

www.flydavinci.com

DAVINCI
GLIDERS

Point2

User manual

REV. 2



1 FEB 2025

Davinci Products Inc.

53 Sinchon-gil, Okcheon-myeon, Yangpyeong-gun, Gyeonggi-do, South Korea. (12505)

Tel. +82(0)10-9799-3472 Fax. +82(0)10-9799-3472

sales@dv-gliders.com , info@dv-gliders.com

Herzlichen Glückwunsch!

Vielen Dank, dass Sie sich für den POINT2 entschieden haben.

Der Point2 wurde für Neueinsteiger und Piloten von Präzisionswettbewerben entwickelt, die gewinnen möchten.

Dieses Handbuch hilft Ihnen, alle Informationen über Ihr Segelflugzeug zu erhalten. Wir empfehlen Ihnen dringend, dieses Handbuch sorgfältig zu lesen, um sich über allgemeine Einschränkungen, Leistungsmerkmale, Start- und Flugeigenschaften, Landeverfahren, den Umgang mit Notsituationen und die allgemeine Wartung zu informieren.

Hier finden Sie Informationen zum Design des Point2 sowie Ratschläge zur optimalen Verwendung und Pflege, um eine lange Lebensdauer zu gewährleisten. Wir hoffen, dass Sie mit dem Point2 viele zufriedenstellende Flugstunden haben werden.

-DAVINCI GLIDERS TEAM-

WARNING!

DAS IST NICHT TRAINING HANDBUCH. BETRIEBSANLEITUNG DIESER ODER ANDEREN PARAGLIDER OHNE BESTIMMUNGSANLEITUNG VON EINEM ZERTIFIZIERTEN BERUFSANLEITER IST EXTREM GEFÄHRLICH FÜR SELBST UND BYSTANDER.

DAVINCI GLIDERS werden im Werk sorgfältig hergestellt und geprüft. Bitte benutzen Sie das Segelflugzeug nur wie in diesem Handbuch beschrieben.

Nehmen Sie keine Änderungen am Segelflugzeug vor.

Wie bei jedem Sport - ohne die Notwendige Sicherheitsvorkehrungen, Gleitschirmfliegen kann gefährlich sein

1. Technische Daten

POINT2			XXS	XS	S	M	L	XL
Zellen	Anzahl der Zellen		21	21	21	21	21	21
	Gespert		6	6	6	6	6	6
FLAT	Fläche ausgelegt	m ²	22	24	26	28	30	32
	Spannweite ausgelegt	m	9.7	10.2	10.6	11	11.4	11.7
	Streckung ausgelegt		4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3
PROJECTED	Fläche projiziert	m ²	18.6	20.3	21.9	23.6	25.3	27.0
	Spannweite projiziert	m	7.6	8	8.3	8.6	8.9	9.2
	Streckung projiziert		3.13	3.13	3.13	3.13	3.13	3.13
FLATTENING		%	15.6	15.6	15.6	15.6	15.6	15.6
CORD	MAX	m	2.79	2.92	3.04	3.15	3.26	3.37
	MIN	m	2.26	2.36	2.46	2.55	2.64	2.73
AVER	m	m	5.93	6.2	6.45	6.69	6.93	7.16
	LINIEN		3/4/3					
MAIN		3	A,A'/B/C					
	RISERS		No	No	No	No	No	NO
	TRIMS		120	120	120	120	120	120
ACCELERATOR		KG	50-65	60-75	70-85	80-95	90-105	105-120
STARTGEWICHT	MIN-MAX	KG	EN-A	EN-A	EN-A	EN-A	EN-A	EN-A
ZERTIFIZIERUNG	EN-926-1/2 LTF	KG	3.8	4.1	4.3	4.5	5.0	5.2

2. Materialien Daten

CANOPY	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER SURFACE	MJ 40 MF	MJ TEXTILE CO
BOTTOM SURFACE	MJ 40 MF	MJ TEXTILE CO
PROFILES	MJ 38 HF	MJ TEXTILE CO
DIAGONALS	MJ 38 HF	MJ TEXTILE CO

SUSPENSION LINES	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER CASCADES	TNL-80	DAVINCI
MAIN	TNL-145/220/280	DAVINCI
UPPER STABLE	TNL-145	DAVINCI
MAIN STABLE	TNL-180	DAVINCI
UPPER BRAKE	TNL-80	DAVINCI
MIDDLE BRAKE	TNL-125	DAVINCI
MAIN BREAK	TNL-80400	DAVINCI

