

SILEX
BETRIEBSANLEITUNG

FRESH BREEZE

Der "Fresh Beeze - Silex -" ist ein Hochleistungssegel, bei dem die neuesten Erkenntnisse unserer Profilverforschung eingegangen sind. Bei der Konstruktion und Entwicklung haben wir darauf geachtet, daß der Sicherheit ebenso viel Wert beigemessen wurde, wie dem Leistungsgedanken. Der Silex eignet sich demzufolge für den Genußpiloten der regelmäßig fliegt, wie auch für den ambitionierten Motorschirmflieger der auf Strecke gehen will.

Ein gewisses Maß an Flugerfahrung vorausgesetzt, eröffnet Dir der Silex neue Horizonte und das bei beruhigenden Sicherheitsreserven.

Wir haben die Betriebsanleitung sehr ausführlich verfaßt. Sie soll Dir helfen, Dein Gerät besser kennenzulernen. Die Beschreibung der Extremflugsituationen sollen Dir helfen, den Charakter des "-Silex" kennenzulernen. Wir empfehlen Dir aber, Dich langsam und in großer Höhe an die Grenzen Deines neuen Gerätes heranzutasten.

Dein "Silex" wurde bereits vom Werk oder Deinem Händler eingeflogen. Trotzdem: teste Deinen Schirm an einem Übungshang und kontrolliere, ob er richtig fliegt. Suche Dir für die ersten Höhenmeter ruhige Verhältnisse und einen guten Startplatz.

Wichtiger als ein paar zusätzliche Flugminuten, oder gewagte Showeinlagen in Bodennähe ist unfallfreies, genußvolles Fliegen.

Wir wünschen Dir viel Spaß mit Deinem neuen "Silex".
Für Auskünfte stehen wir Dir gerne zur Verfügung.



Der "Silex" ist ein reiner Motorschirm mit DULV Zulassung. Eine Bergstarterlaubnis aus Versicherungstechnischer Sicht besteht nicht. Dieser Schirm darf auch unter keinen Umständen als Sprung oder Personenfallschirm benutzt werden. Für Schäden aller Art die in Zusammenhang mit diesem Gerät entstehen, kann der Hersteller nicht haftbar gemacht werden.

FRESH BREEZE

LANGER ACKER 11
30900 WEDEMARK-BISSENDORF

TEL. 05130-3769922
FAX. 05130-3769944

E-MAIL:FRESH.BREEZE@T-ONLINE.DE
HTTP:WWW.FRESH-BREEZE.DE

Vorflugkontrolle

Neben der üblichen Vorflugkontrolle, beginnend an einem Punkt rund um den Schirm mit Kontrolle von Nähten, Fangleinen sowie Tragegurten und Tuch, kontrolliere bitte nach folgender Checkliste genau:

- Schaden durch ultraviolette Strahlung ? Das Gewebe ist zwar UV behandelt, aber nicht UV resistent.
- Sind Risse oder sonstige Schäden am Schirm ?
- Jede Fangleine einzeln prüfen, ob funktionstüchtig, richtiger Sitz der Knoten, entwirrt? Sind keine abgescheuerten Stellen sichtbar?
- Bremsleinen prüfen ob funktionstüchtig, Einstellung richtig, freigängig und Verbindung mit Griff ?
- Fangleinenschlösser zugeschraubt ? Ein auf das Gewinde aufgebracht Schraubensicherungslack verhindert ein ungewolltes Öffnen der Schäkel. Zur Kontrolle sollte man versuchen das Leinenschloß von Hand zu öffnen.
- Schirm und Gurt trocken ? Achte darauf, daß Du möglichst nicht mit einem nassen Schirm startest, da er in diesem Zustand schwieriger zu starten wäre und sich bei extremen Situationen anders verhalten könnte als im trockenen Zustand.
- Gurtzeug überprüfen: Beinschlaufen angezogen und gleichlang, Brustgurt angezogen, Lage der Tragegurte richtig, Bremsgriffe, Gurte und Nähte in Ordnung?

Bremseneinstellung

Die Werkseinstellung der Bremsleinen weist einen Vorlauf (Weg, bis die Bremsen zu ziehen beginnen) von circa 12 cm auf. Man kann, um das subjektiv empfundene Handling zu verbessern, die Bremshauptleinen verkürzen, dies aber auf alle Fälle nur soweit bis der Vorlauf minimal noch 5 cm beträgt. Auf keinen Fall die Bremsleinen soweit verkürzen, daß die Schirmhinterkante schon unter Zug gerät, dies hätte ein vollkommen anderes und nicht gütebesiegeltes Extremflugverhalten zur Folge. Ein Verlängern der Bremsleinen ist zwar prinzipiell ungefährlich, doch wird das subjektiv empfundene Handling eher schlechter. Wenn die Bremsleinen zu lang eingestellt sind, (Vorlauf 15cm oder mehr) empfiehlt es sich einmal zu wickeln. Bei etwaigen Problemen hilft in jedem Fall auch der autorisierte Fresh Breeze Händler.

Auslegen

Wir empfehlen Dir, die Kalotte des "Silex" etwas bogenförmig in Laufrichtung auszulegen. Ziehe die Leinen bis sie gespannt sind und beginne das Entwirren mit den hinteren Tragegurten.

Start

Der "Silex" wird konventionell über die A-Tragegurte gestartet. Je nach Neigung des Startgeländes sollte der "Silex" im Scheitelpunkt leicht angebremst werden.

Flug

Der "Silex" weist gutmütige Flugeigenschaften auf. Trotzdem empfehlen wir Dir, Dich gewissenhaft mit Deinem neuen Schirm anzufreunden. Damit Du den Schirm genau kennenlernen kannst, haben wir die Betriebsanleitung sehr ausführlich gestaltet. Alles was mit den Flugmanövern zu tun hat, haben wir in drei Kapitel gegliedert:

1. Flugeigenschaften
2. Schnellabstiegshilfen
3. Extremflugmanöver



Die Beschreibungen der Extremflugmanöver sollen den Charakter des "SILEX" umschreiben. Deren Ausübung erfordert jedoch einige Erfahrung. Wir raten von Kunstflügen ab. Sehr empfehlenswert ist der Besuch eines Sicherheitstrainings. Informationen hierüber sind bei Deinem "Fresh Breeze Händler" erhältlich.

1. Flugeigenschaften

Nullstellung

Der Schirm ist so getrimmt, daß die Grundstellung ohne irgendwelche Veränderungen geflogen wird (Nullstellung). Aus dieser Nullstellung werden sämtliche andere Einstellungen beschrieben.

