



Notice d'utilisation

# LEAF2



SUPAIR  
34 rue Adrastée  
Parc Altaïs  
74650 Annecy - Chavanod  
FRANCE

45°54.024'N / 06°04.725'E

[www.supair.com](http://www.supair.com)



Nous vous remercions d'avoir fait le choix de notre voile LEAF2 pour votre pratique du parapente. Nous sommes heureux de pouvoir ainsi vous accompagner dans notre passion commune.

SUPAIR conçoit, produit et commercialise des articles pour le vol libre depuis 1984. Choisir un produit SUPAIR, c'est ainsi s'assurer de 30 ans d'expertise, d'innovation et d'écoute. C'est aussi une philosophie: celle de se perfectionner toujours et de faire le choix d'une production de qualité.

Vous trouverez ci-après une notice qui a pour but de vous informer du fonctionnement, de la mise en sécurité et du contrôle de votre équipement. Nous l'avons voulue complète, explicite et nous l'espérons, plaisante à lire. Nous vous en conseillons une lecture attentive.

Sur notre site [www.supair.com](http://www.supair.com) vous trouverez les dernières informations à jour concernant ce produit. Si toutefois vous avez plus de questions, n'hésitez pas à contacter un de nos revendeurs partenaires. Et bien entendu, toute l'équipe SUPAIR reste à votre disposition sur [info@supair.com..](mailto:info@supair.com)

Nous vous souhaitons de belles et nombreuses heures de vol en toute sécurité.

L'équipe SUPAIR

# Table des matières

Introduction	4
Données techniques	5
Vue d'ensemble du matériel	6
Montage de la voile	7
Préparation avant le décollage	9
Décollage	10
Caractéristiques de vol	11
Fin du vol	12
Pratiques spécifiques	12
Descentes rapides	13
Incidents de vol	15
Plan de suspente	16
Matériaux	17
Tableau de mesures	18
Homologation	22
Entretien	26
Recyclage	27
Contrôles obligatoires	27
Garantie	27
Avis de non-responsabilité	27
Équipement du pilote	27
Compléments / Accessoires	28

Bienvenue dans le monde du parapente selon SUPAIR, un monde de passion partagée.

La voile LEAF2 répond à toutes les exigences des pilotes qualifiés de niveau intermédiaire. Elle est destinée au vol de loisir et de cross-country. Elle procurera au pilote un grand confort de vol tout au long de sa progression.

La conception et le choix des matériaux ont été pensés avec un objectif de longévité et de qualité.

La voile LEAF2 a été homologuée EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Classe B.

Cela signifie que cette voile de parapente offre une très bonne sécurité passive ainsi qu'une bonne tolérance et résistance en vol.

Cela signifie également qu'elle est adaptée au niveau de tout les pilotes initiés, en progression.

Elle peut être utilisée avec la plupart des sellettes disponibles sur le marché, mais pour un meilleur confort de vol et des sensations optimales nous vous conseillons les modèles de sellettes de progression de la gamme SUPAIR.

Grâce à grande sécurité passive, la Leaf 2 peut aussi être proposée en fin de formation aux élèves talentueux, sous la responsabilité et selon l'appréciation de l'instructeur et dans les pays permettant l'écolage en voile B.

Après avoir pris connaissance de ce manuel nous vous invitons à tester votre voile en pente école.

NB : trois pictogrammes vous aideront à la lecture de cette notice



Conseil



Attention !



Danger !

# Données techniques

voile LEAF2	XS	S	M	ML	L
Nombre de cellules	49	49	49	49	49
Surface à plat (m <sup>2</sup> )	21,2	24,4	26,2	28,6	30,4
Envergure (m)	10,6	11,4	11,8	12,3	12,7
Corde (m)	2,48	2,66	2,76	2,97	2,89
Allongement à plat	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Surface projetée (m <sup>2</sup> )	17,7	20,4	21,9	23,9	25,5
Envergure projetée (m)	8,2	8,8	9,1	9,5	9,8
Allongement projeté	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
Poids voile (kg)	4,5	4,8	5	5,2	5,4
Plage Poids Total Volant (kg)	55-75	70-90	80-100	90-110	105-125
Homologation	"Classe B, EN : 926-2 : 2013 & 926-1 : 2015, LTF : 2. DV LuftGerPV §1, Nr 7 c"				
Voltige	Non				
Nombre d'élévateurs	3+1				
Accélérateur	Oui, course: 140mm	Oui, course: 150mm	Oui, course: 150mm	Oui, course: 160mm	Oui, course: 160mm
Trim	Non				
Autre système de réglage	Non				
Débattement à la commande, à PTV max (cm)	63	65	67	71	79
Dimensions du harnais utilisé pour l'homologation	* Largeur des points d'attache: 40 ±2 cm * Hauteur des points d'attache: 40 ±1 cm"	* Largeur des points d'attache: 44 ±2 cm * Hauteur des points d'attache: 42 ±1 cm"	* Largeur des points d'attache: 44 ±2 cm * Hauteur des points d'attache: 42 ±1 cm"	* Largeur des points d'attache: 48 ±2 cm * Hauteur des points d'attache: 42 ±1 cm"	* Largeur des points d'attache: 48 ±2 cm * Hauteur des points d'attache: 44 ±1 cm"



EARTH



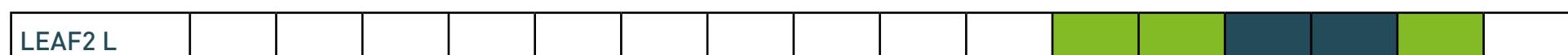
CANARY



VOLCANO

# Plages de Poids Total Volant

PTV (kg)	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130
----------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

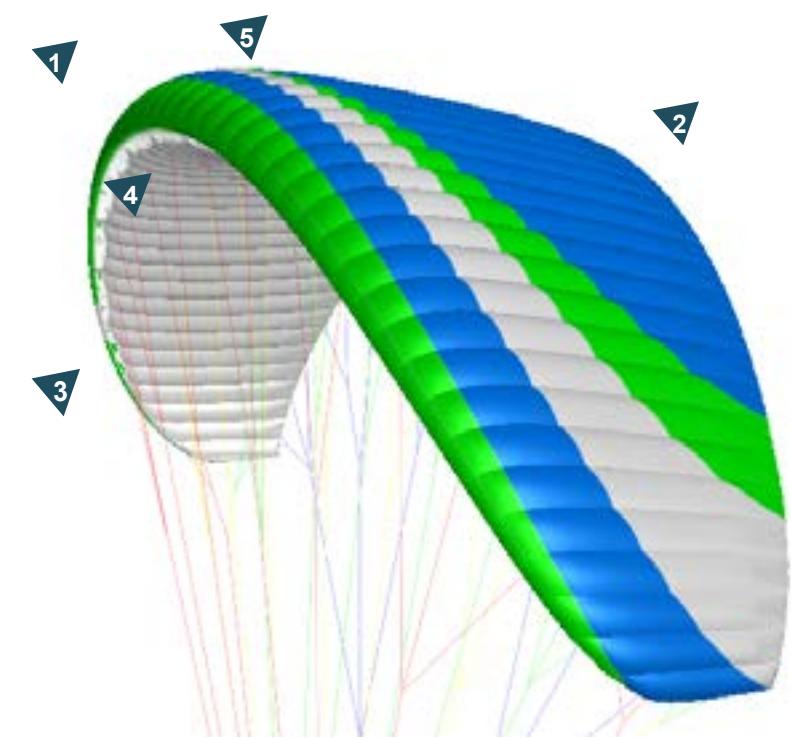


Plage de Poids Total Volant de la voile



Plage de Poids Total Volant idéal pour exploiter au maximum les performances de la voile

# Vue d'ensemble du matériel



# Montage de la voile

## Dépliage de la voile

Choisissez une pente-école ou une surface plate sans vent ni obstacle.

Dépliez votre parapente et étalez-le en corolle. Contrôlez l'état du tissu et des suspentes, vérifiez qu'il n'y a pas d'accroc ni de détérioration. Vérifiez que les petits maillons rapides connectant les suspentes aux élévateurs sont bien fermés. Identifiez et démêlez les élévateurs A, B, C et les freins. Vérifiez qu'il n'y ait pas de nœuds ou de cravates dans le suspentage.

## Choisir une sellette adaptée.

La voile LEAF2 a été homologuée EN B avec une sellette conforme aux normes EN1651 et LTF. Cela signifie que vous pouvez utiliser la plus part des sellettes actuelles. Nous vous conseillons de choisir une sellette homologuée EN1651 et/ou LTF avec une protection.

## Connexion voile – sellette

Sans faire de twist, connectez les élévateurs aux points d'accroche de la sellette avec des mousquetons automatiques. Veillez à ce que les élévateurs soient dans le bon sens : les "A" doivent être à l'avant dans le sens de vol. (Voir schéma ci-contre).

Enfin vérifiez que les mousquetons sont correctement fermés.

## Écartement ventrale de la sellette

Nous vous conseillons de régler l'écartement entre les mousquetons de votre sellette selon la taille de votre aile :

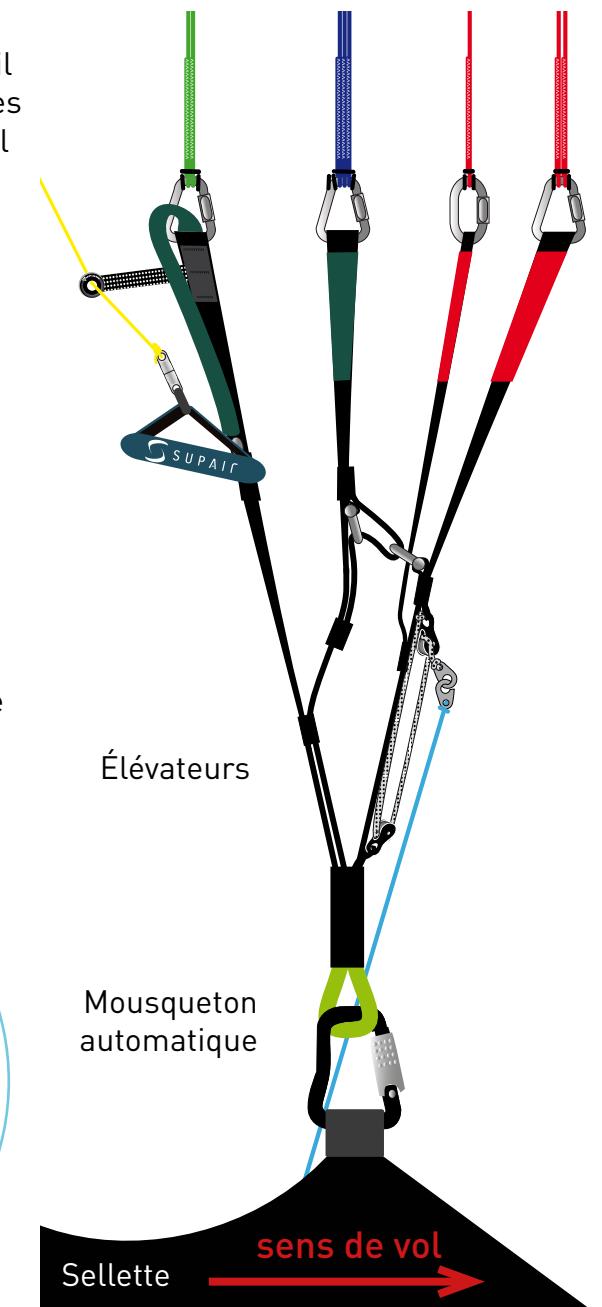
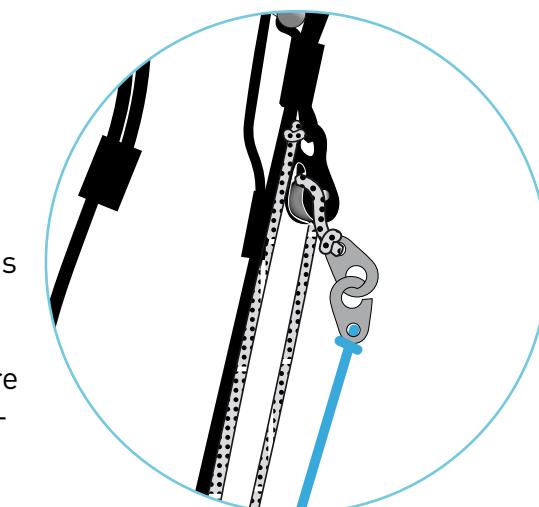
- 41 cm pour une LEAF2 taille XS
- 45 cm pour une LEAF2 taille S
- 45 cm pour une LEAF2 taille M
- 49 cm pour une LEAF2 taille ML
- 49 cm pour une LEAF2 taille L

## Montage de l'accélérateur

Installez l'accélérateur dans votre sellette selon les instructions de son fabricant.

Connectez-le à l'aile grâce aux crocs fendus.

Une fois l'accélérateur connecté, ajustez la longueur selon votre taille. Pour une utilisation correcte, il ne doit pas y avoir de tension au niveau des crochets en position relâchée.



# Montage de la voile

## Réglage des freins

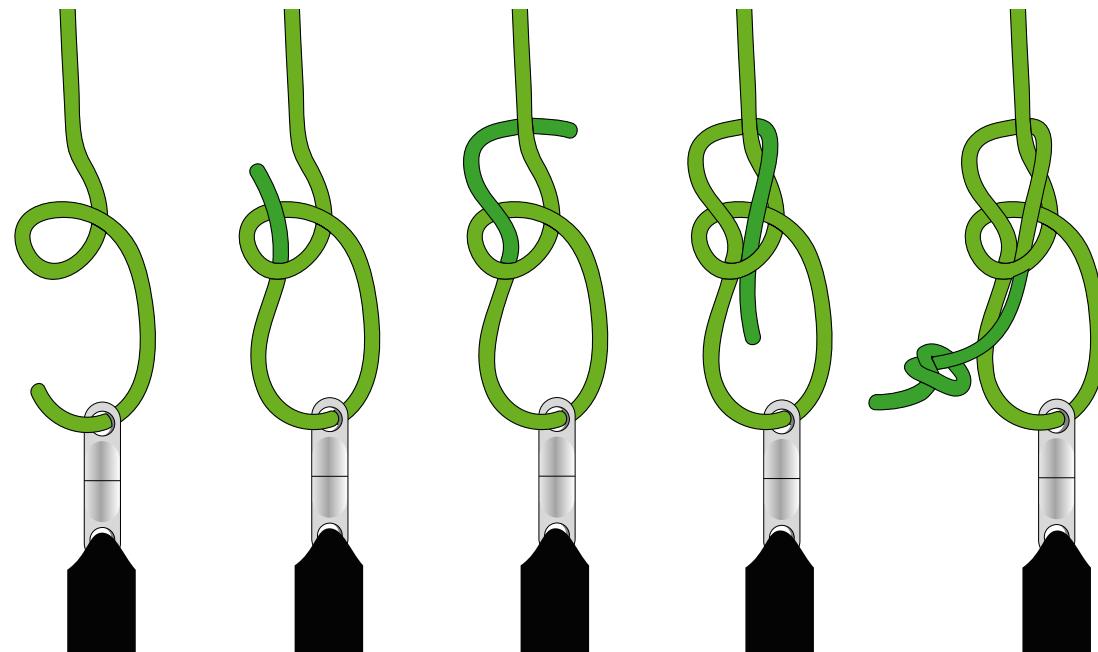
Les freins sont ajustés en usine pour permettre un pilotage optimal. Toutefois, si ce réglage ne vous convient pas, il est possible de modifier la longueur des freins.

Pour régler la longueur des drisses de frein, nous vous conseillons l'utilisation d'un nœud de chaise et de limiter vos modifications à de faibles amplitudes (pas plus de 5 cm).



Si vous modifiez le montage d'origine, faites-le valider par un professionnel.

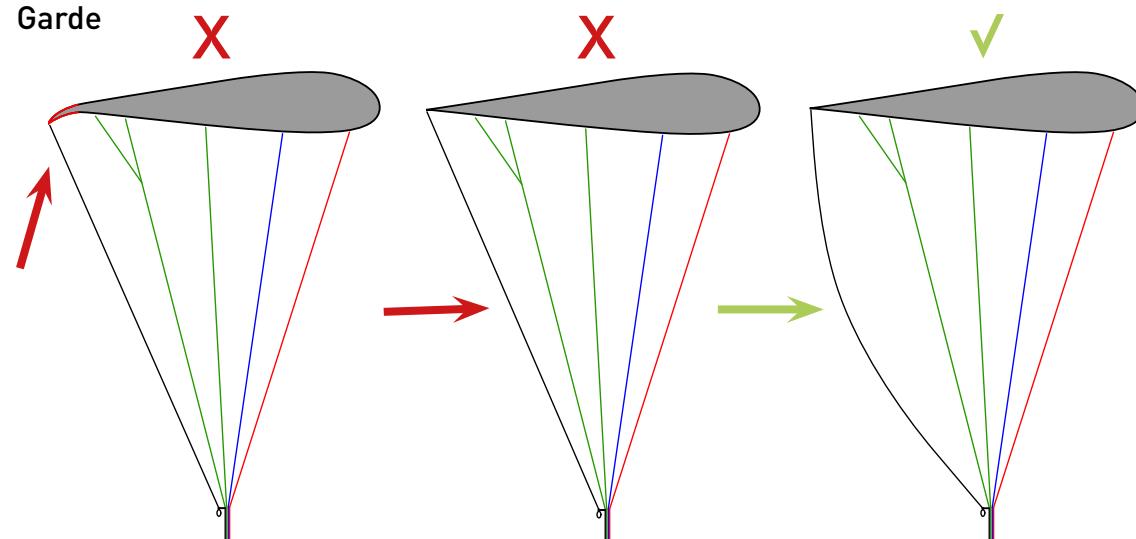
nœud de chaise



Veillez à laisser une garde, c'est-à-dire ne pas supprimer le jeu aux commandes afin de ne pas déformer l'aile et empêcher le bon fonctionnement de l'accélérateur en bridant la voile.

En position accélérée, le bord de fuite ne doit pas être déformé..

Garde



# Préparation avant décollage

La voile LEAF2 est destinée à des pilotes en progression.

Pour découvrir votre nouvelle voile, nous vous conseillons d'effectuer vos premiers vols en conditions calmes sur une pente-école ou un site que vous avez l'habitude de fréquenter, avec votre sellette habituelle.

Dépliez la voile et placez-la en arc de cercle sur l'extrados.

Séparez les élévateurs A, B, C et les freins ; assurez-vous que les élévateurs et le suspentage ne présentent pas de nœuds et ne soient pas accrochés (branchages, pierres, etc.).