RISERS	FABRIC CODE	SUPPLIER
MATERIAL	WEBBING 20MM	GUTH&WOLF GMBH
PULLEYS	RIELY	LW RILEY PTY LTD

3. Einleitung und Pilotziel

Der POINT2 ist ein unkomplizierter EN/LTF A-Schirm, der sich für Training und Präzisionswettbewerbe eignet. Der Schwerpunkt des Designs liegt auf Sicherheit und maximaler Fehlertoleranz beim Handling, jedoch mit Blick auf Handling und Leistung. Der POINT2 ist perfekt für Anfänger geeignet, die einen Schirm mit maximaler Sicherheit suchen. Lange Bremswege und ausgezeichnete passive Sicherheit sowie die gute Stabilität machen den Schirm ideal für den Fortschritt. Der POINT2 liegt gut innerhalb der Grenzen der LTF/EN-A-Klasse, wie die Ergebnisse der Zertifizierungstests bei allen Manövern belegen.

-LTF- und EN-Zertifizierung

Der POINT2 wurde bei offiziellen Tests als LTF/EN-A zertifiziert.

Der Schirm wurde nur für den „einsitzigen“ Einsatz typgeprüft.

-Eignung für Training

Der POINT2 ist für den Einsatz im Schul- und Ausbildungsflug geeignet.

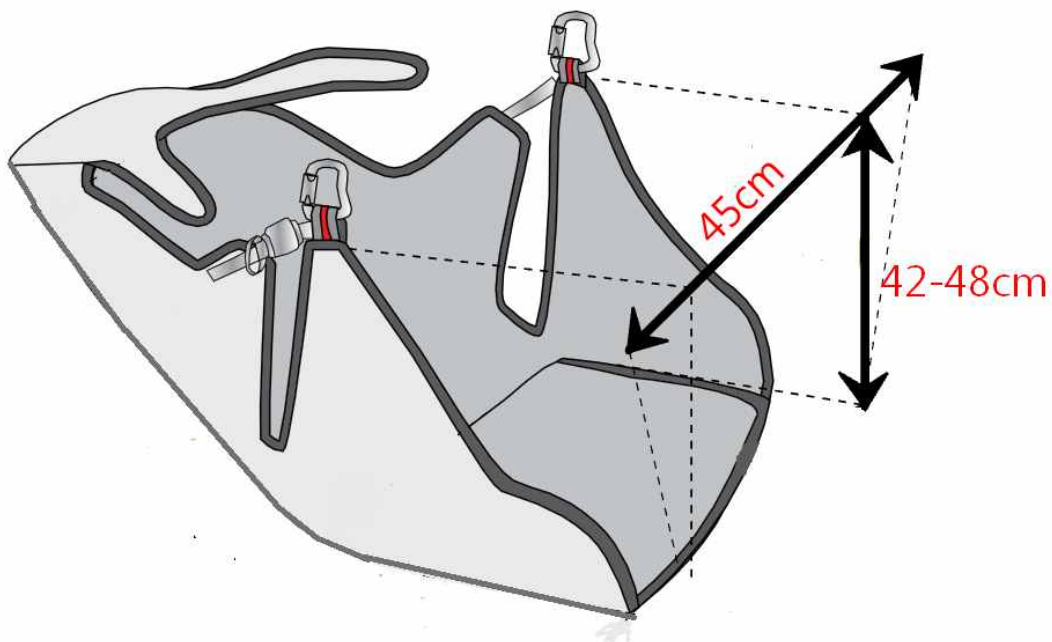
-Für den POINT2 gilt eine symmetrische Federweglänge von mindestens 65 cm bei maximaler Gesamtlast.

Es wäre gefährlich, den Bremsweg nach diesen Zahlen zu verwenden, da es nicht praktikabel ist, den Bremsweg während des Fluges zu messen, und bei Turbulenzen kann der Strömungsabriss auch bei

geringerem Bremsweg auftreten. Wenn Sie den gesamten Bremsweg Ihres Segelflugzeugs sicher nutzen möchten, ist es notwendig, viele absichtliche Drehungen und vollständige Strömungsabbrisse durchzuführen, um ein Gefühl für das Strömungsabbrissverhalten zu bekommen.