Bestes Gleiten

Bestes Gleiten wird bei ruhiger Luft in der Nullstellung, d.h. ohne Brems- oder Beschleunigereinsatz erzielt. Nach dem Prinzip der Sollfahrt sollte der Beschleuniger vor allem bei Gegenwind sukzessiv durchgedrückt werden. Da der Silex über eine sehr flache Polare verfügt, kann und soll der Trimmer oft eingesetzt werden. Bis zur Maximalgeschwindigkeit bleibt der SILEX sehr stabil, das soll aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß der Schirm im voll beschleunigten Zustand etwas sensibler auf Turbulenzen reagiert.

Minimales Sinken

Kleinstes Sinken erreichst Du mit ca. 20 - 30 % Bremse. Mehr Bremse verkleinert die Vorwärtsfahrt und vergrößert das Sinken. Dies ist im Landeanflug oft hilfreich. Beim flachen Drehen in der Thermik, sollte der "Silex" beidseitig angebremst werden und der Radius des Kreises mit der kurvenäußeren Seite korrigiert werden.

Kurvenflug

Die oben erwähnte Technik eignet sich, wie gesagt, zum Flachdrehen. Um jedoch in die Thermik einzusteigen, oder größere Schräglagen zu erzielen, wird nur auf einer Seite gebremst. Dies sollte, trotz der geringen Negativtendenz des "Silex" immer gefühlvoll geschehen. Bei Verlust der Steuermöglichkeit über die Bremsleinen ist der "Silex" über die hinteren ("D") Tragegurte steuerbar. Dies sollte jedoch nur im Notfall und dann äußerst gefühlvoll (!) geschehen.

Fliegen in Turbulenzen

Fliege in Turbulenzen leicht angebremst (circa 20 % Bremse). Versuche durch aktives Arbeiten mit den Bremsen die Kalotte über Dir zu halten. Dies bedarf einiger Übung, ist jedoch sehr wichtig für einen sicheren Flug in Turbulenzen. Du kannst so ein Einklappen der Flügelseiten verhindern. Sollte trotzdem eine Flügelseite einklappen, so ist es wichtig, die Richtung zu halten, und wenn nötig vom Gelände wegzusteuern. Erst wenn Du wieder kursstabil (!) fliegst, darfst Du durch "Pumpen" dem Schirm zu schnellerem Ausklappen verhelfen.



Als Tip: Bremse bei Klapper die Kalotte mit Gegenbremse soweit, bis Du den Schirm im Geradeausflug stabilisieren kannst. Lieber zuwenig Gegenbremsen als zuviel !

Beschleunigen



Als Tip: Bei voller Beschleunigung wird die Kalotte etwas empfindlicher. Bei starken Turbulenzen empfehlen wir, den Beschleuniger nur punktuell, in Zonen starken Sinkens, zu bedienen. Sollte bei durchgezogenem Beschleuniger ein turbulenzbedingter Einklapper vorkommen, soll der Beschleuniger sofort losgelassen werden. Gegensteuern und Pumpen erfolgen wie unter "Fliegen in Turbulenzen" beschrieben.

Dauersackflug

Ein stabiler Dauersackflug konnte bei den Testflügen nicht erflogen werden. Sollte Dein Schirm trotzdem in den Sackflug geraten, ziehe kurz an den A-Tragegurten nach unten, solange bis der Gleitschirm wieder Vorwärtsfahrt aufgenommen hat. Wenn Dein Silex sackfluganfällig sein sollte, dann muß unbedingt die Trimmung kontrolliert werden, das heißt der Schirm muß vermessen werden. Das Luftsportgerätekenblatt, das Teil dieser Betriebsanleitung ist, gibt über die Leinenlängen Auskunft. Jeder autorisierte Fresh Breeze Händler wird ebenfalls wissen, was zu tun ist.

2. Schnellabstiegshilfen

Ohren einklappen

Du hast beim "Fresh Breeze Silex" die Möglichkeit "Ohren" einzuklappen. Dies erhöht das Sinken auf ca. 4m/s. Dazu zieht man den jeweils hinteren A-Tragegurt, soweit nach unten, bis die Ohren sauber weggeklappt sind. Die Vorwärtsgeschwindigkeit nimmt mit angelegten Ohren ab; deshalb Vorsicht. Bei starkem Wind besteht die Möglichkeit zum Lee hin abgetrieben zu werden. Das "Ohren anlegen" eignet sich aber um von einer Wolke wegzukommen. Das Ausklappen der "Ohren" erfolgt im Regelfall durch Loslassen der A Leinen bzw. A Gurten selbständig; falls nicht, kann der Öffnungsvorgang durch "Pumpen" über die Bremsleinen unterstützt werden.



Als Tip: Du kannst die Sink- und aber vor allem die Vorwärtsgeschwindigkeit bei eingeklappten "Ohren" erhöhen, indem Du den Beschleuniger voll durchdrückst. Dies ist ein sehr stabiler Flugzustand und man kann mit dem Körper bedingt steuern. Der Sinkwert läßt sich auf circa 6 Meter pro Sekunde steigern. Spiralen in diesem Flugzustand ist absolut untersagt !

B-Stall

Der B-Stall eignet sich als Abstiegsmöglichkeit und ist mit großem Höhenverlust verbunden (bis circa 10 Meter pro Sekunde). Greife über den B-Leinenschlösser die B-Leinen und ziehe die beiden Tragegurte gleichmäßig nach unten. Nach anfänglich größerem Kraftaufwand wird der Widerstand ab Kopfhöhe geringer. Die Kalotte beginnt bei der B-Aufhängung zu knicken und das Sinken nimmt merklich zu. Ziehe die B-Tragegurte gleichmäßig so weit herunter bis der Widerstand nachläßt (ca.20 cm) und halte sie in dieser Position. Wenn Du noch weiter ziehst, ist es möglich, daß sich der Flügel nach vorne zu einem "U" schließt. Dieser Flugzustand ist unsicher. Deshalb die B-Tragegurte wieder gleichmäßig nach oben freigeben, sobald sich die U-Form andeutet. Beim Ausleiten des B-Stalls die Tragegurte nicht einfach schlagartig loslassen, sondern kontinuierlich nach oben führen. Wenn man die Gurte sehr langsam freigibt, benötigt der "Silex" ca. 1-2 Sekunden um wieder Geschwindigkeit aufzubauen. In dieser Situation auf keinen Fall die Bremsen betätigen! Sollte der "Silex" keine Fahrt aufnehmen, so wird durch Vordrücken der A-Gurte dieser Flugzustand beendet. (siehe Sackflug)

Front-Stall

Der Front-Stall wird eingeleitet, indem die vorderen Tragegurten (A-Gurte) so weit heruntergezogen werden, bis die gesamte Eintrittskante einklappt. Die Kalotte sinkt bei einem großflächigen Frontstall mit bis zu 7 m/s. Deswegen und weil die symmetrische Ausleitung relativ schwierig ist, sollte man auf bewußte Frontstalls im normalen Flugbetrieb verzichten. Das Öffnen eines Frontstalls wird mit den Bremsen unterstützt. Nach dem Öffnen kann der Schirm bis zu 45° nach vorne schießen. Dies kann mit den Bremsen gefühlvoll abgefangen werden.

