

Gleitschirm

EAZY 3

EAZY

EN/LTF-A

Betriebshandbuch

Rev1 –27.09.2022

Inhaltsverzeichnis

1.	Haftungsausschluss	4
2.	Konstruktion und Design	5
3.	Technische Daten	10
4.	Piloteneignung	10
5.	Gurtzeug	11
6.	Windenschlepp	12
7.	Flugpraxis	13
a.	Vorflugcheck und Startvorbereitungen:	13
b.	Checkliste - Vorflugcheck	13
c.	Der Start	14
d.	Kurvenflug	14
e.	Aktives Fliegen	15
f.	Beschleunigtes Fliegen	16
g.	Die Landung	16
h.	Windenschlepp	17
i.	Einseitige Klapper und Frontale Klapper	17
j.	Öffnen eines Verhängers	17
k.	Trudeln (Negativdrehung)	17
l.	Fullstall - Sackflug	18
m.	Abstiegshilfen	19
i.	Steilspirale	19
ii.	B-Stall	20
iii.	„Ohren anlegen“	20
8.	Wartung, Pflege und Reparaturen	21
9.	Kontrolle- Nachprüfung	27
10.	Schlusswort	28
A.	ANHANG – ANNEX - ANNEXE	98
a.	Übersichtszeichnung – Overview - Généralités	98
b.	Leinenplan – Line Plan – Plan de suspentage	99
c.	Tragegurt – Riser - Elévateur	101
B.	Material – Materials - Matériaux	105
C.	INSPECTION CERTIFICATE - DGAC	106
D.	Leinen - Lines	114
E.	SERVICE BOOKLET - SERVICEHEFT	139
F.	Registry Of Product - Produktregistrierung	144



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 EAZY3 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 dem geprüften Muster, getestet nach den Bestimmungen der deutschen Lufttüchtigkeitsforderung LTF und der Europäischen Norm EN: LTF NFL HG/GS 2-565-20 & EN 926-1:2016, DIN EN 926-2:2014-05 / EN926-2:2013+A1:2021
- 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 geeigneter Windenführer zur Verfügung steht.
- Vor einem Windschlepp 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 Übungsstand 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

EAZY



Eazy 3 – #welcomeboard

Archie lächelte glücklich, denn er hatte den Job auf Grund seiner leidenschaftlichen Präsentation des Volt4 bekommen.

Zwar war er etwas verwundert, da das Team danach entschied, ein verrücktes Video zu machen, das seine Verkaufsargumente eher ins Lächerliche zog. Aber nun ging es darum, ihren neuesten Schirm zu präsentieren – den EAZY 3.

Die Vorgaben zur Präsentation waren absolut absurd: “break your own rules”, “think out of the box”. Nicht nur das, es war eigentlich alles “outta space”! Die Jungs sind offensichtlich verrückt! Und dann hielt Archie den EAZY 3 in seinem Arm. Neugierig betrachtete er ihn und bewunderte die Liebe zum Detail, die jedem einzelnen Element des Flügels anzusehen war: Die stilvolle Shark-Nose, die übersichtlichen Tragegurte, das neue Farbdesign...

Archie gehörte nicht zu jener Sorte von Menschen, die schon immer vom Fliegen geträumt hatten, die Linienpilot werden wollten oder so etwas in der Art. Der Gleitschirm war quasi zu ihm gekommen- ein sehr überraschendes Treffen, das mit diesem Eazy 3- es hatte ihm eine neue Welt eröffnet.

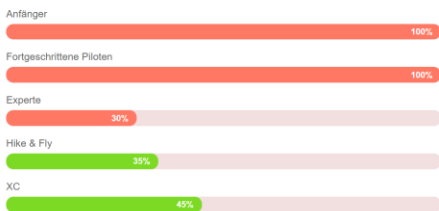
Der Eazy 3 – the bird call

Emotionen überkamen Archie, als er sich erinnerte, wie seine Füße das allererste Mal vom Boden abhoben, als er in der Luft war: „Jetzt bist du der Pilot!“ Er war erstaunt, was er seitdem erreicht hatte: Seine erste Thermik, seine erste Top-Landung, seine ersten XC-Flüge! Alles dank dieses hübschen, kleinen Flügels namens Eazy 3.

Er lächelte, als er die Wolkenbasis erreichte und darauf wartete, dass seine Freunde ihm folgen würden. Wie weit würde ihn der Eazy 3 heute tragen? Er war neugierig und strahlte vor Freude.



Break your own rules



Wie kann man den Eazy 3 beschreiben...

...in einem Wort?

Natürlich easy!

...in einem Bild?

Mit den Vögeln in der Thermik kreisen, magisch!

...in einem Traum?

Dieser besondere Tag, an dem du dich entscheidest, mal zu schauen, was wohl hinter dem nächsten Hügel auf dich wartet: Dein erster Streckenflug!

Was der Designer dazu sagt...



„Eazy 3... Ja, der Name dieses Flügels ist Programm! Obwohl schon sein Vorgänger für das einfache Flugverhalten und die Sicherheit bekannt war, ist es uns gelungen, das gesamte Konzept weiter zu verfeinern, das Design zu verbessern und dabei all die guten Eigenschaften des Vorgängers beizubehalten. Klingt nach Blabla, aber was soll ich sagen? Es ist, was es ist!“

Stephan Stiegler
Designer

Aufbau & Eigenschaften

- Die Leistungssteigerung wurde hauptsächlich durch eine etwas veränderte Krümmung, interne Mini-Ribs und eine sorgfältig geformte Shark-Nose erreicht.
- Die 20-mm-Tragegurte und die farblich gekennzeichneten Leinen sind übersichtlich und leicht verständlich.
- Ober- und Untersegel sind aus starkem Dokdo 40 g/m², die Rippen aus Dominico 30D Hard: Robustheit ist der Schlüssel.



Hast du gewusst?

AirDesign hat schon immer darauf geachtet, XXS-Größen für leichte Piloten anzubieten, die in Bezug auf Oberfläche, Verhalten und Leistung auch wirklich an sie angepasst sind. Der Eazy 3 macht da keine Ausnahme und du kannst aus einer Reihe an Größen von 50 bis 125 kg wählen.

EAZY3 – PILOTENPROFIL:

- Dein erster Schirm. Der EAZY3 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 auch 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**
- **Echte „SHARK-NOSE“**
- **Vortex Holes** zerstreuen die schädlichen Randwirbel am Flügelende und erhöhen so die Leistung
- **Razoredge**
- **Mini-Ribs** mit innenliegenden Nähten 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



3. Technische Daten



Größe	XXS	XS	S	M	L	XL
Fläche ausgelegt (m ²)	18.72	21.16	23.61	25.96	28.34	30.69
Fläche projiziert (m ²)	16.17	18.28	20.40	22.43	24.48	26.51
Spannweite ausgelegt (m)	9.54	10.14	10.71	11.24	11.74	12.21
Spannweite projiziert (m)	7.72	8.21	8.67	9.10	9.50	9.89
Streckung ausgelegt	4.86	4.86	4.86	4.86	4.86	4.86
Streckung projiziert	3.69	3.69	3.69	3.69	3.69	3.69
Anzahl Zellen	34	34	34	34	34	34
Schirmgewicht (kg)	4.12	4.46	4.83	5.2	5.63	5.92
LTF/EN Kategorie	EN/LTF-A	EN/LTF-A	EN/LTF-A	EN/LTF-A	EN/LTF-A	EN/LTF-A
Startgewicht (kg)	50-65-72*	60-78	72-92	85-105	100-125	115-140

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

4. Piloteneignung

Der AirDesign EAZY3 ist ein EN/LTF-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 EAZY3 anfängertauglich.

Der EAZY3 ist die perfekte Wahl für deinen Erstschilder oder für Piloten die einen Schirm mit maximaler Sicherheit wollen.

Der EAZY3 ist ausschließlich für „**einsitzige Nutzung**“ mustergeprüft.

LTF und EN Einstufung

Der AIRDESIGN EAZY3 wurde bei der abschließenden Klassifizierung in die **LTF Klasse A und EN A** eingeteilt.

Eignung für die Ausbildung

Grundsätzlich für die Ausbildung geeignet.

Auszug aus der EN-NORM über Beschreibung der Schirmklassen:

Die Klasse soll Piloten eine Orientierungshilfe bieten, ob ein Gleitschilder für ihr Pilotenkönnen geeignet ist (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1 — Beschreibung der Gleitschilderklassen

Klasse	Beschreibung der Flugeigenschaften	Beschreibung des erforderlichen Pilotenkönnens
A	Gleitschilder mit einem Maximum an passiver Sicherheit und einem extrem verzeihenden Flugverhalten. Gute Widerstandsfähigkeit gegen abnormale Flugzustände.	Für alle Piloten einschließlich Piloten aller Ausbildungsstufen.

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 EAZY3 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 EAZY3 reagiert auf Gewichtsveränderungen mit einer leichten Erhöhung bzw. Verlangsamung des Trimm speeds, wobei aber kaum ein Einfluss auf die Gleitleistung festzustellen ist.

EAZY3 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.

5. Gurtzeug

Der EAZY3 ist für alle moderne Gurtzeuge mit Klassifizierung GH zugelassen.

Auszug aus der EN 926-2 bezüglich Gurtzeugabmessungen die bei den Testflügen benutzt wurden:

5.5.6 Gurtzeugabmessungen

Der Testpilot (und der Passagier im Falle der Prüfung in doppelsitziger Konfiguration) muss ein Gurtzeug mit einem Normalabstand laut Tabelle 49 von den Befestigungspunkten der Gleitschirm-Tragegurte (gemessen von den Mittellinien der Karabiner) zur Sitzbrettoberfläche verwenden.

Der horizontale Abstand der Befestigungspunkte der Gleitschirm-Tragegurte (gemessen von den Mittellinien der Karabiner) muss wie in Tabelle 49 eingestellt werden.

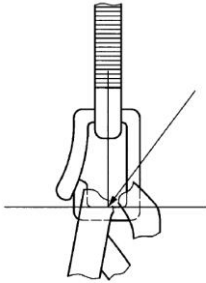


Figure 3 — Harness upper measuring point

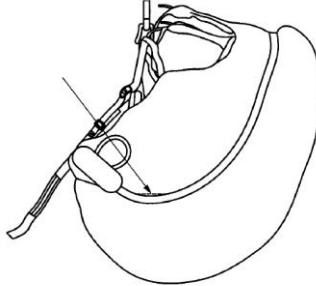


Figure 4 — Harness lower measuring point

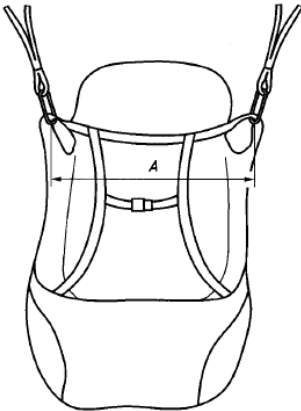


Figure 5 — Width of harness attachment points

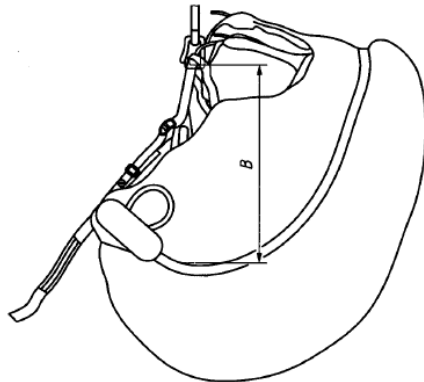


Figure 6 — Height of harness attachment points

Table 49 — Total weight in flight

TWF (total weight in flight)	< 80 kg	80 kg - 100 kg	> 100 kg
Width (measurement A on Figure 5)	(40 ± 2) cm	(44 ± 2) cm	(48 ± 2) cm
Height (measurement B on Figure 6)	(40 ± 1) cm	(42 ± 1) cm	(44 ± 1) cm

6. Windenschlepp

Der EAZY3 ist problemlos für den Windenschlepp geeignet. Der Einsatz einer passenden Schlepphilfe ist nicht zwingend, aber auf jeden Fall empfehlenswert und verschafft dem Piloten mehr Sicherheitsreserven während der Schleppphase.

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. Verknottete 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 EAZY3 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 aufgezogen. 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 STRÖMUNGSABRISSSES!

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 EAZY3 sich mit Hilfe der C-Gurte eingeschränkt steuern und landen.

Positionierung der Bremsgriffe

Der EAZY3 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 erfiegen. 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 Frontalklappen 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 Trudelns (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.

I. 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 EAZY3 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 EAZY3 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. Abstieghilfen

i. Steilspirale

Die Steilspirale wird durch vorsichtiges Erhöhen des Bremsleinenzugs und Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite eingeleitet. Der EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 über mehrere Jahre lufttuchtig bleiben.

Packen des Gleitschirmes

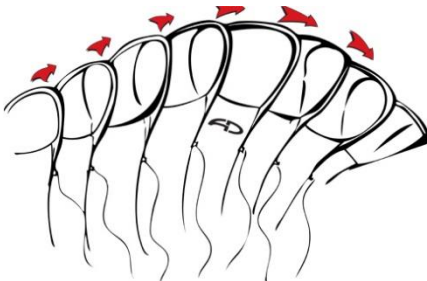
Für eine lange Haltbarkeit Deines Schirmes und um die Nylon-Stäbe im Nasenbereich nicht unnötig zu knicken, empfehlen wir den Schirm Rippe auf Rippe zusammenzulegen (ähnlich einer Ziehharmonika). Bei unsachgemäßer Packweise und längerer Lagerung kann es passieren, dass sich Teile im Schirm verformen.

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 EAZY3 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 EAZY3 ist mit ummantelten Aramid- und Dyneema-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 EAZY3, so wie jeder andere Gleitschirm, Verschleiß- und Alterungserscheinungen, die das Flugverhalten, die Leistung und die Flugsicherheit beeinträchtigen können. Der EAZY3 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 EAZY3 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!





