DAVINCI GLIDERS

CLASSIC 2



REV. 1

MAY 2022

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
info@flydavinci.com / sales@dv-gliders.com
www.flydavinci.com

Glückwunsch!

Herzliche Glückwünsche!

Vielen Dank, dass Sie sich für den CLASSIC2 entschieden haben.

Der CLASSIC wurde für diejenigen entwickelt, die bereit sind, in diesem Sport sicher voranzukommen, ihre ersten XC-Flüge zu jagen, aber auch mit der technischen Kontrolle dieses Gleitschirmtyps vertraut sind. Der CLASSIC ist ein einfacher und spaßiger Gleitschirm mit hervorragendem Gleiten und einem sehr effizienten Beschleunigungssystem, das als Schirm der hohen EN-A-Klasse ausgelegt ist.

Dieses Handbuch hilft Ihnen, alle Informationen über Ihren Schirm zu erhalten. Wir empfehlen Ihnen dringend, dieses Handbuch sorgfältig zu lesen, um sich über allgemeine Einschränkungen, Leistungsmerkmale, Start- und Flugeigenschaften, Landeverfahren, Umgang mit Notsituationen und allgemeine Wartung zu informieren.

Dies sind Informationen über das Design des CLASSIC2, Ratschläge zur optimalen Verwendung und Pflege, um eine lange Lebensdauer zu gewährleisten. Wir hoffen, dass der CLASSIC2 Ihnen viele zufriedenstellende Flugzeiten bescheren wird.We hope that the CLASSIC2 will give you a lot of satisfactory flying times.

-DAVINCI GLIDERS TEAM-

WARNUNG! DAS HANDBUCH ERSETZT KEIN TRAINING!
DIE INBETRIEBNAHME DIESER ODER ANDERER GLEITSCHIRME OHNE BESITZ EINER GÜLTIGEN FLUGAUSBILDUNG IST EXTREM GEFÄHRLICH FÜR SICH SELBST SOWIE ALLER BETEILIGTER PERSONEN.
DAVINCI GLIDERS werden im Werk sorgfältig hergestellt und geprüft. Die Benutzung das 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

3. Einleitung und Pilotenanforderungen 5

4. Sitzgurtzeug

5. Tragegurte 6

6. Leinensystem

7. Beschleunigungssystem

8. Überprüfen des Gleitschirmes 7

9. Startverhalten

9.1 Windenschlepp

10. Flugbetrieb 8

11. Störungen

11.1 Seitliche Einklapper

11.2 Front stall 9

11.3 Full stall

11.4 Sackflug 10

11.5 Trudeln

11.6 B stall 11

11.7 7 Verhänger

12. Descent Techniques 12

12.1 Ohren anlegen

12.2 Steilspirale

13. Landing 13

14. CLASSIC2 richtig verpacken

15. Reinigung

16. Pflege Tipps

17. Lebensdauer und Wartung 14

18. Gewährleistung

19. Verhalten als Pilot in der Natur.

1. Technische Daten

CLASSIC2			XS	S	M	L
Zellen	Anzahl der Zellen		48	48	48	48
	Gesppert		10	10	10	10
FLAT	Fläche ausgelegt	m^2	22.8	24.9	26.9	29.2
	Spannweite ausgelegt	m	10.8	11.3	11.7	12.2
	Streckung ausgelegt		5.1	5.1	5.1	5.1
PROJECTED	Fläche projiziert	m^2	19.2	21.0	22.7	24.6
	Spannweite projiziert	m	8.51	8.89	9.24	9.63
	Streckung projiziert		3.77	3.77	3.77	3.77
FLATTENING		%	15.7	15.7	15.7	15.7
CORD	MAX	m	2.53	2.65	2.75	2.86
	AVER	m	2.1	2.2	2.3	2.4
LINIEN	HÖHE	m	6.69	6.99	7.26	9.63
	MAIN	m	3/4/3			
RISERS	NUMBER		A,A'/B/C			
	TRIMS	3	NO	NO	NO	NO
	ACCELERATOR		140	140	140	140
STARTGEWICHT	MIN-MAX		60-85	70-95	80-105	90-120
ZERTIFIZIERUNG	EN-926-1/2 LTF	KG	EN-A	EN-A	EN-A	EN-A
GLÄNZENDES GEWICHT		KG				

2. Materialen Daten

CANOPY	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER SURFACE	MJ40 MF	MYUNGJIN TEXTILE
BOTTOM SURFACE	MJ40 MF	MYUNGJIN TEXTILE
PROFILES	MJ38 HF / MJ32 HF	MYUNGJIN TEXTILE
DIAGONALS	MJ32 HF	MYUNGJIN TEXTILE
Smart Nose Plus/ Smart Double layer	MJ 38 HF	MYUNGJIN TEXTILE