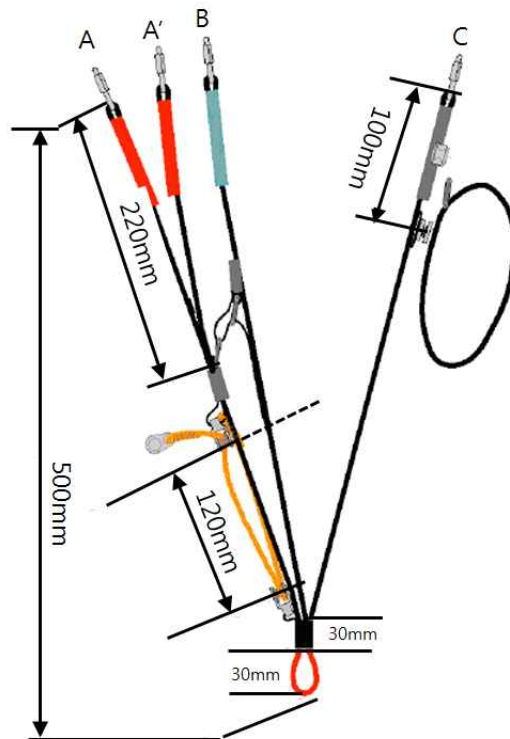
4. Gurtzeug

Der POINT2 ist für Gurtzeuge der Gruppe GH (ohne starre Querverstrebung) zugelassen. Die Aufhängepunkte des gewählten Gurtzeuges sollten idealerweise einen Karabinerabstand von ca. 45cm und eine Höhe von 40 bis 48cm aufweisen.



5. Risers(Tragegurten)

POINT2 hat 3 Tragegurte. Der Tragegurt A hat eine rote Abdeckung zur einfachen Identifizierung. Es gibt eine weitere Leine mit rotem Mailon. Es gibt A' und ist für die großen Ohren.



	Standard [mm]	Beschleunigt [mm]	Reiselänge [mm]
A	500	500	0
B	500	440	60
C	500	380	120

6. Aufhängungssystem (Lines)

Sie sind in verschiedenen Durchmessern aus Kevlar und Dyneema mit Ummantelung erhältlich. Sie müssen alle 150 Stunden oder maximal 24 Monate überprüft werden.

Die Bremsleinen sind etwas länger geschnitten, damit jeder Pilot sie nach seinem persönlichen Geschmack anpassen kann.

Sie müssen jedoch immer 10 cm frei lassen, bevor die Bremsleine zu wirken beginnt, um eine Verformung der Hinterkante zu vermeiden, wenn der Flügel voll beschleunigt ist. Falls sich der Bremsgriff während des Fluges löst oder eine der Bremsleinen durchtrennt wird, können Sie anstelle der Bremsleine sanft den C-Tragegurt zur Richtungssteuerung verwenden.

7. Beschleunigungssystem

Der Beschleunigerweg ist bis zu einem Sicherheitspunkt begrenzt, Sie können jedoch 8-12 km mehr Geschwindigkeit erreichen.

Sie müssen das Gurtzeug an das Beschleunigungssystem anpassen, damit Sie den gesamten Geschwindigkeitsweg nutzen können.

Hierfür müssen Sie auf dem Boden sitzen, während Sie in Ihrem Gurtzeug sind, und die Leinen anpassen, indem Sie die Tragegurte unter Spannung nach oben ziehen. Die Hilfe einer anderen Person wird hierbei

empfohlen. Stellen Sie auch sicher, dass die Beschleunigerstange die Tragegurte nicht nach unten zieht, wenn Sie sie nicht verwenden.

Wenn die gesamte Ausrüstung montiert ist, müssen Sie den gesamten Geschwindigkeitsweg in ruhiger Luft testen.

Die Verwendung des Beschleunigungssystems verringert den Anstellwinkel und die Kappe kann empfindlicher auf Einklappen reagieren. Verwenden Sie es daher nicht in Bodennähe oder in turbulenter Luft. Falls Sie von Turbulenzen getroffen werden, nehmen Sie Ihre Füße so schnell wie möglich von der Beschleunigerstange. Verwenden Sie die Beschleunigerstange immer weit vom Boden entfernt.

8. Überprüfen des Gleitschirmes

Um sich mit dem Segelflugzeug vertraut zu machen, ist es eine gute Idee, vorab Übungsinflationen und Bodenbewegungen durchzuführen.