Paraglider

EAZY 3

EAZY

EN/LTF-A

Manual

Rev1 –27.09.2022

AIRDESIGN GmbH
Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA
e-mail: info@ad-gliders.com
www.ad-gliders.com

Contents

1.	Disclaimer and important advice for your own safety	34
2.	Construction.....	36
3.	Technical Data.....	41
4.	Pilot target group	41
5.	Harness	43
6.	Towing / winching	45
7.	Practical Flying	45
a.	Pre-flight check	45
b.	Check-list – pre-flight-check.....	45
c.	Take-off.....	47
d.	Turning flight.....	48
e.	Brake line length	48
f.	Active flying.....	49
g.	Accelerating	49
h.	Landing.....	49
i.	Towing and winching	50
j.	Asymmetric and frontal collapses	50
k.	Reopening a cravat	50
l.	Negative spin	51
m.	Full-stall – Deep/Parachutal Stall	51
n.	Rapid decent manoeuvres	52
i.	Spiral	52
ii.	B-line stall.....	53
iii.	“Big-ears”	53
8.	Maintenance and Repairs	55
9.	Checking the glider.....	62
10.	The Final Word.....	63
A.	ANHANG – ANNEX - ANNEXE	98
a.	Übersichtszeichnung – Overview - Généralités.....	98
b.	Leinenplan – Line Plan – Plan de suspentage	99
c.	Tragegurt – Riser - Elévateur	101
B.	Material – Materials - Matériaux	105
C.	INSPECTION CERTIFICATE - DGAC	106
D.	Leinen - Lines	114
E.	SERVICE BOOKLET - SERVICEHEFT	139
F.	Registry Of Product - Produktregistrierung.....	144



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 EAZY3 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
Rhombenstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA
e-mail: info@ad-gliders.com
www.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 “test-sample” tested by “ParaTest” under the certification requirements of the German LTF (Lufttüchtigkeitsforderung) and with the European Norm EN: LTF NFL HG/GS 2-565-20 & EN 926-1:2016, EN 926-2:2014-05 / EN926-2:2013+A1:2021
- 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



Eazy 3 – #welcomeaboard

Archie was smiling blissfully.

He had been hired after his impassioned presentation of the Volt 4, which still amazed him since afterwards the team had decided to shoot an insane video that seemed to make fun of his business arguments. He suffered for some time from nightmares populated by food processors and banana peels. They were crazy and they hired him. And now he had to present their latest glider, the Eazy 3.

Before, he would have stayed for days staring at a blank page, he would have done in-depth research, would have interviewed specialists, he would have racked his brains until he had a migraine. But that was before. Because he had never flown before. They kept repeating “break your own rules”, they were brainstorming, and their suggestions were completely eccentric, it was not out of the box anymore it was outta space!

They were crazy. And then one day, they stuck a carton in his arms. It was the new Eazy. He examined it with curiosity. He had been surprised by the smell of the brand-new fabric, had admired the sense of detail given to all the elements of the wing: its very stylish shark-nose, the very clear risers, the new color design... He was not part of those people who had always dreamed of flying, who wanted to become an airline pilot, etc. The paraglider had fallen on him. An unlikely meeting. With this Eazy 3. It had opened up a new world to him.

Eazy 3 – the bird call

Archie remembered with emotion the first time his feet had taken off the ground and once in the air, “the pilot in command is you!”. He then marveled at everything he had accomplished since:

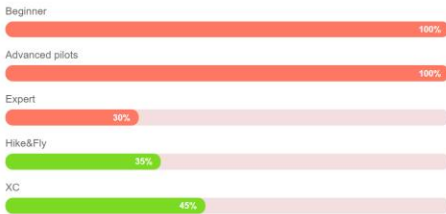
his first thermals, his first top landing, his first XC explorations... Thanks to this pretty little machine that is the Eazy 3.

He smiled stupidly. He was reaching the cloudbase, waiting for his friends to join. How far will the Eazy 3 take him? He was crazy too and he was delighted.





Break your own rules



How to describe the Eazy 3...

...in one word?

Easy of course!

...in one image?

Thermalling with birds, so magical!

...in one dream?

That special day when you decide to go see what's going on on the hill next door: your first XC!

Designer's words...

22



"Eazy 3...Yes, the name of this wing is program! Even though its predecessor was known for its easy flying and safety behaviours, we were able to refine the whole concept and improve the design while keeping all the good things from the previous one... Sounds like blabla, but what shall I tell you? It is what it is!"

Stephan Stiegler
Designer

EAZY3 – 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 with internal seams**
- **Real “SHARK-NOSE”**
- 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





3. Technical Data

EAZY

SIZE	XXS	XS	S	M	L	XL
AREA FLAT (m ²)	18.72	21.16	23.61	25.96	28.34	30.69
AREA PROJECTED (m ²)	16.17	18.28	20.40	22.43	24.48	26.51
SPAN FLAT (m)	9.54	10.14	10.71	11.24	11.74	12.21
SPAN PROJECTED (m)	7.72	8.21	8.67	9.10	9.50	9.89
ASPECT RATIO FLAT	4.86	4.86	4.86	4.86	4.86	4.86
ASPECT RATIO PROJ.	3.69	3.69	3.69	3.69	3.69	3.69
CELLS	34	34	34	34	34	34
WEIGHT (kg)	4.12	4.46	4.83	5.2	5.63	5.92
LTF/EN CATEGORY	EN-A	EN-A	EN-A	EN-A	EN-A	EN-A
TAKE OFF WEIGHT (kg)	50-65-72*	60-78	72-92	85-105	100-125	115-140

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

4. Pilot target group

The AIRDESIGN EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 ideal for progression. The EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 is suitable for the use in the school environment as stated by the manufacturer.

Excerpt from EN-NORM:

Table 1 — Description of the paraglider classes

Class	Description of flight characteristics	Description of pilot skills required
A	Paragliders with maximum passive safety and extremely forgiving flying characteristics. Gliders with good resistance to departures from normal flight.	Designed for all pilots including pilots under all levels of training.

Pilots' aptitude

The EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 reacts to a variation in loading with a slight reduction or increase of trim-speed. The performance remains more or less the same.

EAZY3 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.

5. Harness

The EAZY3 is type-tested for use with all modern harnesses – rated as GH.
Below you find information about the use of harness dimensions which was used during certification and is written in the EN-926-2 norm:

5.5.6 Harness dimensions

The test pilot (and the passenger when testing in two-seater configuration) shall use a harness with a perpendicular distance from the harness attachment points (bottom of the carabiners as shown in Figure 3, measured from connector centrelines) to the seat board top surface as shown in Figure 4 depending on the total weight in flight as shown in Table 49.

The horizontal distance between the harness attachment points (measured between connector centrelines) shall be set depending on the total weight in flight as shown in Figure 5 and Table 49.

When testing in two-seater configuration, the horizontal dimension of the passenger's harness is set to the same width as the pilot's harness.

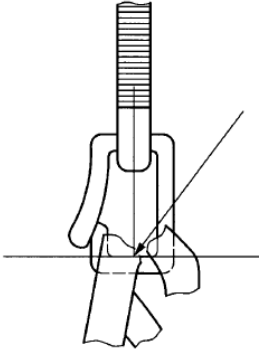


Figure 3 — Harness upper measuring point

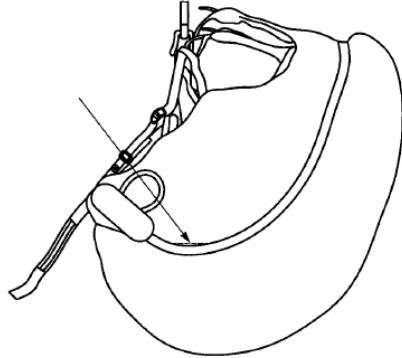


Figure 4 — Harness lower measuring point

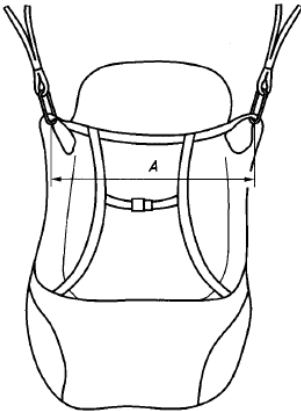


Figure 5 — Width of harness attachment points

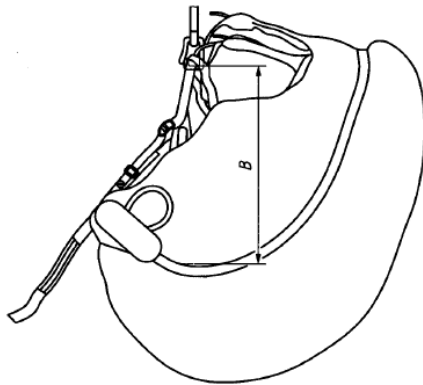


Figure 6 — Height of harness attachment points

Table 49 — Total weight in flight

TWF (total weight in flight)	< 80 kg	80 kg - 100 kg	> 100 kg
Width (measurement A on Figure 5)	(40 ± 2) cm	(44 ± 2) cm	(48 ± 2) cm
Height (measurement B on Figure 6)	(40 ± 1) cm	(42 ± 1) cm	(44 ± 1) cm

6. Towing / winching

The EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3, 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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.

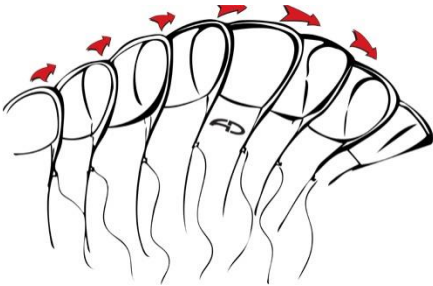
For details see the accessories section of the www.ad-gliders.com website.

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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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 EAZY3 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!



Parapente

EAZY3

EAZY

EN/LTF-A

Manuel d'utilisation et d'entretien

Rev1 –27.09.2022

AIRDESIGN GmbH
Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA
e-mail: info@ad-gliders.com
www.ad-gliders.com

Sommaire

1.	Avertissement et informations importantes pour votre sécurité	68
2.	Construction.....	70
3.	Données Techniques.....	75
4.	Pilote ciblé	75
5.	Sellette	76
6.	Remorquage / treuillage	76
7.	Pratique du vol libre.....	76
a.	Vérification pré-vol	77
b.	Check-list – Vérification pré-vol	77
c.	Décollage	78
d.	Virage.....	79
e.	Longueur de ligne de frein	79
f.	Pilotage actif	80
g.	Accélérer	80
h.	Atterrir	81
i.	Remorquage et treuillage	81
j.	Fermetures asymétriques et frontales.....	81
k.	Rouvrir une cravate.....	82
l.	Vrille.....	82
m.	Décrochage complet et parachutal	82
n.	Manœuvres de descente rapide	84
iv.	Spirale.....	84
v.	Décrochage aux B	85
vi.	“Grandes Oreilles”	85
8.	Entretien et réparations.....	87
9.	Contrôler le parapente.....	94
10.	Le dernier mot	95
A.	ANHANG – ANNEX - ANNEXE	98
a.	Übersichtszeichnung – Overview - Généralités.....	98
b.	Leinenplan – Line Plan – Plan de suspentage.....	99
c.	Tragegurt – Riser - Elévateur	101
B.	Material – Materials - Matériaux	105
C.	INSPECTION CERTIFICATE - DGAC	106
D.	Leinen - Lines	114
E.	SERVICE BOOKLET - SERVICEHEFT	139
F.	Registry Of Product - Produktregistrierung.....	144



BIENVENUE CHEZ AIRDESIGN

**FÉLICITATIONS POUR L'ACHAT DE VOTRE NOUVEAU PARAPENTE.
NOUS VOUS SOUHAITONS DE NOMBREUSES HEURES DE VOL.**

Nous aimerions être en mesure de vous informer des dernières nouvelles et des développements à AIRDESIGN ainsi que de vous offrir des conseils pertinents et des promotions spéciales. Veuillez enregistrer votre nouveau parapente en remplissant le formulaire d'inscription (en annexe) et nous le renvoyer.

Vous pouvez également vous inscrire en ligne sur notre site Web à l'adresse www.ad-gliders.com. S'il vous plaît consulter le site Web pour plus de détails.

Si vous le souhaitez, vous pouvez vous inscrire à la newsletter AIRDESIGN.

Il suffit de nous fournir votre adresse e-mail et vous serez toujours au courant des dernières nouvelles du monde AIRDESIGN.

À tout instant, des nouvelles et des informations sont disponibles sur notre page Facebook "Air Design Gliders France". Devenez fan et vous êtes en ligne avec nous chaque fois que vous vous connectez à Facebook.

Plus d'informations sur le EAZY3 peuvent être trouvées sur notre site Web: www.ad-gliders.com.

Pour toute autre question, veuillez contacter votre revendeur AIRDESIGN le plus proche ou contactez-nous directement à AIRDESIGN.

AIRDESIGN GmbH
Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA
e-mail: info@ad-gliders.com
www.ad-gliders.com

1. Avertissement et informations importantes pour votre sécurité

Merci de lire attentivement ce qui suit:

- Ce parapente est un accessoire de sport aérien homologué avec un poids de moins de 120 kg. Il n'est pas utilisable pour des ouvertures en chute libre.
- Ce parapente satisfait, au moment de la livraison, aux exigences de certification de la norme allemande LTF (Lufttüchtigkeitsforderung) et à la norme européenne EN: LTF NFL HG/GS 2-565-20 & EN 926-1:2016, EN 926-2:2014-05 / EN926-2:2013+A1:2021.
- Les parapentes ne doivent pas être pilotés par des personnes sans qualification valable, sauf si elles sont sous la direction d'une école de parapente agréée et qualifiée. Piloter un parapente sans connaissances, compétences et qualifications appropriées est dangereux.
- Les règlements nationaux pour l'utilisation des parapentes doivent être respectés en toutes circonstances.
- Le pilote doit respecter et respecter les règles de droit.
- Ce parapente doit uniquement être utilisé dans les limites de poids certifiées.
- Ce parapente est utilisé exclusivement à vos risques et périls.
- Le fabricant ou le distributeur ne peut être tenu responsable des dommages causés aux personnes, à la propriété ou à d'autres matériaux résultant de l'utilisation de ce parapente.
- Toute responsabilité découlant de l'utilisation de ce parapente est exclusivement celle du pilote en charge. Le fabricant ou le distributeur est exclu de toute responsabilité résultant de l'utilisation, de la mauvaise utilisation ou autre, de ce parapente.
- Il incombe au propriétaire et / ou au pilote de surveiller et de maintenir la navigabilité de ce parapente. Pour s'assurer que le parapente vole toujours avec des caractéristiques optimales, prenez soin du parapente et faites des contrôles réguliers.
- Toute modification apportée à la structure du parapente le rend non certifié (non-conformité des essais de type) et invalide toute garantie. Les réparations structurelles des parapentes ne doivent être effectuées que par un centre de service adéquatement expérimenté et reconnu. Toutes les modifications et / ou les réparations doivent être enregistrées dans l'historique de maintenance de ce manuel.
- C'est une exigence implicite que le pilote vole un parapente correspondant à son niveau de compétence. Un pilote ne doit pas voler un parapente hors de sa capacité à répondre aux exigences du parapente dans tous les états et conditions de vol.
- Le parapente doit être «testé» par un expert avant la première utilisation. La case «conformité vérifiée par» sur l'autocollant de certification apposé sur l'aile doit être contresignée avec la signature du pilote d'essai et la date du vol d'essai.
- Un équipement de remorquage approprié doit être utilisé. Ne jamais remorquer ou treuiller le parapente avec une voiture, un bateau à moteur ou un moyen mécanique ou autre sans un équipement de remorquage approprié et / ou des opérateurs qualifiés.
- S'assurer avant le remorquage ou le treuillage que l'opérateur possède l'expérience et les qualifications appropriées au type d'opération de remorquage / treuil.
- Les acrobaties ne sont pas autorisées.
- Voler sous la pluie ou avec un parapente humide n'est pas autorisé. Les pilotes devraient toujours atterrir bien avant tout risque de contact avec la pluie. Piloter un parapente mouillé peut, dans certaines circonstances, mener l'aile à son décrochage.

