

Gleitschirm / Paraglider

SUSI 3



EN/LTF-B

Betriebshandbuch und Serviceheft Manual and Service Book

Deutsch – Seite 3 – 26

English – Page 27 – 54

Anhang/Annex – Seite/Page 55 - 83

Seriennummer / Serial Number:

Rev4 – 23.07.2018

AIRDESIGN GmbH

Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA

Tel: +43 5223 22480

Tel: +43 664 3307715

e-mail: info@ad-gliders.com

Inhaltsverzeichnis

1.	Haftungsausschluss und wichtige Hinweise zur eigenen Sicherheit	5
2.	Konstruktion und Design	6
3.	Technische Daten	9
4.	Piloteneignung	9
5.	Gurtzeug	11
6.	Windenschlepp	11
7.	Flugpraxis.....	12
	a. Vorflugcheck und Startvorbereitungen:.....	12
	b. Checkliste - Vorflugcheck	12
	c. Der Start.....	13
	d. Kurvenflug.....	13
	e. Aktives Fliegen	14
	f. Beschleunigtes Fliegen	14
	g. Die Landung	15
	h. Windenschlepp	15
	i. Einseitige Klapper und Frontale Klapper	15
	j. Öffnen eines Verhängers.....	16
	k. Trudeln (Negativdrehung)	16
	l. Fullstall - Sackflug.....	16
	m. Abstieghilfen	17
	i. Steilspirale	17
	ii. B-Stall	18
	iii. „Ohren anlegen“	18
8.	Wartung, Pflege und Reparaturen	20
9.	Kontrolle- Nachprüfung.....	26
10.	Schlusswort	26
A.	ANHANG - ANNEX	55
	a. Übersichtszeichnung – Overview	55
	b. Leinenplan – line plan	56
	c. Tragegurt – Riser	58
B.	Material – Materials	61
C.	Erklärung über Bauausführung und Leistung (EBL) – Declaration of Design and Performance (DDP)	62
D.	Leinen - Lines	64
E.	SERVICE BOOKLET - SERVICEHEFT	78
F.	Registry Of Product - Produktregistrierung.....	83



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 SUSI3 findest Du auch auf unserer Homepage: www.ad-gliders.com

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

1. Haftungsausschluss und wichtige Hinweise zur eigenen Sicherheit

Bitte diese Beschreibung sorgfältig durchlesen und folgende Hinweise beachten:

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



SuSi3 – dein Allrounder, Fast, simple & safe

#lightgearjunkie

Der SuSi definiert seit Jahren den Standard in seiner Klasse. In der nun dritten Generation angekommen, werden neue Pfade beschriftet und der Horizont erweitert.

Der ursprüngliche Gedanke hinter dem Super Simple Konzept war und ist es eigentlich noch immer, ein einfachstes Design mit dem Besten an Leistung zu verbinden, eben perfekt für das Hike&Fly Abenteuer – daher stammt auch der Name: Super Simple = SuSi.

In der Gegenwart angekommen ist der neue SuSi3 zu einem Allround Hike&Fly Schirm mutiert – geeignet für eine Vielzahl von Piloten und Einsatzbereichen.



Pilotenprofil:

Der SuSi3 ist perfekt für den Low-Level EN-B Piloten, der den leichtesten und gleichzeitig verzeihendsten Schirm sucht – aber genauso für den

Extrembergsteiger, der das leichteste, kleinste und schnellste Equipment will.

Der sehr große Gewichtsreichweite des SuSi3 ermöglicht es, dass du die perfekte Größe für deine Ansprüche und Anforderungen wählen kannst. Wir haben zur besseren Übersicht eine Tabelle entworfen (siehe unter Punkt 3. Technische Daten). Suchst du einen Schirm mit normaler

Trimm-Geschwindigkeit und Low-Level EN-B Flugeigenschaften, so wähle die Größe anhand der Felder in grün hinterlegt.

Bei höherer Zuladung erhöht sich die Trimmgeschwindigkeit und dadurch steigt auch der Pilotenanspruch etwas an – die Sicherheit des Schirmes an sich bleibt relativ im Rahmen. Eine höhere Trimm-Geschwindigkeit erweitert zudem den Einsatzbereich – wie für Starkwind Soaring.

Wie fliegt er:

Das Konzept unseres Super Simple bezieht sich heutzutage nicht nur auf die Konstruktion, denn der SuSi3 ist einer der gutmütigsten Schirme am Markt – bestätigt wird dies mit der Einstufung EN-B in vielen Größen und Gewichtsbereichen.

Einfachstes Startverhalten und eine rocksolide Kappe, die den größten Turbulenzen trotz zeichnen den SuSi aus.

Zudem carvt der Schirm durch die Luft vergleichbar mit einem Slomski im Stangenwald – wendig und agil.

Manöver – wie Ohren anlegen, B-Stall oder Spiralen – kannst du einfach machen und sind vollkommen unkompliziert.

Bei Betätigen des Beschleunigers legt der SuSi3 mächtig an Geschwindigkeit zu – bleibt dabei aber stets stabil. Somit hast du viel Spielraum bei deinen Abenteuern.

Konstruktion:

Das Schirmgewicht:

Eine gewichtsoptimierte Konstruktion und der Einsatz leichtester Materialien machen den SuSi3 äußerst klein im Packvolumen und zugleich superleicht – 1,85kg für die Größe 14 ist ein klares Statement.

Leistung und Geschwindigkeit:

Ein neu entwickeltes Profil bringt ca. eine halbe Gleitzahl mehr an Leistung. Damit ist der SuSi3 vergleichbar mit den meisten Low-Level EN-B Schirmen.

Je nach Zuladung und Größe kann der SuSi3 über 20 km/h mittels Beschleuniger zulegen und dabei knapp 70 km/h erreichen (kleinste Größe mit dem maximalen Gewicht!!!).

Tragegurte:

Die Tragegurte sind so wie der gesamte Schirm gewichtsoptimiert und kommen in einem Dyneema-Leinen Stil. Als Option bieten wir dir auch eine etwas steifere Version mit 13 mm breiten Aramid-Gurten an – diese vereinfacht das Schirm Handling am Boden.

Die Größen:



Bereits lange gewünscht – jetzt kommt sie, die 14er Größe. Die kleinste und schnellste Größe – gedacht für die Speedjunkies und Dolomitenmänner.

Das obere Ende stellt der 23er, der mehr den Intermediate Piloten anspricht.

Optik:

Das neue SuSi Logo symbolisiert das Leichte und die Natur mit einer verspielten Note. Die neue schmale Designschwinge am Untersegel unterstreicht die Outline und streckt den Schirm optisch. Zwei hell gehaltene Farbkombinationen versprühen zudem ein lockeres, leichtes Flair.