Sie sollten keine Schwierigkeiten haben, den Point zum ersten Mal unter geeigneten Bedingungen zu fliegen, aber wie bei jeder neuen Ausrüstung.

Wenn Sie den neuen Schirm haben, sollten die folgenden Punkte überprüft werden.

- Überprüfen Sie, ob die Leitungen frei und nicht verdreht sind.
- Verbindungspunkt zwischen Gleiter und Gurtzeug.
- Alle Gurtschlösser sind geschlossen.

- Die Karabiner sind vollständig geschlossen und nicht beschädigt.
- Nähen, Zustand der Leinen und Anschluss der Leinen stimmen
- Innere Beschädigung der Rippen und Diagonalrippen.
- Beschädigung der oberen und unteren Paneele und Nähte zwischen den Paneelen.

9. Nehmen-Off

POINT2 hat aufgrund seines Profilsystems ein einfaches Füllverhalten beim Vorwärts-/Rückwärtsstart. Um die richtige Flügelform für den Start zu erhalten, ziehen Sie die Bremse, bis die Kappe auf dem flachen Boden die perfekte Bananenform aufweist. Während Sie den POINT2 aufpumpen, sollten Sie beide A-Tragegurte in Ihren Händen halten. Füllen Sie den Flügel sanft und allmählich auf. Er benötigt keine übermäßige Energie und Sie spüren die Auftriebskraft sehr schnell. Er neigt nicht zum Überschießen und ermöglicht Ihnen eine gemächliche Startzeit.

9.1 Windenschlepp

Der POINT2 lässt sich einfach mit einer Winde starten und erfordert keine besonderen Fähigkeiten. Um diese Starttechnik zu üben, ist eine spezielle Ausbildung erforderlich und Sie müssen die Verfahren und Gefahren kennen, die speziell beim Windenstart

auftreten. Wir empfehlen nicht, ein spezielles Schleppgerät zu verwenden, das den Schirm während des Windenstarts beschleunigt.

10. Eigenschaften im Flug

POINT2 hat die beste stabile Gleitleistung in einer normalen Position ohne Bremsen.

Bei starker Thermik und Turbulenzen empfehlen wir, beide Bremsen ohne Beschleunigung sanft zu ziehen, um die Stabilität zu erhöhen. Die Bremsen liefern Feedback über die umgebende Luft, das für aktives Fliegen erforderlich ist.

Um sich mit dem POINT2 vertraut zu machen, sollten Ihre ersten Kurven allmählich und progressiv erfolgen.

Um mit dem POINT2 effiziente und koordinierte Kurven zu fliegen, schauen Sie zuerst in die Richtung, in die Sie fliegen möchten, und prüfen Sie, ob der Luftraum frei ist. Ihre erste Eingabe für die Richtungsänderung sollte eine Gewichtsverlagerung sein, gefolgt von einer sanften Betätigung der Bremse, bis der gewünschte Neigungswinkel erreicht ist. Um die Geschwindigkeit und den Radius der Kurve zu regulieren, koordinieren Sie Ihre Gewichtsverlagerung und verwenden Sie die äußere Bremse.

In dem unwahrscheinlichen Fall, dass sich eine Bremsleine vom Bremsgriff löst oder reißt, ist das Segelflugzeug mithilfe der C-Gurte manövrierfähig.

Durch sanftes Ziehen an den C-Gurten ist es möglich, das Segelflugzeug zu steuern und sicher zu landen.

Alternative Steuerung:

In dem unwahrscheinlichen Fall, dass sich eine Bremsleine vom Bremsgriff löst, reißt oder sich die Bremsleinen verwickeln, kann der Schirm mithilfe der hinteren Tragegurte manövriert werden. Durch leichtes Ziehen an den hinteren Tragegurten ist es möglich, den Schirm zu steuern und sicher zu landen. Ziehen Sie nicht zu stark an den hinteren Tragegurten, um einen Sackflug zu vermeiden!

11. Deflations

Obwohl der Point eine hohe Stabilität des Flugs aufweist, können starke Turbulenzen oder Flugfehler dazu führen, dass ein Teil des Flügels plötzlich deflationiert.