Spiralen

Mit den Steilschrauben sind ohne weiteres Sinkraten weit über 10 m/s möglich. Eingeleitet wird die Spirale indem Du kontinuierlich eine Bremse herunterziehst. Dies muß immer auch den entsprechenden Zuwachs an Schräglage mit sich bringen, sonst droht eine Negativkurve. Die Einleitung der Spirale wird am Besten mit dem Körpergewicht unterstützt, d.h. man legt sich auf die Kurveninnenseite. Wenn Du in der Spirale an Geschwindigkeit verlierst, soll nicht einfach nachgedrückt werden, sondern das Manöver neu eingeleitet werden. Bei leichten Piloten (unter dem mittleren Pilotengewicht) empfehlen wir eventuell ein kurzes Aufschaukeln, um die Spirale einzuleiten. Um die Spirale auszuleiten, löst Du einfach die Bremse. Es ist möglich, daß bei starken Spiralen, bedingt durch die Massenträgheit, ein kurzes Weiterdrehen vorkommt. Um die Spirale sofort zu beenden, solltest Du gefühlvoll gegenbremsen.

3. Extremflugmanöver

Die Beschreibung der Extremflugmanöver umschreibt den Charakter des "SILEX". Sie soll helfen, den Gleitschirm in extremen Situationen optimal zu beherrschen.



Als Tip: Der "SILEX" schießt aus Extremflugmanövern bei korrekter Ausführung kaum vor. Das heißt: Das Ausleiten aus den unten beschriebenen Situationen muß nicht mit starkem Gegenbremsen stabilisiert werden. Anbremsen beim Ausleiten bringt die Gefahr, daß der "SILEX" wieder in die Extremflugsituation zurückfällt. Viel wichtiger ist es, der Kalotte genügend Zeit zum Öffnen zu lassen und nur mit weichen Bewegungen an den Bremsen dem "SILEX" zur optimalen Öffnung zu verhelfen. Beim Ausleiten aller Extremfluglagen gilt: Lieber zu wenig als zuviel mit den Bremsen arbeiten. Der "Silex" kommt schnell von selbst in seine Normalfluglage zurück.

Full Stall

Der Full Stall kann vorkommen:

- Bei stark angebremsen Flugzustand in der Thermik, wenn Du frontal in eine Thermikblase einfliegst.
- Bei starkem Anbremsen über 100 %. Der Full-Stall zeigt sich an, indem die Kalotte bei Null-Vorwärtsfahrt weich wird, um nachher nach hinten wegzufallen. Der "Silex" stabilisiert sich dann im Full Stall mit Ohren nach vorne über dem Piloten. In diesem Flugzustand arbeitet die Kappe stark in sich, d.h. der Pilot muß schon etwas Kraft aufbringen um den Zustand stabil zu halten.

Um den Full-Stall herbeizuführen, drücke die Bremsen langsam durch, bis die Vorwärtsfahrt spürbar abnimmt. Beim Weiterziehen der Bremsen fällt die Kalotte nach hinten ab. Es ist wichtig, in diesem Zustand die Bremsen nicht zu lockern (!) Die Kalotte fällt nun in sich zusammen und stabilisiert sich, mit Ohren nach vorne, über Dir. Der Fullstall ist ein sehr unruhiger Flugzustand oft begleitet von Rückwärtsflug. Um den Fullstall auszuleiten, werden die Bremsen zuerst langsam freigegeben bis sich der SILEX auf der ganzen Spannweite geöffnet hat. Der Schirm pendelt dabei leicht um die Querachse. Wenn der Schirm sich gerade am vordersten Totpunkt befindet, werden die Bremsen zügig (1 sec Schaltzeit) gelöst. Wenn das Manöver so ausgeführt wird, dann wird der SILEX nur minimal vorschießen und den Normalflugzustand herbeiführen.



Als Tip: Falls der "Silex" in einer vorher beschriebenen Situation in den Fullstall fällt, lasse die Bremsen nicht einfach los, sondern leite die Kalotte aus dem Full Stall in den normalen Flugzustand zurück! So kannst Du den Pendeleffekt (dynamisches Vorschießen der Kalotte) verhindern.

Negatives Drehen (Vrille)

Das negative Drehen (Vrille) kann vorkommen:

- Bei stark angebremstem Flugzustand, indem eine Bremse entweder weitergedrückt, oder rasch gelockert wird.
- Rasches Durchdrücken einer Bremse auf über 70 % aus der normalen Flugposition.

Dieser Flugzustand kommt erfahrungsgemäß beim Thermikfliegen, bei der Landung, oder beim sehr schnellen Einleiten in eine andere Flugsituation vor, wenn eine Bremse über den kritischen Abrißpunkt (100 %) gezogen wird. Das negative Drehen (Vrille) zeigt sich an, indem die Kalotte auf der überzogenen Seite weich wird und nach hinten wegfällt. Falls Du in diesen Zustand gerätst, lasse die Bremsen los (!). Der Schirm wird sich selbstständig wieder stabilisieren. Mögliches Einklappen einer Flügelhälfte nach dem negativen Drehen kann ausgeglichen werden, wie bei "Fliegen in Turbulenzen" beschrieben.

Einseitiges Einklappen

Vorkommen kann das einseitige Einklappen wenn in turbulenter Luft zu passiv geflogen wird. Eine Seite des Schirmen entleert und klappt nach unten weg. Danach wird der "Silex" zur eingeklappten Seite wegdrehen. Wenn nicht mit der Bremse stabilisiert wird, öffnet der "Silex" nach ca. 180° Wegdrehen selbständig. Es ist aber immer ratsam, bei einem Seitenklapper die Kappe mit der Bremse zu stabilisieren. Die Drehbewegung der Kappe wird durch dosiertes Anbremsen der offenen Seite gestoppt. Dieses Anbremsen sollte gefühlvoll geschehen und nicht zu weit! Im Prinzip ist es nur nötig die Kappe am Wegdrehen zu hindern, der Einklapper löst sich dann in den meisten Fällen von selbst. Sollte sich der Einklapper nicht selbstständig lösen, so wird zusätzlich auf der eingeklappten Seite mit der Bremse der Einklapper aufgepumpt aber gleichzeitig wird mit der anderen Bremse die Kappe daran gehindert wegzudrehen!

Front-Einklapper

Front-Einklapper können in starken Turbulenzen vorkommen. Aktives Fliegen, d.h. ausgleichen von Kappenbewegungen mit den Bremsen verhindert in fast allen Fällen Frontstalls. Sollte trotzdem ein Fronteinklapper passieren, so kann das selbstständige Wiederöffnen der Kappe mit den Bremsen unterstützt werden.

