

DAS

# Leelo X HANDBUCH

eine Betriebsanleitung

Intuitive Flying ♦ LTF/EN-B ♦ 2-Line-Technology ♦ High performance ♦ Light Weight

Version 1.0 vom März 2025



# LIEBER LEELOO-PILOT!

Herzlichen Glückwunsch zu Deiner Entscheidung für die Leeloo-X – den ersten und einzigen LTF/EN-B- Zweileiner auf dem Markt! Mit diesem Schirm erlebst Du das volle Zweileiner-Potential, ohne auf die Sicherheit und die bewährten Abstieghilfen der B-Klasse verzichten zu müssen.

Die Leeloo-X wurde für Piloten entwickelt, die eine neue Dimension des Fliegens entdecken wollen: maximale Effizienz in der Thermik, Gleiten mit Speed und Präzision, spielerischer Umgang mit Turbulenzen – und das alles mit einer Sicherheit, die ihresgleichen sucht.

Dieser Schirm hat Charakter und will bewusst geflogen werden: Direkt, feinfühlig und intuitiv. Mit RAST (Ram Air Section Technology) und einer Vielzahl an High-Tech-Lösungen bietet die Leeloo-X eine außergewöhnliche Kombination aus Performance und Kontrolle.

In diesem Handbuch findest Du keine trockenen Standardtexte, sondern praxisnahe Tipps und Tricks, die Dir helfen, das volle Potenzial Deines Schirms auszuschöpfen.

**Viel Spaß mit der Leeloo-X und allzeit gute Flüge!**

## Über PROFLY – the art of paragliding

PROFLY steht für „Professional Flying Team“ – an der Spitze Michael Nesler und Gudrun Öchsl, begleitet von einem interdisziplinären Team von begeisterten Piloten aus Technik, Training, Sport, Wirtschaft, Fotografie und Design.

Für uns ist Gleitschirmfliegen mehr als nur eine Sportart – es ist eine Lebensweise. Eine Spielwiese für Selbsterfahrung. Lernen. Abenteuer. Leidenschaft. Hingabe. Freiheit. Achtsamkeit. Es geht um Vertrauen.

Deshalb entwickeln wir mit Knowhow und Begeisterung innovative Lösungen für den Gleitschirm-, Kite- und Fallschirmsport. Unsere Produkte sind einzigartig – mit einem klaren Fokus auf das, worauf es wirklich ankommt:

Fliegen in seiner reinsten Form – The Art of Paragliding!

Mehr Details findest Du unter [www.profly.org](http://www.profly.org).



DAS KANNST DU  
VON UNS  
ERWARTEN!



WERTSCHÄTZUNG  
TRANSPARENZ  
SORGFALT  
VERANTWORTUNG  
KOMPETENZ  
UNTERSTÜTZUNG  
LEICHTIGKEIT  
FREUDE  
ESPRIT  
EXKLUSIVITÄT





✓  
HIGH-END  
TECHNOLOGY

✓  
2 LINE

✓  
NUR DIE BES-  
TEN MATERIA-  
LIEN

✓  
PRODUZIERT  
MIT HÖCHSTER  
SORGFALT

✓  
PERSÖNLICH  
VON UNS EIN-  
GEFLOGEN

✓  
TRIMMTUNING  
AUF DEIN  
GEWICHT

✓  
FEATURING  
**RAST**

# LEELOO-X - BORN TO FLY



Intuitive Flying ♦ LTF/EN-B ♦ 2-Line Technology ♦ High Performance ♦ Light Weight

Du bist auf der Suche nach dem Flow? Nach intuitivem Thermikfliegen, rasantem Gleiten und stressfreiem Spielen mit Turbulenzen? Dann brauchst Du nicht irgendeinen Gleitschirm von der Stange, sondern den, der perfekt zu Dir passt! Leeloo-X.

Fliegen mit Leeloo-X ist anders: direkter, feinfühlig und intuitiver. Und sie liebt Thermik!

## Anforderungen an Dich

Die Leeloo-X ist ein LTF/EN-B Gleitschirm. Genaugenommen ein High-End EN-B, der durch seine Leichtbauweise und das RAST ein deutlich einfacheres Extremflugverhalten hat, als seine Leistung & Streckung vermuten lassen.

Sie ist nicht für Anfänger, sondern erwartet von Dir Thermikerfahrung und das Beherrschen von Störungssituationen und einer Abstieghilfe.

**Du musst noch kein Toppilot sein**, denn Du bekommst von uns jede Unterstützung, um Leeloo-X genau kennenzulernen und ihre Leistung vollständig abrufen zu können.

Mit ihrer LTF/EN-B Einstufung, ihrer Stabilität, und gutmütigen Reaktionen bei Störungen wird sie Dich nicht überfordern und schnell Dein Vertrauen gewinnen.

**Als Umsteiger von einem LTF/EN-A Gleitschirm** empfehlen wir Dir, mit der Leeloo-X ein Sicherheitstraining zu besuchen, bevor Du Dich mit ihr in harte Thermik begebst.

**Für Dich als erfahrenen Piloten** ist Leeloo-X das passende Werkzeug für feinfühliges Thermik und ein zuverlässiger Partner, um bewusst Deine Grenzen zu verschieben: auf langen Strecken, in schwierigen Bedingungen und bei einsamen Flügen nach langen Aufstiegen.

**Für alle, die Freude am Fliegen auf höchstem Niveau haben:** Flybacks, sanfte Fullstalls, Mysties und Helicos lassen sich mit der Leeloo-X dank der ausgeklügelten Bremsgeometrie präzise, spielerisch und stressfrei ausführen. Die totale Kontrolle macht den Unterschied.

Wir ermutigen ambitionierte Piloten, sich bewusst mit gewollten Strömungsabrissen auseinanderzusetzen – nicht als Notfallmanöver, sondern als wertvolles Werkzeug zur Schärfung von Selbstwahrnehmung, Feingefühl und Schirmkontrolle.

Die Leeloo-X wird ausschließlich mit persönlicher Beratung von uns oder einem unserer Partner verkauft. Gemeinsam finden wir heraus, ob Du die nötigen Voraussetzungen mitbringst, und helfen Dir, Dein Gurtzeug und Fluginstrument perfekt auf die Leeloo-X abzustimmen.

Denn dieser Schirm ist gemacht, um Dich höher fliegen und die Welt von oben neu erleben zu lassen!

## Wie kam es zur LEELOO-X?

Nach 40 Jahren Gleitschirmentwicklung und über 520 zugelassenen Schirmen hatte ich unzählige Konzepte entworfen, getestet und optimiert. Doch etwas fehlte.

Ich wollte einen **Schirm, der keine Kompromisse macht – der intuitiv fliegt, echtes Zweileiner-Feeling bietet und gleichzeitig die Sicherheit und Einfachheit der EN-B-Klasse bewahrt.**

Es musste ein Schirm sein, der mich bei jedem Start mit Vorfreude erfüllt, der mich das Fliegen fühlen lässt – nicht als technische Aufgabe, sondern als reines Erlebnis.

Die Idee zur Leeloo-X entstand aus meiner eigenen gespaltenen Begeisterung für Zweileiner: Das präzise Handling, das direkte Feedback, das mühelose Gleiten – all das fasziniert mich seit Jahren. Doch bis jetzt gab es nur zwei Optionen: entweder die extreme Performance eines Zweileiners oder die Sicherheit eines EN-B-Schirms.

### Ich wollte beides.

Also begann ich, zu tüfteln: Eine Kappe, die sehr stabil ist, aber nicht alles wegdämpft. Die leistungsstark im Steigen und im Gleiten ist, ohne Zicken. Ein Beschleuniger, der effizient arbeitet. Und natürlich musste der Schirm leicht und reisetauglich sein – ich wollte ihn überallhin mitnehmen können. Latten über die komplette Tiefe der Kappe waren keine Alternative für mich.

Nach unzähligen Tests, Feinanpassungen und zwei Jahre intensiver Flüge in allen Bedingungen war sie geboren: Die Leeloo-X.

Ein Schirm, der das Beste aus beiden Welten vereint. Ein Schirm, der nicht nur fliegt, sondern Vertrauen vermittelt. Ein Schirm, der vom ersten Moment an Spaß macht.

**Das Wichtigste für mich? Jede Steuerbewegung – ob Bremse oder Gewichtsverlagerung – muss sofort und präzise umgesetzt werden.**



Gleitschirmfliegen bedeutet für mich Entdecken, Experimentieren, neue Strecken erkunden – und dafür brauche ich einen Schirm, dem ich blind vertrauen kann.

Mein Ziel war klar: Ein Flügel, der sich wie angewachsen anfühlt. Das Ergebnis hältst Du in den Händen: Leeloo.

Dein Michael Nesler

# EIN PERSÖNLICHES ANLIEGEN VON UNS: FLIEGEN UND NATUR

Fliegen bedeutet, **Freiheit besonders intensiv zu erleben**. Dennoch sollten wir einige Grundregeln befolgen.

Dazu gehören die Rücksichtnahme auf andere Piloten, Zuschauer und Grundstücksbesitzer, der liebevolle Umgang mit unserer Umwelt und das Einhalten der Gesetze.

Vor allem bitten wir Dich, im Sinne unseres Sports und der Umwelt, das Gleitschirmfliegen möglichst Natur-schonend zu betreiben. Gerade bei Hike & Fly Touren sind wir mit unserem Schirm in empfindlichen Naturgebieten unterwegs.

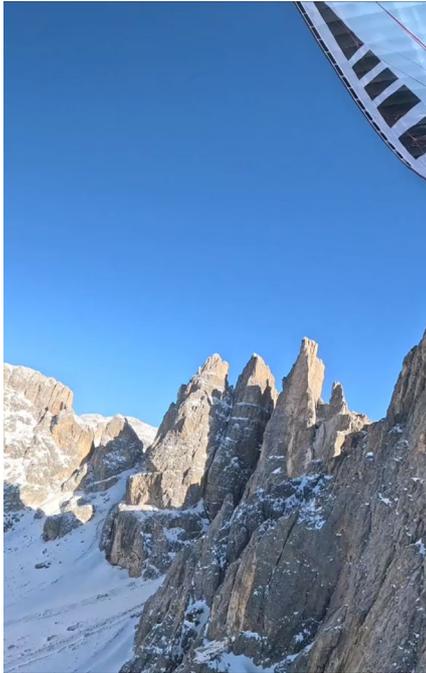
Bitte hinterlasse keinen Müll und mache keinen störenden Lärm. Wenn Du die Möglichkeit hast, nimm ein bisschen von dem Müll, der schon herumliegt, mit ins Tal und entsorge ihn dort. Jeder Fetzen Plastik, der weniger auf einer schönen Almwiese liegt, erhöht dem nächsten Besucher den Genuss, in unberührter Natur unterwegs zu sein.

Zerstöre nicht mutwillig Sträucher oder Bäume, nur weil sie beim Starten im Weg sind. Vielleicht findest Du eine andere Möglichkeit.

Überfliege Tiere wie Greifvögel oder Wild mit genügend Abstand. Wildtiere erkennen, ob Du Dich ihnen zielstrebig näherst oder sie nur überfliegen möchtest: Wenn Du einen kleinen Bogen um sie fliegst, störst Du sie kaum und es kostet Dich nur wenig Höhe.

Zudem vermeide durch ein respektvolles Verhalten potentielle Konflikte mit Interessengruppen wie Jägern und Förstern, deren Einkommen oft an einen intakten Wildbestand geknüpft ist.

Genieße die Natur und die Berge mit Respekt und Demut. Die Akzeptanz unseres Sports hängt stark vom Verhalten eines jedes einzelnen ab. Bitte hilf uns, als Gleitschirmflieger ein gern gesehener Gast in der Natur zu sein. ♥



# I. TECHNISCHE BESCHREIBUNG UND DETAILS ZUR LEELOO

## Kappenaufbau

Die Kappe der Leeloo-X ist aus Nylongewebe von NCV Industries gefertigt. In diesen synthetisch hergestellten Stoff ist ein verstärkendes Fadennetz eingewebt, das ein Weiterreißen verhindert und die Zugfestigkeit an den Nähten erhöht – ein Ripstop-Gewebe.

Die Beschichtung macht den Stoff wasserabweisend, UV- beständig und luftundurchlässig.

Die farbige **An- und Abströmkante** ist aus 32 g/m<sup>2</sup> NCV-Skytex gebaut, alle anderen Tücher sind aus dem exklusiven NCV-Skytex mit 27 g/m<sup>2</sup>.

Die Leeloo-X hat 57 Zellen. Ihr Flügelende (**Stabilo**) ist leicht nach unten gezogen und Überganglos in die Kappe integriert.

Die Belüftung der Kappe erfolgt durch die Eintrittsöffnungen auf der Unterseite der Profilnase. Die Querbelüftung erfolgt durch exakt dimensionierte Cross Ports in den Profilrippen.

Die tragenden Profilrippen haben Leinenloops. Diese sind zwischen den Untersegelbahnen und den Profilen eingenäht und im Inneren zusätzlich verstärkt.

Die Profilnase wird mit Verstärkungen aus **Nitinol-Drähten** (Nickel-Titan) aufgespannt. Sie sind besonders formstabil und völlig unempfindlich gegen Umwelteinflüsse und Knicken. Du kannst Deine Leeloo-X deshalb packen, wie immer Du möchtest!

An der An- und Abströmkante ist ein dehnungsarmes Band aufgenäht, welches für eine ausgeklügelte Spannungsverteilung über die Kappe sorgt.



