

Gleitschirm / Paraglider

EAZY 2 / EAZY 2 SUPERLIGHT



EN/LTF-A

Betriebshandbuch und Serviceheft Manual and Service Book

Deutsch – Seite 5 – 29

English – Page 30 – 59

Anhang/Annex – Seite/Page 60 - 107

Seriennummer / Serial Number:

Rev4 –10.04.2018

AIRDESIGN GmbH

Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA

Tel: +43 5223 22480

Tel: +43 664 3307715

e-mail: info@ad-gliders.com

Inhaltsverzeichnis

1.	Haftungsausschluss und wichtige Hinweise zur eigenen Sicherheit	5
2.	Konstruktion und Design	6
3.	Technische Daten	11
4.	Piloteneignung	11
5.	Gurtzeug	12
6.	Windenschlepp	13
7.	Flugpraxis.....	13
	a. Vorflugcheck und Startvorbereitungen:.....	13
	b. Checkliste - Vorflugcheck	14
	c. Der Start.....	14
	d. Kurvenflug.....	15
	e. Aktives Fliegen	16
	f. Beschleunigtes Fliegen	16
	g. Die Landung	17
	h. Windenschlepp	17
	i. Einseitige Klapper und Frontale Klapper	17
	j. Öffnen eines Verhängers.....	18
	k. Trudeln (Negativdrehung)	18
	l. Fullstall - Sackflug.....	18
	m. Abstieghilfen	19
	i. Steilspirale	19
	ii. B-Stall	20
	iii. „Ohren anlegen“	20
8.	Wartung, Pflege und Reparaturen	22
9.	Kontrolle- Nachprüfung.....	28
10.	Schlusswort	29
A.	ANHANG - ANNEX	60
	a. Übersichtszeichnung – Overview	60
	b. Leinenplan – line plan	61
	c. Tragegurt – Riser	63
B.	Material – Materials	67
C.	Erklärung über Bauausführung und Leistung (EBL) – Declaration of Design and Performance (DDP)	68
D.	Leinen - Lines	76
E.	SERVICE BOOKLET - SERVICEHEFT	102
F.	Registry Of Product - Produktregistrierung.....	107



WILLKOMMEN BEI AIRDESIGN

WIR GRATULIEREN DIR ZUM KAUF DEINES NEUEN GLEITSCHIRMES UND WÜNSCHEN DIR DAMIT VIELE STUNDEN GENUSSVOLLEN FLIEGENS MIT DEINEM NEUEN SCHIRM.

Wir wollen jederzeit in der Lage sein, Dich sowohl mit Informationen über die aktuellen Entwicklungen bei AIRDESIGN, als auch über technische Neuerungen für Deinen Gleitschirm zu versorgen. Dies ist allerdings nur möglich, wenn die im Anhang befindliche Produktregistrierung ausgefüllt an uns zurückgeschickt wird. Du kannst Dich auch einfach online registrieren unter: www.ad-gliders.com

Des Weiteren kannst du Dich auf unserer Homepage für den NEWSLETTER mit Deiner E-Mail Adresse eintragen. Dann wirst Du regelmäßig mit Neuigkeiten aus der AIRDESIGN Welt versorgt.

Noch aktueller bist du, wenn du bei FACEBOOK unter „AIRDESIGN gliders“ ein „FAN“ wirst. Auch hier werden immer aktuelle News und Infos gepostet.

Bei Fragen wende Dich bitte an Deinen AIRDESIGN Händler oder direkt an AIRDESIGN.

Nähere Informationen über den EAZY2 findest Du auch auf unserer Homepage: www.ad-gliders.com

AIRDESIGN GmbH
Rhombergstraße 9, 4.Stock
6067 Absam
AUSTRIA
Tel: +43 (0)5223 22480
Mobil +43 (0)664 3307715
e-mail: info@ad-gliders.com

1. Haftungsausschluss und wichtige Hinweise zur eigenen Sicherheit

Bitte diese Beschreibung sorgfältig durchlesen und folgende Hinweise beachten:

- Dieser Gleitschirm ist ein musterprüfpflichtiges, leichtes Luftsportgerät mit einer Leermasse von weniger als 120kg. Er ist in der Nutzung nicht als Fallschirm oder zur Öffnung aus dem freien Fall geeignet.
- Dieser Gleitschirm entspricht zum Zeitpunkt seiner Auslieferung den Bestimmungen der deutschen Lufttüchtigkeitsforderung LTF und der Europäischen Norm EN: LTF 91/09 & EN 926-1:2016, 926-2:2013
- Er darf nicht ohne gültigen Befähigungsnachweis geflogen werden. Jeder Eigenversuch ist lebensgefährlich.
- Die jeweiligen national gültigen Bestimmungen für den Betrieb von Gleitsegeln sind zu beachten.
- Jede eigenmächtige Änderung am Gleitsegel hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge!
- Das Gleitsegel darf nur innerhalb der Betriebsgrenzen betrieben werden.
- Die Benutzung dieses Gleitschirmes erfolgt ausschließlich auf eigene Gefahr! Für etwaige Personen- oder Materialschäden, die im Zusammenhang mit AIRDESIGN Gleitsegeln oder deren Nutzung entstehen, kann der Hersteller nicht haftbar gemacht werden.
- Jede Haftung von Hersteller und Vertreiber ist ausgeschlossen!
- Der Pilot trägt die Verantwortung für die Lufttüchtigkeit seines Fluggerätes!
- Es wird vorausgesetzt, dass der Pilot die Gesetzlichen Bestimmungen respektiert und seine Fähigkeiten den Ansprüchen des Gerätes entsprechen!
- Das Gleitsegel ist unbedingt von einem Fachmann einzufliegen. Das Einfliegen muss auf dem Typenschild vermerkt werden.
- Das Gleitsegel soll keinesfalls mit einem Kraftfahrzeug, Motorboot oder ähnlichem geschleppt werden, wenn keine geeignete Schleppvorrichtung und kein geeignete Windenführer zur Verfügung steht.
- Vor einem Windenschlepp soll der Pilot sich vergewissern, dass der Windenführer eine fürs Gleitsegelschleppen geeignete Ausbildung hat.
- Kunstflug ist nicht zulässig.
- Das Fliegen mit nasser Kappe oder bei Regen ist unzulässig und kann unter Umständen einen Sackflug verursachen.
- Das Gleitsegel sollte zuerst am Übungshang geflogen werden.
- Beim Fliegen sollten immer Helm und Handschuhe, sowie festes Schuhwerk und geeignete Kleidung getragen werden.
- Der Pilot sollte nur starten, wenn Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Wetterlage einen gefahrlosen Flug zulassen

Bitte lesen Sie dieses Handbuch aufmerksam von Anfang bis Ende durch.

Die optimalen Eigenschaften des Schirmes werden nur gewährleistet, wenn sorgfältig damit umgegangen wird, und er regelmäßig überprüft wird.

2. Konstruktion und Design

easy

IT'S SO EAZY!

EAZY2 – der Sicherste und der Spaßigste.

Über EN-A Schirme gibt es viele Vorurteile: Fliegen wie Traktoren, gefühlslos, kein Handling, langsam, zu groß, usw.

Der EAZY2 räumt mit diesen Klischees auf und setzt einen komplett neuen Standard für EN-A Schirme. Maximale Sicherheit gepaart mit Flugspaß.

Wir haben dem EAZY2 ein sehr agiles Handling verpasst. Der EAZY2 kann spritzig bewegt werden, aber auch flach und effizient. Die langen Steuerwege sind speziell für Fluganfänger fehlerverzeihend, jedoch für Fortgeschrittene nicht hinderlich, um schnelle Manöver zu vollführen – eine richtige Spaßmaschine eben.

EIN NEUES LEVEL AN SICHERHEIT

Der EAZY2 ist äußerst stabil – ihn kann wirklich nichts erschüttern. Er pflügt durch Turbulenzen hindurch, als ob diese nicht da wären. Dabei bleibt die Kappe stets wo sie hingehört – über dem Kopf des Piloten.



Die perfekte Dämpfung und Wendigkeit garantieren das typische AirDesign „Comfort in Flight“-Gefühl, welches sofort Vertrauen vermittelt.

Der EAZY2 ist die perfekte Wahl für erste Flüge – verzeihend, spaßig und komfortabel. Wir haben den Schirm nicht nur als Einstieg ins Gleitschirmfliegen entwickelt, sondern auch für jene Piloten, die einen agilen und vertrauten Schirm suchen, der sie bei ihrer eigenen Entwicklung unterstützt und zudem ein breites Spektrum an Einsatzzwecken bietet – wie zum Beispiel auch für Hike&Fly-Abenteuer.

Das Startverhalten ist... EAZY.

Kein Überschießen und einfach zu kontrollieren. Dem gibt's wirklich nichts mehr hinzuzufügen.





„Aber EN-A Schirme sind langsam!“

NEIN, der EAZY2 hat einen ausgezeichneten Trimmspeed und der Beschleuniger gibt einiges mehr her, als man es in dieser Klasse gewohnt ist. Zudem decken wir einen breiten Bereich an Größen ab: Von L (125 kg) bis XXS (50 kg) – also wirklich klein.

Die Größen sind generell kleiner geworden. Ein gänzlich neu entwickeltes Profil erzeugt mehr Auftrieb. Dadurch war es möglich, die Flächen kompakt zu halten und gleichzeitig gute Steigeigenschaften zu erreichen. Weitere Vorteile sind die höhere Stabilität und ein Gewinn bei der Geschwindigkeit, was vor allem leichten Piloten/innen entgegenkommt.

EAZY2 – PILOTENPROFIL:

- Dein erster Schirm. Der EAZY2 ist ein guter Vertrauter und wird dir helfen, deine eigenen Fähigkeiten zu entwickeln – mit maximaler Fehlerverzeihung, Sicherheit und Spaß.
- Dein Grinsen wird lange währen. Spritziges Handling und agiles Flugverhalten garantieren langanhaltenden Flugspaß.
- Hohe Stabilität und perfekte Starteigenschaften machen ihn ideal für Hike&Fly-Abenteuer.
- Kleine Größen für leichte Piloten/innen (echte XS und XXS)

FEATURES:

- Ultra-stabil, verzeihend und neutral
- Hohe End-Geschwindigkeit
- Agiles Handling mit langen, fehlerverzeihenden Bremswegen
- Einfachstes Startverhalten
- Wirklich kleine XS- und XXS-Größen
- Neu entwickeltes „**high-lift**“-Profil – für mehr Auftrieb und Stabilität
- **3D-Cut** und **Nasen Wire**
- **Vortex Holes** zerstreuen die schädlichen Randwirbel am Flügelende und erhöhen so die Leistung
- **Razoredge**
- **Mini-Ribs** an der Hinterkante
- Tragegurt:
 - 20-mm-Tragegurte mit AD-Comfort-Bremsgriffen (in der Weite verstellbar)
 - Ohrenanlegehilfe mit Markierung
 - B-Gurt-Markierung
 - Farb-Kodierung für Links/Rechts
 - Langer und leichtgängiger Beschleuniger



EAZY2 Superlight

Maximale Sicherheit kombiniert mit sehr einfachen Starteigenschaften! Dein treuer Begleiter für Abenteuer am Berg.

Hike & Fly gibt es eigentlich schon seit den Anfängen des Gleitschirmsports. Paragleiter wurden ursprünglich als Abstiegshilfe für Alpinisten verwendet. In den letzten Jahren ermöglichten neue Schirmkonzepte und Leichtmaterialien, diesen Trend wieder mehr zu beleben.

Bei der AirDesign Superlight Serie sind bei gleichbleibenden Flugeigenschaften die Reduzierung des Gesamtgewichts der Ausrüstung und das geringe Packvolumen maßgeblich. Wenn man längere Touren im Gebirge macht, benötigt man mehr Platz für zusätzliche Ausrüstung. Auch wenn man auf Reisen geht, z.B. mit dem Zug oder dem Flugzeug, sind geringes Gewicht und kleines Packvolumen von großem Vorteil. Für Piloten die generell nicht zu viel tragen möchten, ist eine Leichtausrüstung ebenfalls die passende Wahl.

- Alle Superlight Schirme werden mit dem AirPack 50/50 ausgeliefert, um den Schirm so kompakt wie möglich packen zu können.
- Superlight Schirme sind standardmäßig mit unummantelten Leinen ausgestattet. Optional sind sie mit ummantelten Leinen erhältlich. Die unummantelten Leinen weisen eine gleiche wenn nicht höhere Festigkeit auf, zudem sind sie dünner und steigern so auch die Leistung des Gleitschirmes (ca. 0,4 bis 0,5 Gleitzahlen).
- Die Gewichtsersparnis beim Schirm liegt bei 20-30% (je nach Schirmtyp und Größe). Auch kann bei Rucksack, Gurtzeug und Rettungsschirm nochmals Gewicht eingespart werden.



3. Technische Daten



Größe	XXS	XS	S	M	L
Fläche ausgelegt (m ²)	18.06	20.57	22.99	25.03	27.82
Fläche projiziert (m ²)	15.55	17.70	19.79	21.54	23.94
Spannweite ausgelegt (m)	9.36	9.99	10.56	11.02	11.62
Spannweite projiziert (m)	7.55	8.06	8.52	8.89	9.37
Streckung ausgelegt	4.85	4.85	4.85	4.85	4.85
Streckung projiziert	3.67	3.67	3.67	3.67	3.67
Anzahl Zellen	34	34	34	34	34
Schirmgewicht (kg)	3.77	4.29	4.80	5.22	5.81
Schirmgewicht Superlight (kg)	2.75	3.13	3.50	3.81	4.23
LTF/EN Kategorie	A	A	A	A	A
Startgewicht (kg)	50-65-72**	60-78	72-92	85-105	100-125

** 50-65kg ist die standard Zuladung. 65-72kg ist eine erhöhte Zuladung (beide Bereiche EN-A)

4. Piloteneignung

Der AirDesign EAZY2 ist ein EN/LFT-A Schirm mit Schulungstauglichkeit.

Hauptaugenmerk wurde auf Sicherheit und maximaler Verzeihbarkeit gelegt, ohne aber die Aspekte Handling und Leistung zu vergessen. Der lange Steuerweg bis zum Abriss, das gutmütige Einklappverhalten, die hohe Stabilität, und die große Eigendämpfung um alle Achsen machen den EAZY2 anfängertauglich.

Der EAZY2 ist die perfekte Wahl für deinen Erstschilder oder für Piloten die einen Schirm mit maximaler Sicherheit wollen.

Der EAZY2 ist ausschließlich für „**einsitzige Nutzung**“ mustergeprüft.

LTF und EN Einstufung

Der AIRDESIGN EAZY2 wurde bei der abschließenden Klassifizierung in die **LTF Klasse A und EN A** eingeteilt.

Eignung für die Ausbildung

Grundsätzlich für die Ausbildung geeignet.

Maximaler symmetrischer Steuerweg bei maximalem Fluggewicht > 65cm.

Jeder selbstständig fliegende Pilot muss in der Lage sein, zu beurteilen, ob er mit seinem Können und seiner Ausrüstung den jeweiligen Flugbedingungen tatsächlich gewachsen ist. Auch mit einer Ausrüstung mit maximaler passiver Sicherheit können Fehleinschätzungen verheerende Folgen haben. Es liegt einzig und alleine am Piloten, solche Fehleinschätzungen zu vermeiden, indem er sich in Theorie und Praxis weiterbildet, und seine Entscheidungen bedacht und entsprechend seinem Können trifft. Ebenso liegt es am Piloten, eine passende Schutzausrüstung zu verwenden sowie für die ständige Funktionsfähigkeit seiner Ausrüstung Sorge zu tragen. Wer sich diese Grundsätze bewusst macht, kann den Gleitschirmsport sicher und genussvoll betreiben.

Empfohlener Gewichtsbereich

Der AIRDESIGN EAZY2 muss innerhalb des mustergeprüften Startgewichts geflogen werden, welches Sie unter Punkt 3 Technische Daten finden. Das Gewicht bezieht sich auf das Abfluggewicht (Pilotengewicht plus Bekleidung, Schirm, Gurtzeug, Ausrüstung etc.). Der EAZY2 reagiert auf Gewichtsveränderungen mit einer leichten Erhöhung bzw. Verlangsamung des Trimm speeds, wobei aber kaum ein Einfluss auf die Gleitleistung festzustellen ist.

EAZY2 XXS mit erweitertem Gewichtsbereich

Mit dem erweiterten Gewichtsbereich bis 72kg ist der XXS als Bergschirm für den Hike&Fly Einsatz gedacht und für PilotInnen, die sich an das Thema „kleine Flächen“ herantasten wollen, ohne auf die Vorteile eines Gleitschirms zu verzichten.

Obwohl die EN-LTF A Zulassung bis 72 kg gewährleistet ist, empfehlen wir den Schirm am oberen Gewichtsbereich für PilotInnen, die sich mit dieser Dynamik und Geschwindigkeit bereits vertraut gemacht haben.

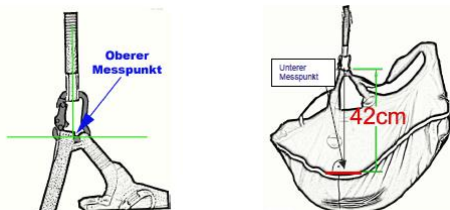
5. Gurtzeug

Der EAZY2 ist für alle moderne Gurtzeuge mit Klassifizierung GH zugelassen.

Auszug aus der LTF bezüglich Gurtzeugabmessungen die bei den Testflügen benutzt wurden:

3.5.6. Gurtzeugabmessungen

Der Testpilot (und der Passagier im Falle der Prüfung in doppelsitziger Konfiguration) muss ein Gurtzeug mit einem Normalabstand von 42 cm von den Befestigungspunkten der Gleitsegel-Tragegurte (gemessen von den Mittellinien der Karabiner) zur Sitzbrettoberfläche verwenden.



Der horizontale Abstand der Befestigungspunkte der Gleitsegel-Tragegurte (gemessen von den Mittellinien der Karabiner) muss auf 42 cm eingestellt sein.

- Im Fall eines Pilotengewichts von weniger als 50 kg ist der horizontale Abstand auf 38 cm einzustellen.
- Im Fall eines Pilotengewichts von mehr als 80 kg ist der horizontale Abstand auf 46 cm einzustellen.



6. Windenschlepp

Der EAZY2 ist problemlos für den Windenschlepp geeignet. Der Einsatz einer passenden Schlepphilfe ist nicht zwingend, aber auf jeden Fall empfehlenswert und verschafft dem Pilot mehr Sicherheitsreserven während der Schleppphase.

7. Flugpraxis

Dieses Handbuch ist kein Lehrbuch für Gleitschirmfliegen. Die folgenden Punkte sind lediglich als Ergänzung zu verstehen.

a. Vorflugcheck und Startvorbereitungen:

Ein sorgfältiger Vorflugcheck ist vor jedem Flug durchzuführen. Dabei sind Leinen, Tragegurte und Schirmkappe auf Beschädigungen zu überprüfen! Auch bei kleinen Mängeln darf auf keinen Fall gestartet werden! Auch ist sicherzustellen, dass die Leinenschlösser (Schraubschäkel) fest geschlossen sind.

Das Gurtzeug ist mit größter Sorgfalt anzulegen und alle Schnallen zu prüfen.