Features:

Gewichtsoptimierte Konstruktion

Vortex Holes

3D-Cut

Mini-Ribs

Razor-Edge

Renn-Beleinung

Gewichtsoptimierter Tragegurt

50/50 speziell leichter Innenpacksack



3. Technische Daten



SuSi 3	14	16	18	21	23
FLÄCHE AUSGELEGT (m ²)	13.64	15.95	18.06	20.57	22.99
FLÄCHE PROJIZIERT (m ²)	11.74	13.72	15.55	17.70	19.79
SPANNWEITE AUSGELEGT (m)	8.13	8.79	9.36	9.99	10.56
SPANNWEITE PROJIZIERT (m)	6.56	7.09	7.55	8.06	8.52
STRECKUNG AUSGELEGT	4.85	4.85	4.85	4.85	4.85
STRECKUNG PROJIZIERT	3.67	3.67	3.67	3.67	3.67
ZELLEN	34				
GESAMTLÄNGE LEINEN	170	180	204	218	230
ANZAHL LEINEN	164				
LEINENDURCHMESSER (mm)	0.5/0.7/0.8/0.9/1.1/1.3/1.5/1.7				
GEWICHT (kg)	1.86	2.05	2.29	2.56	2.81
V-TRIMM-MAX (km/h)	37 / 65				
STARTGEWICHT (kg)	50-75	50-75 - EN-B 75-89 - EN-C	50-70 - EN-B 70-97 - EN-C	60-83 - EN-B 83-108 - EN-C	72-97-122 EN-B
LTF/EN KATEGORIE					



Speed Chart (Trimspeed)

Startgewicht (Zertifizierung)	50 kg	55 kg	60 kg	65 kg	75 kg	82 kg	89 kg
14	39 km/h	40 km/h	41 km/h	42 km/h	43 km/h	44 km/h	
Startgewicht (Zertifizierung)	50 kg (B)	55 kg (B)	60 kg (B)	65 kg (B)	75 kg (B)	82 kg (C)	89 kg (C)
16	36 km/h	37 km/h	38 km/h	39 km/h	41 km/h	42 km/h	43 km/h
Startgewicht (Zertifizierung)	50 kg (B)	57 kg (B)	65 kg (B)	70 kg (B)	78 kg (C)	85 kg (C)	95 kg (C)
18	35 km/h	36 km/h	37 km/h	38 km/h	39 km/h	40 km/h	41 km/h
Startgewicht (Zertifizierung)	60 kg (B)	69 kg (B)	78 kg (B)	85 kg (C)	95 kg (C)	100 kg (C)	108 kg (C)
21	35 km/h	36 km/h	37 km/h	38 km/h	39 km/h	40 km/h	41 km/h
Startgewicht (Zertifizierung)	72 kg (B)	78 kg (B)	85 kg (B)	97 kg (B)	103 kg (B)	110 kg (B)	122 kg (B)
23	35 km/h	36 km/h	37 km/h	38 km/h	39 km/h	40 km/h	41 km/h

Schirm Charakter:

Trimm Geschwindigkeit und Eigenschaften eines Allrounders - passend für alle Piloten

Höhere Trimm Geschwindigkeit, agileres und direkteres Handling!

4. Piloteneignung

Der sehr große Gewichtsbereich des SuSi3 ermöglicht es, dass du die perfekte Größe für deine Ansprüche und Anforderungen wählen kannst.

Im unteren Zuladungsbereich eignet sich der SuSi3 als Schirm im Low Level EN-B Bereich. Bei steigender Zuladung wird der Schirm schneller und nochmals agiler – somit steigt auch der Anspruch an das Pilotenkönnen. Manche Größen fallen an der oberen Zuladung auch in die EN-C Kategorie.

Wir haben zur besseren Übersicht eine Tabelle entworfen (siehe oben). Für einen Schirm mit normaler Trimm-Geschwindigkeit und Low-Level EN-B Flugeigenschaften, wähle die Größe anhand der Felder in grün hinterlegt.

Bei höherer Zuladung erhöht sich die Trimmgeschwindigkeit und dadurch steigt auch der Pilotenanspruch etwas an – die Sicherheit des Schirmes an sich bleibt relativ im Rahmen. Eine höhere Trimm-Geschwindigkeit erweitert zudem den Einsatzbereich – wie für Starkwind Soaring.

Der SUSI3 ist ausschließlich für „einsitzige Nutzung“ mustergeprüft.

LTF und EN Einstufung

Der AIRDESIGN SUSI3 wurde bei der abschließenden Klassifizierung in die **LTF/EN B und C** eingeteilt (unterschiedliche Gewichtsbereiche).

Eignung für die Ausbildung

Grundsätzlich nicht für die Ausbildung geeignet.

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 SUSI3 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 SUSI3 reagiert auf Gewichtsveränderungen mit einer Erhöhung bzw. Verlangsamung des Trimm speeds, wobei aber kaum ein Einfluss auf die Gleitleistung festzustellen ist.

Auszug aus der EN:

Tabelle 1 — Beschreibung der Gleitschirmklassen

Klasse	Beschreibung der Flugeigenschaften	Beschreibung des erforderlichen Pilotenkönnens
B	Gleitschirme mit guter passiver Sicherheit und verzeihendem Flugverhalten. Einigermaßen widerstandsfähig gegen abnormale Flugzustände.	Für alle Piloten einschließlich Piloten aller Ausbildungsstufen.

C	Gleitschirme mit mäßiger passiver Sicherheit und mit potenziell dynamischen Reaktionen auf Turbulenzen und Pilotenfehler. Die Rückkehr in den Normalflug kann präzisen Piloteneingriff erfordern.	Für Piloten, die das Ausleiten abnormaler Flugzustände beherrschen, die „aktiv“ und regelmäßig fliegen, und die die möglichen Konsequenzen des Fliegens mit einem Gleitschirm mit reduzierter passiver Sicherheit verstehen.
---	---	--

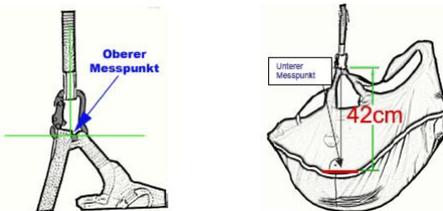
5. Gurtzeug

Der SUSI3 ist für alle moderne Gurtzeuge mit Klassifizierung GH zugelassen.

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

3.5.6. Gurtzeugabmessungen

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



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

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



6. Windschlepp

Der SUSI3 ist problemlos für den Windschlepp geeignet. Der Einsatz einer passenden Schlepphilfe ist nicht zwingend, aber auf jeden Fall empfehlenswert und verschafft dem Pilot mehr Sicherheitsreserven während der Schleppphase.

7. Flugpraxis

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

a. Vorflugcheck und Startvorbereitungen:

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

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

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

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

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

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

Alle Leinen müssen frei und ohne Verschlingung vom Tragegurt zur Kappe laufen. 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 SUSI3 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 Arme sind in Verlängerung der A-Gurte leicht seitlich nach hinten gestreckt. Vor dem Anlauf sind der ausgelegte Schirm, die Windrichtung und der Luftraum zu überprüfen!

