JESTER

Benutzerhandbuch &
Technische Daten

AIRIUK BEYOND THE GLIDE

Fliegen, neu definiert – *unbegrenzte Möglichkeiten*

KATEGORIEN

PARAKITE

LEISURE

WILLKOMMEN

Herzlich willkommen in der Niviuk Familie - danke für das Vertrauen, das du uns mit der Wahl eines Niviuk-Produkts entgegengebracht hast.

Wir möchten den Enthusiasmus und die Begeisterung, mit der wir unsere Schirme entwickeln, mit dir teilen und dir vermitteln, mit welcher Sorgfalt wir dieses neue Parakite entwickelt haben. Wir wünschen dir bei jedem Flug mit deinem Niviuk-Schirm das größte Vergnügen.

Der JESTER ist unser erster Parakite. Entwickelt auf Basis unserer langjährigen Erfahrung mit Gleitschirmen sowie der Entwicklung von Kites für Dritthersteller, bietet er ein außergewöhnlich dynamisches und spielerisches Flugerlebnis. Er vereint Geschwindigkeit, Agilität und Kontrolle für dynamische Flugmanöver und das Fliegen in Bodennähe.

Schnell, präzise und verspielt. Die Steuerung über die Tragegurte ermöglicht es dir, den Anstellwinkel des Schirms anzupassen. Er bleibt selbst bei Höchstgeschwindigkeit stabil und sicher.

Der JESTER eröffnet dir eine neue Art, mit dem Wind zu spielen. Wir sind uns sicher, dass du viel Freude an diesem Schirm haben wirst und bald die Bedeutung unseres Mottos darin entdeckst:

“Es sind die kleinen Dinge, die Großes bewirken”.

Dies ist das Benutzerhandbuch und wir empfehlen dir, es sorgfältig zu lesen.

BENUTZERHANDBUCH

Dieses Handbuch gibt dir die notwendigen Informationen über die wichtigsten Eigenschaften deines neuen Parakites.

Es enthält zwar Informationen über den Parakite, kann aber nicht als Lehrbuch betrachtet werden und ersetzt keine Ausbildung, die zum Fliegen dieses Parakitetyps erforderlich ist. Die Ausbildung kann nur in einer zertifizierten Flugschule erfolgen, und jedes Land hat sein eigenes Lizenzsystem.

Nur die Luftfahrtbehörden der jeweiligen Länder können die Kompetenz der Piloten bestimmen.

Die Informationen in diesem Handbuch dienen dazu, dich vor gefährlichen Flugsituationen und möglichen Risiken zu warnen.

Ebenso möchten wir dich darauf hinweisen, dass es wichtig ist, den gesamten Inhalt deines neuen JESTER Handbuchs sorgfältig zu lesen.

Der Fehlgebrauch dieser Ausrüstung kann zu schweren Verletzungen oder zum Tod führen. Die Hersteller und Händler übernehmen für den falschen Gebrauch des Produkts keine Haftung. Es liegt in der Verantwortung des Piloten, sicherzustellen, dass die Ausrüstung korrekt verwendet wird.

INHALT

01

EIGENSCHAFTEN 5

1.1 ZIELGRUPPE 5
1.2 ZERTIFIZIERUNG 5
1.3 FLUGVERHALTEN 5
1.4 PARAKITE SYSTEM (PKS) – TRAGEGURTE 5
1.5 TECHNOLOGIEN, KONSTRUKTION, MATERIALIEN 6
1.6 ELEMENTS, COMPONENTS 7

02

INBETRIEBNAHME 8

2.1 DIE RICHTIGE GRÖßE 8
2.2 STARTPLATZWAHL 8
2.3 VORGEHENSWEISE 8
2.4 EINHÄNGEN IN DAS GURTZEUG 8
2.5 GURTZEUGTYP 8
2.5 BESCHLEUNIGER 8
2.6 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING 8
2.7 EINSTELLEN DER BREMSEN 9
2.7.1 EINSTELLUNG DER TIP-LEINE (Br14) 9
2.7.2 AUSTAUSCH DER HAUPTBREMSLEINE 9

03

DER ERSTE FLUG 10

3.1 DIE RICHTIGE STARTPLATZWAHL 10
3.2 VORBEREITUNG 10
3.3 FLUGPLANUNG 10
3.4 VORFLUGCHECK 10
3.5 AUFZIEH-, KONTROLL- UND ABHEBPHASE
3.6 KURVENFLUG 10
3.7 LANDUNG UND GROUNDHANDLING 10
3.8 PACKEN 11

04

FLUGVERHALTEN 11

4.1 FLIEGEN IN TURBULENZEN 11
4.2 MÖGLICHE STÖRUNGEN 12
4.3 FLIEGEN MIT VOLLSTÄNDIG GELÖSTEN BREMSEN 13
4.4 FLIEGEN OHNE EINSATZ DER BREMSLEINEN 13
4.5 VERHÄNGER IM FLUG 13

05

SCHNELLABSTIEGSMETHODEN 14

5.1 OHREN ANLEGEN/BIG EARS 14
5.2 STEILSPIRALE 14
5.3 ABWIND ZENTRIEREN 14

06

SPEZIELLE METHODEN 15

6.1 WINDENSCHLEPPEN 15
6.2 KUNSTFLUG 15

07

PFLEGE UND INSTANDHALTUNG 16

7.1 PFLEGE 16
7.2 LAGERUNG 16
7.3 CHECKS UND KONTROLLE 16
7.4 REPARATUREN 16

08

SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG 17

09

GARANTIE 17

10

ANHÄNGE 18

10.1 TECHNISCHE DATEN 19
10.2 FARBEN 20
10.3 WÄHLE DEINE PASSENDE GRÖBE 21
10.4 MATERIALDETAILS 23
10.5 LEINENPLAN 24
10.6 TRAGEGURTPLAN 25
10.7 LEINENLÄNGEN NACH GRÖSSE 26
10.8 GESAMTLEINENLÄNGE 31
10.9 MINDESTFESTIGKEIT DER LEINEN 33
10.10 SCHÄKEL & UMLENKROLLEN 34
10.11 ZERTIFIZIERUNG 35

1. EIGENSCHAFTEN

1.1 ZIELGRUPPE

Der JESTER bricht alle bisherigen Regeln: Er ist ein Parakite, der für spielerisches Fliegen entwickelt wurde, dabei jedoch eine aktive Flugtechnik erfordert. Ein intensives, technisches und außergewöhnlich spaßbetontes Flugerlebnis. Du fliegst nah am Gelände, kannst deine Höhe präzise anpassen und behältst dabei jederzeit die volle Kontrolle.

Ideal für Soaring-Sessions an Dünen, bei starkem (aber gleichmäßigem) Wind, für dynamisches Fliegen nahe am Gelände sowie für Proximity-Flüge.

Vor allem aber ist der JESTER ein echtes Spielzeug. Konsequent auf maximalen Flugspaß ausgelegt, verwandelt er jeden windigen Hang in deinen persönlichen Spielplatz.

(!) Das Fliegen mit dem JESTER erfordert neue Fähigkeiten und einen angepassten Flugstil. Regelmäßige Flugerfahrung sowie aktives und vorausschauendes Steuern sind zwingend erforderlich.

1.2 ZERTIFIZIERUNG

Der JESTER wurde zur Zertifizierung nach EN 926-1:2015 sowie NfL 2024-2-785, Kapitel 3 eingereicht.

Alle Zertifizierungstests wurden von der Schweizer Prüfstelle Air Turquoise durchgeführt.

Das Modell hat die Strukturfestigkeitsprüfung erfolgreich bestanden.

Der Belastungstest hat gezeigt, dass der Parakite einer Belastung von 8 G standhalten kann.

Der Schocktest hat bewiesen, dass der Parakite einer Stoßbelastung von 800 daN standhält.

Im Flugtest wurden alle Größen des JESTER der folgenden Klasse zugeordnet: EN 926-1

Wir empfehlen, dass nur Pilotinnen und Piloten, die mit Schirmen dieser Zertifizierungsklasse oder höher vertraut sind, diesen Parakite fliegen.

Die Beurteilung der Pilotentauglichkeit obliegt ausschließlich den Luftfahrtbehörden der jeweiligen Länder.

Wir empfehlen dir, den Testbericht sorgfältig zu lesen. Der Bericht enthält alle notwendigen Informationen zur Strukturfestigkeitsprüfung.

1.3 FLUGVERHALTEN

Niviuk hat diesen Schirm mit klar definierten Zielen entwickelt: maximalen Flugspaß durch ein spielerisches Handling zu bieten, das Fliegen für den Piloten zu erleichtern und jederzeit eine vollständige Kontrolle über den Anstellwinkel sicherzustellen.

Weitere Entwicklungsziele waren ein optimales, verspieltes Handling bei gleichzeitig höchstem Sicherheitsniveau. Der Schirm soll dem Piloten möglichst viele Rückmeldungen in verständlicher und komfortabler Form vermitteln, sodass er sich voll auf das Steuern und den Fluggenuss konzentrieren kann. Durch aktives Fliegen lassen sich zudem alle günstigen Bedingungen optimal nutzen.

Manövrierbarkeit: Der JESTER ist ein schneller Schirm mit agilem und direktem Handling. Er ermöglicht präzise und klar definierte Kurven.

1.4 PARAKITE SYSTEM (PKS) – TRAGEGURTE

Der JESTER ist mit vollständig neu entwickelten Tragegurten ausgestattet, die dank des PARAKITE SYSTEMS (PKS) eine Anpassung des Anstellwinkels des Schirms ermöglichen. Diese Tragegurte verbinden Bremsen und Beschleunigersystem mit einem Umlenkrollensystem, das die Profilanstellung des Schirms verändert.

- **Gleitwinkel:** Obwohl der JESTER in erster Linie für das Abfliegen von Höhe und nicht für reines Gleiten konzipiert ist, bietet er in Neutralstellung ein gutes Gleitverhalten. Dies erleichtert die Kontrolle sowie sanfte Übergänge während des Fluges.

- **Höchstgeschwindigkeit:** Hebst du die Hände an, beschleunigt der Schirm und reduziert gleichzeitig den Bremsdruck. Dadurch wird der Anstellwinkel deutlich nach vorne verlagert und das Handling wird direkt, dynamisch und flüssig. Ob bei schnellen Passagen, bei anspruchsvollen Windbedingungen oder beim Soaren in starkem Wind – der JESTER vermittelt jederzeit ein präzises Steuergefühl und volle Kontrolle.

- **Minimalgeschwindigkeit:** Senkst du die Hände ab, erhöht das System den Anstellwinkel, erzeugt mehr Auftrieb und reduziert die Geschwindigkeit. Im Langsamflug zeichnet sich der JESTER durch ein gutmütiges und vorhersehbares Verhalten aus, das für diese Schirmkategorie besonders zugänglich ist. Der progressive und intuitive Bremsdruck liefert ideales Feedback für sauberes Ausflaren und sanfte Landungen.

(!) Werden die Bremsgriffe über den vorgesehenen Steuerweg hinaus nach unten gezogen, näherst du dich dem Strömungsabriss. Vermeide in dieser Position das Fliegen in Bodennähe, da keine ausreichende Geschwindigkeitsreserve für eine sichere Landung vorhanden ist. Der genaue Punkt ist abhängig von der verwendeten Größe sowie der gesamten Flächenbelastung im Flug.

(!) Fliege den JESTER niemals ausschließlich über die Hauptbremsleine. Die Steuerung muss immer durch die Kombination aus Umlenkrollensystem-Leine und Bremsleine erfolgen.

1.5 TECHNOLOGIES, CONSTRUCTION, MATERIALS

Bei der Entwicklung des JESTER wurden all unsere hauseigenen Technologien, Konstruktions- und Montagetechniken angewandt. So konnte der Pilotenkomfort verbessert und gleichzeitig die Sicherheit und Leistung erhöht werden.

Das Niviuk-Team ist bei der Konstruktion neuer Produkte stets auf der Suche nach kontinuierlicher Verbesserung. Die in den letzten Jahren entwickelten Technologien haben es uns ermöglicht, immer noch bessere Schirme zu bauen. Deshalb möchten wir dir im Folgenden die Technologien vorstellen, die wir in diesem Modell angewandt haben:

RAM Air Intake - Das System zeichnet sich durch die Anordnung der Lufteinlässe aus, um den Innendruck über den gesamten Anstellwinkelbereich optimal aufrecht zu erhalten.

Das Ergebnis: Der höhere Innendruck bedeutet eine bessere Turbulenzabsorption und eine gleichmäßigere Profilform über den gesamten Geschwindigkeitsbereich hinweg. Das hervorragende Handling wird auch bei niedrigen Geschwindigkeiten beibehalten und der Pilot kann die Bremswege komplett ausreizen. Das Risiko des Kollabierens ist deutlich geringer, wodurch der Schirm über mehr Kontrolle und Sicherheit verfügt.

Titanium Technology (TNT) - eine revolutionäre Technik unter Verwendung von Titan. Die Verwendung von Nitinol in der Innenkonstruktion sorgt für ein einheitlicheres Profil und reduziert das Gewicht, um die Effizienz im Flug zu steigern. Nitinol ist höchst resistent gegen Verformung, Hitze oder Bruch. Nitinol ist jetzt in allen unseren Schirmen verbaut. Die Verteilung der Nitinolstäbchen in der Vorderkante und am Obersegel wurde vereinfacht. Der Flügel ist damit leicht, bei hoher Haltbarkeit und lässt sich ultra kompakt zusammenlegen.

SLE (Structured Leading Edge) – Bei der Structured Leading Edge werden Nitinol-Stäbe in der Eintrittskante verwendet. Diese Technologie sorgt für mehr Festigkeit und Stabilität und die Form des Schirms bleibt in allen Flugphasen erhalten. Dies erhöht die Leistung, Effizienz und Stabilität, absorbiert Turbulenzen besser und macht den Schirm dauerhaft haltbarer.

SMC Structured Middle Chord - Bei der Anwendung der SMC-Technologie werden Nitinolstäbchen im mittleren, hinteren Teil des Profils verbaut. Dadurch wird der Kappe mehr Stabilität verliehen und sie behält solide ihre Form bei. Das Tuch ist dadurch jederzeit perfekt gestrafft, die Leistung im Flug verbessert sich, der Schirm ist robuster und bleibt lange Zeit haltbar.

3DP - 3D Pattern Cut Optimization - Beim Design unserer Gleit- und Motorschirme hat sich in den letzten Jahren viel getan und im Hinblick auf die Eintrittskante hat sich einiges verändert. Im Rahmen dieser Technologie wird beim Schnitt die optimale Ausrichtung des Tuchabschnitts abhängig von seinem endgültigen Einsatzort an der Eintrittskante ausgewählt.

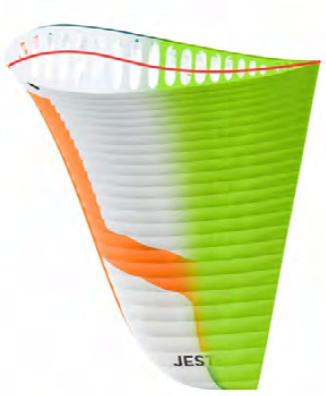
Wenn das Stoffmuster genau auf die Belastungsachsen ausgerichtet wird, wird das Profil bei wiederholter Nutzung weniger in Mitleidenschaft gezogen, was wiederum der gesamten Eintrittskante zugutekommt.

Diese Innovation ist in Kombination mit der 3DL-Technologie der Schlüssel für eine perfekte Übertragung der Profilform von 2D in 3D.