Darüber hinaus empfiehlt es sich, den sicheren Sitz des Rettungsgerätegriffs und den korrekten Zustand der Außencontainer-Splints zu checken.

Auch die Hauptkarabiner sind einer optischen Prüfung zu unterziehen. Bei sichtbaren Schäden oder nach 300 Flugstunden sind die Hauptkarabiner zu tauschen.

Die Leinenebenen sind sorgfältig zu trennen und die Tragegurte zu ordnen.

Sind die Tragegurte nicht verdreht, verlaufen die Bremsleinen frei durch die Öse zur Hinterkante des Schirmes?

Alle Leinen müssen frei und ohne Verschlingung vom Tragegurt zur Kappe laufen. Verknotete Leinen lassen sich während des Fluges oft nicht lösen!

Die Bremsleinen liegen direkt auf dem Boden, deshalb ist besonders darauf zu achten, dass sie beim Start nicht hängenbleiben können.

Es dürfen keine Leinen unter der Schirmkappe liegen. Ein Leinenüberwurf kann verhängnisvolle Folgen haben!

Die Kappe wird halbkreisförmig gegen den Wind ausgelegt. Beim Aufziehen spannen sich die A-Leinen in der Mitte des Schirms zuerst, er füllt sich gleichmäßig und ein leichter, richtungsstabiler Start ist gewährleistet.

Vor dem Start werden die Tragegurte mittels Hauptkarabiner mit dem Gurtzeug verbunden. Es ist sorgfältig darauf zu achten, dass die Hauptkarabiner sicher schließen.

ACHTUNG: NIEMALS MIT OFFENEN HAUPTKARABINERN STARTEN!

b. Checkliste - Vorflugcheck

Beim Auslegen:

- Schirmkappe ohne Beschädigungen
- Tragegurte ohne Beschädigungen
- Leinenschlösser fest verschlossen
- Fangleinenvernähung am Tragegurt
- alle Fangleinen frei von der Kappe zum Tragegurt, Bremsleinen

Beim Anziehen des Gurtzeugs:

- Rettungsgerätegriff (Splints)
- Schnallen (Beinschlaufen, Brustgurt) geschlossen
- Hauptkarabiner

Vor dem Start:

- Speedsystem eingehängt
- Gurte nicht verdreht
- Bremsgriffe in der Hand, Bremsleinen frei
- Pilotenposition mittig (alle Leinen gleich gespannt)
- Windrichtung
- Hindernisse am Boden
- freier Luftraum

c. Der Start

Der EAZY2 ist generell sehr einfach zu starten. Die Kappe steigt konstant und hat keine Tendenzen zum Hängenbleiben oder Überschießen.

Der startbereite Pilot hält je Seite die A-Gurte und die Bremsgriffe in den Händen. Zur besseren Orientierung und Kontrolle sind die A-Leinen sowie die Manschette an den A-Gurten rot gefärbt. Die äußerste A-Leine ist auf einem separaten Gurt aufgehängt. Beim Start ist es prinzipiell egal ob man nur die innersten A oder beide A-Gurte verwendet. Falls sich beim Starten öfters die Ohren schließen empfehlen wir nur die innersten A-Gurte zu verwenden – dies ist übrigens auch hilfreich bei Rückenwindstarts. Die Arme sind in Verlängerung der A-Gurte leicht seitlich nach hinten gestreckt. Vor dem Anlauf sind der ausgelegte Schirm, die Windrichtung und der Luftraum zu überprüfen!

Mit konstantem Anlauf wird die Fläche aufgezo-gen. Die Kappe füllt sich schnell und zuverlässig. Dabei ist es nicht nötig in den Schirm zu laufen – ein konstantes zügiges Gehen reicht dabei aus – ein ruckartiges in den Schirm springen wäre sogar schlechter.



Sobald der Zug beim Aufziehen nachlässt, ist die Gleitschirmkappe durch dosiertes Bremsen senkrecht über dem Piloten zu halten. Eingeklappte Zellen sollten durch Pumpen auf der betroffenen Seite geöffnet werden. Eventuelle Richtungskorrekturen sind jetzt durchzuführen. Der Pilot führt den Kontrollblick durch und vergewissert sich, dass die Kappe vollständig geöffnet, ohne Knoten in den Leinen, über ihm steht. Die endgültige Entscheidung zu starten fällt erst, wenn alle Störungen erfolgreich behoben sind. Ansonsten ist der Start aus Sicherheitsgründen abzubrechen!
Bei Rückwärtsstarts (Pilot mit Gesicht zum Schirm und rückwärts laufend) gibt es generell keine Auffälligkeiten.

d. Kurvenflug

Der EAZY2 besitzt für einen Schirm dieser Klasse ein agiles Handling. Der Steuerdruck ist progressiv ansteigend, damit es zu keinem unabsichtlichen Überbremsen in den Sackflug kommt. Die Steuerwege sind sehr lang. Zudem dämpft der EAZY2 Turbulenzen sehr gut und vermittelt hier Sicherheit.

Brake-Shifting:

Die längere Bremsrollenaufnahme ermöglicht das Beeinflussen des Kurvenverhaltens. Wenn man während des Bremsens die Hand der Kurveninnenseite mehr Richtung Schirmmitte drückt, dreht der EAZY2 noch enger und steiler – ohne dabei zu graben. Wenn man im Gegensatz dazu die Hände weit von sich streckt wird das Drehen flacher und optimiert auch das Steigen. Wir nennen dies Brake-Shifting. Nähere Info diesbezüglich findest du auf unserer Homepage oder Facebook Seite (www.ad-gliders.com, www.facebook.com/AirDesignGliders)

VORSICHT: BEI ZU WEITEM UND ZU SCHNELLEM DURCHZIEHEN DER BREMSLEINEN BESTEHT DIE GEFAHR EINES STRÖMUNGSABRISSES!

Ein einseitiger Strömungsabriss kündigt sich deutlich an: der Schirm fängt an um die Kurve zu „schmieren“: die kurveninnere Flügelhälfte bleibt stehen und wird weich. In dieser Phase ist die kurveninnere Bremse sofort zu lösen. Sollte eine Bremsleine reißen, oder sich vom Bremsgriff lösen, lässt der EAZY2 sich mit Hilfe der C-Gurte eingeschränkt steuern und landen.

Positionierung der Bremsgriffe

Der EAZY2 wird ab Werk mit einer optimalen Bremseinstellung ausgeliefert. Bei einer Verkürzung der Bremseinstellung ist besonders darauf zu achten, dass der Schirm im Trimmflug und beschleunigt nicht durch zu kurze Bremsleinen verlangsamt wird. Neben einer Verschlechterung der Leistungs- und Starteigenschaften können bei stark verkürzten Bremsen auch Sicherheitsprobleme auftreten. Es sollte daher immer ein „Leerweg“ von einigen Zentimetern zur Verfügung stehen, um den Schirm nicht unbeabsichtigt anzubremsen. Hierbei ist auch zu beachten, dass die Bremse bereits durch ihren Luftwiderstand eine Zugkraft verursacht. Wird die Bremseinstellung verlängert, so muss gewährleistet sein, dass der Pilot in extremen Flugsituationen und bei der Landung die Möglichkeit hat, den Stallpunkt ohne Wickeln der Bremsen zu erfliegen. Veränderungen des Bremsweges sollten immer nur in kleinen Schritten (3 bis 4 Zentimeter) erfolgen und am Übungshang kontrolliert werden. Auf eine symmetrische Einstellung von linker und rechter Bremsleine ist dabei zu achten! Eine individuell richtig eingestellte Bremse ist die Voraussetzung für aktives und ermüdungsfreies

Fliegen. Um ein unbeabsichtigtes Lösen der Bremsgriffe zu verhindern, ist unbedingt auf die richtige Ausführung und den festen Sitz des Bremsleinenknotens zu achten.

e. Aktives Fliegen

Aktives Fliegen erhöht die Sicherheit. Deswegen sollte in turbulenter Luft stets etwas angebremst geflogen werden. Man erreicht dadurch eine Vergrößerung des Anstellwinkels und mehr Stabilität der Kappe. Gleichzeitig spürt der Pilot über die Bremsen den Schirm besser und kann somit bei möglichen Klappern schneller reagieren oder diese vermeiden. Beim Einfliegen in starke oder zerrissene Thermik ist darauf zu achten, dass die Gleitschirmkappe nicht hinter dem Piloten zurückbleibt und in einen dynamischen Strömungsabriss gerät. Verhindert wird dies, indem man beim Einfliegen in den Aufwindbereich den Steuerleinenzug lockert, um etwas Geschwindigkeit aufzunehmen. Umgekehrt muss der Gleitschirm abgebremst werden, wenn die Kappe durch Einfliegen in einen Abwindbereich oder Herausfliegen aus der Thermik vor den Piloten kommt. Schneller zu fliegen (Beschleunigungssystem aktiviert) ist zum Durchqueren von Abwindzonen und bei Gegenwind sinnvoll. Diese Art der Flugtechnik nennt man "aktives Fliegen".

Der EAZY2 besitzt schon konstruktionsbedingt eine hohe Stabilität. Ein aktiver Flugstil in turbulenter Luft, so wie oben beschrieben, trägt jedoch zusätzlich zur Sicherheit des Piloten bei. Ein Einklappen und Deformieren der Kappe kann so weitgehend verhindert werden.

f. Beschleunigtes Fliegen

Der Beschleuniger des EAZY2 wird mit „quick hooks“ (Schnellverbindern) ausgeliefert, um mit allen gängigen Fuß-Beschleunigern verbunden werden zu können. Vor dem ersten Flug muss sichergestellt sein, dass der Beschleuniger gängig ist und die richtige Länge aufweist. Ein zu kurzes System beschleunigt den Schirm bereits im Normalflug!

Bei Betätigung des Beschleunigungssystems wird der Anstellwinkel verringert, wodurch die Geschwindigkeit zunimmt, aber der Gleitschirm auch instabiler wird und leichter einklappt. Deshalb sollte das Beschleunigungssystem immer mit genügend Sicherheitsabstand zum Boden, zu Hindernissen und zu anderen Fluggeräten betätigt werden. Beim Einflug in Turbulenzen ist das Beschleunigungssystem sofort zu deaktivieren! Eine zu kurze Einstellung der Bremsleinen ist zu vermeiden.

Beschleunigte Klapper sind in der Regel impulsiver und erfordern erhöhte Reaktionsbereitschaft!

NIEMALS IN TURBULENTER LUFT BESCHLEUNIGEN!

NIEMALS DIE BREMSGRIFFE LOSLASSEN!

NICHT IM VOLLBESCHLEUNIGTEN ZUSTAND ANBREMSEN!

ANBREMSEN ERHÖHT DEN AUFTRIEB UND DER DRUCKPUNKT WANDERT NACH HINTEN.

DADURCH VERLIERT DER FLÜGEL FÜR EINEN KURZEN MOMENT AN STABILITÄT UND KANN

EINKLAPPEN. SOLLTE DIE FLÄCHE EINKLAPPEN, SO IST SOFORT DAS BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM ZU LÖSEN, DER GLEITSCHIRM ZU STABILISIEREN UND ZU ÖFFNEN!

g. Die Landung

Der EAZY2 ist einfach zu landen. Aus einem geraden Endanflug gegen den Wind lässt man den Gleitschirm mit zunehmendem Anbremsen ausgleiten und richtet sich auf. Kurz vor Bodenkontakt zieht man die Bremsen ganz durch bis der Schirm komplett abgefangen ist. Bei starkem Gegenwind bremst man entsprechend schwächer. Landungen aus Kurven heraus und schnelle Kurvenwechsel vor der Landung sind wegen der damit verbundenen Pendelbewegungen zu vermeiden.

Sollte der Schirm in Bodennähe zum Pendeln anfangen (wegen Turbulenzen oder Windscherungen), kann man die Stabilisierung aktiv unterstützen indem man beide Bremsen leicht betätigt.

Achtung: Nach dem Aufsetzen am Boden ist ein Überschießen und Aufprallen der Kappe vor dem Piloten zu vermeiden, da dies ein Platzen der Zellwände zur Folge haben kann. (Papiertüteneffekt).

h. Windenschlepp

Beim Windenschlepp mit dem EAZY2 ist darauf zu achten, dass der Gleitschirm vor dem Start senkrecht über dem Piloten steht. In der Startphase soll nicht mit zu großem Zug geschleppt werden, damit der Pilot im flachen Winkel vom Start wegsteigt. Schleppleinenzug über 90 kp ist nicht zulässig. In jedem Fall darf der maximale Zug auf der Schleppleine nicht höher als das Körpergewicht des Piloten sein.

In Deutschland ist Windenschlepp mit dem Gleitschirm prinzipiell nur zugelassen, wenn der Pilot einen Befähigungsnachweis für Windenschlepp, der Windenfahrer einen Befähigungsnachweis für Winden mit Berechtigung für Gleitschirmschlepp besitzt der Gleitschirm schlepptauglich ist, sowie Winde und Schleppklinke eine Musterzulassung haben, die sie als geeignet für Gleitschirmschlepp ausweist. Grundsätzlich sind die örtlich geltenden Vorschriften zu beachten und nur mit einem erfahrenen Schleppteam und geeignetem Material zu schleppen.

i. Einseitige Klapper und Frontale Klapper

Wie bei jedem anderen Gleitschirm, so können auch beim EAZY2 stärkere Turbulenzen zum Einklappen der Fläche führen. Trotzdem sollten wie bereits unter dem Kapitel "aktives Fliegen" beschrieben, sofort beide Bremsen leicht angezogen werden. Das Wiederöffnen wird unterstützt, indem man die Drehbewegung der Kappe durch Gegensteuern stabilisiert, und auf der eingeklappten Seite langsam und dosiert die Bremse herunter zieht, bis sich diese Seite wieder öffnet. Beim Gegenbremsen zur Stabilisierung des Wegdrehens ist zu beachten, dass der Steuerweg im Gegensatz zum nicht eingeklappten Schirm kürzer ist. Daher wird ein dosiertes Gegenbremsen empfohlen, um einen Strömungsabriss auf der gesunden Seite zu vermeiden. Klappt der Schirm während man beschleunigt, löst man zuerst den Beinstrecker, um die Stabilisierung und das Wiederöffnen der Kappe zu unterstützen. Das Wiederöffnen unterstützt man nun so wie oben bereits beschrieben.

Bei Frontalklappern kann man das Wiederöffnen durch beidseitiges kurzes Ziehen der Steuerleinen unterstützen.

j. Öffnen eines Verhängers

In extremen Bedingungen und seltenen Fällen kann es vorkommen, dass sich das Flügelende verhängt.

Wenn dies geschieht, versuchen Sie zuerst alle Standardmethoden (wie oben beschrieben), um einen seitlichen Einklapper wieder zu öffnen. Wenn sich der Einklapper dann immer noch nicht öffnet, ziehen Sie die Stabilo-Leine einzeln herunter, bis sich der Verhänger löst. Wenn Sie schon sehr tief sind, ist es sehr viel wichtiger, den Gleitschirm zu einem sicheren Landeplatz zu steuern oder sogar den Notschirm zu ziehen, falls sich der Schirm nicht stabilisieren lässt.

k. Trudeln (Negativdrehung)

Prinzipiell sollte man einen Gleitschirm nicht zum Trudeln bringen. Bei manchen Sicherheitstrainings wird das Trudeln über Wasser mit Schwimmweste und einem einsatzbereiten Rettungsboot geübt. Sinn dieses Trainings ist es, sich an die Grenzen des einseitigen Strömungsabrisses heranzutasten, um diese kennenzulernen. Das Ausleiten des Trudels (Negativdrehung) geschieht, indem man beide Bremsen freigibt. Niemals Ausleiten wenn sich der Schirm hinter dem Piloten befindet – Durch das zusätzliche Anfahren von hinten kann der Schirm dann weit schießen. Nach Möglichkeit immer Ausleiten, wenn sich die Kappe vorne befindet.

Achtung: Dieses Manöver ist mit großem Höhenverlust verbunden und fordert ein hohes Maß an Pilotenkönnen! Es wird nicht empfohlen, dieses Manöver durchzuführen.

l. Fullstall - Sackflug

Maximaler symmetrischer Steuerweg bei maximalem Fluggewicht > 55cm für Größen XXS und XS / > 60cm für Größe S / > 65cm für Größe M, L.

Der **verfügbare Steuerweg** bis zum Stall ist von der Schirmgröße und Zuladung abhängig. Diese Werte stellen nur einen groben Anhaltspunkt dar, dessen Angabe im Handbuch durch die EN 926-2 gefordert ist. Gerade in turbulenter Luft kann der Strömungsabriss aber auch deutlich früher, oder deutlich später als oben angegeben einsetzen. Wer den Steuerweg seines Schirms gänzlich nutzen will, muss durch viele Fullstalls und durch einseitiges Abreißen des Schirms ein Gefühl für den Strömungsabriss entwickeln. Die hier angegebenen Werte für den Steuerweg können höchstens eine erste Vorstellung für den nutzbaren Bremsbereich liefern.

Um einen Fullstall einzuleiten, sind beide Bremsleinen durchzuziehen. Der Schirm wird stetig langsamer, bis die Strömung komplett abreißt. Die Kappe kippt plötzlich nach hinten weg. Trotz dieser unangenehmen Schirmreaktion sind beide Bremsleinen konsequent unten zu halten, bis sich der Schirm stabilisiert. Zur Stabilisierung empfiehlt es sich die Kappe vorzufüllen, indem man die Bremsen vorerst nicht vollständig frei gibt, sondern die Bremsen noch leicht angebremst hält (ca. 1/3 des Bremsweges noch halten). Erst danach werden die Bremsen komplett freigegeben. Der Schirm pendelt nach vorne, um wieder Fahrt aufzunehmen.

ACHTUNG: Wenn die Kappe nach hinten wegkippt, z.B. im Moment der Einleitung des Fullstalls, dürfen die Bremsen auf keinen Fall freigegeben werden. Die Folge wäre, dass die Kappe extrem beschleunigt und die Gefahr besteht, dass der Pilot in die Kappe fällt oder großflächige Klapper auftreten.

Nach Möglichkeit immer Ausleiten, wenn sich die Kappe vorne befindet.

Achtung: Dieses Manöver ist mit großem Höhenverlust verbunden und fordert ein hohes Maß an Pilotenkönnen! Es wird nicht empfohlen, dieses Manöver durchzuführen.

Als **Sackflug** wird ein Flugzustand ohne Vorwärtsfahrt und mit starkem Sinken bezeichnet. Der Sackflug kann vom Piloten absichtlich durch starkes symmetrisches Anbremsen eingeleitet werden, und ist gewissermaßen die Vorstufe zum Fullstall (Beim Fullstall wird weiter durchgezogen).

Der EAZY2 leitet den Sackflug selbstständig durch Freigeben der Bremsen aus.

Ein sehr stark gebrauchter Schirm mit porösem Tuch und/oder mit vertrimmten Leinen (z.B. als Folge von starker Nutzung, Unterlassung von Serviceintervallen) kann in einem stabilen Sackflug bleiben. Passieren kann dies z.B. bei einer zu langsamen B-Stall Ausleitung, oder nach einem Frontstall.