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

Sobald der Zug beim Aufziehen nachlässt, ist die Gleitschirmkappe durch dosiertes Bremsen senkrecht über dem Piloten zu halten. Eingeklappte Zellen sollten durch Pumpen auf der betroffenen Seite geöffnet werden. Eventuelle Richtungskorrekturen sind jetzt durchzuführen.

Der Pilot führt den Kontrollblick durch und vergewissert sich, dass die Kappe vollständig geöffnet, ohne Knoten in den Leinen, über ihm steht. Die endgültige Entscheidung zu starten fällt erst, wenn alle Störungen erfolgreich behoben sind. Ansonsten ist der Start aus Sicherheitsgründen abzubrechen!

Bei Rückwärtsstarts (Pilot mit Gesicht zum Schirm und rückwärts laufend) gibt es generell keine Auffälligkeiten.

d. Kurvenflug

Der SUSI3 besitzt ein sehr agiles Handling. Der Steuerdruck ist progressiv ansteigend, damit es zu keinem unabsichtlichen Überbremsen in den Sackflug kommt. Die Steuerwege sind lang. Zudem dämpft der SUSI3 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 SUSI3 noch enger und steiler – ohne dabei zu graben. Wenn man im Gegensatz dazu die Hände weit von sich streckt wird das Drehen flacher und optimiert auch das Steigen. Wir nennen dies Brake-Shifting. Nähere Info diesbezüglich findest du auf unserer Homepage oder Facebook Seite (www.ad-gliders.com, www.facebook.com/AirDesignGliders)

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

Ein einseitiger Strömungsabriss kündigt sich deutlich an: der Schirm fängt an um die Kurve zu „schmieren“: die kurveninnere Flügelhälfte bleibt stehen und wird weich. In dieser Phase ist die kurveninnere Bremse sofort zu lösen. Sollte eine Bremsleine reißen, oder sich vom Bremsgriff lösen, lässt der SUSI3 sich mit Hilfe der C-Gurte eingeschränkt steuern und landen.

Positionierung der Bremsgriffe

Der SUSI3 wird ab Werk mit einer optimalen Bremseinstellung ausgeliefert.

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

e. Aktives Fliegen

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

Der SUSI3 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 SUSI3 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 SUSI3 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 SUSI3 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 Schleppklinge 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 SUSI3 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 herunterzieht, 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. Klappert der Schirm während man beschleunigt, löst man zuerst den Beinstrecker, um die Stabilisierung und das Wiederöffnen der Kappe zu unterstützen. Das Wiederöffnen unterstützt man nun so wie oben bereits beschrieben.

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

Wird der SuSi3 mit höherer Zuladung geflogen werden Aktion und Reaktion schneller. Um ein falsches oder zu spätes Reagieren des Piloten zu verhindern, empfehlen wir zur Stabilisierung und Wiederöffnung beide Bremse gleichzeitig zu betätigen.

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 (grün markiert) 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 Strömungsabrisse 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.

l. Fullstall - Sackflug

Maximaler symmetrischer Steuerweg bei maximalem Fluggewicht > 65cm.

Der **verfügbare Steuerweg** bis zum Stall ist von der Schirmgröße und Zuladung abhängig und ist für den SuSi3-16 bei mindestens 55cm. 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 angebremsst 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 SUSI3 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 SUSI3 keine Sackflugtendenzen im Regen auf. Trotzdem ist ein Flug durch Regenschauer nach Möglichkeit zu vermeiden, da dadurch die Möglichkeit zum Sackflug deutlich vergrößert wird. Sollte der Pilot dennoch in einen Schauer geraten, so ist damit zu rechnen, dass der verfügbare Bremsweg stark abnimmt. Dem entsprechend sollte nur wenig gebremst werden. Zusätzlich kann der Beschleuniger betätigt werden, falls die Wetterbedingungen und der Bodenabstand ein beschleunigtes Fliegen zulassen.

m. Abstiegshilfen

i. Steilspirale

Die Steilspirale wird durch vorsichtiges Erhöhen des Bremsleinenzugs und Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite eingeleitet. Der SUSI3 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 angebremst. Der SUS13 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. 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 SUSI3 über mehrere Jahre lufttuchtig bleiben.

Packen des Gleitschirmes

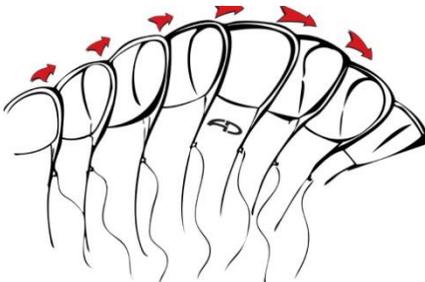
Für eine lange Haltbarkeit Deines Schirmes und um die Nylon-Stäbe im Nasenbereich nicht unnötig zu knicken, empfehlen wir den Schirm Rippe auf Rippe zusammenzulegen (ähnlich einer Ziehharmonika). Bei unsachgemäßer Packweise und längerer Lagerung kann es passieren, dass sich Teile im Schirm verformen.

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 SUSI3 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 SUSI3 ist mit unummantelten Aramid-Leinen ausgerüstet. 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 Profilrissen, 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 SUSI3, so wie jeder andere Gleitschirm, Verschleiß- und Alterungserscheinungen, die das Flugverhalten, die Leistung und die Flugsicherheit beeinträchtigen können. Der SUSI3 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 SUSI3 wirst du über lange Zeit Freude haben und wir wünschen Dir viele erfolgreiche Flüge damit. Behandle Deinen Schirm ordnungsgemäß und habe Respekt vor den

Anforderungen und Gefahren des Fliegens. Wir bitten alle Piloten vorsichtig zu fliegen und die gesetzlichen Bestimmungen im Interesse unseres Sportes zu respektieren.

SEE YOU IN THE SKY!



Contents

1.	Disclaimer and important advice for your own safety.....	31
2.	Construction	33
3.	Technical Data.....	36
4.	Pilot target group	36
5.	Harness	37
6.	Towing / winching	37
7.	Practical Flying	38
a.	Pre-flight check	38
b.	Check-list – pre-flight-check	38
c.	Take-off.....	39
d.	Turning flight.....	39
e.	Brake line length	40
f.	Active flying	40
g.	Accelerating	40
h.	Landing	41
i.	Towing and winching.....	41
j.	Asymmetric and frontal collapses.....	41
k.	Reopening a cravat.....	42
l.	Negative spin	42
m.	Full-stall – Deep Stall	42
n.	Rapid decent manoeuvres	43
i.	Spiral.....	43
ii.	B-line stall	44
iii.	“Big-ears”	44
8.	Maintenance and Repairs.....	46
9.	Checking the glider.....	53
10.	The Final Word.....	54
A.	ANHANG - ANNEX	55
a.	Übersichtszeichnung – Overview	55
b.	Leinenplan – line plan	56
c.	Tragegurt – Riser	58
B.	Material – Materials	61
C.	Erklärung über Bauausführung und Leistung (EBL) – Declaration of Design and Performance (DDP).....	62
D.	Leinen - Lines	64
E.	SERVICE BOOKLET - SERVICEHEFT.....	78
F.	Registry Of Product - Produktregistrierung.....	83



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 SUSI3 can be found on our website: www.ad-gliders.com.