3D Leading Edge (3DL) – Bei dieser Technologie wird das Material der Eintrittskante angepasst, um Ballooning und Faltenbildung in diesem gekrümmten Bereich des Schirms zu vermeiden. Konkret wird die Eintrittskante in “Teilflächen” unterteilt, die in jede der Zellen an der Vorderseite des Schirms eingenäht werden. Dadurch ist die Spannung des Tuchs an der Eintrittskante vollkommen gleichmäßig, was die Leistung und Haltbarkeit des Schirms erhöht.

DRS Drag Reduction Structure - Mit der Technologie DRS wird die Luft an der Hinterkante auf progressivere Weise entlang des negativen Druckgradienten geleitet, um den Luftwiderstand in diesem Bereich zu reduzieren. Das sorgt für bessere Leistung, ohne die Sicherheit oder Kontrolle über den Schirm zu beeinträchtigen.

RSP Reflex System Profile - Das RSP ist ein Profil, das den technischen Anforderungen von Motorschirmen gerecht wird. Seine selbststabilisierenden Eigenschaften sorgen für eine größere Nickstabilität und bieten dem Piloten mehr Sicherheit in niedrigen Anstellwinkelbereichen (im beschleunigten Flug).



Parakite-Systemtechnologie - Beim JESTER verwenden wir für die Tragegurte das neue Parakite-System (PKS), das die Bremsen mit einem Flaschenzugsystem verbindet, mit dem sich der Anstellwinkel einstellen lässt.

Wenn du deine Hände hebst, beschleunigt der Flügel nach vorne und verliert an Höhe. Wenn du sie herabsenkst, verlangsamt er sich allmählich, indem er den Anstellwinkel erhöht, wodurch er an Höhe gewinnt. Im neutralen Punkt erreicht der Flügel seine maximale Gleitleistung.

Der Einsatz dieser Technologien bedeutet einen enormen Sprung im Bau von Schirmen und eine deutliche Verbesserung des Flugkomforts bei allen Niviuk Schirmen.

Für die Konstruktion des JESTER gelten die gleichen Kriterien, Qualitätskontrollen und Fertigungsverfahren wie für den Rest unserer Produktpalette. Vom Computer von Olivier Nef bis zum Zuschnitt des Stoffes ist kein einziger Millimeter Fehler erlaubt. Der Zuschnitt der einzelnen Flügelteile erfolgt durch einen rigorosen, äußerst sorgfältigen, automatisierten Computer-Laserschneidroboterarm. Dieses Programm malt auch die Markierungen und Nummern auf jedes einzelne Stoffteil, um Fehler bei diesem heiklen Vorgang zu vermeiden.

Der puzzleartige Zusammenbau wird durch diese Methode vereinfacht und optimiert die Arbeitsabläufe und macht die Qualitätskontrolle effizienter. Alle Niviuk-Schirme durchlaufen eine äußerst gründliche und detaillierte Endkontrolle. Der Zuschnitt und die Montage der Kappe erfolgen unter strengen Qualitätskontrollbedingungen, die durch die Automatisierung dieses Prozesses erleichtert werden.

Jeder Schirm wird einzeln geprüft und einer abschließenden Sichtprüfung unterzogen.

Alle verwendeten Materialien garantieren hohe Haltbarkeit und Festigkeit, ohne dass es zu Farbverblassung kommt. Der JESTER wurde für den Einsatz in anspruchsvollen Umgebungen wie windigen Hängen, Sand sowie für häufigen Bodenkontakt konzipiert. Aus diesem Grund liegt der Fokus bei der Materialauswahl auf maximaler Widerstandsfähigkeit, um einen langlebigen und zuverlässigen Schirm zu gewährleisten.

Wir wissen, dass die Lebensdauer eines Schirms ein entscheidender Faktor für Zufriedenheit und Vertrauen des Piloten ist. Deshalb wurde jedes Detail sorgfältig entwickelt, um ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit zu bieten.

Die Leinen bestehen in den unteren Ebenen aus ummanteltem Dyneema und Aramid sowie in den oberen Ebenen aus unummanteltem Dyneema und Aramid.

Der jeweilige Leinendurchmesser wurde in Abhängigkeit von der Arbeitsbelastung berechnet und ist darauf ausgerichtet, die beste Leistung mit dem geringsten Widerstand zu erreichen.

Die Leinen werden halbautomatisch auf Länge geschnitten und alle Näharbeiten werden von unserem Fachpersonal und unter Aufsicht der Qualitätssicherung ausgeführt.

Nach Abschluss der Endmontage wird jede Leine kontrolliert und nachgemessen.

Jeder Schirm wird nach den vom Stoffhersteller empfohlenen Pflegeanweisungen verpackt.

Niviuk-Produkte werden aus erstklassigen Materialien hergestellt, die die Anforderungen an Leistung, Haltbarkeit und Zertifizierung erfüllen, die der aktuelle Markt stellt.

Informationen über die verschiedenen Materialien, die zur He
rstellung des Schirms verwendet werden, findest du auf den letzten Seiten dieses Handbuchs.

1.6 ELEMENTS, COMPONENTS

Der JESTER wird mit einer Reihe von Zubehörteilen geliefert, die dich bei der Pflege deines Gleitschirms unterstützen sollen:

- Ein Compress Bag, Niviuks Innenpacksack, mit dem du den Schirm komprimieren kannst – für kompaktes und schnelles Packen. Er ist der ideale Packsack für die leichtesten Schirme der P-Series.
- Eine Tragegurt-Tasche, um die Gurte zu schützen und ordentlich zu verstauen.
- Ein verstellbarer Kompressionsriemen, mit dem du den Innenpacksack so stark wie möglich komprimieren kannst, um das Packvolumen zu reduzieren.
- Ein Reparaturset mit selbstklebendem Ripstop-Gewebe.
- Der Expe 45 Rucksack: Er ist nicht im Lieferumfang enthalten, wird aber empfohlen. Mit ihm kannst du die gesamte Ausrüstung bequem und platzsparend transportieren.

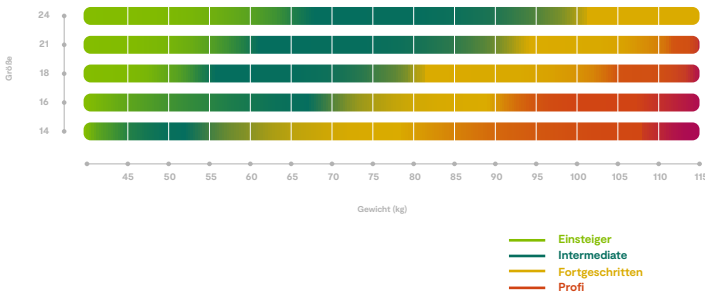
2. INBETRIEBNAHME

2.1 DIE RICHTIGE GRÖßE

Die Wahl der passenden Größe ist ein entscheidender Schritt, um ein optimales Flugerlebnis mit deinem JESTER zu gewährleisten.

Um dir diese Entscheidung zu erleichtern, haben wir eine Größentabelle erstellt, mit deren Hilfe du die für dein Gewicht, deinen Flugstil und die jeweiligen Windbedingungen am besten geeignete Größe bestimmen kannst.

Wähle hier die ideale Größe für dich

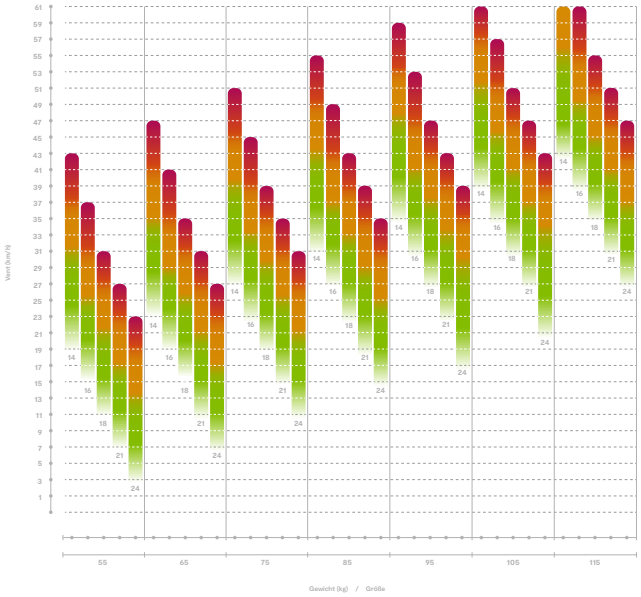


Im Vergleich zu einem herkömmlichen Gleitschirm bietet der JESTER dank der vollständigen Anpassung des Anstellwinkels einen deutlich erweiterten Einsatzbereich hinsichtlich Gleit- und Windbedingungen.

Beachte, dass sich die Windgeschwindigkeit ständig verändern kann und in zunehmender Höhe in der Regel zunimmt. Miss daher vor jedem Start stets die Windgeschwindigkeit an der Oberkante der Düne, des Hangs oder der Klippe.

- Grün: Sicherheitsbereich mit optimalen Flugbedingungen.
- Gelb: Übergangsbereich, der angegebene Windgeschwindigkeitsbereich entspricht stärkerem Wind und erfordert gute Flugpraxis, aktive Steuerung sowie fundierte Platzkenntnis.
- Rot: Grenzbereich, der ausgewiesene Windgeschwindigkeitsbereich stellt den oberen Einsatzbereich dar und ist ausschließlich sehr erfahrenen Pilotinnen und Piloten vorbehalten. Die angegebenen Werte beziehen sich auf mögliche Böen und nicht auf die durchschnittliche Windgeschwindigkeit.

Wähle die optimale Größe für Windverhältnisse und Startgewicht



2.2 STARTPLATZWAHL

Wir empfehlen, den Parakite auf einem Übungshang oder einer ebenen, windstillen und hindernisfreien Fläche auszupacken und auszulegen. Hier kannst du alle empfohlenen Schritte zur Kontrolle und zum Aufziehen des JESTER durchführen.

2.3 VORGEHENSWEISE

Nimm den Parakite aus dem Rucksack, öffne ihn und lege ihn auf den Boden, wobei die Leinen auf der Unterseite in Aufziehrichtung liegen. Überprüfe den Zustand des Tuchs und der Leinen auf Mängel. Stelle sicher, dass die Maillons geschlossen sind und die Leinen korrekt mit den Tragegurten verbunden sind. Identifiziere – und entwirre falls nötig – die A-, B- und C-Leinen, die Bremsleinen sowie die entsprechenden Tragegurte. Achte darauf, dass keine Knoten vorhanden sind.

2.4 EINHÄNGEN IN DAS GURTZEUG

Die JESTER Tragegurte sind farblich kodiert.

- Rechts: grün
- Links: rot

Diese Farbcodierung erleichtert es, den Schirm auf der richtigen Seite einzuhängen und hilft, Fehler vor dem Flug zu vermeiden.

Verbinde die Tragegurte korrekt mit der Befestigung am Gurtzeug, so dass die Tragegurte und Leinen richtig angeordnet und frei von Verdrehungen sind.

Überprüfe, ob die Karabiner richtig befestigt und sicher geschlossen sind.

2.5 GURTZEUGTYP

Der JESTER ist mit allen gängigen Gurtzeugtypen kompatibel. Verwendest du ein Gurtzeug mit verstellbarem Brustgurt, empfehlen wir, diesen auf den zertifizierten Abstand einzustellen, der je nach Größe variiert. Bitte beachte hierzu die Angaben im Zertifizierungsabschnitt.

Beachte, dass die Höhe des Aufhängepunkts einen direkten Einfluss auf den Bremsweg und die Agilität des Parakites hat. Ebenso kann eine falsche Einstellung des Abstands zwischen den Karabinern die Schirmkontrolle beeinträchtigen: Ein größerer Abstand sorgt für mehr Rückmeldung, kann jedoch die Stabilität des Schirms verringern; ein geringerer Abstand erhöht hingegen die Stabilität, reduziert das Feedback und steigert bei einem heftigen Einklapper das Risiko einer Verdrehung.

Innerhalb der Gurtzeugpalette von Niviuk empfehlen wir die Kombination des JESTER mit dem reversiblen Kooper P-Gurtzeug, dem vielseitigsten Modell der Serie. Seine modulare Konstruktion und die unabhängigen Beinschlaufen bieten maximale Bewegungsfreiheit beim Groundhandling und bei Parakite-Sessions. Leicht, ergonomisch und kompakt ausgestattet, verfügt es über einen Airbag sowie ein Fach für den Rettungsschirm und gewährleistet damit jederzeit Komfort und Sicherheit.

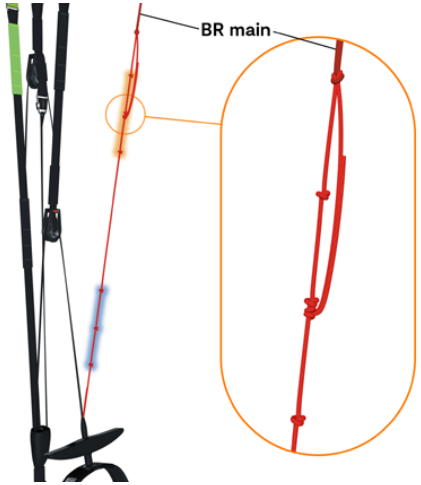
2.6 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING

Nachdem du deine Ausrüstung gründlich überprüft hast und die Wetterbedingungen für das Fliegen günstig sind, ziehe deinen JESTER so oft wie nötig auf, um dich mit seinem Verhalten vertraut zu machen. Das Aufziehen des JESTER ist einfach und sollte keine große körperliche Anstrengung erfordern. Ziehe den Parakite mithilfe des Gurtzeugs mit leichtem Druck vom Körper aus auf. Dies kann mithilfe der A-Tragegurte unterstützt werden. Ziehe nicht an ihnen, sondern begleite lediglich die natürliche Aufziehbewegung des Schirms. Sobald der Schirm die Überkopfposition erreicht hat, reicht eine angemessene Kontrolle mit den Bremsen aus, um ihn dort zu halten.

2.7 EINSTELLEN DER BREMSEN

Die Länge der Hauptbremsleinen wird werkseitig eingestellt und entspricht den im Rahmen der Zertifizierung festgelegten Werten. Sie kann jedoch an deinen persönlichen Flugstil angepasst werden. Es wird empfohlen, den JESTER zunächst über einen gewissen Zeitraum mit der Originaleinstellung zu fliegen, um dich mit seinem tatsächlichen Flugverhalten vertraut zu machen.

Die Längen der Bremsleinen und der Tip-Leinen können gemäß den untenstehenden Vorgaben angepasst werden. Beide Bremsleinen müssen dabei symmetrisch eingestellt sein und exakt die gleiche Länge aufweisen. Diese Einstellung darf ausschließlich von qualifiziertem Fachpersonal vorgenommen werden.



Die Hauptbremsleine des JESTER kann auf unterschiedliche Längen eingestellt werden, um das Reaktionsverhalten des Schirms in diesem Bereich – je nach Vorliebe des Piloten – direkter oder weniger sensibel zu gestalten.

(!) Bringe die Hauptbremsleine unter keinen Umständen an den blau markierten Einstellknoten der Tips an. Sie muss stets an einem der drei vom Tragegurt am weitesten entfernten Knoten befestigt werden, die in der Abbildung orange markiert sind. Verändere die Position der Bremsleine niemals um mehr als eine der drei vorgesehenen Knotenstufen. Stelle sicher, dass die Änderung keinen Einfluss auf die Hinterkante des Schirms hat.