- 1 Obersegel
- 2 Anströmkannte
- 3 Hinterkannte
- 4 3D-Shaping
- 5 Stabilo
- 6 Nitinol-Stäbchen
- 7 Untersegel
- 8 Schmutzauslaß-Öffnungen
- 9 Tragegurt
- 10 Stammleinen
- 11 Steuerleine  
(Hauptbremsleine)
- 12 Stabiloleine
- 13 Galerieleinen

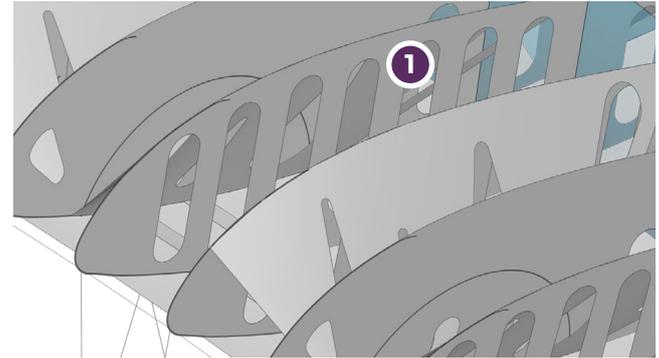
# MODERNSTE LEICHTBAUWEISE - HIGH-ART TECHNOLOGY

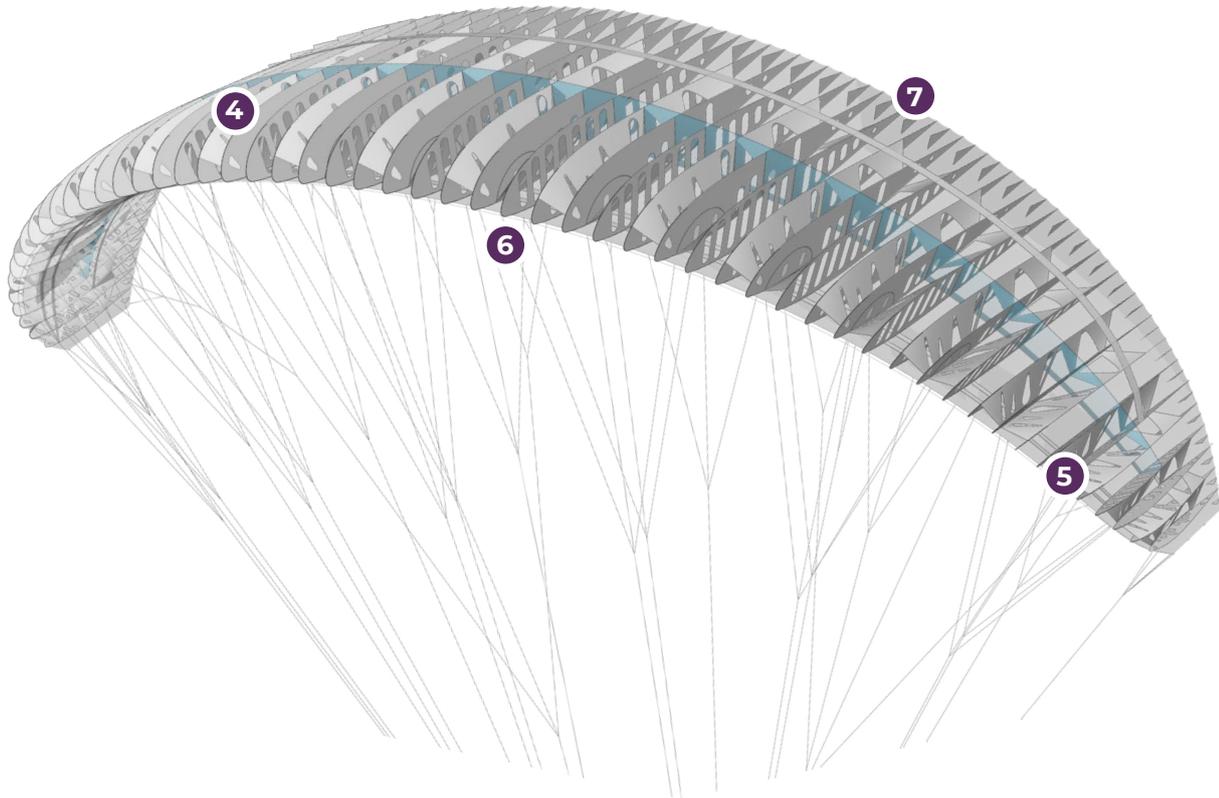
Leeloo-X zeichnet sich durch modernste Leichtbauweise aus. Mit raffinierten Detaillösungen erreichen wir die Leichtigkeit eines Hike & Fly Schirms, die hohe Leistung fürs Thermik- und Streckenfliegen und die Langlebigkeit, die wir uns alle wünschen.

Genieße die Vorteile, die Dir die neueste Technologie auf dem Gleitschirm-Sektor bringt.

- 1 Nitinol-Stäbchen mit 2 Kunststoffkappen und 3 Führungstunnel, die hochwertigste Art, die Gleitschirmnase zu bauen
- 4 Ausgefeiltes Innenleben mit 5 Pyramiden-Tapes
- 6 doppeltes 3D-Shaping
- 7 Mini-Ribs

und angenähte Nahtfahnen der Profile am Untersegel für maximale Haltbarkeit (T-Verbindung).





## Leinensystem

Leeloo-X zeichnet sich durch eine raffinierte und einzigartige 2-Leiner-Technologie aus.

Sie besitzt drei Leinenebenen: Die **Manöverleinen**, die **A-Ebene** und die **B-Ebene**. Jede Ebene besteht wiederum aus drei Stammleinen, die sich vom Tragegurt nach oben zur Schirmkappe aufteilen.

Die unteren Leinen sind die **Stammleinen**, die oberen Leinen die „**Galerie**“-**Leinen**. Die Stammleinen werden mit den Galerieleinen über den sogenannten **Handshake-Knoten** miteinander verbunden.

Die Stamm- und Galerieleinen sind aus Festigkeitsgründen unumantelte Kevlar-Leinen. So können wir möglichst feine Leinen verwenden, die aber eine enorme Festigkeit besitzen.

Die unteren Sektionen der Ohrenanlegeleinen, der Stabiloleinen und der Steuerleinen sind aus farbigen, ummantelten Leinen.

An einer **Manöverleine** **1** findest du eine **Kugel**, das ist die Leine zum Ohrenanlegen, also im Grunde die äußere A-Leine.

Die **Stabiloleine** **2** ist farblich unterschieden, damit Du sie leichter findest: Sie ist grün.

Im **Service- und Kontrollheft** findest Du einen detaillierten Leinenplan, der die einzelnen Ebenen, Verbindungen und Bezeichnungen der Leinen zeigt. Dort findest Du auch die Beschreibung, wie Du bei Deiner Leeloo-X **jederzeit schnell und einfach prüfen kannst, ob die Leinenlängen noch passen.**



- 1** Ohrenanlege-Hilfe
- 2** Stabiloleine
- 3** Handshake-Knoten



## Der Tragegurt

Alle Stammlinien werden über **Leinenschlösser** in die **Tragegurte** eingehängt. Um den richtigen Sitz der Leinen zu gewährleisten und ein Verrutschen zu verhindern, werden sie durch spezielle Plastikeinsätze fixiert.

Die beiden Steuerleinen führen zu je einer mehrfach verzweigten Leinenspinne aus Bremsleinen, die ebenfalls in Galerie- und Intermediate-Stockwerke aufgeteilt sind. Die Galerie-Bremsleinen sind schliesslich an der Hinterkante (Abströmkante) befestigt.

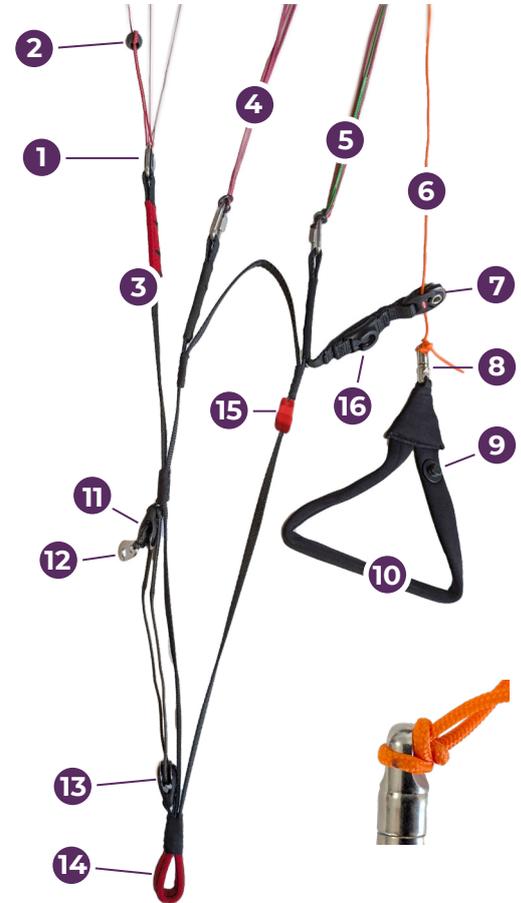
Die Steuerleinen verlaufen durch kugelgelagerte am Tragegurt befestigte Rollen und werden in den Bremswirbel des **Steuergriffs** (Bremsgriff) eingeknotet. An den Steuerleinen befindet sich eine Markierung, welche die richtige Positionierung des Steuergriffs ermöglicht.

Die Steuergriffe werden mit in Plastik eingefassten **Magneten** an den Tragegurten befestigt.



# DER TRAGEGURT

- 1 Leinenschlösser
- 2 Manöver-A-Leine (zum Ohrenanlegen)
- 3 Manöver-A-Gurt (der Gurt zum Aufziehen)
- 4 A-Gurt (der tragende vordere Tragegurt)
- 5 B-Gurt (der tragende hintere Tragegurt)
- 6 Steuerleine (Hauptbremsleine)
- 7 Bremsrolle
- 8 Bremswirbel
- 9 Magnetclip
- 10 Steuergriff (Bremsgriff)
- 11 Umlenkrolle Beschleuniger (oben)
- 12 Brummelhaken Beschleuniger (oben)
- 13 Umlenkrolle Beschleuniger (unten)
- 14 Einhängeschlaufe (für Hauptkarabiner)
- 15 Magic Grip (Steuerung hintere Tragegurte)
- 16 Magnethalterung für die Steuerleine



# DAS BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM

Leeloo-X besitzt ein Fußbeschleunigungssystem, das sich nach der Betätigung selbstständig wieder in die Ausgangslage zurückstellt. Der Tragegurt besitzt keinen feststellbaren Trimmer.

Im Normalflug sind der A- und der B-Gurt exakt gleich lang bzw. horizontal auf gleicher Höhe. Der Manövergurt (mit roter Markierung) ist ca. 5 cm länger. ❶ Das kannst Du im Flug einfach erkennen.

Bei Betätigung des Beschleunigungssystems werden die A-Gurte und die B-Gurte in einem bestimmten Verhältnis verkürzt. Der Manövergurt hängt im Normalflug leicht durch.

Die Verkürzung erfolgt über zwei kugelgelagerte Rons-tan-Rollen, welche die Kraft verringern. Der Einsatz von hochwertigen, kugelgelagerten Rollen ❷ macht das Beschleunigen leichtgängig und verringert die Haltekräfte.

Damit kannst Du stundenlang Vollgas-Fliegen, ohne zu ermüden!

## Handhabung

Vor dem Start musst Du die Brummelhaken vom gurt-zeugseitigen Fußbeschleuniger auf beiden Seiten in den **Brummelhaken** ❸ des Beschleunigungssystem einhängen.

Achte dabei drauf, dass das eingehängte Beschleuniger-seil vom Gurtzeug auf beiden Seiten frei läuft.

Bei einigen Gurtzeugen verlaufen die Seile des Beschleu-nigers seitlich am Gurtzeug zwischen zwei Stoffteilen. **Ist das Beschleunigerseil dick und rau**, kann es sein, dass sich das Beschleunigungssystem bei großflächigen beschleunigten Klappern nicht verzögerungsfrei zurückstellen kann. Die Reaktion des Schirms fällt so unnötig heftig aus.

**Unser Tipp:** Ersetze dicke und raue Beschleunigerseile unbedingt mit dünnen 2 - 3 mm Durchmesser, z.B. unumantelten Dyneema-Seilen. Ganz ähnlich denen, **die im Beschleuniger selbst** verwendet werden. ❹



Stellung Normalflug



50% beschleunigt



100% beschleunigt  
Rolle auf Rolle



„über-“beschleunigt

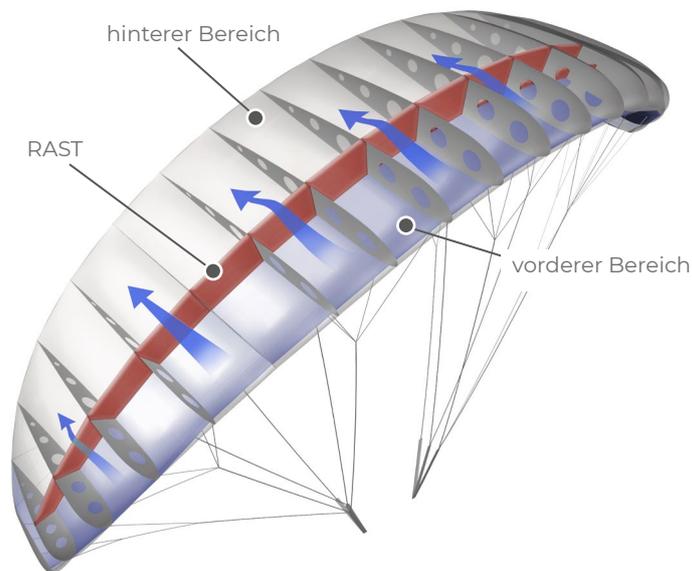
# BESONDERHEIT: RAST

Deine Leeloo-X hat das innovative und patentierte System RAST in einer speziellen Variante, um in jeder Situation die volle Kontrolle über die Kappe zu haben: in zerrissener Thermik, bei Störungen und in Freestyle-Manövern.

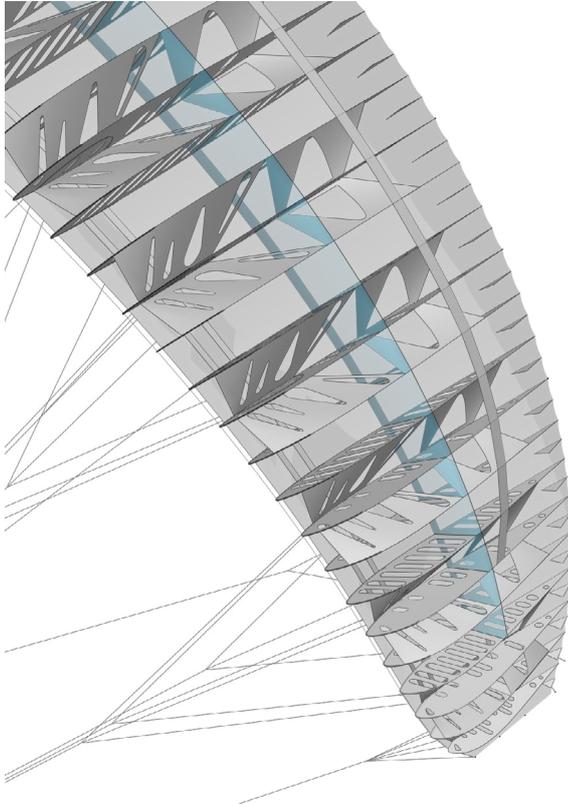
Dieses einzigartige System besteht einfach dargestellt aus einer quer verlaufenden Wand aus Stoff mit Rückschlagventilen, die den Schirm in zwei Bereiche teilt: Den vorderen und den hinteren.

Das RAST hat verschiedene Funktionen & Vorteile, abhängig von den Flugphasen. Was genau Dir RAST bringt, lernst Du bei den jeweiligen Abschnitten zum Fliegen mit Leeloo-X.

Wir möchten Dir hier an dieser Stelle nur sagen: Die RAST-Variante in der Leeloo-X nutzt den unserer Erfahrung nach coolsten Effekt: Der Pilot (Du) kann jederzeit **durch einen schnellen Zug an den Steuerleinen** den Druck im hinteren Bereich der Kappe über die gesamte Spannweite erhöhen. Das hat gigantische Vorteile fürs aktive Fliegen und fürs Handling (siehe Kapitel „Aktives Fliegen“).



RAST-Übersichtszeichnung mit dem Weg der Luft in der Kappe.



RAST in der Leeloo-X.

## Das passende Gurtzeug

Leeloo-X wurde mit Gurtzeugen des LTF-Typs GH und je nach Zuladung mit 42 bis 46 cm Brustgurtbreite getestet und zugelassen.

Nahezu alle auf dem Markt befindlichen Gurtzeuge sind "GH"-Gurtzeuge und für Leeloo-X geeignet.

Eine Ausnahme bilden einige Gurtzeuge, welche eine vollständige oder partielle Kreuzverspannung haben. Du kannst Leeloo-X damit zwar sicher fliegen, aber das Handling und die Reaktion auf Gewichtsverlagerung sind etwas eingeschränkt.