## Attention !



Il est important d'effectuer une visite prévol rigoureuse et de s'assurer d'être correctement installé dans la sellette et que celle-ci soit bien connectée au parapente.

Avant chaque décollage, vérifiez les points suivants (check-list de prévol) :

- Que la sellette et les mousquetons ne sont pas détériorés.
- Que la poche parachute est correctement fermée et que la poignée est bien en place.
- Que vos réglages personnels n'ont pas été modifiés.
- Que la voile est bien connectée aux élévateurs et que les mousquetons et les maillons sont bien verrouillés.
- Que la voile est bien connectée, sans tours de sellette.
- Que vous êtes bien attachés, (cuissardes, ventrale, mousquetons, casque...)

L'équipe de mise au point a optimisé le gonflage de la LEAF2 afin de le rendre facile en toutes conditions de décollage : autant par vent faible que par vent fort, la progressivité du gonflage est appréciable. Cependant, avant le premier vol, exercez-vous au gonflage afin de vous familiariser avec votre nouvelle voile. Il est possible de gonfler face ou dos à la voile selon les conditions au décollage.

## Décollage dos à la voile

Pour gonfler la voile, prenez uniquement l'élévateur central A (rouge) en main au niveau des maillons et avancez doucement et progressivement. Une fois la voile au-dessus de votre tête, effectuez une temporisation adaptée suivie d'un contrôle visuel de l'aile avant de décider d'accélérer pour décoller.

## Décollage face à la voile

Si la vitesse du vent est adaptée, nous vous conseillons de gonfler face à la voile afin de faciliter le contrôle visuel. Retournez vous face à la voile, et saisissez les élévateurs A. Après une légère impulsion sur les élévateurs pour gonfler la voile, adaptez votre vitesse de déplacement afin de faciliter la temporisation. Une fois l'aile stabilisée, retournez vous et avancez pour décoller.

N.B. : il n'est pas nécessaire de prendre les élévateurs A destinés aux oreilles.



Attention !

Ne décollez jamais sans vous être assuré que l'espace aérien est libre et que les conditions correspondent à votre niveau de pratique.

# Caractéristiques de vol

Voici quelques recommandations afin d'optimiser les performances de votre voile LEAF2 :

## Vitesse « bras hauts »

Cette position vous offrira le meilleur plané en conditions sans vent.

## Virage

Afin de mettre votre voile en virage, après avoir vérifié que l'espace est dégagé, penchez-vous dans la sellette du côté intérieur du virage et abaissez progressivement la commande de frein du côté intérieur au virage jusqu'à obtenir l'inclinaison souhaitée. Vous pouvez réguler la vitesse et le rayon de virage à l'aide de la commande extérieure. Si vous volez à basse vitesse, amorcez votre virage en relevant le frein extérieur. Vous éviterez ainsi le risque d'un départ en vrille.

## Utilisation de l'accélérateur

Conformément à la norme EN B, la voile LEAF2 a été conçue pour voler de façon stable dans toute la plage de vitesse.

Accélérée, la voile devient plus sensible aux turbulences. Si vous sentez une diminution de pression dans l'accélérateur, cessez de pousser et ajoutez un peu de pression dans les freins, cela permet d'éviter un risque éventuel de fermeture frontale.

Course de débattement de l'accélérateur : 15 cm

## Commandes de direction alternatives

Si pour une raison ou une autre, vous ne pouvez pas utiliser vos freins, il vous faudra piloter à la sellette et avec les élévateurs C.

Pour effectuer un virage, saisissez l'élévateur C du côté où vous souhaitez tourner et tirez le vers le bas. Maintenez l'action jusqu'à obtention du cap souhaité. L'action doit être d'amplitude modérée pour limiter le risque de départ en vrille.

Pour l'atterrissement laisser voler l'aile jusqu'au dernier moment où il faudra la freiner symétriquement. Freiner avec les C est moins efficace qu'avec les freins, l'atterrissement sera un peu plus tonique que la normale.

## Atterrissage

Assurez-vous toujours d'avoir suffisamment d'altitude afin d'effectuer une approche adaptée aux conditions aérologiques et au terrain utilisé. Lors de l'approche, n'effectuez jamais de manœuvres brutales, ni de virages engagés. Atterrissez toujours face au vent, en position debout et soyez prêt à courir si nécessaire. En finale, adoptez la vitesse la plus élevée possible selon les conditions puis freinez progressivement et complètement pour ralentir la voile au moment de reprendre contact avec le sol. Attention à ne pas freiner trop tôt et trop rapidement : une ressource excessive provoquerait un atterrissage brutal.

En cas d'atterrissage par vent fort, dès la prise de contact avec le sol vous devrez vous retourner face à la voile et avancer vers elle en freinant symétriquement. Vous pouvez également utiliser les élévateurs C pour affaler la voile.

## Pliage

Pliez chaque côté de votre aile en accordéon, empilez à plat les renforts du bord d'attaque.

Rabattre un côté de l'aile sur l'autre en gardant les renforts bien à plat, enfin replier la voile sur elle-même par moitiés successives, en commençant par le bord d'attaque. Pendant toute la phase de pliage, veillez à ce que les renforts ne soient pas pliés ni tordus.

## Pratiques spécifiques

### Treuil

La voile LEAF2 peut être utilisée en vol treuillé monoplace. Volez uniquement avec un équipement homologué, utilisé par un opérateur qualifié et après avoir suivi une formation au préalable. La force de traction doit correspondre au poids de l'équipement et l'action du treuil ne doit commencer que lorsque la voile est parfaitement gonflée et stabilisée au-dessus du pilote.

### Voltige

La voile LEAF2 n'a pas été conçue pour le vol acrobatique. Nous déconseillons son utilisation pour ce type de vol.

### Biplace



Le parapente LEAF2 n'est pas conçu pour le vol en biplace

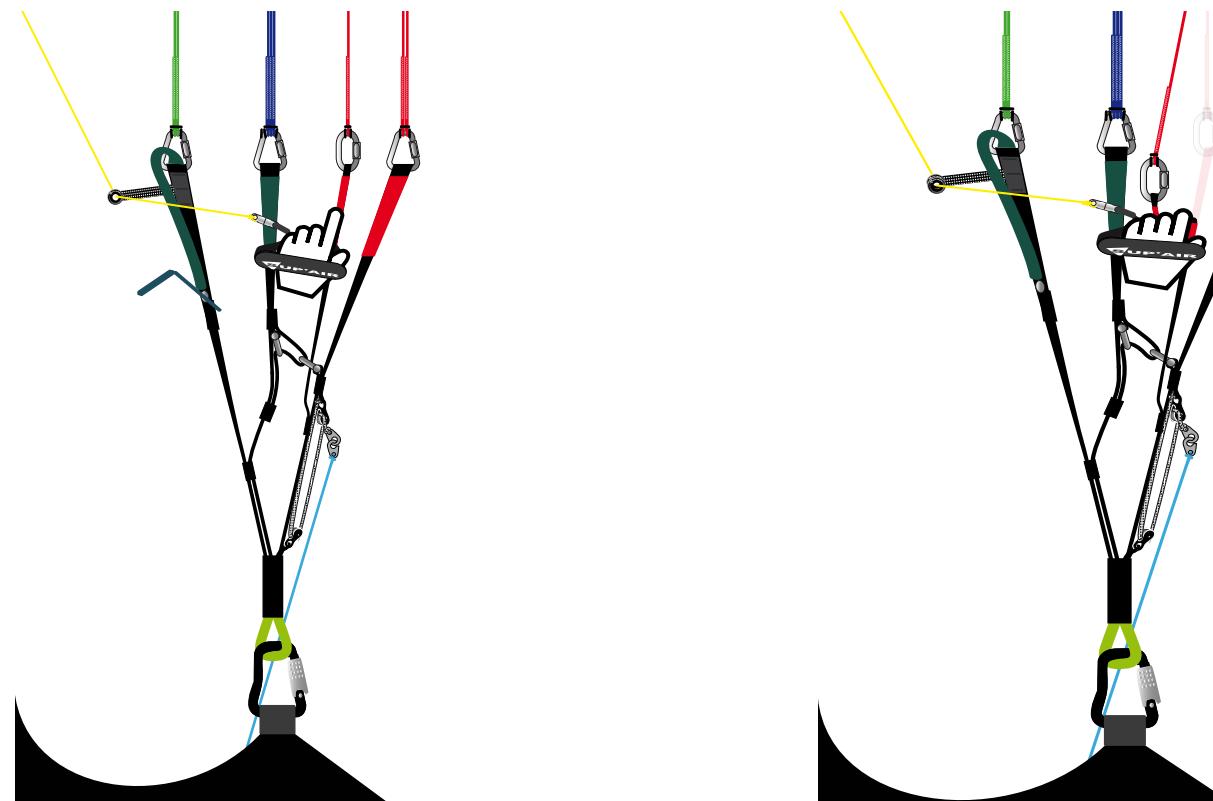
# Descentes rapides

Les techniques décrites ci-dessous doivent n'être utilisées qu'en cas d'urgence ou de nécessité et demandent une formation préalable. L'analyse et l'anticipation des conditions aérologiques éviteront souvent de devoir recourir à ces méthodes. Nous vous conseillons de vous exercer en air calme et de préférence au-dessus de l'eau, ou de suivre une formation appropriée (type stage SIV).

## Oreilles

Cette technique permet d'augmenter le taux de chute de la voile. Nous vous déconseillons d'effectuer cette manœuvre près du sol.

Pour réaliser les oreilles, saisissez la poignée du kit oreille sur l'élévateur A' en conservant les freins dans les mains et abaissez-les jusqu'à fermer les bouts d'aile. Il est préférable de fermer les deux côtés l'un après l'autre et non simultanément pour limiter le risque de fermeture frontale. Une fois les oreilles fermées et stabilisées, nous vous conseillons d'utiliser l'accélérateur pour retrouver votre vitesse horizontale initiale.



Pour rouvrir les oreilles, relâchez l'accélérateur, puis les élévateurs symétriquement. Conformément à la norme les oreilles se rouvriront seules, mais vous pouvez effectuer un freinage ample d'un côté puis de l'autre pour faciliter la réouverture.

## Descente aux élévateurs B

Cette méthode est en général très physique. Elle consiste à provoquer une phase parachutale pendant laquelle le contrôle de la voile est diminué. La descente aux B s'effectue en saisissant les élévateurs au niveau des maillons et en les abaissant symétriquement jusqu'à casser le profil de l'aile. Cette position peut-être maintenue pour augmenter son taux de chute.

Pour retrouver une phase de vol normale, relevez progressivement et symétriquement les mains jusqu'aux repères rouges des élévateurs A, puis lâchez simultanément les B. La voile effectuera une abattée modérée qu'il faudra éventuellement piloter.

## Descente en virages à 360°

Pour commencer les virages en 360, assurez-vous que l'espace est dégagé et penchez-vous du côté intérieur au virage puis descendez progressivement la commande intérieure. La voile effectuera un tour complet avant d'accélérer et d'entrer en spirale. Vous pourrez utiliser la commande extérieure afin de réguler le taux de chute et la vitesse de rotation.

Afin de sortir de la rotation, revenez à une position neutre (centrée) dans la sellette et remontez progressivement la commande intérieure. Vous devez maintenir l'aile en virage pendant la phase de décélération dans le but de limiter la ressource en sortie de spirale. Une sortie trop radicale entraînera une ressource importante accompagnée d'une forte abattée qu'il faudra contrôler. Le ralentissement progressif de la rotation à l'aide de la commande extérieure vous permettra de sortir de manière contrôlée.



Nous vous déconseillons d'associer la technique des oreilles avec les descentes en virages à 360°, pour une meilleure longévité de votre aile.



Conformément à la norme, la voile LEAF2 ne présente pas de tendance à la neutralité spirale et revient en régime de vol normal en moins de 2 tours.



**DANGER :** Cette manœuvre sollicite fortement la voile. La vitesse et la force centrifuge exercées risquent de vous désorienter et, dans les cas extrêmes, de causer un effet de "voile noir" allant jusqu'à la perte de connaissance. Exercez-vous avec une grande réserve d'altitude et de manière progressive et restez attentif.

## Vol Acrobatique :

Votre voile n'a pas été conçue pour la pratique du vol acrobatique.

La pratique répétée de manœuvres sollicitant au delà de 4xG (ou 2xG si les manœuvres sont dissymétriques) entraîne un vieillissement pré-maturé de votre aile et est à proscrire. Les manœuvres de type "SAT" sont les plus traumatisantes pour votre matériel.

## Décrochage

Cette manœuvre est fortement déconseillée et se révèle extrêmement physique à réaliser. Elle ne constitue pas une technique de descente rapide en sécurité.

## Fermetures asymétriques

Tout parapente peut occasionnellement subir une fermeture en raison de turbulences ou d'une erreur de pilotage. Lors d'une fermeture, votre priorité doit être de vous éloigner du relief et de retrouver le vol en ligne droite.

En cas de fermeture asymétrique (qu'elle soit induite par une turbulence ou provoquée volontairement par le pilote) nous vous rappelons que la meilleure attitude à avoir est la suivante :

- Mettre tout votre poids sur le côté « voile ouverte » de la sellette.
- Si besoin, appliquer doucement du frein côté voile ouverte pour empêcher votre aile de tourner.
- Une fois l'équilibre trouvé (vol droit), si le côté fermé ne ré-ouvre pas spontanément, actionnez amplement la commande concernée et relâchez instantanément. Répétez l'opération autant de fois que nécessaire jusqu'à ouverture complète du bout d'aile. En cas de "cravate" (fermeture prononcée), vous pouvez effectuer la manœuvre des oreilles décrite plus haut tout en actionnant la suspente coincée afin de libérer le bout d'aile.

## Fermetures frontales

Selon la norme d'homologation, la voile est conçue pour se rouvrir spontanément en cas de fermeture frontale.

En cas de fermeture frontale (qu'elle soit induite par une turbulence ou provoquée volontairement par le pilote) nous vous rappelons que la meilleure attitude à avoir est la suivante :

- Relâcher complètement les freins durant la fermeture. Si vous la provoquez volontairement, nous vous conseillons de remettre les poignées de frein sur les pressions.
- Attendre que l'aile rouvre et revienne au-dessus de vous – ne pas freiner votre aile si elle est derrière vous.
- «Temporiser» l'abattée avec les freins de manière adaptée, par une action symétrique une fois que l'aile est passée devant vous.

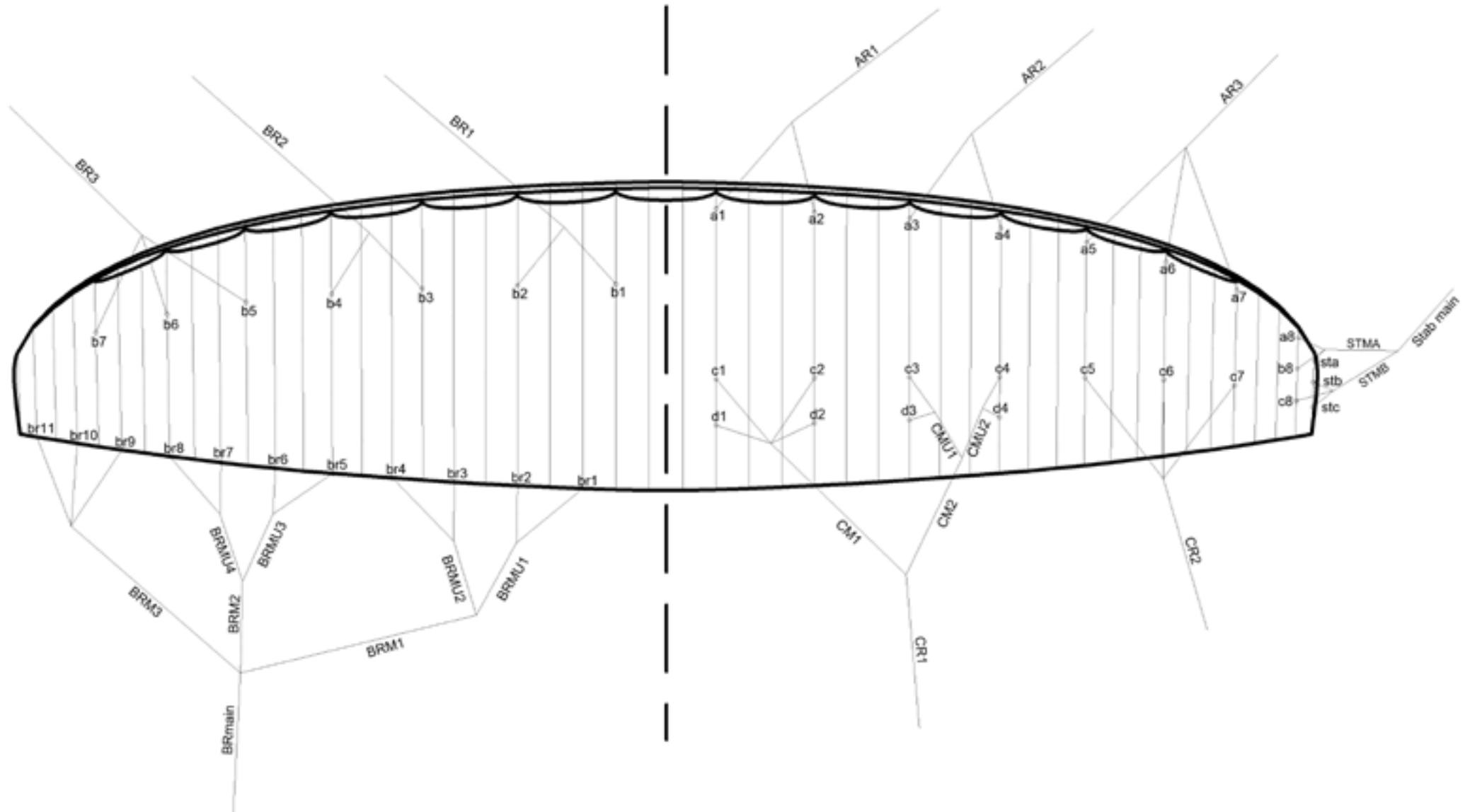
## Phase parachutale

Même si cette configuration de vol se produit très rarement, il se peut que vous constatiez que la voile descend sans vitesse horizontale, ce qui constitue une phase parachutale. Si cela se produit, remontez complètement les freins de manière symétrique et actionnez l'accélérateur, au besoin vous pouvez aussi pousser les élévateurs A vers l'avant. Assurez-vous de la reprise du vol normal avant de toucher à nouveau aux commandes.