(!) Die Neutralstellung der Hauptbremsleine – also die korrekte Position für eine Standard-Trimmeinstellung – entspricht dem mittleren Knoten der orange markierten Gruppe, der in der Abbildung ebenfalls orange umkreist ist.

2.7.1 AUSTAUSCH DER HAUPTBREMSLEINE

Sieh dir dieses Tutorial an, um zu erfahren, wie du die Hauptbremsleine des JESTER austauschst.

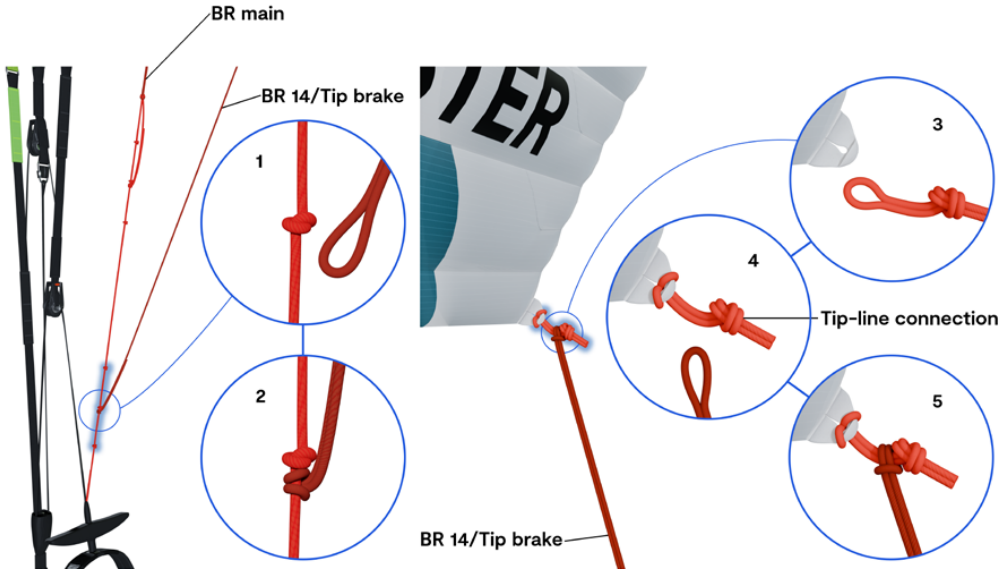
2.7.2 EINSTELLUNG DER TIP-LEINE (Br14)

Der JESTER verfügt über eine zusätzliche Leine (Br14), die – wenn sie am Bremsgriff befestigt ist – eine stärkere Rollsteuerung über die Tips ermöglicht. Diese Leine wird mit dem Schirm mitgeliefert, ist jedoch nicht vormontiert und muss nur dann installiert werden, wenn du mit dieser Konfiguration fliegen möchtest.

(!) Die Einstellmöglichkeiten der Br14-Leine entsprechen den drei dem Tragegurt nächstgelegenen Knoten, die in der Abbildung blau markiert sind.

(!) Die Neutralstellung der Br14-Leine entspricht dem mittleren Knoten der blau markierten Gruppe, der in der Abbildung blau umkreist ist.

(!) Ist die Br14-Leine montiert, verläuft sie direkt vom Tip zum Bremsgriff und unterscheidet sich damit von einer Standard-Leinenführung. Bei Bodenkontakt-Manövern (z. B. stabi-touch) besteht die Gefahr, dass sich die Leine am Boden verhakt.



3. DER ERSTE FLUG

3.1 DIE RICHTIGE STARTPLATZWAHL

Für den ersten Flug empfehlen wir dir, dein gewohntes Fluggebiet aufzusuchen und einen qualifizierten Fluglehrer zu beauftragen, der den gesamten Vorgang überwacht.

3.2 VORBEREITUNG

Wiederhole die in Abschnitt 2 INBETREIBNAHME beschriebenen Schritte, um deinen Schirm vorzubereiten.

3.3 FLUGPLANUNG

Eine sorgfältige Flugplanung im Voraus vermeidet mögliche Fehler bei späteren Entscheidungen während des Fluges.

3.4 VORFLUGCHECK

Kontrolliere deine Ausrüstung unmittelbar vor dem Start ein weiteres Mal. Führe eine gründliche Sichtprüfung deiner Ausrüstung durch, wenn der Schirm vollständig geöffnet ist und die Leinen entwirrt und ordnungsgemäß auf dem Boden ausgelegt sind, um sicherzustellen, dass alles in Ordnung ist. Vergewissere dich, dass die Wetterbedingungen deinem Flugkönnen entsprechen.

(!) Stelle sicher, dass sich kein Sand oder andere Fremdkörper im Schirm befinden. Ansammlungen von Sand an der Hinterkante können die Einklapptendenz des Schirms erhöhen.

3.5 AUFZIEH-, KONTROLL- UND ABHEBEPHASE

Für den Start wird ein gleichmäßiges und progressives Aufziehen empfohlen. Der JESTER lässt sich leicht aufziehen und erfordert keinen großen Kraftaufwand. Er neigt nicht zum Überschießen, was eine ruhige und kontrollierte Aufziehphase ermöglicht und ausreichend Zeit bietet, den Schirm zu stabilisieren und den Start bewusst einzuleiten.

Im Vergleich zu einem klassischen Gleitschirm empfehlen wir, den Start mit den A-Tragegurten unterhalb der grünen Abdeckung durchzuführen. Dadurch wird das Aufziehen noch gleichmäßiger und effizienter.

Wenn der Wind es zulässt, empfehlen wir einen Rückwärtsstart, da dies eine bessere Sichtkontrolle des Schirms während des Aufziehens ermöglicht. Aufgrund seiner Parakite-Eigenschaften ist der JESTER bei „starkem“ Wind mit dieser Starttechnik besonders gut kontrollierbar.

Das korrekte Auslegen des Schirms am Boden vor dem Start ist von grundlegender Bedeutung. Wähle einen geeigneten Startbereich entsprechend der Windrichtung und lege den Parakite so aus, dass er einer großen Kreisform folgt und seine natürliche Flugform beibehält. Ein sauberer Aufbau des Schirms ist entscheidend für einen sicheren und kontrollierten Start.

(!) Stelle sicher, dass sich keine Knoten in den Leinen befinden. Entdeckst du während des Startvorgangs einen Knoten, brich den Start ab, entferne den Knoten und beginne erneut. Solltest du trotz eines Knotens in den Leinen abheben und den Start nicht mehr abbrechen können, fliege nicht schnell. Selbst ein kleiner Knoten in den Bremsleinen oder C-Leinen kann das Reflexprofil beeinträchtigen und sowohl die Stabilität als auch den Strömungsabrisspunkt verändern.

3.6 KURVENFLUG

Der JESTER zeigt im Kurvenflug ein sehr charakteristisches Verhalten. Für flache Kurven halte den Schirm in der Gleitstellung und leite die Kurve hauptsächlich über die Gewichtsverlagerung ein. Löse die kurvenäußere Bremse nur so weit, dass die Kontrolle erhalten bleibt.

Für engere oder ausgeprägtere Kurven kombiniere die Gewichtsverlagerung mit einer stärkeren Freigabe der kurvenäußeren Bremse. Beachte, dass dies zu einer deutlichen Schräglage und einer spürbaren Zunahme der Geschwindigkeit führt.

3.7 LANDUNG UND GROUNDHANDLING

Der JESTER ermöglicht sehr lange Ausflarephasen, auch auf ebenem Gelände. Er bietet ausgezeichnete Landeeigenschaften und wandelt Geschwindigkeit gleichmäßig in Auftrieb um.

Bei fehlendem Gegenwind solltest du einen ausreichend großen Landeplatz wählen, um genügend Sicherheitsreserven zu haben. Es wird empfohlen, den Endanflug mit den Bremsen leicht oberhalb der besten Gleitstellung durchzuführen, um zusätzlichen Bremsweg für eine kontrollierte und sanfte Landung zur Verfügung zu haben.
Bei ruhigen Bedingungen sei darauf vorbereitet, beim Aufsetzen entsprechend mitzulaufen.

Bei Landungen oder beim Groundhandling in starkem Wind empfehlen wir, den B-Tragegurt mit der blauen Abdeckung zügig und kraftvoll nach unten zu ziehen, um einen B-Stall einzuleiten und den Schirm kontrolliert zu Boden zu bringen. Dies ist effektiver als das Ziehen an den Bremsen, da diese den Auftrieb erhöhen würden. Die Verwendung der B-Tragegurte bringt den Schirm schneller zum Stillstand und verhindert, dass er dich vom Wind kraftvoll mitzieht. Der JESTER verfügt über eine komplexe Eintrittskante, die aus verschiedenen Materialien gefertigt ist und daher sorgfältig gepackt werden muss. Eine korrekte Faltmethode ist entscheidend, um die Lebensdauer deines Parakites zu verlängern.

3.8 PACKEN

Der JESTER verfügt über eine komplexe Eintrittskante, die aus verschiedenen Materialien gefertigt ist und daher sorgfältig gepackt werden muss. Eine korrekte Faltmethode ist entscheidend, um die Lebensdauer deines Parakites zu verlängern.

Entferne zunächst alle verbleibenden Blätter, Gras, Sand oder andere Fremdkörper. Ordne anschließend die Leinen und lege sie sorgfältig auf den Parakite. Stelle immer sicher, dass der Parakite vor dem Verstauen vollständig trocken und sauber ist.

Der Schirm sollte Zelle auf Zelle gepackt werden, wobei die Verstärkungen der Eintrittskante flach liegen und die flexiblen Stäbe sauber übereinander gestapelt sind. Diese Methode erhält die ursprüngliche Profilform und schützt die innere Struktur des Schirms über lange Zeit. Achte darauf, dass die Verstärkungen weder geknickt noch gefaltet werden. Der Schirm sollte außerdem nicht zu eng gepackt werden, um Beschädigungen am Tuch und an den Leinen zu vermeiden.

Niviuk hat den ZipNkare Bag entwickelt. Er hilft dir dabei, den Schirm schnell zu packen und dabei Profil sowie die internen Strukturen in perfektem Zustand zu halten.

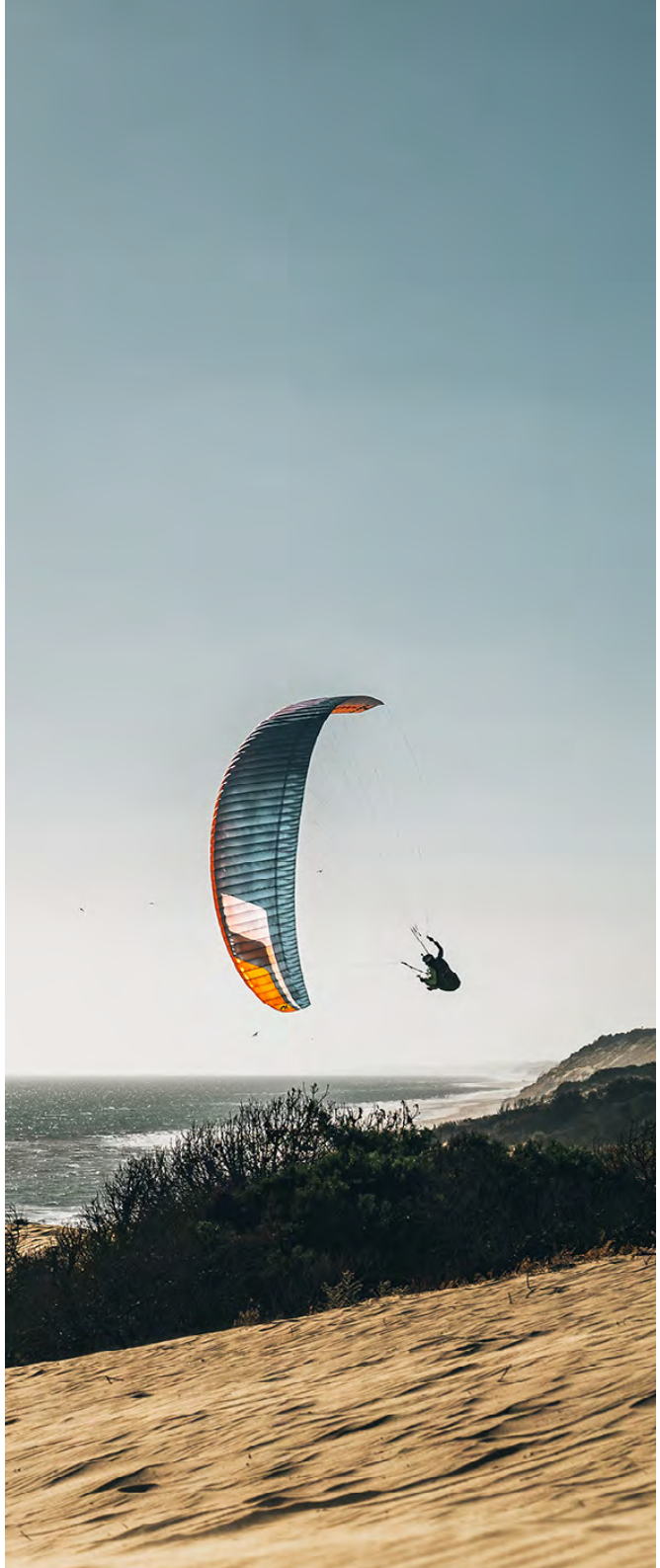
Der ZipNkare Bag führt dich durch den Faltvorgang, indem er es dir ermöglicht, die Stäbchen entlang der Längsachse übereinanderzulegen und den Schirm im „Zelle auf Zelle"-Stil zu packen. Anschließend kannst du ganz einfach die Abschnittsfaltungen vornehmen, die das jeweilige Modell erfordert. Dieses Packsystem stellt sicher, dass sowohl das Tuch als auch die Verstärkungen der internen Struktur deines JESTER in einwandfreiem Zustand bleiben.

Außerdem lässt sich der Packsack zu einer Tasche mit Reißverschluss umwandeln. Der ergonomische Griff macht ihn leicht zu tragen und zu transportieren.

Hier findest du ein Video-Tutorial, das zeigt, wie man einen Schirm korrekt packt.

Wenn du eine konventionellere Packtasche bevorzugst, die sich nicht zu einer Tasche umwandeln lässt, kannst du alternativ den Nkare Bag verwenden, der dich beim Packen ebenso unterstützt.

Auch hierzu steht ein entsprechendes Video-Tutorial zur Verfügung.



4. FLUGVERHALTEN

Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass die angemessene Reaktion auf jedes unerwünschte Manöver der Kappe von Größe zu Größe unterschiedlich sein kann; selbst innerhalb derselben Größe können bei maximaler oder minimaler Belastung das Verhalten und die Reaktionen des Schirms variieren.

Lasse während des Fluges die Bremsgriffe unter keinen Umständen los und halte deine Hände jederzeit in den Schlaufen.

(!) In extremen Situationen sollte der JESTER ausschließlich von professionellen Piloten geflogen werden. Es ist wichtig zu beachten, dass der JESTER unter keinen Umständen in den folgenden Situationen geflogen werden darf:

- Ohne ausreichende Flugerfahrung, um den Schirm sicher zu beherrschen.
- Außerhalb des empfohlenen Gewichtsbereichs (minimal oder maximal).
- In Wolken oder Nebel; der Flug muss stets bei ausreichender Sicht erfolgen.
- Bei starker Thermik sowie bei Regen, Schnee oder turbulenten Wetterbedingungen.
- Wenn der Parakite nass ist oder das Tuch feucht ist.
- Bei extremen Temperaturen unter –30 °C oder über 50 °C.
- Mit mehr als einer Person an Bord; der JESTER ist nicht für den Tandemflug ausgelegt.
- Bei akrobatischen Manövern mit einer Schräglage von mehr als 90°.
- Für Kitesurf-, Kiteboard- oder Kitefoil-Aktivitäten.