11.1 Seitliche Einklapper

Ein asymmetrischer Kollaps tritt normalerweise auf, wenn der Pilot diese mögliche Reaktion des Flügels nicht vorausgesehen hat. Asymmetrische Einstürze sollten durch Gewichtsverlagerung vom Einsturz weg und durch ausreichend Bremsen kontrolliert werden, um Ihre Richtung zu kontrollieren. Und Sie sollten die Bremse benutzen, um das Segelflugzeug wieder aufzupumpen.

11.2 Front stall

POINT2 kommt nicht von alleine aus dem symmetrischen Fronteinklapp heraus. Er hat aufgrund seines gut konstruierten Profils einen hohen Innendruck. Ein symmetrischer Einklapp kann jedoch bei starken Turbulenzen auftreten, kann aber schnell behoben werden, wenn Sie die Bremse auf 15 bis 20 cm betätigen. Lösen Sie die Bremsleinen, und Sie können den Normalflug wieder aufnehmen.

11.3 Full stall

Ein Totalstillstand kann auftreten, wenn Sie beide Bremsen lange genug voll durchziehen. Das bedeutet, dass der Flügel seinen Vorwärtsschwung verliert. Um den Normalflug wiederherzustellen, müssen Sie beide Bremsen lösen. Danach kommt es normalerweise zu einem Frontalsturz mit möglichem Frontalablass. Eine asymmetrische Wiederherstellung (eine Steuerung wird schneller gelöst als die andere) aus einem Totalstillstand kann einen großen dynamischen Einsturz verursachen. Der Totalstillstand ist ein gefährliches Manöver und liegt daher außerhalb des Rahmens dieses Handbuchs. Sie sollten dieses Manöver nur in einem SIV-Kurs unter professioneller Anleitung üben und lernen.

11.4 Sackflug

Segelflugzeuge können in einen Zustand tiefen

Strömungsabrisses geraten. Dies kann durch verschiedene Situationen verursacht werden, z. eine sehr langsame Freisetzung aus einem B-Line-Stall; das Segelflugzeug fliegen, wenn es nass ist; sehr altes Segelflugzeug; oder nach einer Front / symmetrischen Deflation.

In dieser Situation sollten Sie beide Bremsen vollständig anheben und die A-Tragegurte nach vorne schieben oder den Geschwindigkeitsbalken symmetrisch verwenden, um den normalen Flug wiederherzustellen.

11.5 Trudeln

Dies kann passieren, wenn Sie eine der Bremsen zu fest ziehen, oder wenn Sie bei einer geringen Geschwindigkeit in Turbulenzen den Anstellwinkel erhöhen. Die Rotation im asymmetrischen Strömungsabriss wird als negative Spirale bezeichnet. Dies ist eine der gefährlichsten Flugsituationen. Lösen Sie einfach die Bremsen, um aus dem asymmetrischen Strömungsabriss herauszukommen. Dem Seitenschub kann ein nachfolgender Flügelkollaps folgen.

11.6 B stall

Der Point2 hat einen sehr sauberen stabilen B-Stall. Um in den B-Stall einzusteigen, muss der Pilot die ersten 20 cm langsam ziehen, bis der r-Gleiter die Vorwärtsgeschwindigkeit verliert und sich mit ungefähr 6 m / s vertikal absenkt. Lösen Sie die Bremsgriffe nicht, während B blockiert. Wenn Sie zu viel B-Leine ziehen, kann sich der Schirm

hufeisenförmig bewegen. In diesem Fall lassen Sie die B-Tragegurte los.

Zum Verlassen des B-Stalls sollten die B-Tragegurte symmetrisch und in einer gleichmäßigen, progressiven Bewegung gelöst werden. Der Schirm nimmt den normalen Vorwärtsflug ohne weitere Eingabe wieder auf. Überprüfen Sie, ob Sie wieder vorwärts fliegen, bevor Sie die Bremsen betätigen.

11.7 Verhänger

Sollte eine Krawatte aufgrund eines asymmetrischen Zusammenbruchs oder anderer Manöver auftreten, ist es wichtig, die Flugrichtung beizubehalten, indem Sie eine Bremse auf der gegenüberliegenden Seite betätigen und das Gewicht verschieben. Sie können auch starke, tiefe Pumpen an der Bremse verwenden, um die gewünschte Seite zu erreichen. Wenn das Ziehen der Trennlinie nicht erfolgreich ist, funktioniert möglicherweise das Ziehen der stabilen Linie, die die äußerste Linie am B-Riser ist.