## Vrille / décrochage asymétrique

Une vrille ne surviendra qu'en cas d'erreur de pilotage. Dans ce cas, remontez complètement la commande du côté décroché et contrôlez l'abattée consécutive.

## Plan de suspentage



Tissus	Fabricant	Référence
Extrados	Porcher Sport	Skytex 38 Universal - 9017E25
Intrados	Porcher Sport	Skytex 32 Universal - 70032E3W
Cloisons suspendées	Porcher Sport	MJ Tec 32gr (Hard)
Bandes de compression et cloisons D	Porcher Sport	MJ Tec 32gr (Hard)
Cloisons non suspendées	Porcher Sport	MJ Tec 32gr (Hard)
Renforts cloisons	Porcher Sport	SR 170

Suspentes principales	Fabricant	Référence
Hautes	Liros	PPSL 160 / PPSL 120 / DSL 70
Intermédiaires hautes	Liros	PPSL 120
Intermédiaires basses	Liros	PPSL 160
Basses	Edelrid	A7343-280 / A7343-190

Suspentes stabilo	Fabricant	Référence
Hautes	Liros	DSL 70
Intermédiaires	Liros	DSL 70
Basses	Edelrid	A6843-160

Suspentes de frein	Fabricant	Référence
Hautes	Liros	DSL 70
Intermédiaires hautes	Liros	DSL 70
Intermédiaires basses	Liros	PPSL 120
Basses	Edelrid	A7850X-240-041
Maillons	Peguet	MAILLON RAPIDE DELTA INOX 3,5 MM

# Tableau de mesures

## Voile LEAF2 Taille XS

### Tableau de mesure (mm) des suspentes cousues

Mesures des suspentes du le bas des élévateurs à l'intrado, avec une tension de 5 Kg, élévateurs inclus.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	6456	6461	5	6388	6385	-3	6572	6565	-7	6659	6653	-6	6702	6702	0
	2	6421	6427	6	6352	6349	-3	6447	6440	-7	6532	6526	-6	6498	6495	-3
	3	6364	6368	4	6298	6297	-1	6396	6388	-8	6485	6477	-8	6368	6369	1
	4	6301	6304	3	6240	6239	-2	6425	6417	-8	6503	6495	-8	6347	6347	0
	5	6257	6253	-4	6182	6182	0	6223	6220	-3				6135	6133	-2
	6	6109	6107	-2	6051	6049	-2	6089	6085	-4				6000	6001	1
	7	6068	6067	-1	6031	6027	-4	6057	6058	1				5953	5955	2
Stabilizers	8	5704	5696	-9	5680	5673	-7	5739	5736	-3				6003	6003	0
Wingtip	9	5582	5573	-9	5604	5602	-2	5674	5668	-6				5944	5946	2
	10													5902	5903	1
	11													5898	5899	1

Tolérance +/- 10mm

### Tableau de mesures (mm) de la longueur des élévateurs

Élevateurs	Trim	Accéléré
A	497	356
A'	497	385
B	497	386
C	497	497
Gamme	141 mm	

Tolérance +/- 5mm

# Tableau de mesures

## Voile LEAF2 Taille XS

Lines individual lengths																				
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILISATION LINES			BRAKE LINES					
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**			
AR1	4387	4127	BR1	4345	4085	CMU1	961	761				MAIN	4536	4336	BRmain	2843	2543			
AR2	4604	4344	BR2	4562	4302	CMU2	974	774												
AR3	4193	3933	BR3	4152	3892															
						CM1	1741	1541				STMA	634	434	BRM1	2206	2006			
						CM2	1690	1490				STMB	639	439	BRM2	2100	1900			
												BRM3	2692	2492						
						CR1	3208	2948							BRMU1	1234	1034			
						CR2	4181	3921							BRMU2	1120	920			
												BRMU3	1026	826						
a1	2055	1855	b1	2029	1829	c1	1824	1624	d1	1911	1711	sta	549	349	br1	1383	1183			
a2	2020	1820	b2	1993	1793	c2	1699	1499	d2	1784	1584	stb	566	366	br2	1179	979			
a3	1746	1546	b3	1722	1522	c3	951	751	d3	1040	840	stc	636	436	br3	1163	963			
a4	1683	1483	b4	1664	1464	c4	967	767	d4	1045	845				br4	1142	942			
a5	2052	1852	b5	2018	1818	c5	2029	1829	br5	1130	930									
a6	1904	1704	b6	1887	1687	c6	1895	1695	br6	995	795									
a7	1863	1663	b7	1867	1667	c7	1863	1663	br7	993	793									
a8	671	471	b8	647	447	c8	701	501	br8	1043	843									
															br9	1111	911			
															br10	1069	869			
															br11	1065	865			

Suspentes mesurées avec une tension de 5kg:

\*La valeur coupée peut être changée selon le type de couture , de machine et le fil utilisés

\*\* la valeur cousue correspond à la longueur finale de la suspente, de la boucle d'une extrémité à l'autre

# Tableau de mesures

## Voile LEAF2 Taille S

### Tableau de mesure (mm) des suspentes cousues

Mesures des suspentes du le bas des élévateurs à l'intrado, avec une tension de 5 Kg, élévateurs inclus.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	6967	6968	1	6877	6875	-2	7064	7058	-6	7157	7151	-6	7221	7221	0
	2	6933	6936	3	6841	6840	-2	6933	6927	-6	7023	7017	-6	7005	7003	-2
	3	6879	6882	3	6790	6786	-4	6881	6878	-3	6977	6971	-6	6867	6863	-4
	4	6813	6815	2	6730	6727	-3	6913	6908	-5	6996	6990	-6	6845	6842	-3
	5	6739	6737	-2	6656	6656	0	6704	6703	-2				6620	6618	-3
	6	6580	6581	1	6516	6514	-3	6560	6558	-2				6476	6473	-3
	7	6535	6534	-1	6493	6491	-2	6527	6525	-2				6425	6427	2
Stabilizers	8	6195	6194	-1	6159	6157	-2	6210	6207	-3				6478	6477	-1
Wingtip	9	6063	6061	-2	6076	6075	-1	6140	6133	-7				6411	6411	0
	10													6366	6368	2
	11													6362	6364	2

Tolérance +/- 10mm

### Tableau de mesures (mm) de la longueur des élévateurs

Elévateurs	Trim	Accéléré
A	517	382
A'	517	414
B	517	427
C	517	517
<b>Gamme</b>	<b>135 mm</b>	

Tolérance +/- 5mm

# Tableau de mesures

## Voile LEAF2 Taille S

Lines individual lengths																				
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES					
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN	NAME	CUT*	SEWN**			
AR1	4734	4474	BR1	4671	4411	CR1	3434	3174				STmain	4914	4714	BRmain	3040	mark at: 2740			
AR2	4977	4717	BR2	4914	4654	CR2	4496	4236												
AR3	4507	4247	BR3	4461	4201															
						CM1	1862	1662				STMA	668	468	BRM1	2361	2161			
						CM2	1809	1609				STMB	673	473	BRM2	2251	2051			
															BRM3	2891	2691			
						CMU1	1022	822							BRMU1	1313	1113			
						CMU2	1036	836							BRMU2	1193	993			
															BRMU3	1091	891			
															BRMU4	1043	843			
a1	2199	1999	b1	2172	1972	c1	1949	1749	d1	2042	1842	sta	598	398	br1	1471	1271			
a2	2165	1965	b2	2136	1936	c2	1818	1618	d2	1908	1708	stb	606	406	br2	1255	1055			
a3	1868	1668	b3	1842	1642	c3	1010	810	d3	1106	906	stc	670	470	br3	1237	1037			
a4	1802	1602	b4	1782	1582	c4	1028	828	d4	1111	911				br4	1215	1015			
a5	2200	2000	b5	2163	1963	c5	2175	1975							br5	1202	1002			
a6	2041	1841	b6	2023	1823	c6	2031	1831							br6	1058	858			
a7	1996	1796	b7	2000	1800	c7	1998	1798							br7	1055	855			
a8	730	530	b8	694	494	c8	740	540							br8	1108	908			
															br9	1182	982			
															br10	1137	937			
															br11	1133	933			

Suspentes mesurées avec une tension de 5kg:

\*La valeur coupée peut changer selon le type de couture , de machine et le fil utilisés

\*\* la valeur cousue correspond à la longueur finale de la suspente, de la boucle d'une extrémité à l'autre

# Tableau de mesures

## Voile LEAF2 Taille M

### Tableau de mesure (mm) des suspentes cousues

Mesures des suspentes du le bas des élévateurs à l'intrado, avec une tension de 5 Kg, élévateurs inclus.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	7223	7227	4	7134	7135	1	7328	7325	-3	7425	7416	-9	7493	7492	-1
	2	7189	7193	4	7099	7102	3	7195	7195	0	7288	7286	-2	7271	7267	-4
	3	7138	7142	4	7045	7044	-1	7143	7140	-3	7239	7236	-3	7129	7130	1
	4	7070	7072	2	6983	6984	1	7176	7169	-7	7260	7253	-7	7107	7105	-2
	5	6994	6994	0	6908	6908	0	6946	6945	-1				6879	6878	-1
	6	6830	6831	1	6762	6762	0	6797	6797	0				6730	6730	0
	7	6782	6779	-3	6738	6735	-3	6758	6760	2				6677	6675	-2
Stabilizers	8	6384	6377	-7	6354	6350	-4	6415	6412	-3				6732	6731	-1
Wingtip	9	6243	6235	-8	6267	6264	-3	6342	6339	-3				6660	6657	-3
	10													6614	6611	-3
	11													6608	6608	0

Tolérance +/- 10mm

### Tableau de mesures (mm) de la longueur des élévateurs

Elévateurs	Trim	Accéléré
A	517	382
A'	517	414
B	517	427
C	517	517
Gamme	135 mm	

Tolérance +/- 5mm

# Tableau de mesures

## Voile LEAF2 Taille M

Lines individual lengths																				
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILISATION LINES			BRAKE LINES					
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**			
AR1	4914	4654	BR1	4850	4590	CR1	3563	3303				main	5088	4888	main	3141	2841			
AR2	5169	4909	BR2	5103	4843	CR2	4669	4409												
AR3	4681	4421	BR3	4633	4373															
						CM1	1928	1728				STMA	687	487	BRM1	2446	2246			
						CM2	1875	1675				STMB	692	492	BRM2	2334	2134			
															BRM3	3000	2800			
						CMU1	1055	855							BRMU1	1356	1156			
						CMU2	1070	870							BRMU2	1233	1033			
															BRMU3	1127	927			
															BRMU4	1077	877			
a1	2279	2079	b1	2250	2050	c1	2017	1817	d1	2114	1914	sta	584	384	br1	1518	1318			
a2	2245	2045	b2	2215	2015	c2	1884	1684	d2	1977	1777	stb	608	408	br2	1296	1096			
a3	1935	1735	b3	1908	1708	c3	1043	843	d3	1142	942	stc	688	488	br3	1277	1077			
a4	1867	1667	b4	1846	1646	c4	1061	861	d4	1148	948				br4	1255	1055			
a5	2281	2081	b5	2243	2043	c5	2255	2055							br5	1241	1041			
a6	2117	1917	b6	2097	1897	c6	2106	1906							br6	1092	892			
a7	2069	1869	b7	2073	1873	c7	2071	1871							br7	1089	889			
a8	721	521	b8	698	498	c8	761	561							br8	1144	944			
															br9	1221	1021			
															br10	1175	975			
															br11	1169	969			

Suspentes mesurées avec une tension de 5kg:

\*La valeur coupée peut changer selon le type de couture , de machine et le fil utilisés

\*\* la valeur cousue correspond à la longueur finale de la suspente, de la boucle d'une extrémité à l'autre

# Tableau de mesures

## Voile LEAF2 Taille ML

### Tableau de mesure (mm) des suspentes cousues

Mesures des suspentes du le bas des élévateurs à l'intrado, avec une tension de 5 Kg, élévateurs inclus.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	7577	7581	4	7485	7484	-1	7689	7681	-8	7791	7786	-5	7869	7868	-1
	2	7543	7547	4	7449	7451	2	7551	7549	-2	7649	7646	-3	7637	7635	-2
	3	7482	7485	3	7394	7393	-1	7499	7496	-3	7602	7597	-5	7489	7488	-1
	4	7412	7416	4	7330	7331	1	7534	7528	-6	7624	7619	-5	7467	7465	-2
	5	7342	7342	0	7255	7254	-1	7289	7287	-2				7224	7227	3
	6	7171	7171	0	7103	7104	1	7134	7135	1				7070	7073	3
	7	7121	7121	0	7077	7077	0	7095	7100	5				7015	7017	2
Stabilizers	8	6705	6699	-6	6674	6670	-4	6737	6738	1				7073	7076	3
Wingtip	9	6561	6554	-7	6584	6581	-3	6661	6660	-1				6995	6996	1
	10													6947	6948	1
	11													6941	6939	-2

Tolérance +/- 10mm

### Tableau de mesures (mm) de la longueur des élévateurs

Elévateurs	Trim	Accéléré
A	547	390
A'	547	417
B	547	416
C	547	547
Gamme	157 mm	

Tolérance +/- 5mm

# Tableau de mesures

## Voile LEAF2 Taille ML

Lines individual lengths																				
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES					
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**			
AR1	5145	4885	BR1	5083	4823	CR1	3736	3476				main	5330	5130	BRmain	3291	2991			
AR2	5410	5150	BR2	5350	5090	CR2	4882	4622												
AR3	4909	4649	BR3	4861	4601															
						CM1	2011	1811				STMA	711	511	BRM1	2552	2352			
						CM2	1957	1757				STMB	716	516	BRM2	2437	2237			
															BRM3	3136	2936			
						CMU1	1096	896							BRMU1	1410	1210			
						CMU2	1112	912							BRMU2	1282	1082			
															BRMU3	1171	971			
															BRMU4	1120	920			
a1	2378	2178	b1	2348	2148	c1	2103	1903	d1	2205	2005	sta	617	417	br1	1580	1380			
a2	2344	2144	b2	2312	2112	c2	1965	1765	d2	2063	1863	stb	635	435	br2	1348	1148			
a3	2018	1818	b3	1990	1790	c3	1084	884	d3	1187	987	stc	712	512	br3	1328	1128			
a4	1948	1748	b4	1926	1726	c4	1103	903	d4	1193	993				br4	1306	1106			
a5	2381	2181	b5	2342	2142	c5	2354	2154	br5	1289	1089									
a6	2210	2010	b6	2190	1990	c6	2199	1999	br6	1135	935									
a7	2160	1960	b7	2164	1964	c7	2160	1960	br7	1131	931									
a8	761	561	b8	730	530	c8	788	588	br8	1189	989									
															br9	1270	1070			
															br10	1222	1022			
															br11	1216	1016			

Suspentes mesurées avec une tension de 5kg:

\*La valeur coupée peut changer selon le type de couture , de machine et le fil utilisés

\*\* la valeur cousue correspond à la longueur finale de la suspente, de la boucle d'une extrémité à l'autre

# Tableau de mesures

## Voile LEAF2 Taille L

### Tableau de mesure (mm) des suspentes cousues

Mesures des suspentes du le bas des élévateurs à l'intrado, avec une tension de 5 Kg, élévateurs inclus.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	7805	7809	4	7716	7717	1	7922	7919	-3	8027	8021	-6	8121	8112	-9
	2	7771	7776	5	7681	7681	0	7781	7779	-2	7881	7877	-4	7883	7877	-6
	3	7712	7716	4	7627	7625	-2	7728	7723	-5	7834	7828	-6	7732	7724	-8
	4	7640	7644	4	7561	7562	1	7765	7760	-5	7857	7851	-6	7709	7705	-4
	5	7560	7559	-1	7473	7473	0	7529	7528	-1				7459	7453	-6
	6	7384	7385	1	7317	7318	1	7369	7369	0				7301	7298	-3
	7	7332	7331	-1	7290	7289	-1	7330	7333	3				7244	7238	-6
Stabilizers	8	6917	6909	-8	6884	6881	-3	6947	6945	-2				7304	7302	-2
Wingtip	9	6766	6757	-9	6789	6785	-4	6868	6868	0				7221	7217	-4
	10													7171	7168	-3
	11													7164	7164	0

Tolérance +/- 10mm

### Tableau de mesures (mm) de la longueur des élévateurs

Elévateurs	Trim	Accéléré
A	547	390
A'	547	417
B	547	416
C	547	547
Gamme	157 mm	

Tolérance +/- 5mm

# Tableau de mesures

## Voile LEAF2 Taille L

Lines individual lengths																				
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES					
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**			
AR1	5301	5041	BR1	5231	4971	CR1	3839	3579				main	5525	5325	BRmain	3419	3119			
AR2	5581	5321	BR2	5510	5250	CR2	5042	4782												
AR3	5054	4794	BR3	5003	4743															
						CM1	2071	1871				STMA	728	528	BRM1	2629	2429			
						CM2	2016	1816				STMB	733	533	BRM2	2512	2312			
															BRM3	3234	3034			
						CMU1	1126	926							BRMU1	1449	1249			
						CMU2	1143	943							BRMU2	1318	1118			
															BRMU3	1203	1003			
															BRMU4	1150	950			
a1	2449	2249	b1	2418	2218	c1	2165	1965	d1	2270	2070	sta	649	449	br1	1623	1423			
a2	2415	2215	b2	2383	2183	c2	2024	1824	d2	2124	1924	stb	658	458	br2	1385	1185			
a3	2078	1878	b3	2050	1850	c3	1113	913	d3	1219	1019	stc	728	528	br3	1365	1165			
a4	2006	1806	b4	1984	1784	c4	1133	933	d4	1225	1025				br4	1342	1142			
a5	2454	2254	b5	2413	2213	c5	2426	2226							br5	1324	1124			
a6	2278	2078	b6	2257	2057	c6	2266	2066							br6	1166	966			
a7	2226	2026	b7	2230	2030	c7	2227	2027							br7	1162	962			
a8	796	596	b8	756	556	c8	807	607							br8	1222	1022			
															br9	1305	1105			
															br10	1255	1055			
															br11	1248	1048			

Suspentes mesurées avec une tension de 5kg:

\*La valeur coupée peut changer selon le type de couture , de machine et le fil utilisés

\*\* la valeur cousue correspond à la longueur finale de la suspente, de la boucle d'une extrémité à l'autre

LEAF2 XS  
EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.  
N° PG-0991.2015  
LTF 91/09

# Homologation

LEAF2 S

EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.

N° PG-0992.2015

LTF 91/09

# Homologation

LEAF2 M

EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.