4.1 FLIEGEN IN TURBULENZEN

Der JESTER bietet eine hohe Stabilität und ein ausgezeichnetes Reaktionsverhalten im Flug, sollte jedoch nicht unter turbulenten Bedingungen geflogen werden.

Jeder Schirm erfordert eine der jeweiligen Situation angepasste

Steuerung, wobei der Pilot der entscheidende Sicherheitsfaktor ist. Aktives Fliegen bedeutet, mit dem Parakite verbunden zu sein, wahrzunehmen, was um dich herum geschieht, und sich kontinuierlich anzupassen. Es geht nicht darum, die Hände starr in einer festen Position zu halten, sondern die Luft zu lesen und auf jede noch so kleine Veränderung präzise zu reagieren – insbesondere, wenn die Bedingungen unruhig werden.

Wir empfehlen aktives Fliegen bei turbulenten Bedingungen, wobei stets Maßnahmen zu ergreifen sind, um die Kontrolle über den Schirm zu erhalten, Klapper zu vermeiden und nach jeder Korrektur die für den Schirm notwendige Geschwindigkeit wiederherzustellen.

Korrigiere den Schirm (Bremsen) nicht über einen längeren Zeitraum, da dies einen Strömungsabriss auslösen kann. Wenn eine Korrektur erforderlich ist, setze den Steuerimpuls und stelle anschließend die korrekte Fluggeschwindigkeit wieder her.

(!) Lasse die Bremsen niemals los, insbesondere nicht bei turbulentem Wind. Auch wenn der Parakite sehr stabil ist, muss der Pilot sein Verhalten jederzeit mit kleinen Brems- und Gewichtsverlagerungen ausgleichen. Durch leichten und kontinuierlichen Druck auf die Tragegurte kannst du spüren, wie der Schirm „reagiert", und einen Druckverlust frühzeitig erkennen. Diese Sensibilität hilft dir, einen möglichen Klapper frühzeitig zu erkennen und zu korrigieren und jederzeit die volle Kontrolle zu behalten.

Grundsätzlich empfehlen wir, den JESTER nicht bei thermischen Bedingungen oder starker Turbulenz zu fliegen. Falls du solche Bereiche dennoch durchfliegen musst, halte immer einen leichten Bremsdruck und vermeide vollständig angehobene Hände, um den Schirm stabiler zu halten.

4.2 MÖGLICHE STÖRUNGEN

Asymmetrischer Klapper

Trotz der Profilstabilität des JESTER kann es bei sehr starken Turbulenzen zu einem asymmetrischen Einklappen des Schirms kommen, insbesondere wenn man nicht aktiv fliegt, um das Einklappen zu verhindern. In diesem Fall überträgt der Schirm einen Druckverlust über die Bremsleinen und das Gurtzeug.

Um das Einklappen zu verhindern, zieht man den Bremsgriff auf der betroffenen Seite des Schirms. Dadurch wird der Anstellwinkel des Flügels erhöht. Im Falle eines Einklappens reagiert der JESTER nicht heftig, das Wegdrehen ist moderat und gut kontrollierbar. Verlagere das Gewicht auf die offene, fliegende Seite (die dem Klapper gegenüberliegende Seite), um den Schirm gerade zu halten, und bremse diese Seite gegebenenfalls leicht an. Normalerweise sollte sich die eingeklappte Seite des Flügels dann erholen und von selbst wieder öffnen. Wenn dies nicht der Fall ist, versuche, das Gewicht in Richtung der eingeklappten Seite zu verlagern. Wenn das nicht hilft, ziehe den Bremsgriff auf der eingeklappten Seite entschlossen und schnell ganz (100%) nach unten und lasse ihn sofort wieder nach oben los. Möglicherweise musst du diesen Vorgang wiederholen, damit sich die eingeklappte Seite des Schirms wieder öffnet.

Die offene, fliegende Seite des Schirms darf nicht überbremst werden, versuche die Drehbewegung unter Kontrolle zu behalten. Kehre zur normalen Fluggeschwindigkeit zurück, sobald die eingeklappte Seite wieder offen ist.

Frontklapper

Aufgrund der Konstruktion des JESTER ist ein Frontalklapper unter normalen Flugbedingungen unwahrscheinlich. Das Profil des Schirms hat große Pufferfähigkeiten bei extremen Anstellwinkel-Änderungen. Ein Frontalklapper kann bei starken Turbulenzen und beim Ein- oder Ausfliegen von starker Thermik auftreten.

Ein Frontklapper öffnet sich normalerweise wieder, ohne dass sich der Schirm wegdreht, aber eine symmetrisch ausgeführte Schnellbremsung mit einem schnellen, tiefen Pumpen beider Bremsen beschleunigt das Wiederöffnen, falls nötig. Lasse die Bremsleinen sofort los, um zur Standardgeschwindigkeit des Schirms zurückzukehren.

Negatives Trudeln

Diese Konfiguration (negatives Trudeln) entspricht nicht dem normalen Flugbereich des JESTER. Eine Abfolge falscher Steuerimpulse kann jedoch das Flugverhalten des Parakites beeinträchtigen und zu einem negativen Trudeln führen.

Ein negatives Trudeln entsteht, wenn ein Teil des Schirms überzogen wird. Der Schirm beginnt dabei um seine Hochachse zu rotieren, wobei die Rotation innerhalb der Spannweite erfolgt.

Die häufigsten Ursachen für ein negatives Trudeln sind:

- Zu starkes oder zu tiefes Ziehen an einer Bremse, zum Beispiel beim Versuch, in eine Spirale einzuleiten.
- Übermäßiger Bremseinsatz bei sehr geringer Fluggeschwindigkeit, wodurch eine Schirmseite überzogen wird.

Wird die Situation sofort korrigiert, kehrt der JESTER in der Regel mit nur geringem Höhenverlust in den Normalflug zurück. Zur Ausleitung löse die innere Bremse schrittweise, bis die Strömung an dieser Schirmseite wieder anliegt.

Wird das negative Trudeln über einen längeren Zeitraum aufrechterhalten, kann beim Ausleiten ein Teil des Schirms abrupt nach vorne schießen, was zu einem plötzlichen Klapper führen kann.

Sackflug

Gerät der Schirm in einen Sackflug, verliert er die Vorwärtsfahrt, wird instabil und die Bremsleinen verlieren an Druck, obwohl die Kappe vollständig gefüllt erscheint. Um wieder eine normale Fluggeschwindigkeit zu erreichen, löse die Bremsen symmetrisch bis in die oberste Steuerposition.

Full Stall

Es ist sehr unwahrscheinlich, dass der JESTER während des normalen Fluges in diesen Zustand gerät. Es könnte nur passieren, wenn du mit sehr niedriger Geschwindigkeit fliegst, übersteuerst oder gefährliche Manöver in turbulenter Luft durchführst.

Um einen Full Stall zu provozieren, muss der Parakite durch symmetrisches Ziehen der Bremsleinen bis zum Erreichen des Sackflugpunktes (100%) auf seine Mindestgeschwindigkeit abgebremst und dort gehalten werden. Der Schirm kippt zunächst nach hinten und positioniert sich dann über Kopf, wobei er leicht schaukelt, je nachdem, wie man das Manöver durchführt.

Wenn du den Full Stall ausleitest, behalte einen klaren Kopf und lasse die Bremsleinen langsam bis zur Hälfte des gesamten Bremsweges los. Der Parakite wird dann heftig nach vorne schnellen und kann einen Punkt unter dir erreichen. Es ist sehr wichtig, den Bremsdruck so lange aufrecht zu erhalten, bis der Schirm wieder in seine normale Position über Kopf zurückgekehrt ist.

Zur Wiederherstellung der normalen Flugbedingungen sollten die Bremsleinen schrittweise und symmetrisch freigegeben werden, damit der Schirm wieder Trimmgeschwindigkeit aufnimmt. Sobald der Schirm die Überkopfposition erreicht, müssen die Bremsen vollständig gelöst werden. Der Schirm beschleunigt anschließend nach vorne, um wieder die volle Fluggeschwindigkeit zu erreichen.

Bremse in diesem Moment nicht zu stark, da der Schirm beschleunigen muss, um sich aus dem Sackflugzustand zu lösen.

Einen möglichen Frontklapper korrigierst du, indem du beide Bremsgriffe kurz und zügig nach unten ziehst, um den Schirm wieder über dich zu bringen. Löse die Bremsen anschließend sofort wieder, während sich der Schirm noch in der Übergangsphase zur Überkopfposition befindet.

Krawatte/Verhänger

Eine Krawatte ist beim JESTER sehr unwahrscheinlich. Sie kann jedoch nach einem asymmetrischen Einklapper auftreten, wenn das Ende des Schirms zwischen den Leinen eingeklemmt ist. Je nach Art der Verhedderung kann diese Situation schnell zu einer Drehung oder einem Trudeln des Schirms führen. Die Korrekturmanöver sind dieselben wie bei einem asymmetrischen Einklapper: Kontrolliere die Drehung, indem du die gegenüberliegende Bremse anziehst und das Gewicht entgegengesetzt zur Drehrichtung verlagerst.

Befindest du dich am Boden, suche die STAB-Hauptleine (Stabilo-Leine), die an der Flügelspitze befestigt ist und zwischen den anderen Leinen verheddert sein kann. Diese Leine hat eine andere Farbe und befindet sich an der äußeren Position des B-Tragegurts. Ziehe diese Leine, bis sie unter Spannung steht, um die Krawatte zu lösen.

Tritt eine Krawatte im Flug auf, kann es durch das PKS-System erschwert sein, direkt auf die STABILO-Leine einzuwirken. In diesem Fall empfehlen wir, die betroffene Schirmseite aktiv zu pumpen, bis sich der Schirm wieder öffnet. Alternativ kann – bei ausreichender Höhe und entsprechender Erfahrung – ein Fullstall durchgeführt werden.

Sollte dies nicht zum Erfolg führen, fliege zum nächstmöglichen Landeplatz. Kontrolliere dabei die Flugrichtung durch Gewichtsverlagerung sowie durch vorsichtigen Bremseinsatz auf der der Krawatte gegenüberliegenden Seite.

(!) Sei vorsichtig, wenn du versuchst, einen Verhänger zu lösen, während du in der Nähe von Gelände oder anderer Gleitschirme fliegst. Unter Umständen ist es nicht möglich, den beabsichtigten Flugweg beizubehalten. Fühlt sich der Pilot von der Situation überfordert, sollte der Rettungsschirm unverzüglich ausgelöst werden.

Wingover

Dieses Manöver wird durch abwechselnde Links- und Rechtskurven ausgeführt, wobei die Schräglage schrittweise erhöht wird. Werden Wingover in großer Höhe mit ausgeprägter Schräglage geflogen, kann die kurvenäußere Flügelspitze an Druck verlieren und sich leicht anfühlen. Erhöhe in diesem Fall die Schräglage nicht weiter, da die Flügelspitze abrupt einklappen kann.

(!) Negative Trudelbewegungen und Wingover mit einer Schräglage von mehr als 90° sind verboten.

(!) Eine falsche Ausleitung des Manövers oder Überreaktionen des Piloten können unabhängig vom verwendeten Gleitschirm- oder Parakite-Typ gefährliche Folgen haben.

Übersteuern

Die meisten Flugprobleme werden durch falsche Eingaben des Piloten verursacht, die sich dann zu einer Kaskade von unerwünschten und unvorhersehbaren Ereignissen ausweiten. Du solltest beachten, dass falsche Eingaben zum Verlust der Kontrolle über den Gleitschirm führen können. Der JESTER ist so konzipiert, dass er sich in den meisten Fällen von selbst wieder erholt. Versuche dabei nicht, ihn zu überkorrigieren!

Im Allgemeinen sind die Reaktionen des Schirms, die durch zu viel Input verursacht werden, darauf zurückzuführen, dass der Pilot den Schirm übersteuert. Gib dem Schirm nach jedem Zwischenfall die Möglichkeit, seine normale Fluggeschwindigkeit und Fluglage wieder zu erreichen.

4.3 FLIEGEN MIT VOLLSTÄNDIG GELÖSTEN BREMSEN

Das Profil des JESTER ist so ausgelegt, dass es über den gesamten Geschwindigkeitsbereich stabil bleibt. Das Fliegen mit vollständig gelösten Bremsen – also bei voller Beschleunigung – führt zu einer deutlichen Zunahme von Geschwindigkeit und Sinkrate.

Beim Fliegen mit vollständig gelösten Bremsen reagiert das Profil empfindlicher auf Turbulenzen und nähert sich eher einem möglichen Frontklapper. Spürst du einen Druckverlust im Schirm, empfiehlt es sich, Bremsdruck zu geben, um den Anstellwinkel zu erhöhen. Stelle nach der Korrektur des Anstellwinkels die erforderliche Fluggeschwindigkeit wieder her.

(!) Es wird nicht empfohlen, mit maximaler Geschwindigkeit in der Nähe von Hindernissen oder bei sehr turbulenten Bedingungen zu fliegen. Passe den Bremsdruck bei Bedarf kontinuierlich an. Dieses Gleichgewicht wird als „aktives Fliegen“ bezeichnet.

4.4 FLIEGEN OHNE EINSATZ DER BREMSEN

Lasse die Bremsgriffe während des Fluges unter keinen Umständen los und halte deine Hände stets in den Schlaufen. Steuere den JESTER niemals ausschließlich über die Hauptbremsleine. Die Steuerung muss immer durch die Kombination aus C-Umlenkleinen und Hauptbremsleine erfolgen.

4.5 VERHÄNGER IM FLUG

Der beste Weg, um Knoten und Verwicklungen zu vermeiden, ist eine gründliche Überprüfung der Leinen im Rahmen eines systematischen Vorflugchecks. Breche den Startvorgang sofort ab, wenn du in der Startphase einen Knoten entdeckst.

Wenn du einen Knoten in den Leinen hast und den Start nicht mehr abbrechen kannst, fliege nicht schnell. Bereits ein kleiner Knoten in den Bremsleinen oder C-Leinen kann das Reflexprofil außer Kraft setzen und die Stabilität des Parakites deutlich reduzieren. Dies kann selbst ohne Turbulenzen bei hoher Geschwindigkeit zu einem Einklapper führen.

Fliege mit leichtem Bremsdruck, um das Risiko eines Klappers zu verringern. Korrigiere die Rollbewegung durch Gewichtsverlagerung im Gurtzeug zur dem Knoten gegenüberliegenden Seite und setze gleichzeitig die Bremse auf dieser Seite ein. Du kannst auf der Seite des Knotens vorsichtig etwas mehr Bremse ziehen, um zu prüfen, ob sich der Knoten löst, oder die betroffene Leine identifizieren und behutsam daran ziehen – dabei stets einen sicheren Abstand zum Gelände einhalten. Gehe dabei sehr vorsichtig vor und ziehe nicht zu stark an der Bremse, da dies einen Strömungsabriss auslösen kann. Knoten können außerdem die Abrissgeschwindigkeit beeinflussen. Vergewissere dich vor dem Versuch, den Knoten zu lösen, dass sich keine anderen Pilotinnen oder Piloten in deiner Nähe befinden.

Ist der Knoten zu fest und nicht lösbar, fliege mit kontrolliertem Bremsdruck langsam zum nächstmöglichen sicheren Landeplatz. Versuche nicht, an einer riskanten Stelle zu landen.