SUSPENSION LINES	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER CASCADES	TNL 80	Daegu Braiding Co
MIDDLE CASCADES	TNL180/145	Daegu Braiding Co
MAIN	TNL 280/220/180	Daegu Braiding Co
UPPER STABLE	TNL 80	Daegu Braiding Co
MAIN STABLE	TNL 180	Daegu Braiding Co
UPPER BRAKE	TNL 80	Daegu Braiding Co
MIDDLE BRAKE	TNL 145	Daegu Braiding Co
MAIN BREAK	TNL 400	Daegu Braiding Co

RISERS	FABRIC CODE	SUPPLIER
MATERIAL	WEBBING 20MM	GUTH&WOLF GMBH
PULLEYS	RIELY	LW RILEY PTY LTD

3. Einleitung und Pilotenanforderungen

Der CLASSIC2 wurde für diejenigen entwickelt, die bereit sind, in diesem Sport sicher voranzukommen, ihre ersten XC-Flüge zu jagen, aber auch mit der technischen Kontrolle dieses Gleitschirmtyps vertraut sind. Der CLASSIC2 ist ein einfacher und unterhaltsamer Gleitschirm mit hervorragendem Gleiten und einem sehr effizienten Beschleunigungssystem, der als niedriger Gleitschirm der EN-B-Klasse konzipiert wurde, aber unter allen Manöverbedingungen die EN-A-Bewertung erhielt. Lange Bremswege und hervorragende passive Sicherheit, sowie die gute Stabilität machen das Gute ideal für Progression. Der CLASSIC2 ist ein einfacher und spaßiger Gleitschirm mit hervorragendem Gleiten und einem sehr effizienten Beschleunigungssystem, das als niedriger EN B-Klasse-Schirm konzipiert ist. CLASSIC2 hat EN-B-Leistung, aber die EN-A-Sicherheit wird durch die Anwendung des Smart Double Layer System (SDL) gewährleistet, um die Sicherheit im Flug zu gewährleisten, beginnend mit Davincis Forschung und Entwicklung.

-LTF- und EN-Zertifizierung

Der CLASSIC2 wird bei der offiziellen Prüfung als LTF /EN-A zertifiziert.

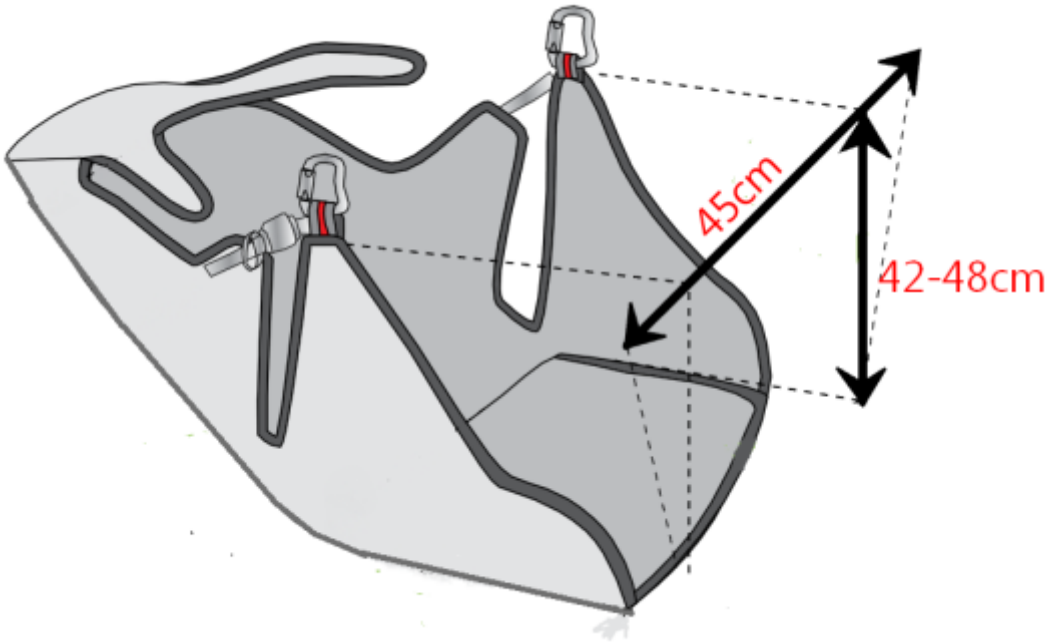
Das Segelflugzeug ist nur für den „einsitzigen" Gebrauch baumustergeprüft.

-Schulungstauglichkeit Der CLASSIC2 ist für den Einsatz im Schul- und Ausbildungsstreckenflug geeignet.