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

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

1. Disclaimer and important advice for your own safety

Please read carefully and follow this important advice:

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

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

Please read this manual carefully and thoroughly.

IMPORTANT SAFETY NOTICE

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

2. Construction



SuSi3 – YOUR ALL-ROUNDER

#lightgearjunkie

Setting the standard since years the new SuSi3 evolves again. Originally, the goal was to have a simple design with the best performance possible. This is where the name Super Simple comes from – Super Simple → SuSi!

Arriving in the present day the SuSi3 has become a Hike&Fly Allround glider suitable for various pilots and applications – from basic hike&fly to extreme mountaineering to strong wind soaring. The new SuSi3 covers this all with an ease.

Pilots Profile:

The SuSi3 is perfect for the low-level B pilot looking for a forgiving and light-weight wing, or on the upper side for pilots looking for the lightest and fastest equipment for extreme mountaineering or soaring conditions. The SuSi3 combines all these aspects and more.

The huge weight range of the SuSi3 gives

you all the options to choose the right size for your demands. To help you in your decision we made a chart. If you are looking for a basic wing like in a low-level EN-B range, then choose according to the fields with green background.

Higher loadings will increase the trim-speed and therefore levels up the pilots requirements.

Actually, the glider itself will keep its character but give you even more options – like for strong-wind soaring conditions.



How does he fly:

The concept of Super-Simple relates not only to the construction but nowadays even more to the flying characteristics. The SuSi3 is one of the most forgiving and easiest flying wings on the market – now proven with the certification in EN-B in many sizes and loadings.

Simplest launching and a rock-solid canopy which defy the roughest turbulences are just one of the key characteristics of the SuSi3.

Turning the glider around is like playing in a high-speed video game – agile and responsive.

Manoeuvres – like “big-ears”, B-stall or spirals – are easy to achieve and completely beyond being complicated. Using the accelerator pushes the speed really up while staying stable at all times. It gives you lots of playground for your adventures.

Construction:

Weight:

An optimized construction in combination with the lightest materials made it possible to get the smallest package ever and to lower the gliders weight dramatically – 1,85kg for the size 14 is a clear statement.

Performance and Speed:

A new airfoil and further improvements in the design let the performance increase by half a glider angle – matching many EN-B wings.

Depending on the loading and the size the SuSi3 can accelerate more then 20 km/h when using the speed-bar, resulting in a maximum top-speed of almost 70 km/h (on smallest size with top load).

Risers

Like the whole glider as well the risers are optimized for low-weight. They are coming in a Dyneema-rope style. As an option we can offer you a more solid sheathed 13mm Aramid riser – it simplifies the handling on ground.

Sizes:

Long time requested, now we serve it. The size 14 will be the smallest and fastest size of the SuSi3 – aiming for speedjunkies.

On top of the range the 23 is the biggest, aiming more for the intermediate pilot.

Optic:



The new designed graphics logo symbolizes the light-weight and the nature in a playful style. The slim design-stripe on the lower sail supports the shape of the glider and stretches the optical aspect ratio. Two new fresh colour combinations connecting to an easy and light flair.

Features:

Lightweight construction

Vortex Holes

3D-Cut

Mini-Ribs

Razor-Edge

Race Lines

Weight optimized Risers

50/50 weight reduced Inner bag



3. Technical Data



SuSi 3	14	16	18	21	23
AREA FLAT (m2)	13.64	15.95	18.06	20.57	22.99
AREA PROJECTED (m2)	11.74	13.72	15.55	17.70	19.79
SPAN FLAT (m)	8.13	8.79	9.36	9.99	10.56
SPAN PROJECTED (m)	6.56	7.09	7.55	8.06	8.52
ASPECT RATIO FLAT	4.85	4.85	4.85	4.85	4.85
ASPECT RATIO PROJ.	3.67	3.67	3.67	3.67	3.67
CELLS	34				
TOTAL LINE LENGTH	170	180	204	218	230
TOTAL LINES	164				
LINE DIAMETERS	0.5/0.7/0.8/0.9/1.1/1.3/1.5/1.7				
WEIGHT (kg)	1.86	2.05	2.29	2.56	2.81
V-TRIM/V-MAX (km/h)	37 / 65				
TAKE OFF WEIGHT (kg)	50-75	50-75 - EN-B 75-89 - EN-C	50-70 - EN-B 70-97 - EN-C	60-83 - EN-B 83-108 - EN-C	72-97-122 EN-B
LTF/EN CATEGORY					



SuSi3 - Glider Loading - choosing the right size

	50	55	60	65	70	75	kg
SuSi3 14	39	40	41	42	43	44	km/h
	50	55	60	65	75	82	89
SuSi3 16	36	37	38	39	41	42	43
	50	57	65	70	78	85	95
SuSi3 18	35	36	37	38	39	40	41
	60	69	78	85	95	100	108
SuSi3 21	35	36	37	38	39	40	41
	72	78	85	97	103	110	122
SuSi3 23	35	36	37	38	39	40	41

Glider Character:

35	36	37	38						
39	40	41	42	43	44				

= standard trim-speed like normal paragliders. Suitable for all pilots
 = extended loading: increase in trim-speed, more agile handling and more responsive
 the numbers in the fields indicate the trim-speed in km/h - 37 km/h is a standard trim-speed
 kg = total weight

4. Pilot target group

The wide range of total weight loading gives you the option to choose the right wing for your demands.

On the lower end of loading the SuSi3 is ideal for Pilots looking for a low-level EN-B glider.

When loading more the speed and agility increases – the pilots experience is higher then. Some sizes fall even into EN-C on top-loadings.

To help you in your decision we made a chart. If you are looking for a basic wing like in a low-level EN-B range, then choose according to the fields with green background.

Higher loadings will increase the trim-speed and therefore levels up the pilots requirements.

Actually, the glider itself will keep its character but give you even more options – like for strong-wind soaring conditions.

LTF and EN certification

The AIRDESIGN SUSI3 is certified during official testing as LTF and EN B and C. The glider has been type-tested for “**one-seated**” use only.

Pilots’ aptitude

- 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 SUSI3 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 SUSI3 reacts to a variation in loading with a reduction or increase of trim-speed. The performance remains more or less the same.

Excerpt from the EN

Table 1 — Description of the paraglider classes

Class	Description of flight characteristics	Description of pilot skills required
B	Paragliders with good passive safety and forgiving flying characteristics. Gliders with some resistance to departures from normal flight.	Designed for all pilots and may be suitable for pilots under training if recommended by the manufacturer.
C	Paragliders with moderate passive safety and with potentially dynamic reactions to turbulence and pilot errors. Recovery to normal flight may require precise pilot input.	Designed for pilots familiar with recovery techniques, who fly “actively” and regularly, and understand the implications of flying a glider with reduced passive safety.