Unter keinen Umständen solltest du versuchen, den Schirm durch Anheben der Hände zu beschleunigen. Leite so bald wie möglich die Landung ein, halte die Hände in einer neutralen Position und steuere den Schirm ruhig und kontrolliert ohne übermäßiges Bremsen. Je nach Art des Knotens oder der Verformung des Schirms können Klapper auftreten, wenn diese Steuertechnik nicht eingehalten wird.

5. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN

Die Kenntnis der verschiedenen Abstiegstechniken kann in bestimmten Situationen von entscheidender Bedeutung sein. Welche Abstiegsmethode am besten geeignet ist, hängt von der jeweiligen Situation ab. Um sich mit den nachfolgend beschriebenen Manövern vertraut zu machen, empfehlen wir, diese im Rahmen eines Sicherheitstrainings oder unter Aufsicht einer lizenzierten Ausbildungsstätte zu üben.

5.1 OHREN ANLEGEN/BIG EARS

Beachte, dass mit dem JESTER weder Ohren anlegen, Big Ears noch ein B-Stall durchgeführt werden können.

Um schneller Höhe abzubauen, empfehlen wir, Kreise zu fliegen oder kleine Wingover (Rollen) auszuführen.

5.2 STEILSPIRALE

Dies ist ein effektiver Weg, um schnell an Höhe zu verlieren. Achte darauf, dass der Flügel einer enormen Sink- und Drehgeschwindigkeit (G-Kraft) ausgesetzt ist, die zu einem Orientierungs- und Bewusstseinsverlust (Blackout) führen kann. Dieses Manöver muss daher schrittweise durchgeführt werden, um den Körper darauf zu trainieren, den auf ihn wirkenden G-Kräften standzuhalten. Mit etwas Übung wirst du dieses Manöver vollständig beherrschen und kontrollieren lernen. Übe dieses Manöver nur in großer Höhe und mit genügend Bodenfreiheit.

Um das Manöver einzuleiten, verlagere zunächst das Gewicht und ziehe den Bremsgriff auf der Innenseite der Kurve. Die Intensität der Kurve kann durch leichtes Anbremsen auf der Außenseite gesteuert werden.

Ein Gleitschirm, der mit seiner maximalen Rotationsgeschwindigkeit fliegt, kann -20 m/s erreichen, was einem vertikalen Abstieg von 70 km/h entspricht, und stabilisiert sich ab 15 m/s in einer Steilspirale.

Grund genug, sich mit dem Manöver vertraut zu machen und zu wissen, wie man es korrekt beendet.

Um dieses Manöver zu beenden, muss der innere Bremsgriff (auf der Kurven zugewandten Seite) allmählich freigegeben werden, während der äußere Bremsgriff auf der kurvenabgewandten Seite kurzzeitig angezogen wird. Der Pilot muss gleichzeitig sein Gewicht verlagern und sich auf die gegenüberliegende Seite der Kurve lehnen.

Das Ausleiten der Spirale sollte allmählich und gleichmäßig erfolgen, damit die Druck- und Geschwindigkeitsveränderungen moderat bleiben.

Beim Verlassen der Spirale erfährt der Gleitschirm kurzzeitig eine asymmetrische Beschleunigung und er schießt, je nachdem, wie das Manöver ausgeführt wurde, nach vorne.

Übe diese Manöver sorgfältig und nur in ausreichender Höhe.

5.3 ABWIND ZENTRIEREN

Diese Technik ermöglicht erhöhten Sinkflug, ohne den Schirm zu belasten oder den Piloten zu überfordern. Gleite normal, während du nach absteigender Luft suchst und beginne zu drehen, als ob du in einer Thermik kurbeln würdest, aber mit der Absicht zu sinken.

Meide gefährliche Bereiche im Lee auf der Suche nach sinkender Luftmasse. Sicherheit geht vor!

6. SPEZIELLE METHODEN

6.1 WINDENSCHLEPPEN

Der JESTER lässt sich einfach an der Winde starten. Dieser Vorgang sollte nur von qualifiziertem Windenpersonal mit zertifizierter Ausrüstung durchgeführt werden. Der Schirm muss ähnlich wie bei einem normalen Start aufgezogen werden.

Es ist wichtig, die Bremsen zur Korrektur der Flugbahnausrichtung einzusetzen, insbesondere in der ersten Phase des Schlepps. Da der Schirm einer langsamen Fluggeschwindigkeit und einem hohen positiven Anstellwinkel unterliegt, müssen wir alle Korrekturen mit viel Gefühl und Feingefühl vornehmen, um einen Strömungsabriss zu vermeiden.

6.2 KUNSTFLUG

Wir empfehlen nicht, diesen Parakite für das Akrofliegen zu verwenden, da er dafür nicht ausgelegt ist.

Als akrobatische Flüge betrachten wir jede Form der Steuerung, die vom normalen Fliegen abweicht. Bei extremen Manövern können Zentrifugalkräfte von bis zu 4 bis 5 g auf den Körper und den Schirm wirken.

7. PFLEGE UND INSTANDHALTUNG

7.1 PFLEGE

Eine sorgfältige Pflege deiner Geräte gewährleistet eine kontinuierliche Spitzenleistung. Neben den allgemeinen Checks empfehlen wir eine aktive Wartung deines Schirms.

Eine Vorflugkontrolle ist vor jedem Flug obligatorisch. Wenn du Schäden an der Ausrüstung feststellst oder vermutest, dass bestimmte Bereiche des Flügels verschleißanfällig sind, solltest du diese überprüfen und entsprechend handeln.

Niviuk hat die Absicht, beste Technologie für alle Piloten zugänglich zu machen. Deshalb sind unsere Schirme mit den neuesten technologischen Fortschritten ausgestattet, die aus der Erfahrung unseres Forschungs- und Entwicklungsteams gewonnen wurden. Dank dieser neuen Technologien gewinnen die Gleitschirme an Sicherheit und Leistung, was eine größere Sorgfalt bei den Materialien erfordert.

(!) WICHTIG: Es ist wichtig, jede Art von Aufprall oder Schleifen der Vorderkante auf dem Boden zu vermeiden. Dieser Teil ist mit sehr haltbaren und starken Nitinol-Stäben verstärkt, die leicht ausgetauscht werden können. Ein Ziehen und/oder Stoßen an der Eintrittskante kann zu schweren Schäden am Gewebe führen, deren Reparatur sehr viel komplizierter und kostspieliger ist.

Das Segel und die Leinen brauchen nicht gewaschen zu werden. Reinige sie mit einem weichen, feuchten Tuch und nur mit Wasser, wenn sie schmutzig werden. Verwende keine Reinigungsmittel oder andere Chemikalien.

Bring deinen Schirm nach Kontakt mit Wasser an einen trockenen Ort, lüfte ihn und halte ihn von direkter Sonneneinstrahlung fern.

Direkte Sonneneinstrahlung kann die Materialien des Schirms beschädigen und zu vorzeitiger Alterung führen. Lasse den Schirm nach der Landung nicht in der Sonne liegen. Verpacke ihn ordnungsgemäß und verstaue ihn in seinem Packsack.

Fliegst du in sandigen Gebieten, achte darauf, dass kein Sand in die Zellen oder in den Bereich der Hinterkante gelangt.

Der JESTER ist mit einem automatischen Reinigungskanal ausgestattet, der dabei hilft, Sand von der Hinterkante in Richtung der Flügelspitzen abzuleiten. Entleere nach dem Flug den im Parakite verbliebenen Sand. Die Öffnungen an den Enden der Flügelspitzen erleichtern diesen Vorgang deutlich.

Ist der Schirm durch Kontakt mit Salzwasser nass geworden, spüle ihn mit Süßwasser aus und lasse ihn anschließend fern von direkter Sonneneinstrahlung vollständig trocknen.

7.2 LAGERUNG

- Es ist wichtig, dass der Schirm bei der Lagerung richtig gepackt ist. Bewahre ihn an einem kühlen, trockenen Ort auf, fern von Lösungsmitteln, Kraftstoffen und Ölen.
- Lasse deine Ausrüstung nicht in einem Kofferraum liegen, denn Autos, die in der Sonne stehen, können sehr heiß werden. Ein Rucksack kann Temperaturen von bis zu 60°C erreichen.
- Der Schirm sollte nicht mit Gewicht belastet werden.
- Es ist sehr wichtig, dass der Schirm vor der Lagerung richtig gepackt wird.
- Bei längerer Lagerung ist es ratsam, den Schirm möglichst nicht zusammenzudrücken und locker zu lagern, ohne dass er direkten Bodenkontakt hat. Feuchtigkeit und Erwärmung können sich nachteilig auf die Ausrüstung auswirken.

7.3 CHECKS UND KONTROLLEN

Gemäß den Zertifizierungsrichtlinien solltest du deinen JESTER regelmäßig überprüfen lassen – entweder alle 24 Monate oder nach 100 Flugstunden, je nachdem, was zuerst eintritt.

Wir empfehlen dringend, alle Reparaturen in einer Fachwerkstatt von qualifiziertem Personal durchführen zu lassen. Dadurch wird die Flugtüchtigkeit und die weitere Zulassung des JESTER gewährleistet.

Vor jedem Flug muss ein gründlicher Vorflugcheck durchgeführt werden.

Der JESTER ist mit einer Kombination aus ummantelten und unummantelten Leinen ausgestattet. Ihre Haltbarkeit entspricht den Standards dieser Leinentypen. Die Festigkeit ist gewährleistet, und ihre UV-Beständigkeit gehört zu den höchsten in dieser Leinenkategorie.

Um die Standardleistung des Schirms zu erhalten, ist es notwendig, den Trimm regelmäßig zu überprüfen. Allgemein verändern sich die Leinenlängen mit zunehmender Nutzung des Gleitschirms. Aus diesem Grund empfehlen wir einen Trimm-Check nach den ersten 30 Flugstunden. Die Flugstunden zum Trimmen der Leinen können für jeden Gleitschirm unterschiedlich sein, abhängig von den Bedingungen des jeweiligen Fluggebiets, den klimatischen Bedingungen, der Temperatur, der Luftfeuchtigkeit, der Art des Geländes, der Flächenbelastung usw.

Das PKS ist ein zusätzliches System, das sich im Laufe der Zeit verändern kann und regelmäßig überprüft werden muss, um ein korrektes Flugverhalten und eine gleichbleibende Leistung sicherzustellen. Am PKS ist ein Ankerstich angebracht, der zum Ausgleich möglicher Längenveränderungen dient. Beachte hierzu die Angaben zur Überprüfung der Tragegurte. Diese Arbeiten dürfen ausschließlich von einer qualifizierten Prüfstelle durchgeführt werden.

Dank der gesammelten Erfahrung und der umfassenden Prüfungen, die unser Entwicklungs- und Testteam an allen unseren Schirmen durchführt, verfügen wir über detaillierte Kenntnisse zum tatsächlichen Verhalten der Leinen. Mit diesem Wissen können wir unsere Schirme in einem optimalen Zustand halten, um mehr Flüge ohne Leistungseinbußen durch den Gebrauch zu ermöglichen.

7.4 REPARATUREN

Sofern keine Nähte betroffen sind, kannst du kleine Risse mit dem im Reparaturset enthaltenen Ripstop-Tuch provisorisch flicken. Alle anderen Risse oder Reparaturen sollten in einer Fachwerkstatt von qualifiziertem Personal durchgeführt werden.

Beschädigte Leinen müssen sofort repariert oder ausgetauscht werden. Bitte beachte den Leinenplan am Ende dieses Handbuchs.

Wir empfehlen, jede Inspektion oder Reparatur von Niviuk-Fachpersonal in unserer offiziellen Werkstatt durchführen zu lassen.

Jegliche Modifikation des Schirms, die in einer externen Werkstatt vorgenommen wurde, führt zum Erlöschen der Garantie für das Produkt. Niviuk übernimmt für Probleme oder Schäden, die aus Änderungen oder Reparaturen resultieren, die von nicht qualifizierten oder nicht vom Hersteller zugelassenen Fachleuten durchgeführt wurden, keine Haftung.

8. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG

Es ist allgemein bekannt, dass das freie Fliegen mit einem Gleitschirm als Hochrisikosport gilt, bei dem die Sicherheit von der Person abhängt, die ihn ausübt.

Die unsachgemäße Verwendung dieser Ausrüstung kann zu schweren, lebensverändernden Verletzungen des Piloten oder sogar zum Tod führen.

Hersteller und Händler können nicht für Entscheidungen, Handlungen oder Unfälle verantwortlich gemacht werden, die sich aus der Ausübung an diesem Sport ergeben können.

Du darfst diese Ausrüstung nicht benutzen, wenn du nicht ordnungsgemäß dafür ausgebildet wurdest. Nimm keine Ratschläge oder informelle Schulungen von Personen an, die nicht ordnungsgemäß als Fluglehrer qualifiziert sind.

9. GARANTIE

Für die Geräte und Komponenten gilt eine 2-jährige Garantie auf Herstellungsfehler.

Die Garantie erstreckt sich nicht auf die missbräuchliche Verwendung des Geräts.

Jegliche Veränderung des Schirms oder seiner Komponenten führt zum Erlöschen der Garantie und der Zertifizierung.

Wenn du einen Fehler oder Defekt an deinem Schirm feststellst, wende dich sofort an Niviuk, um eine vollständige Inspektion durchführen zu lassen.

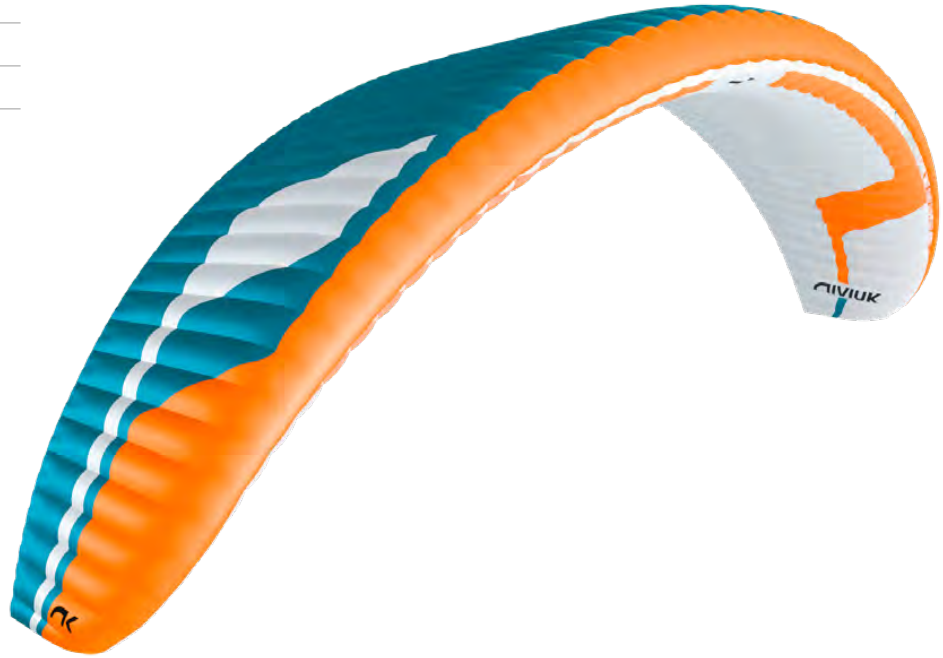
ANHÄNGE

10. ANNEXES

10.1 Données techniques

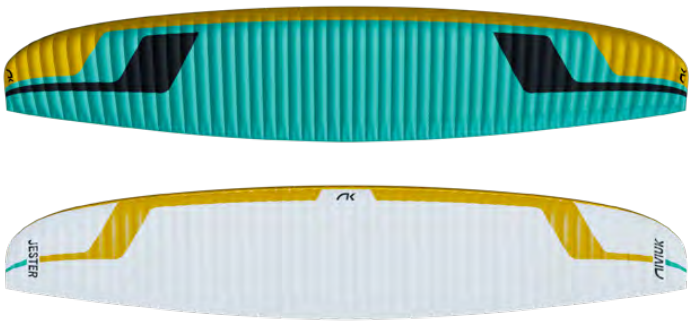
			14	16	18	21	24
Zellen	Anzahl		53	53	53	53	53
Streckung	Ausgelegt		5,50	5,50	5,50	5,50	5,50
	Projiziert		4,20	4,20	4,20	4,20	4,20
Fläche	Ausgelegt	m2	14	16	18	21	24
	Projiziert	m2	11,91	13,62	15,32	17,87	20,42
Spannweite	Ausgelegt	m	8,78	9,38	9,95	10,75	11,49
Flächentiefe	Max	m	1,97	2,11	2,24	2,42	2,59
Leinen	Total	m	184	198	211	228	245
	Stamm		3/3/3	3/3/3	3/3/3	3/3/3	3/3/3
Tragegurte	Anzahl		A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
Schirmgewicht		kg	3,29	3,65	3,95	4,50	5,00
Gewichtsbereich	Min-Max	kg	Max. 115	Max. 115	Max. 115	Max. 115	Max. 115
Zertifizierung			EN 926-1	EN 926-1	EN 926-1	EN 926-1	EN 926-1

Das Gesamtgewicht des Schirms kann aufgrund unterschiedlicher Gewichte der von den Herstellern gelieferten Tücher um ±2% abweichen.