Im Falle eines stabilen Sackfluges sollte man die A-Leinen nach vorne drücken bzw. nach unten ziehen, oder den Beschleuniger betätigen. Nach einer leichten Pendelbewegung geht der Schirm dann wieder in den Normalflug über. Beim Sackflug in Bodennähe ist abzuwägen, ob die Höhe für das Durchpendeln noch ausreicht. Ein Dauersackflug soll nach den Angaben und Ausbildungsvorschriften des DHV in Bodennähe nicht mehr ausgeleitet werden.

Werden im Sackflug die Bremsen weiter gezogen, so geht der Schirm in einen Fullstall über!

Hinweis zum Fliegen im Regen:

Grundsätzlich weist der EAZY2 keine Sackflugtendenzen im Regen auf. Trotzdem ist ein Flug durch Regenschauer nach Möglichkeit zu vermeiden, da dadurch die Möglichkeit zum Sackflug deutlich vergrößert wird. Sollte der Pilot dennoch in einen Schauer geraten, so ist damit zu rechnen, dass der verfügbare Bremsweg stark abnimmt. Dem entsprechend sollte nur wenig gebremst werden. Zusätzlich kann der Beschleuniger betätigt werden, falls die Wetterbedingungen und der Bodenabstand ein beschleunigtes Fliegen zulassen.

m. Abstiegshilfen

i. Steilspirale

Die Steilspirale wird durch vorsichtiges Erhöhen des Bremsleinenzugs und Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite eingeleitet. Der EAZY2 nimmt kontinuierlich an Geschwindigkeit und Querlage zu bis er sich in einer Steilspirale befindet.

Sobald der Flügel vor den Piloten kommt (sich auf die Nase stellt), sollte der Pilot dem entstehenden Impuls etwas nachgeben und sein Gewicht neutral halten.

Die Schräglage und die Sinkgeschwindigkeit in der Steilspirale werden durch dosiertes Ziehen der kurvenäußeren Bremsleine bzw. Nachlassen der kurveninneren Bremse kontrolliert. Leichtes Anbremsen des kurvenäußeren Flügels verhindert das Einklappen der kurvenäußeren Flügelspitze in steilen Spiralen. Wegen des extremen Höhenverlustes in der Steilspirale ist immer ausreichend Sicherheitshöhe einzuhalten!

Um starke Pendelbewegungen bei der Ausleitung der Steilspirale zu vermeiden wird die kurveninnere Bremse langsam gelöst, die kurvenäußere Bremse bleibt leicht angebremsst. Der EAZY2 hat keine Tendenz zur stabilen Steilspirale. Sollte er unter ungünstigen Einflüssen weiterdrehen (z.B. unbeabsichtigte Asymmetrie oder zu enge Kreuzverspannung), ist die

Steilspirale aktiv auszuleiten, d.h. Gewichtsverlagerung nach Außen und die Kurvenaußenseite langsam anbremsen, bis der Flügel sich aufrichtet.

ACHTUNG: EINE STABILE STEILSPIRALE AUSZULEITEN ERFORDERT AUFGRUND DER HOHEN G-BELASTUNG EINEN UNGEWOHNT GROSSEN KRAFTAUFWAND!

ACHTUNG: DURCH DIE HOHE LEISTUNG UND DYNAMIK MUSS MAN BEI EINER ZU SCHNELLEN AUSLEITUNG AUS EINER STEILSPIRALE DAMIT RECHNEN, WIEDER NACH OBEN ZU STEIGEN. DAMIT KANN MAN AUCH IN SEINE EIGENE WIRBELSCHLEPPE (ROTOR) GERATEN!

ACHTUNG: STEILSPIRALEN VERURSACHEN ORIENTIERUNGSVERLUST UND MAN BENÖTIGT ZEIT, UM SIE AUSZULEITEN. DIESES MANÖVER MUSS RECHTZEITIG, IN AUSREICHENDER HÖHE AUSGELEITET WERDEN!

WICHTIGER SICHERHEITSHINWEIS: EIN PILOT; DER DEHYDRIERT IST, ODER EINE STEILSPIRALE NICHT GEWOHNT IST, KANN DAS BEWUSSTSEIN VERLIEREN!

ii. B-Stall

Die B-Gurte werden langsam und symmetrisch heruntergezogen bis der Schirm seine Vorwärtsfahrt verliert und sich die Kappe auf B-Ebene zusammenschiebt. Die Strömung reißt ab und der Schirm geht in einen vertikalen Sinkflug ohne Vorwärtsfahrt über. Das Lösen der B-Gurte beendet diesen Flugzustand, der Schirm nickt nach vorne und nimmt wieder Fahrt auf.

ACHTUNG: DURCH ZU WEITES ZIEHEN DER B-GURTE KANN MAN DIE FLÄCHE ZUSÄTZLICH VERKLEINERN UND DIE SINKGESCHWINDIGKEIT ERHÖHEN, ALLERDINGS BESTEHT DABEI DIE GEFAHR, DASS DIE KAPPE SICH VERFORMT, SEINE STABILITÄT ÜBER DIE SPANNWEITE VERLIERT ODER EINE ROSETTE BILDET. IN DIESEM FALL SIND DIE B-GURTE SOFORT FREIZUGEBEN.

iii. „Ohren anlegen“

Um die „Ohren anzulegen“ werden beidseitig die äußerste A-Leine heruntergezogen bis der Außenflügel einklappt. Die Äußeren A sind auf einem gesonderten Gurt befestigt und mit einer Markierung (EARS) versehen.

Um sowohl Sinken als auch die Vorwärtsgeschwindigkeit zu erhöhen, kann dieses Manöver mit einer gleichzeitigen Betätigung des Beschleunigungssystems kombiniert werden. Dazu zuerst die Ohren anlegen und dann den Beschleuniger drücken. Die Gefahr von Kappenstörungen in turbulenter Luft ist mit „angelegten Ohren“ deutlich reduziert.



Zur Ausleitung werden die äußeren A-Leinen wieder frei gegeben. Bei Ohren anlegen mit Beschleuniger zuerst den Beschleuniger lösen und dann Ohren öffnen. Um die Öffnung zu beschleunigen, bremst der Pilot leicht an.

ALLE ABSTIEGSHILFEN SOLLTEN BEI RUHIGER LUFT UND IN AUSREICHENDER SICHERHEITSHÖHE GEÜBT WERDEN, UM SIE IN NOTSITUATIONEN BEI TURBULENTER LUFT EINSETZEN ZU KÖNNEN!

FÜR ALLE EXTREMFLUGMANÖVER UND ABSTIEGSHILFEN GILT:

- ERSTES ÜBEN UNTER ANLEITUNG EINES LEHRERS IM RAHMEN EINER SCHULUNG ODER EINES SICHERHEITSTRAININGS
- VOR DEM EINLEITEN DER MANÖVER VERGEWISST SICH DER PILOT, DASS DER LUFTRAUM UNTER IHM FREI IST
- WÄHREND DER MANÖVER MUSS DER PILOT BLICKKONTAKT ZUR KAPPE HABEN UND DIE HÖHE ÜBER GRUND KONTROLLIEREN

8. Wartung, Pflege und Reparaturen

Bei guter Pflege und Wartung wird der AIRDESIGN EAZY2 über mehrere Jahre lufttuchtig bleiben.

Packen des Gleitschirmes

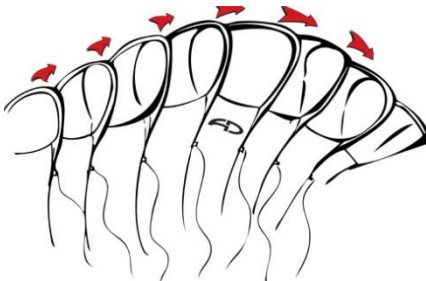
Für eine lange Haltbarkeit Deines Schirmes und um die Nylon-Stäbe im Nasenbereich nicht unnötig zu knicken, empfehlen wir den Schirm Rippe auf Rippe zusammenzulegen (ähnlich einer Ziehharmonika). Bei unsachgemäßer Packweise und längerer Lagerung kann es passieren, dass sich Teile im Schirm verformen.

Spezielle Innensäcke (AIRPack) erleichtern diese Packweise.

Empfohlene Packweise von AirDesign Schirmen

1. Die Tragegurte (optional auch mit dem eingehängten Gurtzeug) werden an die Hinterkante des Schirms und die Leinen in die Kappe gelegt. Dies schützt die Leinen beim Packen und Verstauen.
2. Egal ob man an einer Seite der Stabis oder in der Schirmmitte beginnt, rafft man nun alle Zellwände der Eintrittskante so zusammen, dass die Nylonstäbchen nebeneinander liegen.

WICHTIG: Wenn der Schirm auf rauem Untergrund gepackt wird, sollte man den Schirm zunächst wie eine Blume zusammenlegen, indem man alle Leinen zusammenzieht, und dann erst die Eintrittskante rafft. Das Schleifen des Schirms über rauem Untergrund kann das Schirmmaterial beschädigen.



3. Nun wird die geraffte Eintrittskante seitwärts auf den Innenpacksack bzw. AirPack gelegt und mittels Gurtband direkt hinter den Nylonstäbchen fixiert.



4. Alle Zellwände der Eintrittskante sollten nun flach übereinander liegen!
5. Der hintere Teil des Schirmes wird nun nach dem Ziehharmonika-Prinzip von der Mitte aus zu den Flügelenden hin zusammengerafft – abwechselnd links-rechts. Dabei entweicht auch die restliche Luft aus dem Schirm.



6. Beim **50/50 AirPack** wird nun lediglich der Schirm am Ende des Innenpacksackes einmal gefaltet und in den Innenpacksack gelegt. Der AirPack wird geschlossen und danach nochmals halbiert und mit den außenliegenden Kompressionsbändern fixiert.





7. Bei Verwendung des **Standard „AirPack“** wird der Schirm in der gesamten Flügeltiefe in den Innenpacksack gelegt, dann geschlossen und danach auf die gewünschte Länge gefaltet.



Lagerung:

Man lagert den Gleitschirm bei Raumtemperatur trocken, lichtgeschützt und nie in der Nähe von Chemikalien! Eine Lagerung bei hohen Temperaturen oder hoher Luftfeuchtigkeit ist zu vermeiden (Feuchtigkeitsaufnahme).

Transport:

Beim Transport ist darauf zu achten, dass manche in Gleitschirmen eingesetzten Materialien wärmeempfindlich sind. Man sollte das Gerät also nicht unnötig hohen Temperaturen aussetzen (z.B. Kofferraum eines abgestellten Autos im Hochsommer).

Beim Versand im Paket auf gute Verpackung achten (Karton).

Reinigung:

Zur Reinigung verwendet man einen weichen Schwamm und Wasser (keine Lösungsmittel)!

Reparatur:

Reparaturen sind nur vom Hersteller, Importeur oder von autorisierten Betrieben durchzuführen! Es sind nur Original-Ersatzteile zu verwenden! Im Zweifelsfall direkt bei AIRDESIGN nachfragen!

Kleinere Risse (bis zu 2cm) können mittels eines geeigneten Klebesegels selbst geflickt werden.

Materialverschleiß:

Der EAZY2 besteht hauptsächlich aus NYLON- Tuch. Dieses Material zeichnet sich dadurch aus, dass es unter dem Einfluss von UV- Strahlen nur wenig an Festigkeit und Luftdichte verliert. Trotzdem sollte der Gleitschirm erst kurz vor dem Start ausgelegt bzw. unmittelbar nach der Landung eingepackt werden, um ihn vor unnötiger Sonneneinstrahlung zu schützen.

Der EAZY2 ist mit ummantelten Aramid- und Dyneema-Leinen ausgerüstet (Superlight mit unummantelten Aramid-leinen). Muss man darauf achten, die Leinen mechanisch nicht zu beschädigen. Eine Überbelastung einzelner Leinen ist zu vermeiden, da eine sehr starke Überdehnung irreversibel ist!

Wiederholtes Knicken der Leinen an der gleichen Stelle vermindert die Festigkeit.

Beim Auslegen des Gleitschirmes ist darauf zu achten, dass weder Schirmtuch noch Leinen stark verschmutzen, da in den Fasern eingelagerte Schmutzpartikel die Leinen verkürzen können und das Material schädigen! Verhängen sich Leinen am Boden, können sie beim Start überdehnt oder abgerissen werden. Nicht auf die Leinen treten!

Es ist darauf zu achten, dass kein Schnee, Sand oder Steine in die Kalotte gelangen, da das Gewicht in der Hinterkante den Schirm bremsen oder sogar stallen kann. Scharfe Kanten beschädigen das Tuch! Bei Starkwindstarts kann eine unkontrollierte Schirmfläche mit sehr hoher Geschwindigkeit in den Boden schlagen. Dies kann zu Profilirissen, Beschädigung der Nähte oder des Tuchs führen! Eine in den Fangleinen verwickelte Hauptbremsleine kann diese durchscheuern! Nach der Landung sollte die Fläche nicht mit der Nase voran zu Boden fallen, da dies auf die Dauer das Material im Nasenbereich schädigen kann! Nach Baum- und Wasserlandungen sollte man die Leinenlängen überprüfen! Nach Salzwasserkontakt ist das Gerät sofort sorgfältig mit Süßwasser zu spülen! Ebenso ist ein Eindringen von Schweiß in die Fangleinen zu vermeiden (z.B. durch Tragen am Übungshang). In den Fangleinen eingelagerte Salzkristalle zerstören die Fasern und schwächen die Leinen deutlich. Niemals den ausgebreiteten Schirm über rauen Boden schleifen: dies führt zu Tuchbeschädigungen an den Reibungsstellen. Besonders beim Ausbreiten am Starplatz ist darauf zu achten, dass der ausgebreitete Schirm nicht über den Boden gezogen wird. Es ist immer besser, den Schirm in der weichen Wiese zu packen, als auf einem rauen Untergrund.

Die Schirmfläche möglichst locker packen, um das Material zu schonen.

9. Kontrolle- Nachprüfung

Auch bei guter Pflege und Wartung unterliegt Ihr AIRDESIGN EAZY2, so wie jeder andere Gleitschirm, Verschleiß- und Alterungserscheinungen, die das Flugverhalten, die Leistung und die Flugsicherheit beeinträchtigen können. Der EAZY2 und die verwendeten Materialien unterliegen keiner generellen Lebenszeitbegrenzung. Eine regelmäßige Überprüfung der Gleitschirmkappe und Leinen ist deshalb erforderlich.

2-Jahrescheck

Nach Ablauf von **24 Monaten oder nach 150 Flugstunden** (je nach dem was vorher eintritt!) muss der Gleitschirm zur Nachprüfung. Diese wird vom Hersteller, Importeur oder einem anerkannten Check-Betrieb durchgeführt. Die Wartung ist durch den Check-Stempel zu bestätigen (am Schirm und im Serviceabschnitt des Handbuchs). Bei Nichteinhaltung verfällt die Musterprüfung. Für weitere Informationen zum Wartungscheck siehe „Nachprüfanweisung“ auf der AIRDESIGN Homepage.

In der Nachprüfanweisung werden unter anderem der Ablauf eines Gleitschirm-Checks sowie die Kontrolle von Materialien und Vermessungen abgehandelt.

Trimm-Check:

Wir empfehlen einen sogenannten Trimm-Check nach ca. 30 bis 50 Flugstunden durchzuführen. Dabei werden lediglich die Leinen vermessen und gegeben falls nachgestellt. Wie bei jedem Gleitschirm (auch anderer Hersteller) und jeglichen verwendeten Materialien sind diese bei Gebrauch gewissen Einflüssen und Kräften ausgesetzt. Besonders in den ersten Flugstunden setzt sich der Schirm etwas und die Materialien fixieren sich.

Deswegen empfiehlt es sich einen Trimm-Check durchführen zu lassen um zu gewährleisten, dass der Schirm immer im bestmöglichen Zustand fliegt und auch die optimale Leistung und Geschwindigkeit aufweist.

Unsere Erfahrungen haben gezeigt, dass nach dieser Eingewöhnungszeit (30-50 Flugstunden) sich die Leinen gesetzt haben und es danach kaum noch zu Längenvariationen kommt.

Beim Bodenhandling müssen auf Grund des erhöhten Kappenverschleißes die Zeiten mit dem Faktor 2 der Gesamtbetriebsstunden der Kappe multipliziert werden.

Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten:

Abschließend hier noch der Aufruf, unseren Sport möglichst so zu betreiben, dass Natur und Landschaft geschont werden!

Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und die sensiblen biologischen Gleichgewichte im Gebirge respektieren. Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert!

Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoff-Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an AIRDESIGN zurückschicken. Diese werden von uns zerlegt und entsorgt.

10. Schlusswort

Mit dem EAZY2 wirst du über lange Zeit Freude haben und wir wünschen Dir viele erfolgreiche Flüge damit. Behandle Deinen Schirm ordnungsgemäß und habe Respekt vor den Anforderungen und Gefahren des Fliegens. Wir bitten alle Piloten vorsichtig zu fliegen und die gesetzlichen Bestimmungen im Interesse unseres Sportes zu respektieren.

SEE YOU IN THE SKY!



Contents

1.	Disclaimer and important advice for your own safety.....	33
2.	Construction	35
3.	Technical Data.....	40
4.	Pilot target group	40
5.	Harness	41
6.	Towing / winching	41
7.	Practical Flying	41
a.	Pre-flight check	41
b.	Check-list – pre-flight-check	42
c.	Take-off.....	43
d.	Turning flight.....	44
e.	Brake line length	44
f.	Active flying	45
g.	Accelerating	45
h.	Landing	45
i.	Towing and winching.....	46
j.	Asymmetric and frontal collapses.....	46
k.	Reopening a cravat.....	46
l.	Negative spin	47
m.	Full-stall – Deep Stall	47
n.	Rapid decent manoeuvres	48
i.	Spiral.....	48
ii.	B-line stall	49
iii.	“Big-ears”	49
8.	Maintenance and Repairs.....	51
9.	Checking the glider.....	58
10.	The Final Word.....	59
A.	ANHANG - ANNEX	60
a.	Übersichtszeichnung – Overview	60
b.	Leinenplan – line plan	61
c.	Tragegurt – Riser	63
B.	Material – Materials	67
C.	Erklärung über Bauausführung und Leistung (EBL) – Declaration of Design and Performance (DDP).....	68
D.	Leinen - Lines	76
E.	SERVICE BOOKLET - SERVICEHEFT.....	102
F.	Registry Of Product - Produktregistrierung.....	107



WELCOME TO AIRDESIGN

CONGRATULATIONS ON THE PURCHASE OF YOUR NEW PARAGLIDER.
WE WISH YOU MANY ENJOYABLE HOURS OF FLYING.

We would like to be able to inform you of the latest news and developments at AIRDESIGN as well as offer relevant advice and special promotions. Please register your new paraglider by completing the registration form (in the annex) and return it to us.
You may also register online on our web-site at www.ad-gliders.com. Please check the website for more details.

If you wish, you can register for the AIRDESIGN newsletter.
Simply provide us with your e-mail address and you will always be up to date with the very latest news from the AIRDESIGN world.

Up to the minute news and information is available on our Facebook page under "AIRDESIGN gliders". Become a fan and you are online with us whenever you login to Facebook.

More information about the EAZY2 can be found on our website: www.ad-gliders.com.