5. Harness

The SUSI3 is type-tested for use with all modern harnesses – rated as GH.

6. Towing / winching

The SUSI3 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 SUSI3 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.

d. Turning flight

The SUSI3 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 SUSI3 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 SUSI3 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 SUSI3 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 SUSI3 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 SUSI3, 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 SUSI3 is easy to land. 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.

l. 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 SuSi3 16 is a minimum of 55cm. 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 leasd 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 SUSI3 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 SUSI3 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 SUSI3 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 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 SUSI3 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 SATEFY 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 SUSI3 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 MANOEVRES 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 SUSI3 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 SUS13 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.

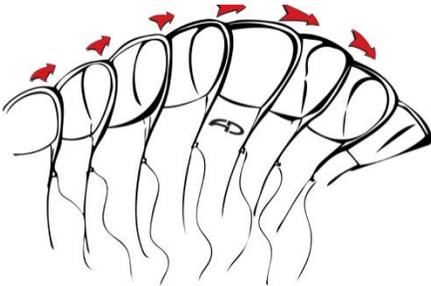
For details see the accessories section of the www.ad-gliders.com website.

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 SUSI3 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 SUSI3 is lined 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 SUSI3 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

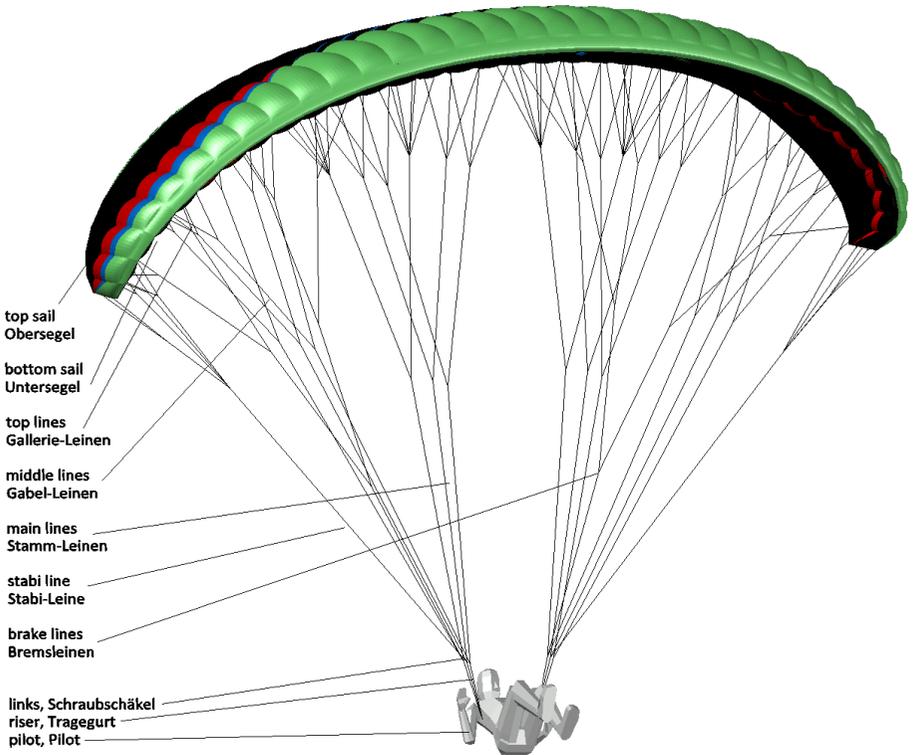
The SUSI3 will give you hours of fun and satisfaction in the air. We wish you lots of good flights. Treat your glider well and have respect for the demands and dangers of flying. We ask all pilots to fly with care and to respect the national and international laws with regard to our sport.

SEE YOU IN THE SKY!

