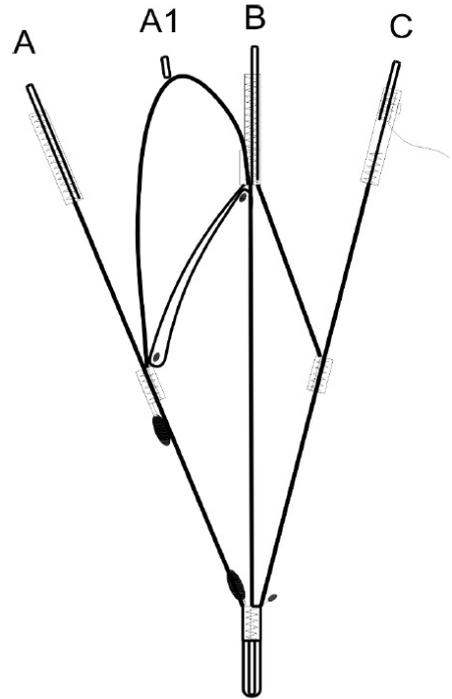
Der CLASSIC ist für Gurtzeuge der Gruppe GH (ohne Kreuzverspannung) zugelassen. Die Aufhängepunkte des verwendeten Gurtzeuges sollten idealerweise einen Karabinerabstand von ca. 43cm und eine Höhe von 46cm haben. (CLASSIC XS 44cm).



5. Tragegurte

Der CLASSIC hat 3 Tragegurtebenen. Die A Ebene hat eine rote Markierung zur einfachen Orientierung. Diese Ebene unterteilt sich in A und A' zur Ohrenanlegehilfe.

	Standard [mm]	Beschleunigt [mm]	Verstellbarkeit [mm]
A	470	470	0
B	470	445	125
C	470	310	160



6. Leinen

Die Leinen haben verschiedene Durchmesser. Der Leinenkern besteht aus Kevlar und Dyneema und ist ummantelt. Die Leinen müssen nach 150 Stunden oder 24 Monaten kontrolliert werden.

Als Vorlauf sind jedoch mindestens 10cm zu belassen um eine optimale Gleitleistung zu erreichen. Im Störfall der Bremsleinen kann man durch leichtes Ziehen der C Gurte Richtungskorrekturen vornehmen und mit dieser Notsteuerung eine Landung durchführen.

7. Beschleunigungssystem

Der Beschleuniger hat aus Sicherheitsgründen ein Limit. Die Geschwindigkeit kann bis zu einem bestimmten Punkt um 8-12 km/h erhöht werden. Das verwendete Gurtzeug muss an das Beschleunigungssystem angepasst werden, um den vollen Beschleunigerweg ausnutzen zu können. Dazu solltest du dich mit deinem Gurtzeug auf einem Simulator aufhängen, eine zweite Person kann dir dabei helfen. Du solltest dich auch davon überzeugen, dass der Beschleuniger die Tragegurte nicht verändert, wenn er nicht verwendet wird.

Nachdem der Beschleuniger eingestellt ist, solltest du ihn in ruhiger Luft testen. Der Beschleuniger verkleinert den Anstellwinkel und die Kappe kann anfälliger auf Störungen werden. Daher sollte der Beschleuniger nicht in Bodennähe oder in turbulenter Luft verwendet werden. Falls du dennoch in Turbulenzen gerätst, steige so schnell wie möglich aus dem Beschleuniger und verwende ihn nur mit ausreichend Sicherheitshöhe.

8. Überprüfen des Gleitschirms

Nach Erhalt deines Gleitschirmes empfehlen wir, ein paar Groundhandling Übungen zu machen. Du solltest keine Schwierigkeiten haben, den CLASSIC das erste Mal in geeigneten Bedingung zu fliegen.

Vor dem Start mit deinem neuen Gleitschirm solltest du folgende Punkte überprüfen:

- Prüfe, ob die Leinen frei und nicht vertwistet sind.
- Prüfe die Verbindungspunkte zwischen Gleitschirm und Gurtzeug.
- Prüfe, ob alle Schnallen am Gurtzeug geschlossen sind.
- Prüfe, ob die Karabiner geschlossen und nicht beschädigt sind.
- Prüfe, ob die Nähte, die Leinen und die Leinenaufhängungspunkte beschädigt sind.
- Prüfe die Zellwände und Diagonalrippen auf Schäden.
- Prüfe die Kappe augenscheinlich auf Risse und Defekte bzw. aufgehende Nähte.