For any further questions, please contact your nearest AIRDESIGN dealer or contact us directly at AIRDESIGN.

AIRDESIGN GmbH
Rhombergstraße 9, 3.Stock
6067 Absam
AUSTRIA
Tel: +43 (0)5223 22480
Mobil +43 (0)664 3307715
e-mail: info@ad-gliders.com

1. Disclaimer and important advice for your own safety

Please read carefully and follow this important advice:

- This Paraglider is an air-sport-vehicle with the obligation of type testing and with a glider weight of less than 120kg. It is not usable as skydiving-glider or for openings in free-fall.
- This paraglider complies, at the time of delivery, with the certification requirements of the German LTF (Lufttüchtigkeitsforderung) and with the European Norm EN: LTF 91/09 & EN 926-1:2016, 926-2:2013 Paragliders must not be flown by persons without a valid qualification unless under the instruction of a suitably experienced and qualified, registered paragliding school. Flying a paraglider without the proper knowledge, skills and qualification is dangerous.
- The national regulations for flying paragliders must be obeyed in all circumstances.
- The pilot must respect and comply with the rules of law.
- This paraglider must only be used within the certified weight limits.
- This paraglider is used exclusively at your own risk.
The manufacturer or distributor cannot be held responsible for any damages arising to persons, property or other materials which occur as a result of the use of this paraglider.
- All liability arising from the use of this paraglider is exclusively that of the pilot in charge. The manufacturer or distributor is excluded from any liability resulting for the use, misuse or otherwise, of this paraglider.
- It is the owner's and/or pilot's obligation to monitor and to maintain the airworthiness of this paraglider. To make sure the paraglider always flies with optimum characteristics, take care of the paraglider and make regular checks.
- Any change made to the structure of the paraglider renders it uncertified (non-conformity of type-testing) and invalidates any warranty. Structural repairs to paragliders must only be made by an appropriately experienced and recognised service centre. All changes and/or repairs must be recorded in the service history record in this manual.
- It is an implied requirement that the pilot flies a paraglider that matches his skill level. A pilot should not fly a paraglider outwith his ability to meet the demands of the paraglider in all states and conditions of flight.
- The glider must be 'test' flown by an expert before the first use. The 'conformity checked by' box on the certification sticker affixed to the wing must be countersigned with the signature of the testing pilot and date of the test flight.
- Appropriate towing equipment must be used. Never tow or winch the paraglider with a car, motorboat, or mechanical or other means without appropriate towing gear and /or appropriately qualified operators.
- Ensure before towing or winching that the operator has the proper experience and qualifications relevant to the type of tow/winch operation.
- Acrobatics are not allowed.
- Flying in rain or with a wet paraglider is not allowed. Pilots should always land well before any risk of contact with rain. Flying a wet paraglider can, in certain circumstances, lead to a deep-stall state.
- Before flying a new paraglider practice launch and control techniques on a flat field or training slope.

- Make the first flights with a new paraglider at a site that you use regularly and when meteorological conditions are favourable. Be aware that your new paraglider may have different characteristics from anything you have flown or trained with. Ensure that you allow adequate space for the landing approach.
- When flying always wear helmet and gloves, as well as suitable shoes and clothing.
- Always make sure that the wind direction and speed as well the general meteorological situations are within the pilot's capabilities and favour safe flight.

Please read this manual carefully and thoroughly.

IMPORTANT SAFETY NOTICE

By the purchase of this equipment, you are responsible for being a certified paraglider pilot and you accept all risks inherent with paragliding activities including injury and death. Improper use or misuse of paragliding equipment greatly increases these risks. Neither Airdesign nor the seller of Airdesign equipment shall be held liable for personal or third party injuries or damages under any circumstances. If any aspect of the use of our equipment remains unclear, please contact your local paragliding instructor, Airdesign dealer or the Airdesign importer in your country.

2. Construction

EAZY

IT'S SO EAZY!

EAZY2 – The most fun EN-A glider on the market!

EN-A gliders are generally renowned as safe, predictable, but they are also equally regarded as boring, with no feeling, no great discernible handling, slow - and only for beginners.

The EAZY2 shrugs off these clichés and sets a complete new standard for EN-A wings – maximum forgiveness in combination with fun in flight.

We've added a dash of agile handling ability, proving that an EN-A can be safe and have the range to be nippy - and at the same time flat and efficient. The long and progressive brake travel is forgiving for beginners but doesn't inhibit evolving pilots from making direct and snappy moves – a real fun machine.

A NEW LEVEL OF SAFETY

The EAZY2 is highly stable, offering a new level of passive safety – nothing can really shake it. It drives through turbulence as if



it wasn't present, and the canopy stays where it belongs – overhead, with rock-solid stability.

It's the perfect choice for your first flights. Predictable, fun and confidence inspiring. We've developed this glider not only for the entry-level pilot, but also for those developing pilots seeking a fun and reliable glider that supports extended progression with the added versatility of being Hike and Fly adventure ready.

Take-off behaviour is sublime.

No tendency to overshoot - easy to control. There is really nothing more to say about it.



“BUT EN-A GLIDERS ARE SLOW!” WE HEAR YOU SAY.

Not anymore. The EAZY2 has excellent trim speed and the accelerator gives more than you would normally expect from a glider in its class.

As always, we support a broad range of sizing, from the L (125kg), right down to a real-world XXS (50kg).

All surfaces are smaller due to a newly designed airfoil that creates more lift. As a result, it's been possible to keep the glider compact, and at the same time achieve excellent climbing ability. Another advantage is higher overall stability and more speed - which gives even greater benefit to lighter pilots than ever before.

EAZY2 – PILOT PROFILE:

- Your first glider. A confidence-inspiring wing that will allow you to develop and evolve your skills with maximum forgiveness, safety and fun.
- Keeping you smiling for longer. Agile handling characteristics for long-lasting satisfaction!
- High-stability and perfect start characteristics, making it ideal for **hike & fly** applications.
- Small sizing support for lighter pilots (XS and XXS)

FEATURES:

- Ultra-stable, forgiving and neutral
- High top-speed in its class
- Agile handling with long, progressive brake travel
- Effortless and predictable start characteristics
- Offering real-world XS/XXS sizes
- Compact sizing, greater lift and higher stability, thanks to a newly developed **high-lift airfoil**
- **3D Sail-Cut**® and **Nosewire**® technologies
- Wingtip **Vortex Holes**® diffuse vortex drag by releasing redundant pressure, further improving performance.
- **RazorEdge**® trailing-edge technology, featuring **mini-ribs**
- Riser Features
 - 20mm riser with adjustable AD neoprene comfort handles
 - Separated A-riser for effortless big-ears, featuring “Ears” tabs
 - B-riser labelling
 - Right/Left riser colour coding
 - Long and light acceleration system





EAZY2 Superlight - Maximum safety combined with an extremely easy take-off behaviour. Your loyal companion for adventures in the mountains.

Hike & fly started with the beginning of our sport when paragliders were used as a way of descending after climbing a mountain. Recent glider developments and lighter materials have revived this trend.

With AirDesign Superlight gliders, the same flying behaviour as our standard wings, along with a reduction in weight and small packing volume are matters of the utmost importance.

If you want to go on long trekking tours, you need additional space for equipment.

When travelling, for example by train or plane, low weight and small packing volume are a great advantage.

If a pilot doesn't want to carry much weight in general, Superlight equipment is also the right choice.

- All Superlight gliders are delivered with the AirPack 50/50, so the wing can be packed as small as possible.
- AirDesign Superlight wings come with unsheathed lines as standard. As an option, they can be ordered with sheathed lines. These unsheathed lines are having the same strength as the standard ones if not higher. Due to the thinner diameter the performance increases by around 0.4 to 0.5 glide-angle.
- The reduction in glider weight is about 20-30% (depending on glider type and size). If you also use a light-weight backpack, harness, and rescue system, your total equipment can have half the weight of a standard equipment!



3. Technical Data

easy2



SIZE	XXS	XS	S	M	L
AREA FLAT (m2)	18.06	20.57	22.99	25.03	27.82
AREA PROJECTED (m2)	15.55	17.70	19.79	21.54	23.94
SPAN FLAT (m)	9.36	9.99	10.56	11.02	11.62
SPAN PROJECTED (m)	7.55	8.06	8.52	8.89	9.37
ASPECT RATIO FLAT	4.85	4.85	4.85	4.85	4.85
ASPECT RATIO PROJ.	3.67	3.67	3.67	3.67	3.67
CELLS	34	34	34	34	34
WEIGHT (kg)	3.77	4.29	4.80	5.22	5.81
WEIGHT Superlight (kg)	2.75	3.13	3.50	3.81	4.23
LTF/EN CATEGORY	A	A	A	A	A
TAKE OFF WEIGHT (kg)	50-65-72**	60-78	72-92	85-105	100-125

** 50-65kg is the standard loading, 65-72kg is a higher loading (both ranges EN-A)

4. Pilot target group

The AIRDESIGN EAZY2 is an easy-going EN/LTF A glider which is suitable for training.

The main focus during design was on safety and maximum forgiveness in handling, but with an eye to handling and performance.

The EAZY2 is perfectly suited for beginner pilots looking for a glider with maximum safety. Long brake travel and excellent passive safety, as well as the good stability make the EAZY2 ideal for progression.

The EAZY2 sits well within the limits of the LTF/EN-A class as proven by the certification test results in all manoeuvres.

LTF and EN certification

The AIRDESIGN EAZY2 is certified during official testing as LTF and EN 'A'.

The glider has been type-tested for "**one-seated**" use only.

Suitability for training

The AirDesign EAZY2 is suitable for the use in the school environment as stated by the manufacturer.

Maximum symmetrical brake-travel at maximum total-load > 65cm.

Pilots' aptitude

The EAZY2 is a beginner glider that requires no additional ability over and above that which is common to every paraglider pilot.

- Each pilot should be able to act on his own responsibility.
- Each pilot flying under their own responsibility, must be able to judge if they are able to cope successfully with the particular flying conditions during a flight.

- Even with the best and safest equipment, a wrong decision can lead to serious injury. It is the pilot's obligation to avoid such misjudgements by progressing through structured theoretical and practical training.
- It is the pilots' obligation to use suitable protective gear and to maintain the airworthiness of their equipment.

By following these basic principles we wish all pilots a successful, safe and enjoyable flying career.

Recommended weight range

The EAZY2 must only be flown within the certified weight range as stated in the technical data under section 3. The take-off weight includes pilot plus clothing, glider, harness, equipment etc.

The EAZY2 reacts to a variation in loading with a slight reduction or increase of trim-speed. The performance remains more or less the same.

EAZY2 XXS with extended weight-range

The XXS size can be flown in its extended and certified weight range of up to 72kg. Especially for hike&fly the wing can be flown with this higher loading. A positive effect is the higher speed and agility.

We recommend the extended range for pilots which feel comfortable with faster wings.

5. Harness

The EAZY2 is type-tested for use with all modern harnesses – rated as GH.

6. Towing / winching

The EAZY2 is suitable for towing/winching. The use of a suitable tow-adapter is not obligatory but is helpful and gives more confidence during towing.

Hint!

Towing is only recommended if:

- The pilot has received towing instruction
- The winch and release-links are suitable for towing paragliders
- The winch operator is experienced and qualified for towing paragliders

Attention: Danger of accident!

The most common reason for accidents during towing is when the pilot releases the A-riser too early during take-off. The pilot should make sure that the glider is completely overhead when giving the command for start.

7. Practical Flying

This manual is not an instruction manual for learning how to fly. Following points are just additional informations.

a. Pre-flight check

A careful pre-flight check is recommended before every flight.

The lines, risers, maillons and canopy should be checked for damage. Do not take off if there is

the smallest amount of visible damage.

Ensure that the main Karabiners between harness and risers are undamaged and are closed.

The harness must be put on with greatest care and all straps secured correctly.

Check the correct position of the reserve (rescue) handle and make sure the pins of the reserve (rescue) are in place.

The lines and risers should be sorted carefully. Check that the risers are not twisted and that the brake lines are running free. All lines must run from riser to canopy free from tangles or knots – during flight it is often not possible to release knots in lines.

Lines lay directly in contact with the ground. Therefore, take care that they don't get caught or snagged during take-off.

No lines should be underneath the canopy, line-overs can cause accidents.

The canopy should be laid out in a circular shape facing the wind so that all lines become tensioned evenly when inflating.

ATTENTION: NEVER TAKE OFF (START) WITH OPEN KARABINAS!

b. Check-list – pre-flight-check

Lay the glider out into a slight arc and check that:

- Canopy is dry and undamaged
- Cell openings are free of obstructions
- Risers are without damage and all stitching is intact
- Maillons on lines are closed correctly
- All lines are free from tangles or knots
- Brakes lines run freely through the pulleys
- Knots on brake lines are secure

After putting on harness check the:

- Position of reserve (rescue) handle and pins
- Leg loops and strap are fastened correctly
- Main Karabiners are closed

Before launch check that:

- Speed-system is connected correctly and runs smoothly through the pulleys
- Risers are not twisted
- Place brake handles in the hands and check brake lines are free
- Position pilot in centre of wing
- Check wind direction
- Check take off area is clear
- Check airspace is free from congestion

c. Take-off

The key to successful launching is to practice ground-handling on flat ground as often as possible.

The EAZY2 inflates easily and steadily using forward or reverse launch techniques. There is no tendency for the canopy to hang back during inflation – as well not for overshooting. To forward (alpine) launch in light or nil wind there is no need to pull the risers hard – as well not to run/jump fast into the wing. Allow the glider to stabilise overhead and run positively forward checking the canopy is fully inflated and clear of any knots or tangles. Reverse launching is recommended in stronger winds.

The glider has split A-risers. For launching you can take either the inner A-risers or both. If the ears are folding in during launch its advisable to just use the inner A-line riser – this is also helpful at tail-wind launches.



d. Turning flight

Even for a glider of this class you will notice the agile handling from the first flight. The EAZY2 is easy to turn at any bank angle, from flat through to steeply banked turns.

Brake pressure is progressive which enables the pilot to feel the wing and helps prevent unintentional stalling.

In turbulent air the EAZY2 absorbs turbulence very effectively which improves pilot comfort in flight.

brake-shifting

The webbing attachment for the brake-line pulley is intentionally long making it possible to move the brake handle either to the inside or outside of the riser.

For example: if the glider turns flat: make a steeper or faster turn by moving the inside hand towards the centre of wing. The glider then speeds up in the turn and the angle of bank becomes steeper. When doing the opposite – moving the arms away from the body - the glider turns flatter and the climb becomes more efficient. We call it “brake-shifting”. Please find more information at our website or facebook (www.ad-gliders.com, www.facebook.com/AirDesignGliders).

ATTENTION: PULLING THE BRAKES TOO FAST AND
DEEP INCREASES THE RISK OF STALLING THE WING!

When entering an asymmetric stall (negative): the glider starts to slide into the turn. The inner wing stops flying, loses pressure and becomes soft. At this point the brakes have to be released immediately.

In the unlikely event that a brake line releases from the brake handle or breaks, the glider is manoeuvrable using the C-risers. By pulling gently on the C-risers it is possible to steer the glider and land safely.

e. Brake line length

The brake-line length of your new EAZY2 has been finely tuned by AIRDESIGN test pilots and it should not be necessary to adjust it.

If you feel it is necessary to adjust the brake-line length to suit physical build, height of harness hang points, or style of flying we recommend you ground handle the glider before you test-fly it and carry out this process after every 20mm of adjustment.

Brake lines that are too short:

- May lead to fatigue from flying with your hands in an unnatural position
- May impede recovery from certain manoeuvres
- Will certainly reduce your glider's speed range.

Brake lines that are too long will:

- Reduce pilot control during launch
- Reduce control in extreme flying situations
- Make it difficult to execute a good flare when landing.

Each brake line should be tied securely to its control handle with a suitable knot.

Other adjustments or changes to your EAZY2 lead to a loss of warranty, airworthiness and validity of certification and may endanger both yourself and others.

If you have any suggestions for improvements let us know and our test pilots will try out your ideas in a controlled situation.

f. Active flying

Flying actively improves the safety. Flying with a little brake applied equally will slightly increase the angle of attack and help to prevent deflations and allow the pilot to experience more direct feedback. This allows the pilot to feel the air and the glider which can help prevent collapses.

The aim of active flying is to keep the glider above the pilot's head in all situations by responding correctly to the glider's movements using the brakes and weight shift.

When entering a strong or rough thermal it is important that the glider is not too far back or able to enter a dynamic stall. To avoid this, it is often helpful to release the brakes slightly when entering, which gives the glider a little more speed. Equally, when exiting a strong climb it may be necessary to brake more to prevent the glider from diving forward.

g. Accelerating

The speed system on the EAZY2 comes supplied with 'quick hooks' ready to attach to a speed bar of choice. The complete speed system should be checked to ensure it runs smoothly by hanging in the harness before flying.

In particular, check that the speed system won't be engaged when in normal flight. Unnecessary knots and loops in a speed system are not recommended.

When pushing the speed bar the angle of attack of the glider is reduced. The glider speeds up but at the same time is more sensitive to deformation.

In spite of the exceptional stability of the EAZY2, any accelerated collapse will be more dynamic than the same event experienced at trim speed and will require quicker reactions to maintain normal flight.

Always keep both hands on the controls when flying fast or in turbulence and be ready to release the speed system immediately at the first sign of a collapse.

When flying through strong sink or into a headwind it is useful to fly faster using the speedbar. Use the speed system carefully when flying close to the terrain and maintain enough height from the ground or other obstacles to recover in the event of a collapse.

DO NOT BRAKE WHILE FLYING FULLY ACCELERATED – THIS MAY RESULT IN A COLLAPSE OF THE WING.

h. Landing

The EAZY2 is easy to land, however, on your first flights you may be surprised at how well it glides. Take account of this when making your landing approach and give yourself the opportunity for S-turns or a longer approach than you might be used to.

For a normal, into-wind landing evenly pull the brakes all the way down when you are close to the ground and straighten up to land on your feet. The glider will stop almost completely as the brakes are fully applied. Avoid landing directly out of a turn or wing-over since the momentum of the pilot will be much greater due to the pendulum effect.

Attention:

After touching down do not allow the glider to dive overhead and fall in front of you. If the leading edge hits the ground hard the structure of the cell walls may become damaged.

i. Towing and winching

When towing or winching, the glider must be above the pilots head before starting.

In the initial phase the tension should not be too high – a pilot climbing at a flatter angle has more control.

Tension of more than 90kp is not allowed. In any situation, the maximum permitted tension on the line must not exceed the pilot’s weight.

The pilot must be informed and aware of the national requirements for towing. This includes matter such as; tow/winch licence requirements, qualified tow operators, suitability of glider for towing, if winch and towing-links are certified etc.

In general, the regulated and enforced regulations must to be followed.

j. Asymmetric and frontal collapses

As with any paraglider collapses can occur. “Active flying” as described in point “f” can help avoid deformations.

You should always maintain course and direction by weight-shifting away from the collapsed side. This can be reinforced by applying a small amount of brake on the opposite side to the deflation. If the collapse stays in, the glider can be re-inflated by pumping the brake on the collapsed side in a firm and smooth manner. Be aware that the brake travel is shorter when the glider is collapsed and the glider can stall with less brake input.