-Der CLASSIC2 hat maximal 65cm symmetrischen Verfahrweg bei maximaler Gesamtlast. Es wäre gefährlich, den Bremsweg nach diesen Zahlen zu verwenden, weil es so ist nicht praktikabel, um den Bremsweg während des Fluges zu messen, und in Turbulenzen kann der Strömungsabriss mit einem geringeren Bremsweg auftreten. Willst du den gesamten Bremsweg deines Schirms sicher nutzen, ist es notwendig, viele beabsichtigte Trudeln und Fullstalls zu fahren, um ein Gefühl für das Stallverhalten zu bekommen.

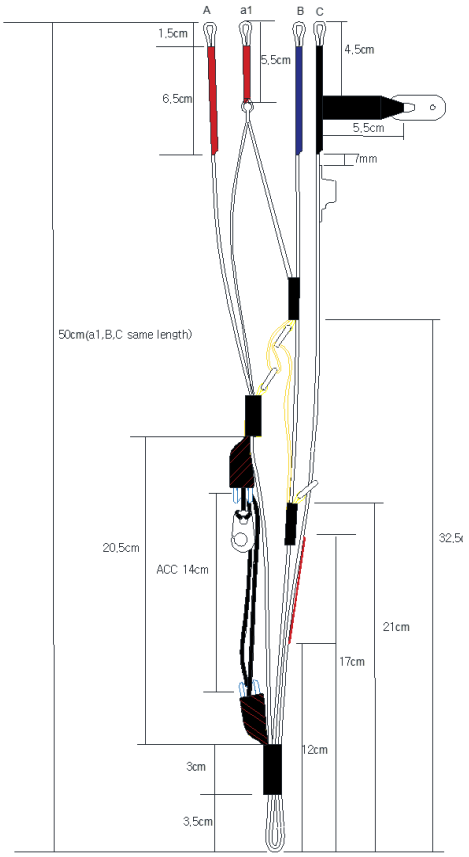
4. Sitzgurtzeug

Der CLASSIC2 ist für alle modernen Gurtzeuge mit Klassifizierung GH zugelassen. Die Aufhängungspunkte sollten idealerweise einen Karabinerabstand von ca. 45cm und eine Höhe von ca. 40 bis 48cm haben.



5. Tragegurte (Tragegurtlangen)

CLASSIC2 hat 3 Tragegurte. Der A-Tragegurt hat eine rote Abdeckung zur einfachen Identifizierung. Es gibt eine weitere Zeile mit rotem Mailon. Da ist A' und steht für die großen Ohren.
Der Unterschied in der Steigrohrlänge sollte nicht mehr als ±5 mm betragen



S, M, L	Standard (With biner) [mm]	Accelerated (With biner) [mm]	Travel length [mm]
A	500 (525)	500 (525)	0
B	500 (525)	430 (465)	70
C	500 (525)	360 (405)	140

XS	Standard (With biner) [mm]	Accelerated (With biner) [mm]	Travel length [mm]
A	480 (505)	480 (505)	0
B	480 (505)	410 (435)	70
C	480 (505)	340 (365)	140

6. Leinensystem

Die Leinen haben verschiedene Durchmesser und bestehen aus den Materialien Kevlar und Dyneema. Alle Leinen des CLASSIC2 sind ummantelt. Diese müssen erst nach 150 Stunden oder 24 Monaten (das was zuerst eintrifft) kontrolliert werden.

Die Länge der Bremsleinen ist vom Werk aus großzügig bemessen, so dass jeder Pilot diese nach seinem Geschmack individuell anpassen kann.

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

7. Beschleunigungssystem

Das Beschleunigungssystem ist dann voll aktiviert wenn die beiden Rollen aneinander stehen. Dazu muss das mitgelieferte Speedsystem (Fussbeschleuniger) am Gurtzeug montiert und mit beiden Beinen durchgedrückt werden. Beim vollen Beschleunigen wird die Trimmgeschwindigkeit um bis zu 12 km/h erhöht. Die Länge des Beschleunigungssystems beträgt 14 cm.

In turbulenter Luft empfiehlt es sich mit 1/3 bis maximal 2/3 zu beschleunigen um Störungen an der Kappe zu vermeiden. Sollte bei voller Beschleunigung die Kappe einklappen, so ist der Beschleuniger sofort zu entlasten.

8. Überprüfen des Gleitschirmes

Jeder ausgelieferte Gleitschirm wird von Davinchi Gliders vor der Auslieferung mehrfach überprüft und vermessen. Wir empfehlen trotzdem, deinen neuen CLASSIC2 nach den folgenden Punkten zu überprüfen:

- Prüfe, ob die Leinen beschädigt sind.