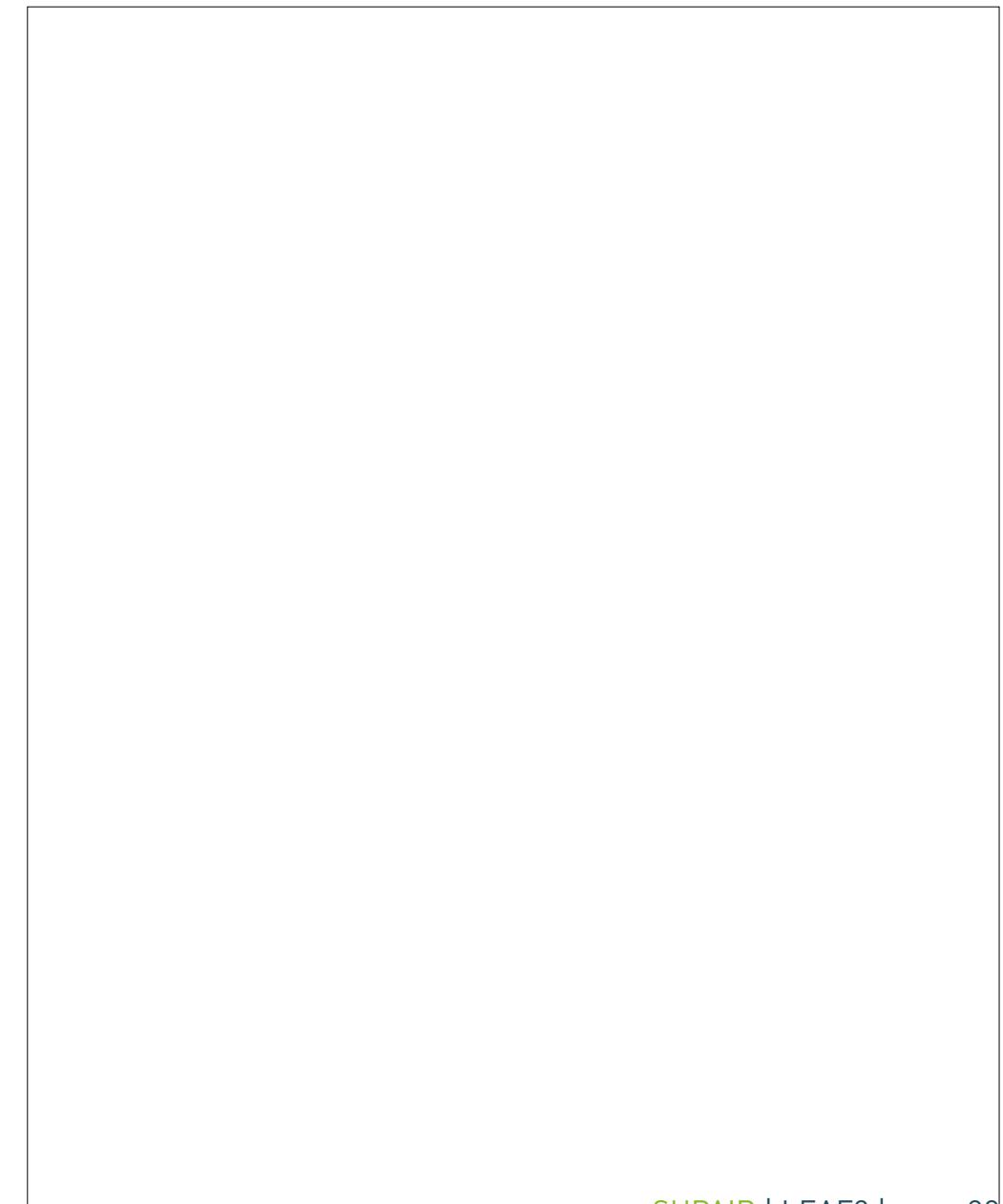
N° PG-0973.2015

LTF 91/09

# Homologation

LEAF2 L  
EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.  
N° PG-0993.2015  
LTF 91/09

# Homologation



## Nettoyage et entretien de votre voile

Il est préférable de ne pas nettoyer fréquemment votre voile. Néanmoins, si cela s'avère nécessaire, nous vous conseillons d'utiliser un chiffon humide sans savon ni détergent. Procédez par touches légères et assurez-vous de bien laisser sécher la voile avant de la replier.

Nous conseillons un entretien régulier de votre voile :

- réparez les éventuels petits accrocs (taille inférieure à une pièce de 1 Euro) avec les pastilles de ripstop autocollant (contenu de votre kit de réparation).
- videz les caissons des impuretés (sable, cailloux, feuilles, etc...)

## Stockage et transport

Lorsque vous n'utilisez pas votre aile, stockez-la dans votre sac de parapente, dans un lieu sec, ventilé, frais et propre à l'abri des U.V.

Si votre aile est mouillée ou humide : bien la faire sécher avant de la ranger. Pour le transport : bien protéger la voile de toutes les agressions mécaniques et des U.V. (la mettre dans un sac). Évitez les longs transports et expositions en milieu humide.

Gardez les pièces métalliques à l'abri de la corrosion.

## Durée de vie

Indépendamment des contrôles de prévol, vous devez entretenir votre aile régulièrement.

Nous vous recommandons de faire effectuer par un atelier spécialisé un contrôle complet de votre voile tous les 2 ans (ou toutes les 100 heures de vol, si l'occurrence est antérieure) en examinant :

- Les suspentes (pas d'usure excessive, pas d'amorce de rupture, pas de plis), les élévateurs, maillons et mousquetons.
- Les fibres qui composent les suspentes et les tissus de la voile LEAF2 ont été sélectionnés et tissés de façon à garantir le meilleur compromis légèreté/durée de vie possible. Toutefois, dans certaines conditions, suite par exemple à une exposition très prolongée aux U.V. et/ou une abrasion importante ou encore à l'exposition à des substances chimiques, un contrôle de votre voile en atelier agréé doit impérativement être effectué. Il en va de votre sécurité.
- SUPAIR préconise de remplacer les mousquetons tous les 5 ans ou dès qu'ils ont du mal à se fermer ou encore s'ils portent des marques d'usure.



## Pièces détachées

En cas de dysfonctionnement, il vous est possible d'obtenir les pièces détachées suivantes:

- \* Suspentes et drisse de frein, en contactant un atelier de réparation
- \* Maillons rapides, en contactant directement SUPAIR
- \* Élevateurs, en contactant directement SUPAIR

## Réparation

Malgré l'emploi de matériaux de qualité, il se peut que votre aile subisse des détériorations. Dans ce cas, il faut la faire contrôler et la faire réparer dans un atelier spécialisé.

SUPAIR offre la possibilité de réparer les produits qui connaîtraient une perte totale ou partielle d'une de ses fonctions au-delà de la période normale de garantie.

Nous vous prions de nous contacter soit par téléphone soit par e-mail à l'adresse [sav@supair.com](mailto:sav@supair.com) afin de réaliser un devis.



Tous nos matériaux sont sélectionnés pour leurs excellentes caractéristiques techniques et environnementales. Aucun des composants de nos produits n'est dangereux pour l'environnement. Un grand nombre de nos composants sont recyclable.

Si vous ou un atelier spécialisé jugez que votre voile LEAF2 a atteint la fin de sa vie, vous pouvez séparer toutes les parties métalliques et plastiques, puis appliquer les règles de tri sélectif en vigueur dans votre pays. Concernant la récupération et le recyclage des parties textiles, nous vous invitons à vous rapprocher des organismes garantissant la prise en charge des textiles.



Faire effectuer un contrôle complet de la voile tous les 2 ans ou toutes les 100 heures de vol par un atelier qualifié.

Conseil : profitez de cette occasion pour faire également déplier et replier votre parachute de secours.

## Contrôles obligatoires

## Garantie

SUPAIR apporte le plus grand soin à la conception et la production de ses produits. SUPAIR garantit ses voiles de parapente 3 ans (à partir de la date d'achat) contre toute malfaçon ou défaut de conception qui se présenterait dans le cadre d'une utilisation normale du produit. Toute utilisation abusive ou incorrecte, toute exposition hors de proportion à des facteurs agressifs (tels que: température trop élevée, rayonnement solaire intense, humidité importante) qui conduiraient à un ou plusieurs dommages entraîneront la nullité de la présente garantie.



Le parapente est une activité qui demande de l'attention, des connaissances spécifiques et un bon jugement. Soyez prudent, formez-vous au sein de structures agréées, contractez les assurances et licences appropriées et évaluez votre niveau de maîtrise par rapport aux conditions. SUPAIR n'assume aucune responsabilité en lien avec votre pratique du parapente. Toute autre utilisation ou montage que ceux décrits dans la présente notice ne relève pas de la responsabilité de SUPAIR.



Ce produit SUPAIR est conçu exclusivement pour la pratique du parapente monoplace. Toute autre activité (telle que le parapente biplace, le parachutisme ou le BASE jumping etc...) est totalement proscrite avec ce produit.

## Avis de non-responsabilité

## Eco-responsabilité

Le parapente est une activité de pleine nature. Vous évoluez dans un environnement dont vous êtes responsables. Veillez donc:

\* à respecter la faune et la flore locale

\* à ne pas jeter vos déchets au sol

\* à ne pas générer plus de bruit que nécessaire.

Vous participez ainsi à la préservation de l'environnement et de l'activité

## Équipement du pilote

Il est essentiel que vous portiez un casque, des chaussures adéquates et des vêtements adaptés. L'emport d'un parachute de secours adapté à votre poids et correctement connecté aux points d'accroche secours est également très important. Tous les accessoires, sellettes et parachutes de secours de la gamme supair (hors matériel biplace) sont compatibles avec la voile LEAF2. Pour plus d'informations, rendez-vous sur notre site internet : [www.supair.com](http://www.supair.com)



SUPAIR  
Parc Altaïs  
34 rue Adrastée  
74650 Chavanod, Annecy  
FRANCE

[info@supair.com](mailto:info@supair.com)  
+33(0)4 50 45 75 29

45°54.024'N / 06°04.725'E

LEAF 2



User's manual

# LEAF2

SUPAIR  
34 rue Adrastée  
Parc Altaïs  
74650 Annecy - Chavanod  
FRANCE

45°54.024'N / 06°04.725'E

[www.supair.com](http://www.supair.com)



Thank you for choosing to fly our LEAF2 to paraglide with. We are delighted to have you on-board to share our passion for paragliding.

SUPAIR has been designing producing and selling accessories for free flying activities since 1984. By choosing a SUPAIR product you benefit from almost thirty years of expertise, innovation and customer care. We pride ourselves for our work ethics and customer care.

We hope you will find this user's manual comprehensive, explicit and hopefully enjoyable as well. We advise you to read it carefully.

You will find the latest information and updates on this product on our website : [www.supair.com](http://www.supair.com). If however you have any further questions, do not hesitate to ask one of our dealers.

Naturally the entire SUPAIR team remains at your disposal at [info@supair.com](mailto:info@supair.com)  
We wish you many safe and enjoyable flying hours and happy landings.

Team SUP'AIR

Introduction	4
Technical specifications	5
Equipment overview	6
Connecting the glider	7
Pre-flight preparation	9
Take-off	10
Flight characteristics	11
End of the flight	12
Specific practices	12
Fast descents	13
Flight incidents	15
Line layout	16
Materials	17
Measurement table	18
Certificates	22
Maintenance	26
Recycling	27
Mandatory checks	27
Warranty	27
Disclaimer	27
Pilot equipment	27
Complementary equipment / Accessories	28

The wing LEAF2 meets all intermediate pilots requirements. It is targeting leisure and XC ( Cross-country ) flying. It will provide, excellent inboard comfort all throughout the pilot progression.

The well thought out design and choice of materials were guided by the same quality and longevity objectives.

The LEAF2 glider is EN EN 926 -1 : 2006 & 926 - 2 : 2013 Classe B. Certified.

Meaning that this paragliding wing has an excellent level of passive safety margin built-in, in addition to being well behaved and collapse resistant in turbulent aerology.

It also underlines that it is fully adapted to all pilot levels in progression.

It can be used with most harnesses found on the market today. For better inflight comfort and sensations we will advise you to choose the SUPAIR progression harness models.

Thanks to its great passive safety, the Leaf 2 Light may be flown by talented pilots undertaking a paragliding beginner course, under the supervision of their instructor and provided that their abilities have been positively evaluated by the instructor and that it is legally possible in the country where this course is being taken.

After reading this manual we advise you to inflate & check your wing on a training hill first.

N.B. : The following three icons will help you to read this manual.



Advice



Caution !



Danger !!

# Technical data

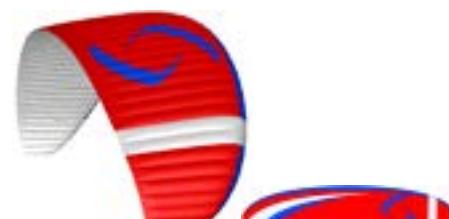
Glider LEAF2	XS	S	M	ML	L
Cell number	49	49	49	49	49
Flat surface area (m <sup>2</sup> )	21,2	24,4	26,2	28,6	30,4
Span (m)	10,6	11,4	11,8	12,3	12,7
Chord (m)	2,48	2,66	2,76	2,97	2,89
Flat Aspect Ratio	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Projected surface area (m <sup>2</sup> )	17,7	20,4	21,9	23,9	25,5
Projected span (m)	8,2	8,8	9,1	9,5	9,8
Projected aspect ratio	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
Glider weight (kg)	4,5	4,8	5	5,2	5,4
In-flight weight range (kg)	55-75	70-90	80-100	90-110	105-125
Certification	Class B, EN : 926-2 : 2013 & 926-1 : 2015 / LTF : 2. DV LuftGerPV §1, Nr 7 c				
Acrobatic flying	No				
Riser number	3+1				
Speed system	yes, tralel: 140mm	Oui, travel: 150mm	Oui, travel: 150mm	Oui, travel: 160mm	Oui, travel: 160mm
Trimmer	No				
Other variable device	No				
Break travel at maximal weight (cm)	63	65	67	71	79
Harness dimensions used for certification	* Length between main suspension points: 40 ±2 cm * Height of main suspension points: 40 ±1 cm	* Length between main suspension points: 44 ±2 cm * Height of main suspension points: 42 ±1 cm	* Length between main suspension points: 44 ±2 cm * Height of main suspension points: 42 ±1 cm	* Length between main suspension points: 48 ±2 cm * Height of main suspension points: 44 ±1 cm	* Length between main suspension points: 48 ±2 cm * Height of main suspension points: 44 ±1 cm



EARTH



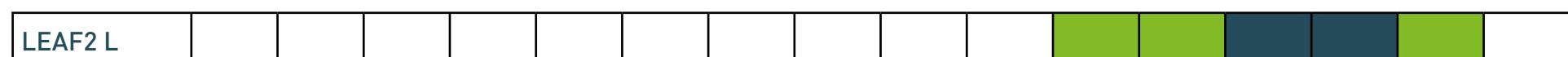
CANARY



VOLCANO

# In-flight weight range

Weight (kg)	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130
-------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----



In-flight weight range (kg)



Perfect In-flight weight range (kg) to optimize flight performances

# Equipment overview



- 1 Leading edge
- 2 Trailing edge
- 3 Stabilizer
- 4 Intrados
- 5 Extrados
- 6 A riser
- 7 «A» split risers (for Big Ears)
- 8 B riser
- 9 C riser
- 10 Brake line
- 11 Brake holder
- 12 Brake handle
- 13 Riser hook-up loop
- 14 TREK 130 lt. capacity carrying rucksack
- 15 Speedbar
- 16 Speedbar Split-hook
- 17 Speedbar bar
- 18 ROLLING BAG
- 19 Pocket with repair kit

# Connecting the glider

## Opening the wing

Choose a flat or lightly angled training hill without obstacles or wind.

Open your wing and arrange it in a crescent shape.

Check the fabric and the lines for any sign of wear or damage.

Check for the links connecting the lines to the risers to be fully closed.

Identify, separate and arrange the A,B,C, risers as well as the brake lines neatly. Knots or tangles can not be present.

## Choosing an adapted harness

The LEAF2 glider was certified EN B with a EN1651 & LTF certified harness and hence can be flown with most harnesses models found on the market today.

Meaning that it can be flown with most harnesses models found on the market today.

We will advise you to choose a EN1651 and or LTF certified harness with a built-in dorsal protection system.

## Connecting the wing to the harness

Without twisting the risers, connect them to the harness connection loops using the self-locking carabiners. Check for the risers to be properly positioned and untwisted. The "A" risers must be located at the front and facing the flight direction ( see schematic ). Lastly, check for the main self-locking carabiners to be fully closed and locked in place.