If you experience a big collapse while accelerated release the speed-bar immediately.

To assist in the reopening of a frontal collapse the pilot should pull both brakes equally at the same time. This also reduces the dive after the glider reopens.

NOTE: Pulling too much brake during a frontal collapse recovery can stall the glider or cause the glider to revert from the frontal collapse directly into a deep-stall.

k. Reopening a cravat

In extreme conditions and rare cases it is possible that the wing tip(s) can become trapped between the lines. In general, this would happen only after a big uncontrolled collapse or during extreme manoeuvres.

If this cravat occurs, in the first instance use the techniques described for releasing asymmetric collapses.

If it fails to release, take hold of the stabilo line and pull hard towards yourself until the trapped section of the wing is released.

At low altitude it is important to stabilise the rotation, if any, and if necessary use the reserve (rescue) if this is not possible.

I. Negative spin

We recommend that this manoeuvre is only carried out during a safety training course over water and under supervision. The intention in this situation is for a pilot to discover the point-of-spin and to control it. This demands a high level of experience and skill.

The longer the time between the glider entering a spin and the pilot attempting to recover, the more chance there is of it becoming out of control.

As the glider surges forward slow it down with the brakes to avoid the possibility of an asymmetric collapse. Always wait for the glider to be in front of you or above you when releasing a fully deployed spin - never release the spin while the wing is behind you because the glider would dive very far in front of you or even underneath.

m. Full-stall – Deep/Parachutal Stall

The **available brake travel** before stalling the wing depends on the size and the loading. For the EAZY2 is the minimum range of brake travel 55cm for size XXS and XS / 60cm for size S / 65cm for size M and L. Those numbers are just a rough indication. (The publication of the brake travel is claimed by the EN 926-2.)

It would be dangerous to use the brake travel according to those numbers, because it is not practicable to measure the brake travel during flight, and in turbulences the stall might occur with less brake travel. If you want to use the whole brake travel of your glider safely, it is necessary to do intended spins and full stalls to get a feeling for the stall behaviour – preferable during a safety training course.

NOTE:

IN GENERAL THE BRAKE TRAVEL BECOMES SHORTER DURING A SIDE COLLAPSE (WHEN TRYING TO STABILIZE ON THE OPEN SIDE)!

This is an extreme manoeuvre that should rarely, if ever, be required.

To induce a full stall, pull both brake-lines down smoothly. Hold them down, locking your arms under your seat until the canopy falls behind you and deforms into a characteristic crescent shape. In spite of how uncomfortable it may feel as the glider falls backwards, be careful not to release the brakes prematurely or asymmetrically. If the brakes are released while the glider is falling backwards the surge and dive forwards is very fast and the glider may shoot in front and even underneath you.

In a full stall the canopy will oscillate back and forth. To stabilise this, the pilot can release the brakes slowly and for approximately 1/3 of the brake travel and then hold at this level. Holding at this position allows the wing to refill slightly across the span. When releasing the brakes without pre-filling the ears mostly will most probably hook in the lines and this can result in a cravat.

After pre-filling the glider stabilizes its movements and the brakes can be leased until the glider recovers speed and flies again.

Only release the glider when it's in front or over head – never when the glider sits back of the pilot.

ATTENTION: The full stall requires a lot of height and demands certain skills to recover. It is

important this manoeuvre is not practiced without qualified supervision. It should preferably be practiced during a safety training course.

The **deep stall, or parachutal stall** is kind of the pre-stage to a full stall. The wing has no forward motion and a high sink speed, but it is almost fully inflated. The pilot can enter the deep stall by applying both brakes. It is very difficult to keep the wing in a deep stall: If you pull the brakes a little too much, the glider will enter a Full Stall. If you release the brakes too much, the glider will go back to normal flight. To practice a deep stall, it is necessary to master the full stall first.

A very old or worn out glider with a porous cloth or with a changed trim (due to many winch launches, or deep spirals) might stay in a deep stall even after releasing both brakes. Do not apply the brakes in such a situation, because the wing would then enter a full stall! You can exit the deep stall by pushing the speed bar, or by simply pushing the A-Risers forward. If you fly through rain, the risk of a deep stall is higher.

We strongly advise against flying in rainy conditions. Normally the EAZY2 does not show a tendency for a deep stall. If it happens that you get into rainfall, we recommend not to perform a B-stall or Big Ears. The best is to leave the rain as soon as possible, and to fly with both brakes released, or even accelerated, as this reduces the risk of a deep stall. (The available brake travel before entering a deep stall may be reduced significantly.)

If a deep stall should happen release it according to instructions above.

n. Rapid decent manoeuvres

i. Spiral

The spiral dive is an effective way of making a fast descent. During the spiral dive the pilot and glider will experience strong centrifugal forces which strain the glider. As such it should be considered an extreme manoeuvre. Due to the rapid height loss during a spiral, pilots must always take care that they have sufficient altitude before initiating the manoeuvre and that the airspace is free around the pilot.

Initiation: Weight shift and smoothly pull on one brake (the same side you are weight shifting into) so the glider goes from a normal 360-degree turn into a steep turn and from there into a spiral dive. Once established in the spiral the descent rate and bank angle can be controlled with weight shift and the releasing or pulling of inner brake. As the glider banks in front of the pilot maintain the spiral by keeping the brake pressure constant, at this point weight-shift can be neutralised. Descent is controlled by pulling more on the inner brake. A slight pull on the outside brake helps to keep the glider stable.

Recovery: The EAZY2 recovers from a spiral spontaneously as soon as the brakes are released and weight shift returns to neutral. To exit, allow the spiral to slow down for a turn or two by slowly releasing the inner brake. Once the glider starts to exit the spiral, control your descent rate and bank angle with weight shift and the outer and/or inner brake to prevent any strong climbs out of spiral. Always finish a spiral dive at a safe altitude.

The EAZY2 does not show any tendency for a stable spiral. That means the glider does not remain in spiral after releasing the brakes. If the glider should, in rare cases, remain in a stable spiral the pilot should first weight-shift to the outside and then brake slowly more on the outside.

ATTENTION: In a stable spiral the G-forces are very high. Be aware that it may therefore require considerable more input and effort to recover from this state.

ATTENTION: When exiting a spiral too fast the conversion of energy may result in the glider climbing quickly and entering its own turbulence. This may cause the glider to collapse. We advise that you allow the EAZY2 to exit from the spiral dive in a controlled manner.

You should take care to use only moderate spirals so as not to put unnecessary load on you and your lines.

IMPORTANT SAFETY NOTICE! A pilot who is dehydrated and/or not accustomed to spiralling can lose consciousness during a steep spiral dive!

ii. B-line stall

This is an effective way of making a moderate to rapid descent but doesn't allow any forward speed.

Initiation: Take hold of the B-risers (both sides at same time) just above the maillons and slowly but smoothly pull them down, twisting your hands until the canopy shows a span-wise crease at the B-line attachment points and stops flying forward. It is difficult to pull at first but becomes easier as the airfoil creases. Your sink rate will increase while your forward speed will reduce to practically zero.

Recovery: Let go of the risers smoothly but determinedly and symmetrically, the glider will speed up and gain forward movement. The brakes are kept in your hands at all time during this manoeuvre. When exiting take care not to pull the brakes.

ATTENTION: IF THE B-RISERS ARE PULLED DOWN TOO MUCH THE WING MAY LOOSE ITS SPANWISE FORM OR THE TIPS COME IN FRONT OF THE CENTRE OF THE WING. IN THIS INSTANCE THE B-RISERS MUST BE RELEASED IMMEDIATELY.



iii. "Big-ears"

This is the easiest and safest technique for descent while maintaining forward speed.

Depending on how much of the wing-tip you deflate, 3m/s to 5m/s sink rate can be achieved. While in big-ears your forward speed can be increased by using the speed system. To use big-ears with speed system pull the ears in first and then push the speed bar. To recover release the speed bar first and then open the ears.

The tendency for the wing to collapse is reduced while flying with big-ears.

The EAZY2 can be steered with big ears in by weight-shift alone.

Initiation: Reach up high and take hold of the metal maillon (quick-link) of the “outer” A-riser on each side of the glider. Pull both sides down simultaneous. Hold them in firmly. The tips will fold in. Make sure the lines are pulled down equally on each side and your big ears are even.

Recovery: The ears will open by itself. To support the reopening pull a little at the brakes.

ALL RAPID DESCENT MANOUVRES SHOULD BE FIRST PRACTICED IN CALM AIR, WITH SUFFICIENT ALTITUDE AND WITH QUALIFIED SUPERVISION.

REMEMBER:

A wrong manoeuvre at the wrong time may change a straightforward situation into a dangerous problem. Extreme manoeuvres also expose your glider to forces which may damage it.

- Practice these techniques under qualified supervision preferably during a safety training course
- Before initiating a manoeuvre make sure that the airspace below is clear of obstructions or other pilots.
- During manoeuvres watch both the glider and altitude above the ground.

8. Maintenance and Repairs

The materials used to construct your EAZY2 have been carefully chosen for maximum durability. If you treat your glider carefully and follow these guidelines it will last you a long time. Excessive wear can occur by bad ground-handling, careless packing, unnecessary exposure to UV light, exposure to chemicals, heat and moisture.

Ground-handling

- Choose a suitable area to launch your glider. Lines caught on roots or rocks lead to unnecessary strain on the attachment tabs during inflation. Snagging lines may rip the canopy fabric or damage lines.
- When landing, never let the canopy fall on its leading edge. The sudden pressure increase can severely damage the air-resistant coating of the canopy as well as weaken the ribs and seams.
- Dragging the glider over grass, soil, sand or rocks, will significantly reduce its lifetime and increase its porosity.
- When preparing for launch or when ground-handling, be sure not to step on any of the lines or the canopy fabric.
- Don't tie any knots in the lines.

This glider will remain airworthy and in good condition for many years, if well cared for and packed correctly.

Packing the glider:

It is strongly recommended to concertina pack your glider by folding it rib onto rib, in order to preserve the shape of the leading edge and therefore help maintain inflation characteristics and performance.

The EAZY2 has nylon wire support in the leading edge which cannot break, but if packed badly (bending during packing) and stored for a long time may deform.

The AIRPack inner-bag can help you to pack easily and properly.

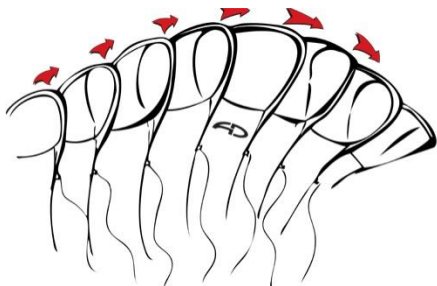
For details see the accessories section of the www.ad-gliders.com website.

Packing Recommendations for your AirDesign Glider.

1. Lay the lines / Risers / harness at the trailing edge of the wing. Collect the lines together and lay them as much as possible on top of the wing fabric. This protects the lines during packing and storage.

2. Starting either at one tip or at the centre of the wing, gather all the leading edge cell walls together so that the polyamide rods are side by side.

IMPORTANT NOTE: if you pack the glider on rough ground, first gather the wing into a 'cauliflower' by pulling in the lines, and then pack the leading edge. Dragging the canopy over rough ground will damage the fabric.



3. Lay the leading edge flat on the packing bag / AirPack and secure with the strap just below the end of the polyamide rods.



4. Adjust the packed leading edge to ensure all polyamide rods are flat against each other.

5. Fold the back of the wing in from the centre to the tips using a concertina folding style – alternating left – right. Also, by doing this the remaining air will get out from the canopy.



6. Using the **AirPack 50/50**: Fold the wing up from the trailing edge one time at the length of the innerbag.
Put the glider into the bag and close it. Fold the closed bag at half. Then fix it with the outer straps.





By using the standard „AirPack“, the whole glider will be put into the inner-bag first, then closed, and then folded to the required length and fixed with the straps.



Storage

- Avoid packing your glider when it is wet. If there is no other way, then dry it as soon as possible away from direct sunlight and heat. Be careful to avoid storing your canopy when damp or wet: this is the most common reason for canopy degradation.
- Do not let your glider come into contact with seawater. If it does, rinse the lines, canopy and risers with fresh water and dry it away from direct sunlight before storing.
- After flight or when storing, always use the inner protection sack (or AIRPack).
- When storing or during transport make sure your glider is not exposed to temperatures higher than 50°C.
- Never let the glider come into contact with chemicals. Clean the glider with clean lukewarm water only. Never clean using abrasives.
- For long-term storage do not pack the glider too tightly. Leave the rucksack zip open when possible to allow any moisture to evaporate.

Transport:

Some materials used in the construction of the glider are sensitive to temperature. Therefore, the pilot should ensure that the glider is not exposed to excessive heat. For instance, do not leave the glider in a car during hot summer days.

When packing to send by post use appropriate packing material.

Cleaning:

For cleaning just use only a soft sponge and clean water.

Do not use solvents, cleaners or abrasives.

Repairs:

Repairs must be done exclusively by the manufacturer, importer or authorised persons.

Use only original parts.

In case of questions please contact AIRDESIGN directly.

Material wear:

The EAZY2 consists mainly of Nylon cloth.

This material does not lose much strength or become porosity through exposure to UV radiation. However, despite this, the pilot should take care to not expose the glider unnecessarily to sunlight. Unpack shortly before take-off and pack the glider right after landing.

The EAZY2 is lined with sheathed Aramid- and Dyneema lines (Superlight with unsheathed Aramid-lines). Take care not to stress any line mechanically. Overloading should be avoided as a stretching is non-reversible. Continuous bending of Aramid lines at the same spot weakens the strength.

When putting the glider to the ground avoid dirt and dust as much as possible. Dirt can get between the fibres of the lines which may shorten the lines and damage the covering.

When lines get caught during take-off, they can stretch or even break. Do not step on lines. Sharp edges on the ground can damage the sheathing.

A brake line tangled around other lines can tear or cause damage.

Take care that no snow, stones or sand get into the canopy. The weight can pull down the trailing edge and slows the glider. In the worst case scenario, the glider can be caused to stall.

When launching in strong winds the canopy can, if not controlled, overshoot and hit the ground hard. This can lead to tears in the ribs or damage the sail or stitching.

When landing, avoid the leading edge hitting the ground in front of the pilot. This can damage the materials in the leading edge.

After landings in trees or water the line length must be checked. After contact with salt water wash the glider immediately with clean water.

Avoid contact between the fabric and sweat.

Do not pull the glider over rough ground; this can damage the cloth at the contact points.

Do not too pack the glider too tightly.

The total line length documents for each size of the EAZY2 are found in the annex.

9. Checking the glider

Even with the best possible care each glider is subjected to a certain ageing which can affect the flying characteristics, performance and safety.

A thorough inspection of all components, including checking suspension line strength, line geometry, riser geometry and permeability of the canopy material is mandatory.

2-Years Inspection:

After **24 months or 150 flight hours** (whichever occurs first) the glider must be inspected. This check will be made by the manufacturer, importer, distributor or other authorised persons.

The checking must be proven by a stamp on the certification sticker on the glider as well in the service book.

In the event that a glider is NOT checked according to this schedule, the airworthiness warranty of the glider is invalidated.

More information about servicing and inspections can be found in the document "Inspection Information" available on the AIRDESIGN website www.ad-gliders.com

Trim-Check:

After around 30 to 50 flight hours we recommend doing a trim-check – only lines are measured and if needed trimmed.

In general, all kind of materials and all kind of paragliders are affected by forces and other influences. Especially within the first hours of flights the glider and its materials are setting.

That's why we recommend doing a trim-check to ensure the best performance and speed on your wing.

Our experiences have shown us that after this setting time (after around 30-50 hours) lines are not moving or changing length anymore.

Ground-handling times must be multiplied by factor of 2 due to the greater contact with abrasive surfaces.

Respecting nature and environment:

Finally, we would ask each pilot to take care of nature and our environment. Respect nature and the environment at all times but most particularly at take-off and landing places.

Respect others and paraglide in harmony with nature.

Do not leave marked tracks and do not leave rubbish behind.
Do not make unnecessary noise and respect sensitive biological areas.

The materials used on a paraglider should be recycled.
Please send old AIRDESIGN gliders back to us AIRDESIGN offices. We will undertake to recycle the glider.

10. The Final Word

The EAZY2 will give you hours of fun and satisfaction in the air. We wish you lots of good flights.

Treat your glider well and have respect for the demands and dangers of flying.

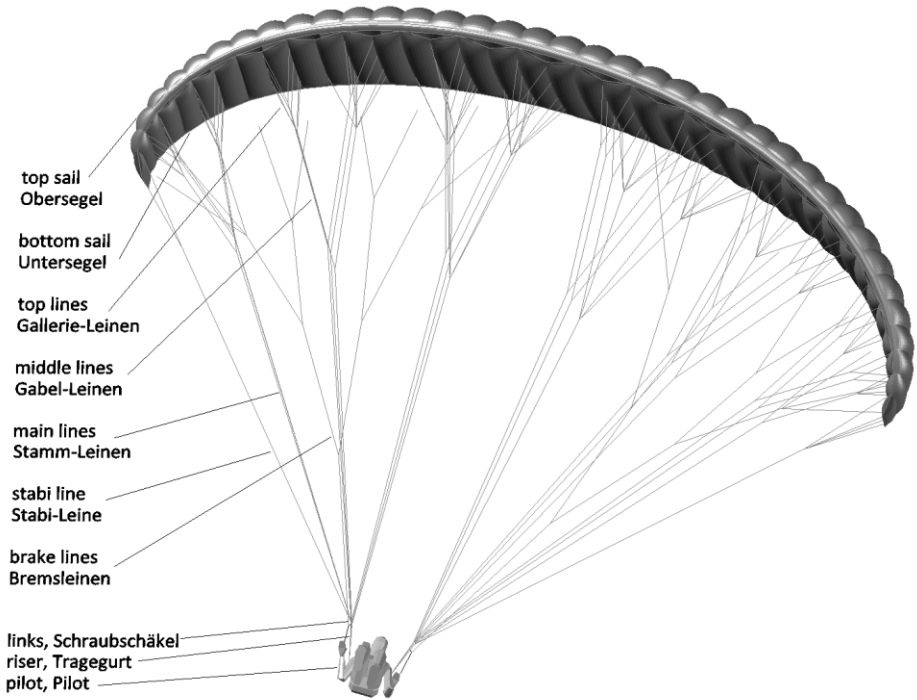
We ask all pilots to fly with care and to respect the national and international laws with regard to our sport.

SEE YOU IN THE SKY!