- Prüfe die Leinenschlösser auf Verformung und ob sie verschlossen sind.

- Prüfe die Kappe augenscheinlich auf Risse und defekte bzw. aufgehende Nähte.

Diese Anleitung sollte man auch befolgen, wenn der Gleitschirm nach einem intensivem Flugbetrieb, harten Flugmanövern oder nach Baumlandungen überprüft werden muss.

Im Zweifelsfall sollte immer ein Fachbetrieb mit der Überprüfung des Gleitschirmes betraut werden!

9. Startverhalten

Der CLASSIC2 zeichnet sich durch ein leichtes Steigverhalten sowohl beim Vorwärtsstart als auch beim Rückwärtsstart aus. Bei der Konstruktion des Schirmes wurde besonders Wert darauf gelegt, dass Startverhalten so einfach wie möglich zu gestalten. Dadurch eignet sich der CLASSIC2 besonders für Fluganfänger und Gelegenheitspiloten. Dennoch müssen Vorwärtsstarts und Rückwärtsstarts immer wieder geübt werden um ein sicheres Abheben zu ermöglichen. Das

9.1 Windenschlepp

Der CLASSIC2 ist bestens für den Windenschlepp geeignet. Der Einsatz einer passenden Schlepphilfe ist nicht zwingend, aber auf jeden Fall empfehlenswert und verschafft dem Piloten mehr Sicherheitsreserven während der Schleppphase.

Um geschleppt zu werden, muss man in den jeweiligen Ablauf eingewiesen und instruiert werden zu sein.

10. Flugbetrieb

Der CLASSIC2 hat die beste Gleitleistung wenn man die Bremsen leicht unter Spannung hält ohne diese zu betätigen.

Bei starken Thermiken und Turbulenzen geben die Bremsen gute Rückmeldungen über die Umgebungsluft, die für das aktive Fliegen benötigt wird. Um eine Kurve zu fliegen, wende zuerst deinen Blick in die gewünschte Flugrichtung, dann wird die Gewichtsverlagerung mit dem Einsatz der inneren Bremse unterstützt.

Um die Geschwindigkeit und den Radius der Kurve zu regulieren, benütze deine Schwerpunktverlagerung und verwende die äußere Bremse um die Schräglage zu verändern.

11. Störungen

Trotz der stabilen Flugeigenschaft des CLASSIC2´s kann es bei starken Turbulenzen oder durch Pilotenfehler zur Klappern kommen.

11.1 Seitliche Einklapper

Ein seitlicher Einklapper ist beim Gleitschirmfliegen die wohl am häufigsten auftretende Störung. Sollte der CLASSIC2 in turbulenter Luft einmal einklappen, tritt dies in der Regel nur im Außenflügelbereich auf. Um in diesem Flugzustand die Flugrichtung beizubehalten wird die gegenüberliegende, offene Flügelhälfte angebremst.

Ist die Kappe sehr stark kollabiert darf das Anbremsen der offenen Seite nur sehr dosiert erfolgen um einen Strömungsabriss zu vermeiden. Nachdem das Wegdrehen durch Gegenlenken verhindert wurde kann gleichzeitig die Kappe durch Pumpen aufder eingeklappten Seite wieder geöffnet werden.

Wenn auf den seitlichen Einklapper nicht aktiv durch Gegensteuern reagiert wird, dann öffnet der CLASSIC2 meist selbstständig innerhalb von weniger als einer halben Umdrehung. Sollte die Kappe durch die starken Turbulenze noder andere Einflüsse (Verhänger) nicht selbstständig öffnen, so geht der Gleitschirm in eine Steilspirale über.

11.2 Front stall

Der CLASSIC2 kommt selbstständig aus dem symmetrischen Frontstall heraus.

Das Einklappen der gesamten Anströmkante geschieht meist durch starkes Ziehen an den A- Gurten, beim beschleunigten Fliegen oder durch plötzlich auftretende starke Abwinde. Dieses Flugstörung sieht zwar spektakulär aus, ist aber bei geringer Einklapptiefe oft nicht weiter gefährlich.

Dabei entstehen oft keine Drehbewegungen, der Schirm öffnet sich meist schnell von selbst und nimmt rasch wieder Fahrt auf. Durch dosiertes, beidseitiges Anbremsen kann die Öffnung beschleunigt werden.

Rechtzeitiges Erkennen der Situation und schnelles Reagieren durch beidseitiges Anbremsen hilft, den Höhenverlust möglichst gering zu halten und nicht die Kontrolle über die Störung zu verlieren.