### Fliegen der Leeloo-X mit einem Liegegurtzeug

Bei den Testflügen der Musterprüfung werden ausschließlich Sitzgurtzeuge verwendet. Die Bewertung gibt deshalb keinen Aufschluss über das Verhalten mit einem Liegegurtzeug oder sehr liegend eingestellten Sitzgurten.

Wir haben Leeloo-X deshalb in allen Manövern zusätzlich mit Liegegurtzeugen getestet. Das dabei unterschiedliche Verhalten und viele Tipps werden im Folgenden bei den einzelnen Manövern extra beschrieben.

## II. VOR DEM ERSTEN FLUG

Deine Leeloo-X wird mit Zellenpacksack, Betriebshandbuch, Reparatur-Set und Mountain-Starter-Kit ausgeliefert.

Jede Leeloo-X wird von uns vor der Auslieferung mehrfach überprüft und vermessen. Zusätzlich fliegen wir jede Leeloo-X vor der Auslieferung ein und dokumentieren diesen Flug.

Das Testprotokoll dazu findest Du in dem Lieferpaket, samt dem Link für die IGC-Datei, um diesen Erstflug in Google-Earth anzusehen.

Da wir Deine Leeloo-X bereits überprüft und eingeflogen haben, ist hier für Dich nichts weiter zu tun. Packe sie aus und freu Dich auf Deinen ersten Flug mit ihr.

### Erster Kontakt mit Deiner neuen Leeloo-X

Vielleicht findest Du Zeit, Deine neue Leeloo-X ein paar Mal auf der Wiese aufzuziehen, damit Du ihre Starteigenschaften schon einmal kennenlernst. Oder Du wählst für

Deinen ersten Start einen Startplatz, der gross und flach genug ist, dass Du dies entspannt tun kannst.

### Einstellen des Fußbeschleunigers

Wir empfehlen Dir, vor dem ersten Flug mit Deiner Leeloo-X die Länge des Fußbeschleunigers Deines Gurtzeugs auf den Beschleuniger der Leeloo-X passend einzustellen.

Das machst Du am besten in einem Gurtzeug-Simulator.

#### **A** Vorbereitung:

Hänge sowohl Dein Gurtzeug, als auch die Tragegurte der Leeloo-X in die Aufhängung des Simulators ein.

#### **B** Fußbeschleuniger einhängen:

Nun hänge die Brummelhaken des Speedsystem vom Gurtzeug in die Brummelhaken an den Tragegurten der Leeloo-X und setze Dich im Simulator in Dein Gurtzeug. Achte darauf, dass das eingehängte Beschleunigerseil

auf beiden Seiten frei läuft und nicht irgendwo verheddert ist.

### **C** Prüfung 1:

Es gibt zwei Dinge, die Du beim Einstellen eines neuen Beschleunigers prüfen solltest. Diese hier ist die wichtigere Prüfung. Sie ist wichtig für Deine Sicherheit.

Versichere Dich, dass bei nicht gedrücktem Fußbeschleuniger der Beschleuniger **nicht aktiviert** ist. Sonst würdest Du mit einem vorbeschleunigten Schirm starten.

Die Länge ist richtig, wenn das Beschleunigerseil noch etwas Spiel (1-3 cm) hat. Es darf keinesfalls unter Zug sein.

### **D** Prüfung 2:

Nun trete den Fußbeschleuniger soweit es geht und überprüfe am Tragegurt der Leelo-X, ob die obere Rolle des Beschleunigungssystems soweit gezogen wird, dass sie auf der unteren Rolle aufliegt. Wenn das gelingt, kannst Du den maximalen Beschleunigerweg der Leelo-X nutzen.

Wenn Du weitertrittst, kannst Du die obere Rolle auch ein kleines Stück über die untere Rolle hinausdrücken. Aber das ist eigentlich nicht notwendig.

Wenn Du dagegen bei maximal gedrücktem Fußbeschleuniger **nicht bis an den maximalen Weg** herankommst – spricht, wenn die obere Rolle noch ein Stück von der unteren Rolle entfernt ist – kürze das Beschleunigerseil so lange, bis Du den maximalen Weg erreichst. → *Das ist wichtig, da die letzten 2-3 cm des Beschleunigerwegs den Schirm noch erheblich beschleunigen.* Achte aber immer darauf, das Beschleunigerseil **nicht zu weit zu kürzen** – es sollte in Null-Stellung nicht unter Zug sein (siehe Prüfung 1).

Jetzt ist Dein Beschleuniger perfekt eingestellt!

**Tipp:** Du kannst deinen Beschleuniger auch im Sitzen alleine einstellen. Mach Dich dazu vollständig startfertig, setze Dich auf den Boden und ziehe den Tragegurt auf einer Seite hoch. Mach die Prüfung (1): Hat das Beschleunigerseil etwas Spiel? Dann die Prüfung (2) mit getrettem Beschleuniger: Erreichst Du den vollen Weg?

# III. INDIVIDUELL AUF DICH EINSTELLEN

## Einstellen der Trimmgeschwindigkeit

Unser exklusiver Service für Dich: Das Trimm-Tuning für Dein Startgewicht unter Beibehaltung der Zulassung haben wir gemäß Deinen Wünschen bereits vor der Auslieferung gemacht. Hier ist nichts mehr zu tun.

## Einstellen der Steuerleinen

Die Steuerleinenlänge wird von uns nach Absprache mit Dir eingestellt und sollte danach nicht mehr verändert werden müssen. Der Einstellpunkt ist dauerhaft optisch auf der Steuerleine markiert.

Die unsachgemäße Änderung der Steuerleinenlänge verändert das Flugverhalten und beeinträchtigt die Sicherheit des Gerätes.

## Was gibt es zu beachten?

**Erstens: Die Steuerleinen dürfen nicht zu kurz eingestellt sein. Sie müssen immer einen Leerweg von 8-10 cm haben.**

Sonst kann es sein, dass Deine Leeloo-X in einem Sackflug nicht genug Freilauf auf der Bremse hat, um wieder in den Normalflug überzugehen.

Zu kurze Bremsen haben weitere Nachteile:

- Dein Schirm ist beim Beschleunigen angebremsst.
- Der Weg zum Stallpunkt ist geringer, so dass Du ihn vielleicht versehentlich abreisst.

Aber das wird Dir bei der Leeloo-X nicht so leicht passieren, da der Steuerdruck in der Nähe des Stallpunkts markant zunimmt.

**Zweitens: Die Steuerleinen sollten nicht zu lang eingestellt sein.** Nicht wirklich gefährlich, aber lästig beim Thermikfliegen und bei der Landung.

Wenn Du das Gefühl hast, dass Du die Länge Deiner Steuerleinen nur ein paar Zentimeter verändern willst, um eine optimale Armhaltung beim Thermik- und Kurvenfliegen zu erreichen, melde Dich kurz bei uns und wir geben Dir einen Tipp.

## Griffe

Leeloo-X wird mit den neuen **Komfort-Steuergriffen** geliefert.

**Die Anleitung für den Knoten,** um die Griffe zu tauschen und wieder korrekt mit der Steuerleine zu verbinden, findest Du im Anhang dieses Handbuchs.



# IV. IM FLUGBETRIEB

Auf den folgenden Seiten beschäftigen wir uns mit den Besonderheiten der Leeloo-X und geben Dir wichtige Informationen, damit Du sie mit maximalem Genuss, Leistung und Sicherheit fliegen kannst.

## Start

Leeloo-X ist einfach zu starten. Wir empfehlen, sie bogenförmig auszulegen und mit den beiden **Manöver-Gurten** aufzuziehen. Damit steigt die Kappe mühelos und wie auf Schienen über Dich.

Da Leeloo-X ein Leichtschirm ist, braucht es nur wenig Impuls, um die Kappe zu füllen. Dabei sollte Dein Ziel sein, gerade einmal soviel Zug anzuwenden, dass die Kappe über Dich steigt, ohne dass Du ein Überschießen durch tiefes Anbremsen verhindern musst.

So wird der Start komplett stressfrei und der nötige Anlauf sehr kurz.

### Was RAST beim Starten bringt:

Durch die Trennung in einen hinteren und vorderen Teil der Kappe durch die Querwand, strömt die Luft leicht verzögert in den hinteren Bereich der Kappe. Beim Aufziehen füllt sich der vordere Bereich deutlich schneller. So kommt die Kappe zügig und ohne dass die Mitte ungefüllt bleibt, in den Zenit.

Bis sich der hintere Teil nicht gefüllt hat, bildet sich eine Art S-Schlag-Profil, welches ein übermäßiges Überschießen, Aushebeln bei Starkwind und seitliches Ausbrechen effizient unterbindet.

Beim Rückwärts-Aufziehen in starker Thermik oder bei Starkwind gewinnst Du damit genügend Zeit, um Dich auszudrehen, bevor Du abhebst.

Bei leichtem Rückenwind verlängert das RAST die Füllphase um ein paar Schritte, dafür hebst Du früher und mit geringerer Anlaufgeschwindigkeit ab.



Auch das ist dem sich kurz aufbauenden Reflex-Profil zu verdanken: Es verhindert, dass sich die Kappe der Hangneigung anpasst. Damit ist der effektive Anstellwinkel größer und Du hebst früher ab.

Bevor Du mit dem Start beginnst, zur Erinnerung hier, was Du vor dem Start überprüfen solltest:

- Rettungsschirm überprüfen: Sind die Splinte gesichert und sitzt der Rettungsgriff fest?
- Sind alle Schnallen an Gurtzeug und Helm geschlossen?
- Sind alle Leinen frei?
- Ist die Kappe richtig ausgelegt??
- Passen Windrichtung und -stärke?
- Hast Du freie Sicht und ist der Luftraum frei?

## Starkwind-Start

Leeloo-X beherrscht alle Starkwind-Starttechniken: Start bei Wind über 25 km/h mit Entgegenlaufen, Cobra-Start, Start aus der Rosette - alle sind spielerisch und einfach mit ihr umzusetzen.

Hier spielt das RAST seine Vorteile voll aus und hilft Dir dabei, entspannt zu starten.

Wie bereits beim Kapitel „Start“ beschrieben: Dadurch, dass sich zuerst nur der vordere Teil der Kappe füllt, kommt Leeloo-X einfach und ohne viel Zug nach oben.

Unterstützt durch den leeren hinteren Teil der Kappe, der ein S-Schlag-Profil bildet und noch mehr Zug herausnimmt. Ein grosses Sicherheitsplus!

## Geradeausflug

Leeloo-X hat bei ganz freigegebenen Steuerleinen je nach Flächenbelastung eine Fluggeschwindigkeit von etwa 36 bis 40 km/h.

In ruhiger Luft erreicht Leeloo-X die Minimalgeschwindigkeit (abhängig von der Flächenbelastung und Größe) bei etwa 57 bis 68 cm Steuerleinen-Zug.

In ruhiger Luft hat das RAST keine spürbaren Auswirkungen. In bewegter Luft beruhigt es den hinteren Bereich und erhöht die Gleitleistung.

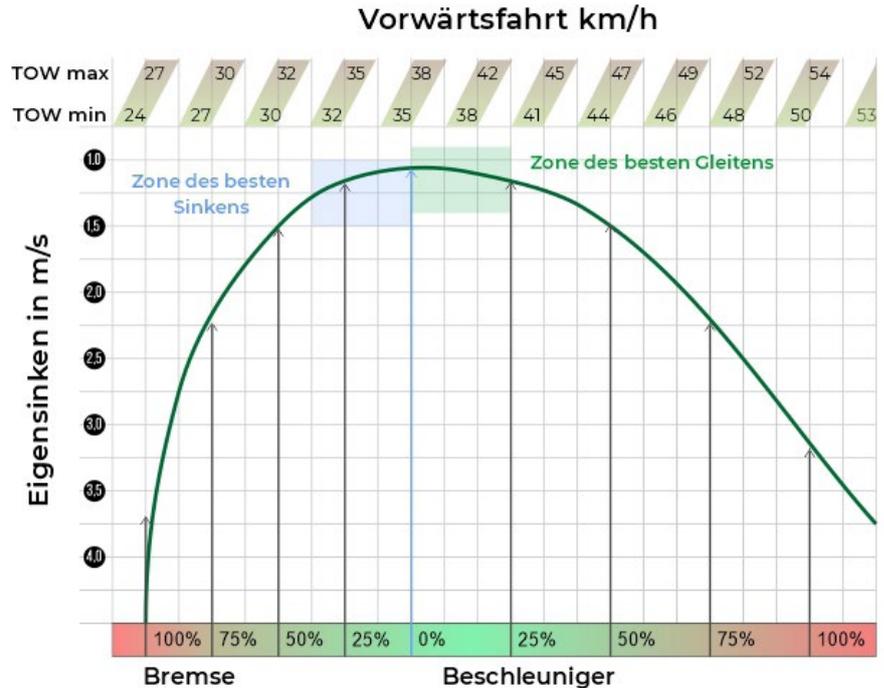
In sehr turbulenter Luft empfehlen wir Dir, mit 5 bis 10 cm gezogenen Steuerleinen zu fliegen. Dadurch ist das effektive Profil dicker und der Anstellwinkel höher, was ein Unterschneiden der Luft an der Profilnase erschwert.

Sprich: Leelo-X ist klappstabiler.

Damit Du je nach Zuladung und Bedingungen mit dem besten Gleiten fliegen kannst, findest Du hier die Geschwindigkeits-Polare.

Die Werte kannst Du auch in einen Polarenrechner eintragen, um je nach Bewegung der Luftmassen die jeweils optimale Fluggeschwindigkeit zu errechnen.

Siehe Tabelle „Polare & Werte“ rechts.



## Führen der Steuerleinen

Die Bremsgeometrie und der Vorlauf ist bei Leeloo-X für das Fliegen mit einem Halbschlag entworfen.

Wir finden, dass diese Art den Griff zu halten, gegenüber allen anderen einen entscheidenden Vorteil hat: Der Leerlauf ist verringert und trotzdem kannst Du die Bremse, ohne die Wicklung aufzulösen, komplett bis an den Ring freigeben.



Dadurch verbessern sich das Handling, die Kommunikation mit der Kappe und die Durchblutung Deiner Hände.

## Beschleunigter Flug

Durch das Betätigen des Fußbeschleunigers verkürzt Du die A Gurte über ein Rollen-System, welches die Kraft verringert. Die kugelgelagerten Rollen von Ronstan® machen das Beschleunigen leichtgängig und verringert die Haltekräfte.

Damit kannst Du Vollgas-Fliegen, ohne zu ermüden!

Wenn Du das Beschleunigungssystem betätigst, verkleinert sich der Anstellwinkel der Kappe und Leeloo-X fliegt um mindestens 12 km/h schneller. Durch die höhere Geschwindigkeit ist sie allerdings etwas instabiler und kann früher als im unbeschleunigten Flug einklappen.

Aus Sicherheitsgründen solltest Du deshalb nur in einigermaßen ruhiger Luft und mit ausreichendem Abstand zum Boden voll beschleunigt fliegen. Die Bremsgriffe solltest Du beim beschleunigten Fliegen niemals loszulassen!