- Avant de piloter un nouveau parapente, pratiquez des techniques de décollage et de contrôle sur un terrain plat ou une pente d'entraînement.
- Effectuez les premiers vols avec un nouveau parapente sur un site que vous utilisez régulièrement et lorsque les conditions météorologiques sont favorables. Sachez que votre nouveau parapente peut avoir des caractéristiques différentes de tout ce que vous avez piloté ou testé. Assurez-vous de laisser suffisamment d'espace pour l'approche d'atterrissage.
- En volant, portez toujours un casque et des gants, ainsi que des chaussures et des vêtements appropriés.
- Assurez-vous toujours que la direction et la vitesse du vent ainsi que les situations météorologiques générales sont dans les capacités du pilote et favorisent un vol sécuritaire.

Veillez lire l'ensemble de ce manuel attentivement.

NOTICE DE SECURITE IMPORTANTE

En achetant cet équipement, vous êtes responsable en tant que pilote de parapente certifié et vous acceptez tous les risques inhérents aux activités de parapente, y compris les blessures et la mort.

Une utilisation mauvaise ou incorrecte de l'équipement de parapente augmente considérablement ces risques.

Ni Airdesign ni le vendeur de l'équipement Airdesign ne peuvent être tenus responsables des blessures ou des dommages causés par le pilote à lui-même ou à des tiers en aucune circonstance.

Si un comportement de votre équipement devenait incertain, veuillez contacter votre représentant local immédiatement, votre instructeur de parapente, revendeur Airdesign ou l'importateur Airdesign dans votre pays.

2. Construction

EAZY



Eazy 3 – #welcomeaboard

Archie souriait bêtement. Il avait été embauché après sa présentation enflammée de la Volt 4, ce qui l'étonnait encore puisque derrière, l'équipe avait décidé de tourner une vidéo totalement loufoque qui semblait tourner en dérision ses arguments commerciaux. Il avait souffert pendant quelques temps de cauchemars peuplés de robots de cuisine et de peaux de bananes. Ils étaient fous et ils l'avaient embauché. Et maintenant il devait présenter leur dernière voile, l'Eazy 3.

Avant, il serait resté des jours le regard fixé sur une page blanche, il aurait fait des recherches approfondies, aurait interrogé des spécialistes, il se serait creusé la tête jusqu'à avoir la migraine. Mais ça c'était avant. Parce qu'il n'avait jamais volé auparavant. Ils ne cessaient de répéter « break your own rules », ils faisaient des brainstormings où leurs propositions détonnaient dans le milieu, ils étaient complètement barrés.

Et puis ils lui avaient collé un carton dans les bras. C'était la nouvelle Eazy. Il l'avait inspectée avec curiosité. Il avait été surpris par l'odeur du plastique neuf, avait admiré le sens du détail accordé à tous les éléments de la voile : son shark-nose stylé, les élévateurs très lisibles, le nouveau design des couleurs... Il ne faisait pas partie de ces personnes qui avaient toujours rêvé de voler, qui voulaient devenir pilote de ligne, etc. Le parapente lui était tombé dessus. Une rencontre improbable. Avec cette Eazy 3. Elle lui avait ouvert un monde nouveau.

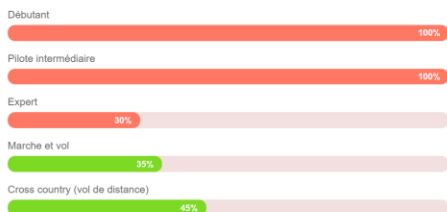


Eazy 3 – the bird call

Archie se souvient avec émotion de la première fois où ses pieds avaient décollé du sol et cette satisfaction une fois dans les airs, “le pilote aux commandes, c'est toi !”. Il s'émerveilla alors de tout ce qu'il avait accompli depuis : ses premiers thermiques, sa première repose au déco, ses premières explorations en cross... Tout ça grâce à cette jolie petite machine qu'est l'Eazy 3. Il souriait bêtement. Il atteignait maintenant la base du nuage, attendant que ses amis le rejoignent. Jusqu'ou l'Eazy 3 l'emmènerait-t-il ? Il était fou lui aussi et il en était ravi.



Break your own rules



Comment décrire l'Eazy 3 avec...

...un mot ?

Facile bien sûr !

...une image ?

Enrouler avec des oiseaux, tellement magique !

...un rêve ?

Ce jour un peu spécial où tu te décides à aller voir ce qui se trame sur la montagne d'à côté : ton premier cross !

Les mots du designer...



"L'Eazy 3...Oui, le nom de cette aile donne son programme ! Même si sa devancière était déjà connue pour sa facilité en vol et son comportement exemplaire, nous avons pu affiner l'ensemble du concept et améliorer le design tout en gardant tous les bons côtés de la version précédente... Cela pourrait ressembler à du blabla, mais qu'est-ce que je peux dire ? Elle est comme ça !"

Stephan Stiegler
Designer

EAZY3 – PROFIL PILOTE:

- Ta première voile. Celle qui te donne confiance pour développer de vraies capacités de pilote en pardonnant beaucoup, mais en donnant aussi énormément de plaisir.
- La voile qui te gardera le sourire pour longtemps : sûre, agile et précise pour de nombreux vols.
- Un décollage facile, une grande stabilité en vol, parfait aussi pour te suivre dans tes premiers vols randos.
- Disponible en très petites tailles pour les pilotes les plus léger(ères) (XS et XXS).

Caractéristiques :

- Profil ultra-stable, rassurant, neutre.
- Vitesse maximum élevée.
- Agilité au pilotage, course de freins longue et progressive.
- Décollage facile et sans efforts.
- De vraies petites tailles disponibles (XS et XXS).
- Compacte, portance et stabilité sont améliorées grâce à un nouveau profil.
- Technologies 3D Sail-Cut® (découpe et assemblage de panneaux 3D) et Nosewire® (joncs de bord d'attaque en S).
- Vortex Holes® (ouvertures permanentes en stabilos pour optimiser la pression interne, améliorer la performance en réduisant les turbulences de bouts d'ails).
- Technologie RazorEdge® (bord de fuite ultra-fin avec mini-ribs – coutures en demi-cellules).
- Caractéristiques Elévateurs :
 - Elévateurs 20mm avec poignées de freins néoprène ajustables.
 - Elévateurs A' séparés pour oreilles sans efforts (marquage spécifique).
 - Elévateurs B facilement identifiés (marquage spécifique)
 - Codes couleurs élévateurs droite – gauche.
 - Accélérateur sans effort, long débattement.





3. Données Techniques

EAZY

TAILLE	XXS	XS	S	M	L	XL
SURFACE A PLAT (m2)	18.72	21.16	23.61	25.96	28.34	30.69
SURFACE PROJETÉE (m2)	16.17	18.28	20.40	22.43	24.48	26.51
ENVERGURE A PLAT (m)	9.54	10.14	10.71	11.24	11.74	12.21
ENVERGURE PROJETÉE (m)	7.72	8.21	8.67	9.10	9.50	9.89
ALLONGEMENT A PLAT	4.86	4.86	4.86	4.86	4.86	4.86
ALLONGEMENT PROJETÉ	3.69	3.69	3.69	3.69	3.69	3.69
CELLULES	34	34	34	34	34	34
POIDS (kg)	4.12	4.46	4.83	5.2	5.63	5.92
CERTIFICATION EN / LTF	EN-A	EN-A	EN-A	EN-A	EN-A	EN-A
POIDS TOTAL VOLANT (kg)	50-65-72*	60-78	72-92	85-105	100-125	115-140

* 50-65kg est le PTV recommandé, 65-72kg est le PTV étendu (les deux en EN-A)

4. Pilote ciblé

L'AIRDESIGN EAZY3 est une aile EN / LTF A facile à utiliser qui convient à l'entraînement.

Au cours de la conception, l'accent a été mis sur la sécurité et la tolérance maximale lors de la manipulation, mais avec un souci de maniabilité et de performance.

L'EAZY3 est parfaitement adaptée aux pilotes débutants à la recherche d'un parapente avec une sécurité maximale. La longue course de freinage et l'excellente sécurité passive, ainsi que la bonne stabilité font de l'EAZY3 l'outil idéal pour progresser.

L'EAZY3 se situe bien dans les limites de la classe LTF / EN-A comme prouvé par les résultats des tests de certification dans toutes les manœuvres.

Certification LTF et EN

L'AIRDESIGN EAZY3 est certifiée lors des essais officiels en tant que LTF et EN 'A'.

L'aile a été testée pour une utilisation « monoplace » ou « solo ».

Compatibilité pour la formation

L'AirDesign EAZY3 est adaptée à l'utilisation dans un contexte de formation comme indiqué par le fabricant.

Aptitude du pilote

L'EAZY3 est une aile pour débutant qui ne nécessite aucune capacité supplémentaire par rapport à ce qui est commun à chaque pilote de parapente.

- Chaque pilote devrait être capable d'agir sous sa propre responsabilité.
- Chaque pilote qui vole sous sa propre responsabilité doit être capable de juger s'il est capable de faire face aux conditions de vol particulières pendant un vol.
- Même avec l'équipement le meilleur et le plus sûr, une mauvaise décision peut entraîner des blessures graves. Le pilote a l'obligation d'éviter de tels jugements erronés en progressant à travers une formation théorique et pratique structurée.

- Les pilotes ont l'obligation d'utiliser un équipement de protection approprié et de maintenir la capacité à voler de leur équipement.

En respectant ces principes de base, nous souhaitons à tous les pilotes une progression de vol réussie, sûre et agréable.

Gamme de poids recommandée

L'EAZY3 ne doit être utilisée que dans la plage de poids certifiée indiquée dans les données techniques de la section 3. La masse au décollage inclut le pilote plus les vêtements, le parapente, la sellette, l'équipement, etc.

L'EAZY3 réagit à une variation de charge avec une légère réduction ou augmentation de la vitesse. La performance reste plus ou moins la même.

EAZY3 XXS avec plage de poids étendue

La taille XXS peut être volée dans sa gamme étendue et certifiée de poids jusqu'à 72kg. Par exemple pour le vol-rando, l'aile peut être pilotée avec cette charge plus élevée. Un effet positif est une vitesse et une agilité plus élevées.

Nous recommandons la gamme étendue pour les pilotes qui se sentent à l'aise avec des ailes plus rapides.

5. Sellette

L'EAZY3 a été testée pour une utilisation avec tous les harnais modernes classés GH (sans croisillons actifs).

6. Remorquage / treuillage

L'EAZY3 est adaptée pour le remorquage / treuillage. L'utilisation d'un système de remorquage approprié n'est pas obligatoire mais est utile et donne plus de confiance lors du remorquage.

Important!

Le remorquage n'est recommandé que si:

- Le pilote a reçu l'instruction de remorquage
- Le treuil et les liens de débrayage conviennent au remorquage de parapentes
- L'opérateur du treuil est expérimenté et qualifié pour remorquer des parapentes

Attention : risque d'accident!

La raison la plus fréquente d'accidents pendant le remorquage est lorsque le pilote relâche les élévateurs A trop tôt pendant le décollage. Le pilote doit s'assurer que le parapente est complètement au-dessus de lui lorsqu'il donne l'ordre pour le départ.

7. Pratique du vol libre

Ce manuel n'est pas un manuel d'instruction pour apprendre à voler. Les points suivants ne sont que des informations supplémentaires.

a. Vérification pré-vol

Une vérification pré-vol prudente est recommandée avant chaque vol.

Les suspentes, les élévateurs, les maillons et la voile doivent être vérifiés pour déceler tout dommage. Ne décollez pas s'il y a le moindre dommage visible.

Assurez-vous que les mousquetons principaux entre les harnais et les élévateurs ne sont pas endommagés et sont fermés.

La sellette doit être mise en place avec le plus grand soin et toutes les sangles doivent être fixées correctement.

Vérifiez la position correcte de la poignée de secours et assurez-vous que les aiguilles ce celui-ci sont en place.

Les suspentes et les élévateurs doivent être démêlés avec soin. Vérifiez que les élévateurs ne sont pas torsadés et que les lignes de frein sont libres. Toutes les suspentes doivent passer de l'élévateur à la voile sans enchevêtrement ni nœuds - pendant le vol, il n'est souvent pas possible de défaire des nœuds dans les suspentes.

Les suspentes reposent directement au contact du sol. Par conséquent, veillez à ce qu'elles ne soient pas coincées lors du décollage.

Aucune suspente ne doit être sous la voile, sous peine de causer des accidents.

La voile doit être disposée dans une forme circulaire face au vent de sorte que toutes les lignes soient tendues uniformément lors du gonflage.

ATTENTION : NE JAMAIS DECOLLER AVEC DES MOUSQUETONS OUVERTS!

b. Check-list – Vérification pré-vol

Étalez l'aile en un léger arc de cercle et vérifiez que :

- La voile est sèche et non endommagée
- Les ouvertures des cellules sont libres
- Les élévateurs sont sans dommages et toutes les coutures sont intactes
- Les maillons sur les lignes sont correctement fermés
- Toutes les lignes sont exemptes de nœuds
- Les lignes de freins coulissent librement à travers les poulies
- Les nœuds sur les lignes de frein sont intacts

Après avoir enfilé la sellette vérifier :

- La bonne position de la poignée du secours de secours et des aiguilles
- Que les cuissardes et la sangle sont attachées correctement
- Que les mousquetons principaux sont fermés et verrouillés

Avant le décollage, vérifiez que :

- Le système d'accélérateur est connecté correctement et fonctionne sans à-coup à travers les poulies
- Les élévateurs ne sont pas torsadés
- Les lignes de frein sont libres une fois les poignées de frein dans les mains
- Le pilote est bien centré par rapport à l'aile
- La direction et la force du vent sont favorables
- La zone de décollage est dégagée
- L'espace aérien immédiat est libre de tout encombrement

c. Décollage

La clé d'un décollage réussi est de pratiquer la en pente école ou sur terrain plat aussi souvent que possible.