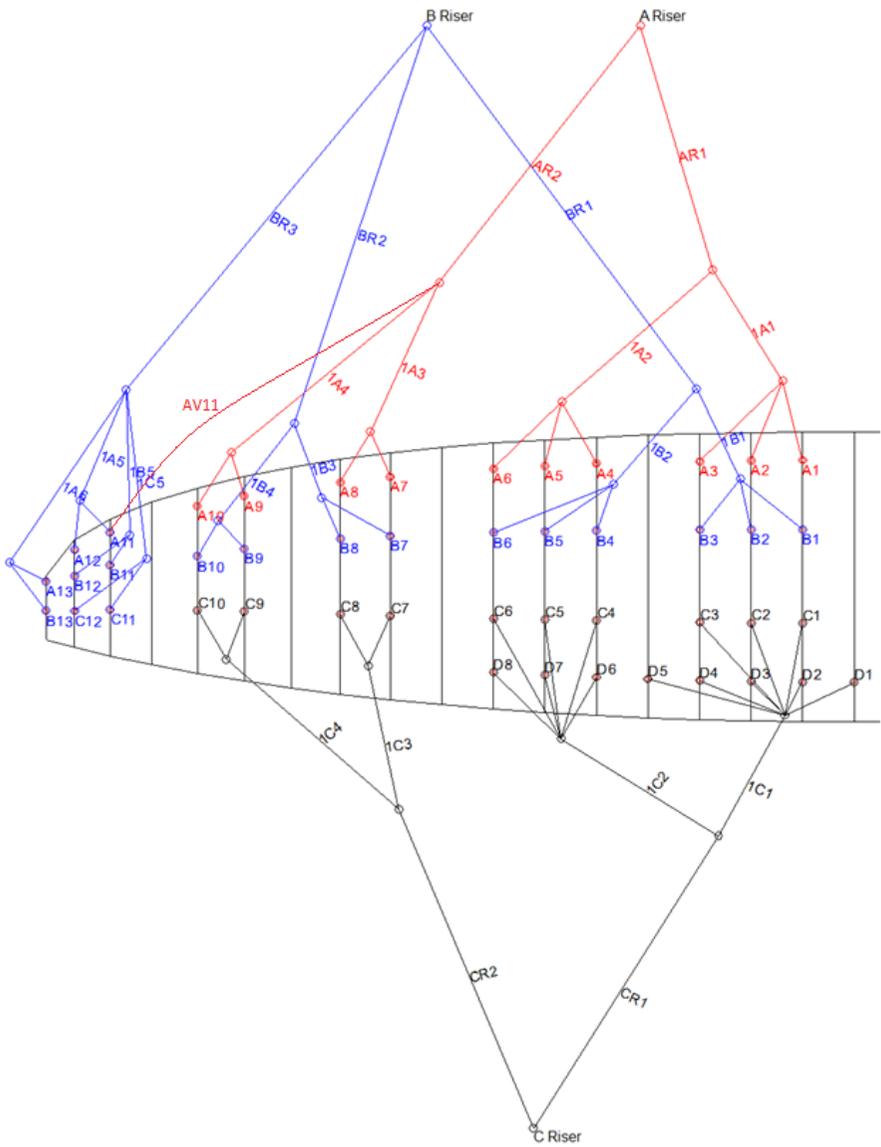


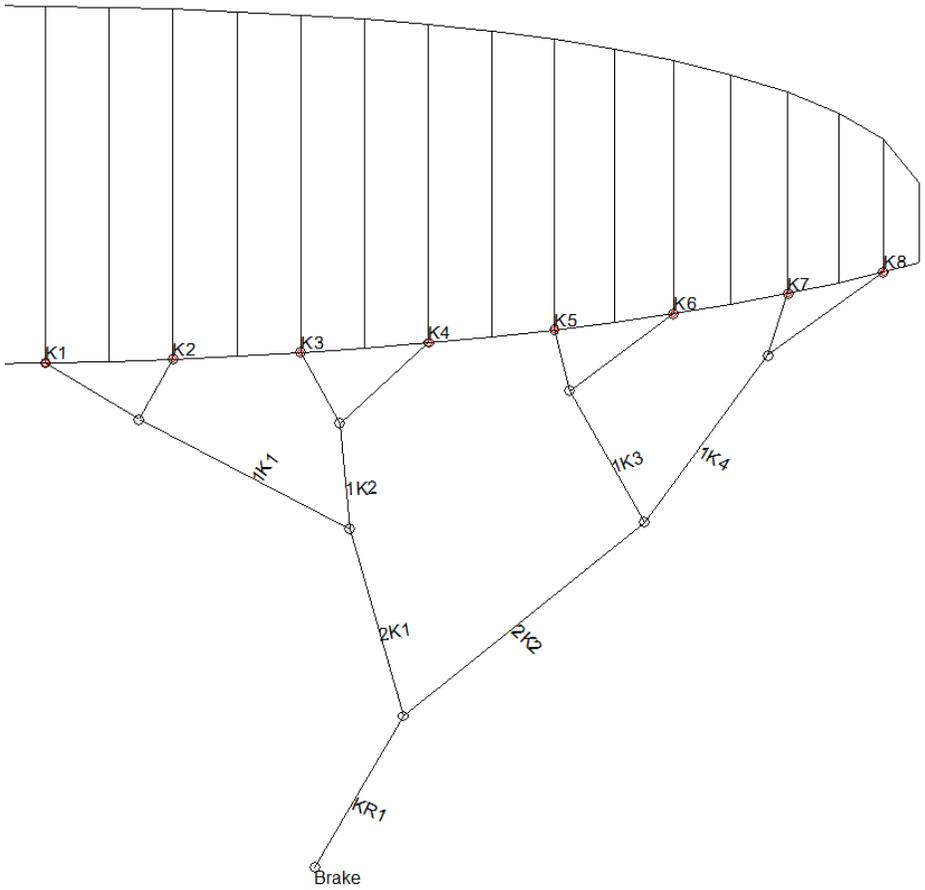
A. ANHANG - ANNEX

a. Übersichtszeichnung – Overview



b. Leinenplan – line plan





c. Tragegurt – Riser

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

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

- 140mm für SUSI3 16

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 EBL/DDP in section C.

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

- 140mm for SUSI3 16

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.

SUSI3 13:

Speedsystem mm

	A1	A2	B	C
offen/normal	480		480	480
speed	355		398	480

SUSI3 16:

Speedsystem mm

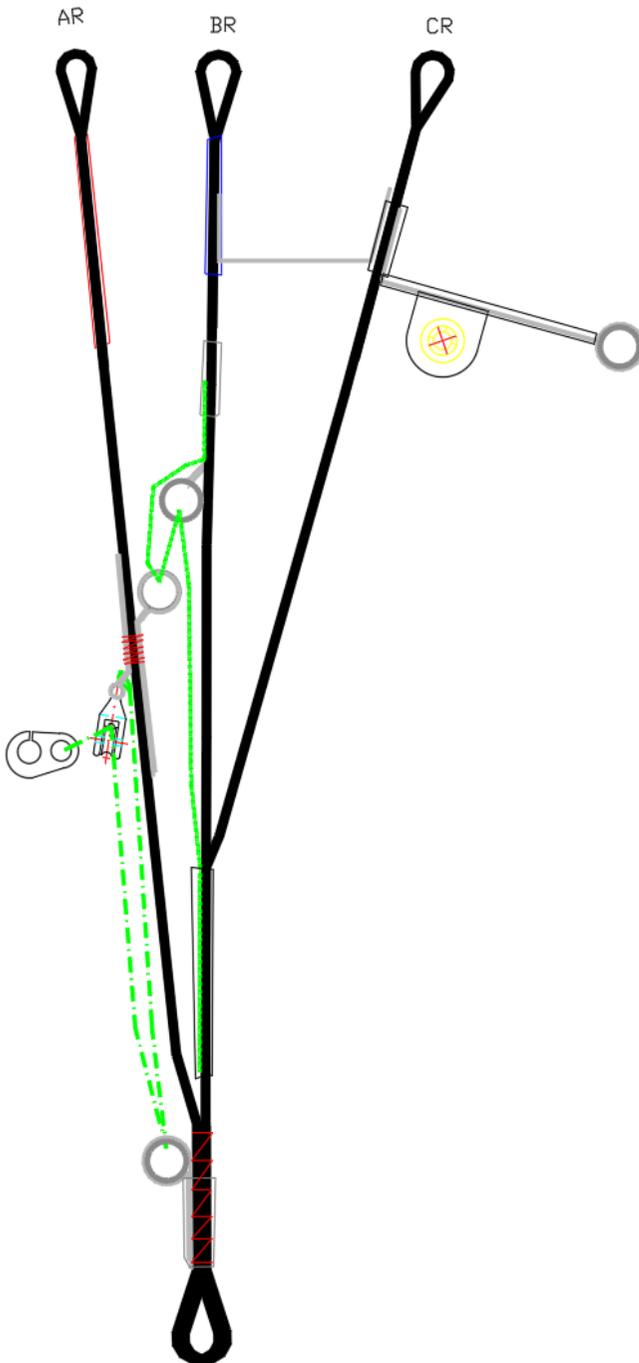
	A1	A2	B
offen/normal	488	488	488
speed	350	400	488

SUSI3 18

SUSI3 21,23

Speedsystem mm

	A1	A2	B	C
offen/normal	490		490	490
speed	335		385	490



B. Material – Materials

SUSI3:

Materials:

Segeltuch/Sail:

- Obersegel/Top Sail: Porcher Skytex 27 classic II
- Untersegel/Bottom Sail: Porcher Skytex 27 classic II
- Rippen/Ribs: Porcher Skytex 27 hard

Leinen/Lines:

- Gallerieleinen/Top lines: Edelrid 8000/U-070, 090, 130
- Gabelleinen/Middle lines: Edelrid 8000/U-130, 190
- Stammleinen/Main lines: Edelrid 8000/U-190, 230, 280, 360

Tragegurt/Riser:

Edelrid Taurus or

13mm Aramid with Polyester covered – LIROS

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

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

D. Leinen - Lines

XS05-13 rev2 - SuSi3-13													
Linked Line Check Sheet													
A		B		C		D		K					
Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name
1	A1 4755	B1 4675	C1 4740	D1 4960	K1 5385								
2	A2 4690	B2 4610	C2 4675	D2 4865	K2 5125								
3	A3 4685	B3 4610	C3 4670	D3 4805	K3 4995								
4	A4 4670	B4 4600	C4 4660	D4 4800	K4 4910								
5	A5 4665	B5 4590	C5 4650	D5 4850	K5 4840								
6	A6 4715	B6 4650	C6 4705	D6 4785	K6 4795								
7	A7 4645	B7 4575	C7 4635	D7 4770	K7 4765								
8	A8 4595	B8 4530	C8 4585	D8 4810	K8 4770								
9	A9 4540	B9 4485	C9 4525										
10	A10 4530	B10 4485	C10 4515										
11	AV11 4515												
11	A11 4315	B11 4280	C11 4310										
12	A12 4235	B12 4210	C12 4230										
13	A13 4120	B13 4155											
NOTE: AV11 and A11 are attached at the same loop!													