## *Unsere Profi-Tipps für Talquerungen:*

*Nutze den Beschleuniger für effizientes Gleiten.  
33% - 50% sind immer gut. Mehr nur, wenn Du  
ruhige Bedingungen hast.*

*Lass deinen Schirm den Weg suchen. Er wird  
immer den effizientesten Weg nehmen. Versuche  
besser nicht, eine gerade Linie auf die andere Seite  
zu fliegen. Damit wirst Du mit weniger Höhe drü-  
ben ankommen. Folge deinem Schirm stattdessen  
sanft mit deinem Gewicht.*

*Mache Richtungskorrekturen über Gewicht  
oder über die Stabilo-Leine. Das ist die beste  
Flugtechnik für Talquerungen mit  
maximaler Gleitleistung. Alles andere  
kostet Leistung.*

Im beschleunigten Flug ermöglicht das RAST flachere Kurven und weniger Geschwindigkeitsverlust in Kombination mit der Steuerung über die hinteren Tragegurte.

Wenn es sehr turbulent wird, solltest Du den Beschleuniger zumindest teilweise lösen oder Dich auf ein Abfangen über die B-Gurte vorbereiten.

Sollte Leeloo-X im beschleunigten Flug klappen, musst Du das Beschleunigungssystem sofort auslassen.

***Wenn Du voll beschleunigt zügig anbremsst, wird die Leeloo-X die Ohren anlegen. Das ist ein zusätzliches, sehr effizientes Sicherheitsfeature: So wird ein Forntstall verhindert und in turbulenter Luft kannst so fast automatisch „mit angelegten Ohren beschleunigt fliegen!“***

„Anbremsen und gleichzeitig Beschleunigen“ - als Landemanöver zum Verschlechtern des Gleitwinkels - mag Leeloo-X gerne. Dabei ist nur darauf zu achten, dass Du symmetrisch gleichzeitig **1. bremsst** und **2. beschleunigst**. Also nicht erst mal voll ins Pedal steigen und dann anbremsen!

## Die Steuerung über die B-Gurte

Zum schnellen Eingreifen bei Störungen im beschleunigten Flug sind die Tragegurte mit eigens hierfür konstruierten, ergonomischen Griffen ausgestattet: Den Magic Grip. Sie ermöglichen Dir, wirksame Korrekturen über die hinteren Tragegurte vorzunehmen.

Die B-Griffe können zum Steuern und Abfangen auf verschiedene Weisen gezogen werden:

Die meisten Störungen können verhindert werden, indem Du die B-Gurte bei Entlastungen kurzzeitig **symmetrisch und zügig** nach unten unten ziehst und sie sofort wieder langsam (ca. 1 Sekunde) zurück in die Ausgangsposition führst. Der sinnvolle Weg dabei liegt je nach Turbulenz zwischen 5 und 15 cm.

**Steuern:** Die B-Gurte kannst Du auch zum Steuern verwenden. Dazu ziehst Du auf einer Seite den B-Gurt bis zu 5 cm herunter, wartest die Richtungskorrektur ab, und gibst sie dann wieder frei. Du kannst auf diese Weise mit der B-Gurten sowohl beschleunigt als auch unbeschleunigt steuern.



Das eignet sich für Richtungskorrekturen und zum flachen Steuern, da nur die B-Ebene verkürzt wird. **Interessant zu wissen ist**, dass Leeloo-X in flachen Kurven über die B-Ebene NICHT weniger Eigensinken erreicht als mit präzise gesetzten Bremsen. Ein dauerhaftes Steuern mit den B-Gurten in der Thermik macht deshalb keinen Sinn.

#### **Achtung, wenn Du die B-Gurte im unbeschleunigten Flug verwendest:**

Ziehst Du die B/-Gurte im unbeschleunigten Flug mehr als 5 cm runter, bringst Du Leeloo-X in die Nähe der Minimalgeschwindigkeit. Also verwende sie lieber nicht unbeschleunigt und beidseitig.

Im beschleunigten Flug hast Du mehr Weg!

Der sichere Steuerweg über die B-Gurte ist bei voll betätigtem Beschleuniger in etwa 20 cm, bei Halbgas an die 12 cm. Ohne Beschleuniger sind es um die 5 cm.

Das Steuern über die B-Gurte verursacht immer einen Geschwindigkeitsverlust.

Willst Du ohne Geschwindigkeit einzubüßen kleinere Richtungskorrekturen vornehmen, empfehlen wir Dir, die **Stabiloleine zu verwenden**. Diese kannst Du bis zu 10 cm vertikal nach unten ziehen. Die Richtungsänderung dauert zwar ein paar Sekunden, dafür verringern sich das Gleiten und die Geschwindigkeit nicht.

## Kurvenflug

Die hohe Wendigkeit der Leeloo-X ist auf ihre besondere Steuercharakteristik zurückzuführen: Sie reagiert auf Steuerimpulse sehr direkt und verzögerungsfrei.

Durch Gewichtsverlagerung (Du lehnt Dich auf die Kurveninnen-, manchmal auch auf die Kurvenaußenseite) lassen sich sehr flache Kurven mit minimalem Höhenverlust fliegen.

### Unsere besten Tipps, um das Kurvenverhalten der Leeloo-X gezielt zu beeinflussen

**A** Beim Einleiten einer Kurve verlagere immer zuerst das Gewicht zur Innenseite und ziehe erst dann die Innen-

bremse! So brauchst Du weniger Bremse, um eine Kurve zu fliegen und steigst in schwachen Thermiken spürbar besser.

**B** Achte beim Gewichtsverlagern darauf, dass Du auch wirklich das Sitzbrett bewegst. Turnübungen auf dem Brett, ohne dass sich dieses bewegt, bringen gar nichts!

**C** Wenn Du Thermik erwartest, fliege leicht angebremst. Die Leeloo-X wird beim Einflug deutlich in aufsteigende Luftmassen hineinziehen.

Wenn Du in diesem Moment bereits beide Seiten leicht angebremst hast, genügt es, die Außenseite geführt freizugeben, und schon dreht Leeloo-X ein und nimmt meistens fast selbstständig die richtige Querneigung ein.

**D** **Mit einem Liegegurtzeug** ist die Reihenfolge etwas anders: (1) Gewicht auf die Innenseite verlagern, (2) die Fußplatte wie eine Lenkstange zur Kurveninnenseite drehen und dann (3) die innere Steuerleine ziehen.

**E** Beschleunigt Leeloo-X zu sehr in die Thermik, solltest Du auch außen etwas anbremsen.



Leeloo-X ist konsequent dafür optimiert, beim Kreisen das Eigensinken so gering wie möglich zu halten.

Die Tendenz, beim Einflug in steigende Luftmassen zu beschleunigen, hat den Vorteil, dass Du in der Thermik auch außen etwas anbremsen kannst, ohne dass sich das Eigensinken verschlechtert.

So hast Du die Kontrolle über die Kappe: Wird sie langsamer, die Bremsen etwas freigeben. Wird sie zu schnell, etwas anbremsen.

**Achtung: Bei zu weitem oder zu schnellem Durchziehen der Steuerleinen besteht die Gefahr eines Strömungsabrisses! Klar, das weißt Du.**

Ein einseitiger Strömungsabriss kündigt sich deutlich an: Die Innenbremse, die zuerst immer härter wird, je tiefer Du ziehst, wird abrupt weich. Evtl. spürst du auch, dass deine kurveninnere Schulter nach hinten geht.

Das ist der Moment, wo Du Dein Gewicht sofort auf die Kurveninnenseite verlagern und die zu tief gezogene Bremse langsam (1 Sekunde) freigeben solltest. Lang-

sam bedeutet, sie bewusst hoch zu führen und nicht springen zu lassen.

Ein beidseitiger Strömungsabriss fühlt sich ähnlich an, nur dass die Kappe nach hinten fällt. Allerdings braucht es dazu viel Kraft, da Leeloo-X bei tief gezogenen Steuerleinen extrem hart wird. Die Wahrscheinlichkeit, dass Du Leeloo-X versehentlich beidseitig abreißt ist gering.

Sollte es dennoch zu einem beidseitigen Strömungsabriss (Fullstall) kommen, darfst Du die Bremsen auf keinen Fall abrupt lösen (siehe Abschnitt Fullstall).

## Aktives Fliegen

Durch aktives Fliegen kannst Du die meisten Störungen verhindern! Und Leeloo-X ist für das aktive Fliegen optimiert.

Beim aktiven Fliegen müssen sich Ober- und Unterkörper unabhängig voneinander bewegen können. Das geht nur, wenn die Schultergurte den Oberkörper dabei

nicht behindern. Die Grundidee des aktiven Fliegens ist, entspannt auf der Sitzfläche zu sitzen und allen Bewegungen mit dem Unterkörper zu folgen, ohne dass der Oberkörper sich groß bewegt. Beim aktiven Steuern ist das genauso, nur dass die Bewegungen vom Hintern und nicht von der Kappe gemacht werden.

Der Vorteil ist: Du hast für die Gewichtsverlagerung ein Gegengewicht (den Oberkörper!) und musst nur die halbe Masse bewegen. Dadurch bist Du viel schneller und Dir wird auch nicht schlecht, weil Dein Gleichgewichtsorgan, das sich im Kopf befindet, nur wenig bewegt wird.

Entlastet Deine Leeloo-X auf einer Seite, folge ihr bewusst mit dem Gewicht auf diese Seite! Selbst wenn es dann doch zu einem Klapper kommen sollte, wird er deutlich kleiner werden, als wie wenn Du Dein Gewicht präventiv auf die Gegenseite verlagert hättest.

## **Die RAST-Variante in der Leeloo-X nutzt den unserer Erfahrung nach coolsten Effekt fürs aktive Fliegen:**

Der Pilot (Du) kann jederzeit durch einen schnellen Zug an den Steuerleinen den Druck im hinteren Bereich der Kappe über die gesamte Spannweite erhöhen.

### **Das hat gigantische Folgen:**

- Die Kappe folgt der Steuerbewegung wie ein Starrflügel. Selbst in zerrissener, turbulenter Thermik, wo RAST-lose Schirm schieben und das Kurven verweigern, folgt Leeloo-X Dir präzise und ohne Zögern.

- Will die Kappe in harten Turbulenzen nach vorne nicken, kannst Du das durch schnelles Anbremsen nicht nur sofort stoppen, sondern dabei sofort eine Kurve einleiten. Damit kannst Du mit etwas Übung normalerweise nicht nutzbare Energie in Steigen umwandeln.

- Der hintere Bereich der Kappe wird durch den hohen Innendruck kurzzeitig nahezu unzerstörbar. Dadurch bleibt bei Störungen die Hinterkante erhalten und die Kappe entleert sich deutlich weniger. Sie bleibt steuerbar und der Höhenverlust gering.

- Die enorme Stabilität und gutmütige Reaktion bei Kappenstörungen der Leeloo-X kannst Du selbst im Zulassungsergebnis nachlesen.

### **Wie kannst Du das genau verwenden?**

Wenn Du sofort beim Auftreten einer heftigen Turbulenz beide Seiten Deiner Leeloo-X schnell um ca. 50% anbremsst, erhöhst Du so den Innendruck im hinteren Bereich. Er wird damit kurzzeitig so stabil wie eine aufgeblasene Luftmatratze.

Kommt es zu einem Klapper oder Frontstall, ist es sehr unwahrscheinlich, dass der hintere Bereich mit betroffen wird. Damit bleibt Dein Schirm steuerbar, der Höhenverlust gering und die Richtungskorrektur und die Wiederöffnung sind einfach.

Es gibt dabei zwei Dinge zu beachten:

1) Extrem schnell anbremsen und LANGSAM, in ein bis zwei Sekunden, wieder freigeben. Würdest Du nämlich schlagartig wieder frei geben, wäre die Zeit des erhöhten Innendrucks kürzer als die Turbulenz andauert.

2) Diese Zeitspanne bedeutet, dass Du pro Turbulenz zum aktiven Abfangen etwa 5 Sekunden brauchst. Folgen mehrere Turbulenzen schneller hintereinander, wird die Kappe nach der zweiten, spätestens nach der dritten Turbulenz genauso einklappen wie ein Gleitschirm ohne RAST.

## **Landung**

Leeloo-X ist einfach zu landen. Wenn Du gerne lange ausflairst, solltest Du ungebremst und mit etwas Überfahrt in den Endanflug übergehen.

Der Trick für eine weit ausgeflairte und ausgependelte Landung ist, kurz vor dem Durchziehen die Bremsen für einen ganz kurzen Moment (rauf, runter unter einer Sekunde) freizugeben und dann den Landestall zu ziehen.

Dadurch wird das RAST „überlistet“: der Überdruck wird so in der hinteren Sektion abgebaut, so dass beim erneuten Durchziehen die Hinterkante tiefer gezogen werden kann.

Bei Leeloo-X wurde das RAST so angepasst, dass es das Ausflairen verlängert. Bitte beachte dabei: Je länger Du ausgleitest, desto weniger bleibt Dir Energie zum Vorpendeln beim Landestall übrig. Bei einer maximal ausgeflogenen Landung musst Du deshalb ein paar Schritte laufen.

## Soaren am Meer

Wenn Du mit Deiner Leeloo-X an Dünen fliegst, kann es sein, dass sich irgendwann so viel Sand in den Kammern ansammelt, dass das Flugverhalten beeinträchtigt wird:

Dann hängt Leeloo-X beim Aufziehen, sie fühlt sich in der Luft träge und langsam an. Dann solltest Du sofort landen und den Sand entfernen.

Die RAST-Wand stört beim „konventionellen“ Sand-Ausschütteln ein wenig. Leichter geht es, wenn Du Leeloo-X flach auf dem Untersegel auslegst, die Hinterkante anhebst und den Sand nach vorne schüttelst. Den kannst Du nun durch die Einlassöffnungen ausschütteln.

Sand, der sich im Stabilobereich angesammelt hat, kann bequem durch die Schmutz-Auslassöffnungen im Untersegel der vorletzten Zelle entfernt werden.

## Windenschlepp

**Leeloo-X ist für die Startart Windenschlepp geeignet.** Wir empfehlen Dir, eine Schlepphilfe zu verwenden, die das Beschleunigungssystem während des Schleppvorganges etwas zieht.

Mit einer Schlepphilfe fliegt Leeloo-X mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens, was die Ausklinkhöhe deutlich erhöht.

**Die maximale Vorbeschleunigung darf 3 cm (Gemessen am Abstand A- und C- Tragegurt) nicht überschreiten. Das entspricht in etwa dem 20% des Beschleunigerweges.**

Wenn Deine Leeloo-X feucht oder vertrimmt ist, solltest Du auf den Windenschlepp verzichten.

## Motorflug

Leeloo-X ist für den Flug mit Motor nicht zugelassen, wurde aber problemlos schon damit geflogen.





# V. MANÖVER

## Störungen

Hier hast Du einen riesigen Vorteil mit Leeloo-X im Vergleich zu RAST-losen Schirmen. Und das gleich aus mehreren Gründen.

**Erstens: Die nötige Energie, um einen großen Klapper oder Frontstall zu bekommen, ist bei Schirmen mit RAST um ein Vielfaches größer als bei Schirmen ohne RAST.**

Das Beste am Gleitschirm ist, dass er einklappen kann: „Der Klügere gibt nach!“ Durch das Einfallen der Vorderkante, dort wo der Auftrieb, und beim Klapper der Abtrieb entstehen, wird die fehlgeleitete Energie umgeleitet und wenn die Turbulenz vorbei ist, öffnet sich die Kappe wieder und fliegt weiter.

Die gefährlichen Störungen sind jene, wo die Hinterkante mit weggeklappt wird. Hier kommt es zu einer schwer kontrollierbaren Beschleunigung der offenen Teile der Kappe.

Hiermit kommen wir zu ...