L'EAZY3 se gonfle facilement et régulièrement à l'aide de techniques de décollage face ou dos-voile. L'aile n'a pas tendance à rester en retrait pendant le gonflage, ni à dépasser le pilote. En dos-voile pour décoller dans un vent léger ou nul, il n'est pas nécessaire de tirer les élévateurs trop fort, ni de courir rapidement dans la phase de montée. Laisser l'aile se stabiliser au-dessus de la tête puis courir positivement vers l'avant en chargeant la sangle ventrale de la sellette, après avoir vérifié que l'aile est complètement gonflée et le suspentage dégagé de tout nœud.

Le décollage face-voile est recommandé dans les vents forts.

Les élévateurs A sont séparés. Pour le décollage, vous pouvez prendre les élévateurs A intérieurs, ou les deux. Si les oreilles se replient lors du lancement, il est conseillé de n'utiliser que les lignes A internes, ce qui est également utile pour les décollages par léger vent arrière.



d. Virage

Même pour un parapente de cette classe, vous remarquerez sa maniabilité dès le premier vol. L'EAZY3 est facile à faire tourner à n'importe quel angle de virage, des virages plats aux virages serrés.

La pression de freinage est progressive, ce qui permet au pilote de sentir l'aile et d'éviter le décrochage involontaire.

Dans l'air turbulent, l'EAZY3 absorbe très efficacement la turbulence, ce qui améliore le confort du pilote en vol.

« brake-shifting »

La fixation de la sangle pour la poulie de la ligne de frein est intentionnellement longue, ce qui permet de déplacer la poignée de frein vers l'intérieur ou l'extérieur de l'élèveateur.

Par exemple: si le parapente vire à plat, faites un virage plus serré ou plus rapide en déplaçant la main intérieure vers le centre de l'aile. L'aile accélère alors dans le virage, qu'elle resserre avec plus d'angle. En faisant le contraire - en éloignant les bras du corps - l'aile reste plus à plat et le taux de montée devient plus efficace. Nous l'appelons "brake-shifting". Veuillez trouver plus d'informations sur notre site Web ou sur Facebook (www.ad-gliders.com, www.facebook.com/AirDesignGliders).

ATTENTION : TIRER LES FREINS TROP RAPIDEMENT OU TROP PROFONDEMENT AUGMENTE LES RISQUES DE DECROCHAGE !

En entrant dans un décrochage asymétrique (virage négatif): l'aile commence à glisser dans le virage.

L'aile intérieure cesse de voler, perd de la pression et devient molle. À ce stade, les freins doivent être libérés immédiatement.

Dans le cas improbable où une ligne de frein se dégage de la poignée ou se casse, l'aile est manœuvrable à l'aide des élévateurs C. En tirant doucement sur les élévateurs C, il est possible de diriger le parapente et d'atterrir en toute sécurité.

e. Longueur de ligne de frein

La longueur de la ligne de frein de votre nouvelle EAZY3 a été réglée avec précision par les pilotes d'essai AIRDESIGN et il ne devrait pas être nécessaire de l'ajuster.

Si vous pensez qu'il est nécessaire d'ajuster la longueur de la ligne de frein en fonction de votre morphologie, de la hauteur des points d'accrochage du harnais ou du style de vol, nous vous recommandons de manipuler le parapente au sol avant de le tester en vol.

Ajustement :

Les lignes de frein sont trop courtes

- Peut entraîner de la fatigue en volant avec vos mains dans une position non naturelle
- Peut empêcher la récupération de certaines manœuvres
- Va certainement réduire la plage de vitesse de votre parapente.

Les lignes de frein sont trop longues :

- Réduire le contrôle du pilote lors du décollage
- Réduire le contrôle dans les situations de vol extrêmes
- Rendre difficile l'exécution d'une bonne ressource lors de l'atterrissage.

Chaque ligne de frein doit être attachée solidement à sa poignée de commande avec un nœud approprié.

D'autres ajustements ou modifications apportés à votre EAZY3 entraînent une perte de garantie, de navigabilité et de validité de la certification et peuvent vous mettre en danger.

Si vous avez des suggestions d'amélioration, faites-le nous savoir et nos pilotes d'essai pourront essayer vos idées dans une situation contrôlée.

f. Pilotage actif

Le pilotage actif améliore la sécurité du pilote. Voler avec un peu de frein appliqué de manière égale augmentera légèrement l'angle d'attaque et aidera à prévenir les fermetures et permettra au pilote d'avoir une réaction plus directe. Cela permet au pilote de mieux sentir l'air et l'aile, et d'anticiper les fermetures potentielles.

Le but du pilotage actif est de maintenir le parapente au-dessus de la tête du pilote dans toutes les situations en réagissant correctement aux mouvements de l'aile à l'aide des freins et du transfert de poids dans la sellette.

Lorsque vous entrez dans un thermique fort, il est important que l'aile ne soit pas trop loin derrière ou ne puisse pas entrer dans un décrochage dynamique. Pour éviter cela, il est souvent utile de relâcher légèrement les freins à l'entrée, ce qui donne un peu plus de vitesse au parapente. De même, lorsque vous sortez d'une forte montée, il peut être nécessaire de freiner davantage pour empêcher l'aile de plonger vers l'avant.

g. Accélérer

Le système d'accélérateur de l'EAZY3 est fourni avec des « crochets rapides » prêts à être fixés à un barreau d'accélérateur. Le système d'accélérateur complet doit être vérifié pour s'assurer qu'il fonctionne bien en étant suspendu dans la sellette avant de voler.

En particulier, vérifiez que l'accélérateur ne sera pas actif en vol normal. Les nœuds et les boucles inutiles dans un système d'accélérateur ne sont pas recommandés.

En poussant le barreau d'accélérateur, l'angle d'attaque du parapente est réduit. L'aile accélère mais est en même temps plus sensible à la fermeture.

En dépit de la stabilité exceptionnelle de l'EAZY3, toute fermeture accélérée sera plus dynamique que le même événement rencontré bras hauts et nécessitera des réactions plus rapides pour maintenir un vol normal.

Toujours garder les deux mains sur les commandes en volant rapidement ou en turbulence et être prêt à relâcher l'accélérateur immédiatement au premier signe d'une fermeture.

Lorsque vous volez dans une forte descendance ou dans un vent de face, il est utile de voler plus vite en utilisant l'accélérateur.

Utilisez le système d'accélération avec précaution lorsque vous volez près du sol et maintenez une hauteur suffisante par rapport au sol ou d'autres obstacles pour récupérer en cas de fermeture.

NE FREINEZ PAS SI VOUS ACCELEREZ A FOND – CECI PEUT PROVOQUER DES FERMETURES.

h. Atterrir

L'EAZY3 est facile à poser, cependant, lors de vos premiers vols, vous serez peut-être surpris par son plané. Tenez-en compte lors de votre approche d'atterrissage et donnez-vous la possibilité de faire des virages en S ou une approche plus longue que celle dont vous avez l'habitude.

Pour un atterrissage normal dans le vent, tirez uniformément sur les freins lorsque vous êtes près du sol et redressez-vous pour atterrir sur vos pieds. Le parapente s'arrêtera presque complètement lorsque les freins seront complètement appliqués. Évitez d'atterrir directement à la sortie d'un virage car le déplacement du pilote sera beaucoup plus rapide en raison de l'effet pendulaire.

Attention :

Après avoir atterri, ne laissez pas l'aile plonger au-dessus de votre tête et tomber devant vous. Si le bord d'attaque heurte le sol, la structure des cloisons peut être endommagée.

i. Remorquage et treuillage

Lors du remorquage ou du treuillage, le parapente doit être au-dessus de la tête du pilote avant de commencer.

Dans la phase initiale, la tension ne doit pas être trop élevée - un pilote qui monte à un angle plus plat a plus de contrôle.

La tension de plus de 90kg n'est pas autorisée. Dans toutes les situations, la tension maximale autorisée sur la ligne ne doit pas dépasser le poids du pilote.

Le pilote doit être informé et conscient des exigences nationales en matière de remorquage. Cela inclut des sujets tels que ; les exigences de permis de remorquage / treuil, les opérateurs de remorquage qualifiés, l'aptitude de l'engin à remorquer, si le treuil et les liens de remorquage sont certifiés, etc.

En général, les réglementations locales et internationales doivent être appliquées et suivies.

j. Fermetures asymétriques et frontales

Comme avec n'importe quel parapente, des fermetures peuvent se produire. Le "pilotage actif" décrit au point "f" peut aider à éviter les fermetures.

Vous devez toujours maintenir votre cap en priorité en transférant votre poids du côté opposé à la fermeture. Cela peut être renforcé en appliquant un peu de frein sur le côté opposé à la fermeture. Si la fermeture est stable, le parapente peut être regonflé en pompant avec le frein du côté fermé d'une manière ferme et ample, sans à-coups. Sachez que la course du frein est plus courte lorsque le parapente est fermé et que l'aile peut décrocher avec une moindre amplitude de freinage.

Si l'aile ferme pendant une phase d'accélération, relâchez immédiatement le barreau d'accélérateur.

Pour aider à la réouverture d'une fermeture frontale, le pilote doit tirer les deux freins de manière égale en même temps. Cela réduit également l'abattée survenant après la réouverture du parapente.

REMARQUE : Tirer trop de frein pendant une réouverture frontale peut décrocher le parapente ou le faire passer directement de la fermeture au décrochage.

k. Rouvrir une cravate

Dans des conditions extrêmes et dans de rares cas, il est possible que la ou les extrémités de l'aile se coincent entre les lignes. En général, cela n'arriverait qu'après une fermeture majeure incontrôlée ou lors de manœuvres extrêmes.

Si cette cravate se produit, dans un premier temps utiliser les techniques décrites pour rouvrir les fermetures asymétriques.

Si elle ne se relâche pas, prenez la ligne de stabilo et tirez-la vers vous jusqu'à ce que la section coincée de l'aile soit relâchée.

À basse altitude, il est important de stabiliser la rotation. Le cas échéant, et si nécessaire, utilisez le parachute de secours si la cravate ne se défaisait pas et le parapente ne serait plus contrôlable.

l. Vrille

Nous recommandons que cette manœuvre ne soit effectuée qu'en sécurité lors d'un stage, sur l'eau et sous surveillance. L'intention dans cette situation est pour un pilote de découvrir le point de rotation négatif et de le contrôler. Cela exige un haut niveau d'expérience et de compétence.

Plus le temps s'écoule entre le moment où le parapente entre en vrille et le moment où le pilote tente de récupérer, plus il y a de chances qu'elle devienne hors de contrôle.

Au fur et à mesure que l'aile avance, ralentissez-la avec les freins pour éviter la possibilité d'une fermeture asymétrique. Attendez toujours que le planeur soit en face de vous ou au-dessus de vous lorsque vous relâchez une vrille complètement déployée - ne relâchez jamais la vrille lorsque l'aile est derrière vous parce que l'aile plongerait très loin devant vous ou même en dessous.

m. Décrochage complet et parachutal

La course de frein disponible avant de décrocher l'aile dépend de la taille et de la charge. Pour l'EAZY3, la course minimale est de 55cm pour les tailles XXS et XS / 60cm pour la taille S / 65cm pour les tailles M et L. Ces chiffres sont juste une indication approximative. (La publication de la course de freinage est répertoriée dans l'EN 926-2.)

Il serait dangereux d'utiliser la course du frein en fonction de ces chiffres, car il n'est pas possible de mesurer la course du frein pendant le vol, et dans les turbulences, le décrochage pourrait se produire avec moins de course de freinage. Si vous souhaitez utiliser toute la course de freinage de votre parapente en toute sécurité, il est nécessaire d'effectuer des décrochages volontaires en milieu sécurisé.

REMARQUE :

EN GÉNÉRAL, LE FREIN DE FREIN DEVIENT PLUS COURT LORS D'UNE FERMETURE ASYMETRIQUE (EN TENTANT DE STABILISER LE CÔTÉ OUVERT)!

C'est une manœuvre extrême qui devrait rarement, voire jamais, être requise.

Pour provoquer un décrochage complet, tirez doucement et symétriquement sur les deux lignes de frein. Maintenez-les enfoncées, en verrouillant vos bras sous votre sellette jusqu'à ce que l'aile tombe derrière vous et se déforme en une forme de croissant caractéristique. Même

si cette phase de décrochage est plus confortable que prévue, assurez-vous de ne pas relâcher les freins de façon prématurée ou asymétrique. Si les freins sont relâchés alors que l'aile est en train de tomber en arrière, la remontée subite et la plongée vers l'avant sont très rapides et le parapente peut plonger violemment en avant et même en dessous de vous.

Pendant un décrochage maintenu, la voile oscille d'avant en arrière. Pour stabiliser cela, le pilote peut relâcher les freins lentement et pour environ 1/3 de la course totale, et ensuite maintenir à ce niveau. Le maintien à cette position permet à l'aile de se remplir légèrement à travers la corde. Lorsque vous relâchez les freins sans pré-remplissage, les oreilles s'accrocheront très probablement dans les lignes et cela peut entraîner une cravate.

Après le pré-remplissage, le parapente stabilise ses mouvements et les freins peuvent être lâchés jusqu'à ce que le parapente récupère sa vitesse et vole à nouveau.

Ne relâchez les freins que lorsque l'aile est devant ou au-dessus de la tête - jamais lorsque l'aile se trouve à l'arrière du pilote.

ATTENTION : Le décrochage complet nécessite beaucoup de hauteur et exige certaines compétences pour récupérer une phase de vol stable. Il est important que cette manœuvre ne soit pas pratiquée sans supervision qualifiée.

Il devrait de préférence être pratiqué en milieu sécurisé lors d'un stage encadré.

Le décrochage parachutal aux freins est une sorte de pré-étape à un décrochage complet. L'aile n'a pas de mouvement vers l'avant, présente une vitesse de chute élevée, mais elle est presque entièrement gonflée. Le pilote peut entrer dans ce décrochage en appliquant un freinage profond symétrique. Il est très difficile de maintenir l'aile dans un décrochage parachutal : si vous freinez un peu trop, l'aile entrera en décrochage complet. Si vous relâchez trop les freins, l'aile reprendra son vol normal. Pour pratiquer un décrochage parachutal aux freins, il est nécessaire de maîtriser le décrochage complet en premier.