D6	2	985		
D4	2	1000		
D3	2	1005		
D8	2	1010		
D5	2	1050		
D2	2	1065		
D1	2	1175		
AV11	2	1600		
8000/U-190-018 --- 2 8000 190 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
2K1, 2K2	4	1315	both sides	
1AB1, 1AB2	8	1600	both sides	
CR1	2	2215	TOP side	violet sleeve lower side
CR2	2	2920	TOP side	violet sleeve lower side
8000/U-130-018 --- 2 8000 130 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
1K2, 1K3	4	900	both sides	
1K4	2	1000	both sides	
1ABC3, 1ABC4	12	1100	both sides	
1K1	2	1135	both sides	
1C1, 1C2	4	1600	both sides	
8000/U-360-018 --- 2 8000 360 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
AR1	2	2215	TOP side	red sleeve lower side
8000/U-230-018 --- 2 8000 230 002 0				
Name	No.	Sewn	INI	
AR2	2	2920	TOP side	red sleeve lower side
BR2	2	2920	TOP side	blue sleeve lower side
8000/U-280-018 --- 2 8000 280 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
BR1	2	2215	TOP side	blue sleeve lower side
8000/U-130-008 --- 2 8000 130 002 0				
Name	No.	Sewn	INI	
BR3	2	3000	TOP side	green sleeve lower side
PPSL200 - yellow				
Name	No.	Sewn		
KR1	2	1775		sleeve lower side

XS05-16 rev4 - SuS13-16									
Linked Line Check Sheet									
	A	B	C	D	K				
	Name	Name	Name	Name	Name				Name
1	A1 5180	B1 5105	C1 5180	D1 5180	K1 5830				
2	A2 5110	B2 5030	C2 5105	D2 5325	K2 5555				
3	A3 5110	B3 5035	C3 5110	D3 5255	K3 5430				
4	A4 5100	B4 5030	C4 5095	D4 5255	K4 5340				
5	A5 5090	B5 5015	C5 5085	D5 5315	K5 5260				
6	A6 5150	B6 5080	C6 5150	D6 5240	K6 5220				
7	A7 5080	B7 5010	C7 5065	D7 5225	K7 5170				
8	A8 5030	B8 4965	C8 5010	D8 5270	K8 5190				
9	A9 4965	B9 4910	C9 4940						
10	A10 4955	B10 4910	C10 4935						
11	AV11 4885								
11	A11 4715	B11 4680	C11 4720						
12	A12 4635	B12 4615	C12 4640						
13	A13 4505	B13 4540							
	NOTE: AV11 and A11 are attached at the same loop!								

XS05-16 rev4 - SuSi3-16			
8000/U-090-018 --- 2 8000 090 222 0			
Name	No.	Sewn	INI
B9, B10	4	420	
C10	2	445	
C9	2	450	
B8	2	445	
A10	2	465	
A9	2	475	
C8	2	490	
B7	2	490	
A8	2	510	
C7	2	545	
A7	2	560	
1A6	2	670	
K7	2	685	
K8	2	705	
K6	2	735	
B5, K5	4	775	
B2, B4	4	790	
B3	2	795	
B6	2	840	
C5	2	845	
A5	2	850	
C4, K4	4	855	
A4	2	860	
B1, C2	4	865	
A2, AC3	6	870	
AC6	4	910	
AC1	4	940	
K3	2	945	
K2	2	1070	
1ABC5	6	1110	both sides
K1	2	1345	
8000/U-070-018 --- 2 8000 070 222 0			
Name	No.	Sewn	
B12	2	280	
A12	2	300	
C12	2	305	
B11	2	345	
A11	2	380	
C11	2	385	
A13	2	610	
B13	2	645	
D7	2	985	
D6	2	1000	
D3, D4	4	1015	

D8	2	1030		
D5	2	1075		
D2	2	1085		
D1	2	1200		
AV11	2	1730		
8000/U-190-018 --- 2 8000 190 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
2K1, 2K2	4	1425	both sides	
1AB1, 1AB2	8	1860	both sides	
8000/U-130-018 --- 2 8000 130 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
1K1, 1K2, 1K3, 1K4	8	1230	both sides	
1ABC4	6	1345	both sides	
1ABC3	6	1375	both sides	
1C1, 1C2	4	1860	both sides	
8000/U-360-018 --- 2 8000 360 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
AR1	2	2395	TOP side	red sleeve lower side
8000/U-230-018 --- 2 8000 230 002 0				
Name	No.	Sewn	INI	
CR1	2	2395	TOP side	violet sleeve lower side
AR2	2	3160	TOP side	red sleeve lower side
BR2	2	3160	TOP side	blue sleeve lower side
CR2	2	3160	TOP side	violet sleeve lower side
8000/U-280-018 --- 2 8000 280 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
BR1	2	2395	TOP side	blue sleeve lower side
8000/U-130-008 --- 2 8000 130 002 0				
Name	No.	Sewn	INI	
BR3	2	3240	TOP side	green sleeve lower side
PPSL200 - yellow				
Name	No.	Sewn		
KR1	2	1880		sleeve lower side

XS05-21_rev2 - Susi3-21												
Linked Line Check Sheet												
	A		B		C		D		K			
	Name		Name		Name		Name		Name		Name	
1	A1	5935	B1	5845	C1	5935	D1	6195	K1	6650		
2	A2	5860	B2	5770	C2	5860	D2	6085	K2	6350		
3	A3	5860	B3	5770	C3	5860	D3	6020	K3	6200		
4	A4	5850	B4	5765	C4	5850	D4	6010	K4	6105		
5	A5	5845	B5	5760	C5	5850	D5	6065	K5	6015		
6	A6	5905	B6	5830	C6	5910	D6	6000	K6	5965		
7	A7	5830	B7	5750	C7	5825	D7	5990	K7	5920		
8	A8	5775	B8	5700	C8	5765	D8	6040	K8	5900		
9	A9	5705	B9	5640	C9	5690						
10	A10	5690	B10	5635	C10	5680						
11	AV11	5630										
11	A11	5435	B11	5395	C11	5445						
12	A12	5330	B12	5305	C12	5340						
13	A13	5195	B13	5235								
NOTE: AV11 and A11 are attached at the same loop!												