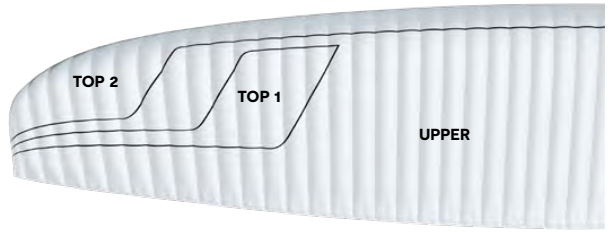
10.2 Farben

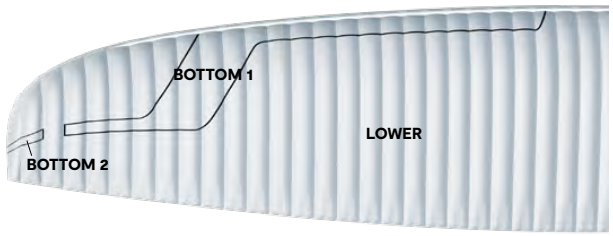
	UPPER	SLATE BLUE	**LOWER**	WHITE
PACIFIC	**TOP 1**	WHITE	**BOTTOM 1**	ORANGE
	TOP 2	ORANGE	**BOTTOM 2**	SLATE BLUE



	UPPER	SPECTRA GREEN	**LOWER**	WHITE
BELO	**TOP 1**	BLACK	**BOTTOM 1**	DARK GOLD
	TOP 2	DARK GOLD	**BOTTOM 2**	SPECTRA GREEN

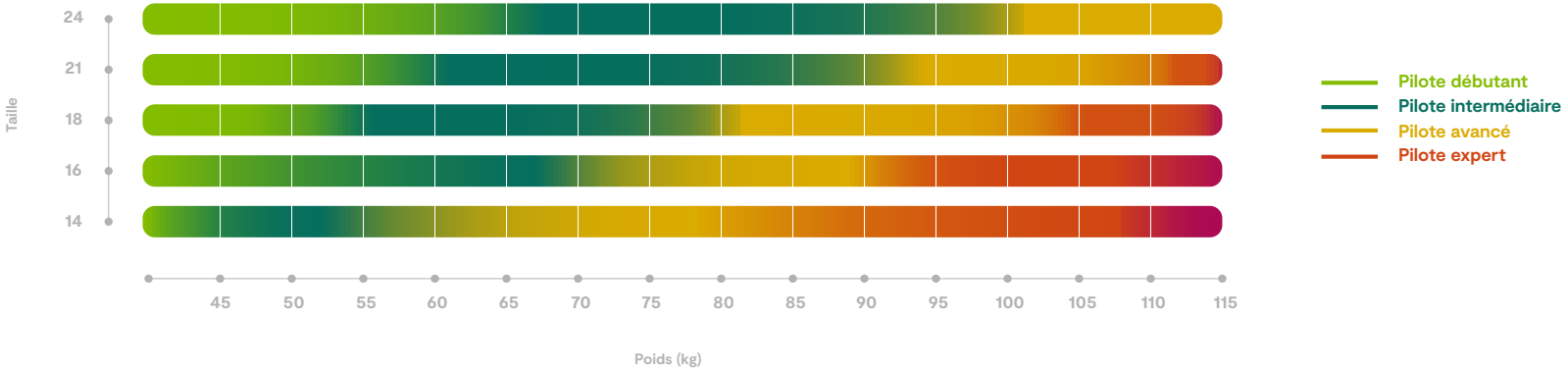
	UPPER	ORANGE	**LOWER**	WHITE
BRICK	**TOP 1**	BLACK	**BOTTOM 1**	DARK BRICK
	TOP 2	DARK BRICK	**BOTTOM 2**	ORANGE



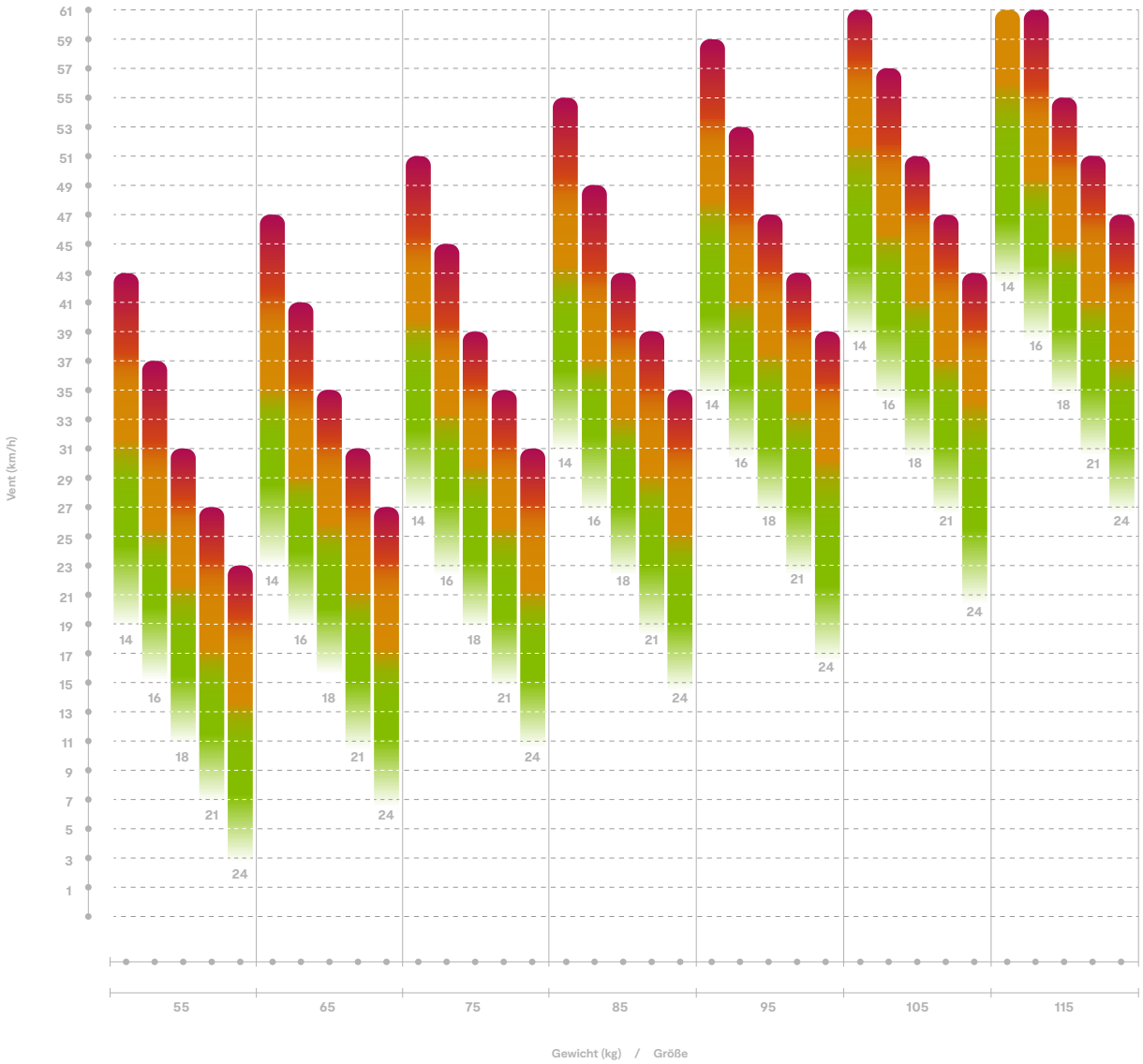


10.3 Wähle deine passende Größe

A. Entsprechend dem Gewicht



B. Für Windverhältnisse und Startgewicht



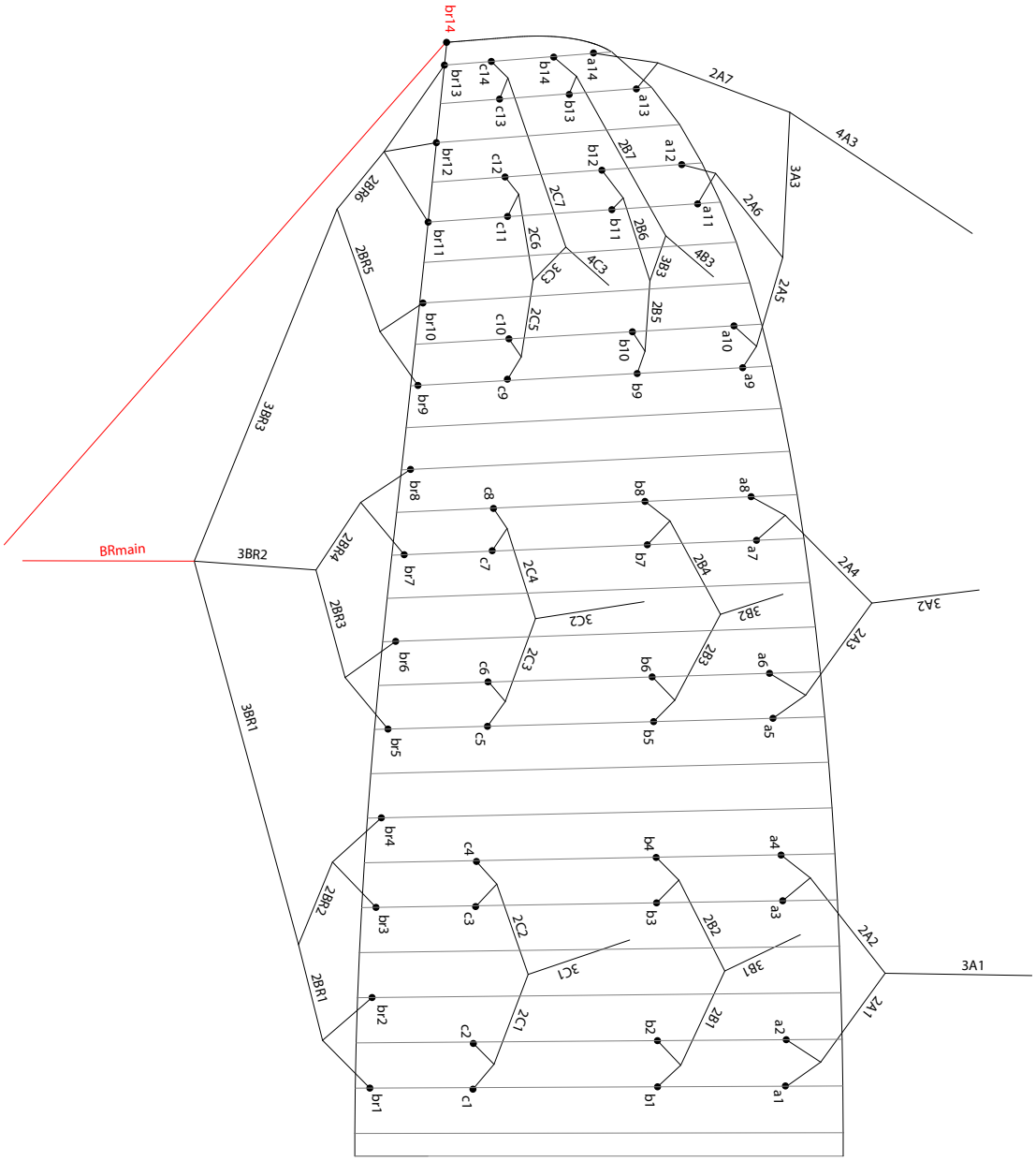
10.4 Materialdetails

CANOPY	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER SURFACE	HYPERAIRTEX-41 / HYPERAIRTEX-36	DOMINICO TEX CO (KOREA)
BOTTOM SURFACE	2044 32 PS	DOMINICO TEX CO (KOREA)
PROFILES	30 DFM / 2044 32 FM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
DIAGONALS	30 DFM / 2044 32 FM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
LOOPS	LKI - 12	KOLON IND. (KOREA)
REIFORCEMENT LOOPS	RIPSTOP FABRIC	DOMINICO TEX CO (KOREA)
TRAILING EDGE REIFORCEMENT	MYLAR	D-P (GERMANY)
RIBS REIFORCEMNET	LTN-0.8/1 STICK	SPORTWARE CO.CHINA
THREAD	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

SUSPENSION LINES	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER CASCADES	DC - 40	LIROS GMHB (GERMANY)
UPPER CASCADES	DC - 60	LIROS GMHB (GERMANY)
UPPER CASCADES	DC - 100	LIROS GMHB (GERMANY)
UPPER CASCADES	PPSL - 120	LIROS GMHB (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	MATRIX 80	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	DC - 40	LIROS GMHB (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8001/U 50	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8001/U 70	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8001/U 90	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8001/U 130	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8001/U 190	EDELRID (GERMANY)
MAIN	TNL 220	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MAIN	TNL 280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MAIN BREAK	TARAX-200	EDELRID (GERMANY)
THREAD	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

RISERS	FABRIC CODE	SUPPLIER
MATERIAL	3455	COUSIN (FRANCE)
COLOR INDICATOR	210D	TECNI SANGLES (FRANCE)
THREAD	V138	COATS (ENGLAND)
MAILLONS	3.5	ANSUNG PRECISION (KOREA)
PULLEYS	RF25109	RONSTAN (AUSTRALIA)

10.5 Leinenplan



LEINENTAUSCH

Bei der Entwicklung moderner Gleitschirme wird heutzutage auf innovative Materialien gesetzt. Diese tragen erheblich zur Verbesserung der Leistung und der stetigen Weiterentwicklung unseres Sports bei. Der technologische Fortschritt bringt jedoch auch zusätzliche Verantwortung für den Piloten mit sich. Um Sicherheit und Performance stets zu gewährleisten, sollten die Leinen regelmäßig überprüft und bei Bedarf getauscht werden.