Landung

Um die Vorwärtsgeschwindigkeit und die Gleitleistung im Landeanflug zu reduzieren, bremst Du auf etwa 50 % an. Eine weiche Landung erfolgt, indem Du die Bremsen kurz vor dem Aufsetzen kontinuierlich durchdrückst. Aus voller Fahrt kann ein plötzliches Durchdrücken der Bremsen einen Höhengewinn von mehreren Metern bedeuten. Ein allfälliges Durchpendeln führt oft zu schmerzhaften Bodenberührungen. Aus dem selben Grund sollte man größere Aufschaukler in Bodennähe unterlassen.

Zusammenlegen

Es empfiehlt sich, die Leinen vor dem Zusammenlegen der Kalotte zu sortieren und locker auf den Schirm zu werfen. Bewährt hat es sich, die Enden des Schirmes beidseitig leintuchmäßig von Außen in die Mitte zu falten. Am Schluß hast Du eine Breite von ca. 60 Zentimeter. Lege nun die Tragegurte so auf die Kappe, daß die Leinen nicht scharf geknickt werden, rolle dann den Schirm zusammen und schlage die Eintrittskante gegen das eingerollte Bündel ein. Durch die Verwendung des mitgelieferten Innenpacksackes wird der Gleitschirm zusätzlich vor Beschädigungen geschützt. Einfacher ist es jedoch den Schnellpacksack zu benutzen.

Transport

Deine Gleitschirmausrüstung transportierst Du am besten im dazugehörigen Schnellpacksack, da Sonnenlicht und/oder viel Wärme der Ausrüstung nicht besonders gut tun. Beim Transport im Kofferraum eines PKW achte bitte darauf, daß manche Stellen durch den Auspufftopf sehr warm werden können, was für Leinen und Gewebe nicht zuträglich ist. Aus demselben Grund ist es empfehlenswert, den Schirm nicht ungeschützt hinter den Autoscheiben (Erwärmung durch Sonneneinstrahlung) liegen zu lassen.

Lagerung

Lagere die ganze Ausrüstung lichtgeschützt in einem trockenen, gut belüfteten und temperaturstabilen Raum. Räume mit Benzin- und Lösungsmitteldämpfen und anderen aggressiven Stoffen sind keine geeigneten Lagerstätten. Wenn Du längere Zeit nicht fliegst, dann öffne den Rucksack und den Spanngurt, rolle die Kalotte ein wenig auseinander damit Luft an das Tuch gelangen kann und die Spannung vom Material genommen wird. Sollte der Schirm naß geworden sein, lege ihn so aus, daß überall Luft an das Gewebe gelangen kann; am besten indem Du die Eintrittskante lose ausbreitest. Wenn sich das Gewebe trocken anfühlt, dann heißt das noch nicht, daß es trocken ist.

Da die Fasern wasseranziehend sind, diffundiert das Wasser aus der Faser viel langsamer heraus, als es an der Oberfläche des Gewebes verdunstet. So kann es sein, daß ein Schirm, der sich Abends trocken anfühlt, am nächsten Morgen wieder feucht ist.

Das vollständige Trocknen Deines Schirmes kann mehrere Tage dauern und ist für das Material wichtig, da ansonsten die Luftdurchlässigkeit erhöht wird und so die Leistung des Schirmes nachläßt.

Wartung

Deine Gleitschirmausrüstung muß zur Erhaltung der Lufttüchtigkeit laufend überprüft werden, das heißt, daß Du insbesondere das Gewebe der Kalotte, die Nähte, die Leinen und nicht zuletzt das Gurtzeug ständig überprüfen solltest. Darüber hinaus sind gewisse Kontroll- und Wartungsarbeiten erforderlich. Im Rahmen der Flugtauglichkeits-gewährleistung ist der Gleitschirm in Deutschland alle 2 Jahre vom Hersteller zu überprüfen.

Datenkontrolle

Durch extreme Witterungsbedingungen und hohe Belastungen kann sich Dein Gleitschirm, insbesondere die Fangleinen, verformen. Falls Du den Eindruck hast, daß sich die Flugeigenschaften Deines Schirmes verändert haben, so schicke ihn an uns, oder vermesse die Leinen wie nachfolgend beschrieben:

- Ordne die Leinen.
- Befestige den Tragegurt an einem Fixpunkt.
- Mit einer Federwaage spannst Du nun jede Leine mit 5 Kilopond.
- Messe die einzelnen Längen vom Fangleinenschloss bis zur Kappe und vergleiche die Daten mit dem Typenkennblatt.

Sollten sich bei einer Kontrolle größere Abweichungen ergeben, so wende Dich bitte an uns. Ein turnusmäßiges Austauschen von bestimmten Teilen Deines Gleitschirmes ist nicht erforderlich. Falls durch Beschädigung oder Verschleiß ein Austausch von Teilen notwendig ist, dürfen nur Originalteile, oder vom Hersteller freigegebene Teile verwendet werden.

Reparaturen

Reparaturen an Deiner Gleitschirmausrüstung läßt Du nur durch den Hersteller, oder von einem, vom Hersteller auf Anfrage empfohlenen Fachmann durchführen. Kleine Beschädigungen, Risse in der Kalotte (nicht an den Nähten) an wenig belasteten Stellen bis zu einer Größe von 3 Zentimetern kannst Du mit einem, bei uns erhältlichen Reparaturmaterial (Ripp-Stop), entsprechend der dort beigefügten Reparaturanleitung selbst beheben. Beschädigte Leinen sind auszuwechseln; eine äußerliche Reparatur mit Klebeband oder ähnlichem ist unzulässig. In diesem Zusammenhang sei darauf verwiesen, daß für eine Reparatur nur Originalteile verwendet werden dürfen.

Reinigung

Falls Deine Kalotte einmal verschmutzt sein sollte, so reibe sie mit einem weichen Schwamm und klarem Wasser ab. Sitzt der Schmutz tiefer, so verwende lauwarmes Wasser mit wenig Neutralseife. Lasse das Tuch gut trocknen, bevor Du den Schirm wieder in den Rucksack packst. Jede Reinigung mit aggressiven Chemikalien und mit Heißwasser- oder Dampfstrahlgeräten kann zur Schwächung des Gewebes führen, die Oberflächenbeschichtung auflösen und den Schirm unbrauchbar machen. Im Zweifelsfall läßt Du lieber ein paar Schönheitsflecken auf der Kalotte und hast dafür einen flugtüchtigen Gleitschirm.

Kombinierbarkeit mit anderen Gleitschirmgurten

Der "SILEX" ist an zwei Tragegurten befestigt und kann mit allen konventionellen, für Zweipunktaufhängungen vorgesehenen Gurtzeugen der Kategorie GH verwendet werden.

Kunstflug



Kunstflug jeglicher Art, ist mit dem "Silex" nicht zugelassen.