11.3 Full stall

Um einen Fullstall einzuleiten müssen beide Bremsleinen ganz durchgezogen werden. Bei Erreichen der Stallgeschwindigkeit entleert sich die Kappe schlagartig und kippt plötzlich nach hinten weg.

Es ist sehr wichtig, trotz der unangenehmen Schirmreaktion bei einem Fullstall die Steuerleinen solange durchgezogen zu halten, bis der entleerte Schirm wieder über den Piloten kommt (ca. 3 bis 6 Sekunden) und sich in dieser Position stabilisiert.

Erst jetzt sind zum Ausleiten die Steuerleinen mäßig schnell (Schaltzeit größer gleich 2 sec.) und symmetrisch nachzulassen.

Die optimale Ausleitung sollte in 2 Phasen erfolgen:

- Vorfüllen der Kappe (langsames Nachlassen der Bremsen bis ca auf Schulterhöhe), bis die Schirmkappe auf der kompletten Spannweite wieder geöffnet ist
- Stabilisieren: Hände langsam hoch, Kappe anfahren lassen.

Wird die Flugfigur zu schnell oder asymmetrisch ausgeleitet kann ein großflächiges Einklappen oder Frontstall die Folge sein.

11.4 Sackflug

Bei einem Sackfug hat der Gleitschirm keine Vorwährtsfahrt und gleichzeitig stark erhöhte Sinkwerte.

Verursacht wird der Sackflug unter anderem durch zu langsames Auslassen der B-Gurte beim B-Stall, bei altem und porösem Tuch, bei Beschädigungen an den Leinen oder den Rippen, durch Ziehen an den C-oder D-Gurten oder bei unzulässigem Startgewicht. Auch wenn die Kappe nass ist oder die Lufttemperatur sehr niedrig, nimmt die Tendenz zum Sackfug zu.

Ob sich der Schirm im Sackflug befindet merkt man daran, dass das Fahrtgeräusch trotz gelöster Bremsen sehr schwach ist und der Schirm in einer ungewohnten Position über dem Piloten ist. In diesem Fall gilt unbedingt: Steuerleinen auslassen!

Bei betriebstüchtigen Zustand der Kappe und der Leinen nimmt der CLASSIC2 innerhalb von 2 bis 3 Sekunden selbstständig wieder Fahrt auf. Sollte dies, aus welchem Grund auch immer, nicht der Fall sein, sind die A-Tragegurte nach vorne zu drücken oder das Beschleunigungssystem zu betätigen. War ein Schirm ohne einen offensichtlichen Grund (z.B. Regen oder unzulässiges Startgewicht) im Sackflug muss dieser vor dem nächsten Flug überprüft werden.

Achtung: Im Sackfug dürfen die Bremsen nicht betätigt werden, da der Gleitschirm unverzüglich in den Fullstall übergeht. In Bodennähe darf ein stabiler Sackfug wegen einer möglichen Pendelbewegung nicht mehr ausgeleitet werden. Der Pilot bereitet sich statt dessen auf eine harte Landung, möglichst mit Abrollen vor.

11.5 Trudeln

Durch Überziehen einer Seite kann die Strömung am halben Flügel abreißen. Dabei entsteht eine Umkehrung der Anströmrichtung. Die tief angebremste Hinterkante wird dann von hinten angeströmt und fliegt in die umgekehrte Richtung, der Schirm dreht um seine Hochachse.

Für das Trudeln gibt es 2 Ursachen:
- eine Bremsleine wird zu schnell und weit durchgezogen (Beispiel: Einleiten einer Steilspirale)

- im Langsamflug wird eine Seite zu stark angebremst (Beispiel: beim Thermikkreisen)
  Wird eine versehentlich eingeleitete Negativkurve sofort ausgeleitet, geht der Schirm ohne großen Höhenverlust wieder in den Normalflug über.
  Wird die Negativkurve länger gehalten, kann der Gleitschirm beschleunigen und bei der Ausleitung einseitig nach vorne schießen.

11.6 B stall

Der CLASSIC2 hat einen sehr sauberen stabilen B-Stall. Um den B-Stall zu betreten, muss der Pilot die ersten 20cm langsam ziehen, bis der R-Segelflugzeug die Vorwärtsgeschwindigkeit verliert und um ca. 6 m / s vertikal absteigt. Lösen Sie die Bremsgriffe nicht während des B-Stalls. Wenn du zu viel B-Linie ziehst, kann das Segelflugzeug Hufeisen und viel herum bewegen. Wenn dies geschieht, lassen Sie die B-Riser los.

Um den B-Stall zu verlassen, sollten die B-Riser symmetrisch und in einer glatten, progressiven Bewegung freigegeben werden. Der Segelflugzeug setzt den normalen Vorwärtsflug ohne weitere Eingabe fort. Überprüfen Sie, bevor Sie die Bremsen benutzen.