WIR EMPFEHLEN DRINGEND, LEINEN NUR VON AUTORISIERTEN EXPERTEN TAUSCHEN ZU LASSEN.

Wenn du dich als Pilot dennoch dafür entscheidest, die Leinen deines Niviuk Schirms ohne professionelle Unterstützung zu tauschen, trägst du selbst die volle Haftung und Verantwortung dafür. Gehe in diesem Fall bitte in folgenden Schritten vor.

VOR DEM ENTFERNEN DER LEINEN MUSS FOLGENDES KONTROLLIERT WERDEN:

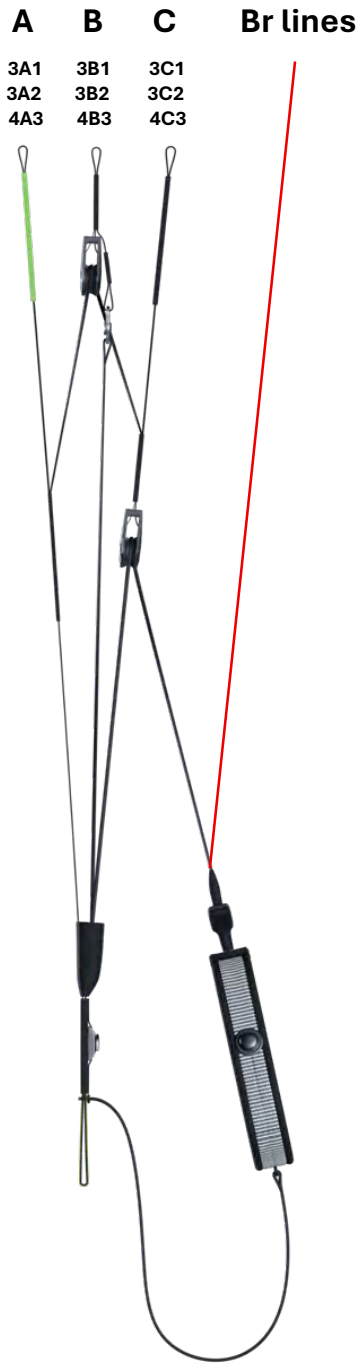
- Der beiliegende Leinenplan muss zu Größe und Modell deines Schirms passen.
- Der neue Leinensatz muss vollständig sein und ebenfalls zu Größe und Modell passen. Überprüfe jede Leine einzeln auf die korrekte Spezifizierung.

WENN DU DIR SICHER BIST, DASS ALLES VOLLSTÄNDIG IST:

- Baue die Leine(n) ein, OHNE das Label zu entfernen.
- Messe jede Leine nach dem Tausch nach und überprüfe, ob sie mit der angegebenen Länge übereinstimmt.
- Ziehe den Schirm auf und überprüfe ihn auf Fehler.
- Wenn alle Leinen VOLLSTÄNDIG getauscht und überprüft sind, können die Labels an den Leinen entfernt werden.

Niviuk empfiehlt dringend, Leinen ausschließlich von autorisierten Profis tauschen zu lassen und haftet nicht für jegliche Schäden oder Verletzungen, die aufgrund fehlerhaften Leinentauschs entstehen.

10.6 Tragegurtplan



10.7 Leinenlängen nach Größe

JESTER 14

REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm
		A					**B**					**C**				**BRAKE**			
a1	DC	100	WHT	245	b1	DC	60	WHT	242	c1	DC	40	WHT	245	br1	MATRIX	80	RED	534
a2	DC	60	WHT	203	b2	DC	60	WHT	200	c2	DC	40	WHT	191	br2	MATRIX	80	RED	306
a3	DC	60	WHT	222	b3	DC	60	WHT	219	c3	DC	40	WHT	212	br3	MATRIX	80	RED	456
a4	DC	60	WHT	232	b4	DC	60	WHT	229	c4	DC	40	WHT	236	br4	MATRIX	80	RED	458
a5	DC	60	WHT	238	b5	DC	60	WHT	233	c5	DC	40	WHT	238	br5	MATRIX	80	RED	486
a6	DC	60	WHT	197	b6	DC	40	WHT	196	c6	DC	40	WHT	187	br6	MATRIX	80	RED	347
a7	DC	60	WHT	214	b7	DC	40	WHT	208	c7	DC	40	WHT	204	br7	MATRIX	80	RED	419
a8	DC	60	WHT	219	b8	DC	60	WHT	216	c8	DC	40	WHT	223	br8	MATRIX	80	RED	448
a9	DC	60	WHT	251	b9	DC	60	WHT	245	c9	DC	40	WHT	246	br9	MATRIX	80	RED	450
a10	DC	60	WHT	204	b10	DC	40	WHT	201	c10	DC	40	WHT	201	br10	MATRIX	80	RED	355
a11	DC	60	WHT	257	b11	DC	40	WHT	199	c11	DC	40	WHT	198	br11	MATRIX	80	RED	678
a12	DC	60	WHT	256	b12	DC	60	WHT	205	c12	DC	40	WHT	201	br12	MATRIX	80	RED	673
a13	DC	60	WHT	378	b13	DC	60	WHT	323	c13	DC	60	WHT	293	br13	MATRIX	80	RED	768
a14	DC	60	WHT	376	b14	DC	60	WHT	323	c14	DC	60	WHT	284	br14	PPSL	120	RED	4490
2A1	8001/U	130	ORG	1477	2B1	8001/U	130	BLUE	1455	2C1	8001/U	90	BLUE	1058	2BR1	Matrix	80	Red	727
2A2	8001/U	130	ORG	1409	2B2	8001/U	130	BLUE	1389	2C2	8001/U	90	BLUE	988	2BR2	MATRIX	80	RED	478
2A3	8001/U	130	ORG	1420	2B3	8001/U	130	BLUE	1391	2C3	8001/U	70	BLUE	1015	2BR3	MATRIX	80	RED	731
2A4	8001/U	90	ORG	1348	2B4	8001/U	90	BLUE	1330	2C4	8001/U	70	BLUE	947	2BR4	MATRIX	80	RED	594
2A5	8001/U	70	ORG	1319	2B5	8001/U	130	BLUE	1266	2C5	8001/U	70	BLUE	1267	2BR5	MATRIX	80	RED	799
2A6	8001/U	70	ORG	1166	2B6	8001/U	90	BLUE	1185	2C6	8001/U	70	BLUE	1184	2BR6	MATRIX	80	RED	425
2A7	8001/U	70	ORG	2414	2B7	8001/U	50	BLUE	2348	2C7	8001/U	70	BLUE	2304	3BR1	MATRIX	80	RED	2677
3A3	8001/U	190	ORG	1476	3B3	8001/U	90	BLUE	1372	3C3	8001/U	130	BLUE	1308	3BR2	MATRIX	80	RED	2311
															3BR3	MATRIX	80	RED	2038
3A1	TNL	280	GREEN	3126	3B1	TNL	280	BLUE	3079	3C1	TNL	220	BLUE	3573	BRMAIN	TARAX	200	RED	1645
3A2	TNL	280	GREEN	3054	3B2	TNL	220	BLUE	3021	3C2	TNL	220	BLUE	3486	POINT AT:				1445
4A3	TNL	280	GREEN	1492	4B3	TNL	220	BLUE	1613	4C3	TNL	220	BLUE	1736					

JESTER 16

REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm
		A					**B**					**C**				**BRAKE**			
a1	DC	100	WHT	262	b1	DC	60	WHT	258	c1	DC	40	WHT	262	br1	MATRIX	80	RED	571
a2	DC	60	WHT	218	b2	DC	60	WHT	214	c2	DC	40	WHT	205	br2	MATRIX	80	RED	328
a3	DC	60	WHT	238	b3	DC	60	WHT	234	c3	DC	40	WHT	227	br3	MATRIX	80	RED	487
a4	DC	60	WHT	248	b4	DC	60	WHT	245	c4	DC	40	WHT	252	br4	MATRIX	80	RED	490
a5	DC	60	WHT	254	b5	DC	60	WHT	249	c5	DC	40	WHT	254	br5	MATRIX	80	RED	519
a6	DC	60	WHT	210	b6	DC	40	WHT	208	c6	DC	40	WHT	199	br6	MATRIX	80	RED	370
a7	DC	60	WHT	229	b7	DC	40	WHT	223	c7	DC	40	WHT	218	br7	MATRIX	80	RED	449
a8	DC	60	WHT	234	b8	DC	60	WHT	230	c8	DC	40	WHT	238	br8	MATRIX	80	RED	478
a9	DC	60	WHT	269	b9	DC	60	WHT	262	c9	DC	40	WHT	263	br9	MATRIX	80	RED	481
a10	DC	60	WHT	216	b10	DC	40	WHT	213	c10	DC	40	WHT	213	br10	MATRIX	80	RED	377
a11	DC	60	WHT	276	b11	DC	40	WHT	214	c11	DC	40	WHT	213	br11	MATRIX	80	RED	730
a12	DC	60	WHT	272	b12	DC	60	WHT	218	c12	DC	40	WHT	214	br12	MATRIX	80	RED	721
a13	DC	60	WHT	405	b13	DC	60	WHT	346	c13	DC	60	WHT	315	br13	MATRIX	80	RED	818
a14	DC	60	WHT	401	b14	DC	60	WHT	344	c14	DC	60	WHT	302	br14	PPSL	120	RED	4796
2A1	8001/U	130	ORG	1578	2B1	8001/U	130	BLUE	1553	2C1	8001/U	90	BLUE	1130	2BR1	Matrix	80	Red	776
2A2	8001/U	130	ORG	1507	2B2	8001/U	130	BLUE	1486	2C2	8001/U	90	BLUE	1057	2BR2	MATRIX	80	RED	512
2A3	8001/U	130	ORG	1518	2B3	8001/U	130	BLUE	1488	2C3	8001/U	70	BLUE	1086	2BR3	MATRIX	80	RED	782
2A4	8001/U	90	ORG	1438	2B4	8001/U	90	BLUE	1419	2C4	8001/U	70	BLUE	1009	2BR4	MATRIX	80	RED	632
2A5	8001/U	70	ORG	1410	2B5	8001/U	130	BLUE	1355	2C5	8001/U	70	BLUE	1356	2BR5	MATRIX	80	RED	858
2A6	8001/U	70	ORG	1237	2B6	8001/U	90	BLUE	1258	2C6	8001/U	70	BLUE	1258	2BR6	MATRIX	80	RED	447
2A7	8001/U	70	ORG	2563	2B7	8001/U	50	BLUE	2493	2C7	8001/U	70	BLUE	2446	3BR1	MATRIX	80	RED	2865
3A3	8001/U	190	ORG	1576	3B3	8001/U	90	BLUE	1465	3C3	8001/U	130	BLUE	1397	3BR2	MATRIX	80	RED	2471
															3BR3	MATRIX	80	RED	2170
3A1	TNL	280	GREEN	3379	3B1	TNL	280	BLUE	3329	3C1	TNL	220	BLUE	3857	BRMAIN	TARAX	200	RED	1778
3A2	TNL	280	GREEN	3301	3B2	TNL	220	BLUE	3266	3C2	TNL	220	BLUE	3763	POINT AT:				1578
4A3	TNL	280	GREEN	1624	4B3	TNL	220	BLUE	1753	4C3	TNL	220	BLUE	1884					

JESTER 18

REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm
		A					**B**					**C**					**BRAKE**		
a1	DC	100	WHT	280	b1	DC	60	WHT	276	c1	DC	40	WHT	280	br1	MATRIX	80	RED	612
a2	DC	60	WHT	233	b2	DC	60	WHT	230	c2	DC	40	WHT	220	br2	MATRIX	80	RED	352
a3	DC	60	WHT	254	b3	DC	60	WHT	250	c3	DC	40	WHT	243	br3	MATRIX	80	RED	521
a4	DC	60	WHT	265	b4	DC	60	WHT	262	c4	DC	40	WHT	269	br4	MATRIX	80	RED	524
a5	DC	60	WHT	272	b5	DC	60	WHT	267	c5	DC	40	WHT	272	br5	MATRIX	80	RED	556
a6	DC	60	WHT	224	b6	DC	40	WHT	222	c6	DC	40	WHT	212	br6	MATRIX	80	RED	395
a7	DC	60	WHT	246	b7	DC	40	WHT	240	c7	DC	40	WHT	234	br7	MATRIX	80	RED	482
a8	DC	60	WHT	249	b8	DC	60	WHT	246	c8	DC	40	WHT	254	br8	MATRIX	80	RED	510
a9	DC	60	WHT	288	b9	DC	60	WHT	280	c9	DC	40	WHT	282	br9	MATRIX	80	RED	515
a10	DC	60	WHT	229	b10	DC	40	WHT	226	c10	DC	40	WHT	226	br10	MATRIX	80	RED	401
a11	DC	60	WHT	296	b11	DC	40	WHT	230	c11	DC	40	WHT	229	br11	MATRIX	80	RED	786
a12	DC	60	WHT	289	b12	DC	60	WHT	232	c12	DC	40	WHT	227	br12	MATRIX	80	RED	772
a13	DC	60	WHT	433	b13	DC	60	WHT	371	c13	DC	60	WHT	338	br13	MATRIX	80	RED	872
a14	DC	60	WHT	426	b14	DC	60	WHT	366	c14	DC	60	WHT	321	br14	PPSL	120	RED	5126
2A1	8001/U	130	ORG	1688	2B1	8001/U	130	BLUE	1662	2C1	8001/U	90	BLUE	1208	2BR1	Matrix	80	Red	830
2A2	8001/U	130	ORG	1614	2B2	8001/U	130	BLUE	1591	2C2	8001/U	90	BLUE	1132	2BR2	MATRIX	80	RED	549
2A3	8001/U	130	ORG	1626	2B3	8001/U	130	BLUE	1593	2C3	8001/U	70	BLUE	1164	2BR3	MATRIX	80	RED	839
2A4	8001/U	90	ORG	1535	2B4	8001/U	90	BLUE	1515	2C4	8001/U	70	BLUE	1076	2BR4	MATRIX	80	RED	674
2A5	8001/U	70	ORG	1509	2B5	8001/U	130	BLUE	1451	2C5	8001/U	70	BLUE	1452	2BR5	MATRIX	80	RED	922
2A6	8001/U	70	ORG	1313	2B6	8001/U	90	BLUE	1337	2C6	8001/U	70	BLUE	1337	2BR6	MATRIX	80	RED	470
2A7	8001/U	70	ORG	2720	2B7	8001/U	50	BLUE	2647	2C7	8001/U	70	BLUE	2599	3BR1	MATRIX	80	RED	3068
3A3	8001/U	190	ORG	1681	3B3	8001/U	90	BLUE	1565	3C3	8001/U	130	BLUE	1493	3BR2	MATRIX	80	RED	2646
															3BR3	MATRIX	80	RED	2313
3A1	TNL	280	GREEN	3656	3B1	TNL	280	BLUE	3603	3C1	TNL	220	BLUE	4166	BRMAIN	TARAX	200	RED	1921
3A2	TNL	280	GREEN	3571	3B2	TNL	220	BLUE	3534	3C2	TNL	220	BLUE	4064	POINT AT:				1721
4A3	TNL	280	GREEN	1772	4B3	TNL	220	BLUE	1906	4C3	TNL	220	BLUE	2045					