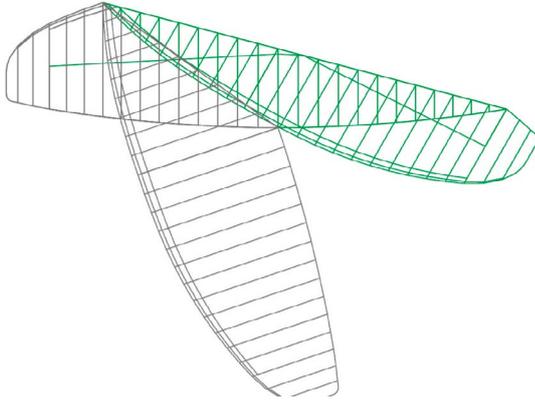
**Zweitens: Das RAST unterbindet das komplette Entleeren des hinteren Bereiches, was Klapper und Frontstalls entschärft!**

Aber nicht verhindert. Der Unterschied, wenn Du durch eine harte Turbulenz mit einem Schirm mit und ohne RAST fliegst, wäre in etwa so zu beschreiben:

**Beim RAST-losen Schirm** klappt die Vorderkante bis weit über die Mitte weg. Die Knicklinie geht an der Hinterkante bis über die Mitte. Der Großteil der Kappe entleert sich, die herunterhängende Fläche bildet einen großen Widerstand zum Fahrtwind, was eine sofortige Rotation einleitet.

Diese muss sofort vom Piloten aktiv gestoppt werden.

**Beim RAST-Schirm** klappt die Vorderkante genauso weit über die Mitte weg, die Hinterkante bleibt jedoch weitgehend bestehen. Dadurch bleibt ein Großteil des hinteren Bereiches gefüllt und steuerbar. Die Menge an Luft, um den eingefallenen vorderen Bereich zu füllen, ist ver-



RAST-loser Schirm (grau) klappt steil und bis weit in die Hinterkante. RAST-Schirm klappt flach, die Hinterkante bleibt weitestgehend bestehen.

gleichsweise gering. Der Höhenverlust ist deutlich weniger.

### Bitte beachte:

Extreme Turbulenzen, beispielsweise ein Lee-Rotor, kann auch RAST-Schirme zum Einfallen bringen. Deshalb ist RAST keine Erweiterung des Einsatzbereiches, sondern

ein zusätzlicher Sicherheitspuffer, der nicht zu erhöhter Risikobereitschaft animieren soll.

## Seitliche Klapper

Unser Gleitschirm ist ein höchst geniales Fluggerät: Er bricht bei fehlgeleiteter Energie nicht auseinander, sondern kollabiert. Frei nach dem Motto: „Der Klügere gibt nach!“ Wenn die fehlgeleitete Energie verbraucht ist, geht er wieder auf und fliegt weiter.

Deshalb muss ein Gleitschirm klappen können.

Das RAST in der Leeloo-X ist so berechnet und getestet, dass der auftrieberzeugende Bereich einklappen kann, der hintere Bereich aber geschützt wird. Dadurch werden Klapper und Frontstalls weniger dynamisch und der Höhenverlust ist deutlich geringer.

Seitliche Klapper sind die häufigste Störung.

Sollte Leeloo-X in turbulenter Luft einklappen, wird sie das meistens nur bis zum RAST machen. Dabei reicht ein

wenig Gewichtsverlagerung und etwas Außenbremse, um die Richtung zu korrigieren. Die Wiederöffnung erfolgt normalerweise selbstständig. Ist dies nicht der Fall, kannst Du sie durch schnelles, tiefes „Pumpen“ mit der Bremse auf der geklappten Seite erzwingen.

Wird der Klapper deutlich größer und geht über das RAST hinaus, reagiert Leeloo-X wie alle anderen Gleitschirme:

Sie wird zügig wegdrehen und muss aktiv kontrolliert werden: Gewicht auf die Außenseite, und Anbremsen der noch offenen Seite bis zum Hauptkarabiner.

Wir empfehlen, sich mit der gezogenen Bremse in der Hand am Karabiner festzuhalten, um ein Abkippen und ungewolltes Übersteuern zu vermeiden. Dieses Stabilisieren am Tragegurt wird oft in Publikationen als der **„Nesler“-Griff** bezeichnet.

Diese Technik ist sehr effizient und sicher. Die Steuerwege der Leeloo-X passen perfekt dafür. Die korrekte Reaktion auf seitliche Klapper sollte Bestandteil der Ausbildung sein und muss regelmäßig geübt werden.



Der „Nesler“-Griff, um Klapper zu stoppen.

### Seitliche Klapper mit einem Liegegurtzeug

Mit dem Liegegurtzeug musst Du während eines Klappers extrem schnell entscheiden, ob Du Deine Beine gestreckt lässt oder eine kompakte Sitzhaltung einnimmst. Denn das Einnehmen der kompakten Sitzhaltung muss unbedingt vor dem Beginn einer Drehung erfolgen.

Befindest Du Dich in der Liegeposition in einer Drehung, würde das Anziehen der Beine und das Aufrichten des Oberkörpers sofort die Drehung Deines Körpers beschleunigen (wie der Pirouetten-Effekt beim Eislaufen). In diesem Fall solltest Du Dich auf das Abfangen der Drehung konzentrieren und die Position beibehalten.

Bei allen Manövern, bei denen Du Dich nicht in einer Drehung befindest, macht es absolut Sinn, eine **kompakte Sitzposition** einzunehmen:

**Oberkörper aufrecht, Unterarme und Hände parallel zu den Tragegurten und unter dem Sitzbrett angewinkelte Beine.**

## Verhänger

Bei großen Klappern oder sonstigen Extremsituationen kann es bei jedem Gleitschirm zu Verhängern kommen. Dabei bleiben die eingefallenen Kammern des Flügelendes in den Leinen hängen. Ohne Pilotenreaktion geht der Schirm oft innerhalb von nur einer Drehung oder weniger in eine rasante stabile Spirale über.

Ist dies der Fall, musst Du sofort die Drehbewegung durch gefühlvolles Gegenbremsen stoppen.

Sollte die Drehgeschwindigkeit trotz Gegensteuern weiter zunehmen, musst Du bei geringer Höhe sofort das Rettungsgerät auslösen.

Bei ausreichender Höhe und ohne eine Spiralbewegung kannst Du folgendes versuchen, um den Verhänger zu lösen:

- Gefühlvolles Gegenbremsen und sehr schnelles, entschlossenes und tiefes Durchziehen der Steuerleine an der verhängten Seite.

- Tiefes Herunterziehen der Stabilo-Leine. Diese ist am B-Tragegurt eingehängt, hat aber eine orange Farbe und ist somit leicht zu finden.

Wenn Du die Richtung durch Gegensteuern und Gewichtsverlagerung halten kannst, kannst Du eine Landung mit dem Verhänger riskieren. Dabei wäre es sicherer, bis vor dem Aufsetzen etwas beschleunigt zu fliegen.

Sollte das alles nicht helfen, kannst Du als erfahrener Pilot bei ausreichender Höhe versuchen, den Verhänger durch einen Fullstall zu lösen.

### **Verhänger mit einem Liegegurtzeug**

Bekommst Du einen Verhänger beim Fliegen mit einem Liegegurtzeug, musst Du sofort in die kompakte Sitzposition wechseln. Befindest Du Dich schon in einer Rotation, muss dies allerdings langsam erfolgen, denn sonst wirst Du die Kappe überholen und Dich eintwisten.

## **Frontstall**

Das Einklappen der gesamten Anströmkante kann beim beschleunigten Fliegen oder durch plötzlich auftretende starke Abwinde eintreten. Diese Flugstörung sieht zwar spektakulär aus, ist aber bei geringer Einklapptiefe nicht grundsätzlich gefährlich. Auch hier gilt: „Der Klügere gibt nach!“

Durch einen Frontstall zeigt Dir Leeloo-X, dass Du mit einem zu kleinen Anstellwinkel in zu starken Turbulenzen fliegst.

Fast alle Frontstalls mit der Leeloo-X werden nur bis zur RAST-Wand einfallen. Dabei entstehen meist keine Drehbewegungen und Leeloo-X öffnet wieder von selbst.

Bei einem Frontstall bis zum RAST solltest Du die Bremsen sofort und ganz freigeben, um einen Sackflug oder gar Strömungsabriss zu vermeiden.

Geht der Frontstall über das RAST, wird sich die Kappe regelrecht überschlagen. Hier solltest Du beherzt symmetrisch Anbremsen, bis die Kappe, noch ungefüllt, über Dir ist, und dann die Bremsen wieder freigeben.

### **Frontstall mit dem Liegegurtzeug**

Bei einem Frontstall mit einem Liegegurtzeug solltest Du sofort eine kompakte Körperhaltung einnehmen.

## **Sicherheitstraining**

Wenn Du Dir erhoffst, beim Sicherheitstraining riesige, realistische Klapper zu simulieren: Vergiss es!

**WICHTIG: Zur Simulation von Klappern, Frontstalls und Ohren-Anlegen werden IMMER die Manöverleinen verwendet. Sie sind an der selben Stelle angebracht wie bei der Leeloo und ermöglichen somit realistische Manöver.**

Um das RAST zum großflächigen Einklappen zu bringen, braucht es viele Versuche und Tricks. Da kann Dir nur ein Trainer helfen, der Leeloo-X vorher selbst geflogen ist und die Technik dazu beherrscht. Große Frontstalls sind ebenso schwierig, aber bei dieser Übung geht es nicht darum, den Schirm wegzuziehen, sondern zu lernen, hochzusehen, die richtige Situation zu wählen (im besten Fall die Bremsen freizugeben) und auf den Fahrtwind zu achten.

Alle anderen Manöver kannst Du ganz normal trainieren.

## Sackflug

Bei einem Sackflug hat der Gleitschirm keine Vorwärtsfahrt mehr und stark erhöhte Sinkwerte. Verursacht wird der Sackflug unter anderem durch zu langsames Auslassen der B-Gurte beim B-Stall, bei vertrimmten und

stark gealterten Schirmen oder bei Frontstalls in aufsteigenden Luftmassen. Auch wenn die Kappe nass ist, die Lufttemperatur weit unter Null-Grad liegt oder die Flächenbelastung zu gering ist, kann es zum Sackflug kommen.

Du merkst sofort, wenn sich Leeloo-X im Sackflug befindet: Das Windgeräusch ist weg, das Sinken ist hoch und die Steuerleinen sind ungewöhnlich „weich“.

Eine Besonderheit der Leeloo-X ist, dass wenn bei gezogenen Bremsen ohne Änderung der Zug nachlässt, sie Dir deutlich damit zu verstehen gibt, dass Du in der Nähe des Strömungsabrisses/Sackfluges fliegst. Du hast dann noch etwa 1 bis 2 Sekunden Zeit, bis die Strömung wirklich abreißt. Also: Steuerleinen freilassen!

Bei betriebsstüchtigem Zustand der Kappe und der Leinen nimmt Leeloo-X innerhalb 1 bis 3 Sekunden selbstständig wieder Fahrt auf.

Sollte dies, aus welchem Grund auch immer, nicht der Fall sein, musst Du entweder die die A-Tragegurte nach vorne drücken oder das Beschleunigungssystem kurz betätigen.

War Deine Leeloo-X ohne nachvollziehbaren Grund (z.B. Nässe, Regen oder zu geringes Startgewicht) im Sackflug, muss sie vor dem nächsten Flug überprüft werden!

Sollte der höchst unwahrscheinliche Fall eintreten, dass Leeloo-X in Bodennähe in den Sackflug geht, darfst Du auf keinen Fall anbremsen. Das würde nur das Sinken zusätzlich erhöhen und gefährliche Pendelbewegungen verursachen. Das Sinken wäre dabei noch im Rahmen, um mit der Landefalltechnik unverletzt zu landen.

### **Sackflug mit dem Liegegurtzeug**

Wenn Du den Sackflug erkennst, kannst Du ihn wie zuvor beschrieben ausleiten. Wenn Du ihn nicht erkannt und Leeloo-X komplett abgerissen hast, solltest Du sofort die kompakte Sitzhaltung einnehmen und den Fullstall überlegt ausleiten.

## **Fullstall**

Die folgende Beschreibung richtet sich an Piloten, die den Fullstall bereits auf einem anderen Schirm-Modell beherrschen. Sie soll Dich nicht dazu verleiten, dieses Manöver alleine zu trainieren.

Bist Du noch nie Fullstall geflogen, lerne ihn mit Funkbetreuung durch einen erfahrenen Trainer und über Wasser mit allen notwendigen Sicherheitsmassnahmen.

Um einen Fullstall einzuleiten, ziehst Du beide Bremsleinen ganz durch. Bei Erreichen der Stallgeschwindigkeit entleert sich die Kappe schlagartig und kippt nach hinten weg. Mit einem Liegegurtzeug musst Du die kompakte Körperhaltung auf jeden Fall vor der Einleitung einnehmen.

Es ist sehr wichtig, trotz der unangenehmen Schirmreaktion bei einem Fullstall die Steuerleinen solange ganz durchgezogen zu halten, bis die entleerte Kappe wieder vertikal über Dir ist (ca. 2 bis 4 Sekunden).

Nun musst Du beide Hände auf die Höhe der Hauptkarabiner bringen und sie dort fixieren. Das geht durch festes Andrücken, oder Festhalten. Der Kontakt zu den Karabinern ist wichtig, um ein Aufschaukeln oder versehentliche Asymmetrien zu verhindern.

Jetzt wird Leeloo-X in einen ruhigen Rückwärtsflug übergehen und Du kannst durch langsames Freigeben der Bremsen über 2 sek den Fullstall kontrolliert ausleiten.

Gibst Du die Bremsen zu schnell oder asymmetrisch frei, kann ein großflächiger Klapper oder Frontstall die Folge sein. Gibst Du die Bremsen dagegen zu zögerlich oder nicht ganz frei, kann der Schirm in eine Trudelbewegung übergehen.

Du merkst, es steckt eine Menge Feinarbeit & Körperkontrolle in diesem Manöver. Deshalb muss der Fullstall über Wasser erlernt und trainiert werden. Er ist ein sehr anspruchsvolles Manöver, bei dem es bei groben Fehlern zu lebensgefährlichen Kappenberührungen kommen kann.

## Trudeln

Durch Überziehen einer Seite kann die Strömung am halben Flügel abreißen. Dabei entsteht eine Umkehrung der Strömungsrichtung. Die tief angebremsste Hinterkante wird zur momentanen „Profilnase“ und fliegt in die umgekehrte Richtung: der Schirm dreht um seine Hochachse.

Für das Trudeln gibt es 2 Ursachen:

1. Eine Bremsleine wird zu schnell und weit durchgezogen (Beispiel: Einleiten einer Steilspirale)
2. Im Langsamflug wird eine Seite zu stark angebremsst (Beispiel: beim Thermikkreisen)

Wenn Du eine Seite versehentlich überzogen hast, gib die Innenbremse frei und verlagere Dein Gewicht zur Innenseite. Dann geht Leeloo-X ohne großen Höhenverlust wieder in den Normalflug über.

Als Freestyle-Manöver geflogenes Trudeln ist anspruchsvoll und muss über Wasser trainiert werden.

### **Trudeln mit dem Liegegurtzeug**

Sobald Du merkst, dass die Strömung einseitig abreißen könnte, solltest Du beim Liegegurtzeug sofort eine kompakte, sehr aufrechte Haltung einnehmen.