9. Startverhalten

Der CLASSIC hat aufgrund seines Profils sowohl beim Vorwärts- als auch beim Rückwärtsstart ein einfaches Startverhalten. Um den Flügel in die richtige Form für den Start zu bringen, ziehe in ausgelegtem Zustand an der Bremse, bis die Kappe eine halbrunde Form aufweist. Beim Aufziehen solltest du beide A Tragegurte in der Hand halten, um den Flügel sanft in die Luft zu bringen. Es braucht nicht viel Zug und du wirst den Auftrieb sehr schnell spüren. Der CLASSIC zeigt keine Tendenz zum Überschießen und hat ein sehr gemütliches Startverhalten.

9.1 Windenstart

Der CLASSIC ist sehr einfach mit der Winde zu starten. Für einen fehlerfreien Windenstart ist eine gesonderte Ausbildung nötig und du solltest die Prozesse und Gefahren des Windenstarts kennen. Wir empfehlen keine gesonderte Zugvorrichtung um den Gleitschirm während des Starts zusätzlich zu beschleunigen.

10. Flugeigenschaften

Der CLASSIC hat die beste Gleitleistung bei komplett gelösten Bremsen. In starker Thermik oder Turbulenzen empfehlen wir, beidseitig die Bremsen leicht unter Spannung zu halten um die Stabilität zu erhöhen, ohne dabei das Beschleunigungssystem zu betätigen. Die Bremsen geben dir Feedback über die umliegende Luftmasse, was für einen aktiven Flugstil benötigt wird.

Um dich mit dem CLASSIC vertraut zu machen, sollten deine ersten Kurven mit dem Schirm langsam und stetig sein. Um effiziente und koordinierte Kurven mit dem CLASSIC zu fliegen, sieh zuerst in die gewünschte Flugrichtung und prüfe, ob der Luftraum frei ist. Dein erster Einsatz für einen Richtungswechsel sollte die Gewichtsverlagerung sein, gefolgt von leichtem Bremseinsatz bis die gewünschte Richtung erreicht ist. Um Geschwindigkeit und Radius der Kurve zu kontrollieren, koordiniere deine Gewichtsverlagerung mit dem Einsatz der Außenbremse.

Alternative Steuerung:

Für den unwahrscheinlichen Fall, dass sich eine Bremsleine vom Tragegurt oder dem Bremsgriff löst, kann man den Gleitschirm über die C-Ebene steuern. Durch dosiertes Ziehen der C-Ebene ist es möglich, den zu steuern und sicher zu landen. Um einen Strömungsabriss zu vermeiden, dürfen die C-Gurte nicht zu stark betätigt werden!

11. Störungen

Trotz der stabilen Flugeigenschaft des RHYTHM kann es bei starken Turbulenzen oder durch Pilotenfehler zu Einklappern kommen.

11.1 Seitliche Einklapper

Seitliche Einklapper sind die wohl am häufigsten vorkommende Störung beim Gleitschirmfliegen und treten üblicherweise in Turbulenzen auf, wenn der Pilot unachtsam ist.

Seitliche Einklapper sollten durch Gewichtsverlagerung auf die noch offene Seite des Schirmes kontrolliert werden und entsprechenden Bremseinsatz auf der offenen Seite um die Richtung zu kontrollieren. Um die eingeklappte Seite zu öffnen, solltest du die entsprechende Bremse so weit ziehen, bis der Gleitschirm wieder öffnet.

11.2 Frontstall

Der CLASSIC öffnet trotz seines hohen Innendrucks nicht selbstständig nach einem Frontstall. Ein Frontstall kann in starken Turbulenzen auftreten, kann aber auch sehr schnell durch 15-20cm Bremsleineneinsatz behoben werden. Nach dem lösen der Bremsen kehrt der Flügel in seinen Normalzustand zurück.

11.3 Fullstall

Ein Fullstall tritt auf, wenn beide Bremsen lange genug komplett durchgezogen werden. Das heißt, der Schirm verliert die Strömung und damit seine Vorwärtsfahrt. Um in den Normalflug zurückzukehren, müssen beide Bremsen gelöst werden. Danach wird der Schirm Fahrt aufnehmen und nach vorne abtauchen, was möglicherweise einen Frontstall hervorruft. Bei einer einseitigen Ausleitung des Fullstalls (eine Bremse wird schneller als die andere gelöst) kann es zu einer sehr großen dynamischen Trudlbewegung kommen. Der Fullstall ist ein gefährliches Manöver somit nicht im Rahmen dieses Handbuchs abzudecken. Du solltest dieses Manöver nur unter professioneller Anleitung und im Rahmen eines Sicherheitstrainings erlernen.