JESTER 21

REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm
		A					**B**					**C**					**BRAKE**		
a1	DC	100	WHT	300	b1	DC	60	WHT	295	c1	DC	40	WHT	300	br1	MATRIX	80	RED	655
a2	DC	60	WHT	251	b2	DC	60	WHT	247	c2	DC	40	WHT	236	br2	MATRIX	80	RED	378
a3	DC	60	WHT	271	b3	DC	60	WHT	267	c3	DC	40	WHT	259	br3	MATRIX	80	RED	557
a4	DC	60	WHT	285	b4	DC	60	WHT	281	c4	DC	40	WHT	289	br4	MATRIX	80	RED	562
a5	DC	60	WHT	291	b5	DC	60	WHT	286	c5	DC	40	WHT	291	br5	MATRIX	80	RED	595
a6	DC	60	WHT	241	b6	DC	40	WHT	238	c6	DC	40	WHT	227	br6	MATRIX	80	RED	424
a7	DC	60	WHT	263	b7	DC	40	WHT	256	c7	DC	40	WHT	251	br7	MATRIX	80	RED	515
a8	DC	60	WHT	267	b8	DC	60	WHT	263	c8	DC	40	WHT	272	br8	MATRIX	80	RED	547
a9	DC	60	WHT	308	b9	DC	60	WHT	300	c9	DC	40	WHT	302	br9	MATRIX	80	RED	551
a10	DC	60	WHT	245	b10	DC	40	WHT	242	c10	DC	40	WHT	241	br10	MATRIX	80	RED	430
a11	DC	60	WHT	317	b11	DC	40	WHT	246	c11	DC	40	WHT	245	br11	MATRIX	80	RED	840
a12	DC	60	WHT	310	b12	DC	60	WHT	248	c12	DC	40	WHT	243	br12	MATRIX	80	RED	826
a13	DC	60	WHT	465	b13	DC	60	WHT	398	c13	DC	60	WHT	361	br13	MATRIX	80	RED	935
a14	DC	60	WHT	458	b14	DC	60	WHT	392	c14	DC	60	WHT	344	br14	PPSL	120	RED	5574
2A1	8001/U	130	ORG	1805	2B1	8001/U	130	BLUE	1777	2C1	8001/U	90	BLUE	1291	2BR1	Matrix	80	Red	886
2A2	8001/U	130	ORG	1730	2B2	8001/U	130	BLUE	1705	2C2	8001/U	90	BLUE	1214	2BR2	MATRIX	80	RED	589
2A3	8001/U	130	ORG	1740	2B3	8001/U	130	BLUE	1704	2C3	8001/U	70	BLUE	1245	2BR3	MATRIX	80	RED	897
2A4	8001/U	90	ORG	1645	2B4	8001/U	90	BLUE	1622	2C4	8001/U	70	BLUE	1153	2BR4	MATRIX	80	RED	724
2A5	8001/U	70	ORG	1616	2B5	8001/U	130	BLUE	1553	2C5	8001/U	70	BLUE	1554	2BR5	MATRIX	80	RED	986
2A6	8001/U	70	ORG	1406	2B6	8001/U	90	BLUE	1432	2C6	8001/U	70	BLUE	1431	2BR6	MATRIX	80	RED	506
2A7	8001/U	70	ORG	2915	2B7	8001/U	50	BLUE	2836	2C7	8001/U	70	BLUE	2783	3BR1	MATRIX	80	RED	3280
3A3	8001/U	190	ORG	1803	3B3	8001/U	90	BLUE	1676	3C3	8001/U	130	BLUE	1598	3BR2	MATRIX	80	RED	2833
															3BR3	MATRIX	80	RED	2482
3A1	TNL	280	GREEN	3951	3B1	TNL	280	BLUE	3894	3C1	TNL	220	BLUE	4498	BRMAIN	TARAX	200	RED	2087
3A2	TNL	280	GREEN	3867	3B2	TNL	220	BLUE	3827	3C2	TNL	220	BLUE	4395	POINT AT:				1887
4A3	TNL	280	GREEN	1939	4B3	TNL	220	BLUE	2086	4C3	TNL	220	BLUE	2237					

JESTER 24

REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm
		A					**B**					**C**				**BRAKE**			
a1	DC	100	WHT	320	b1	DC	60	WHT	315	c1	DC	40	WHT	321	br1	MATRIX	80	RED	700
a2	DC	60	WHT	269	b2	DC	60	WHT	265	c2	DC	40	WHT	253	br2	MATRIX	80	RED	405
a3	DC	60	WHT	290	b3	DC	60	WHT	285	c3	DC	40	WHT	276	br3	MATRIX	80	RED	595
a4	DC	60	WHT	305	b4	DC	60	WHT	301	c4	DC	40	WHT	309	br4	MATRIX	80	RED	601
a5	DC	60	WHT	311	b5	DC	60	WHT	305	c5	DC	40	WHT	311	br5	MATRIX	80	RED	636
a6	DC	60	WHT	258	b6	DC	40	WHT	255	c6	DC	40	WHT	244	br6	MATRIX	80	RED	454
a7	DC	60	WHT	281	b7	DC	40	WHT	274	c7	DC	40	WHT	268	br7	MATRIX	80	RED	550
a8	DC	60	WHT	286	b8	DC	60	WHT	282	c8	DC	40	WHT	291	br8	MATRIX	80	RED	585
a9	DC	60	WHT	329	b9	DC	60	WHT	321	c9	DC	40	WHT	322	br9	MATRIX	80	RED	589
a10	DC	60	WHT	262	b10	DC	40	WHT	258	c10	DC	40	WHT	258	br10	MATRIX	80	RED	461
a11	DC	60	WHT	339	b11	DC	40	WHT	263	c11	DC	40	WHT	262	br11	MATRIX	80	RED	896
a12	DC	60	WHT	331	b12	DC	60	WHT	265	c12	DC	40	WHT	260	br12	MATRIX	80	RED	883
a13	DC	60	WHT	497	b13	DC	60	WHT	425	c13	DC	60	WHT	386	br13	MATRIX	80	RED	1000
a14	DC	60	WHT	489	b14	DC	60	WHT	420	c14	DC	60	WHT	367	br14	PPSL	120	RED	5991
2A1	8001/U	130	ORG	1928	2B1	8001/U	130	BLUE	1898	2C1	8001/U	90	BLUE	1379	2BR1	Matrix	80	Red	946
2A2	8001/U	130	ORG	1852	2B2	8001/U	130	BLUE	1826	2C2	8001/U	90	BLUE	1301	2BR2	MATRIX	80	RED	631
2A3	8001/U	130	ORG	1859	2B3	8001/U	130	BLUE	1821	2C3	8001/U	70	BLUE	1330	2BR3	MATRIX	80	RED	957
2A4	8001/U	90	ORG	1760	2B4	8001/U	90	BLUE	1736	2C4	8001/U	70	BLUE	1235	2BR4	MATRIX	80	RED	776
2A5	8001/U	70	ORG	1727	2B5	8001/U	130	BLUE	1660	2C5	8001/U	70	BLUE	1661	2BR5	MATRIX	80	RED	1052
2A6	8001/U	70	ORG	1503	2B6	8001/U	90	BLUE	1531	2C6	8001/U	70	BLUE	1530	2BR6	MATRIX	80	RED	544
2A7	8001/U	70	ORG	3116	2B7	8001/U	50	BLUE	3032	2C7	8001/U	70	BLUE	2975	3BR1	MATRIX	80	RED	3503
3A3	8001/U	190	ORG	1928	3B3	8001/U	90	BLUE	1792	3C3	8001/U	130	BLUE	1708	3BR2	MATRIX	80	RED	3029
															3BR3	MATRIX	80	RED	2660
3A1	TNL	280	GREEN	4262	3B1	TNL	280	BLUE	4201	3C1	TNL	220	BLUE	4847	BRMAIN	TARAX	200	RED	2260
3A2	TNL	280	GREEN	4178	3B2	TNL	220	BLUE	4136	3C2	TNL	220	BLUE	4743	POINT AT:				2060
4A3	TNL	280	GREEN	2120	4B3	TNL	220	BLUE	2277	4C3	TNL	220	BLUE	2439					

10.8 Gesamtleinenlänge

JESTER – 14

LINES HEIGHT + RISERS mm

	A	B	C	br
1	4834	4765	4868	5373
2	4792	4723	4814	5145
3	4743	4676	4765	5046
4	4753	4686	4789	5048
5	4701	4635	4726	4963
6	4660	4598	4675	4824
7	4608	4552	4624	4759
8	4613	4560	4643	4788
9	4521	4486	4544	4722
10	4474	4442	4499	4627
11	4374	4362	4413	4576
12	4373	4368	4416	4571
13	4277	4279	4329	4666
14	4275	4279	4320	4490

RISERS LENGHT mm

	A	B	C	
	670	535	405	BRAKE
	670	670	670	STANDARD
	670	765	860	ACCELERATED

JESTER – 16

LINES HEIGHT + RISERS mm

	A	B	C	br
1	5205	5129	5241	5780
2	5161	5085	5184	5537
3	5110	5038	5133	5432
4	5120	5049	5158	5435
5	5062	4993	5090	5340
6	5018	4952	5035	5191
7	4960	4901	4977	5120
8	4965	4908	4997	5149
9	4862	4825	4887	5077
10	4809	4776	4837	4973
11	4696	4683	4739	4915
12	4692	4687	4740	4906
13	4585	4587	4641	5003
14	4581	4585	4628	4796

RISERS LENGHT mm

	A	B	C	
	670	535	405	BRAKE
	670	670	670	STANDARD
	670	765	860	ACCELERATED

JESTER – 18

LINES HEIGHT + RISERS mm

	A	B	C	br
1	5610	5530	5646	6221
2	5563	5484	5586	5961
3	5510	5433	5533	5849
4	5521	5445	5559	5852
5	5458	5384	5487	5752
6	5410	5339	5427	5591
7	5344	5282	5361	5513
8	5347	5288	5381	5541
9	5233	5192	5259	5461
10	5174	5138	5203	5347
11	5045	5031	5091	5280
12	5038	5033	5089	5266
13	4918	4919	4978	5366
14	4911	4914	4961	4916

RISERS LENGHT mm

	A	B	C	
	670	535	405	BRAKE
	670	670	670	STANDARD
	670	765	860	ACCELERATED

JESTER – 21

LINES HEIGHT + RISERS mm

	A	B	C	br
1	6042	5954	6082	6699
2	5993	5906	6018	6422
3	5939	5855	5964	6303
4	5952	5869	5993	6307
5	5886	5807	5918	6201
6	5836	5760	5854	6030
7	5767	5699	5786	5949
8	5770	5706	5807	5980
9	5650	5605	5678	5895
10	5586	5547	5618	5775
11	5449	5433	5499	5704
12	5442	5435	5496	5691
13	5312	5314	5377	5799
14	5305	5309	5360	5574

RISERS LENGHT mm

	A	B	C	
	670	535	405	BRAKE
	670	670	670	STANDARD
	670	765	860	ACCELERATED

JESTER – 24

LINES HEIGHT + RISERS mm

	A	B	C	br
1	6496	6402	6539	7198
2	6445	6352	6471	6903
3	6390	6300	6416	6778
4	6405	6316	6449	6784
5	6337	6252	6371	6672
6	6284	6202	6303	6490
7	6211	6138	6232	6405
8	6216	6147	6255	6440
9	6088	6040	6118	6350
10	6020	5978	6054	6222
11	5873	5856	5927	6149
12	5866	5858	5924	6136
13	5727	5729	5796	6253
14	5719	5723	5777	5991

RISERS LENGHT mm

	A	B	C	
	670	535	405	BRAKE
	670	670	670	STANDARD
	670	765	860	ACCELERATED

10.9 Mindestfestigkeit der Leinen

LINE REFERENCE	SIZE				
	14	**16**	**18**	**21**	**24**
8001U-50	30	30	30	30	30
8001U-70	35	35	35	35	35
8001U-90	58	58	58	58	58
8001U-130	69	69	69	69	69
8001U-190	121	121	121	121	121
TNL-220	119	119	119	119	119
TNL-280	149	149	149	149	149
Matrix-80	58	58	58	58	58
DC-40	42	42	42	42	42
DC-60	62	62	62	62	62
DC-100	77	77	77	77	77

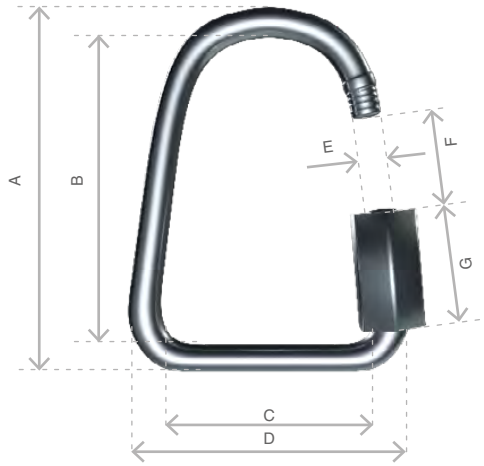
Minimum resistance values in daN

10.10 Schäkel & Umlenkrollen

DESCRIPTION

MAILLON	DELTA
CODE	3.5
MATERIAL	STAINLESS STEEL
SIZE	3 m/m
WEIGHT	5 G/PIECE
QUANTITY	8 PIECES
INSERTS	4 GREEN / 4 BLACK

TECHNICAL SPECIFICATIONS



DIMENSIONS	m/m
A	37
B	29
C	14
D	22
E	4
F	5
G	12
LOAD	KG
WORKING LIMIT	110
BREAKING	550

MATERIAL	
AISI 304 STAINLESS STEEL	STANDARD

CLOSING APPLIED BY MANUAL & ENTIRE SCREWING OF THE NUT
TO GUARANTEE THE HIGHEST SAFETY (NO THREAD SHOULD BE OBVIOUS)

SYSTEMATIC CONTROL OF MAILLON QUICK-LINKS BEFORE EVERY FLIGHT

DESCRIPTION

	PULLEY	20 m/m
	CODE	RF25109
	MATERIALS	STAINLESS STEEL
		NYLON
		CARBON ACETAL
	BEARING	DELRIN®
	WEIGHT	14 G/PIECE

TECHNICAL SPECIFICATIONS

DIMENSIONS	m/m
A	33
B	20
Ø	5 MAX
LOAD	KG
WORKING LIMIT	200
BREAKING	400

10.11 Zertifizierung

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
and paraglider reserve parachutes

paragliding by air turquoise

CERTIFICATE

Air Turquoise SA has thoroughly tested the structural strength of the sample(*) mentioned hereunder and certifies its conformity with the standards EN 926-1:2015 & NfL 2024-2-785 chapter 3.

This certificate confirms that the hereunder sample(*), identified by its serial number(**).

Manufacturer's name:	**Niviuk Gliders / Air Games S.L.**
Representative:	**Dominique Cizeau**
Street:	**C. Del Ter, 6 Nave D**
Post code / place:	**17165 La Cellera de Ter Girona**
Country:	**Spain**
Identification number:	**PS_187.2025**
Sample name and size(*):	**Jester 24**
Serial number(**):	**JESTER241**
Riser configuration:	**Without trimmer and speed system**
Date of inspection:	**11.08.2025**

Shock loading test done at **800[daN]**

The sample showed no visible damage that could prevent its airworthiness.

Sustained loading test

The sample was tested up to 8 [g] of maximum total weight in flight during 3 seconds.

Maximum total weight in flight: **119[kg]**

Remark:

Villeneuve 13.08.2025
Place and date of issue

Andrea Wigger

Niviuk Paragliders
C/ Del Ter 6 - D
17165 La Cellera de Ter - Girona - Spain
+34 972 422 878 | info@niviuk.com
niviuk.com