## **Helico**

Der Helico ist mit der Leeloo-X möglich, muss aber über Wasser erlernt und trainiert werden. Eine genaue Anleitung dazu findest Du in unserem Buch „Acrobatics“, ISBN 978-3940988003.

## **Wingover**

Es werden abwechselnd enge Kurven nach links und rechts geflogen. Dabei wird die Querneigung zunehmend erhöht. Bei zu großer Dynamik und Querlage dieser Flugfigur kann der Flügel entlastet und großflächig

einklappen. Um mit der Leeloo-X sicher Wingover zu lernen, solltest Du die ersten Versuche nur mit Gewichtsvorlagerung und ohne Bremseneinsatz fliegen. So findest Du den richtigen Rhythmus und kannst dann schrittweise zur Verstärkung immer mehr Bremseneinsatz dazunehmen. Das ist besonders wichtig, wenn Du Wingover mit einem Liegegurtzeug fliegen möchtest.

Werden die Wingover sehr hoch, musst Du immer auch die Außenseite durch Anbremsen stützen.

## **Notsteuerung**

Bei Ausfall der Steuerleinen kann Leeloo-X problemlos mit den **B-Tragegurten** gesteuert werden.

Der Weg bis zum Strömungsabriss ist beim Steuern mit den hinteren Tragegurten natürlich kürzer als mit den Steuerleinen, er beträgt bei der Leeloo-X ungefähr 5 - 15 cm.

Willst Du ohne Geschwindigkeit einzubüßen kleinere Richtungskorrekturen vornehmen, empfehlen wir Dir, die Stabiloleine zu verwenden.

Diese kannst Du bis zu 10 cm vertikal nach unten ziehen. Die Richtungsänderung dauert zwar ein paar Sekunden, dafür verringern sich das Gleiten und die Geschwindigkeit nicht.

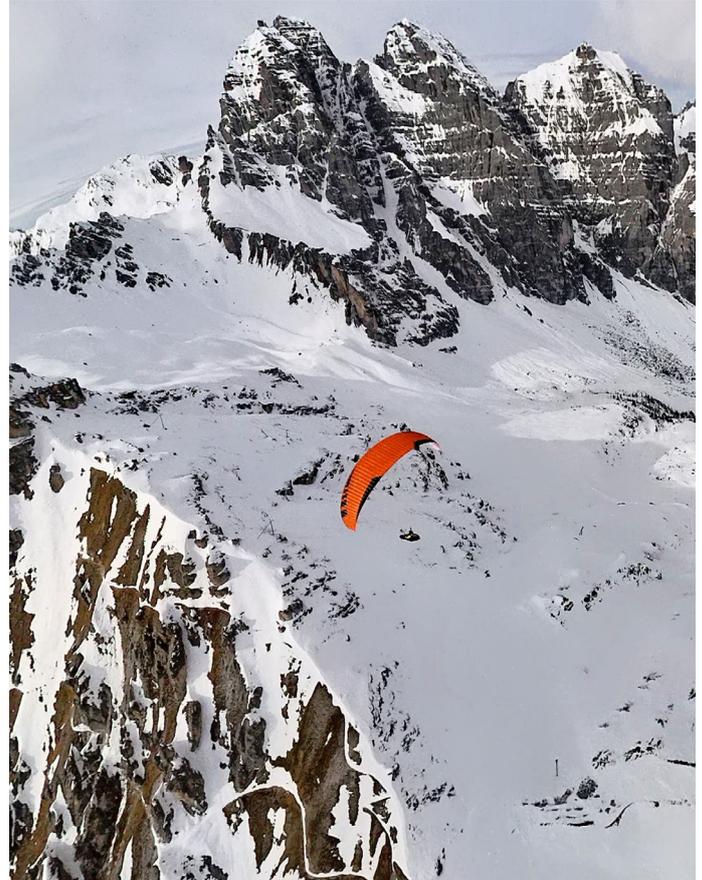
Nutze doch mal einen Gleitflug und probiere die Möglichkeiten zur Notsteuerung aus. Dann siehst Du, wie einfach, das geht und wie weit Du genau ziehen musst.

Du kannst auch leichte Kurven durch Ziehen der Stabileinen oder durch reine Gewichtsverlagerung fliegen. Das macht Spass!

## Kälte

Du kannst Deine Leeloo-X auch bei extremen Minusgraden fliegen. Unter minus 10° Celsius solltest aber auf keinen Fall mehr Manöver mit hohen Belastungen fliegen.

Vergiss nicht, dass Deine Trimmgeschwindigkeit bei Minusgraden deutlich abnimmt und dementsprechend auch die Steuerwege bis zum Strömungsabriss kürzer werden.



# VI. ABSTIEGSHILFEN

Falls Du diese Manöver noch nie ausgeführt hast, übe diese Manöver unbedingt unter Funkanleitung mit einem versierten und vertrauenswürdigen Sicherheitstrainer über Wasser.

Die folgenden Beschreibungen sind mit bestem Wissen von uns verfasst, aber sie ersetzen kein Sicherheitstraining. Bitte übe mit Respekt und Hingabe.

## Ohren anlegen

Das sogenannte „Ohren anlegen“ ist eine einfache Abstiegshilfe, die Dir ca. 3-4 m/sek Sinken bringt. Sie ist eher dazu geeignet, die Gleitleistung zu verringern, als schnell abzustiegen. Das „Ohren anlegen“ funktioniert bei der Leeloo-X ganz einfach:

**Du ziehst mit den Bremsgriffen ungewickelt in der Hand, von außen die farbige Manöverleine mit der kleinen Kugel in einem Bogen nach unten. Diese Kugel kannst Du leicht an eine Position schieben, wo du sie**

**bequem erreichst. Da die Manöverleinen legen sich im Flug an die tragenden A-Leinen an, deshalb ist etwas Sorgfalt gefragt, dass Du auch wirklich die richtige Leine ergreifst.**

Das Betätigen des Fußbeschleunigers während des „Ohren anlegens“ kann das Sinken und die Vorwärtsfahrt nochmals deutlich steigern. Du kannst so das Sinken bis auf ca. 6 m/sek erhöhen und die Gleitzahl verringern.

In aufsteigenden Luftmassen, bei starkem Wind in Bodennähe (Gradient) solltest Du beim Ohren-Anlegen **immer** etwas beschleunigen: 3 bis 5 cm Beschleuniger reichen aus, um einen ungewollten Sackflug wirksam zu verhindern.

Zur Ausleitung der Ohren genügt es, die gezogenen Leinen wieder loszulassen.

Die Kappe der Leeloo-X öffnet normalerweise nicht selbstständig. Du kannst Du die Öffnung unterstützen,

indem Du abwechselnd das Gewicht nach links und dann nach rechts verlagerst, oder links und rechts schnell und tief anbremsst (pumpst).

Fliege nie eine Steilspirale mit angelegten Ohren, denn dabei werden die mittleren A-Leinen über ihre Grenzen belastet.

## **Ohren anlegen mit 2 A-Leinen pro Seite („Big-Ears“ oder „Große Ohren“)**

Wenn Du sehr schnell mit Deiner Leeloo-X nach unten willst, kannst Du die Ohren mit zwei A-Leinen pro Seite machen.

Da es dabei auf beiden Seiten zum Einklappen sehr großer Flächen kommt, nimmt die Fluggeschwindigkeit stark ab. In aufsteigender Luft kann so die Stallgeschwindigkeit unterschritten werden.



Videoanleitung zum Ohren Anlegen: LEELOO-X Academy

**Deshalb solltest Du dieses Manöver immer mit getretem Beschleuniger ausführen.** Es ist nicht nötig, voll zu beschleunigen, aber bis zur Hälfte des möglichen Weges muss es schon sein.

Für die Einleitung trittst Du den Beschleuniger ca. 30-50% und wartest kurz, bis sich Leeloo-X stabilisiert hat.

Dann nimmst Du die Bremsen ungewickelt in die Hand und greifst jeweils zwei äußere Manöver-Leinen pro Seite so weit als möglich über den Leinenschlössern. Achte darauf, dass Du die richtigen Leinen nimmst, die innerste Manöver-Leine sollte nicht gezogen werden.

Hier hilft Dir das Beschleunigen, da die Manöver-Leinen ein Stück weiter nach unten kommen.

Nun ziehst Du beide Seiten gleichzeitig so tief, wie Du die „großen Ohren“ haben möchtest. Das Eigensinken wird rasant zunehmen, achte deshalb auf genügend Abstand zum Boden.

Anfangs wirst Du Dich möglicherweise schwertun, einen stabilen Flugzustand zu halten. Das Schaukeln nimmt

ab, je symmetrischer Du ziehst und die Hände dabei nahe am Tragegurt führst.

Zum Öffnen lässt Du beidseitig alle vier Leinen wieder los und beobachtest, was Deine Kappe macht. Bleiben die Ohren eingeklappt, öffne sie durch sanftes, asymmetrisches Pumpen: erst auf der einen Seite, dann auf der anderen Seite.

Ist Leeloo-X wieder ganz offen, kannst Du aus dem Beschleuniger gehen.

Warte nicht, bis Du dieses Manöver wirklich brauchst, sondern lerne es schrittweise, gerne das erste Mal auch unter Anleitung und über Wasser und übe es regelmäßig!

## Steilspirale

Die Steilspirale ist die effizienteste Möglichkeit des Schnellabstieges. Dabei wirken jedoch hohe Belastungen auf den Piloten. Man kann dabei, abhängig von der Tagesform, Außentemperatur (Kälte!) und der auftretenden G-Kraft das Bewusstsein verlieren. Manche Piloten



Video zur Steilspirale: In der LEELOO-X Academy

vergessen sogar während der Spirale das Atmen oder gehen in die sogenannte Pressatmung über, was das Risiko, das Bewusstsein zu verlieren, noch weiter erhöht.

**Bei den ersten Anzeichen von Übelkeit, Bewusstseinsbeschränkung und Sichtverminderung solltest Du die Spirale deshalb unverzüglich ausleiten.**

Die Steilspirale wird durch (1) Gewichtsverlagerung zur Innenseite und (2) dosiertes Anbremsen der Innenseite eingeleitet. Durch das direkte Handling nimmt Leeloo-X rasch eine hohe Querneigung ein und geht in eine steile Kurve über.

Sobald der Flügel deutlich beschleunigt und die G-Kraft zunimmt (auf die Nase geht), begrenze den Sinkwert und die G-Kraft durch feinfühliges Anbremsen der Außenseite auf ein für Dich gut erträgliches Maß.

Wenn Du Leeloo-X radikal über die Innenbremse in die Steilspirale bringst, wird sie innen und außen leicht einellen und die Drehung verlangsamen.

Das ist gewollt und dient Deiner Sicherheit. Nur wenn Du innen wie außen dosiert und präzise die Bremsen

setzt, kannst Du extreme Sinkwerte erreichen. Dann kann es allerdings auch sein, dass Du die Spirale aktiv ausleiten musst:

(A) Gewicht in die Mitte und deutliches Anbremsen der Außenseite.

(B) Sobald Leeloo-X beginnt, langsamer zu drehen, und sich aufrichten möchte, verlagerst Du Dein Gewicht wieder zur Innenseite und gibst die Außenbremse frei.

(C) Nun kannst Du durch langsames Freigeben der Innenbremse die angesammelte Energie über mehrere Runden abbauen.

Dabei kann es vorkommen, dass Du in Deine eigene Wirbelschleppung kommst. Deshalb bremse vorsorglich etwa 15 cm an und sei auf einen Klapper oder Frontstall vorbereitet, bis Du wieder im Horizontalflug bist.

Würdest Du die Spirale abrupt ausleiten, wird Leeloo-X durch die Überfahrt fast vertikal nach oben steigen, was ein starkes Pendeln verursacht. Dabei kann es durchaus zu Frontstalls, Klappern und Überschlagen kommen.

Merkst Du beim Erlernen der Steilspirale, dass Du zu radikal ausgeleitet hast und fast vertikal nach oben fliegst, verlagere sofort Dein Gewicht wieder zur Innenseite und bremse dort auch deutlich an. Dann wartest Du bis das Pendeln aufhört und gibst die Bremse(n) frei.

Nach der Ausleitung sind die vorderen Leinen stark gedehnt und brauchen etwa eine halbe Minute, bis sie sich wieder auf ihre ursprüngliche Länge eingestellt haben. Während dieser Zeit besteht Sackfluggefahr und Du solltest deshalb nur vorsichtig anbremsen.

Wegen des extremen Höhenverlustes in der Steilspirale musst Du immer auf ausreichende Sicherheitshöhe achten!

Sollte Leeloo-X trotz Freigeben der Innenbremse und leichtem Anbremsen der Außenseite nicht die Spirale ausleiten, ist sie in der sogenannten stabilen Steilspirale.

Die stabile Steilspirale muss meistens konsequent aktiv ausgeleitet werden. Dazu ziehst Du beide Steuerleinen, unabhängig vom Kraftaufwand, bis an die Hauptkarabiner und hältst sie in dieser Position, bis Leeloo-X deutlich

verlangsamt. So kommst Du wieder in die normale Steilspirale, die Du wie beschrieben ausleiten kannst.

Die Leeloo-X wurde gemäß EN 926-2:2013 mit der Klassifizierung B bewertet. Durch ungünstige Einflüsse können die Reaktionen jedoch auch anspruchsvoller als in dieser Klassifizierung beschrieben sein.

Die Ursachen in einem solchen Fall können vielschichtig sein. (Gurtzeug-Geometrie, Kreuzgurte, turbulente Luft, Verlagerung des Pilotengewichts zur Kurveninnenseite und ähnliches)

### **Die Steilspirale mit einem Liegegurtzeug**

Für das Fliegen der Steilspirale mit einem Liegegurtzeug können wir keine generelle Empfehlung geben, ob Du dabei die kompakte Haltung einnehmen oder in der Liegeposition bleiben solltest. Denn das ist von Deinem Gurtzeug und dessen Einstellung abhängig.

Wenn Du in der kompakten Position auch bei erhöhter Fliehkraft nicht nach vorne rutschst, ist das vermutlich

die bessere Wahl. Auf keinen Fall solltest Du dabei in den Beingurten hängen.

## **B-Stall**

Der B-Stall ist mit der Leeloo-X naturgemäß NICHT möglich.

## **Ein Ohr anlegen und Spiralen**

Mit der Ohrenanlege-Leine kannst Du das Ohren auf der Außenseite anlegen. Ziehe die dafür vorgesehene Leine gleichmäßig nach unten, bis sich der Außenflügel einklappt und halte dann die Leine in dieser Position.

Den Bremsgriff hast du dabei ungewickelt in der Hand, während der auf der Innenseite weiterhin mit einem Halbschlage gehalten werden sollte.

Um aus dieser Konfiguration eine Spirale einzuleiten, gibst Du gezielt Gewichtsverlagerung und Steuerimpuls

zur Innenseite. Durch das angelegten Aussenohr bleibt der Schirm in der Spirale ruhiger und verliert schneller Höhe. Die G-Kräfte bleiben dabei angenehm gering.

Zum Ausleiten der Spirale einfach die Steuerleinen langsam freigeben, das Gewicht neutralisieren und die Ohrenanlege-Leine wieder lösen. Das Außenohr öffnet sich von selbst.

## **Einseitiger, gehaltener Klapper**

Ein einseitiger, gehaltener Klapper kann bewusst als Abstiegshilfe verwendet werden. Der Vorteil ist, dass du dabei recht hohe Sinkwerte erreichst, noch Vorwärtsfahrt hast, die Richtung korrigieren kannst und er ohne großes gefummele einzuleiten ist.