Un parapente très vieux ou usé avec un tissu poreux ou avec un calage modifié (en raison de nombreux lancements de treuil, ou de spirales engagées par exemple) peut rester dans une phase de décrochage parachutal même après avoir relâché les deux freins. N'appliquez pas les freins dans une telle situation, car l'aile entrerait alors en décrochage complet ! Vous pouvez sortir de cette phase parachutale en poussant l'accélérateur ou simplement les élevateurs A vers l'avant. Si vous volez sous la pluie ou avec une aile mouillée, le risque de décrochage est plus élevé.

Nous déconseillons fortement de voler dans des conditions pluvieuses. Normalement, l'EAZY3 ne montre pas de tendance à un décrochage parachutal. S'il arrive que vous rencontriez des précipitations, nous vous recommandons de ne pas effectuer un décrochage B ou de grandes oreilles. Le mieux est de quitter la zone pluvieuse le plus tôt possible et de voler avec les deux freins relâchés, voire accéléré, car cela réduit le risque de décrochage. (La course de freinage disponible avant d'entrer dans un décrochage parachutal peut être considérablement réduite avec une aile mouillée.)

Si un décrochage se produit, relâchez-le en suivant les instructions ci-dessus.

n. Manœuvres de descente rapide

iv. Spirale

La spirale engagée est un moyen efficace de faire une descente rapide. Pendant la descente en spirale, le pilote et le parapente subissent de fortes forces centrifuges qui sollicitent la structure du parapente. En tant que tel, elle devrait être considérée comme une manœuvre extrême. En raison de la perte de hauteur rapide au cours d'une spirale, les pilotes doivent toujours veiller à avoir une altitude suffisante avant de commencer la manœuvre et à vérifier que l'espace est libre sur la trajectoire anticipée.

Entrée : transfert de poids et tirez doucement sur un frein (du même côté que vous déplacez le poids) de sorte que le parapente passe d'un virage normal à 360 degrés à un virage serré et de là à une plongée en spirale. Une fois établi dans la spirale, le taux de descente et l'angle d'inclinaison peuvent être contrôlés par transfert de poids et relâchement ou la traction du frein interne. Quand l'aile est devant le pilote, la spirale se maintient en conservant une pression de freinage constante, à ce moment-là, le placement dans la sellette peut être au neutre. La descente est contrôlée en tirant plus ou moins sur le frein interne. Une légère traction sur le frein extérieur aide à garder le parapente stable.

Sortie : L'EAZY3 sort spontanément d'une spirale dès que les freins sont relâchés et que le transfert de poids revient au neutre. Pour sortir, laissez la spirale ralentir pendant un ou deux tours en relâchant lentement le frein interne. Une fois que le parapente commence à sortir de la spirale, contrôlez votre taux de descente et votre angle d'inclinaison avec le transfert de poids et le frein externe et / ou interne pour éviter une ressource trop marquée. Toujours terminer une spirale engagée à une altitude sécuritaire.

L'EAZY3 ne montre aucune tendance de stabilité spirale. Cela signifie que le parapente ne reste pas en spirale après avoir relâché les freins. Si le parapente se trouve, dans de rares cas, stabilisé en spirale, le pilote doit d'abord déplacer son poids vers l'extérieur, puis freiner plus lentement vers l'extérieur.

ATTENTION : Dans une spirale stabilisée, les forces G sont très élevées. Soyez conscient qu'une sortie active de spirale engagée peut demander beaucoup d'efforts.

ATTENTION : Lorsque vous sortez une spirale trop rapidement, la conversion d'énergie peut entraîner une montée rapide du parapente et la traversée de sa propre turbulence. Cela peut entraîner des fermetures. Nous vous conseillons de laisser l'EAZY3 sortir de la spirale engagée de manière contrôlée.

Veillez à n'utiliser que des spirales modérées pour ne pas surcharger inutilement vos lignes. **AVIS IMPORTANT DE SECURITE** ! Un pilote qui est déshydraté et / ou n'est pas habitué à la spirale peut perdre conscience pendant une spirale engagée du fait de l'importante accélération !

v. Décrochage aux B

C'est un moyen efficace de descente modérée à rapide mais sans progression horizontale.

Entrée : Saisir les élévateurs B (des deux côtés en même temps) juste au-dessus des maillons et les tirer lentement et doucement, en tordant les mains jusqu'à ce que la voile présente un pli en saillie aux points d'attache de la ligne B et s'arrête d'avancer. Il est difficile à tirer au début, mais ça devient plus facile à mesure que le profil se creuse. Votre taux de chute augmentera alors que votre vitesse horizontale se réduira pratiquement à zéro.

Sortie : Lâchez les élévateurs doucement mais avec détermination et symétrie, le parapente accélérera et gagnera de la vitesse horizontale. Les freins sont gardés en mains à tout moment durant cette manœuvre. En sortant, veillez à ne pas tirer sur les freins.

ATTENTION : SI LES ELEVATEURS B SONT TROP TIRES, L'AILE PEUT PERDRE SON ENVERGURE OU STABILISER PASSER DEVANT LE CENTRE DE L'AILE. DANS CE CAS, LES ELEVATEURS B DOIVENT ÊTRE LIBÉRÉS IMMÉDIATEMENT.



vi. “Grandes Oreilles”

C'est la technique la plus simple et la plus sûre pour une descente rapide tout en maintenant la vitesse horizontale. Selon l'amplitude de la fermeture créée, une vitesse de chute de 3 m / s à 5 m / s peut être atteinte. Avec les grandes oreilles, votre vitesse peut être augmentée en utilisant l'accélérateur. Pour utiliser de grandes oreilles avec un accélérateur, fermez d'abord les oreilles puis appuyez sur l'accélérateur. Pour sortir de la manœuvre, relâchez d'abord l'accélérateur, puis ouvrez les oreilles.

La tendance à la fermeture frontale de l'aile est réduite en volant avec de grandes oreilles.

L'EAZY3 peut être piloté avec de grandes oreilles par transfert de poids dans la sellette.

Entrée : Atteindre haut et saisir le maillon en métal (lien rapide) de la suspente «A» externe de chaque côté du parapente. Tirer les deux côtés simultanément. Tenez-les fermement. Les pointes se replient. Assurez-vous que les lignes sont tirées de chaque côté de la même manière et que vos grandes oreilles sont symétriques.

Sortie : Les oreilles s'ouvriront d'elles-mêmes. Pour accélérer la réouverture, tirez un peu sur les freins.

TOUTES LES MANŒUVRES DE DESCENTE RAPIDE DOIVENT ÊTRE TESTÉES D'ABORD EN AIR CALME, AVEC SUFFISAMMENT DE HAUTEUR SOL, ET SOUS SUPERVISION PAR UN PROFESSIONNEL.

RAPPEL :

Une mauvaise manœuvre au mauvais moment peut transformer une situation simple en un problème dangereux. Les manœuvres extrêmes exposent également votre parapente à des forces qui peuvent l'endommager.

- Pratiquer ces techniques sous supervision qualifiée de préférence lors d'un stage de sécurité.
- Avant de lancer une manœuvre, assurez-vous que l'espace aérien autour et en dessous est dégagé d'obstacles ou d'autres pilotes.
- Pendant les manœuvres, surveiller le parapente et l'altitude au-dessus du sol.

8. Entretien et réparations

Les matériaux utilisés pour construire votre EAZY3 ont été soigneusement choisis pour une durabilité maximale. Si vous traitez soigneusement votre aile et suivez ces directives, elle vous durera longtemps. Une usure excessive peut être due à une mauvaise manipulation au sol, à un pliage inadapté, à une exposition inutile à la lumière UV, à l'exposition à des produits chimiques, à la chaleur et à l'humidité.

Manutention au sol

- Choisissez une zone appropriée pour installer votre aile au sol. Les lignes prises sur les racines ou les roches entraînent une tension inutile sur les pattes de fixation pendant le gonflage. Les lignes d'accrochage peuvent déchirer le tissu de la voile ou endommager les lignes.
- Lors de l'atterrissage, ne laissez jamais la voile tomber sur son bord d'attaque. L'augmentation soudaine de la pression peut gravement endommager l'enduction résistante à l'air de la voile et affaiblir les nervures et les coutures.
- Faire glisser le parapente sur l'herbe, le sol, le sable ou les roches réduit considérablement sa durée de vie et augmente sa porosité.
- Lors de la préparation au décollage ou lors de séances de gonflages, assurez-vous de ne pas marcher sur les lignes ou le tissu de la voile.
- Ne faites jamais pas de nœuds dans les suspentes.

Ce parapente restera en état de navigabilité et en bon état pendant de nombreuses années, s'il est bien entretenu, plié et stocké correctement.

Plier l'aile:

Il est fortement recommandé de plier votre voile nervure sur nervure, afin de préserver la forme du bord d'attaque et ainsi aider à maintenir les caractéristiques de gonflage et de performance.

L'EAZY3 a un jonc en nylon dans le bord d'attaque qui ne peut pas se casser, mais s'il est contraint au pliage et stocké pendant une longue période, il peut se déformer.

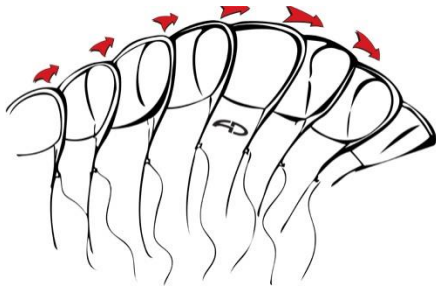
Le sac de pliage AIRPack peut vous aider à plier votre aile facilement et correctement. Pour plus de détails, voir la section accessoires du site internet www.ad-gliders.com.

Recommandations de pliages pour votre aile AirDesign.

1. Poser les suspentes / élévateurs / sellette au bord de fuite de l'aile. Recueillir les lignes ensemble et les poser autant que possible sur le tissu de l'aile. Cela protège les lignes pendant l'emballage et le stockage.

2. A partir du centre de l'aile, rassemblez toutes les cellules de façon à ce que les joncs de polyamide soient côte à côte.

REMARQUE IMPORTANTE : si vous placez le parapente sur un terrain accidenté, commencez par rassembler l'aile en un « chou-fleur » en tirant sur les lignes, puis emballez le bord d'attaque. Faire glisser la voile sur un sol accidenté endommagerait le tissu.



3. Poser le bord d'attaque à plat sur le sac d'emballage / AirPack et fixer avec la sangle juste en dessous de l'extrémité des joncs de polyamide.



4. Ajuster le bord d'attaque emballé pour s'assurer que tous les joncs en nylon sont à plat l'un contre l'autre.

5. Pliez le bord de fuite de l'aile du centre vers les pointes en utilisant un style de pliage concertina - alternant gauche - droite. En procédant comme cela, l'air restant sortira de l'aile.



6. Utilisation de l'AirPack 50/50 : Rabattez l'aile du bord de fuite une fois sur la longueur du sac intérieur (le AirPack 50/50 mesure la moitié de la corde de l'aile).
Mettez le parapente dans le sac et fermez-le. Pliez le sac fermé à moitié. Ensuite, fixez-le avec les sangles extérieures.





En utilisant le "AirPack" standard, le parapente entier sera d'abord mis dans le sac intérieur, puis fermé, puis plié à la longueur requise et fixé avec les sangles.



Stockage :

- Évitez d'emballer votre aile lorsqu'elle est mouillée. S'il n'y a pas d'autre moyen, séchez-la le plus vite possible à l'abri de la lumière directe du soleil et de la chaleur. Ranger et stocker son aile humide ou mouillée est la raison la plus fréquente de la détérioration de la voile.
 - Ne laissez pas votre aile entrer en contact avec l'eau de mer. Si c'est le cas, rincer les suspentes, la voile et les élévateurs avec de l'eau douce et les sécher loin de la lumière directe du soleil avant de les ranger.
 - Après le vol ou lors du stockage, utilisez toujours le sac de protection interne (ou AIRPack).
 - Lors du stockage ou du transport, assurez-vous que votre parapente n'est pas exposé à des températures supérieures à 50 ° C.
 - Ne laissez jamais le parapente entrer en contact avec des produits chimiques.
- Nettoyez la voile uniquement avec de l'eau tiède propre. Ne jamais nettoyer avec des produits abrasifs.
- Pour le stockage à long terme, ne pas trop serrer l'aile. Laissez la fermeture éclair du sac à dos ouverte lorsque cela est possible pour permettre à l'humidité de s'évaporer.

Transport :

Certains matériaux utilisés dans la construction du parapente sont sensibles à la température. Par conséquent, le pilote doit s'assurer que le parapente n'est pas exposé à une chaleur excessive pendant le stockage et le transport. Par exemple, ne laissez pas le parapente dans une voiture fermée pendant les chaudes journées d'été.

Lors de d'envois par la poste, utiliser un emballage approprié.

Nettoyage :

En cas de nettoyage de l'aile, n'utiliser que des chiffons ou éponges doux, et de l'eau douce. Ne jamais utiliser de solvants, savons ou abrasifs.

Réparations :

Les réparations doivent être effectuées exclusivement par le fabricant, l'importateur ou des ateliers autorisés par AirDesign.

Utilisez uniquement des pièces d'origine.

En cas de questions, veuillez contacter AIRDESIGN directement.

Usure des matériaux :

L'EAZY3 se compose principalement de tissu en nylon.

Ce matériau ne perd pas beaucoup de solidité et ne devient pas poreux par l'exposition aux rayons UV. Cependant, le pilote doit veiller à ne pas exposer inutilement le parapente à la lumière du soleil tant qu'il ne l'utilise pas. Déballez peu de temps avant le décollage et ranger le parapente juste après l'atterrissage améliorera sa durée de vie.

Le suspentage de l'EAZY3 est en Aramid et Dyneema gainé. Prenez soin de ne pas contraindre les suspentes mécaniquement inutilement. La surcharge doit être évitée car un étirement est irréversible. Une flexion continue des lignes Aramid au même endroit affaiblit la résistance. Lorsque vous placez le parapente au sol, évitez autant que possible la saleté et la poussière. Des poussières peuvent se trouver entre les fibres des suspentes et peuvent raccourcir les lignes et endommager le revêtement.

Lorsque les suspentes accrochent pendant le décollage, elles peuvent s'étirer ou même se casser. Ne pas marcher sur les suspentes.

Les arêtes vives sur le sol peuvent endommager les gaines ou le revêtement.

Une ligne de frein emmêlée autour d'autres lignes peut se déchirer ou causer des dommages.