11.7 7 Verhänger

Bei großen Einklappern oder sonstigen Extremsituationen kann es bei jedem Gleitschirm zu sogenannten Verhängern kommen. Dabei bleiben die eingefallenen Kammern des Flügelendes in den Leinen hängen. Ohne Pilotenreaktion geht der Schirm in eine stabile Spirale über.

Ist dies passiert, muss als erstes die Drehbewegung durch gefühlvolles Gegenbremsen gestoppt werden.

Sollte die Drehgeschwindigkeit trotz Gegensteuerns weiter zunehmen, ist bei geringer Höhe sofort das Rettungsgerät auszulösen.

Bei ausreichender Höhe kann durch folgende Möglichkeiten versucht werden den Verhänger zu lösen:

- Gefühlvolles Gegenbremsen und durch sehr schnelles, entschlossenes und tiefes Durchziehen der Steuerleine an der verhängten Seite eine Wiederöffnung versuchen.
- Ziehen der farblich markierten Stabilo Leine.

Führen diese Maßnahmen nicht zum Erfolg kann bei ausreichender Höhe versucht werden, den Verhänger durch einen Fullstall zu lösen.

12. Abstiegshilfen

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.

Spiralen ist mit großen Ohren nicht erlaubt, wegen der erhöhten Belastung.

12.2 Steilspirale

Die Steilspirale ist die effizienteste Möglichkeit des Schnellabstieges. Dabei treten jedoch hohe Belastungen für Material und Pilot auf.

Es muss bedacht werden, dass man je nach Tagesform, Außentemperatur (Kälte!) und erflogenem 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, Bewusstseinseinschränkung 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 Wirbelschleppe (Rotor) gerät!

Wegen des extremen Höhenverlustes in der Steilspirale ist immer auf ausreichende Sicherheitshöhe zu achten!

13. Landung

Wir empfehlen mit leicht angebremsten Zustand der Bremsen eher langsam zu landen.
Vermeide Kurven, Pendelbewegungen und radikale Manöver beim Landeanflug.

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

14. CLASSIC2 richtig verpacken

Der CLASSIC2 muss Zelle auf Zelle ordentlich gepackt werden, um die Kunststoffstäbchen an der Vorderkante zu schonen. Diese sind zwar weitgehend knickunanfällig, sollten jedoch nicht unnötigen Belastungen ausgesetzt werden.
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. Verwenden Sie 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 von Feuer und großer Hitze zB. 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 CLASSIC2 an einem trockenen und gut belüfteten Ort unter Raumtemperatur. Du solltest deinen CLASSIC2 bei längerem nicht benutzen, einmal im Monat auspacken, und das Tuch gut durchlüften. Am Besten in Form einiger Groundhandling Übungen.

17. Lebensdauer und Wartung

Der CLASSIC2 hat keine Bauteile die regelmäßig ausgewechselt werden müssen. Da die Lebensdauer in hohem
Maß von der Achtsamkeit des Benutzers abhängig ist, empfehlen wir den Gleitschirm
zusätzlich zur Nachprüfung regelmäßig auf Abnutzungserscheinungen hin zu untersuchen und gegebenenfalls beschädigte Komponenten auszuwechseln. Verwendete Verbindungselemente sind nach Herstelleranweisung zu wechseln.

18. Gewährleistung

Der Hersteller garantiert die Richtigkeit der deklarierten Eigenschaften und die Normleistung des Gleitschirms für zwei Jahre nach dem Kaufdatum. Der Produzent führt besondere und außer der Garantie fallende Reparaturen und Wartung auf Anfrage der Besitzer kostenpflichtig durch.
Wir empfehlen dir, deinen Gleitschirm zu kontrollieren (einschließlich der Prüfung der Luftdurchlässigkeit, der Leinengeometrie und der Tragegurte alle zwei Jahre oder alle 150 Stunden Flugzeit (je nachdem, was zuerst eintritt).
Diese Inspektionen müssen von einer zertifzierten Fachwerkstatt durchgeführt werden!

19. 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 lärmen und das sensible Gleichgewicht in der Natur und im Gebirge respektieren.