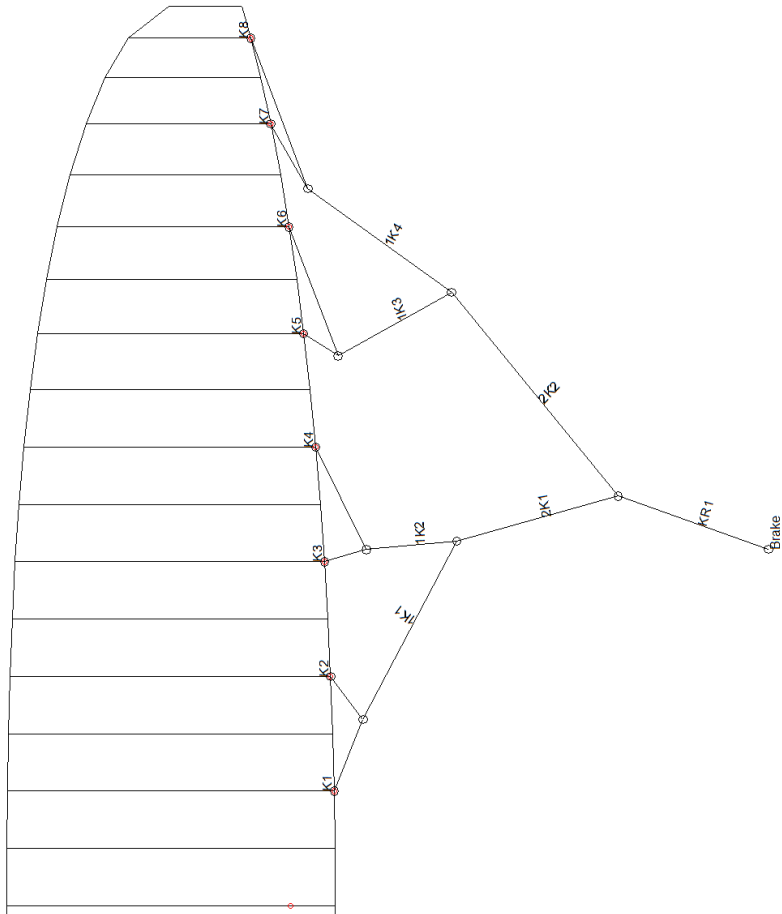


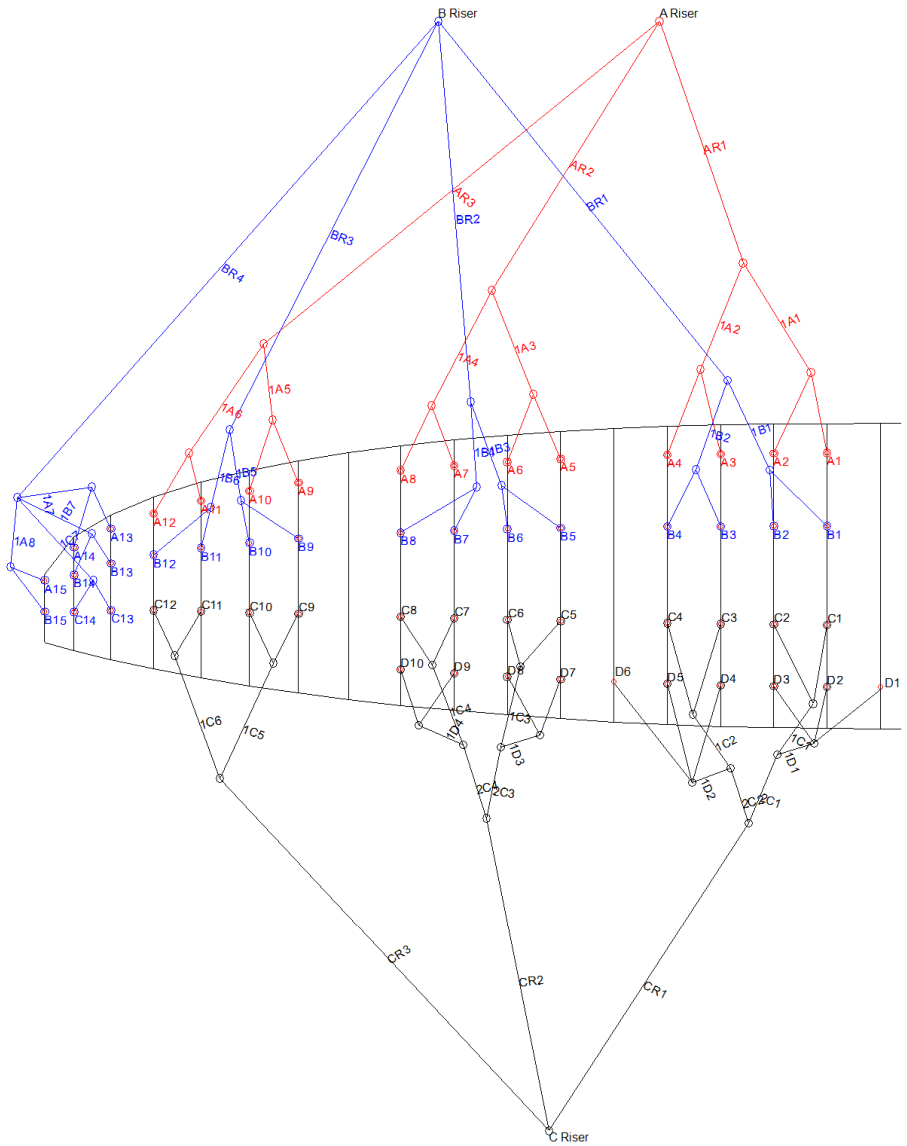
A. ANHANG - ANNEX

a. Übersichtszeichnung – Overview



b. Leinenplan – line plan





c. Tragegurt – Riser

Die Längen des Tragegurtes sowie der Beschleunigerwege entnehmen sie bitte der EBL/DDP unter Anhang C.

Der maximale Beschleunigerweg (gemessen zwischen Beschleunigerrollen Achse zu Achse) beträgt:

- 125mm für EAZY2 XXS
- 140mm für EAZY2 XS und S
- 160mm für EAZY2 M und L

Für die Betätigung zum „Ohren anlegen“ bitte lesen Sie unter Punkt: 7.m.iii Ohren anlegen

Bis auf den Beschleuniger und das „Ohren anlegen“ weist der Tragegurt keine anderen einstellbaren, entfernbaren oder variablen Vorrichtungen auf.

Die EAZY2 und EAZY2 Superlight Tragegurte sind von den Längen ident.

Please find length for riser and accelerator in EBL/DDP in section C.

The maximum range of accelerator (measured at pulleys from axis to axis) is:

- 125mm for EAZY2 XXS
- 140mm for EAZY2 XS und S
- 160mm for EAZY2 M und L

How to use the “big-ears” please read at point: 7.m.iii “big-ears”.

Except for the accelerator and the “big-ears” the riser has no other adjustable, removable or variable equipments mounted.

The risers for EAZY2 and EAZY2 Superlight are equal in length.

EAZY2 XXS:

		Speedsystem mm			
		A1	A2	B	C
offen/normal		505	505	505	505
speed		385	385	420	505

EAZY2 XS:

Speedsystem mm

	A1	A2	B	C
offen/normal	500	500	500	500
speed	370	370	410	500

EAZY2 S:

Speedsystem mm

	A1	A2	B	C
offen/normal	510	510	510	510
speed	370	370	410	510

EAZY2 M:

Speedsystem mm

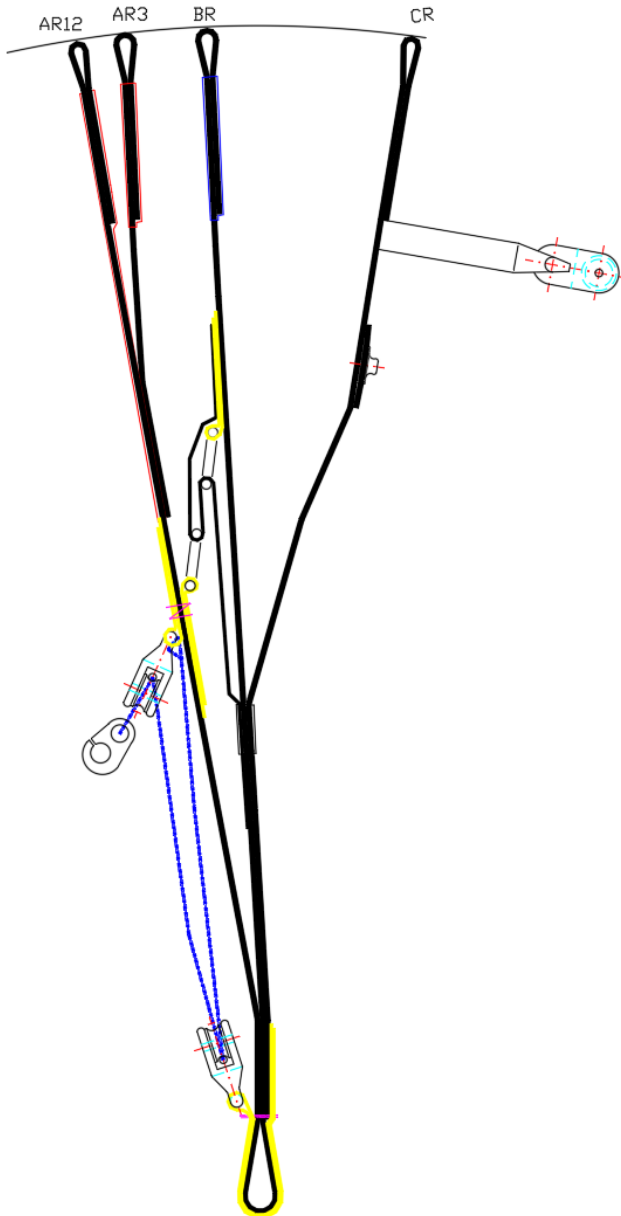
	A1	A2	B	C
offen/normal	525	525	525	525
speed	370	370	425	525

EAZY2 L:

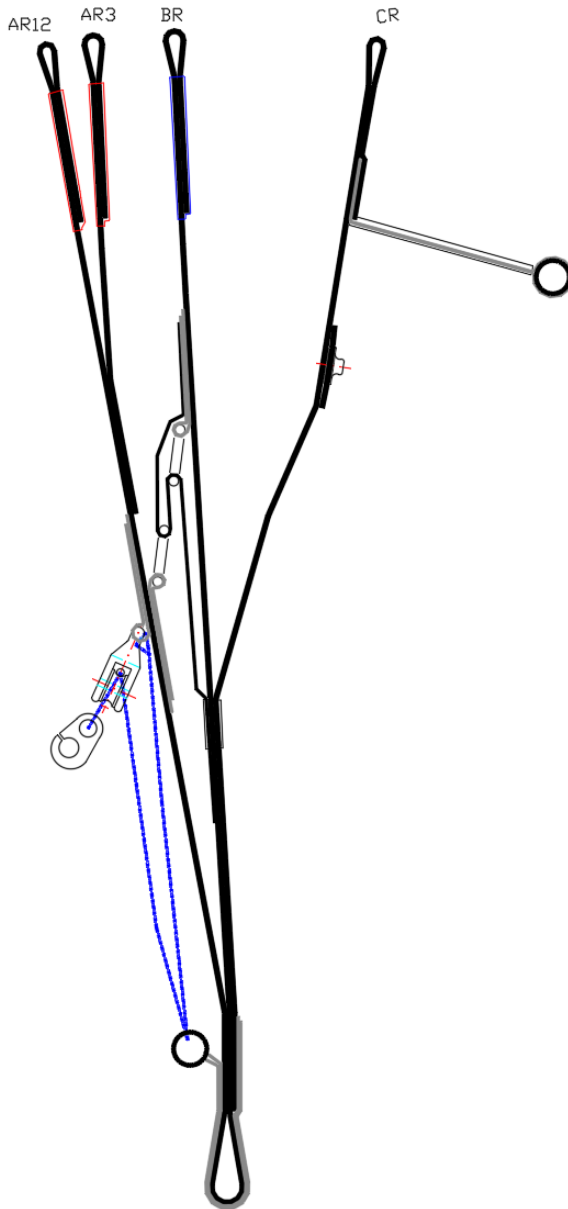
Speedsystem mm

	A1	A2	B	C
offen/normal	530	530	530	530
speed	370	370	410	530

EAZY2 RISER/TRAGEGURT



EAZY2 SUPERLIGHT RISER/TRAGEGURT



B. Material – Materials

EAZY2:

Segeltuch/Sail:

- Obersegel/Top Sail: DOKDO-30DMF(WR) 40 gr
- Untersegel/Bottom Sail: DTN-40D-MF(WR) 47 gr
- Rippen/Ribs: Dominico 30D hard

Leinen/Lines:

- Gallerieleinen/Top lines: Liros DSL70
- Gabelleinen/Middle lines: Liros PPSL120
- Stammleinen/Main lines: EDELRID 7343-280

Tragegurt/Riser: 20mm Nylon

Schraubschäkel/Maillons: 4,3mm JOO-TECH/Korea

EAZY2 SUPERLIGHT

Segeltuch/Sail:

- Obersegel/Top Sail: DOKDO-N20DMF(WR) 35 gr
- Untersegel/Bottom Sail: Porcher Marine Skytex 27 – 29 gr
- Rippen/Ribs: MJ32HF – 32 gr
-

Leinen/Lines:

- Gallerieleinen/Top lines: Edelrid 8000/U-090
- Gabelleinen/Middle lines: Edelrid 8000/U-130/190
- Stammleinen/Main lines: Edelrid 8000/U-230

Tragegurt/Riser: 13mm Aramid with Polyester covered - LIROS

Schraubschäkel/Maillons: 4,3mm JOO-TECH/Korea – alternative with AD-softlinks

C. Erklärung über Bauausführung und Leistung (EBL) – Declaration of Design and Performance (DDP)



Form: IB-EBL-GS Rev. 1.4 - 04.12.2017

Preceding report

- none -

This report replaces the issue X

from XXXXX

English version

0

EAPR-GS-0772/18

Schick-Belebungsmat

AIRDESIGN GmbH.

Rhombergstraße 9, 4 Stock

9007 Absam

AUSTRIA

28.09.2017

28.09.2017

Inspection report

Paraglider

Documentation number

Subcontract

Customer

Order from

Order entrance

Contents of order

Kind of order

Place of Inspection

Inspection item

Serial number

Inspection basis

Testing period

Inspection date

This inspection report includes 6 pages including cover page and annex

This inspection report must be reproduced in its entirety and without change. Excerpts or abridgements need the written permission of the EAPR GmbH. Documents without signature and stamp are not valid. The cover page and the signature page of this document are provided with the approval stamp of the EAPR GmbH. The accreditations apply to the documents listed in the current certificate of test methods. The list of accredited areas is available on page 2.

EAPR GmbH
Inspektionsstelle für
Paragliders
Merkblatt 11
D-87730 Bad Griesbach

Flur 45 (B) 034-034470
info@eapr.eu
www.eapr.eu

Postbank AG
796200908 BLZ 700 0080
DE66 7001 0500 0796 2008 08
BIC: FBKDE333



Cause

This inspection is required due to the legal necessity for manufacturers of air sports equipment according to the LuftGefV to have their product type inspected by an accredited inspection body in accordance with the applicable airworthiness requirements.

Pattern to be inspected:

Eazy-2 S

1	minimum take-off weight	kg	72
2	maximum take-off weight	kg	92
3	determined classification	ENLTF	ENLTF A
4	Proven max. strength	dBN	1046
5	Weight	kg	5,09
6	Version, Manual version		23.1.2018
7	Specifications, version		23.01.2018
8	Testing with additive	none/Admire/Crossfire/Adorgline	none

Nothing was omitted from the original scope of inspection
The testflights were conducted by two EAPR-testpilots

The shock- load test was beige supplied by the manufacturer and verified positive by the EAPR.

Summary

The tested sample is in accordance with the legal requirements (Lufttüchtigkeitsforderungen) regarding the standards, procedures and subchapters listed in -inspection basis-

Pascal Fuhr

I.A.
Pascal Fuhr
Inspector and Head of Inspectionbody

Bad Griesbach, 23.01.2018

EAPR GmbH
Inspektionsstelle für
Paragliders
Merkblatt 11
D-87730 Bad Griesbach

Flur 45 (B) 034-034470
info@eapr.eu
www.eapr.eu

Postbank AG
796200908 BLZ 700 0080
DE66 7001 0500 0796 2008 08
BIC: FBKDE333



EAPR GmbH
Inspektionsstelle für
Paragliders
Merkblatt 11
D-87730 Bad Griesbach

Flur 45 (B) 034-034470
info@eapr.eu
www.eapr.eu

Postbank AG
796200908 BLZ 700 0080
DE66 7001 0500 0796 2008 08
BIC: FBKDE333





EN-05-06-1-0044 13.12.2012-V5

Declaration of Design and Performance (DDP)

23.01.2018

Paraglider

Type testing **EA-PR-GS-0772/18**

Test sample **Easy-2 S**

Type testing owner

AIRDESIGN GmbH,
Rhombergstraße 9, 4 Stock
6067 Absam
AUSTRIA

Date of type testing declaration	23.01.2018
Manner of type of testing	simplified
Reference	770

Certified standards and procedures	LTF 91/09, Pkt. 1., 3., 10., Anhang I, - EN 928-2, - EN 928-1 - IA 013,014
------------------------------------	---

System weight without bag ...kg	5,0 kg
Allowable min. payload	72 kg
Allowable max. payload	92 kg
Number of seats	1
Classification	ENLTF A
Foot accelerator	yes
Trim device (hand operated)	no
suitable for training	yes
Tested with leadinglines	none

Riser length mm	A	A2	B	C	D	E
open-normal	510	510	510	510		
Accelerated	370	370	410	510		
closed						

trailing edge	half
Center cell or surface form air intake to the trailing edge	5438 mm
Center cell or center-ripe +	2690 mm
	2731 mm
	2504 mm

Center-ripe +	R1	R4	R6
D → A	116 mm	211 mm	195 mm
A → B	635 mm	624 mm	970 mm
B → C	834 mm	799 mm	799 mm
C → D	943 mm	935 mm	482 mm

The measured values at the lower surface of the trailing edge, cell depth and spacing of the articulation points are given under tensile load of 50 N

line length: mm	A	B	C	D	E	Br
1	6746	6660	6729	6999		7046
2	6701	6610	6690	6882		6735
3	6695	6600	6679	6874		6695
4	6721	6635	6710	6863		6490
5	6720	6625	6698	6863		6400
6	6685	6595	6663	6873		6350
7	6677	6590	6663	6843		6290
8	6700	6620	6689	6813		6290
9	6610	6530	6573	6800		
10	6545	6470	6510	6810		
11	6485	6420	6440			
12	6460	6400	6415			
13	6285	6250	6295			
14	6175	6155	6185			
15	6025	6060				
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						

Kind of measuring	Lines with riser and links up to lower surface under tension load 50N
-------------------	---

Comments	none
----------	------

Manual version label	Rev2 - 22.1.2018
Periodical checks	24 Monate / 160 Flugstunden

Bad Grodenbach, 23.01.2018
This explanation was provided electronically and is valid without signature



Form: BE-EN-05 Rev. 1.4 - 04.12.2017

Preceding report
- none -

This report replaces the issue X
from XXXXXX
Ausgabe
english version
0

EAPR-GS-0773/18

Schock-/Belastungstest

AIRDESIGN GmbH.

Rhombergstraße 9, 4. Stock

80877 Aßsamm

AUSTRIA

28.09.2017

28.09.2017

Inspection report

Paraglider

Documentation number

Subcontract

Customer

Order from

Order entrance

Contents of order

Kind of order

Place of inspection

Inspection item

Serial number

Inspection basis

Testing period

Inspection date

This inspection report includes 6 pages including cover page and annex

This inspection report must be reproduced in its entirety and without change. Excepts or abbreviations need the written permission of the EAPR GmbH. The accreditation is issued by the DAkkS (DIN EN ISO 9001:2015) and is valid for the entire scope of the EAPR GmbH. The accreditation applies to the documents listed in the current certificate of test methods. The list of accredited areas is available on request.