## Harness chest strap spacing

It is advised to adjust the harness's chest strap width based on your wing size :

41 cm for an LEAF2 size XS

45 cm for an LEAF2 size S

45 cm for an LEAF2 size M

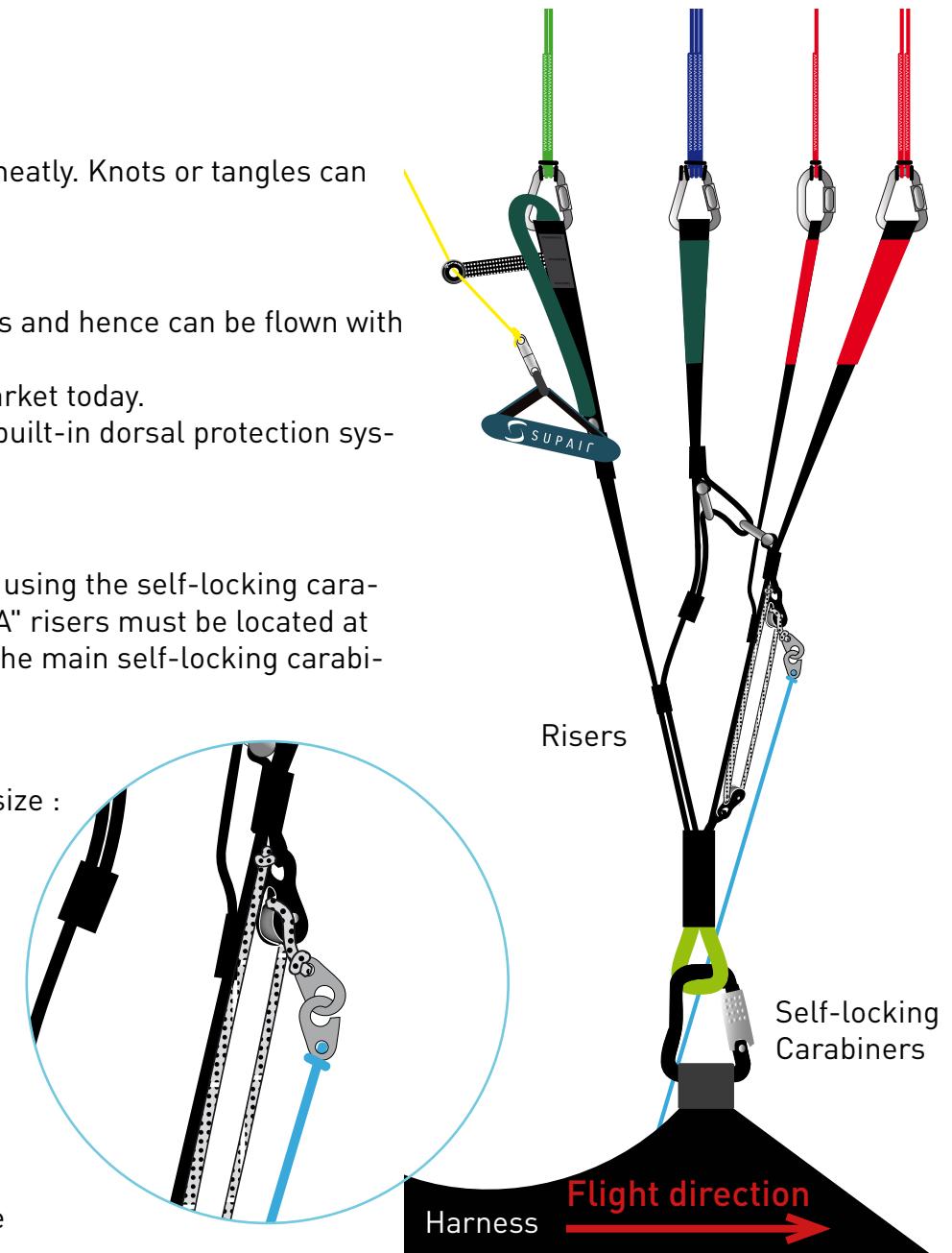
49 cm for an LEAF2 size ML

49 cm for an LEAF2 size L

## Installing the accelerator

Install the accelerator according to your harness manufacturer's recommendations. Connect it to the wing using the split hooks.

Once the accelerator/speedbar is connected, adjust its length according to your measurements. For correct use, there must not be any tension at the split-hook level when the accelerator/speedbar line is relaxed.



# Connecting the glider

## Brake line length

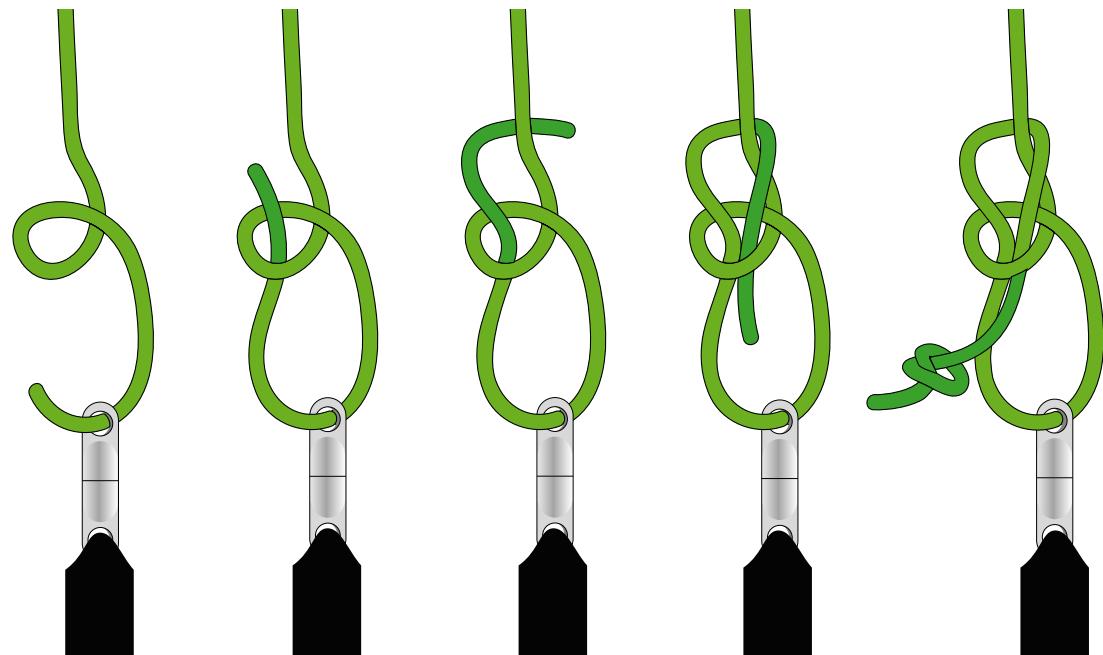
Brake line lengths are set at the factory to allow optimal glider control. However, if they do not suit you they can be adjusted to your liking.

We will advise using a fisherman's knot and to keep your length changes to a minimum (approx 5cm maximum).



If you modify the original default setting, have it inspected and approved by a professional before flying..

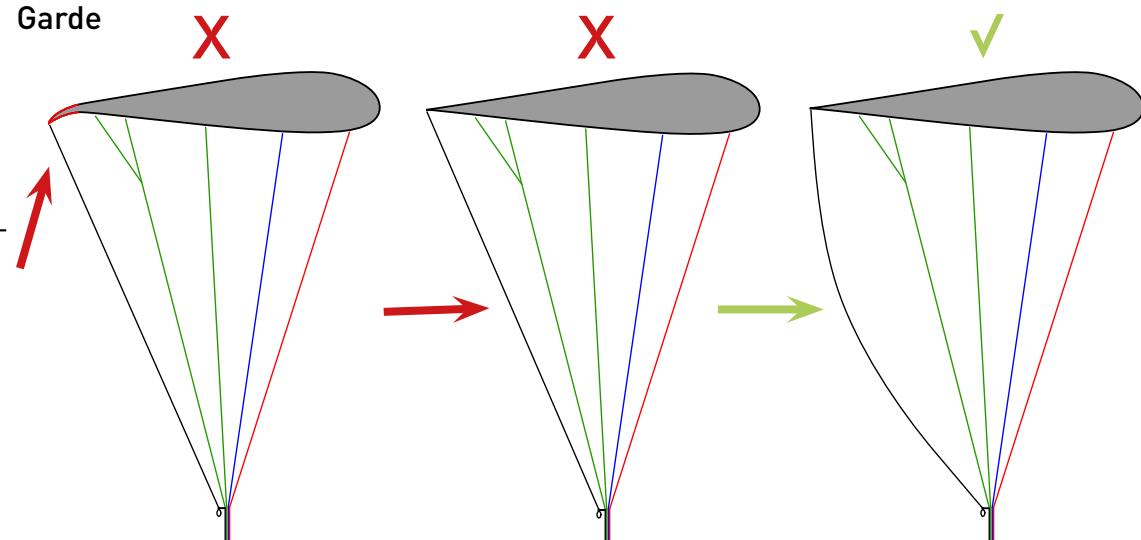
**fisherman's knot**



Be certain to adjust and leave a small amount of line slack to keep steering toggle play, prevent wing profile deformation and hinder the accelerator functionality.

During acceleration, the glider's trailing edge must not be deformed.

**Garde**



# Pre-flight preparation

The LEAF2 glider was designed for pilots in progression.

To discover your new wing, we will advise you to conduct your first small flights in calm conditions on a school training hill or a familiar site you are used to flying with your own harness.

Unfold the glider and place it on its upper surface in an arc.

Separate the A,B,C risers and the brakes, be certain for the risers and lines not to have any twists or knots or be hooked to a branch, stone etc...

## Caution !



It is vital to conduct a thorough pre-flight check and have the harness properly connected to the glider prior each takeoff.

Run through the following procedure prior each takeoff :

- Harness or carabiners do not show signs of wear and tear.
- The reserve parachute container is correctly closed and that the handle is in the correct position
- Your personal settings have not been changed
- The wing is properly connected to the risers with all links securely tightened and locked in place.
- The wing is properly connected to the harness without any riser twist.
- You are securely connected to the harness with the leg and chest strap buckles closed, self-locking carabiners locked.
- You are wearing your helmet and it is properly fastened.

The design team has strived to produce the LEAF2 wing with optimum inflating abilities in all flyable conditions. Whether it be in light or high winds you will enjoy its docile behavior while launching. However before the first flight, practice ground-handling to become familiar with your new glider. It is possible to inflate in a front- or reversed-launch method.

## Forward launch

To inflate the glider grab the upper ends of the "A" risers with your hands and progressively move forward guiding the glider upward. Once the wing is flying overhead, apply brakes as necessary, look up and perform a visual check before accelerating to take off.

## Reverse launch

If the wind speed is sustained and permits it, we will advise you to use a reversed inflation method more adapted to conduct a better visual check. Face the wing and grab the "A" risers. With a light pull and adapted rearward walking motion, inflate your wing. Once the glider is stable overhead, turn around, look up once more to check that all is ok. before running down the slope and takeoff.  
Note: it is not necessary to use the "A" risers to inflate the wing.



Caution !

Before take-off, ensure for the airspace to be clear in front, around and above you with weather conditions matching your flying skill level..

Here are a few tips to take advantage of your LEAF2 wing's performance in flight:

## « Hands up » speed or trim speed

Flying « hands up » will provide the best glide ratio in nil wind.

## Turns

To make your glider turn efficiently, and only after checking that the space below you is clear and safe to land on, weight shift toward the inside of the turn and progressively pull your brake/toggle on the same side until the desired turning angle is reached. The turning speed and radius can also be adjusted by using the other brake/toggle controlling the upper half side of the wing. If flying at low speed, begin your turn by raising your hand on the upper and external side of the turn to prevent a possible flat-turn or twisted turn on the vertical axis.

## Using the speedbar

According to the EN B norm, the LEAF2 glider was designed to be stable throughout its speed range.

Accelerated, the wing becomes more sensitive to turbulence. If you sense a glider internal pressure decrease while pushing on the accelerator; lessen the speedbar tension to bring it back to its neutral default setting while slightly applying a small amount of brake by pulling the hand toggles and prevent a possible leading edge frontal collapse.

The accelerator/speedbar length travel is: 15 cm.

## Alternative direction control

If for whatever reason, the toggles/brakes are no longer available, you will need to pilot your wing using the harness and "C" risers instead. To make a turn, grab the C riser from the side you want to turn to and pull it downwards. Maintain this position until you reach the desired heading. You must be careful not to pull the riser too far down for a spin may occur.

To land, let your wing glide for as long as possible before applying a full braking motion. Braking using the "C" risers is not as efficient as using the toggles and could bring a more energetic landing than normal.

## Landing

Be certain to always have enough altitude for a safe landing before approaching the chosen Landing Zone ( PTU, PTS, etc...). Never make aggressive maneuvers close to the ground. Always land into the wind ( upwind ), standing up and ready to run to a stop if necessary. Make your landing approach with maximum air speed if possible depending on the weather conditions of the moment, then progressively brake to slow the glider to a final touchdown. Beware not to brake too much, too soon and too rapidly to prevent a possible stall and hard landing.

In case of a landing in sustained higher wind speeds, you will need to quickly turnaround, face the wing, move forward while braking down symmetrically. You can equally pull the "C" risers down to deflate the glider and bring it to the ground.

## Folding

Fold each side of your wing in an accordion-like shape. Stack-up the leading edge reinforcements on top of one another. Bring one side of the glider over the other while keeping the leading edge reinforcements flat. Roll the wing on itself, starting from the leading edge toward the trailing edge. During the entire packing procedure, do not bend the leading edge's reinforcements.

## Towing

The LEAF2 wing can be towed up. Fly only with certified gear operated by qualified personal and only after taking a towing clinic. The towing force must correspond to the weight of the equipment, and the pulling sequence can only start when the wing is fully inflated and stable over the pilot's head.

## Aerobatics

The LEAF2 wing was not designed to enter aerobatic maneuvers. We highly discourage its use for this type of flying.

## Tandem



The LEAF2 wing was not designed for tandem flying.

## Specific usage

# Easy on the caps

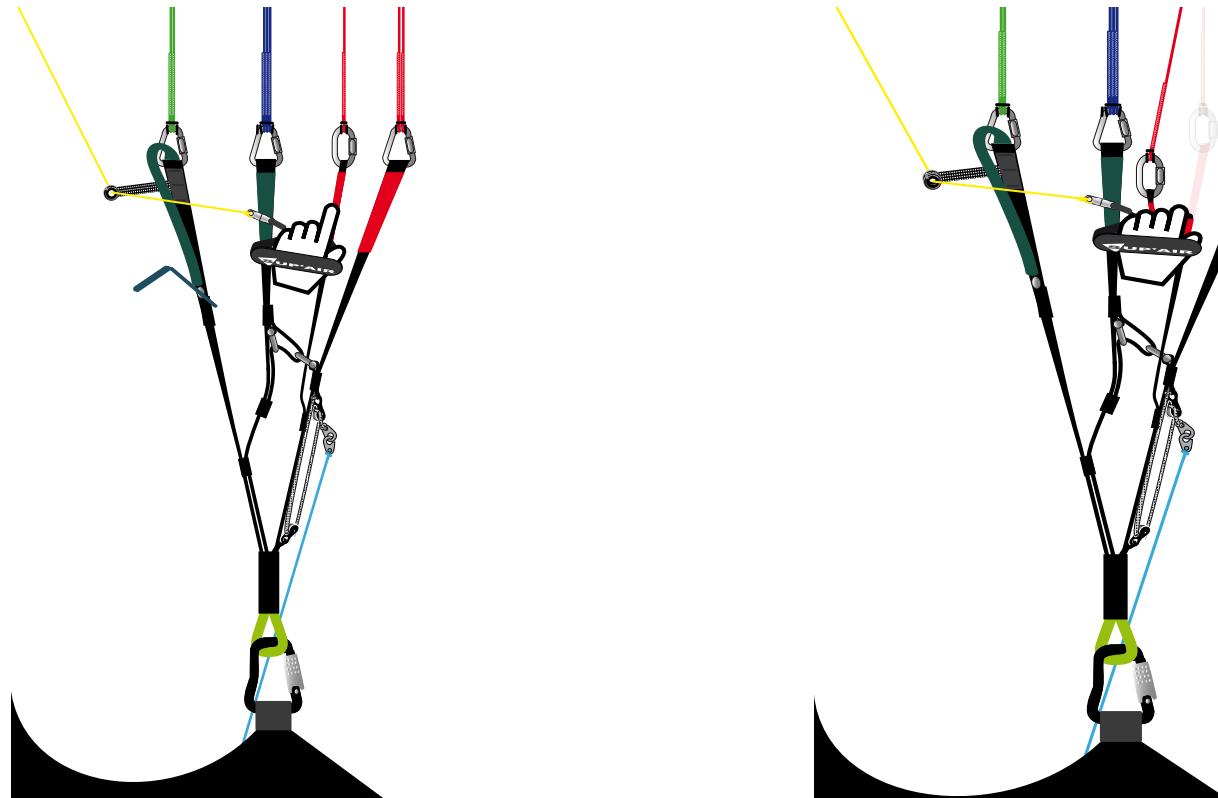
The following techniques should only be used in emergencies and require prior training to be safely conducted. Appropriate analysis and anticipation of the conditions will often prevent the need to use fast descent techniques. We will advise you to practice in still air and preferably above water.

## Big Ears

Pulling "ears" increases the glider sink rate. We do not recommend the use of big ears close to the ground

In order to pull "ears", grab the specific riser (outer "A" riser) while keeping the toggles in hands and lowering them until the wing tips collapse. It is preferable to collapse one side after the other and not simultaneously in order to prevent an eventual frontal collapse.

Once the "Ears" are folded and stabilized, we will recommend using the accelerator/speedbar to regain your initial horizontal air speed.



To reopen the "Ears", bring the accelerator/speedbar back to its neutral default setting, then let go the risers symmetrically. You can pump the brake/toggles on either side of the wing to facilitate its reopening sequence.

## B-line stall

This technique is usually physically demanding and will provoke a parachutal wing configuration and hence wing control will be diminished.

Loosing altitude using the "B" risers is done by grabbing the risers at the metal links level and applying a symmetrical downward vertical pull until the wing's profile is deformed. This maneuver can be maintained to increase the wing's sink rate.

To regain a normal flying configuration, bring your hands up progressively to the "A" risers red markers, then let go the "B" risers altogether. The wing will experience a moderate surge forward which will need to be instantly neutralized and controlled.

## 360° spiral dives

To begin a spiral dive make sure the air space is clear around and below you, then lean toward the chosen side while gradually applying brake/toggle pressure on that side. The wing will gradually accelerate before entering a full spiral dive. You may use the outer/upper toggle to manage your sink rate.

In order to exit the rotation, get back to a neutral (centered) position in the harness and gradually release the inside brake. You need to keep the glider in a turn as it decelerates in order to limit the surge while exiting the spiral. If your exit is too radical the glider will surge aggressively and experience a substantial dive to be immediately controlled.. Gradually slowing down the rotation with the outside and upper brake will allow you to exit the spiral in a controlled manner.

To prevent stressing we do not recommend combining spiral dives with "Ears".



Conforming to the EN A, the LEAF2 glider does not show any tendency to stay in a locked spiral configuration and will return by itself to a normal flying angle in less than two full rotations when the toggles/brakes are brought back up.

**DANGER :** This manœuvre places a lot of stress on the glider. The high speed and "G" force might be disorientating and, in extreme cases, cause you a temporary loss of consciousness. Practice this maneuver gradually with ample space around and below you.

## Stall

This technique is not recommended as it requires intense physical impute. It is not a safe descent technique.

## Acrobatic flight:

Your wing was not designed for aerobatic maneuvers.

Repeated practice of said exercise exceeding 4xG (or 2xG if they are asymmetrical) will cause premature aging of your glider and is to be avoided. "SAT" maneuvers are the most damaging to your equipment.

## Asymmetric collapses

Any paraglider may occasionally collapse due to turbulence or a piloting error. In the event of an asymmetric collapse your priority must be to stay clear of the terrain and regain level flight.

In the event of an asymmetrical collapse induced by turbulence or purposely by the pilot, we want to remind you that the best course of action to take is:

- Shift all your weight on the open side of the wing.
- If necessary, slightly brake on the open side of the wing to prevent it from rotating.
- Once the wing is balanced and stabilized, ( straight flight ), if the folded side does not spontaneously reopen, give ample up and down pumping motions until the collapsed glider side is fully reopened.
- Repeat if necessary until full reinflation is successful. In the event of a "cravat" (where the wing tip is snagged between the lines) you may use the "ears" technique described above by pulling on the tangled line to release the wingtip.