Vielen Dank,

Leinenlängen

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

XS size

	A	B	C	D	Brake
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

S size

	A	B	C	D	Brake
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

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

M size

	A	B	C	D	Brake
1	7212	7109	7197	7343	7729
2	7179	7070	7155	7300	7445
3	7169	7057	7128	7264	7247
4	7191	7076	7143	7272	7147
5	7193	7072	7147	7266	7066
6	7164	7043	7113	7226	6940
7	7148	7028	7088	7193	6900
8	7154	7036	7092	7188	6948
9	7103	6995	7051		6830
10	7053	6953	7009		6766
11	6963	6878	6932		6877
12	6890	6819	6871		
13	6877	6813	6861		
14	6678	6618	6709		
15	6451	6477	6589		

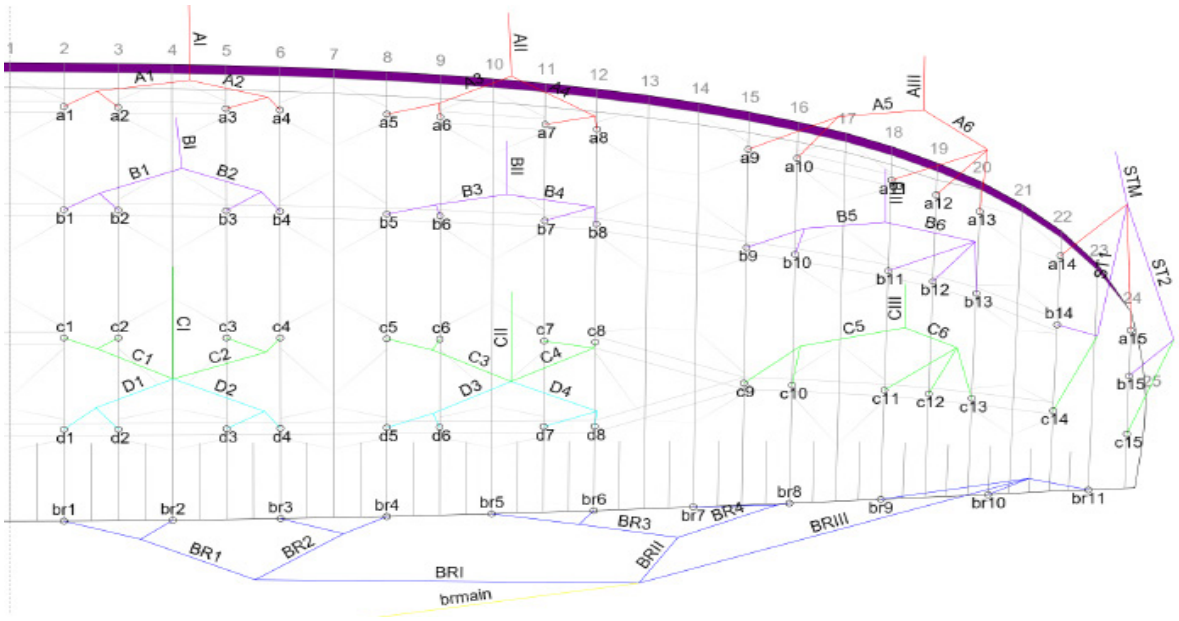
L size

	A	B	C	D	Brake
1	7513	7407	7493	7645	8077
2	7480	7371	7450	7601	7782
3	7470	7354	7423	7564	7578
4	7494	7374	7438	7573	7474
5	7496	7371	7443	7566	7375
6	7466	7341	7407	7525	7245
7	7450	7325	7382	7491	7203
8	7457	7333	7386	7486	7252
9	7402	7290	7339		7130
10	7350	7247	7295		7064
11	7256	7168	7214		7165
12	7181	7107	7151		
13	7165	7099	7140		
14	6948	6886	6981		
15	6712	6739	6855		