11.4 Sackflug

Gleitschirme können unter bestimmten Umständen in den Sackflug geraten. Verursacht wird der Sackflug unter anderem durch zu langsames Auslassen der B-Gurte beim B-Stall, bei altem und porösem Tuch, bei nassem Tuch, bei Beschädigungen an den Leinen oder den Rippen, bei unzulässigem Startgewicht oder nach einer Störung.

In dieser Situation solltest du beide Bremsen vollständig freigeben und die A-Tragegurte nach vorne drücken, oder das Beschleunigungssystem betätigen um wieder in den Normalflug zurückzukehren.

11.5 Trudeln

It can take place when you pull one of the brakes too hard, or while spiraling at a small speed in turbulence you increase the angle of attack. Rotation in the asymmetrical stall is called negative spiral. This is one of the most dangerous flying situations. In order to get out of asymmetrical stall, just release the brakes. There may follow side thrust forward with a following wing collapse.

11.6 B- Stall

Der CLASSIC geht sehr einfach in den B-Stall über. Um in den B-Stall zu gelangen, muss der Pilot die ersten 20cm der B-Gurte langsam ziehen, bis der Gleitschirm die Vorwärtsgeschwindigkeit verliert und mit ca. 6 m/s vertikal absinkt. Lasse die Bremsen im B-Stall nicht aus. Wenn die B-Gurte zu stark gezogen werden, kann sich der Gleitschirm hufeisenartig verformen und wird sehr unruhig. Löse in diesem Fall sofort die B-Gurte.

Um den B-Stall zu verlassen, sollten die B-Gurte symmetrisch und zügig wieder freigegeben werden. Der CLASSIC nimmt von alleine wieder Fahrt auf. Bevor du wieder die Bremsen benutzt, vergewissere dich, dass der Schirm Vorwärtsfahrt hat.

11.7 Verhänger

Bei großen Einklappen oder sonstigen Extremsituationen kann es bei jedem Gleitschirm zu sogenannten Verhängern kommen. Dabei bleiben die eingefallenen Kammern des Flügelendes in den Leinen hängen. Um die Flugrichtung beizubehalten, verlagere dein Gewicht auf die offene Seite des Schirmes und steuere einer beginnenden Drehbewegung entgegen.

Durch gefühlvolles Gegenbremsen und sehr schnelles, entschlossenes und tiefes Durchziehen der Steuerleine an der verhängten Seite ist eine Wiederöffnung möglich. Auch durch Ziehen der farblich markierten Stabilo-Leine kann man den Verhänger lösen.

Sollte all das nicht funktionieren, ist bei geringer Höhe sofort das Rettungsgerät auszulösen.

12. Abstieghilfen

12.1 Ohren anlegen

Die Sinkrate kann in kontrollierter Weise durch Einklappen der beiden Flügelspitzen erhöht werden. Während die Bremsen gehalten werden, sollten die äußersten A-Tragegurte symmetrisch in Richtung der Leinenschlösser gezogen werden.

Um zum regulären Flug zurückzukehren, musst du die A-Gurte freigeben und die Bremse kurz durchpumpen, so dass die Flügelspitzen wieder nach außen aufgehen..

Eine Steilspirale ist wegen der erhöhten Belastung nicht mit angelegten Ohren erlaubt.

12.2 Steilspirale

Die Steilspirale ist die effizienteste Möglichkeit des Schnellabstieges und sollte nur bei ausreichend Höhe geübt werden, am besten im Rahmen eines Sicherheitstrainings, da hohe Belastungen für Pilot und Material auftreten.

Es muss bedacht werden, dass man je nach Tagesverfassung, Außentemperatur (Kälte!) und erfolgtem Sinkwert früher oder später das Bewusstsein verlieren kann. Viele Piloten verlangsamen während der Spirale die Atmung oder gehen in die sogenannte Pressatmung über, was das Risiko, die Kontrolle zu verlieren, noch zusätzlich erhöht. Bei den ersten Anzeichen von Übelkeit, Bewusstseinsbeschränkung und Sichtverminderung muss die Spirale unverzüglich ausgeleitet werden.

Die Steilspirale wird durch vorsichtiges, einseitiges Erhöhen des Bremsleinenzuges und Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite eingeleitet. Leichtes Anbremsen der Kurvenaußenseite verhindert ein Einklappen der äußeren Flügelspitze.

Zur Ausleitung der Steilspirale wird die kurveninnere Bremse langsam gelöst. Schnelles Ausleiten hat zur Folge, dass die hohe Fluggeschwindigkeit (bis über 100 km/h) in einer starken Pendelbewegung in Höhe umgesetzt wird. Eine extreme Verlangsamung am Ende der Pendelbewegung mit anschließendem Abkippen der Kappe ist die Folge. Ebenfalls muss man damit rechnen, dass man in seine eigene Wirbelschlepe (Rotor) gerät! Wegen des extremen Höhenverlustes in der Steilspirale ist immer auf eine ausreichende Sicherheitshöhe zu achten!