## Front collapses

During a front collapse according to the certification standard the glider is designed to reopen on its own.

In the event of a frontal collapse induced by turbulence or purposely by the pilot, we want to remind you that the best course of action to take is :

- Brakes must be fully released during the collapse, we recommend that brake handles be clipped back on the stoppers when you are producing the collapse
- Wait for the wing to reopen and come back overhead – do not keep the brake pressure on, if the glider falls behind you – risk of stalling.
- Dampen the surge by using the brakes/toggles proportionally and symmetrically once the wing has overshot you.

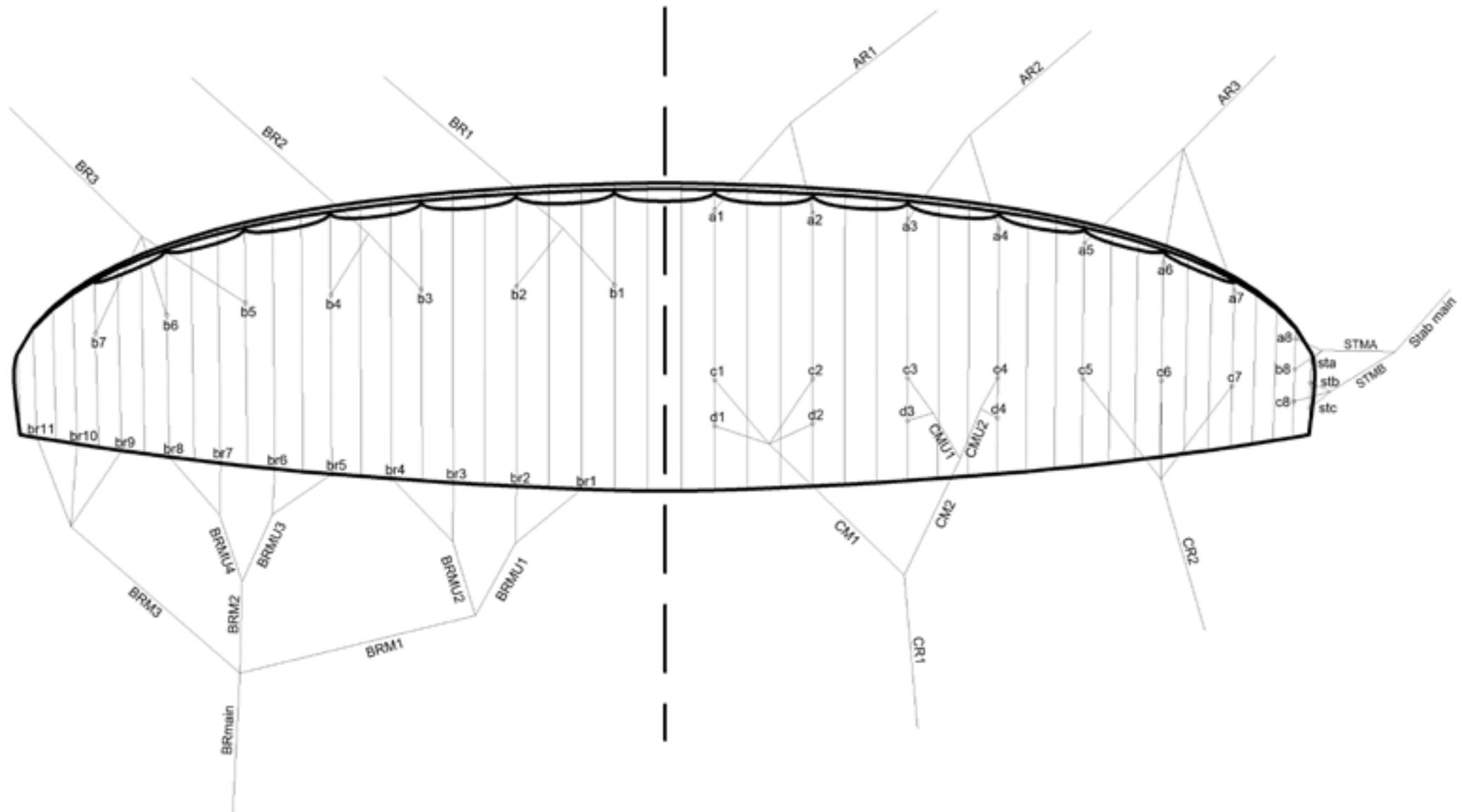
## Parachutal stall

Even though this configuration only rarely occurs, you may find yourself in a situation called "parachutal stall" where the glider descends vertically with no forward motion. If it happens, release the brakes/toggles fully and trims symmetrically and push the speed bar. You might also need to push forward on the "A" risers. Make sure you regained a normal flight configuration before proceeding with brake/toggle usage again.

## Spin / asymmetric stall

A spin will only occur because of a piloting error. If so, release the brake fully on the stalled side and be certain to keep the glider in check during the ensuing dive and reopening sequence.

# Line layout diagram



Fabrics	Producer	Reference
Outer surface	Porcher Sport	Skytex 38 Universal - 9017E25
Inner Surface	Porcher Sport	Skytex 32 Universal - 70032E3W
Supported ribs	Porcher Sport	MJ Tec 32gr (Hard)
Compression straps and D ribs	Porcher Sport	MJ Tec 32gr (Hard)
Unsupported ribs	Porcher Sport	MJ Tec 32gr (Hard)
Rib reinforcements	Porcher Sport	SR 170

Main lines	Producer	Reference
Top cascade	Liros	PPSL 160 / PPSL 120 / DSL 70
Upper middle cascade	Liros	PPSL 120
Lower middle cascade	Liros	PPSL 160
Lower cascade	Edelrid	A7343-280 / A7343-190

Stabilo lines	Producer	Reference
Top cascade	Liros	DSL 70
Middle cascade	Liros	DSL 70
Lower cascade	Edelrid	A6843-160

Brake lines	Producer	Reference
Top cascade	Liros	DSL 70
Upper middle cascade	Liros	DSL 70
Lower middle cascade	Liros	PPSL 120
Lower cascade	Edelrid	A7850X-240-041
Mailons	Peguet	MAILON RAPIDE DELTA INOX 3,5 MM

## LEAF2 glider size XS

### Line Check Maintenance Sheet

Measurements made from the base of the lines to the base of the wing, WITH risers and Maillons Rapides, were under 5 kg.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	6456	6461	5	6388	6385	-3	6572	6565	-7	6659	6653	-6	6702	6702	0
	2	6421	6427	6	6352	6349	-3	6447	6440	-7	6532	6526	-6	6498	6495	-3
	3	6364	6368	4	6298	6297	-1	6396	6388	-8	6485	6477	-8	6368	6369	1
	4	6301	6304	3	6240	6239	-2	6425	6417	-8	6503	6495	-8	6347	6347	0
	5	6257	6253	-4	6182	6182	0	6223	6220	-3				6135	6133	-2
	6	6109	6107	-2	6051	6049	-2	6089	6085	-4				6000	6001	1
	7	6068	6067	-1	6031	6027	-4	6057	6058	1				5953	5955	2
Stabilizers	8	5704	5696	-9	5680	5673	-7	5739	5736	-3				6003	6003	0
Wingtip	9	5582	5573	-9	5604	5602	-2	5674	5668	-6				5944	5946	2
	10													5902	5903	1
	11													5898	5899	1

Tolerance +/- 10mm

### Line Check Maintenance Sheet

Risers	Trim	Accelerated
A	497	356
A'	497	385
B	497	386
C	497	497
Range	141 mm	

Tolerance +/- 5mm

# Maintenance sheet

## LEAF2 glider size XS

Lines individual lengths																	
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES		
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**
AR1	4387	4127	BR1	4345	4085	CMU1	961	761				MAIN	4536	4336	BRmain	2843	2543
AR2	4604	4344	BR2	4562	4302	CMU2	974	774									
AR3	4193	3933	BR3	4152	3892												
						CM1	1741	1541				STMA	634	434	BRM1	2206	2006
						CM2	1690	1490				STMB	639	439	BRM2	2100	1900
															BRM3	2692	2492
						CR1	3208	2948							BRMU1	1234	1034
						CR2	4181	3921							BRMU2	1120	920
															BRMU3	1026	826
															BRMU4	981	781
a1	2055	1855	b1	2029	1829	c1	1824	1624	d1	1911	1711	sta	549	349	br1	1383	1183
a2	2020	1820	b2	1993	1793	c2	1699	1499	d2	1784	1584	stb	566	366	br2	1179	979
a3	1746	1546	b3	1722	1522	c3	951	751	d3	1040	840	stc	636	436	br3	1163	963
a4	1683	1483	b4	1664	1464	c4	967	767	d4	1045	845				br4	1142	942
a5	2052	1852	b5	2018	1818	c5	2029	1829	br5	1130	930						
a6	1904	1704	b6	1887	1687	c6	1895	1695	br6	995	795						
a7	1863	1663	b7	1867	1667	c7	1863	1663	br7	993	793						
a8	671	471	b8	647	447	c8	701	501	br8	1043	843						
															br9	1111	911
															br10	1069	869
															br11	1065	865

Lines lengths under 5 kg of tension:

\*the cut value may differ according to the type of stitching/machine and the thread used

\*\*the sewn value is the final length of the line, from one loop end to the other

# Maintenance sheet

## LEAF2 glider size S

### Line Check Maintenance Sheet

Measurements made from the base of the lines to the base of the wing, WITH risers and Maillons Rapides, were under 5 kg.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	6967	6968	1	6877	6875	-2	7064	7058	-6	7157	7151	-6	7221	7221	0
	2	6933	6936	3	6841	6840	-2	6933	6927	-6	7023	7017	-6	7005	7003	-2
	3	6879	6882	3	6790	6786	-4	6881	6878	-3	6977	6971	-6	6867	6863	-4
	4	6813	6815	2	6730	6727	-3	6913	6908	-5	6996	6990	-6	6845	6842	-3
	5	6739	6737	-2	6656	6656	0	6704	6703	-2				6620	6618	-3
	6	6580	6581	1	6516	6514	-3	6560	6558	-2				6476	6473	-3
	7	6535	6534	-1	6493	6491	-2	6527	6525	-2				6425	6427	2
Stabilizers	8	6195	6194	-1	6159	6157	-2	6210	6207	-3				6478	6477	-1
Wingtip	9	6063	6061	-2	6076	6075	-1	6140	6133	-7				6411	6411	0
	10													6366	6368	2
	11													6362	6364	2

Tolerance +/- 10mm

### Riser length measurement (mm) table

Risers	Trim	Accelerated
A	517	382
A'	517	414
B	517	427
C	517	517
Range	135 mm	

Tolerance +/- 5mm

# Maintenance sheet

## LEAF2 glider size S

Lines individual lengths																	
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES		
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**
AR1	4734	4474	BR1	4671	4411	CR1	3434	3174				STmain	4914	4714	BRmain	3040	mark at: 2740
AR2	4977	4717	BR2	4914	4654	CR2	4496	4236									
AR3	4507	4247	BR3	4461	4201												
						CM1	1862	1662				STMA	668	468	BRM1	2361	2161
						CM2	1809	1609				STMB	673	473	BRM2	2251	2051
															BRM3	2891	2691
						CMU1	1022	822							BRMU1	1313	1113
						CMU2	1036	836							BRMU2	1193	993
															BRMU3	1091	891
															BRMU4	1043	843
a1	2199	1999	b1	2172	1972	c1	1949	1749	d1	2042	1842	sta	598	398	br1	1471	1271
a2	2165	1965	b2	2136	1936	c2	1818	1618	d2	1908	1708	stb	606	406	br2	1255	1055
a3	1868	1668	b3	1842	1642	c3	1010	810	d3	1106	906	stc	670	470	br3	1237	1037
a4	1802	1602	b4	1782	1582	c4	1028	828	d4	1111	911				br4	1215	1015
a5	2200	2000	b5	2163	1963	c5	2175	1975							br5	1202	1002
a6	2041	1841	b6	2023	1823	c6	2031	1831							br6	1058	858
a7	1996	1796	b7	2000	1800	c7	1998	1798							br7	1055	855
a8	730	530	b8	694	494	c8	740	540							br8	1108	908
															br9	1182	982
															br10	1137	937
															br11	1133	933

Lines lengths under 5 kg of tension:

\*the cut value may differ according to the type of stitching/machine and the thread used

\*\*the sewn value is the final length of the line, from one loop end to the other

# Maintenance sheet

## LEAF2 glider size M

### Line Check Maintenance Sheet

Measurements made from the base of the lines to the base of the wing, WITH risers and Maillons Rapides, were under 5 kg.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	7223	7227	4	7134	7135	1	7328	7325	-3	7425	7416	-9	7493	7492	-1
	2	7189	7193	4	7099	7102	3	7195	7195	0	7288	7286	-2	7271	7267	-4
	3	7138	7142	4	7045	7044	-1	7143	7140	-3	7239	7236	-3	7129	7130	1
	4	7070	7072	2	6983	6984	1	7176	7169	-7	7260	7253	-7	7107	7105	-2
	5	6994	6994	0	6908	6908	0	6946	6945	-1				6879	6878	-1
	6	6830	6831	1	6762	6762	0	6797	6797	0				6730	6730	0
	7	6782	6779	-3	6738	6735	-3	6758	6760	2				6677	6675	-2
Stabilizers	8	6384	6377	-7	6354	6350	-4	6415	6412	-3				6732	6731	-1
Wingtip	9	6243	6235	-8	6267	6264	-3	6342	6339	-3				6660	6657	-3
	10													6614	6611	-3
	11													6608	6608	0

Tolerance +/- 10mm

### Riser length measurement (mm) table

Risers	Trim	Accelerated
A	517	382
A'	517	414
B	517	427
C	517	517
Range	135 mm	

Tolerance +/- 5mm

## Maintenance sheet

## LEAF2 glider size M

Lines individual lengths																				
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES					
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**			
AR1	4914	4654	BR1	4850	4590	CR1	3563	3303				main	5088	4888	main	3141	2841			
AR2	5169	4909	BR2	5103	4843	CR2	4669	4409												
AR3	4681	4421	BR3	4633	4373															
						CM1	1928	1728				STMA	687	487	BRM1	2446	2246			
						CM2	1875	1675				STMB	692	492	BRM2	2334	2134			
												BRM3	3000	2800						
						CMU1	1055	855							BRMU1	1356	1156			
						CMU2	1070	870							BRMU2	1233	1033			
												BRMU3	1127	927	BRMU4	1077	877			
a1	2279	2079	b1	2250	2050	c1	2017	1817	d1	2114	1914	sta	584	384	br1	1518	1318			
a2	2245	2045	b2	2215	2015	c2	1884	1684	d2	1977	1777	stb	608	408	br2	1296	1096			
a3	1935	1735	b3	1908	1708	c3	1043	843	d3	1142	942	stc	688	488	br3	1277	1077			
a4	1867	1667	b4	1846	1646	c4	1061	861	d4	1148	948				br4	1255	1055			
a5	2281	2081	b5	2243	2043	c5	2255	2055	br5	1241	1041									
a6	2117	1917	b6	2097	1897	c6	2106	1906	br6	1092	892									
a7	2069	1869	b7	2073	1873	c7	2071	1871	br7	1089	889									
a8	721	521	b8	698	498	c8	761	561	br8	1144	944									
															br9	1221	1021			
															br10	1175	975			
															br11	1169	969			

Lines lengths under 5 kg of tension:

\*the cut value may differ according to the type of stitching/machine and the thread used

\*\*the sewn value is the final length of the line, from one loop end to the other

# Maintenance sheet

## LEAF2 glider size ML

### Line Check Maintenance Sheet

Measurements made from the base of the lines to the base of the wing, WITH risers and Maillons Rapides, were under 5 kg.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	7577	7581	4	7485	7484	-1	7689	7681	-8	7791	7786	-5	7869	7868	-1
	2	7543	7547	4	7449	7451	2	7551	7549	-2	7649	7646	-3	7637	7635	-2
	3	7482	7485	3	7394	7393	-1	7499	7496	-3	7602	7597	-5	7489	7488	-1
	4	7412	7416	4	7330	7331	1	7534	7528	-6	7624	7619	-5	7467	7465	-2
	5	7342	7342	0	7255	7254	-1	7289	7287	-2				7224	7227	3
	6	7171	7171	0	7103	7104	1	7134	7135	1				7070	7073	3
	7	7121	7121	0	7077	7077	0	7095	7100	5				7015	7017	2
Stabilizers	8	6705	6699	-6	6674	6670	-4	6737	6738	1				7073	7076	3
Wingtip	9	6561	6554	-7	6584	6581	-3	6661	6660	-1				6995	6996	1
	10													6947	6948	1
	11													6941	6939	-2

Tolerance +/- 10mm

### Riser length measurement (mm) table

Risers	Trim	Accelerated
A	547	390
A'	547	417
B	547	416
C	547	547
Range	157 mm	

Tolerance +/- 5mm

## Maintenance sheet

## LEAF2 glider size ML

Lines individual lengths																				
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES					
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**			
AR1	5145	4885	BR1	5083	4823	CR1	3736	3476				main	5330	5130	BR-main	3291	2991			
AR2	5410	5150	BR2	5350	5090	CR2	4882	4622												
AR3	4909	4649	BR3	4861	4601															
						CM1	2011	1811				STMA	711	511	BRM1	2552	2352			
						CM2	1957	1757				STMB	716	516	BRM2	2437	2237			
															BRM3	3136	2936			
						CMU1	1096	896							BRMU1	1410	1210			
						CMU2	1112	912							BRMU2	1282	1082			
															BRMU3	1171	971			
															BRMU4	1120	920			
a1	2378	2178	b1	2348	2148	c1	2103	1903	d1	2205	2005	sta	617	417	br1	1580	1380			
a2	2344	2144	b2	2312	2112	c2	1965	1765	d2	2063	1863	stb	635	435	br2	1348	1148			
a3	2018	1818	b3	1990	1790	c3	1084	884	d3	1187	987	stc	712	512	br3	1328	1128			
a4	1948	1748	b4	1926	1726	c4	1103	903	d4	1193	993				br4	1306	1106			
a5	2381	2181	b5	2342	2142	c5	2354	2154	br5	1289	1089									
a6	2210	2010	b6	2190	1990	c6	2199	1999	br6	1135	935									
a7	2160	1960	b7	2164	1964	c7	2160	1960	br7	1131	931									
a8	761	561	b8	730	530	c8	788	588	br8	1189	989									
															br9	1270	1070			
															br10	1222	1022			
															br11	1216	1016			

Lines lengths under 5 kg of tension:

\*the cut value may differ according to the type of stitching/machine and the thread used

\*\*the sewn value is the final length of the line, from one loop end to the other

# Maintenance sheet

## LEAF2 glider size L

### Line Check Maintenance Sheet

Measurements made from the base of the lines to the base of the wing, WITH risers and Maillons Rapides, were under 5 kg.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	7805	7809	4	7716	7717	1	7922	7919	-3	8027	8021	-6	8121	8112	-9
	2	7771	7776	5	7681	7681	0	7781	7779	-2	7881	7877	-4	7883	7877	-6
	3	7712	7716	4	7627	7625	-2	7728	7723	-5	7834	7828	-6	7732	7724	-8
	4	7640	7644	4	7561	7562	1	7765	7760	-5	7857	7851	-6	7709	7705	-4
	5	7560	7559	-1	7473	7473	0	7529	7528	-1				7459	7453	-6
	6	7384	7385	1	7317	7318	1	7369	7369	0				7301	7298	-3
	7	7332	7331	-1	7290	7289	-1	7330	7333	3				7244	7238	-6
Stabilizers	8	6917	6909	-8	6884	6881	-3	6947	6945	-2				7304	7302	-2
Wingtip	9	6766	6757	-9	6789	6785	-4	6868	6868	0				7221	7217	-4
	10													7171	7168	-3
	11													7164	7164	0

Tolerance +/- 10mm

### Riser length measurement (mm) table

Risers	Trim	Accelerated
A	547	390
A'	547	417
B	547	416
C	547	547
Range	157 mm	

Tolerance +/- 5mm

# Maintenance sheet

## LEAF2 glider size L

Lines individual lengths																				
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES					
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**			
AR1	5301	5041	BR1	5231	4971	CR1	3839	3579				main	5525	5325	BR-main	3419	3119			
AR2	5581	5321	BR2	5510	5250	CR2	5042	4782												
AR3	5054	4794	BR3	5003	4743															
						CM1	2071	1871							STMA	728	528			
						CM2	2016	1816							STMB	733	533			
															BRM3	3234	3034			
						CMU1	1126	926							BRMU1	1449	1249			
						CMU2	1143	943							BRMU2	1318	1118			
															BRMU3	1203	1003			
															BRMU4	1150	950			
a1	2449	2249	b1	2418	2218	c1	2165	1965	d1	2270	2070	sta	649	449	br1	1623	1423			
a2	2415	2215	b2	2383	2183	c2	2024	1824	d2	2124	1924	stb	658	458	br2	1385	1185			
a3	2078	1878	b3	2050	1850	c3	1113	913	d3	1219	1019	stc	728	528	br3	1365	1165			
a4	2006	1806	b4	1984	1784	c4	1133	933	d4	1225	1025				br4	1342	1142			
a5	2454	2254	b5	2413	2213	c5	2426	2226				br5	1324	1124						
a6	2278	2078	b6	2257	2057	c6	2266	2066				br6	1166	966						
a7	2226	2026	b7	2230	2030	c7	2227	2027				br7	1162	962						
a8	796	596	b8	756	556	c8	807	607							br8	1222	1022			
															br9	1305	1105			
															br10	1255	1055			
															br11	1248	1048			

Lines lengths under 5 kg of tension:  
 \*the cut value may differ according to the type of stitching/machine and the thread used  
 \*\*the sewn value is the final length of the line, from one loop end to the other

LEAF2 XS  
EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.  
N° PG-0991.2015  
LTF 91/09

## Certificates

LEAF2 S

EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.

N° PG-0992.2015

LTF 91/09

## Certificates

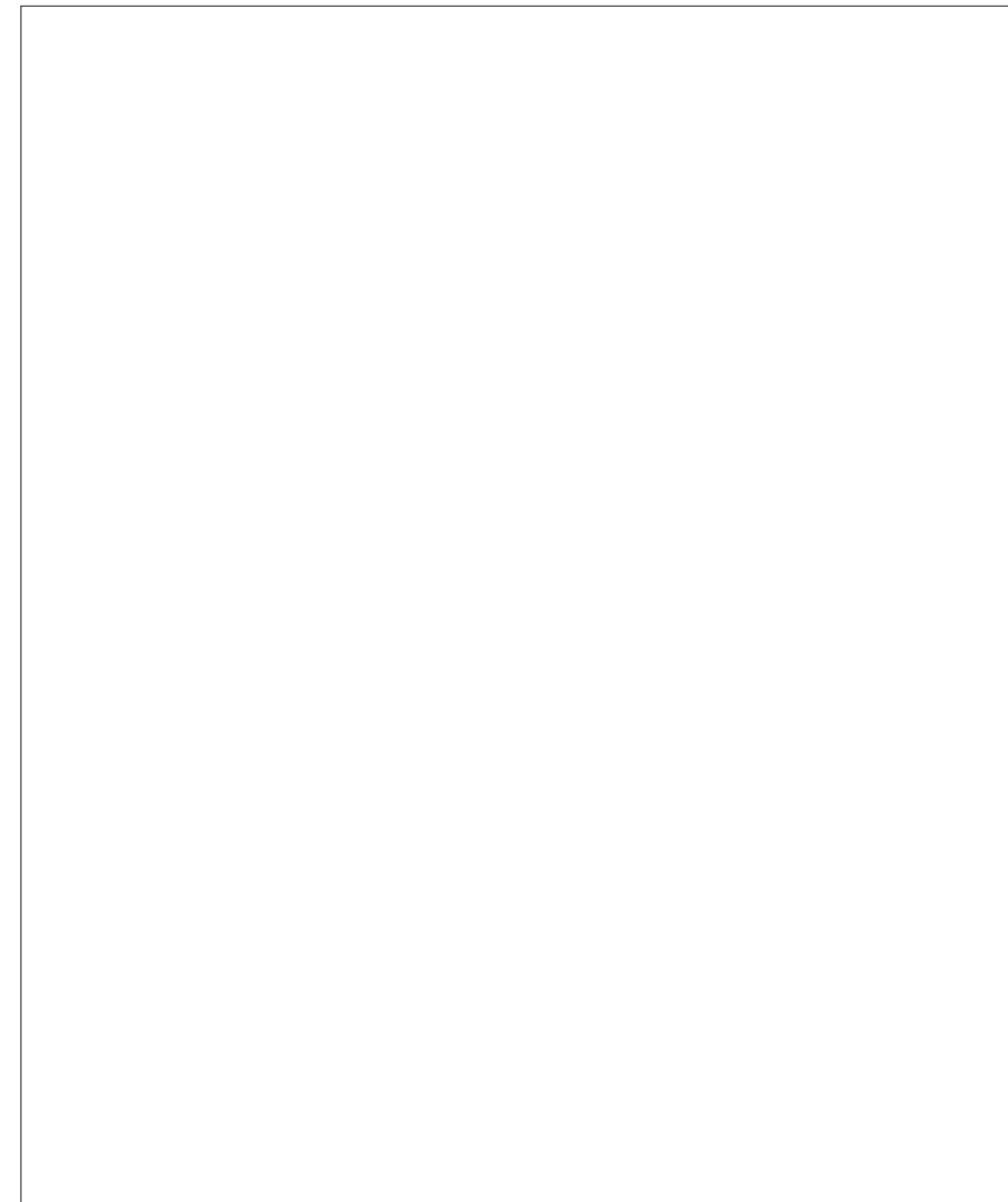
LEAF2 M

EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.

Nº PG-0973.2015

LTF 91/09

## Certificates



LEAF2 M

EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.

Nº PG-0973.2015

LTF 91/09

## Certificates

LEAF2 L

EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.

Nº PG-0993.2015

LTF 91/09

## Certificates

## Washing and glider maintenance

It is a good idea to wash your glider from time to time. We recommend using sponge or soft hair brush and a non aggressive water-soluble cleaning agent (such as baby soap). We will recommend wing inspections to be conducted at regular intervals:

- Repair eventual small fabric damages ( holes smaller than a 1Euro coin or 1 US. 25 cents coin ) with the small rounded sticky ripstop pieces included in your repair kit.
- Empty out the cells/caissons from sand, pebbles, grass, leaves, etc...

## Storage and transport

When not using your glider store it inside your paragliding rucksack in a dry cool and clean place protected from UV exposure. If your harness is wet please dry thoroughly before storing. If your glider is wet or humid, dry it thoroughly first.

Keep all metal parts away from corrosive elements.

## Product longevity

Irrespective of pre-flight checks, your glider must be serviced regularly and in accordance with its maintenance schedule. We will recommend for the wing to be inspected once a year or every one hundred (100) hours, whichever comes first, and more specifically check the followings :



- Lines (no excessive wear no breakages or folds) maillons and carabiners
- Materials selected for the LEAF2 ensure the best compromise for lightness and longevity. However in certain conditions such as exposure to UV or abrasion or exposure to chemical products the glider must be submitted to a thorough inspection by a qualified facility. Your safety depends on it!
- Carabiners must be replaced every five (5) years by identically rated and certified models recommended by the manufacturer (SUPAIR).



## Spare parts

In case of premature wear or tear of your gear, you may order the following parts:

- \* Suspension and brake lines, through a specialized workshop
- \* Riser maillons, through SUPAIR directly
- \* Whole risers, through SUPAIR directly

## Repair



In spite of using the best quality materials, your glider may be subjected to wear and tear and hence will need to be regularly inspected at a qualified repair center.

SUP'AIR also offers the possibility for its products to be repaired beyond the end of the warranty period. Please contact us either by telephone or by E-mail [sav@supair.com](mailto:sav@supair.com) in order to receive a quote.

All our materials are selected for their technical and environmentally friendly characteristics. None of the components found in our products will harm the environment. Most of them are recyclable.

If your LEAF2's life span is over, you can separate all metallic and plastic parts from the cloth and dispose of the rest according to your country's recycling guidelines and requirements. Please contact your local recycling center for more information..

## Eco-responsibility

Paragliding is an outdoor activity. You are responsible for the environment in which you play . So please mind:

- \* respecting the local flora and fauna
- \* not throwing your trash out in nature
- \* keeping your noise level low.

By doing so you participate in securing a future for the planet and for the sport.



Your glider must be checked every year or every 100 flight hours by a qualified operator.  
We advise you to take this opportunity to have your reserve repacked.

## Mandatory controls

## Warranty

SUPAIR takes the greatest care in the design and production of its product line hence offers a 3 years limited warranty from the purchase date against any manufacturing defect or design issues occurring during normal use. Any damage or degradation resulting from incorrect or abusive use, abnormal exposure to aggressive factors including but not limited to; high temperature intense sun exposure high humidity etc. will invalidate this warranty.



Paragliding is an activity requiring, skills, specific knowledge and sound judgement. Be safe by learning in certified schools, subscribe and obtain an adequate insurance policy as well as a flying license while always making sure your flying skills are up to the task in various weather flying conditions. SUPAIR cannot be held responsible for your paragliding decisions or activities.



This SUPAIR product was designed for solo use only. Any other activity such as tandem paragliding, skydiving or BASE jumping is absolutely forbidden.

## Disclaimer

It is essential to wear a helmet, suitable shoes with good ankle support and adapted clothing. Carrying a reserve emergency parachute corresponding to your weight and properly connected to the harness is also highly recommended. The entire SUPAIR harness, accessory and reserve parachute selection (except for tandem gear), is compatible with the LEAF2 glider. For additional information, please access our internet site : [www.supair.com](http://www.supair.com)



SUPAIR  
Parc Altaïs  
34 rue Adrastée  
74650 Chavanod, Annecy  
FRANCE

[info@supair.com](mailto:info@supair.com)  
+33(0)4 50 45 75 29

45°54.024'N / 06°04.725'E

LEAF2



Betriebshandbuch

# LEAF2



SUPAIR  
34 rue Adrastée  
Parc Altaïs  
74650 Annecy - Chavanod  
FRANCE

45°54.024'N / 06°04.725'E

[www.supair.com](http://www.supair.com)

Deutsch  
Datum Version : 21/11/2019



Danke, dass du dich für unseren LEAF 2 zum Gleitschirmfliegen entschieden hast. Wir sind erfreut dich an Board zu haben, um unsere gemeinsame Leidenschaft das Gleitschirmfliegen mit dir zu teilen.

SUPAIR entwickelt, produziert und vertreibt Produkte für den Flugsport seit 1984. Durch die Wahl eines SUPAIR Produktes profitierst du von mehr als 30 Jahren Fachwissen, Innovationen und Image. Unsere Philosophie ist die permanenten Bedürfnisse der Piloten anzuhören, um bessere Produkte zu entwickeln und einen hohen Qualitätsstandard aufrecht zu erhalten.

Nachstehend findest du Informationen, die für die Benutzung, Gewährleistung, Sicherheit und Instandhaltung deiner Ausrüstung bestimmt sind. Wir hoffen, dass dieses Benutzerhandbuch vollständig, wie auch eindeutig ist und zum Lesen Spaß macht. Wir weisen dich darauf hin es sorgfältig zu lesen.

Auf unserer Webseite [www.supair.com](http://www.supair.com) wirst du die neusten aktuellen Informationen über dieses Produkt finden. Falls du weitere Fragen hast, sei so frei und wende dich an deinen Händler und natürlich steht dir auch das gesamte SUPAIR Team zur Verfügung [info@supair.com](mailto:info@supair.com)

Wir wünschen dir bezaubernde, unzählige Flugstunden und immer mit einer geglückten Landung.

Das SUP'AIR Team

# Inhaltsverzeichnis

Einführung	4
Technische Daten	5
Überblick der Ausrüstung	6
Verbindung des Gleitschirms	7
Flugvorbereitungen	9
Start	10
Flugverhalten	11
Ende des Flugs	12
Spezifischer Gebrauch	12
Schnellabstieg	13
Besondere Fälle im Flug	15
Leinenplan	16
Materialien	17
Tabelle der Messwerte	18
Zertifikate	22
Wartung	26
Recycling	27
Vorgeschriebene Kontrollen	27
Garantie	27
Haftungsausschluss	27
Piloten Ausrüstung	27
Ergänzungen / Zubehör	28

Willkommen in der Welt des Gleitschirmfliegens : eine Welt der gemeinsamen Leidenschaft.

Der Gleitschirm LEAF 2 erfüllt alle Anforderungen des qualifizierten Piloten. Er ist für lange XC Flüge genauso geeignet wie für Flüge vom Hausberg und bietet dem Piloten hohen Komfort während des Fluges.

Das gut durchdachte Design und die Wahl von Materialien wurde nach den Gesichtspunkten der Qualität und Haltbarkeit ausgesucht. Der Schulungsschirm LEAF 2 ist EN 926 -1 : 2006 & 926 - 2 : 2013 Kategorie B zugelassen & LTF 91/09.

Ein hohes Mass an passiver Sicherheit, gute Reaktion und solides Flugverhalten passen sich jeder Pilotenstufe / -erfahrung an. Dies bedeutet auch, dass er sich jeder Entwicklungsphase des Piloten anpasst.

Er kann mit den meisten heutzutage auf dem Markt erhältlichen Gurtzeugen benutzt werden. Für besseren Flugkomfort und ein beseres Fluggefühl empfehlen wir ein Modell der SUPAIR Schulungsgurtzeuge zu wählen.

Dank seiner grossen passiven Sicherheit kann der Leaf 2 zu Schulungszwecken eingesetzt werden. Dies gegen Ende der Ausbildung bei talentierten Schülern nach Beurteilung und unter der Verantwortung des begleitenden Fluglehrers und ausschliesslich in Ländern, die eine Ausbildung auf einem LTF-B Gerät erlauben.

Nach dem Lesen der Betriebsanleitung weisen wir dich darauf hin, zuerst den Flügel an einem Übungshang aufzuziehen, ihn zu kontrollieren und zu testen.

Übrigens: Drei Faktoren werden dir helfen das Betriebshandbuch zu lesen.



Hinweis



Achtung!



Gefahr!!

# Technische Daten

Gleitschirm LEAF2	XS	S	M	ML	L
Anzahl der Zellen	49	49	49	49	49
Ausgelegte Fläche (m <sup>2</sup> )	21,2	24,4	26,2	28,6	30,4
Ausgelegte Spannweite (m)	10,6	11,4	11,8	12,3	12,7
Flügeltiefe (m)	2,48	2,66	2,76	2,97	2,89
Streckung ausgelegt	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Projizierte Fläche (m <sup>2</sup> )	17,7	20,4	21,9	23,9	25,5
Projizierte Spannweite (m)	8,2	8,8	9,1	9,5	9,8
Projizierte Streckung	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
Gleitschirmgewicht (kg)	4,5	4,8	5	5,2	5,4
Gewichtsbereich (kg)	55-75	70-90	80-100	90-110	105-125
Zulassung	Class B, EN : 926-2 : 2013 & 926-1 : 2015, LTF : 2. DV LuftGerPV §1, Nr 7 c				
Anzahl der Tragegurte	3+1				
Flug: Acrofliegen	Nein				
Beschleuniger	Ja, 140mm Weg	Ja, 150mm Weg	Ja, 150mm Weg	Ja, 160mm Weg	Ja, 160mm Weg
Trimmer	Nein				
Andere Einstellungssystem	Nein				
Bremsweg (cm) bei maximal Beladung	63	65	67	71	79
Abmessung der Gurtzeuge für Pilot und Passagier an der Zertifizierung benutzt	* Breite zwischen die Hauptschlaufe: 40 ±2 cm * Höhe der Hauptschlaufen: 40 ±1 cm"	* Breite zwischen die Hauptschlaufe: 44 ±2 cm * Höhe der Hauptschlaufen: 42 ±1 cm"	* Breite zwischen die Hauptschlaufe: 44 ±2 cm * Höhe der Hauptschlaufen: 42 ±1 cm"	* Breite zwischen die Hauptschlaufe: 48 ±2 cm * Höhe der Hauptschlaufen: 44 ±1 cm"	* Breite zwischen die Hauptschlaufe: 48 ±2 cm * Höhe der Hauptschlaufen: 44 ±1 cm"



EARTH



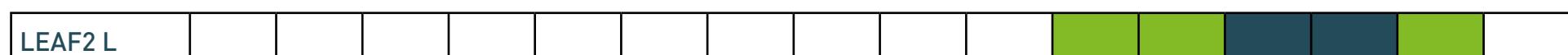
CANARY



VOLCANO

# Gewichtsbereich

Gewicht (kg)	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130
--------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

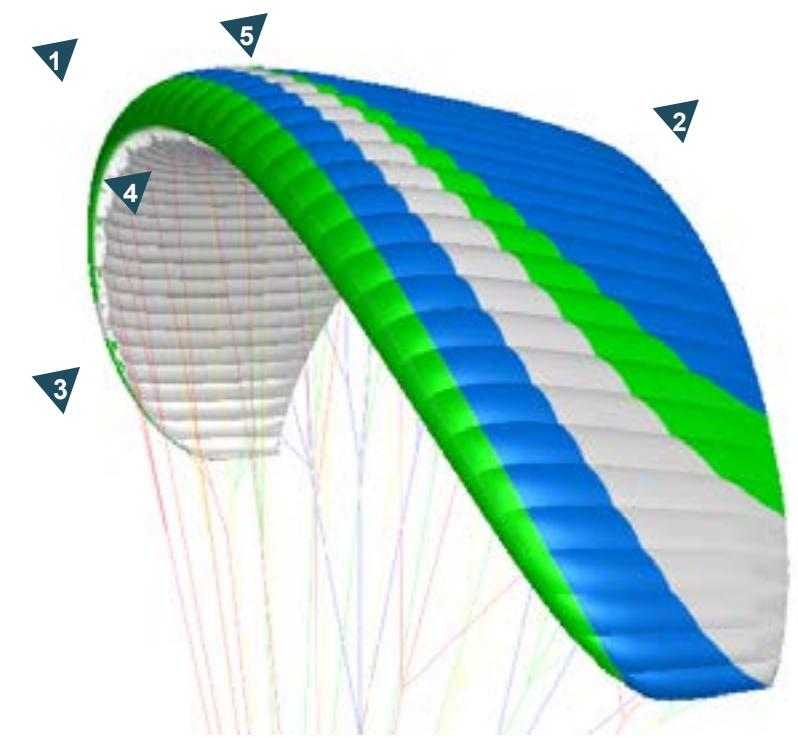


Gewichtsbereich



Gesamtfluggewichtsbereich Ideal zur Maximierung der Segelleistung

# Überblick der Ausrüstung



- 1 Eintrittskante
- 2 Hinterkante
- 3 Stabilo
- 4 Untersegel
- 5 Obersegel
- 6 A Tragegurt
- 7 A' Tragegurt (zum Ohrenanlegen)
- 8 B Tragegurt
- 9 C Tragegurt
- 10 Bremsleine
- 11 Bremsführung
- 12 Bremsgriff
- 13 Tragegurteinhängungsschlaufe
- 14 Packsack TREK 130L
- 15 Beschleunigungssystem
- 16 Brummelhaken des Beschleunigersystems
- 17 Stufe des Beschleunigers
- 18 Rolling Bag
- 19 Tasche mit Reparaturmaterial

# Verbindung zum Gleitschirm

## Auslegen des Gleitschirms

Wähle einen flachen Hang oder einen leicht geneigten Übungshang ohne Hindernisse oder Wind.