Veillez à ce qu'il n'y ait pas de neige, de pierres ou de sable dans la voile. Le poids peut abaisser le bord de fuite et ralentir l'aile. Dans le pire des cas, le parapente pourrait décrocher.

Lors du décollage dans des vents forts la voile peut, si elle n'est pas contrôlée, dépasser et frapper le sol. Cela peut entraîner des déchirures dans les cloisons ou endommager la voile ou les coutures.

Lors de l'atterrissage, éviter que le bord d'attaque ne touche le sol devant le pilote. Cela peut endommager la structure du bord d'attaque.

Après un atterrissage dans les arbres ou dans l'eau, la longueur des suspentes doit être vérifiée. Après un contact avec de l'eau salée, laver le parapente immédiatement avec de l'eau douce.

Évitez le contact entre le tissu et la sueur.

Ne tirez pas l'aile sur un sol accidenté ou abrasif ; ceci pourrait endommager le tissu aux points de contact.

Ne pas trop comprimer le parapente lors du pliage et du stockage.

Les documents relatifs à la longueur totale des lignes pour chaque taille de l'EAZY3 se trouvent dans l'annexe.

9. Contrôler le parapente

Même avec les meilleurs soins possibles, chaque aile subit un vieillissement qui peut affecter les caractéristiques de vol, la performance et la sécurité.

Une inspection complète de tous les composants, y compris la vérification de la résistance des suspentes, de la géométrie du suspentage, de la géométrie des élévateurs et de la porosité du tissu de la voilure, est obligatoire.

Inspection à 2 ans :

Après 24 mois ou 150 heures de vol (selon la première éventualité), le parapente doit être contrôlé. Cette vérification sera effectuée par le fabricant, l'importateur, le distributeur ou toute autre atelier autorisée. La vérification doit être attestée par un tampon sur l'autocollant de certification sur l'aile ainsi que dans le carnet de service.

Dans le cas où un parapente n'est pas vérifié selon ce programme, la garantie de navigabilité du parapente serait invalidée.

Plus d'informations sur l'entretien et les inspections peuvent être trouvées dans le document "Information d'inspection" disponible sur le site internet d'AIRDESIGN www.ad-gliders.com

Contrôle du calage :

Après environ 30 à 50 heures de vol, nous recommandons de procéder à une vérification du calage de l'aile - seules les lignes sont mesurées et si nécessaire leur longueur ajustée.

En général, tous les types de matériaux et tous les types d'assemblages sont susceptibles d'évoluer suivant les contraintes appliquées. Dans les premières heures de vols surtout, le parapente et ses matériaux sont en cours de « rodage ».

C'est pourquoi nous recommandons de faire une vérification du calage pour assurer la conservation de la meilleure performance et de la meilleure vitesse de votre aile. Nos expériences nous ont montré qu'après ce temps de vol (environ 30-50 heures) les lignes ne bougent plus ou ne changent plus de longueur. Les durées d'exercices au sol doivent être multipliés par un facteur de 2 pour le calcul des heures de vol en raison du plus grand contact avec les surfaces abrasives.

Respecter la nature et l'environnement :

Enfin, nous demandons à chaque pilote de prendre soin de la nature et de notre environnement. Respecter la nature et l'environnement en tout temps, et plus particulièrement dans les lieux de décollage et d'atterrissage.

Respectez les autres et le parapente en harmonie avec la nature.

Ne laissez pas de traces et ne laissez pas d'ordures derrière vous.

Ne faites pas de bruit inutile et respectez les zones biologiques sensibles.

Les matériaux utilisés sur un parapente doivent être recyclés.

Merci de renvoyer les anciennes ailes AIRDESIGN aux bureaux AIRDESIGN. Nous entreprendrons de recycler l'aile.

10. Le dernier mot

L'EAZY3 vous procurera des heures de plaisir et de satisfaction dans les airs. Nous vous souhaitons beaucoup de bons vols.

Traitez bien votre aile et respectez les exigences et les dangers du vol.

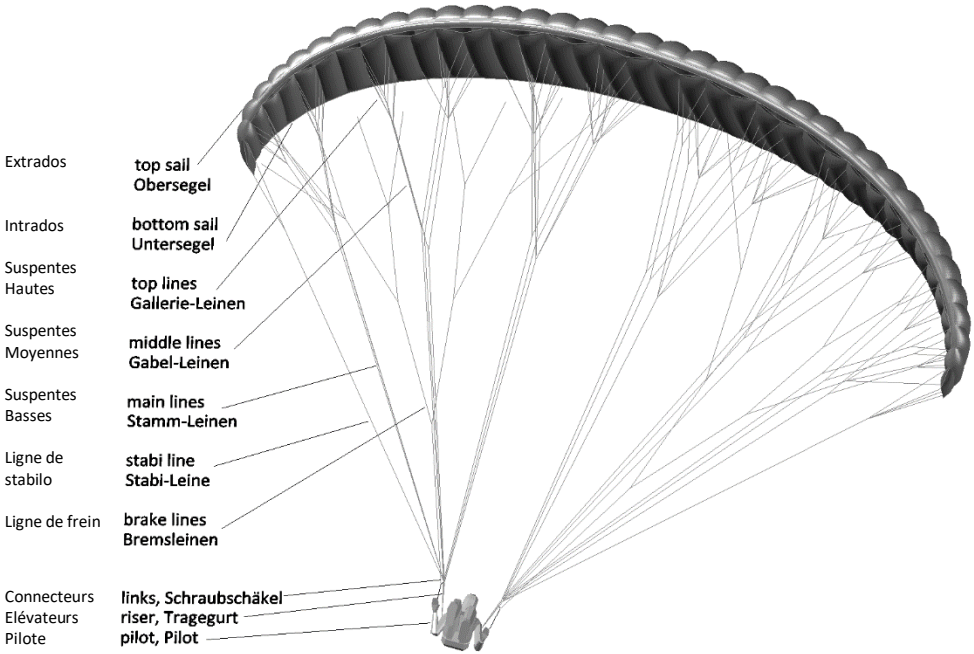
Nous demandons à tous les pilotes de voler avec prudence et de respecter l'environnement, ainsi que les lois nationales et internationales en ce qui concerne notre sport.

A BIENTOT DANS LE CIEL !

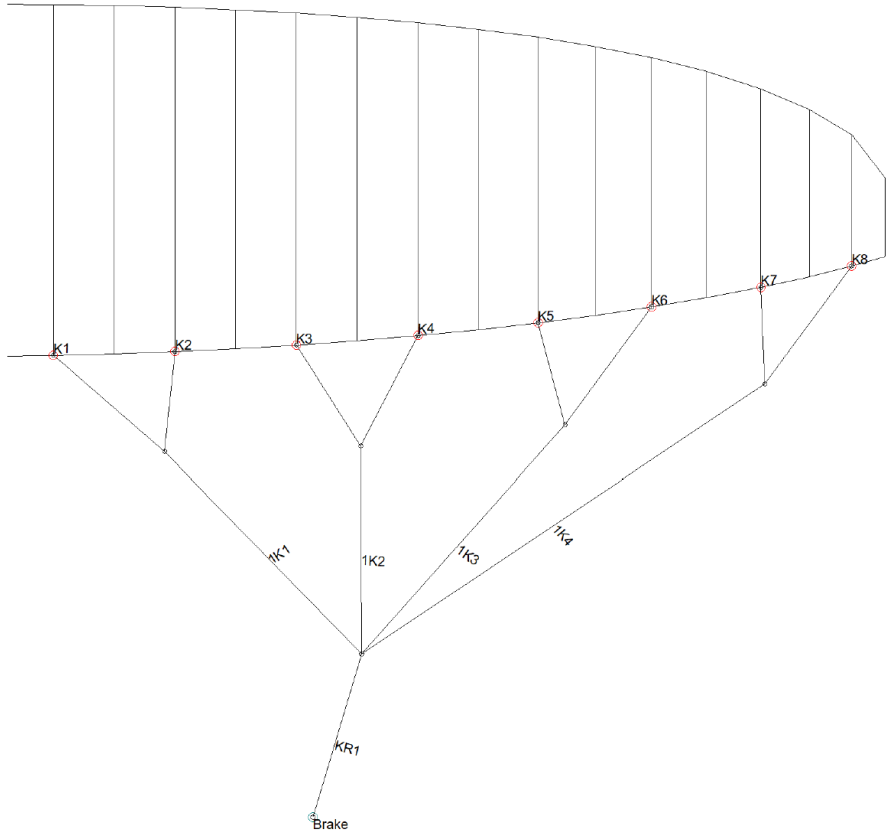


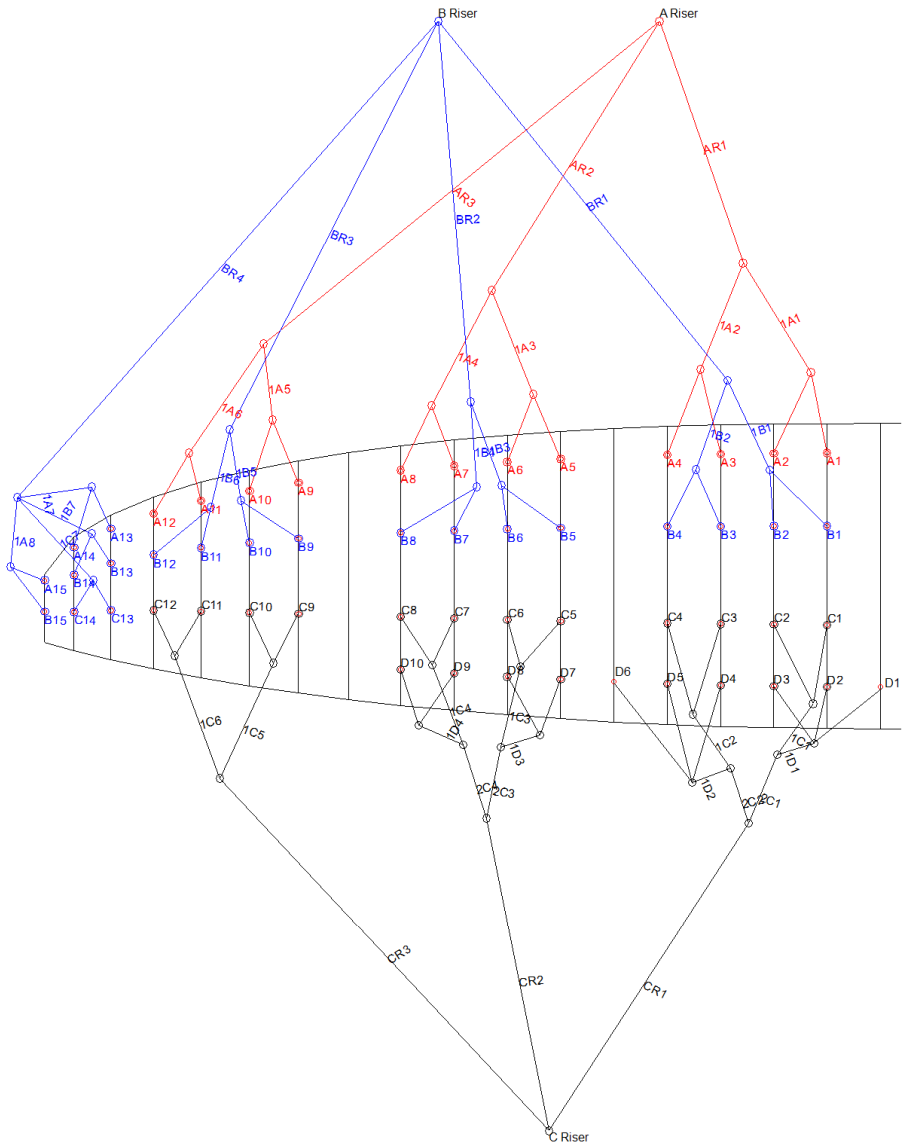
A. UANHANG – ANNEX - ANNEXE

a. Übersichtszeichnung – Overview - Généralités



b. Leinenplan – Line Plan – Plan de suspentage





c. Tragegurt – Riser - Elévateur

Die Längen des Tragegurtes sowie der Beschleunigerwege entnehmen sie bitte aus untenstehender Tabelle.

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.

Please find length for riser and accelerator in below table.

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.

Longueurs des freins et élévateurs.

Pour faire les « grandes oreilles », lire le point: 7.m.iii “grandes oreilles”.

A l’exception des systèmes d’oreilles et d’accélérateur, les élévateurs n’ont aucun autre système démontable.

EAZY3 XXS:

Total length (incl. Carabiner or connect)	Risers	Std	Acc
		A	486
	A'	485	356
	B	488	403
	C	487	487
	D		
	Acc	130	*[mm]

EAZY3 XS:

Total length (incl. Carabiner or connect)	Risers	Std	Acc
		A	506
	A'	504	361
	B	507	414
	C	507	507
	D		
	Acc	143	*[mm]

EAZY3 S:

Total length (incl. Carabiner or connect)	Risers	Std	Acc
		A	510
	A'	509	367
	B	508	414
	C	506	506
	D		
	Acc	143	*[mm]

EAZY3 M:

Total length (incl. Carabiner or connect)	Risers	Std	Acc
		A	528
	A'	527	369
	B	529	421
	C	528	528
	D		
	Acc	157	*[mm]

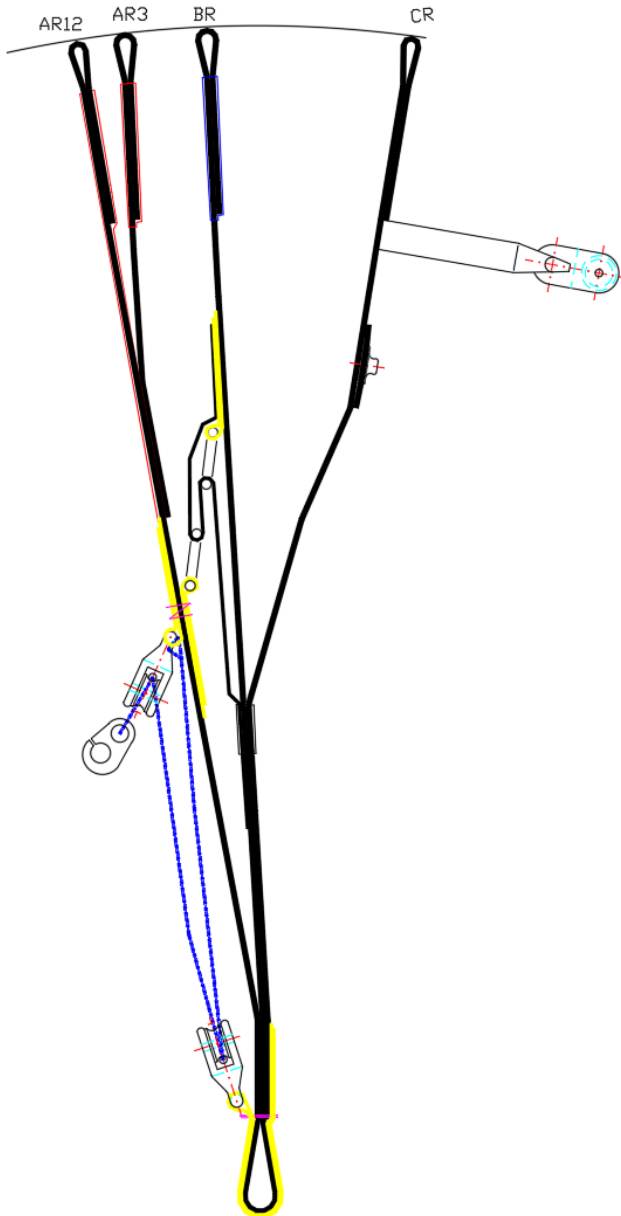
EAZY3 L:

Total length (incl. Carabiner or connect)	Risers	Std	Acc
		A	529
	A'	526	371
	B	530	426
	C	528	528
	D		
	Acc	158	*[mm]

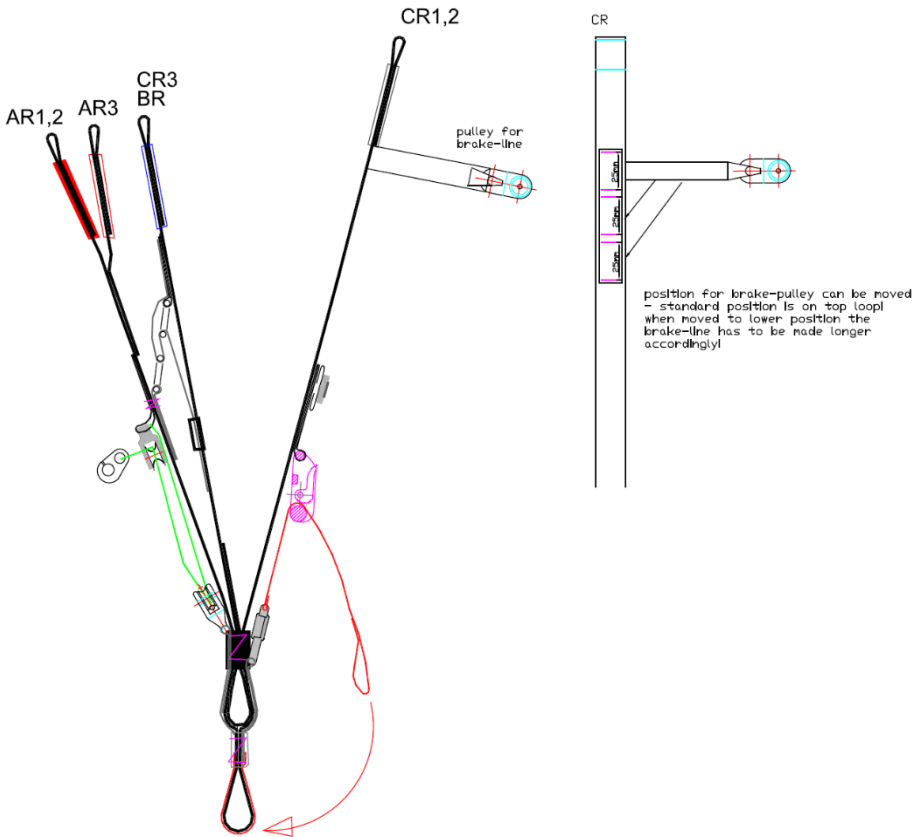
EAZY3 XL:

Total length (incl. Carabiner or connect)	Risers	Std	Acc
		A	565
	A'	564	392
	B	568	455
	C	566	566
	D		
	Acc	171	*[mm]

EAZY3 RISER / TRAGEGURT / Elévateur



EAZY3 Motorriser / Motortragegurt / Elévateur Motor



NOTE:

CR3 line is attached to B-riser!

ACHTUNG:

Die CR3 Stammleine wird auf den B-Gurt eingehängt!

B. Material – Materials - Matériaux

EAZY3:

Segeltuch / Sail / Voile:

- Obersegel / Top Sail / Extrados: DOKDO-30DMF(WR) 40 gr
- Untersegel / Bottom Sail / Intrados: DOKDO-30DMF(WR) 40 gr
- Rippen / Ribs / Cloisons: Dominico 30D hard

Leinen / Lines / Suspentes:

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

Tragegurt/Riser/Elévateur: 20mm Polyester

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

C. INSPECTION CERTIFICATE - DGAC



Classification: **A**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2-565-20

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_2015.2022

20.09.2022

AirDesign GmbH

EAZY3 XXS

XA20XXS1PP2220020P

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	72
Minimum weight in flight (kg)	50
Glider's weight (kg)	4.1
Number of risers	3+1
Projected area (m2)	16.17

Accessories

Range of speed system (cm)	13
Speed range using brakes (km/h)	13
Total speed range with accessories (km/h)	22
Range of trimmers (cm)	0

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Woody Valley
Harness model	Wani Light 2 M
Harness to risers distance (cm)	43
Distance between risers (cm)	40

Inspections (whichever happens first)

Every 2 years or every 150 flight hours
Warning! Before use refer to user's manual
Person or company having presented the glider for testing: None

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A 0



Classification: **A**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2-565-20

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_2016.2022

20.09.2022

AirDesign GmbH

EAZY3 XS

XA20XS1PP2220019P

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	78
Minimum weight in flight (kg)	60
Glider's weight (kg)	4.5
Number of risers	3+1
Projected area (m2)	18.28

Accessories

Range of speed system (cm)	14.3
Speed range using brakes (km/h)	13
Total speed range with accessories (km/h)	22
Range of trimmers (cm)	0

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Woody Valley
Harness model	Wani Light 2 M
Harness to risers distance (cm)	43
Distance between risers (cm)	40

Inspections (whichever happens first)

Every 2 years or every 150 flight hours
Warning! Before use refer to user's manual
Person or company having presented the glider for testing: None

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A 0



Classification: **A**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2-565-20

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_1925.2022

20.09.2022

AirDesign GmbH

EAZY3 S

XA20S1PP2145038P

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	92
Minimum weight in flight (kg)	72
Glider's weight (kg)	4.9
Number of risers	3+1
Projected area (m2)	20.4

Accessories

Range of speed system (cm)	14.3
Speed range using brakes (km/h)	13
Total speed range with accessories (km/h)	22
Range of trimmers (cm)	0

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Supair
Harness model	Altiplume M
Harness to risers distance (cm)	43
Distance between risers (cm)	44

Inspections (whichever happens first)

Every 2 years or every 150 flight hours
Warning! Before use refer to user's manual
Person or company having presented the glider for testing: None

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A 0



Classification: **A**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2-565-20

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_2017.2022

20.09.2022

AirDesign GmbH

EAZY3 M

XA20M1PP2220018P

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	105
Minimum weight in flight (kg)	85
Glider's weight (kg)	5.2
Number of risers	3+1
Projected area (m2)	22.43

Accessories

Range of speed system (cm)	15.7
Speed range using brakes (km/h)	13
Total speed range with accessories (km/h)	22
Range of trimmers (cm)	0

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Dudek
Harness model	Zero Gravity M
Harness to risers distance (cm)	43
Distance between risers (cm)	48

Inspections (whichever happens first)

Every 2 years or every 150 flight hours
Warning! Before use refer to user's manual
Person or company having presented the glider for testing: None

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A 0



Classification: **A**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2-565-20

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_2018.2022

20.09.2022

AirDesign GmbH

EAZY3 L

XA20L1PP2220021P

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	125
Minimum weight in flight (kg)	100
Glider's weight (kg)	5.6
Number of risers	3+1
Projected area (m2)	24.48

Accessories

Range of speed system (cm)	15.8
Speed range using brakes (km/h)	13
Total speed range with accessories (km/h)	22
Range of trimmers (cm)	0

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Supair
Harness model	Evo XC 3 L
Harness to risers distance (cm)	44
Distance between risers (cm)	48

Inspections (whichever happens first)

Every 2 years or every 150 flight hours
Warning! Before use refer to user's manual
Person or company having presented the glider for testing: None

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A 0



Classification: **A**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2-565-20

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_2027.2022

20.09.2022

AirDesign GmbH

EAZY3 XL

XA20XL1PP2220023P

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	140
Minimum weight in flight (kg)	115
Glider's weight (kg)	6
Number of risers	3+1
Projected area (m2)	26.51

Accessories

Range of speed system (cm)	17.1
Speed range using brakes (km/h)	13
Total speed range with accessories (km/h)	22
Range of trimmers (cm)	0

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Advance
Harness model	Bi-pro 3

Inspections (whichever happens first)

Every 2 years or every 150 flight hours
Warning! Before use refer to user's manual
Person or company having presented the glider for testing: **None**

Harness to risers distance (cm)	42
Distance between risers (cm)	48

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A A 0

D. Leinen - Lines

Leinen- und Tragegurtlängen wie im Handbuch angegeben, wurden von der Zulassungsstelle nach den Testflügen kontrolliert.

Suspension lines, control lines and risers with the dimensions given in the user's manual have been checked by the testing laboratory after the test flights have been completed.

EAZY3 XXS

XA20XXS rev1 - EAZY3 XXS															
Linked Line Check Sheet															
	A			B			C			D			K		
	Name		Name	Name		Name	Name		Name	Name		Name	Name		
1	A1	6050	B1	5985	C1	6075	D1	6325	K1	6370					
2	A2	6010	B2	5945	C2	6035	D2	6195	K2	6150					
3	A3	6005	B3	5940	C3	6030	D3	6165	K3	5995					
4	A4	6030	B4	5970	C4	6050	D4	6165	K4	5862					
5	A5	6030	B5	5970	C5	6050	D5	6160	K5	5795					
6	A6	6000	B6	5940	C6	6020	D6	6260	K6	5802					
7	A7	5995	B7	5935	C7	6010	D7	6165	K7	5735					
8	A8	6010	B8	5955	C8	6025	D8	6120	K8	5760					
9	A9	5940	B9	5875	C9	5912	D9	6105							
10	A10	5880	B10	5820	C10	5850	D10								
11	A11	5825	B11	5770	C11	5787									
12	A12	5800	B12	5750	C12	5757									
13	A13	5645	B13	5610	C13	5675									
14	A14	5560	B14	5545	C14	5595									
15	A15	5475	B15	5515											

XA20XXS rev1 - EAZY3 XXS		
DSL70 red		
Name	No.	Length
B14	2	390
A14	2	405
C14	2	440
B13	2	455
A13	2	490
C13	2	520
B12	2	525
C12	2	532
B11	2	545
B10	2	555
C11	2	562
A12	2	575
C10	2	585
C7	2	595
A11	2	600
B7, C6	4	605
B3, B6, B9, C8	8	610
A10, B2, C3	6	615
C2	2	620
B8	2	625
C4, C5	4	635
B4, B5	4	640
D9, D10	4	645
C9	2	647
B1	2	655
C1, D8	4	660
A7	2	665
A6	2	670
A3, A9	4	675
A2, A8	4	680
A4, AD5	6	700
D3, D4, D7	6	705
A1	2	720
D2	2	735
A15	2	755
B15	2	795
D6	2	800
D1	2	865
DSL70 yellow		
Name	No.	Length
K7	2	540
K8	2	565
K5	2	820
K6	2	827

K4	2	887
K2	2	955
K3	2	1020
K1	2	1175
PPSL120 red		
Name	No.	Length
1C3, 1C4	4	290
1D3, 1D4	4	335
1C1, 1C2	4	360
1D1, 1D2	4	405
1A8, 2C1, 2C2	6	720
2C3, 2C4	4	790
1ABC6	6	945
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	985
1ABC7	6	1155
PPSL120 yellow		
Name	No.	Length
1K2, 1K3	4	2005
1K1, 1K4	4	2225
A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red		
Name	No.	Length
AR3	2	3805
AR1, AR2	4	3870
A-7343-280 - 2 7343 280 372 0 sky		
Name	No.	Length
BR3	2	3805
BR1, BR2	4	3870
A-7343-140 - 2 7343 140 400 0 green		
Name	No.	Length
BR4	2	3525
A-7343-280 - 2 7343 280 400 0 green		
Name	No.	Length
CR3	2	3805
CR1, CR2	4	3870
A-10/N-200 --- 2 0010 200 114 0 citro		
Name	No.	Length
KR1	2	2930

EAZY3 XS

XA20XS rev1 - EAZY3 XS													
Linked Line Check Sheet													
	A	B	C	D	K								
	Name	Name	Name	Name	Name								
1	A1 6465	B1 6395	C1 6475	D1 6735	K1 6780								
2	A2 6425	B2 6350	C2 6435	D2 6605	K2 6550								
3	A3 6420	B3 6345	C3 6430	D3 6575	K3 6390								
4	A4 6450	B4 6380	C4 6455	D4 6575	K4 6247								
5	A5 6440	B5 6370	C5 6450	D5 6570	K5 6180								
6	A6 6405	B6 6340	C6 6415	D6 6675	K6 6182								
7	A7 6395	B7 6335	C7 6410	D7 6573	K7 6115								
8	A8 6415	B8 6355	C8 6425	D8 6528	K8 6130								
9	A9 6340	B9 6270	C9 6315	D9 6513									
10	A10 6280	B10 6215	C10 6250	D10 6513									
11	A11 6215	B11 6160	C11 6185										
12	A12 6190	B12 6135	C12 6150										
13	A13 6025	B13 5990	C13 6040										
14	A14 5935	B14 5920	C14 5960										
15	A15 5845	B15 5885											

XA20XS rev1 - EAZY3 XS		
DSL70 red		
Name	No.	Length
B14	2	445
A14	2	460
C14	2	485
B13	2	515
A13	2	550
C13	2	565
B12	2	595
C12	2	610
B11	2	620
B10	2	625
C11	2	645
A12	2	650
C10	2	660
C7	2	670
A11, C6	4	675
B7, B9	4	680
B6, C3, C8	6	685
A10, B3, C2	6	690
B2	2	695
B8	2	700
C4, C5	4	710
B5	2	715
D9, D10	4	723
B4, C9	4	725
C1	2	730
D8	2	738
A7, B1	4	740
A6, A9	4	750
A8	2	760
A3	2	765
A2	2	770
D5	2	780
D7	2	783
A5, D3, D4	6	785
A4	2	795
A1	2	810
D2	2	815
A15	2	835
B15	2	875
D6	2	885
D1	2	945
DSL70 yellow		
Name	No.	Length