Achtung: Fast jeder Gleitschirm erreicht irgendwann die Sinkgeschwindigkeit, bei der sich die Kappe mit den Öffnungen nach unten ausrichtet („auf die Nase geht!“) und trotz Lösen der Steuerleinen in dieser Position verbleibt und weiter abspiralt (stabile Steilspirale). Dies kann durch ungünstige Einflüsse sogar früher als die bei der Zulassung vorgeschriebenen 14 m/sec sein. Die Ursachen können vielschichtig sein. Zum Beispiel: Gurtzeuggeometrie (Aufhängehöhe), Kreuzgurte, Festhalten am Tragegurt, Verlagerung des Pilotengewichts zur Kurveninnenseite und ähnliches. Sollte wider Erwarten eine stabile Steilspirale auftreten, wird diese durch Verlagern des Pilotengewichtes zur Kurvenaußenseite und dosiertes Gegenbremsen ausgeleitet.

13. Landung

Wir empfehlen in leicht angebremstem Zustand zu landen. Vermeide Kurven, Pendelbewegungen und radikale Manöver beim Landeanflug.

Du solltest gegen den Wind in aufrechter Position deinen Landeanflug beenden in dem du 1-2m über den Boden beide Bremsen gleichmäßig durchziehst und durch das Auslaufen die Kappe hinter dir ablegst.

14. CLASSIC richtig verpacken

Breite den CLASSIC auf ebenem Untergrund vollständig aus. Sortiere die Leinen auf beiden Seiten und achte darauf, dass keine Knoten bleiben. Der CLASSIC muss Zelle auf Zelle ordentlich gepackt werden, um die Kunststoffstäbchen an der Vorderkante zu schonen. Diese sind zwar weitgehend knickresistent, sollten jedoch nicht unnötigen Belastungen ausgesetzt werden. Packe

Bei längerem Nichtgebrauch des Schirmes sollte dieser aus dem Packsack herausgenommen, aufgelockert und an einem trockenen Ort aufbewahrt werden.

Falls der Schirm nass oder feucht geworden ist, muss dieser zuerst locker ausgebreitet getrocknet werden bevor ein verpacken in den Packsack möglich ist!

15. Reinigung

Die Reinigung sollte nur mit lauwarmen Süßwasser durchgeführt werden. Wenn das Gleitsegel mit Salzwasser in Berührung gekommen ist, muss es gründlich mit Süßwasser gereinigt werden. Verwende keine Lösungsmittel jeglicher Art, da diese die Schutzbeschichtungen entfernen und den Stoff zerstören können.

16. Pflege Tipps

- Setze dein Gleitsegel nicht länger als nötig dem Sonnenlicht (UV-Strahlung) aus.
- Halte es von Wasser und anderen Flüssigkeiten fern (außer bei Reinigung).
- Lasse die Vorderkante nicht auf den Boden fallen, peinlicher Kappensturz!
- Halte deinen Gleitschirm vom Feuer und großer Hitze, z.B. Kofferraum im Hochsommer, fern.
- Setze dich nicht auf den gepackten Gleitschirm und packe ihn nicht zu fest in einen Rucksack hinein.
- Überprüfe regelmäßig das Tuch, die Leinen, die Tragegurte und dein Gurtzeug. Wenn du Mängel feststellst, wende dich an einen Händler oder den Hersteller.
- Versuche nicht, deinen Gleitschirm selbst zu reparieren.
- Wenn du eine beschädigte Leine entdeckst, wende dich an ein Checkcenter deines Vertrauens.
- Lagere deinen CLASSIC bei Raumtemperatur an einem trockenen und gut belüfteten Ort
- Solltest du deinen CLASSIC länger nicht benutzen, packe ihn einmal im Monat aus und lüfte das Tuch gut durch, am besten in Form einiger Groundhandling Übungen.

17. Garantie

Der Hersteller garantiert die Richtigkeit der deklarierten Eigenschaften und die Normleistung des Gleitschirms für zwei Jahre nach dem Kaufdatum. Der Hersteller führt besondere und außerhalb der Garantie anfallende Reparaturen und Wartungen auf Anfrage der Besitzer kostenpflichtig durch. !

Wir empfehlen dir, deinen Gleitschirm zu kontrollieren (einschließlich der Prüfung der Luftdurchlässigkeit, der Leingeometrie und der Tragegurte alle zwei Jahre oder alle 150 Stunden Flugzeit - je nachdem, was zuerst eintritt).