EAPR GmbH
Pöschelstraße 11
Ludwigshafen
Member 11
info@eapr.eu
www.eapr.eu
D-67138 Bad Grödenbach

Pöschelstr. 11
67000 Bad Grödenbach
Baden-Württemberg
DE-67138 Grödenbach
D-67138 Bad Grödenbach



EAPR GmbH Inspection Report No. EAPR-GS-0773/18
Page 2 English

Cause

This inspection is required due to the legal necessity for manufacturers of air sports equipment according to the LuftGEPV to have their product type inspected by an accredited inspection body in accordance with the applicable airworthiness requirements.

Pattern to be inspected: **Eazy-2 M**

1	minimum take-off weight	kg	85
2	maximum take-off weight	kg	105
3	determined classification	ENLTF	ENLTF A
4	Proven max. strength	daN	1046
5	Weight	kg	5,30
6	Operations Manual, version		Rev.2 - 22.1.2018
7	Specifications, version		23.01.2018
8	Testing with adaptive	none/Adhines/Crosslines/Followlines	none

Nothing was omitted from the original scope of inspection
The testflights were conducted by two EAPR-testpilots

The shock-/load test was belege supplied by the manufacturer and verified positive by the EAPR.

Summary

The tested sample is, in accordance with the legal requirements (Lufttüchtigkeitsforderungen) regarding the standards, procedures and subchapters listed in inspection basis-

IA
Pascal Furrn
Inspector and Head of Inspectionbody

Bad Grödenbach, 23.01.2018

EAPR GmbH
Pöschelstraße 11
Ludwigshafen
Member 11
info@eapr.eu
www.eapr.eu
D-67138 Bad Grödenbach

Pöschelstr. 11
67000 Bad Grödenbach
Baden-Württemberg
DE-67138 Grödenbach
D-67138 Bad Grödenbach





Declaration of Design and Performance (DDP)
23.01.2018

Paraglider

Type testing
Test sample
Type testing owner

EAPR-GS-0773/18
Eazy-2 M
AIRDESIGN GmbH
Rheinbergstraße 8, 4 Stock
6067 Absam
AUSTRIA

Date of type testing declaration	23.01.2018
Manner of type of testing	simplified
Reference	770

Certified standards and procedures	LTF 91/09, Pkt. 1., 3., 10., Anhang I, - EN 926-2 - EN 926-1 - IA.013.014
------------------------------------	--

System weight without bag ... kg	5,3 kg
Allowable min. payload	85 kg
Allowable max. payload	105 kg
Number of seats	1
Classification	ENLTF A
Foot accelerator	yes
Trim device (hand operated)	no
suitable for training	yes
Tested with rollinglines	none

	A	A2	B	C	D	E
Riser length mm	925	925	925	925	925	
geometrical	370	370	425	925		
Accelerated						
closed						

training edge	half	5479 mm
Cell depth on lower	Center cell or	2611 mm
surface from air intake	center rippe +	2651 mm
to the training edge		2406 mm
Center rippe +	R1	
	R4	
0 - A	129 mm	208 mm
A - B	659 mm	587 mm
B - C	872 mm	787 mm
C - D	565 mm	483 mm

The measured values at the lower surface of the trailing edge, cell depth and spacing of the articulation points were determined under tensile load of 50 N.

line length: mm	A	B	C	D	E	Br
1	7065	6976	7065	7332		7355
2	7020	6930	7010	7215		7055
3	7015	6925	7005	7199		6990
4	7045	6960	7035	7188		6780
5	7045	6960	7025	7189		6655
6	7010	6920	6985	7303		6635
7	7005	6920	6985	7178		6570
8	7025	6945	7015	7140		6570
9	6930	6868	6910	7130		
10	6855	6795	6835	7140		
11	6800	6734	6765			
12	6770	6715	6735			
13	6575	6535	6580			
14	6460	6440	6465			
15	6295	6335				
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						

Kind of measuring	Lines with riser and links up to lower surface undereension load 50N
-------------------	---

Comments	none
----------	-------------

Manual version dated	RevZ. 22.1.2018
----------------------	------------------------

Periodical checks	24 Monate / 150 Flugstunden
-------------------	------------------------------------

Bad Grödenbach, 23.01.2018

This explanation was provided electronically and is valid without signature



Form: IBERL-GS Rev. 1.4 - 04.12.2017

Preceding report
- none -

This report replaces the issue X
Ausgabenstand: 0
english version

Inspection report

Paragraphe

Documentation number
Subcontract
Customer
Order from
Order entrance

EAPR-GS-0774/18
Schock-Belastungstest
AIRDESIGN GmbH.
Rhombergstraße 9, 4 Stock
60677 Absam
AUSTRIA
28.09.2017
28.09.2017

Contents of order

Kind of order
Place of inspection

Inspection item
Serial number

Condition new
LTF 91/08, Pkt. 1., 3., 10., Anhang I. -
EN 926-2 - EN 926-1 - IA 013.014

Inspection basis
Testing period

Inspection date

This inspection report includes 6 pages including cover page and annex

This inspection report must be read in its entirety and without change. Examples or abbreviations used in the text are not part of the EAPR report. Documents without signature and stamp are not valid. The cover page and the signature page of this document are provided with the approval stamp of the EAPR GmbH. The accreditations apply to the documents listed in the current certificate of test methods. The list of accredited areas is available on request.

EAPR GmbH
Pascall Purim
Inspektor für
Lufttüchtigkeitsprüfungen
D-57730 Bad Gönnebach

Pascall AG
Postfach 105
72620 Bad Rastatt
IBAN: DE 25 12 05 00 00 00 00 00
BIC: PASD3333



EAPR GmbH
Page 2 english
Inspection Report No. EAPR-GS-0774/18

Cause

This inspection is required due to the legal necessity for manufacturers of air sports equipment according to the LuftGerPV to have their product type inspected by an accredited inspection body in accordance with the applicable airworthiness requirements.

Pattern to be inspected:

Eazy-2 L

1	minimum take-off weight	kg	100
2	maximum take-off weight	kg	125
3	determined classification	ENLTF	ENLTF A
4	Proven max. strength	dBN	T046
5	Weight	kg	10,5
6	Originals, Manual, version		Rev2 - 22.1.2018
7	Specifications, version		23.01.2018
8	Testing with additive	none/Aditive/Crossline/Feldanlage	none

Nothing was omitted from the original scope of inspection
The testflights were conducted by two EAPR-testpilot

The shock- /load test was beige supplied by the manufacturer and verified positive by the EAPR.

Summary

The tested sample is in accordance with the legal requirements (Lufttüchtigkeitsforderungen) regarding the standards, procedures and subchapters listed in -inspection basis-

Pascall Purim

I.A.
Pascall Purim
Inspector and Head of Inspectionbody

Bad Gönnebach, 23.01.2018

EAPR GmbH
Inspektor für
Lufttüchtigkeitsprüfungen
D-57730 Bad Gönnebach
www.eapr.de

Postfach 105
72620 Bad Rastatt
IBAN: DE 25 12 05 00 00 00 00 00
BIC: PASD3333

Postfach 105
72620 Bad Rastatt
IBAN: DE 25 12 05 00 00 00 00 00
BIC: PASD3333





Declaration of Design and Performance (DDP)

23.01.2018

Paraglider

Type testing **EAPR-GS-0774/18**

Test sample **Eazy-2 L**

Type testing owner
AIRDESIGN GmbH
Rhombergstraße 9, 4 Stock
6067 Aksam
AUSTRIA

Date of type testing declaration	23.01.2018
Manner of type of testing	simplified
Reference	770

Certified standards and procedures	LTF 91/09, Pkt. 1., 3., 10., Anhang I., - EN 926-2 - EN 926-1 - IA 013,014
------------------------------------	---

System weight without bag - kg	5,6 kg
Allowable min. payload	100 kg
Allowable max. payload	125 kg
Number of seats	1
Classification	ENLTF A
Foot accelerator	yes
Trim device (hand operated)	no
Suitable for training	yes

Tested with foldlines	none
-----------------------	-------------

	A	A2	B	C	D	E
Riser length mm	530	530	530	530	530	530
Open-normal	370	370	410	530		
Accelerated						
Closed						

	half	
trailing edge	5792 mm	
Cell depth on lower surface from air intake to the trailing edge	2750 mm	
Center cell or center rippe +	2865 mm	
Center rippe +	2358 mm	
Center rippe +	R8	
0 -> A	144 mm	127 mm
A -> B	692 mm	684 mm
B -> C	942 mm	811 mm
C -> D	595 mm	503 mm

The measured values at the four surfaces of the trailing edge, cell depth and spacing of the articulation points were determined under tensile load of 50 N.

Line length: mm	A	B	C	D	E	Br
1	7450	7350	7439	7730		7760
2	7406	7305	7395	7610		7430
3	7400	7300	7385	7690		7280
4	7432	7335	7418	7684		7165
5	7430	7330	7405	7685		7065
6	7390	7295	7373	7702		7015
7	7385	7285	7370	7670		6845
8	7410	7325	7395	7535		6835
9	7311	7235	7290	7520		
10	7240	7170	7214	7533		
11	7171	7110	7145			
12	7136	7095	7110			
13	6930	6890	6945			
14	6905	6795	6818			
15	6840	6690				
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						

Kind of measuring	Lines with riser and links up to lower surface undextension load 50N
Comments	none
Manual version dated	Rev2 - 22.1.2018
Periodical checks	24 Monate / 150 Flugstunden

Bad Gönnerbach, 23.01.2018
This explanation was provided electronically and is valid without signature

D. Leinen - Lines

Generell sind die Gesamtleinenlängen der Versionen EAZY2 und EAZY2 Superlight ident und unterscheiden sich lediglich in den Leinen Materialien.

In general, the total line length from the EAZY2 and EAZY2 Superlight are having the same length – they differ only in varied materials.

XA11XXS rev2 - EAZY2 XXS															
Linked Line Check Sheet															
	A			B			C			D			K		
	Name		Name	Name		Name	Name		Name	Name		Name	Name		
1	A1	5495	B1	5420	5490	D1	5740	K1	6215						
2	A2	5455	B2	5375	5450	D2	5630	K2	5930						
3	A3	5445	B3	5370	5440	D3	5615	K3	5805						
4	A4	5470	B4	5395	5465	D4	5605	K4	5705						
5	A5	5465	B5	5385	5450	D5	5600	K5	5625						
6	A6	5430	B6	5355	5420	D6	5700	K6	5585						
7	A7	5425	B7	5350	5415	D7	5590	K7	5525						
8	A8	5445	B8	5375	5440	D8	5555	K8	5540						
9	A9	5360	B9	5295	5340	D9	5545								
10	A10	5305	B10	5245	5280	D10	5550								
11	A11	5250	B11	5195	5225										
12	A12	5230	B12	5180	5200										
13	A13	5050	B13	5020	5060										
14	A14	4960	B14	4940	4965										
15	A15	4820	B15	4855											

XA11XXS rev2 - EAZY2 XXS					
DSL70 red					
Name	No.	Sewn			
B14	2	325			
A14	2	345			
C14	2	350			
B13	2	405			
A13	2	435			
C13	2	445			
B12	2	455			
B11	2	470			
B10, C12	4	475			
C11	2	500			
A12	2	505			
C10	2	510			
A11, B9	4	525			
A10	2	535			
C9	2	570			
B7	2	580			
B6	2	585			
A9	2	590			
B3	2	600			
B2, B8	4	605			
B5	2	615			
B4	2	625			
B1	2	650			
AC7, D9	6	655			
AC6, D10	6	660			
D8	2	665			
A3, A8, A15	6	675			
C3, C8	4	680			
A2	2	685			
C2, C5	4	690			
A5	2	695			
A4, D7	4	700			
C4	2	705			
B15, D5	4	710			
D4	2	715			
A1, D3	4	725			
C1	2	730			
D2	2	740			
D6	2	810			
D1	2	860			
DSL70 yellow					
Name	No.	Sewn			
K7	2	755			
K8	2	770			
K6	2	815			
K5	2	855			
K4	2	935			
K3	2	1035			
K2	2	1160			
K1	2	1445			
PPSL120 red					
Name	No.	Sewn			
1C1, 1C2, 1C3, 1C4	8	400			
1D1, 1D2, 1D3, 1D4	8	530			
2C1, 2C2, 2C3, 2C4	8	575			
1A8	2	710			
1ABC6	6	930			
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	975			
1ABC7	6	1180			
PPSL120 yellow					
Name	No.	Sewn			
1K1, 1K2, 1K3, 1K4	8	1310			
PPSL200 yellow					
Name	No.	Sewn			
2K1, 2K2	4	1515			
A-7343-280-018 - 2 7343 280 222 0					
Name	No.	Sewn			
AR1, AR2, AR3	6	3810			
A-7343-280-005 - 2 7343 280 300 0					
Name	No.	Sewn			
BR1, BR2, BR3	6	3810			
A-6843-120-006 green					
Name	No.	Sewn			
BR4	2	3450			
A-7343-280-024 - 2 7343 280 248 0					
Name	No.	Sewn			
CR1, CR2, CR3	6	3810			
A-10/N-200 yellow					
Name	No.	Sewn			
KR1	2	2005			

XA11XXS rev3 - EAZY2 XXS Superlight		
8000/U-90-018		
Name	No.	Sewn
B14	2	325
A14	2	345
C14	2	350
B13	2	405
A13	2	435
C13	2	445
B12	2	455
B11	2	470
B10, C12	4	475
C11	2	500
A12	2	505
C10	2	510
A11, B9	4	525
A10	2	535
C9	2	570
B7	2	580
B6	2	585
A9	2	590
B3	2	600
B2, B8	4	605
B5	2	615
B4	2	625
B1	2	650
AC7, D9	6	655
AC6, D10	6	660
D8	2	665
A3, A8, A15	6	675
C3, C8	4	680
A2	2	685
C2, C5	4	690
A5	2	695
A4, D7	4	700
C4	2	705
B15, D5	4	710
D4	2	715
A1, D3	4	725
C1	2	730
D2	2	740
D6	2	810
D1	2	860
8000/U-90-018		
Name	No.	Sewn
K7	2	755
K8	2	770
K6	2	815
K5	2	855
K4	2	935

K3	2	1035		
K2	2	1160		
K1	2	1445		
8000/U-130-018				
Name	No.	Sewn	INI	
1C1, 1C2, 1C3, 1C4	8	400	both sides	
1D1, 1D2, 1D3, 1D4	8	530	both sides	
2C1, 2C2, 2C3, 2C4	8	575	both sides	
1A8	2	710	both sides	
1ABC6	6	930	both sides	
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	975	both sides	
1ABC7	6	1180	both sides	
8000/U-130-018				
Name	No.	Sewn	INI	
1K1, 1K2, 1K3, 1K4	8	1310	both sides	
8000/U-190-018				
Name	No.	Sewn	INI	
2K1, 2K2	4	1515	both sides	
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
AR1, AR2, AR3	6	3810	top side	red sleeve lower side
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
BR1, BR2, BR3	6	3810	top side	blue sleeve lower side
8000/U-130-006				
Name	No.	Sewn	INI	
BR4	2	3450	top side	green sleeve lower side
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
CR1, CR2, CR3	6	3810	top side	violet sleeve lower side
PPSL200				
Name	No.	Sewn		
KR1	2	2005		sleeve lower side

XA11XS rev2 - EAZY2 XS													
Linked Line Check Sheet													
A		B		C		D		K					
Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name
1	A1 5895	B1 5815	C1 5890	D1 5890	K1 6640								
2	A2 5855	B2 5770	C2 5850	D2 5850	K2 6340								
3	A3 5845	B3 5765	C3 5840	D3 5840	K3 6205								
4	A4 5875	B4 5795	C4 5870	D4 5870	K4 6105								
5	A5 5870	B5 5785	C5 5855	D5 5855	K5 6020								
6	A6 5835	B6 5755	C6 5825	D6 5825	K6 5975								
7	A7 5830	B7 5750	C7 5820	D7 5820	K7 5915								
8	A8 5850	B8 5775	C8 5845	D8 5845	K8 5920								
9	A9 5760	B9 5695	C9 5740	D9 5740									
10	A10 5700	B10 5640	C10 5675	D10 5675									
11	A11 5645	B11 5585	C11 5615	D11 5615									
12	A12 5625	B12 5570	C12 5590	D12 5590									
13	A13 5440	B13 5405	C13 5450	D13 5450									
14	A14 5335	B14 5320	C14 5345	D14 5345									
15	A15 5195	B15 5230	C15 5230	D15 5230									

XA11XS rev3 - EAZY2 XS Superlight		
8000/U-90-018		
Name	No.	Sewn
B14	2	390
A14	2	405
C14	2	415
B13	2	475
A13	2	510
C13	2	520
B12	2	525
B11	2	540
C12	2	545
B10	2	550
C11	2	570
A12	2	580
C10	2	585
A11	2	600
B9	2	605
A10	2	610
C9	2	650
B7	2	660
B6	2	665
A9	2	670
B3	2	675
B2	2	680
B8	2	685
B5	2	695
B4	2	705
B1	2	725
D9	2	735
AC7, D10	6	740
AC6, D8	6	745
A3	2	755
A8, C3	4	760
A2, C8	4	765
A15, C2	4	770
C5	2	775
A5, D7	4	780
A4	2	785
C4, D5	4	790
D4	2	795
D3	2	800
A1, B15	4	805
C1	2	810
D2	2	820
D6	2	895
D1	2	945
8000/U-90-018		
Name	No.	Sewn
K7	2	845

K8	2	850		
K6	2	905		
K5	2	950		
K4	2	1035		
K3	2	1135		
K2	2	1270		
K1	2	1570		
8000/U-130-018				
Name	No.	Sewn	INI	
1C1, 1C2, 1C3, 1C4	8	425	both sides	
1D1, 1D2, 1D3, 1D4	8	565	both sides	
2C1, 2C2, 2C3, 2C4	8	615	both sides	
1A8	2	755	both sides	
1ABC6	6	995	both sides	
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	1040	both sides	
1ABC7	6	1260	both sides	
8000/U-130-018				
Name	No.	Sewn	INI	
1K1, 1K2, 1K3, 1K4	8	1400	both sides	
8000/U-190-018				
Name	No.	Sewn	INI	
2K1, 2K2	4	1615	both sides	
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
AR1, AR2, AR3	6	4065	top side	red sleeve lower side
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
BR1, BR2, BR3	6	4065	top side	blue sleeve lower side
8000/U-130-006				
Name	No.	Sewn	INI	
BR4	2	3680	top side	green sleeve lower side
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
CR1, CR2, CR3	6	4065	top side	violet sleeve lower side
PPSL200				
Name	No.	Sewn		
KR1	2	2120		sleeve lower side