Zum Einleiten wird der Manövergurt auf einer Seite entschlossen heruntergezogen, bis der Flügel einklappt. Halte den Gurt nun fest in dieser Position, um den Klapper aufrechtzuerhalten.

Die Leeloo-X bleibt auch mit einem einseitigen Klapper erstaunlich stabil und steuerbar. Das Gegensteuern mit der Bremse auf der offenen Seite verhindert ein Abkippen und hält die Flugrichtung stabil. Gleichzeitig kann eine Gewichtsverlagerung zur offenen Seite helfen, den Schirm im Geradeausflug zu halten

Zum Auflösen des Klappers reicht es, den Manövergurt wieder freizugeben. Falls nötig, kann mit einem kurzen Impuls auf der offenen Seite nachgeholfen werden, um die Kappe schneller zu öffnen.

Diese Übung schult zusätzlich das Vertrauen in den Schirm und verbessert die Reaktionssicherheit für echte Turbulenzsituationen.



## Videos zu den Abstiegshilfen und Anleitungen zum Fliegen mit der LEELOO-X ...

... findest Du in der LEELOO-X Academy auf YouTube und auf unserer Webseite [www.profly.org/leeloo-x](http://www.profly.org/leeloo-x).

# VII. PACKEN UND PFLEGE DEINER LEELOO

## Einpacken der Leeloo-X

Gleitschirme von Profly können in speziellen Zellenpacksäcken verstaut werden, sie müssen es jedoch nicht. Unserer Erfahrung nach verlängern Zellenpacksäcke die Lebenszeit eines Schirmes nicht.

Da die Nasenverstärkung der Leeloo-X aus unverformbaren Nitinol ist, **kannst Du sie packen, wie Du möchtest.**

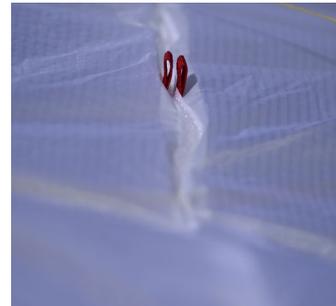
Achte nur darauf:

- sie nicht immer auf der gleichen (Mittel)-Zelle zusammenzulegen
- die Stammleinen nicht immer an derselben Stelle zu knicken
- und sie auf einem sanften, trockenen Untergrund ohne Steinchen, Ölflecken oder Schmutz zu packen.
- Bitte packe sie nicht mit viel Druck auf spitzen Steinen oder hartem Bewuchs ein.

## Schmutzauslass-Öffnungen

Zum Entfernen von Sand, Steinchen oder anderen Schmutzpartikeln hat Leeloo-X im Untersegel an den Stabilos Schmutzauslassöffnungen. Im Normalflug sind sie mit Klettband geschlossen.

Du findest sie ganz einfach, denn sie sind mit zwei farbigen Loops markiert. Ein leichter Zug an den Loops genügt, um die Schmutzauslassöffnungen zu öffnen und den Schmutz zu entfernen.



## Die optimale Pflege Deiner Leeloo-X

Eine beliebte Frage: Wie lange hält ein Leichtschild? Was kann ich tun, damit ich lange Freude daran habe?

### Hier unsere Tipps, für die optimale Pflege Deiner Leeloo-X:

- Du solltest Deine Leeloo-X nicht nass eingepackt lassen. Wenn Du sie feucht einpacken musstest (von der Wiese oder Schnee), nimm sie Zuhause an einem warmen, trockenen Ort aus ihrem Packsack und hänge sie in der Rosette locker auf und lasse sie vollständig durchtrocknen.

- Wenn Du sie für mehr als zwei Wochen lagern musst, solltest Du sie nicht allzu komprimiert lassen. Da wäre es besser, den (Zellen-) Packsack auf seine volle Länge zu öffnen.

- Die Leeloo-X besteht wie jeder andere Gleitschild aus Kunststoffen, die temperaturempfindlich sind. Sie in der prallen Sonne im Kofferraum zu braten, schädigt sie

ebenso, wie sie im tiefsten Winter bei Minusgraden vor die Tür zu setzen.

- Reinige Deine Leeloo-X bitte nur mit einem weichen Tuch und handwarmen, klaren Wasser. Aggressive Chemikalien, Hochdruckreiniger oder Dampfstrahlgeräte zerstören das Material. Trockne sie wieder in der Rosette aufgehängt oder locker ausgebreitet.

- Nach einem längeren Aufenthalt zum Soaren in Meeresluft sammeln sich Sand und Salzkristalle an und in der Kappe und in den Nähten. Willst Du Deine Leeloo-X optimal pflegen, weiche sie zuhause sanft in einem Kinderschwimmbecken oder in einer grossen Badewanne in handwarmen, klaren Wasser ein und drücke sie sanft aus. Trockne sie anschliessend locker aufgehängt oder ausgebreitet an einem warmen, trockenen Ort ohne direkte UV-Strahlung.

## Nachprüfung

Die Leeloo-X muss, wie alle anderen Gleitschirme auch, regelmäßig überprüft werden. Wir legen Wert darauf,

dass Leeloo-X nach der üblichen Überprüfung auch von einem unserer Testpiloten erneut „eingeflogen“ wird.

Nur so können wir und Du sicher sein, dass wirklich alles passt. Die üblichen Vermessungen, Zug- und Porositätstests reichen nicht aus, um alle möglichen Probleme zuverlässig festzustellen.

Deshalb muss Deine Leeloo-X nach spätestens zwei Jahren oder nach 150 echten Flugstunden für eine kurze Zeit wieder zu uns.

## Die Trimmung selbst überprüfen

Leeloo-X ist extra so gebaut, dass Du jederzeit die wichtigsten Leinenlängen selbst prüfen und notfalls korrigieren kannst.

Leinen, egal aus welchem Material sie sind, werden ihre Längen nach einigen Flügen verändern, was sich auf die Leistung und das Flugverhalten auswirkt. Da sind die paar Minuten gut investiert.

**Die genaue Anleitung dazu findest Du im Internet:  
<https://profly.zone/leeloo/Leeloo-Messen.mp4>**

## Reparaturen

Kleine Risse im Tuch kannst Du mit dem beiliegenden selbstklebenden Segelmaterial selbst reparieren, sofern diese an wenig belasteten Stellen, also nicht direkt an Nähten und nicht größer als 3 cm sind.

Größere Risse, an der Nase oder nahe eines Leinenloops müssen von uns oder einem Fachmann fachgerecht repariert werden.

Beschädigte Leinen müssen sofort ausgewechselt werden. Das sollte von einem Fachmann mit den korrekten Materialien gemacht werden.

Im Notfall kannst Du einzelne gerissene Galerie-Leinen auch selber wechseln. **Die Anleitung dazu findest Du im Handbuch zum Reparatur-Set.**

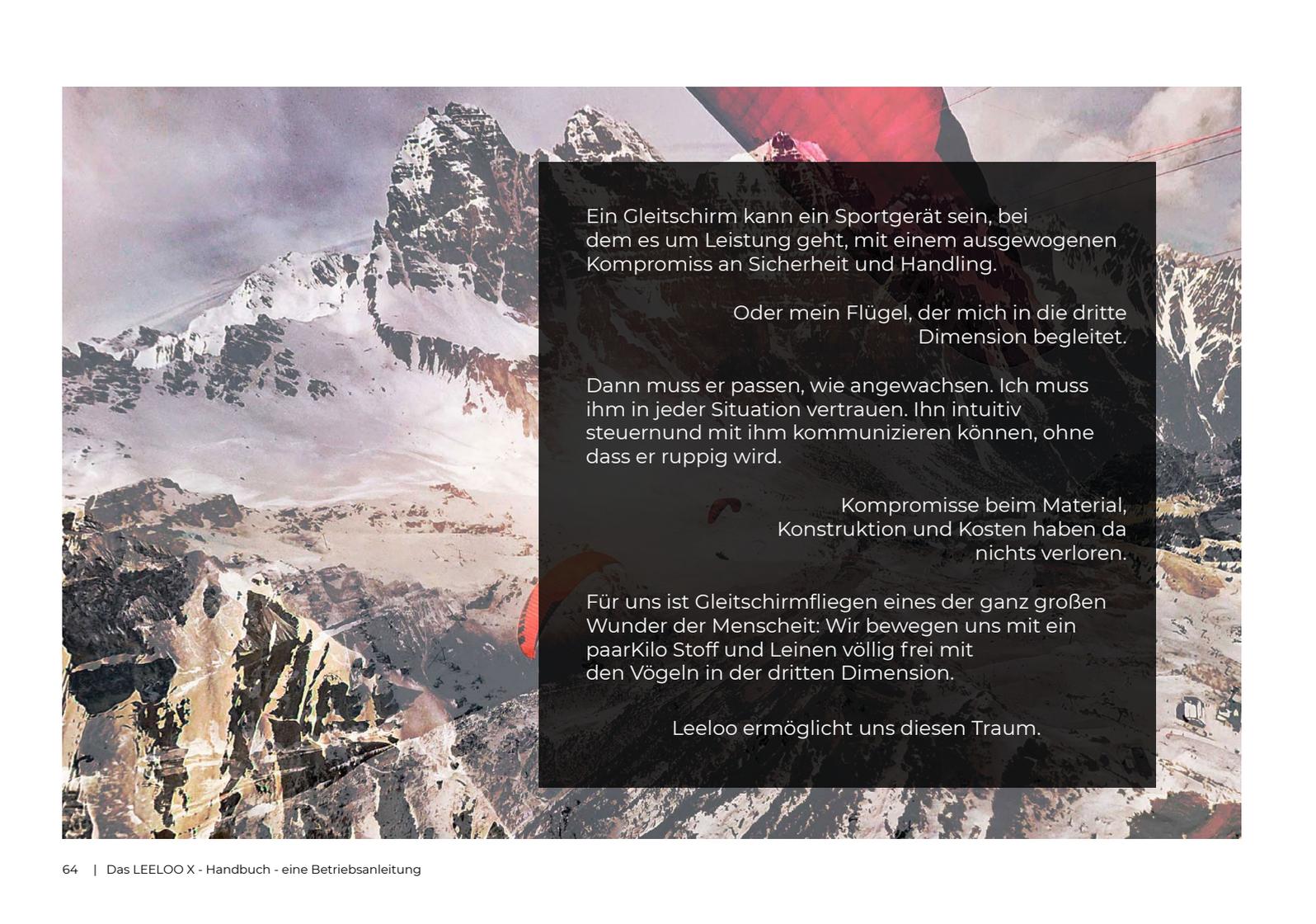
## Recycling

Wenn Du Dich von Deiner Leeloo-X trennen musst, kannst Du gerne sie an uns zurückgeben.

Das Nitinol der Nasenverstärkung und alle metallenen Beschlagteile sind recycelbar und Du bekommst dafür von uns eine Gutschrift für den nächsten Kauf bei uns.

Gebrauchtes Segelmaterial können wir mit Deiner Erlaubnis wohltätigen Organisationen zukommen lassen, die sie gerne für Windfahnen, Sonnensegel und vieles mehr nutzen.

Die nicht recycelbaren Teile werden wir fachgerecht entsorgen.

A high-angle, wide shot of a rugged mountain range. The peaks are jagged and partially covered in snow. In the foreground, a rocky, scree-covered slope leads down. A paraglider with a red canopy is visible in the upper right portion of the frame, soaring against a clear sky. The overall scene conveys a sense of vastness and adventure.

Ein Gleitschirm kann ein Sportgerät sein, bei dem es um Leistung geht, mit einem ausgewogenen Kompromiss an Sicherheit und Handling.

Oder mein Flügel, der mich in die dritte Dimension begleitet.

Dann muss er passen, wie angewachsen. Ich muss ihm in jeder Situation vertrauen. Ihn intuitiv steuern und mit ihm kommunizieren können, ohne dass er ruppig wird.

Kompromisse beim Material, Konstruktion und Kosten haben da nichts verloren.

Für uns ist Gleitschirmfliegen eines der ganz großen Wunder der Menschheit: Wir bewegen uns mit ein paar Kilo Stoff und Leinen völlig frei mit den Vögeln in der dritten Dimension.

Leeloo ermöglicht uns diesen Traum.



# VIII. SERVICE UND GARANTIE

Nach dem Kauf kannst (und solltest) Du uns kontaktieren, wenn Du Fragen, Zweifel oder Probleme mit Deiner Leeloo hast. Wir helfen Dir gerne weiter, denn dieser einzigartige After-Sales-Service ist Teil des Leeloo-Komplettpaketes.

Nutze ihn, denn unser Ziel ist es, dass Du zu 100% zufrieden mit Deiner Leeloo bist.

Im Rahmen unserer Garantie verpflichten wir uns zur Beseitigung eventueller Mängel an unseren Produkten, die auf Fabrikationsfehler zurückzuführen sind.

Damit Garantieansprüche geltend gemacht werden können, musst Du uns sofort nach der Entdeckung eines Mangels informieren und das fehlerhafte Produkt an uns senden. Anschließend entscheiden wir darüber, wie ein Fabrikationsfehler beseitigt wird (Reparatur, Auswechslung von Teilen oder Ersatz des Produkts).

Diese Garantie gilt für 2 Jahre ab dem Kaufdatum des Produkts. Die Laufzeit für das Service-Intervall beginnt

ab dem Datum des Erstflugs, der im Typenschild eingetragen ist. Ist dort kein Datum vermerkt, so gilt das Datum, an welchem der Schirm produziert wurde.

Ansonsten umfasst die Garantie keine weiteren Ansprüche. Insbesondere werden keine Garantieleistungen für Beschädigungen gewährt, die aus unsorgfältigem oder fehlerhaftem Gebrauch des Produkts resultieren (z.B. ungenügende Wartung, ungeeignete Lagerung, Überbelastung, Aussetzen extremer Temperaturen usw.).

Dasselbe gilt für Schäden, die auf einen Unfall oder auf normale Abnutzung zurückzuführen sind.

# QUALITÄT UND SERVICE HABEN EINEN PREIS. BEI DER LEELOO GEBEN WIR DIR DIE GARANTIE, DASS ...

- Dein Schirm rigoros nach unseren Qualitätsansprüchen gefertigt wird.
- Dein Schirm mit den strengsten Toleranzen am Markt produziert wird.
- Wir die besten europäischen Materialien verwenden.
- Dein neuer Schirm nicht nur vermessen, sondern in einem Testflug auf Herz und Nieren überprüft wird.
- Wir Dir auch nach dem Kauf mit Rat und Tat zur Seite stehen, damit Du mit Deinem Schirm glücklich bist.
- Du von uns regelmäßig Tipps, neue Erfahrungen und Berichte zur Leeloo bekommst.
- Wir uns mega freuen, wenn Du zu den Leeloo-Tagen mit uns gemeinsam zum Fliegen kommst.

# ANHANG A: ANLEITUNG FÜR DEN KNOTEN AM STEUERGRIFF



Vorbereitung: Griff und Leine.



Forme eine Schlaufe und ziehe sie durch den Bremswirbel.



Ziehe sie weiter durch und schaffe Dir genug Platz ...



... damit Du den Bremsgriff durch die Schlaufe ziehen kannst.



Jetzt hast Du den ersten Loop um den Steuergriff.