Diese Überprüfungen müssen von einer zertifizierten Fachwerkstatt durchgeführt werden und durch einen Prüfstempel am Gleitschirm und in diesem Handbuch bestätigt werden!

18. Verhalten als Pilot in der Natur

Eigentlich selbstverständlich, aber hier nochmals ausdrücklich erwähnt:

Bitte führt unseren naturnahen Sport so aus, dass Natur und Landschaft geschont werden! Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und das sensible Gleichgewicht im Gebirge respektieren!

Vielen Dank!

Leinenlängen (inkl. Tragegurte)

DAVINCI GLIDERS / CLASSIC

Die angegebenen Leinenlängen wurden unter einer Zugbelastung von 50N (5kg) bestimmt.

XSmall size

	A	B	C	D	Bremse
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15(stabilo)					

Small size

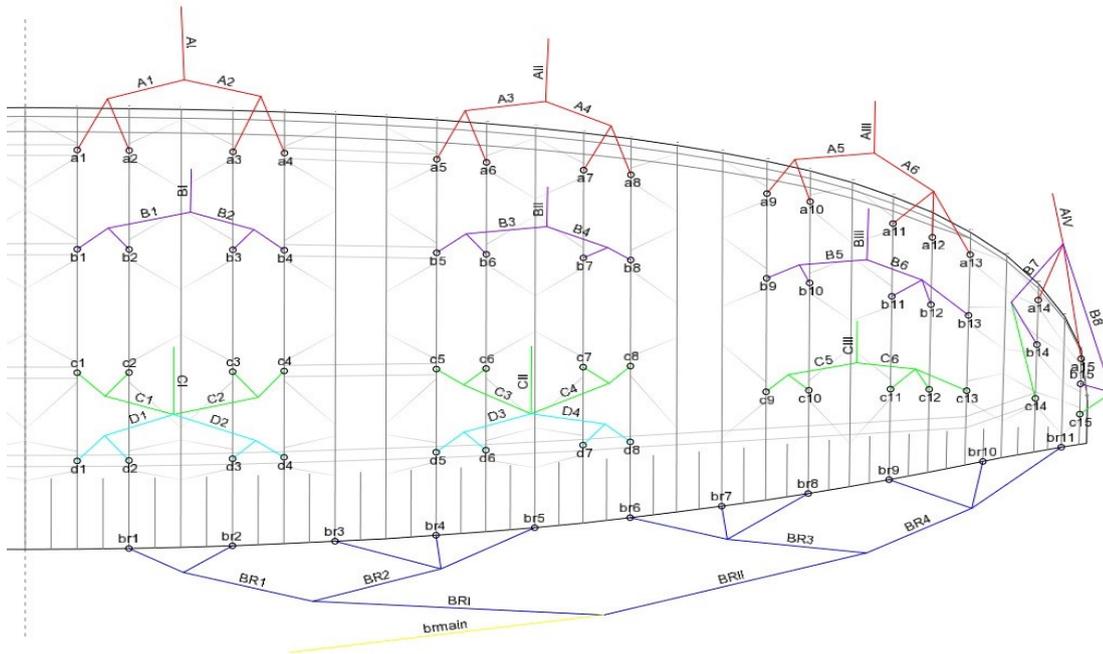
	A	B	C	D	Bremse
1	6971	6856	6910	7029	7378
2	6928	6816	6870	6990	7135
3	6900	6795	6857	6978	6977
4	6910	6802	6866	6949	6834
5	6896	6795	6856	6972	6854
6	6880	6778	6835	6955	6744
7	6855	6763	6825	6931	6612
8	6866	6769	6827	6915	6593
9	6790	6696	6765		6518
10	6750	6657	6734		6489
11	6660	6593	6659		6521
12	6597	6549	6609		
13	6586	6548	6609		
14	6385	6345	6416		
15(stabilo)	6269	6270	6340		

Medium size

	A	B	C	D	Bremse
1	7123	6985	7033	7144	7426
2	7076	6938	6987	7095	7233
3	7050	6929	6977	77092	7074
4	7051	6929	6981	7096	6941
5	7059	6949	7027	7150	6966
6	7023	6920	6994	7116	6796
7	6964	6874	6944	7060	6649
8	6959	6863	6934	7027	6618
9	6747	6690	6796		6488
10	6690	6639	6736		6444
11	6582	6530	6629		6484
12	6498	6458	6560		
13	6493	6456	6546		
14	6272	6232	6308		
15(stabilo)	6156	6168	6295		

Large size

	A	B	C	D	Bremse
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15(stabilo)					



Überblick