Wenn Sie das nicht können und die Rotation zunimmt, müssen Sie den Fallschirm benutzen.

12. Descent Techniques

12.1 Ohren anlegen

Die Sinkrate kann kontrolliert gesenkt werden, indem beide Flügelspitzen geklappt werden. Während Sie die Bremsen gedrückt halten, sollten Sie die äußersten A-Riser

symmetrisch ziehen. Um zum normalen Flug zurückzukehren, sollten Sie die A-Tragegurte lösen und die Bremse kurz ziehen, bis die Flügelspitzen wieder Druck bekommen. Das Spiralisieren ist bei großen Ohren nicht zulässig, da die verbleibenden Leinen stärker belastet werden, so dass sie physisch deformiert werden können.

12.2 Stiraltauchen

Der Spiraltauchgang ist die anspruchsvollste Abstiegstechnik und sollte in ausreichender Höhe, vorzugsweise während eines SIV-Kurses, erlernt werden. Wenn Sie eine einseitige Bremse lange gedrückt halten, dreht sich der Schirm schnell und scharf und verliert viel an Höhe. Die Sinkgeschwindigkeit könnte mehr als 15 m/s betragen. Um aus dem Spiraltauchgang auszusteigen, müssen Sie die innere Bremse lösen und die äußere Bremse verwenden, um Ihre Sinkrate zu steuern. Beachten Sie, dass Point nach dem Lösen der Bremse eine weitere Umdrehung machen kann.

13 Landing

Wir empfehlen, mit Trimmern in der normalen langsamen Position zu landen. Verwenden Sie keine scharfen Kurven oder radikalen Manöver. Wenn Sie 1-2 m über dem Boden sind, sollten Sie sich dem Wind stellen und aufrecht und rennbereit stehen. Schließlich können Sie die Bremsen leicht anziehen, um die vertikale Geschwindigkeit zu minimieren. Berühren Sie den

Boden nicht, indem Sie den Segelflugzeug überholen. Wenn Sie sich in windigem Zustand befinden und den Boden berühren, müssen Sie sich umdrehen, um sich dem Segelflugzeug zuzuwenden und sich während der vollständigen Zugpause symmetrisch darauf zu bewegen.

14. Packen Sie Ihren POINT2

Breiten Sie den POINT2 vollständig auf dem Boden aus. Trennen Sie die Linien auf jeder Seite. Damit die Kunststoffverstärkungen an der Vorderkante flach aufeinander liegen und nicht verbogen werden, muss der POINT2 Zelle auf Zelle gefaltet werden. Versuchen Sie Ihren POINT2 so locker zu packen wie es der Rucksack zulässt, denn jede Falte schwächt das Gewebe.

Vermeiden Sie es, das Segelflugzeug an Orten mit Nässe oder rauen Bedingungen (Sand, Asphalt, Beton) zu verstauen.

15. Wartung und Reinigung

Die Reinigung sollte nur mit reinem Wasser erfolgen. Wenn der Schirm mit Salzwasser in Berührung kommt, reinigen Sie ihn gründlich mit frischem Wasser. Verwenden Sie keine Lösungsmittel, da diese die Schutzbeschichtungen entfernen und den Stoff zerstören können.

16. Pflege Tipps

- Setzen Sie Ihren Schirm nicht länger als nötig der Sonne aus
- Halten Sie es von Wasser und anderen Flüssigkeiten fern
- Lassen Sie die Vorderkante nicht auf den Boden fallen
- Halten Sie Ihren Schirm von Feuer fern
- Legen Sie nichts Schweres auf Ihren Schirm, packen Sie ihn nicht zu eng in einen Rucksack.
- Überprüfen Sie regelmäßig das Vordach, die Leinen, die Tragegurte und den Gurt. Wenn Sie Mängel feststellen, wenden Sie sich an Ihren Händler oder den Hersteller. Versuchen Sie nicht, den Gleitschirm selbst zu reparieren.
- Wenn Sie eine beschädigte Leitung feststellen, informieren Sie den Händler oder Hersteller über die Leitungsnummer gemäß dem Leitungsplan
- Bewahren Sie Ihren Point2 in einem Beutel an einem trockenen, gut belüfteten Ort bei neutraler Temperatur und Feuchtigkeit auf
- Wenn Sie den Schirm nicht benutzen, sollten Sie ihn einmal im Monat auspacken, gut lüften und dann wieder in den Beutel packen

17. Warrantee

Der Hersteller garantiert die Richtigkeit der angegebenen Eigenschaften und die normale Leistung des Gleitschirms für zwei Jahre nach dem Kaufdatum. Der Hersteller führt auf Wunsch des Eigentümers nach der Garantie Reparaturen und Wartungen gegen Aufpreis durch.