K7	2	610
K8	2	625
K5	2	910
K6	2	912
K4	2	977
K2	2	1045
K3	2	1120
K1	2	1275
PPSL120 red		
Name	No.	Length
1C3, 1C4	4	305
1D3, 1D4	4	355
1C1, 1C2	4	385
1D1, 1D2	4	430
1A8, 2C1, 2C2	6	765
2C3, 2C4	4	840
1ABC6	6	1000
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	1050
1ABC7	6	1230
PPSL120 yellow		
Name	No.	Length
1K2, 1K3	4	2130
1K1, 1K4	4	2365
A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red		
Name	No.	Length
AR3	2	4045
AR1, AR2	4	4110
A-7343-280 - 2 7343 280 372 0 sky		
Name	No.	Length
BR3	2	4045
BR1, BR2	4	4110
A-7343-140 - 2 7343 140 400 0 green		
Name	No.	Length
BR4	2	3750
A-7343-280 - 2 7343 280 400 0 green		
Name	No.	Length
CR3	2	4045
CR1, CR2	4	4110
A-10/N-200 --- 2 0010 200 114 0 citro		
Name	No.	Length
KR1	2	3100

EAZY3 S

XA20S rev3 - EAZY3 S															
Linked Line Check Sheet															
	A			B			C			D			K		
	Name		Name	Name		Name	Name		Name	Name		Name	Name		Name
1	A1	6830	B1	6750	C1	6840	D1	7110	K1	7170					
2	A2	6790	B2	6710	C2	6800	D2	6975	K2	6930					
3	A3	6785	B3	6705	C3	6795	D3	6945	K3	6765					
4	A4	6815	B4	6735	C4	6820	D4	6945	K4	6617					
5	A5	6805	B5	6730	C5	6820	D5	6945	K5	6545					
6	A6	6770	B6	6700	C6	6780	D6	7050	K6	6547					
7	A7	6760	B7	6695	C7	6775	D7	6948	K7	6475					
8	A8	6780	B8	6715	C8	6790	D8	6903	K8	6485					
9	A9	6700	B9	6630	C9	6680	D9	6888							
10	A10	6635	B10	6570	C10	6605	D10	6888							
11	A11	6570	B11	6510	C11	6540									
12	A12	6540	B12	6485	C12	6505									
13	A13	6360	B13	6325	C13	6375									
14	A14	6265	B14	6250	C14	6290									
15	A15	6170	B15	6205											

XA20S rev3 - EAZY3 S		
DSL70 red		
Name	No.	Length
B14	2	505
A14	2	520
C14	2	545
B13	2	580
A13	2	615
C13	2	630
B12	2	655
C12	2	675
B11	2	680
B10	2	690
A12, C11	4	710
C10	2	725
C7	2	730
C6	2	735
A11	2	740
B7, C8	4	745
B6, B9, C3	6	750
A10, B3, C2	6	755
B2	2	760
B8	2	765
C4, C5	4	775
B5	2	780
B4	2	785
D9, D10	4	793
C1	2	795
B1, C9	4	800
D8	2	808
A7	2	810
A6, A9	4	820
A8	2	830
A3	2	835
A2	2	840
D3, D4, D5	6	850
D7	2	853
A5	2	855
A4	2	865
A1, D2	4	880
A15	2	915
B15	2	950
D6	2	955
D1	2	1015
DSL70 yellow		
Name	No.	Length
K7	2	675
K8	2	685
K5	2	995

K6	2	997
K4	2	1067
K2	2	1130
K3	2	1215
K1	2	1370
PPSL120 red		
Name	No.	Length
1C3, 1C4	4	325
1D3, 1D4	4	375
1C1, 1C2	4	405
1D1, 1D2	4	455
1A8, 2C1, 2C2	6	810
2C3, 2C4	4	890
1ABC6	6	1060
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	1110
1ABC7	6	1300
PPSL120 yellow		
Name	No.	Length
1K2, 1K3	4	2250
1K1, 1K4	4	2500
A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red		
Name	No.	Length
AR3	2	4275
AR1, AR2	4	4345
A-7343-280 - 2 7343 280 372 0 sky		
Name	No.	Length
BR3	2	4275
BR1, BR2	4	4345
A-7343-140 - 2 7343 140 400 0 green		
Name	No.	Length
BR4	2	3950
A-7343-280 - 2 7343 280 400 0 green		
Name	No.	Length
CR3	2	4275
CR1, CR2	4	4345
A-10/N-200 --- 2 0010 200 114 0 citro		
Name	No.	Length
KR1	2	3260

EAZY3 M

XA20M rev1 - EAZY3 M															
Linked Line Check Sheet															
	A			B			C			D			K		
	Name		Name	Name		Name	Name		Name	Name		Name	Name		Name
1	A1	7180	B1	7095	C1	7190	D1	7475	K1	7510					
2	A2	7140	B2	7055	C2	7150	D2	7330	K2	7265					
3	A3	7135	B3	7050	C3	7145	D3	7300	K3	7095					
4	A4	7165	B4	7085	C4	7170	D4	7300	K4	6947					
5	A5	7155	B5	7080	C5	7170	D5	7300	K5	6865					
6	A6	7120	B6	7045	C6	7135	D6	7415	K6	6867					
7	A7	7110	B7	7040	C7	7125	D7	7305	K7	6790					
8	A8	7130	B8	7065	C8	7145	D8	7255	K8	6800					
9	A9	7045	B9	6975	C9	7030	D9	7240							
10	A10	6975	B10	6915	C10	6955	D10	7240							
11	A11	6915	B11	6850	C11	6885									
12	A12	6880	B12	6825	C12	6845									
13	A13	6705	B13	6665	C13	6735									
14	A14	6605	B14	6590	C14	6645									
15	A15	6500	B15	6550											

XA20M_rev1 - EAZY3 M		
DSL70 red		
Name	No.	Length
B14	2	560
A14	2	575
C14	2	615
B13	2	635
A13	2	675
C13	2	705
B12	2	715
C12	2	735
B11	2	740
B10	2	750
A12	2	770
C11	2	775
C7, C10	4	790
C6	2	800
A11, B7	4	805
A10, B6, B9, C3, C8	10	810
B3, C2	4	815
B2	2	820
B8	2	830
C4, C5	4	835
B5	2	845
B4, D9, D10	6	850
C1	2	855
B1	2	860
C9, D8	4	865
A7	2	875
A9	2	880
A6	2	885
A8	2	895
A3	2	900
A2	2	905
D3, D4, D5, D7	8	915
A5	2	920
A4	2	930
A1, D2	4	945
A15	2	985
D6	2	1030
B15	2	1035
D1	2	1090
DSL70 yellow		
Name	No.	Length
K7	2	735
K8	2	745
K5	2	1070
K6	2	1072

K4	2	1152
K2	2	1210
K3	2	1300
K1	2	1455
PPSL120 red		
Name	No.	Length
1C3, 1C4	4	340
1D3, 1D4	4	395
1C1, 1C2	4	425
1D1, 1D2	4	475
1A8, 2C1, 2C2	6	850
2C3, 2C4	4	935
1ABC6	6	1110
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	1165
1ABC7	6	1365
PPSL120 yellow		
Name	No.	Length
1K2, 1K3	4	2360
1K1, 1K4	4	2620
A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red		
Name	No.	Length
AR3	2	4485
AR1, AR2	4	4555
A-7343-280 - 2 7343 280 372 0 sky		
Name	No.	Length
BR3	2	4485
BR1, BR2	4	4555
A-7343-140 - 2 7343 140 400 0 green		
Name	No.	Length
BR4	2	4150
A-7343-280 - 2 7343 280 400 0 green		
Name	No.	Length
CR3	2	4485
CR1, CR2	4	4555
A-10/N-200 --- 2 0010 200 114 0 citro		
Name	No.	Length
KR1	2	3405

EAZY3 L

XA20L rev1 - EAZY3 L															
Linked Line Check Sheet															
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name
1	A1	7495	7410	7500	7790										
2	A2	7455	7365	7455	7645										
3	A3	7450	7365	7455	7615										
4	A4	7485	7400	7480	7615										
5	A5	7475	7395	7490	7615										
6	A6	7440	7360	7455	7735										
7	A7	7430	7355	7445	7630										
8	A8	7450	7385	7465	7585										
9	A9	7365	7290	7345	7565										
10	A10	7295	7225	7270	7565										
11	A11	7225	7160	7195											
12	A12	7190	7130	7155											
13	A13	7010	6970	7040											
14	A14	6900	6885	6940											
15	A15	6795	6845												

XA20L rev1 - EAZY3 L		
DSL70 red		
Name	No.	Length
B14	2	605
A14	2	620
C14	2	660
B13	2	690
A13	2	730
C13	2	760
B12	2	770
C12	2	795
B11	2	800
B10	2	810
A12	2	830
C11	2	835
C7	2	850
C10	2	855
C6	2	860
A11, B7	4	865
B6, C2, C3, C8	8	870
B2, B3, B9	6	875
A10	2	880
B8, C4, C5	6	895
B5	2	905
B4	2	910
C1, D9, D10	6	915
B1	2	920
C9	2	930
D8	2	935
A7	2	940
A6, A9	4	950
A3, A8	4	960
A2	2	965
D3, D4, D5	6	975
D7	2	980
A5	2	985
A4	2	995
A1, D2	4	1005
A15	2	1055
D6	2	1095
B15	2	1105
D1	2	1150
DSL70 yellow		
Name	No.	Length
K7, K8	4	790
K5	2	1140

K6	2	1142
K4	2	1222
K2	2	1280
K3	2	1380
K1	2	1535
PPSL120 red		
Name	No.	Length
1C3, 1C4	4	355
1D3, 1D4	4	410
1C1, 1C2	4	445
1D1, 1D2	4	500
1A8, 2C1, 2C2	6	885
2C3, 2C4	4	975
1ABC6	6	1160
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	1215
1ABC7	6	1425
PPSL120 yellow		
Name	No.	Length
1K2, 1K3	4	2465
1K1, 1K4	4	2740
A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red		
Name	No.	Length
AR3	2	4685
AR1, AR2	4	4760
A-7343-280 - 2 7343 280 372 0 sky		
Name	No.	Length
BR3	2	4685
BR1, BR2	4	4760
A-7343-140 - 2 7343 140 400 0 green		
Name	No.	Length
BR4	2	4340
A-7343-280 - 2 7343 280 400 0 green		
Name	No.	Length
CR3	2	4685
CR1, CR2	4	4760
A-10/N-200 --- 2 0010 200 114 0 citro		
Name	No.	Length
KR1	2	3550

EAZY3 XL

XA20XL rev2 - EAZY3 XL Linked Line Check Sheet														
A			B			C			D			K		
Name			Name			Name			Name			Name		
1	A1	7835	B1	7735		C1	7830		D1	8135		K1	8185	
2	A2	7790	B2	7690		C2	7790		D2	7985		K2	7925	
3	A3	7790	B3	7690		C3	7785		D3	7955		K3	7745	
4	A4	7825	B4	7730		C4	7815		D4	7955		K4	7587	
5	A5	7815	B5	7725		C5	7820		D5	7955		K5	7500	
6	A6	7780	B6	7690		C6	7785		D6	8075		K6	7502	
7	A7	7770	B7	7685		C7	7775		D7	7965		K7	7415	
8	A8	7790	B8	7715		C8	7795		D8	7915		K8	7415	
9	A9	7705	B9	7625		C9	7685		D9	7900				
10	A10	7630	B10	7560		C10	7605		D10	7900				
11	A11	7560	B11	7495		C11	7530							
12	A12	7520	B12	7460		C12	7485							
13	A13	7335	B13	7295		C13	7370							
14	A14	7220	B14	7205		C14	7265							
15	A15	7115	B15	7160										

XA20XL rev2 - EAZY3 XL		
DSL70 red		
Name	No.	Length
B14	2	655
A14	2	670
C14	2	715
B13	2	745
A13	2	785
B12, C13	4	820
C12	2	845
B11	2	855
B10	2	865
A12	2	880
C7, C11	4	890
C3, C6	4	900
C2	2	905
B7, C8, C10	6	910
B2, B3, B6	6	915
A11	2	920
B9, C4	4	930
A10, C5	4	935
B8	2	940
C1	2	945
B5	2	950
B4	2	955
B1, D9, D10	6	960
D8	2	975
C9	2	990
A7	2	995
A6	2	1005
A9, D3, D4, D5	8	1010
A2, A3, A8	6	1015
D7	2	1025
A5, D2	4	1040
A4	2	1050
A1	2	1060
A15	2	1120
D6	2	1130
B15	2	1165
D1	2	1190
DSL70 yellow		
Name	No.	Length
K7, K8	4	845
K5	2	1215
K6	2	1217
K4	2	1302
K2	2	1355

K3	2	1460
K1	2	1615
PPSL120 red		
Name	No.	Length
1C3, 1C4	4	370
1D3, 1D4	4	425
1C1, 1C2	4	460
1D1, 1D2	4	520
1A8, 2C1, 2C2	6	925
2C3, 2C4	4	1015
1ABC6	6	1210
1AB1, 1AB2, 1AB3, 1AB4, 1ABC5	22	1265
1ABC7	6	1480
PPSL120 yellow		
Name	No.	Length
1K2, 1K3	4	2565
1K1, 1K4	4	2850
A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red		
Name	No.	Length
AR3	2	4875
AR1, AR2	4	4955
A-7343-280 - 2 7343 280 372 0 sky		
Name	No.	Length
BR3	2	4875
BR1, BR2	4	4955
A-7343-140 - 2 7343 140 400 0 green		
Name	No.	Length
BR4	2	4515
A-7343-280 - 2 7343 280 400 0 green		
Name	No.	Length
CR3	2	4875
CR1, CR2	4	4955
A-10/N-200 --- 2 0010 200 114 0 citro		
Name	No.	Length
KR1	2	3680

E. SERVICE BOOKLET - SERVICEHEFT

Model: EAZY3

Size/Größe: XXS XS S M L XL

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: _____

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Type of service/Art der Serviceleistung

Service 2

Date/Datum: _____

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Type of service/Art der Serviceleistung

Service 3

Date/Datum: _____

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Type of service/Art der Serviceleistung

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

[Hier eingeben]

F. Registry Of Product - Produktregistrierung

Model/Modell: EAZY3

Size/Größe: XXS XS S M L XL

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