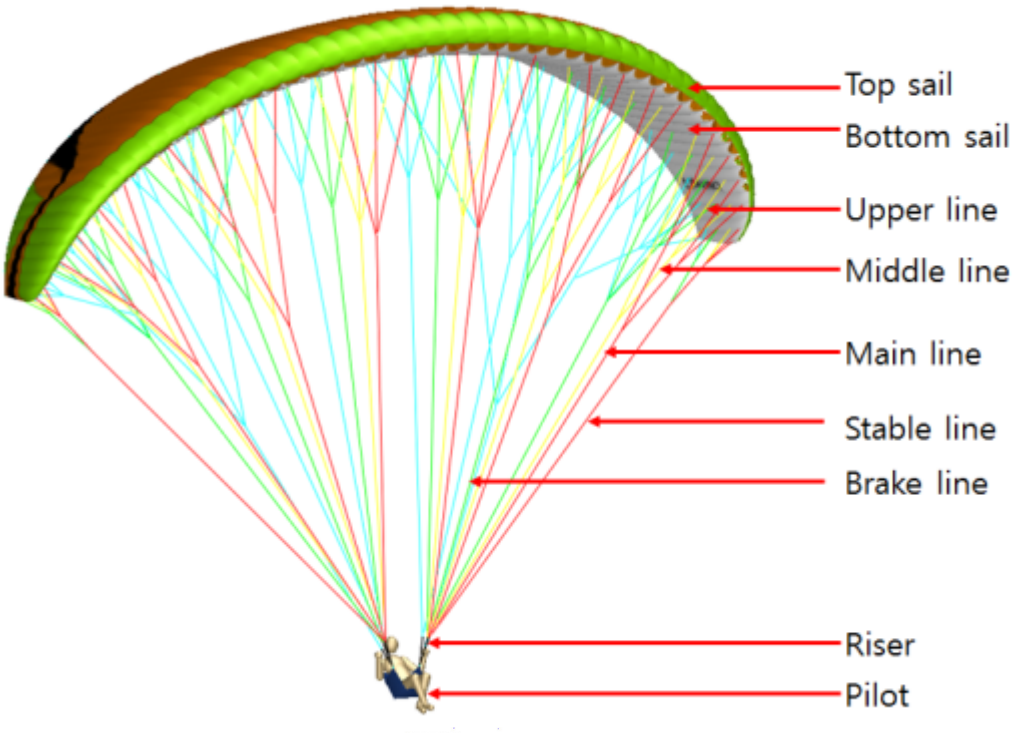
Linienmaterialien

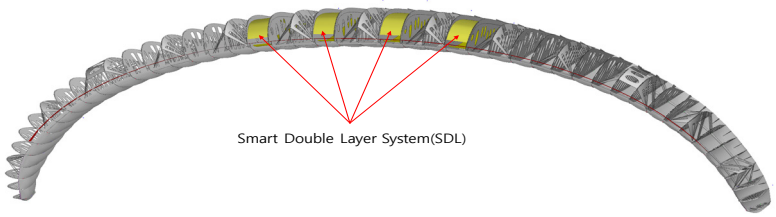
Name	Manufacturer	Name	Manufacturer	Name	Manufacturer	Name	Manufacturer	Name	Manufacturer
a1	TNL-80	b1	TNL-80	c1	TNL-80	d1	TNL-80	br1	TNL-80
a2	TNL-80	b2	TNL-80	c2	TNL-80	d2	TNL-80	br2	TNL-80
a3	TNL-80	b3	TNL-80	c3	TNL-80	d3	TNL-80	br3	TNL-80
a4	TNL-80	b4	TNL-80	c4	TNL-80	d4	TNL-80	br4	TNL-80
a5	TNL-80	b5	TNL-80	c5	TNL-80	d5	TNL-80	br5	TNL-80
a6	TNL-80	b6	TNL-80	c6	TNL-80	d6	TNL-80	br6	TNL-80
a7	TNL-80	b7	TNL-80	c7	TNL-80	d7	TNL-80	br7	TNL-80
a8	TNL-80	b8	TNL-80	c8	TNL-80	d8	TNL-80	br8	TNL-80
a9	TNL-80	b9	TNL-80	c9	TNL-80			br9	TNL-80
a10	TNL-80	b10	TNL-80	c10	TNL-80			br10	TNL-80
a11	TNL-80	b11	TNL-80	c11	TNL-80			br11	TNL-80
a12	TNL-80	b12	TNL-80	c12	TNL-80				
a13	TNL-80	b13	TNL-80	c13	TNL-80				
a14	TNL-80	b14	TNL-80	c14	TNL-80				
a15	TNL-80	b15	TNL-80	c15	TNL-80				
								BR1	TNL-145
A1	TNL-180	B1	TNL-180	C1	TNL-145	D1	TNL-145	BR2	TNL-145
A2	TNL-180	B2	TNL-180	C2	TNL-145	D2	TNL-145	BR3	TNL-145
A3	TNL-145	B3	TNL-145	C3	TNL-145	D3	TNL-145	BR4	TNL-145
A4	TNL-145	B4	TNL-145	C4	TNL-145	D4	TNL-145		
A5	TNL-145	B5	TNL-145	C5	TNL-145				
A6	TNL-145	B6	TNL-145	C6	TNL-145				
								BRI	TNL-145
								BRII	TNL-145
						ST1	PPSL 145	BRIII	TNL-145
AI	TNL 280	BI	TNL 280	CI	TNL 220	ST2	PPSL 145		
AII	TNL 280	BII	TNL 280	CII	TNL 220				
AIII	TNL 220	BIII	TNL 220	CIII	TNL 180	Stable	TNL 180	brmain	TNL-400

Linienplan / Übersicht



Overview





Smart Double Layer (SDL)

DAVINCI GLIDERS
CLASSIC 2

Prüfungsnummer	
Herstellungsdatum	
Händler	
Kaufdatum	
Prüf- und Checkinfo	