Wir empfehlen, Ihren Gleitschirm einmal alle zwei Jahre oder alle 150 Flugstunden (je nachdem, was zuerst eintritt) zu inspizieren (einschließlich der Überprüfung der Stärke der Aufhängungsleine, der Leinengeometrie, der Steigleitungsgeometrie und der Permeabilität des Kabinenmaterials). Diese Inspektion muss vom Hersteller, Importeur, Vertreiber, Händler oder einer anderen autorisierten Person durchgeführt werden. Die Überprüfung muss durch einen Stempel auf dem Zertifizierungsaufkleber auf dem Segelflugzeug sowie im Handbuch nachgewiesen werden.

18. Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten

Schließlich möchten wir jeden Piloten bitten, sich um die Natur und unsere Umwelt zu kümmern. Respektieren Sie die Natur und die Umwelt zu jeder Zeit, insbesondere aber an Start- und Landeplätzen. Respektiere andere und Gleitschirmflieger im Einklang mit der Natur.

Hinterlassen Sie keine markierten Spuren und keinen Müll. Machen Sie keine unnötigen Geräusche und achten Sie auf empfindliche biologische Bereiche.

Die für einen Gleitschirm verwendeten Materialien sollten recycelt werden. Bitte senden Sie alte Davinci-Segelflugzeuge an uns in den Büros von Davinci Gliders zurück. Wir werden uns verpflichten, das Segelflugzeug zu recyceln.

Check Line sheet(with riser)

Die gemessenen Werte an der Unterseite der Tailing-Kante, die CII-Tiefe und der Abstand der Artikulationspunkte wurden unter Zugbelastung von 50N bestimmt. Der Längenunterschied beträgt maximal ± 10 mm.

XXS size

	A	B	C	D	Brake
1	5904	5830	5861	5988	6100
2	5860	5768	5795	5913	5947
3	5909	5805	5826	5929	5795
4	5894	5790	5797	5889	5675
5	5824	5729	5736	5828	5535
6	5830	5753	5763	5848	5537
7	5806	5715	5758		5511
8	5638	5611	5666		5496
9	5542	5579	5638		5589
10	5506	5389	5478		5640
11(Stable)	5290	5289	5380		

XS size

	A	B	C	D	Brake
1	6192	6116	6159	6291	6477
2	6147	6052	6091	6214	6315
3	6200	6092	6124	6231	6157
4	6176	6067	6079	6175	6002
5	6104	6004	6017	6112	5856
6	6110	6029	6045	6136	5859
7	6084	5989	6040		5831
8	5910	5881	5945		5816
9	5810	5848	5914		5913
10	5771	5648	5741		5968
11(Stable)	5543	5542	5636		

Small size

	A	B	C	D	Brake
1	6444	6374	6409	6546	6728
2	6399	6309	6339	6468	6557
3	6454	6350	6375	6486	6393
4	6429	6325	6327	6428	6263
5	6355	6260	6263	6363	6112
6	6362	6284	6293	6388	6116
7	6335	6235	6289		6087
8	6154	6122	6189		6071
9	6050	6086	6158		6173
10	6009	5870	5977		6233
11(Stable)	5770	5759	5866		