Ziehe ihn so fest, dass der Markierungspunkt vorne mittig auf dem Wirbel zu sehen ist.



Jetzt mache den ersten Sicherungsknoten: Schlaufe den überstehenden Teil der Steuerleine um den straff gespannten, aktiven Teil der Steuerleine.



Dann ziehe den überstehenden Teil der Leine fest, ohne die aktive Steuerleine zu verkürzen. Das ist der Trick!



Jetzt mache den zweiten Sicherungsknoten: Verknote noch einmal den überstehenden Teil der Steuerleine und führe den Knoten ganz nah an den Bremswirbel dran. Fertig!

# ANHANG B: ZULASSUNG

## 1. Zulassung

Die Spezifikationen Deines neuen Gleitschirmes entsprechen bei der Auslieferung jenen, mit denen der Schirm Muster-geprüft wurde.

Jede eigenmächtige Modifikation (beispielsweise Veränderung der Leinenlängen, Veränderungen des Tragegurttes) hat einen Verlust der Musterprüfung zur Folge. Wir empfehlen bei Änderungen in jedem Fall Rücksprache mit uns zu halten.

**Vorsicht ist bei der Veränderung der Länge der Bremsleine geboten:**

Werkseitig ist diese so eingestellt, dass sie einen genau definierten Leerweg aufweist. Dies ist aus zwei Gründen wichtig: Betätigst Du den Beschleuniger, verkürzt sich im Verhältnis dazu die Bremsleine. Eine sehr kurz eingestellte Bremse würde Leelo bei Vollgas anbremsen, was die Endgeschwindigkeit und die Stabilität verschlechtert.

Der Leerweg der Bremsen hat auch Auswirkungen auf Extremflugmanöver.

Dein Gleitschirm ist für Gurtzeuge der Gruppe GH (ohne Kreuzverspannung) zugelassen.

Dazu zählen so gut wie alle aktuell erhältlichen Gurtzeuge. Die Musterprüfplakette deines Gurtzeugs gibt Auskunft über die Zulassung. Manche Gurtzeuge ermöglichen eine besonders effektive Gewichtsverlagerung, geben im Gegenzug jedoch Turbulenzen ungefiltert an den Piloten weiter. Andere Gurtzeuge sind stärker gedämpft und in Folge komfortabler – mit dem Nachteil einer geringeren Agilität.

Entscheide für Dich, welche Geometrie am besten für Dich geeignet ist.

Wir sind Dir gerne bei der Wahl und Einstellung Deines Gurtzeugs behilflich.

Bitte vergiss nicht, dass die Sicherheit und das Handling eines Gleitschirmes mindestens zur Hälfte vom verwendeten Gurtzeug bestimmt wird.

## 2. Gewichtsbereich

Dein Gleitschirm ist für einen genau definierten Gewichtsbereich zugelassen, den du in den technischen Daten und in der Musterprüfplakette in Deinem Schirm selbst findest.

Fliegst Du außerhalb dieser Grenzen, also unter- oder überschreitest Du die Betriebsgrenzen, entspricht er nicht mehr der Zulassung.

Es ist eine Frage persönlicher Vorlieben, ob Du Deinen Gleitschirm am oberen oder unteren Rand, oder in der Mitte, des zulässigen Gewichtsbereichs fliegen möchtest.

**Eine geringere Flächenbelastung** bietet Dir eine effizientere Dämpfung der Turbulenzen, weniger Dynamik und ein extrem gutes Steigverhalten. Dafür hast Du eine

etwas geringere Geschwindigkeit und ein etwas weniger direktes Handling.

**Eine hohe Flächenbelastung** bringt mehr Geschwindigkeit, eine prallere Kappe und mehr Agilität, aber auch eine höhere Dynamik in Extremsituationen.

Nutze unser Angebot eines individuellen Trimm-Tunings, um Deine Leelo perfekt auf Dein Startgewicht einzustellen.

## 3. Gesamtleinenlängen

Alle nachstehend aufgeführten Leinen- und Tragegurtlängen sind, gemäß EN 926-2:2013, in Übereinstimmung mit dem Prüfexemplar. Die angegebenen Längen wurden von der Prüfstelle überprüft und sind innerhalb der in der Norm zulässigen Toleranz.

Die Längen sind gemessen vom Einhängepunkt Tragegurt bis Untersegel, Bremsleinen bis Ende Hauptsteuerleine unter 50 N Zug.

# ANHANG C: TECHNISCHE DATEN

LEELOOX

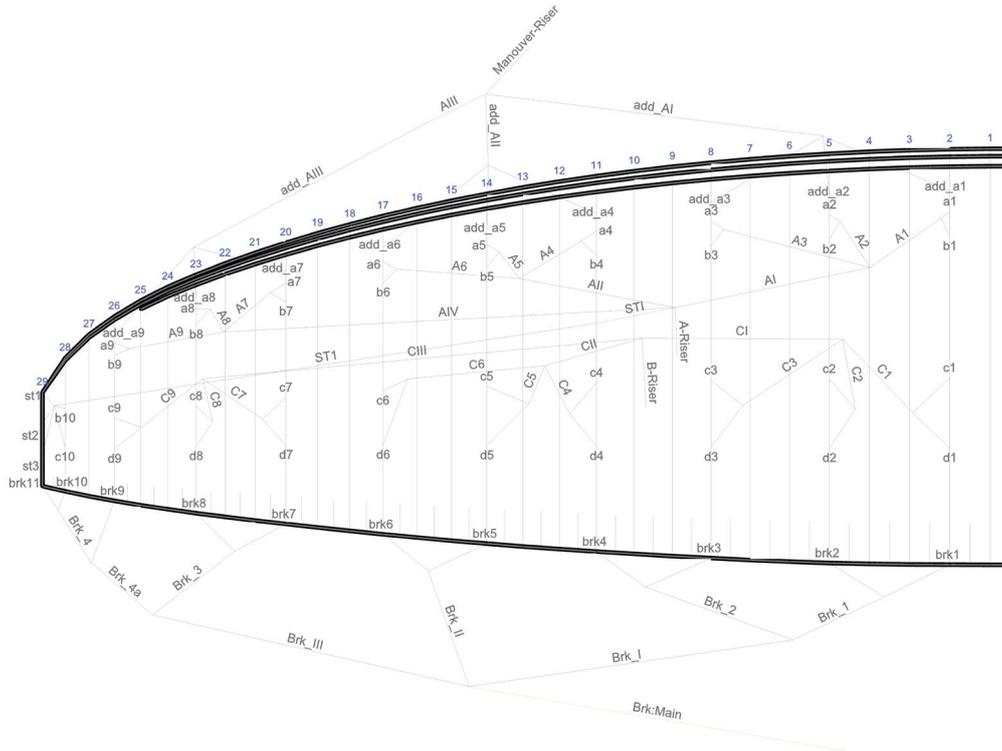
		L	M	SM	S	XS
Fläche ausgelegt	m <sup>2</sup>	29,5	27	25		
Fläche projiziert	m <sup>2</sup>	24,9	22,8	21,1		
Startgewicht max.	kg	125	110	95		
Startgewicht min.	kg	105	90	75		
Schirmgewicht	kg	4,7	4,5	4,4		
Streckung ausgelegt		5,8	5,8	5,8		
Streckung projiziert		4,3	4,3	4,3		
Spannweite ausgelegt	m <sup>2</sup>	13,0	12,5	12,0		
Spannweite projiziert	m <sup>2</sup>	10,3	9,8	9,4		
Flügeltiefe max.	m	2,8	2,7	2,6		
Bauhöhe	m	8,75	8,38	8,07		
Zulassung		LTF/EN B	LTF/EN B	LTF/EN B		
Zellen		57	57	57		
Tragegurte Anzahl		2+1	2+1	2+1		
Tragegurte Länge	cm	4,80/5,30	4,80/5,30	4,80/5,30		
Trimmer		-	-	-		
Beschleunigerweg	mm	15	15	15		
AB-Differenz	mm	15	15	15		
Steuerweg max.	cm	65	65	65		
Verstellbare Vorrichtungen		keine	keine	keine		
DHV Gütesiegel		GS-01-	GS-01-	GS-01-		

# MATERIALIEN

Wir verwenden ausschließlich Materialien, mit denen wir über Jahre gute Erfahrungen gemacht haben und zu dessen Herstellern wir möglichst kurze Lieferwege haben. Bis auf die Ronstan-Rollen kommen alle verwendeten Materialien in der Leeloo aus der EU.

Eintrittskante Obersegel	NCV Skytex 32
Obersegel	NCV Skytex 27 Soft
Abströmkante Obersegel	NCV Skytex 32
Untersegel	NCV Skytex 27 Soft
Abströmkante Untersegel	NCV Skytex 32
Zellwände tragend Mitte	NCV Skytex 70032 E4D HF
Zellwand tragend außen	NCV Skytex 27 HF - 70000 E91
Zwischenrippen, Miniribs und Bänder	NCV Skytex 27 HF - 70000 E91
Stammleinen	Edelrid 8000U-470/340/280/130, Ø 1 - 2,5 mm
Galerieleinen	Edelrid 8000U-130/90, Ø unummantelt 0,9 und 0,8 mm
Bremsleinen	Edlerid 8000U-90/50, Ø unummantelt 0,8 und 0,5mm
Steuerleine	DFLS
Tragegurte	Cousin Polyester/Aramid 12mm
Leinenschlösser	Peguet 3,5mm MRDI03.5 S10
Faden	Anefil Poly M T-45 un T-90

# ANHANG D: LEINENPLAN UND LEINENLÄNGEN



# DER STAMMLEINEN-CHECK UND WISSENSWERTES ZU LEINENLÄNGEN

Die vollständigen Leinenpläne für alle Größen von Leeloo-X kannst Du hier herunterladen:  
**[www.profly.zone/leeloo-x/leeloo-x-leinenpläne.zip](http://www.profly.zone/leeloo-x/leeloo-x-leinenpläne.zip)**.

Leeloo-X ist so konzipiert, dass Du jederzeit Deine Stammleinen schnell und zuverlässig überprüfen kannst. Die Stammleinen sind die längsten und dadurch die dehnungsanfälligesten Leinen im Gleitschirm. Wenn deren Längen passen, ist eine relevante Trimmveränderung in den oberen Galerien unwahrscheinlich. Deshalb ist der Test der Stammleinen ein guter Check.

***Die Manöverleinen sind unkritisch und können nur im Flug überprüft werden: Sie sollten leicht durchhängen. Sollten sie deutlich unter Last sein, muss die Leeloo-X sofort zum Check!***

Dazu hängst Du Deinen Tragegurt irgendwo ein, gehst mit gespannten Leinen zur Kappe und vergleichst die A und B-Stammleinen jeweils einer Sektion: alle Stammleinen, die in einen Tragegurt zusammengefasst sind. A/B I, A/B II und A/B III. Du solltest die Leinen mit einer Kraft von 5 - 10 kg ziehen.

Wenn Du kein individuelles Trimmtoning auf Deiner Leeloo hast, müssen alle Stammleinen einer Sektion genau gleich lang sein.

Wenn Du ein individuelles Trimmtoning auf Deiner Leeloo-X hast, sind die Anpassung der Längen zwischen A und B im Serviceplan (individueller Trimm) eingetragen. Abweichungen hiervon von mehr als 8 mm müssen von uns (PROFLY) korrigiert werden.

# LEELOO-X LARGE

## Trim Tuning

Pilot: .....

Startgewicht: .....kg

Datum: .....

Anmerkung: .....

<b>Main</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>Brk</b>
1				
2				
3				

# LEELOO-X MEDIUM

## Trim Tuning

Pilot: .....

Startgewicht: .....kg

Datum: .....

Anmerkung: .....

Main	A	B	C	Brk
1				
2				
3				

# LEELOO-X SM

## Trim Tuning

Pilot: .....

Startgewicht: .....kg

Datum: .....

Anmerkung: .....

<b>Main</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>Brk</b>
1				
2				
3				

# LEELOO-X SMALL

## Trim Tuning

Pilot: .....

Startgewicht: .....kg

Datum: .....

Anmerkung: .....

<b>Main</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>Brk</b>
1				
2				
3				

# LEELOO-X XS

## Trim Tuning

Pilot: .....

Startgewicht: .....kg

Datum: .....

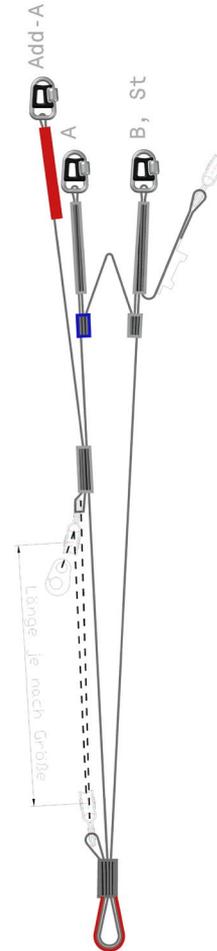
Anmerkung: .....

<b>Main</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>Brk</b>
1				
2				
3				



# ANHANG E: TRAGEGURT

Tragegurt für die Größen:  
L - M - SM





# ANHANG F: NACHPRÜFANWEISUNG FÜR DEINE LEELOO 2

## 1. Gegenstand der Prüfung

Der Prüfungspflicht unterliegt jedes Gleitsegelmuster.

Die Prüfungen können nur von uns oder einer von uns beauftragten Person durchgeführt werden.

Diese beauftragte Person muss zwingend bei uns eine entsprechende Einweisung samt Zertifikat absolviert haben.

Seit dem 01.07.2001 besteht zwar auch die gesetzliche Möglichkeit, dass Du Dein Gerät selber nachprüfen kannst. Diese Möglichkeit wird von uns aber nur erlaubt, wenn Du bei uns eine spezielle Einweisung dafür bekommen hast.

Bei jeder Nachprüfung wird ein Prüfprotokoll und die Dokumentation des Prüfungsfluges erstellt. Du bist verpflichtet, immer das letzte Schriftstück aufzubewahren.

Falls bei der Prüfung ein Mangel festgestellt wird, darfst Du mit dem Gerät nicht mehr fliegen. Es muss dann eine Instandsetzung durch uns durchgeführt werden.

## 2. Nachprüfungsintervalle

Die Leeloo-X muss alle 24 Monate oder nach 150 echten Flugstunden zur Nachprüfung.

Wir empfehlen Dir für eine konstante Leistung bei Deiner Leeloo-X regelmäßig ca. alle 50 Flugstunden die Leinen auf Symmetrie zu überprüfen. Dieser Selbst-Schnelltest ist oben unter „**Die Trimmung selbst überprüfen**“ beschrieben.

**Die genaue Nachprüfungsanweisung für die Leeloo und die Leeloo-X findest Du auf:**

**[www.profly.zone/leeloo-x/leeloo-x-nachprüfung.pdf](http://www.profly.zone/leeloo-x/leeloo-x-nachprüfung.pdf)**



JETZT IST ABER SCHLUSS MIT  
TECHNISCHEN INFORMATIONEN  
UND THEORIE.

NIMM DEINE LEELOO-X UND AB IN  
DIE LUFT MIT EUCH!

GENIESSE  
THE ART OF PARAGLIDING.



Viel Spass mit Deiner *LeeloX* !

Fragen oder Wünsche beantworten wir gerne.

Dein Profly-Team



Eichendorffplatz 10a - D-81369 München - Deutschland - [info@profly.org](mailto:info@profly.org) - [www.profly.org](http://www.profly.org)