Trimmer

Der Silex ist mit einem Trimmer ausgerüstet. Dieser kann das Drehmoment des Motors, welches sich auf den Schirm überträgt ausgleichen. Da der gesamte Weg des Trimmers aus *Sicherheitsgründen* nicht genutzt werden darf, ist die Schlaufe des Trimmerendes in den Karabiner mit einzuhängen.

Siehe Bild:

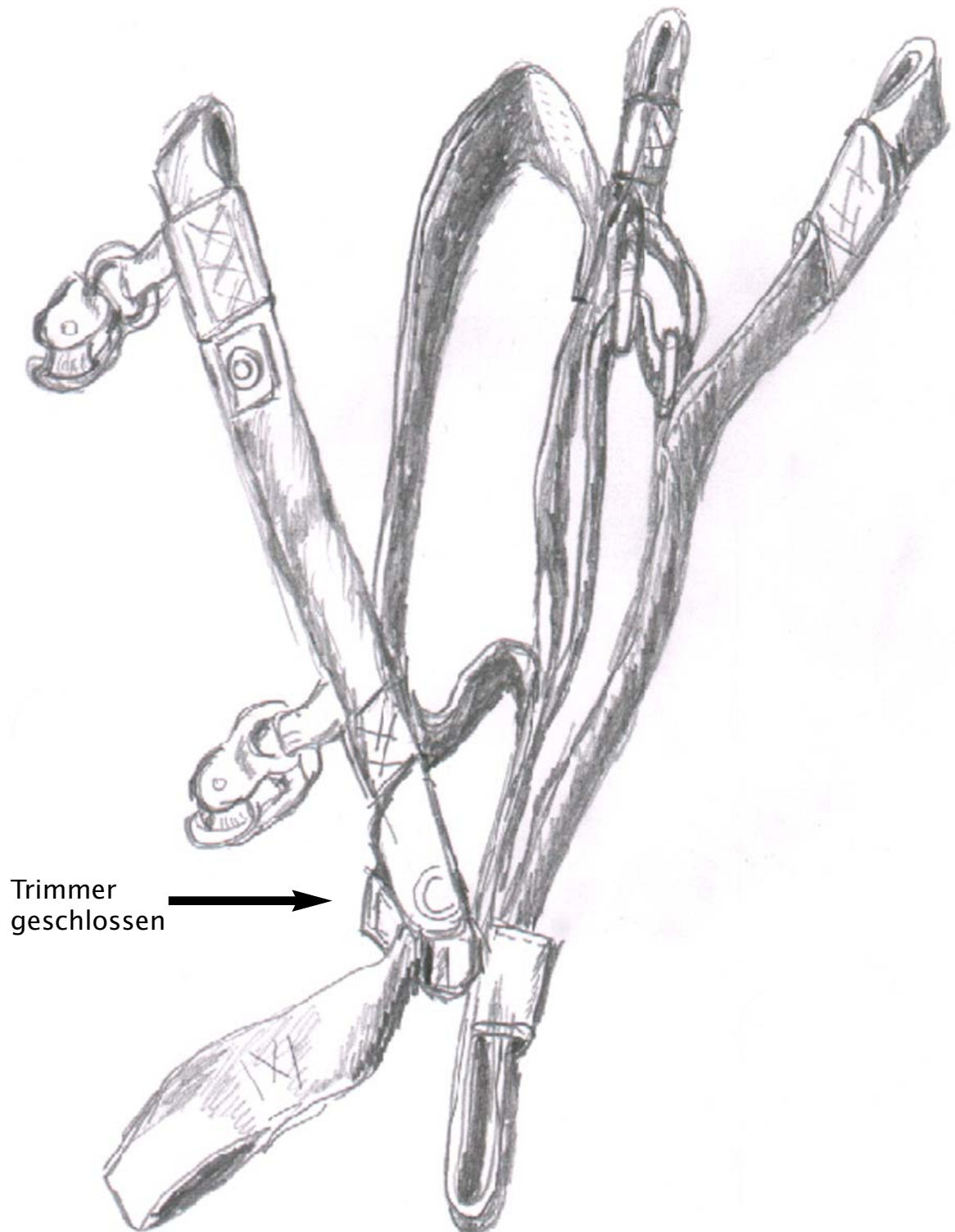


Tragegurtsystem

Die Tragegurte sind verkürzt ausgeführt. Dies ist notwendig, um das beschriebene Ohrenanlegen oder den B-Stall ausführen zu können. Desweiteren besitzt dieses System Trimmer. (Siehe Zeichnung) Hiermit kann:

1. Das Drehmoment ausgeglichen
2. Die Geschwindigkeit erhöht werden.

Trimmer geschlossen: Langsamflug
Trimmer offen: Schnellflug





Kombitragegurt

Der Silex Tragegurt kann mit zwei unterschiedlich hohen Einhängpunkten ausgestattet. Je nach Höhe der Aufhängung des Motorsystems kann der Gurt entweder lang oder kurz eingehängt werden, um die Erreichbarkeit der Leinen und Bremsschlaufen zu gewährleisten.

Sollte der Bremsgriff trotz korrekt gewähltem Einhängepunkt am Tragegurt immer noch schwer zu erreichen sein (z.B. bei geöffnetem Trimmer), kann die Bremsstammleine durch die untere Rolle am D-Gurt geführt werden.

Beim freien Fliegen sollte die Bremsstammleine jedoch immer nur durch die obere Umlenkrolle geführt werden.



Hinweis!

Es ist unbedingt darauf zu achten, dass der Schirm durch Veränderungen an der Bremse nicht vorgebremst wird! Der Schirm sollte nach jeder Änderung zunächst aufgezo-gen und kontrolliert werden.

Bitte beachten Sie, dass der verfügbare Bremsweg verkürzt wird, wenn die Bremsstammleine zusätzlich durch die untere Umlenkrolle geführt wird.

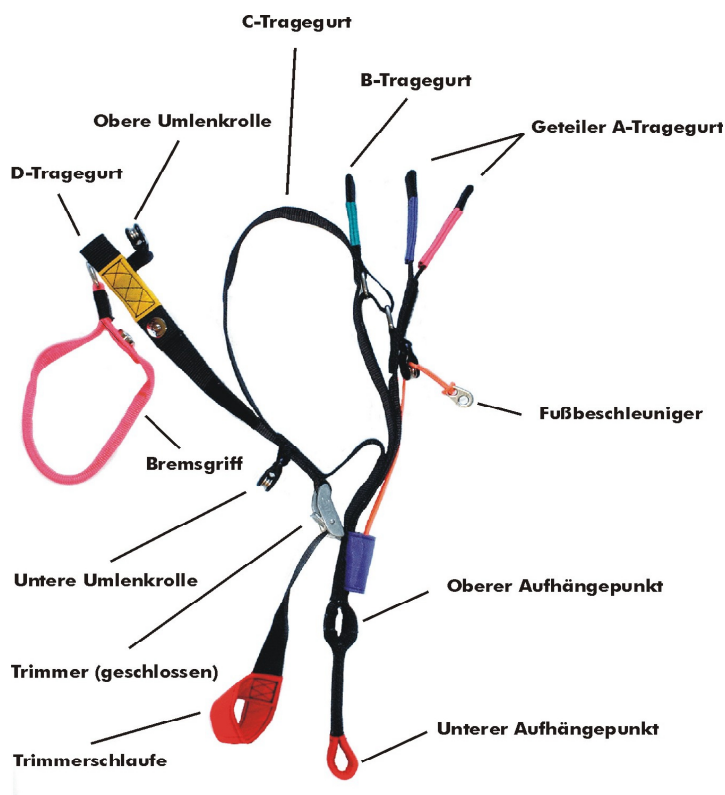
Der Trimmer ermöglicht es dem Piloten die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen und das Motorgegendrehmoment auszugleichen.