D2	2	1415		
D1	2	1535		
AV11	2	2050		
8000/U-190-018 --- 2 8000 190 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
2K1, 2K2	4	1615	both sides	
1AB1, 1AB2	8	1965	both sides	
8000/U-130-018 --- 2 8000 130 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
1K2, 1K3	4	1105	both sides	
1K4	2	1130	both sides	
1ABC3, 1ABC4	12	1350	both sides	
1K1	2	1395	both sides	
1C1, 1C2	4	1965	both sides	
8000/U-360-018 --- 2 8000 360 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
AR1	2	2720	TOP side	red sleeve lower side
8000/U-230-018 --- 2 8000 230 002 0				
Name	No.	Sewn	INI	
AR2	2	3585	TOP side	red sleeve lower side
BR2	2	3585	TOP side	blue sleeve lower side
CR1	2	2720	TOP side	violet sleeve lower side
CR2	2	3585	TOP side	violet sleeve lower side
8000/U-280-018 --- 2 8000 280 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
BR1	2	2720	TOP side	blue sleeve lower side
8000/U-130-008 --- 2 8000 130 002 0				
Name	No.	Sewn	INI	
BR3	2	3690	TOP side	green sleeve lower side
PPSL200 - yellow				
Name	No.	Sewn		
KR1	2	2105		sleeve lower side

XS05-23_rev2 - Susi3-23															
Linked Line Check Sheet															
	A			B			C			D			K		
	Name		Name	Name		Name	Name		Name	Name		Name	Name		Name
1	A1	6295	B1	6205		C1	6280		D1	6560		K1	7040		
2	A2	6220	B2	6125		C2	6210		D2	6445		K2	6730		
3	A3	6220	B3	6125		C3	6210		D3	6380		K3	6575		
4	A4	6210	B4	6125		C4	6205		D4	6375		K4	6475		
5	A5	6210	B5	6120		C5	6200		D5	6430		K5	6385		
6	A6	6270	B6	6190		C6	6270		D6	6360		K6	6330		
7	A7	6195	B7	6110		C7	6190		D7	6350		K7	6280		
8	A8	6135	B8	6060		C8	6130		D8	6405		K8	6265		
9	A9	6060	B9	5995		C9	6050								
10	A10	6045	B10	5990		C10	6035								
11	AV11	5980													
11	A11	5780	B11	5735		C11	5790								
12	A12	5665	B12	5640		C12	5680								
13	A13	5525	B13	5565											
	NOTE: AV11 and A11 are attached at the same loop!														

XS05-23_rev2 - Susi3-23			
8000/U-090-018 --- 2 8000 090 222 0			
Name	No.	Sewn	INI
B10	2	785	
B9	2	790	
1A6	2	800	
C10	2	830	
A10	2	840	
C9	2	845	
A9, B8	4	855	
B7	2	905	
C8	2	925	
A8	2	930	
C7	2	985	
A7	2	990	
K8	2	1095	
K7	2	1110	
1ABC5	6	1170	both sides
B5	2	1180	
B2, B3, B4	6	1185	
B6	2	1250	
C5	2	1260	
B1, C4	4	1265	
A4, A5, C2, C3	8	1270	
A2, A3	4	1280	
K6	2	1290	
AC6	4	1330	
C1	2	1340	
K5	2	1345	
A1	2	1355	
K2	2	1385	
K4	2	1435	
K3	2	1535	
K1	2	1695	
8000/U-070-018 --- 2 8000 070 222 0			
Name	No.	Sewn	
B12	2	585	
A12	2	610	
C12	2	625	
B11	2	680	
A11	2	725	
C11	2	735	
A13	2	840	
B13	2	880	
D7	2	1410	
D6	2	1420	
D4	2	1435	

D3	2	1440		
D8	2	1465		
D5	2	1490		
D2	2	1505		
D1	2	1630		
AV11	2	2195		
8000/U-190-018 --- 2 8000 190 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
2K1, 2K2	4	1705	both sides	
1AB1, 1AB2	8	2080	both sides	
8000/U-130-018 --- 2 8000 130 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
1K2, 1K3	4	1170	both sides	
1K4	2	1300	both sides	
1ABC3, 1ABC4	12	1430	both sides	
1K1	2	1475	both sides	
1C1, 1C2	4	2080	both sides	
8000/U-360-018 --- 2 8000 360 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
AR1	2	2875	TOP side	red sleeve lower side
8000/U-230-018 --- 2 8000 230 002 0				
Name	No.	Sewn	INI	
CR1	2	2875	TOP side	violet sleeve lower side
AR2	2	3790	TOP side	red sleeve lower side
BR2	2	3790	TOP side	blue sleeve lower side
CR2	2	3790	TOP side	violet sleeve lower side
8000/U-280-018 --- 2 8000 280 222 0				
Name	No.	Sewn	INI	
BR1	2	2875	TOP side	blue sleeve lower side
8000/U-130-008 --- 2 8000 130 002 0				
Name	No.	Sewn	INI	
BR3	2	3900	TOP side	green sleeve lower side
PPSL200 - yellow				
Name	No.	Sewn		
KR1	2	2215		sleeve lower side

E. SERVICE BOOKLET - SERVICEHEFT

Model: **SUSI3**

Size/Größe: 14 16 18 21 23

Serial number/Seriennummer: _____

Colour/Farbe: _____

Date of purchase/Kaufdatum: _____

Date of first flight/Erstflug: _____

Pilot (1. Owner/ Halter)

First name/Vorname: _____

Family name/Nachname: _____

Street/Straße: _____

City/Wohnort: _____

Post code/PLZ: _____

Country/Land: _____

Telephone/Telefon: _____

Fax: _____

Email: _____

Pilot (2. Owner/ Halter)

First name/Vorname: _____

Family name/Nachname: _____

Street/Straße: _____

City/Wohnort: _____

Post code/PLZ: _____

Country/Land: _____

Telephone/Telefon: _____

Fax: _____

Email: _____

Pilot (3. Owner/ Halter)

First name/Vorname: _____

Family name/Nachname: _____

Street/Straße: _____

City/Wohnort: _____

Post code/PLZ: _____

Country/Land: _____

Telephone/Telefon: _____

Fax: _____

Email: _____

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

Service 1

Date/Datum: _____

Type of service/Art der Serviceleistung

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Service 2

Date/Datum: _____

Type of service/Art der Serviceleistung

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Service 3

Date/Datum: _____

Type of service/Art der Serviceleistung

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

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

Service 4

Date/Datum: _____

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Type of service/Art der Serviceleistung

Service 5

Date/Datum: _____

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Type of service/Art der Serviceleistung

Service 6

Date/Datum: _____

stamp - signature
Stempel - Unterschrift

Type of service/Art der Serviceleistung

F. Registry Of Product - Produktregistrierung

Model/Modell: SUSI3

Size/Größe: 14 16 18 21 23

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