XA11S rev4 - EAZY2 S															
Linked Line Check Sheet															
	A			B			C			D			K		
	Name		Name	Name		Name	Name		Name	Name		Name	Name		
1	A1	6260	B1	6170	C1	6250	D1	6540	K1	7045					
2	A2	6215	B2	6130	C2	6210	D2	6415	K2	6735					
3	A3	6210	B3	6120	C3	6200	D3	6395	K3	6595					
4	A4	6235	B4	6155	C4	6230	D4	6385	K4	6490					
5	A5	6235	B5	6145	C5	6220	D5	6385	K5	6400					
6	A6	6200	B6	6115	C6	6185	D6	6495	K6	6350					
7	A7	6195	B7	6110	C7	6185	D7	6370	K7	6290					
8	A8	6215	B8	6140	C8	6210	D8	6335	K8	6290					
9	A9	6125	B9	6055	C9	6095	D9	6325							
10	A10	6060	B10	5995	C10	6030	D10	6335							
11	A11	6000	B11	5940	C11	5965									
12	A12	5975	B12	5920	C12	5940									
13	A13	5800	B13	5765	C13	5810									
14	A14	5690	B14	5670	C14	5700									
15	A15	5540	B15	5575											

XA11S - rev4 - EAZY2 S		
DSL70 - red		
Name	No.	Sewn
B14	2	440
A14	2	460
C14	2	470
B13	2	535
A13	2	570
C13	2	580
B12	2	585
B11, C12	4	605
B10	2	610
C11	2	630
A12, C10	4	645
A11, B9	4	670
A10	2	680
C9	2	710
B7	2	725
B6	2	730
B3	2	735
A9, B2	4	745
B8	2	755
B5	2	760
B4	2	770
B1	2	785
D9	2	800
AC7, C6, D8, D10	10	810
A6	2	815
AC3	4	825
A2, A8	4	830
C2, C8	4	835
A15	2	840
C5, D7	4	845
A4, A5	4	850
C4	2	855
D4, D5	4	860
D3	2	870
AC1, B15	6	875
D2	2	890
D6	2	970
D1	2	1015
DSL70 yellow		
Name	No.	Sewn
K7, K8	4	925
K6	2	985
K5	2	1035
K4	2	1125

K3	2	1230
K2	2	1370
K1	2	1680
PPSL120 red		
Name	No.	Sewn
1C1, 1C2, 1C3, 1C4	8	450
1D1, 1D2, 1D3, 1D4	8	600
2C1, 2C2, 2C3, 2C4	8	650
1A8	2	800
1ABC6	6	1050
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	1100
1ABC7	6	1330
PPSL120 yellow		
Name	No.	Sewn
1K1, 1K2, 1K3, 1K4	8	1480
PPSL200 yellow		
Name	No.	Sewn
2K1, 2K2	4	1710
A-7343-280-018 - 2 7343 280 222 0		
Name	No.	Sewn
AR1, AR2	4	4300
AR3	2	4295
A-7343-280-005 - 2 7343 280 300 0		
Name	No.	Sewn
BR1, BR2, BR3	6	4300
A-6843-120-006 green		
Name	No.	Sewn
BR4	2	3910
A-7343-280-024 - 2 7343 280 248 0		
Name	No.	Sewn
CR1, CR2, CR3	6	4300
A-10/N-200 yellow		
Name	No.	Sewn
KR1	2	2230

XA11S - rev5 - EAZY2 S superlight		
8000/U-90-018		
Name	No.	Sewn
B14	2	440
A14	2	460
C14	2	470
B13	2	535
A13	2	570
C13	2	580
B12	2	585
B11, C12	4	605
B10	2	610
C11	2	630
A12, C10	4	645
A11, B9	4	670
A10	2	680
C9	2	710
B7	2	725
B6	2	730
B3	2	735
A9, B2	4	745
B8	2	755
B5	2	760
B4	2	770
B1	2	785
D9	2	800
AC7, C6, D8, D10	10	810
A6	2	815
AC3	4	825
A2, A8	4	830
C2, C8	4	835
A15	2	840
C5, D7	4	845
A4, A5	4	850
C4	2	855
D4, D5	4	860
D3	2	870
AC1, B15	6	875
D2	2	890
D6	2	970
D1	2	1015
8000/U-90-018		
Name	No.	Sewn
K7, K8	4	925
K6	2	985
K5	2	1035
K4	2	1125
K3	2	1230
K2	2	1370
K1	2	1680

8000/U-130-018				
Name	No.	Sewn	INI	
1C1, 1C2, 1C3, 1C4	8	450	both sides	
1D1, 1D2, 1D3, 1D4	8	600	both sides	
2C1, 2C2, 2C3, 2C4	8	650	both sides	
1A8	2	800	both sides	
1ABC6	6	1050	both sides	
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	1100	both sides	
1ABC7	6	1330	both sides	
8000/U-130-018				
Name	No.	Sewn	INI	
1K1, 1K2, 1K3, 1K4	8	1480	both sides	
8000/U-190-018				
Name	No.	Sewn	INI	
2K1, 2K2	4	1710	both sides	
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
AR1, AR2	4	4300	top side	red sleeve lower side
AR3	2	4295	top side	red sleeve lower side
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
BR1, BR2, BR3	6	4300	top side	blue sleeve lower side
8000/U-130-006				
Name	No.	Sewn	INI	
BR4	2	3910	top side	green sleeve lower side
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
CR1, CR2, CR3	6	4300	top side	violet sleeve lower side
PPSL200				
Name	No.	Sewn		red sleeve lower side
KR1	2	2230		sleeve lower side

XA11M_rev2 - EAZY2 M																
Linked Line Check Sheet																
	A				B				C				D		K	
	Name				Name				Name				Name		Name	
1	A1	6550	6460	6460	B1	6460	6460	6460	C1	6540	6540	6540	D1	6825	K1	7355
2	A2	6510	6415	6415	B2	6415	6415	6415	C2	6495	6495	6495	D2	6705	K2	7035
3	A3	6500	6410	6410	B3	6410	6410	6410	C3	6490	6490	6490	D3	6685	K3	6890
4	A4	6530	6445	6445	B4	6445	6445	6445	C4	6520	6520	6520	D4	6675	K4	6780
5	A5	6530	6435	6435	B5	6435	6435	6435	C5	6510	6510	6510	D5	6675	K5	6685
6	A6	6495	6405	6405	B6	6405	6405	6405	C6	6475	6475	6475	D6	6790	K6	6635
7	A7	6490	6405	6405	B7	6405	6405	6405	C7	6470	6470	6470	D7	6665	K7	6570
8	A8	6510	6430	6430	B8	6430	6430	6430	C8	6500	6500	6500	D8	6630	K8	6570
9	A9	6415	6345	6345	B9	6345	6345	6345	C9	6395	6395	6395	D9	6615		
10	A10	6350	6285	6285	B10	6285	6285	6285	C10	6325	6325	6325	D10	6625		
11	A11	6285	6220	6220	B11	6220	6220	6220	C11	6255	6255	6255				
12	A12	6255	6200	6200	B12	6200	6200	6200	C12	6225	6225	6225				
13	A13	6060	6025	6025	B13	6025	6025	6025	C13	6070	6070	6070				
14	A14	5945	5925	5925	B14	5925	5925	5925	C14	5955	5955	5955				
15	A15	5785	5820	5820	B15	5820	5820	5820								

XA11M_rev2 - EAZY2 M		
DSL70 red		
Name	No.	Sewn
B14	2	485
A14	2	505
C14	2	515
B13	2	585
A13	2	620
C13	2	630
B12	2	635
B11	2	655
C12	2	660
B10	2	665
A12, C11	4	690
C10	2	705
A11	2	720
B9	2	725
A10	2	730
C9	2	775
B6, B7	4	785
B3	2	790
A9, B2	4	795
B8	2	810
B5	2	815
B4	2	825
B1	2	840
D9	2	855
C7, D10	4	865
A7, C6, D8	6	870
A6	2	875
A3	2	880
C3	2	885
AC2, A8	6	890
C8	2	895
A15	2	900
C5, D7	4	905
A4, A5	4	910
CD4, D5	6	915
D3	2	925
A1	2	930
B15, C1	4	935
D2	2	945
D6	2	1030
D1	2	1075
DSL70 yellow		
Name	No.	Sewn
K7, K8	4	985
K6	2	1050

K5	2	1100
K4	2	1195
K3	2	1305
K2	2	1450
K1	2	1770
PPSL120 red		
Name	No.	Sewn
1C1, 1C2, 1C3, 1C4	8	470
1D1, 1D2, 1D3, 1D4	8	625
2C1, 2C2, 2C3, 2C4	8	675
1A8	2	835
1ABC6	6	1095
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	1150
1ABC7	6	1390
PPSL120 yellow		
Name	No.	Sewn
1K1, 1K2, 1K3, 1K4	8	1545
PPSL200 yellow		
Name	No.	Sewn
2K1, 2K2	4	1785
A-7343-280-018 - 2 7343 280 222 0		
Name	No.	Sewn
AR1, AR2, AR3	6	4485
A-7343-280-005 - 2 7343 280 300 0		
Name	No.	Sewn
BR1, BR2, BR3	6	4485
A-6843-120-006 green		
Name	No.	Sewn
BR4	2	4065
A-7343-280-024 - 2 7343 280 248 0		
Name	No.	Sewn
CR1, CR2, CR3	6	4485
A-10/N-200 yellow		
Name	No.	Sewn
KR1	2	2315

XA11M_rev3 - EAZY2 M Superlight		
8000/U-90-018		
Name	No.	Sewn
B14	2	485
A14	2	505
C14	2	515
B13	2	585
A13	2	620
C13	2	630
B12	2	635
B11	2	655
C12	2	660
B10	2	665
A12, C11	4	690
C10	2	705
A11	2	720
B9	2	725
A10	2	730
C9	2	775
B6, B7	4	785
B3	2	790
A9, B2	4	795
B8	2	810
B5	2	815
B4	2	825
B1	2	840
D9	2	855
C7, D10	4	865
A7, C6, D8	6	870
A6	2	875
A3	2	880
C3	2	885
AC2, A8	6	890
C8	2	895
A15	2	900
C5, D7	4	905
A4, A5	4	910
CD4, D5	6	915
D3	2	925
A1	2	930
B15, C1	4	935
D2	2	945
D6	2	1030
D1	2	1075
8000/U-90-018		
Name	No.	Sewn
K7, K8	4	985
K6	2	1050

K5	2	1100		
K4	2	1195		
K3	2	1305		
K2	2	1450		
K1	2	1770		
8000/U-130-018				
Name	No.	Sewn	INI	
1C1, 1C2, 1C3, 1C4	8	470	both sides	
1D1, 1D2, 1D3, 1D4	8	625	both sides	
2C1, 2C2, 2C3, 2C4	8	675	both sides	
1A8	2	835	both sides	
1ABC6	6	1095	both sides	
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	1150	both sides	
1ABC7	6	1390	both sides	
8000/U-130-018				
Name	No.	Sewn	INI	
1K1, 1K2, 1K3, 1K4	8	1545	both sides	
8000/U-190-018				
Name	No.	Sewn	INI	
2K1, 2K2	4	1785	both sides	
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
AR1, AR2, AR3	6	4485	top side	red sleeve lower side
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
BR1, BR2, BR3	6	4485	top side	blue sleeve lower side
8000/U-130-006				
Name	No.	Sewn	INI	
BR4	2	4065	top side	green sleeve lower side
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
CR1, CR2, CR3	6	4485	top side	violet sleeve lower side
PPSL200				
Name	No.	Sewn		
KR1	2	2315		sleeve lower side

XA11L_rev2 - EAZY2 L																
Linked Line Check Sheet																
	A				B				C				D		K	
	Name				Name				Name				Name		Name	
1	A1	6935			B1	6835			C1	6925			D1	7225	K1	7760
2	A2	6890			B2	6790			C2	6880			D2	7100	K2	7430
3	A3	6880			B3	6785			C3	6870			D3	7080	K3	7280
4	A4	6915			B4	6820			C4	6905			D4	7075	K4	7165
5	A5	6915			B5	6815			C5	6895			D5	7075	K5	7065
6	A6	6875			B6	6780			C6	6860			D6	7190	K6	7015
7	A7	6870			B7	6780			C7	6860			D7	7060	K7	6945
8	A8	6895			B8	6810			C8	6885			D8	7025	K8	6935
9	A9	6795			B9	6720			C9	6775			D9	7010		
10	A10	6725			B10	6655			C10	6700			D10	7020		
11	A11	6660			B11	6595			C11	6630						
12	A12	6630			B12	6570			C12	6595						
13	A13	6415			B13	6375			C13	6430						
14	A14	6290			B14	6270			C14	6305						
15	A15	6125			B15	6165										

XA11L_rev2 - EAZY2 L		
DSL70 red		
Name	No.	Sewn
B14	2	540
A14	2	560
C14	2	575
B13	2	645
A13	2	685
B12, C13	4	700
B11, C12	4	725
B10	2	730
A12, C11	4	760
C10	2	775
A11	2	790
B9	2	795
A10	2	800
C9	2	850
B6, B7	4	855
B3	2	860
B2	2	865
A9	2	870
B8	2	885
B5	2	890
B4	2	895
B1	2	910
D9	2	930
D10	2	940
AC7, C6, D8	8	945
A6	2	950
AC3	4	955
AC2	4	965
AC8	4	970
A15, C5, D7	6	980
AC4, A5	6	990
D4, D5	4	995
D3	2	1000
AC1	4	1010
B15, D2	4	1020
D6	2	1110
D1	2	1155
DSL70 yellow		
Name	No.	Sewn
K8	2	1060
K7	2	1070
K6	2	1140
K5	2	1190

K4	2	1290
K3	2	1405
K2	2	1555
K1	2	1885
PPSL120 red		
Name	No.	Sewn
1C1, 1C2, 1C3, 1C4	8	495
1D1, 1D2, 1D3, 1D4	8	660
2C1, 2C2, 2C3, 2C4	8	715
1A8	2	880
1ABC6	6	1155
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	1210
1ABC7	6	1465
PPSL120 yellow		
Name	No.	Sewn
1K1, 1K2, 1K3, 1K4	8	1630
PPSL200 yellow		
Name	No.	Sewn
2K1, 2K2	4	1880
A-7343-280-018 - 2 7343 280 222 0		
Name	No.	Sewn
AR1, AR2, AR3	6	4730
A-7343-280-005 - 2 7343 280 300 0		
Name	No.	Sewn
BR1, BR2, BR3	6	4730
A-6843-120-006 green		
Name	No.	Sewn
BR4	2	4280
A-7343-280-024 - 2 7343 280 248 0		
Name	No.	Sewn
CR1, CR2, CR3	6	4730
A-10/N-200 yellow		
Name	No.	Sewn
KR1	2	2430

XA11L_rev3 - EAZY2 L Superlight		
8000/U-90-018		
Name	No.	Sewn
B14	2	540
A14	2	560
C14	2	575
B13	2	645
A13	2	685
B12, C13	4	700
B11, C12	4	725
B10	2	730
A12, C11	4	760
C10	2	775
A11	2	790
B9	2	795
A10	2	800
C9	2	850
B6, B7	4	855
B3	2	860
B2	2	865
A9	2	870
B8	2	885
B5	2	890
B4	2	895
B1	2	910
D9	2	930
D10	2	940
AC7, C6, D8	8	945
A6	2	950
AC3	4	955
AC2	4	965
AC8	4	970
A15, C5, D7	6	980
AC4, A5	6	990
D4, D5	4	995
D3	2	1000
AC1	4	1010
B15, D2	4	1020
D6	2	1110
D1	2	1155
8000/U-90-018		
Name	No.	Sewn
K8	2	1060
K7	2	1070
K6	2	1140
K5	2	1190
K4	2	1290

K3	2	1405		
K2	2	1555		
K1	2	1885		
8000/U-130-018				
Name	No.	Sewn	INI	
1C1, 1C2, 1C3, 1C4	8	495	both sides	
1D1, 1D2, 1D3, 1D4	8	660	both sides	
2C1, 2C2, 2C3, 2C4	8	715	both sides	
1A8	2	880	both sides	
1ABC6	6	1155	both sides	
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	1210	both sides	
1ABC7	6	1465	both sides	
8000/U-130-018				
Name	No.	Sewn	INI	
1K1, 1K2, 1K3, 1K4	8	1630	both sides	
8000/U-190-018				
Name	No.	Sewn	INI	
2K1, 2K2	4	1880	both sides	
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
AR1, AR2, AR3	6	4730	top side	red sleeve lower side
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
BR1, BR2, BR3	6	4730	top side	blue sleeve lower side
8000/U-130-006				
Name	No.	Sewn	INI	
BR4	2	4280	top side	green sleeve lower side
8000/U-230-018				
Name	No.	Sewn	INI	
CR1, CR2, CR3	6	4730	top side	violet sleeve lower side
PPSL200				
Name	No.	Sewn		
KR1	2	2430		sleeve lower side

E. SERVICE BOOKLET - SERVICEHEFT

Model: EAZY2

Size/Größe: XXS XS S M L

Serial number/Seriennummer: _____

Colour/Farbe: _____

Date of purchase/Kaufdatum: _____

Date of first flight/Erstflug: _____

Pilot (1. Owner/ Halter)

First name/Vorname: _____

Family name/Nachname: _____

Street/Straße: _____

City/Wohnort: _____

Post code/PLZ: _____

Country/Land: _____

Telephone/Telefon: _____

Fax: _____

Email: _____

Pilot (2. Owner/ Halter)

First name/Vorname: _____

Family name/Nachname: _____

Street/Straße: _____

City/Wohnort: _____

Post code/PLZ: _____

Country/Land: _____

Telephone/Telefon: _____

Fax: _____

Email: _____

Pilot (3. Owner/ Halter)

First name/Vorname: _____

Family name/Nachname: _____

Street/Straße: _____

City/Wohnort: _____

Post code/PLZ: _____

Country/Land: _____

Telephone/Telefon: _____

Fax: _____

Email: _____

Please ensure that your Service centre signs after each check, here.
Bitte achten Sie darauf, dass Ihr Service-Betrieb nach jeder Inspektion abstempelt und unterschreibt.

Service 1

Date/Datum: _____

Type of service/Art der Serviceleistung

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Service 2

Date/Datum: _____

Type of service/Art der Serviceleistung

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Service 3

Date/Datum: _____

Type of service/Art der Serviceleistung

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Please ensure that your Service-station signs after each check here.
Bitte achten Sie darauf, dass Ihr Service-Betrieb nach jeder Inspektion abstempelt und unterschreibt.

Service 4

Date/Datum: _____

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Type of service/Art der Serviceleistung

Service 5

Date/Datum: _____

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Type of service/Art der Serviceleistung

Service 6

Date/Datum: _____

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Type of service/Art der Serviceleistung

F. Registry Of Product - Produktregistrierung

Model/Modell: EAZY2

EAZY2 SUPERLIGHT

Size/Größe: XXS XS S M L

Serial Number/Seriennummer: _____

Date of Purchase/Kaufdatum: _____

First Flight/Erstflug: _____

Check Flight made from/Eingeflogen von: _____

Customer/Käufer:

Family Name/ Nachname: _____

First Name/Vorname: _____

Address/Adresse: _____

Tel: _____

Fax: _____

Email: _____

Stamp of Distributor and Signature/Händlerstempel und Unterschrift

Product Registration: cut off and send to AIRDESIGN, or register online at: www.ad-gliders.com
Produktregistrierung abtrennen und einschicken, oder online registrieren unter:
www.ad-gliders.com