Bei Start- und Landung empfehlen wir die Trimmer stets geschlossen zu halten!



Hinweis!

Der Gebrauch des Speedsystems (Fußbeschleuniger) ist für den motorisierten Betrieb nicht zugelassen!



SILEX - Datenblatt

Modell	S	M	L
Pilotengewicht (kg)	60-85	80-105	90-115
Startgewicht	70 - 120	90-140	90-150
<i>Zellen</i>	48	48	48
Flügelfläche (qm)	24,6	27,9	29
Flügelfläche projiziert (qm)	20,8	23,9	25,2
Spannweite (m)	10,8	11,6	12,1
Spannweite projiziert (m)	9,0	9,8	10,1
Streckung	4,75	4,8	5
Streckung projiziert	3,9	3,95	4,05
Schirmgewicht (kg)	5,8	6,2	6,4
<i>Leinenlänge</i> durchschnittlich (cm)	670	710	730
<i>Geschw. min. - max. (km/h)</i>	20-50	20-50	20-45
<i>Trimmgeschwindigkeit (km/h)</i>	43	43	40
DULV	ja	ja	no

LINEPLAN: SILEX-L**DATE: 24.04.01**

Nr	To main line.		length		cutting diamr	colour	material	
			(cm)	(cm)				(mm)
a3	AI	102	-3,5	263	275	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a5	AI	102,5	-3,5	38	50	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a6	AI	111,5	-3,5	41	53	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a8	All	103	-3,5	53,5	65,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a9	All	102,5	-3,5	50	62	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a11	All	102,5	-3,5	45	57	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a12	All	110,5	-3,5	45	57	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a14	AIII	99,5	-6	45,5	57,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a15	AIII	98,5	-6	47,5	59,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a17	AIII	95	-6	50,5	62,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a18	AIII	100	-6	45	57	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a20				45	57	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a21				42,5	54,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a23				38	50	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a24				35,5	47,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a25				32	44	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a26				28,5	40,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
A2	AI			220	236	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
A3	All			260	272	1,1	pink/yellow	COUSIN/TEC
A4	All			260	272	1,1	pink/yellow	COUSIN/TEC
A5				260	272	1,1	pink/yellow	COUSIN/TEC
A6				290	302	1,1	pink/yellow	COUSIN/TEC
A7				280	292	1,1	pink/yellow	COUSIN/TEC
A8				280	292	1,1	pink/yellow	COUSIN/TEC
A9				280	292	1,1	pink/yellow	COUSIN/TEC
AI				470	490	2,15	pink/yellow	COUSIN/TEC
All				420	440	2,15	pink/yellow	COUSIN/TEC
AIII				380	400	2,15	pink/yellow	COUSIN/TEC
b3	BI	96	-2	253	265	1	blue	dyneemaEdelrid
b5	BI	96,5	-2	29	41	1	blue	dyneemaEdelrid
b6	BI	105,5	-2	32	44	1	blue	dyneemaEdelrid
b8	BII	98,5	-2	45,5	57,5	1	blue	dyneemaEdelrid
b9	BII	98,5	-2	42	54	1	blue	dyneemaEdelrid
b11	BII	98	-2	37	49	1	blue	dyneemaEdelrid
b12	BII	106,5	-2	37	49	1	blue	dyneemaEdelrid
b14	BIII	97	-1	38	50	1	blue	dyneemaEdelrid
b15	BIII	96	-1	40	52	1	blue	dyneemaEdelrid
b17	BIII	93	-1	48	60	1	blue	dyneemaEdelrid
b18	BIII	98,5	-1	43	55	1	blue	dyneemaEdelrid
b20				43,5	55,5	1	blue	dyneemaEdelrid
b21				41,5	53,5	1	blue	dyneemaEdelrid
b23				37,5	49,5	1	blue	dyneemaEdelrid
b24				35,5	47,5	1	blue	dyneemaEdelrid
b25				32,5	44,5	1	blue	dyneemaEdelrid
b26				29,5	41,5	1	blue	dyneemaEdelrid

B2				220	236	1,2	blue	COUSIN/TEC
B3				260	272	1,1	blue	COUSIN/TEC
B4				260	272	1,1	blue	COUSIN/TEC
B5				260	272	1,1	blue	COUSIN/TEC
B6				290	302	1,1	blue	COUSIN/TEC
B7				280	292	1,1	blue	COUSIN/TEC
B8				280	292	1,1	blue	COUSIN/TEC
B9				280	292	1,1	blue	COUSIN/TEC
BI				470	490	2,15	blue	COUSIN/TEC
BII				420	440	2,15	blue	COUSIN/TEC
BIII				380	400	2,15	blue	COUSIN/TEC
c3	CI	100,5	-0,9	258,5	270,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c5	CI	101,5	-0,9	34,5	46,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c6	CI	110,5	-0,9	37	49	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c8	CII	103	-1,4	51	63	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c9	CII	103	-1,4	47,5	59,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c11	CII	102,5	-1,4	42,5	54,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c12	CII	110,5	-1,4	42	54	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c14	CIII	102	-4	43	55	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c15	CIII	101	-4	45	57	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c17	CIII	97,5	-4	53,5	65,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c18				48,5	60,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c20				48,5	60,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c21				46	58	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c23				42	54	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c24				39,5	51,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c25				36	48	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c26				32,5	44,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
C2				220	232	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C3				260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C4				260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C5				260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C6				290	302	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C7				280	292	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C8				280	292	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C9				280	292	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
CI				470	490	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
CII				420	440	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
CIII				380	400	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
d3				272	284	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d5				48	60	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d6				50,5	62,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d8				64	76	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d9				60,5	72,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d11				54,5	66,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d12				54,5	66,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d14				54,5	66,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d15				56,5	68,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid

D2	220	232	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
D3	260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
D4	260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
D5	260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
DI	470	490	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
DII	420	440	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
		930			
br5,5	240	252	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br7,5	227	239	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br9,5	220	232	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br11,5	207	219	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br13,5	202	214	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br15,5	202	214	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br17,5	190	202	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br19,5	189	201	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br21,5	191	203	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br23,5	181	193	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br25,5	174	186	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
Brint.1	350	362	1,1	orange dyneema	Cousin
Brint.2	350	362	1,1	orange dyneema	Cousin
Brint.3	340	352	1,1	orange dyneema	Cousin
Brint.4	330	342	1,1	orange dyneema	Cousin
Brmain	240	270	2,3	orange dyneema	Cousin
s1	60	72	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
s2	60	72	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
s3	61	73	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
S	595	615	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC

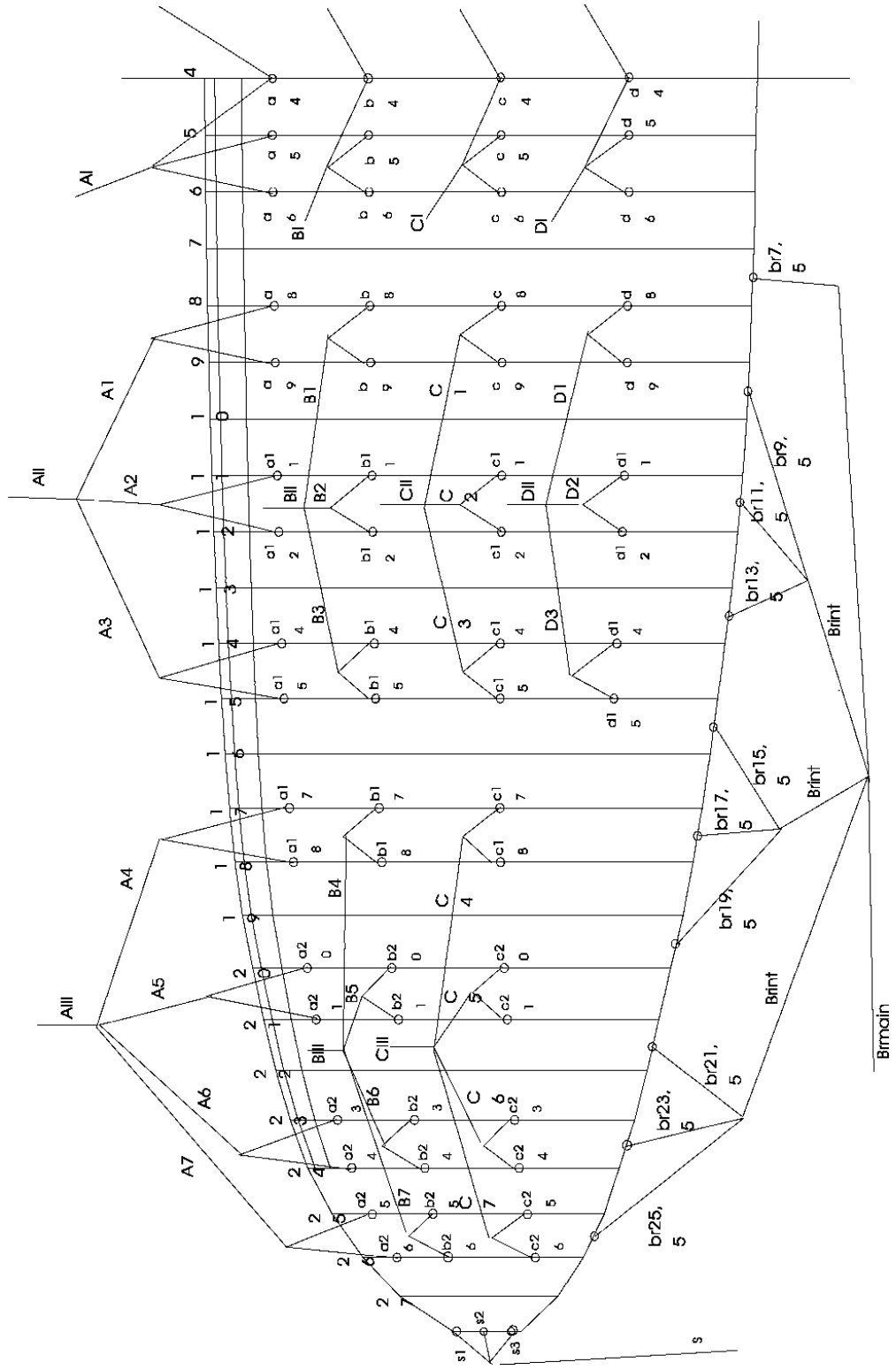
LINEPLAN: SILEX-M**DATE: 10.01.99**

Nr	To main line.			Length cutting diamr			colour (mm)	material
				(cm)	(cm)			
a4	AI	102	-3,5	112,5	124,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a5	AI	102,5	-3,5	109	121	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a6	AI	111,5	-3,5	111	123	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a8	All	103	-3,5	64	76	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a9	All	102,5	-3,5	59,5	71,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a11	All	102,5	-3,5	54,5	66,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a12	All	110,5	-3,5	53	65	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a14	AIII	99,5	-6	55	67	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a15	AIII	98,5	-6	57	69	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a17	AIII	95	-6	63,5	75,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a18	AIII	100	-6	58	70	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a20				61	73	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a21				59	71	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a23				55	67	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a24				51	63	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a25				46,5	58,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a26				42,5	54,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
A1	All			260	276	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
A2	All			260	276	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
A3				260	276	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
A4				290	306	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
A5				280	296	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
A6				280	296	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
A7				280	296	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
AI				610	630	2,15	pink/yellow	COUSIN/TEC
All				400	420	2,15	pink/yellow	COUSIN/TEC
AIII				360	380	2,15	pink/yellow	COUSIN/TEC
b4	BI	96	-2	103,5	115,5	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b5	BI	96,5	-2	100	112	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b6	BI	105,5	-2	102	114	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b8	BII	98,5	-2	55	67	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b9	BII	98,5	-2	51	63	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b11	BII	98	-2	46	58	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b12	BII	106,5	-2	45	57	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b14	BIII	97	-1	47	59	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b15	BIII	96	-1	50	62	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b17	BIII	93	-1	58,5	70,5	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b18	BIII	98,5	-1	55	67	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b20				59	71	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b21				57	69	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b23				54	66	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b24				51	63	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b25				47	59	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b26				43,5	55,5	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid

B1				260	276	1,2	blue/yellow	COUSIN/TEC
B2				260	276	1,2	blue/yellow	COUSIN/TEC
B3				260	276	1,2	blue/yellow	COUSIN/TEC
B4				290	306	1,2	blue/yellow	COUSIN/TEC
B5				280	296	1,2	blue/yellow	COUSIN/TEC
B6				280	296	1,2	blue/yellow	COUSIN/TEC
B7				280	296	1,2	blue/yellow	COUSIN/TEC
BI				610	630	2,15	blue/yellow	COUSIN/TEC
BII				400	420	2,15	blue/yellow	COUSIN/TEC
BIII				360	380	2,15	blue/yellow	COUSIN/TEC
c4	CI	100,5	-0,9	108,5	120,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c5	CI	101,5	-0,9	105	117	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c6	CI	110,5	-0,9	107	119	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c8	CII	103	-1,4	60	72	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c9	CII	103	-1,4	56	68	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c11	CII	102,5	-1,4	51	63	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c12	CII	110,5	-1,4	50	62	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c14	CIII	102	-4	52	64	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c15	CIII	101	-4	55	67	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c17	CIII	97,5	-4	63,5	75,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c18				60	72	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c20				64	76	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c21				61,5	73,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c23				58	70	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c24				55	67	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c25				50,5	62,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c26				47,5	59,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
C1				260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C2				260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C3				260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C4				290	302	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C5				280	292	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C6				280	292	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C7				280	292	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
CI				610	630	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
CII				400	420	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
CIII				360	380	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
d4				122,5	134,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d5				119	131	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d6				120,5	132,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d8				73	85	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d9				69	81	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d11				63,5	75,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d12				62	74	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d14				64	76	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d15				66,5	78,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid

D1	260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
D2	260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
D3	260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
DI	610	630	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
DII	400	420	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
br7,5	585	597	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br9,5	220	232	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br11,5	207	219	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br13,5	202	214	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br15,5	202	214	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br17,5	190	202	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br19,5	189	201	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br21,5	191	203	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br23,5	181	193	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br25,5	174	186	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
Brint.1	350	362	1,1	orange dyneema	Cousin
Brint.2	340	352	1,1	orange dyneema	Cousin
Brint.3	330	342	1,1	orange dyneema	Cousin
Brmain	215	260	2,3	orange dyneema	Cousin
s1	60	72	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
s2	58	70	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
s3	61	73	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
S	590	610	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC

SILEX-M Lineconnection + Flarepositions 19.10.98



LINEPLAN: SILEX-S**DATE: 04.09.98**

Nr	To main line.		Length cutting diamr			colour	material	
			(cm)	(cm)	(mm)			
a4	AI	102	-3,5	87,5	99,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a5	AI	102,5	-3,5	82,5	94,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a6	AI	111,5	-3,5	84,5	96,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a8	All	103	-3,5	43,5	55,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a9	All	102,5	-3,5	41,5	53,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a11	All	102,5	-3,5	38,5	50,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a12	All	110,5	-3,5	40,5	52,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a14	AIII	99,5	-6	39,5	51,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a15	AIII	98,5	-6	41,5	53,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a17	AIII	95	-6	49,5	61,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a18	AIII	100	-6	46,5	58,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a20				48,5	60,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a21				47	59	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a23				42	54	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a24				38	50	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a25				30,5	42,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
a26				23,5	35,5	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
A1	All			260	276	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
A2	All			260	276	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
A3				260	276	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
A4				290	306	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
A5				280	296	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
A6				280	296	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
A7				280	296	1,2	pink/yellow	COUSIN/TEC
AI				600	620	2,15	pink/yellow	COUSIN/TEC
All				380	400	2,15	pink/yellow	COUSIN/TEC
AIII				328	348	2,15	pink/yellow	COUSIN/TEC
b4	BI	96	-2	79	91	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b5	BI	96,5	-2	74	86	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b6	BI	105,5	-2	76	88	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b8	BII	98,5	-2	36,5	48,5	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b9	BII	98,5	-2	34,5	46,5	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b11	BII	98	-2	32	44	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b12	BII	106,5	-2	34	46	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b14	BIII	97	-1	33,5	45,5	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b15	BIII	96	-1	35,5	47,5	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b17	BIII	93	-1	50,5	62,5	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b18	BIII	98,5	-1	47	59	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b20				49,5	61,5	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b21				48,5	60,5	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b23				43,5	55,5	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b24				39,5	51,5	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b25				32,5	44,5	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid
b26				26	38	1	blue/yellow	dyneemaEdelrid

B1				260	276	1,2	blue/yellow	COUSIN/TEC
B2				260	276	1,2	blue/yellow	COUSIN/TEC
B3				260	276	1,2	blue/yellow	COUSIN/TEC
B4				290	306	1,2	blue/yellow	COUSIN/TEC
B5				280	296	1,2	blue/yellow	COUSIN/TEC
B6				280	296	1,2	blue/yellow	COUSIN/TEC
B7				280	296	1,2	blue/yellow	COUSIN/TEC
BI				600	620	2,15	blue/yellow	COUSIN/TEC
BII				380	400	2,15	blue/yellow	COUSIN/TEC
BIII				328	348	2,15	blue/yellow	COUSIN/TEC
c4	CI	100,5	-0,9	84	96	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c5	CI	101,5	-0,9	79	91	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c6	CI	110,5	-0,9	81	93	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c8	CII	103	-1,4	42,5	54,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c9	CII	103	-1,4	40,5	52,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c11	CII	102,5	-1,4	37,5	49,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c12	CII	110,5	-1,4	39,5	51,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c14	CIII	102	-4	38,5	50,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c15	CIII	101	-4	40,5	52,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c17	CIII	97,5	-4	55,5	67,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c18				52,5	64,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c20				55	67	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c21				52,5	64,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c23				48,5	60,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c24				44,5	56,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c25				35	47	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
c26				26,5	38,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
C1				260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C2				260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C3				260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C4				290	302	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C5				280	292	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C6				280	292	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
C7				280	292	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
CI				600	620	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
CII				380	400	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
CIII				328	348	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
d4				95	107	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d5				90	102	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d6				92	104	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d8				55,5	67,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d9				53,5	65,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d11				50,5	62,5	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d12				52	64	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d14				51	63	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid
d15				52	64	1	yellow/pink	dyneemaEdelrid

D1	260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
D2	260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
D3	260	272	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
DI	600	620	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
DII	380	400	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
br7,5	575	587	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br9,5	213	225	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br11,5	199	211	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br13,5	194	206	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br15,5	196	208	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br17,5	184	196	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br19,5	179	191	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br21,5	178	190	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br23,5	164	176	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
br25,5	155	167	1	pink/yellow	dyneemaEdelrid
Brint.1	350	362	1,1	orange dyneema	Cousin
Brint.2	340	352	1,1	orange dyneema	Cousin
Brint.3	330	342	1,1	orange dyneema	Cousin
Brtop	89	109	2,3	orange dyneema	Cousin
Brmain	110	150	2,3	orange dyneema	Cousin
con	75	95	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
s1	60	72	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
s2	58	70	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
s3	61	73	1,1	yellow/pink	COUSIN/TEC
S.top	435	455	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC
S.lower	100	120	1,7	yellow/pink	COUSIN/TEC

SILEX-S lineconnectionplan and cellnumbers 25.5.98