Medium size

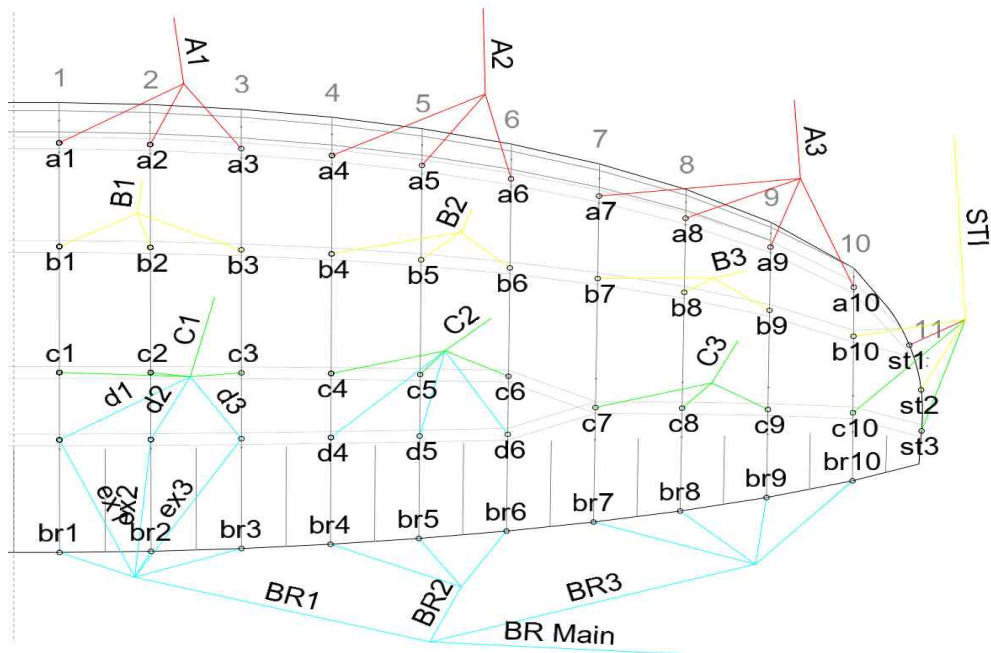
	A	B	C	D	Brake
1	6687	6604	6649	6791	7028
2	6641	6537	6578	6711	6848
3	6699	6582	6615	6731	6679
4	6673	6555	6567	6671	6514
5	6597	6489	6501	6605	6359
6	6604	6516	6532	6630	6363
7	6576	6473	6528		6333
8	6390	6357	6426		6317
9	6282	6320	6392		6422
10	6238	6106	6205		6486
11(Stable)	5988	5987	6088		

Large size

	A	B	C	D	Brake
1	6919	6834	6881	7029	7290
2	6873	6767	6808	6946	7101
3	6934	6814	6848	6967	6927
4	6909	6787	6799	6907	6756
5	6830	6719	6732	6838	6596
6	6838	6748	6764	6865	6601
7	6810	6702	6759		6572
8	6617	6582	6653		6555
9	6505	6543	6619		6664
10	6460	6321	6424		6733
11(Stable)	6198	6197	6301		

X-Large size

	A	B	C	D	Brake
1	7131	7042	7091	7243	7542
2	7084	6973	7017	7159	7345
3	7148	7023	7058	7181	7166
4	7137	7011	7023	7134	6990
5	7056	6941	6954	7064	6826
6	7064	6971	6987	7092	6831
7	7034	6924	6983		6800
8	6836	6800	6874		6784
9	6720	6760	6838		6896
10	6673	6530	6635		6969
11(Stable)	6401	6400	6508		



Name	Manufacturer	Name	Manufacturer	Name	Manufacturer	Name	Manufacturer	Name	Manufacturer
a1	TNL-80	b1	TNL-80	c1	TNL-80	d1	TNL-80	br1	TNL-80
a2	TNL-80	b2	TNL-80	c2	TNL-80	d2	TNL-80	br2	TNL-80
a3	TNL-80	b3	TNL-80	c3	TNL-80			br3	TNL-80
a4	TNL-80	b4	TNL-80	c4	TNL-80			br4	TNL-80
a5	TNL-80	b5	TNL-80	c5	TNL-80			br5	TNL-80
a6	TNL-80	b6	TNL-80	c6	TNL-80			br6	TNL-80
a7	TNL-80	b7	TNL-80	c7	TNL-80			br7	TNL-80
a8	TNL-80	b8	TNL-80	c8	TNL-80			br8	TNL-80
a9	TNL-80	b9	TNL-80	c9	TNL-80			br9	TNL-80
a10	TNL-80	b10	TNL-80	c10	TNL-80			br10	TNL-80
						st1	TNL-145	BR1	TNL-125
						st2	TNL-145	BR2	TNL-125
AI	TNL 280	BI	TNL 280	CI	TNL 145			BR3	TNL-125
AII	TNL 280	BII	TNL 280	CII	TNL 145				
AIII	TNL 220	BIII	TNL 220	CIII	TNL 145	ST1	TNL-180	BR main	TNL-400

Overview