Öffne deinen Gleitschirm und lege ihn bogenförmig aus.

Überprüfe Tuch und Leinen auf Anzeichen von Abnutzung oder Beschädigungen.

Prüfe, ob die Leinenschlösser ganz geschlossen sind, die die Leinen mit den Tragegurten verbinden.

Erkenne, trenne und sortiere die A, B, C Tragegurte, Leinen wie auch die Bremsleinen ordentlich. Stelle sicher, dass keine Knoten, Verdrehungen und Verhängungen vorhanden sind.

## Wahl eines geeigneten Gurtzeugs

Der LEAF 2 Gleitschirm wurde EN B mit einem EN1651 und LTF zertifizierten Gurtzeug zugelassen.

Das bedeutet, dass er mit den meisten heutzutage erhältlichen Gurtzeugen auf den Markt geflogen werden kann.

Wir empfehlen ein EN1651 und oder LTF zertifiziertes Gurtzeug mit einem integrierten Rückenschutz.

## Verbindung des Gleitschirms mit dem Gurtzeug

Ohne Verdrehung der Tragegurte, verbinde die Tragegurteinhangungsschlaufen mit den Befestigungspunkten des Gurtzeugs unter Verwendung von Automatik-Karabinern.

Überprüfe die Tragegurte, dass sie vorschriftsmäßig in der richtigen Position und nicht verdreht sind. Die "A" Tragegurte müssen nach vorne in Flugrichtung zeigen (siehe Skizze)

Schließlich stelle sicher, dass die Karabiner komplett geschlossen und verriegelt sind.

## Brustgurtlänge des Gurtzeugs

Wir empfehlen den Abstand zwischen den Karabinern entsprechend der Schirmgröße einzustellen:

41 cm für den LEAF 2 Groß XS

45 cm für den LEAF 2 Groß S

45 cm für den LEAF 2 Groß M

49 cm für den LEAF 2 Groß ML

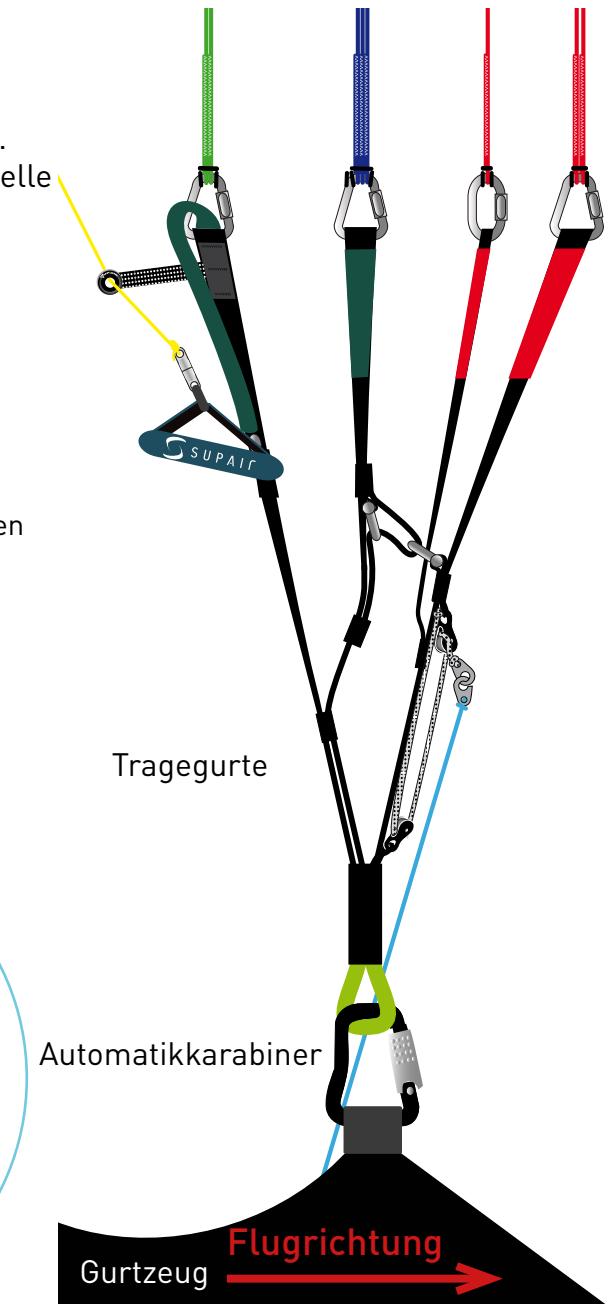
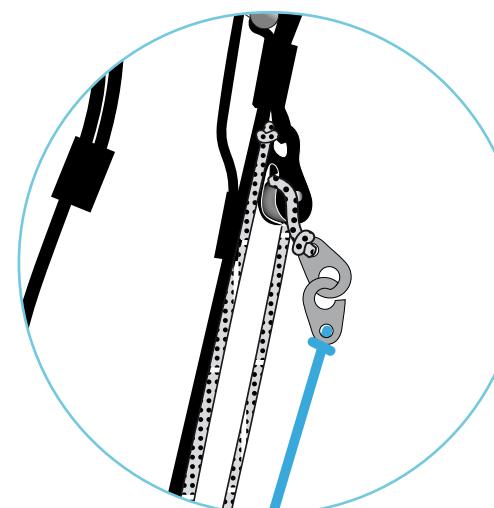
49 cm für den LEAF 2 Groß L

## Beschleunigereinbau

Installiere das Beschleunigungssystem im Gurtzeug, wie vom Hersteller vorgeschrieben.

Verbinde es mit dem Schirm unter Verwendung von Brummelhaken.

Wenn das Beschleunigungssystem eingehängt ist, stelle die Länge entsprechend deiner Abmessungen ein. Für den richtigen Gebrauch darf keine Spannung auf den Brummelhaken bzw. auf der Beschleunigerleine sein, wenn der Beschleuniger nicht benutzt wird.



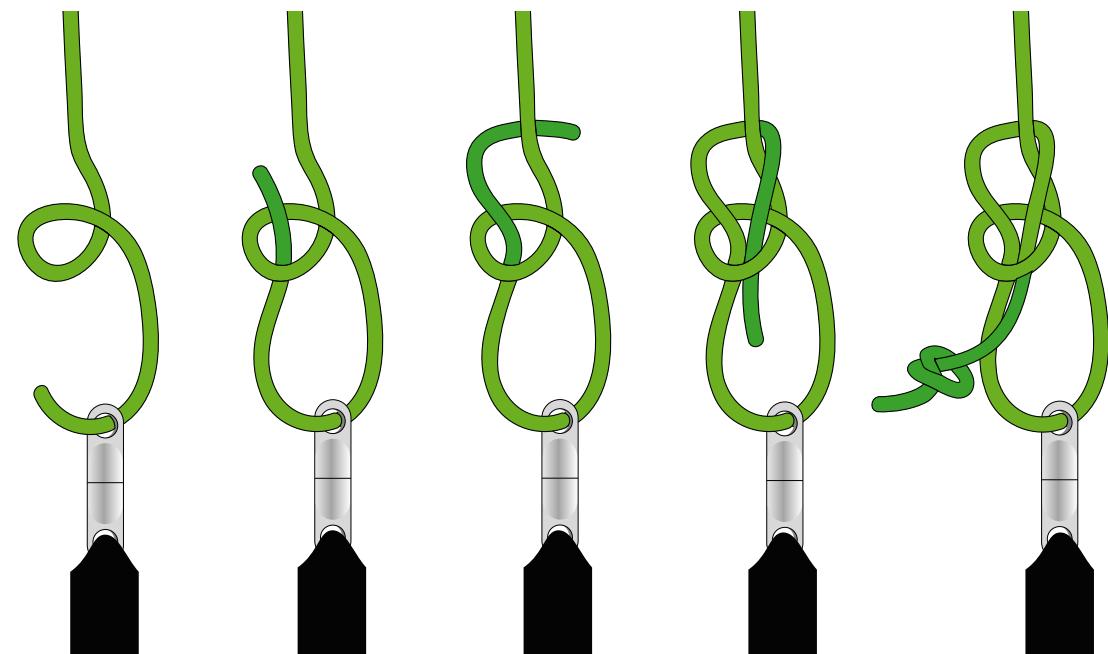
# Verbindung zum Gleitschirm

## Bremsleinenlänge

Die Bremsleinenlänge ist in der Fabrik voreingestellt, um optimale Schirmkontrolle zu haben. Wie auch immer, falls die Einstellung dir nicht passt, ist es möglich die Bremsleinenlänge zu verstellen.

Wir weisen dich darauf hin einen Palstekknoten zu machen und deine Längenänderung zu minimieren (ca. 5cm auf einmal).

Palstek-Knoten



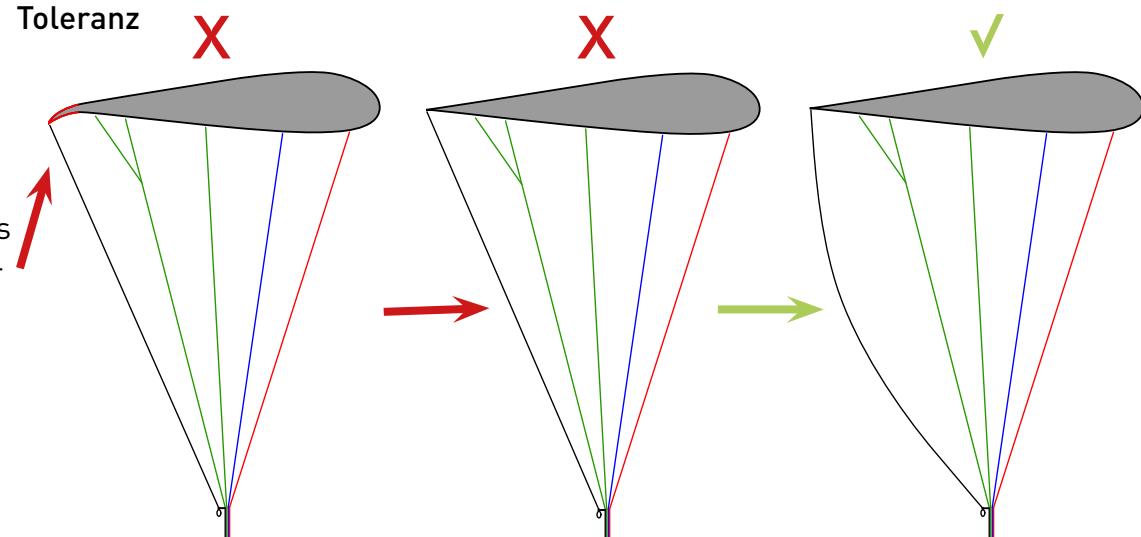
Wenn sie die originale Standardeinstellung verändern, lasse es von einem Fachmann anschauen und überprüfen.



Überprüfe das Einstellen und lasse einen kleinen Durchhang an der Steuerleine, damit die Steuerschlaufe Spiel hat, um einer Deformation des Profils und einer Einschränkung der Funktionalität des Beschleunigers vorzubeugen. Während der Beschleunigung darf die Hinterkante des Gleitschirms nicht deformiert werden.

Beschleunigter Flugzustand

Toleranz



# Flugvorbereitungen

Der Gleitschirm LEAF 2 wurde für Aufsteiger entwickelt.

Um deinen neuen Gleitschirm zu entdecken, empfehlen wir dir mit deinem eigenen Gurtzeug deine ersten kleinen Flüge in ruhigen Verhältnissen an einem Übungshang einer Schule oder in einem dir vertrauten Fluggebiet durchzuführen.

Breite den Schirm aus und lege ihn mit der Oberseite nach unten in einem Halbkreis aus.

Trenne und ordne die A, B, C Tragegurte, Leinen wie auch die Bremsleinen ordentlich. Stelle sicher, dass keine Knoten, Verdrehungen, Verhängungen vorliegen oder in Ästen oder Steinen...verfangen sind.

## Achtung!



Es ist wichtig vor jedem Start, eine gründliche Vorflugkontrolle durchzuführen und sicherzustellen, dass du richtig mit dem auf dich eingestellten Gurtzeug verbunden bist, und dass es ordnungsgemäß mit dem Gleitschirm verbunden ist.

Überprüfe folgendes vor jedem Start :

- dass das Gurtzeug oder die Karabiner keine Anzeichen von Abnutzung oder Rissen aufweisen.
- dass der Rettungsgerätecontainer ordnungsgemäß geschlossen ist und dass der Rettungsgriff sich an der korrekten Position befindet
- ob deine persönlichen Einstellungen sich nicht verstellt haben
- dass der Schirm ordnungsgemäß mit den Tragegurten verbunden ist und alle Leinenschlösser und Karabiner an der richtigen Stelle geschlossen und gesichert sind.
- dass der Schirm korrekt mit dem Gurtzeug verbunden ist und dies ohne irgendwelcher Verdrehungen von Gurten und Leinen.
- dass du sicher mit deinem Gurtzeug mit geschlossenen Beingurten, Brustgurten und Karabinern verbunden bist. Deinen Helm musst du tragen, schließen und korrekt festziehen....

Das Entwicklungsteam hat angestrebt einen Flügel mit optimalen Füllverhalten in allen fliegbaren Bedingungen zu bauen. Ob bei leichten oder starken Wind wirst du das gutmütige Startverhalten genießen. Wie auch immer vor dem ersten Start mache Ground-handling, um mit deinem neuen Schirm vertraut zu werden. Es ist möglich ihn vorwärts oder rückwärts aufzuziehen.

## Vorwärtsstart

Um den Schirm zu füllen, nimm die A-Gurte an den Leinenschlössern in deine Hände und bewege dich langsam und progressiv nach vorne. Ist der Schirm über deinem Kopf, setze die Bremsen je nach Bedarf ein und führe den Kontrollblick durch, bevor du zum Abheben beschleunigst.

## Rückwärtsstart

Wenn die Windgeschwindigkeit konstant und es ermöglicht, empfehlen wir eher die Rückwärtsstartmethode, um beim Hochführen eine bessere Sichtkontrolle zu haben. Stelle dich dem Schirm gegenüber und nimm die "A" Tragegurte. Mit einem leichten Zug und gehe angepasst rückwärts und fülle deinen Schirm. Wenn der Schirm stabil über dir ist, drehe dich um, mach nochmal einen Kontrollblick, um zu kontrollieren, ob alles OK ist, bevor du den Hang hinunterläufst, um zu starten.

Bemerkung: es ist nicht notwendig die "A" Tragegurte zu benützen, um den Schirm zu füllen.



Achtung!

Vor dem Start vergewissere dich immer, dass der Luftraum frei ist und die Verhältnisse geeignet sind für dein Wissen und Können.

Hier sind einige Tipps, um im Flug die Leistung deines Schulungsschirm auszunutzen :

### « Hände hoch » Geschwindigkeit der Trimmspeed.

Fliegen mit « Hände hoch » erzielt die beste Gleitzahl bei null Wind.

### Kurvenflug

Um deinen Gleitschirm effizient um die Kurve zu steuern, überprüfe erst, ob der Luftraum frei ist, verlagere das Gewicht auf die Kurveninnenseite und ziehe progressiv an der Bremse/Bremsgriff auf der selben Seite, bis die gewünschte Kurvenschräglage erreicht ist. Die Geschwindigkeit und der Kurvenradius kann auch unter Verwendung der Außenbremse kontrolliert werden. Wenn man langsam fliegt, beginne deine Kurve durch nachlassen der Bremse an der Kurvenaußenseite, um einer möglichen flachen Drehung oder negativ Drehung um die Längsachse vorzubeugen.

### Benutzung des Beschleunigers

Entsprechend der EN B Norm wurde der LEAF 2 Gleitschirm konstruiert, um über den gesamten Geschwindigkeitsbereich stabil zu fliegen.

Beschleunigt wird der Schirm empfindlicher auf Turbulenzen. Wenn du einen Druckverlust im Segel spürst, während du beschleunigst, gehe aus dem Beschleuniger, um in den neutralen Flugzustand zu gelangen, während du die Bremse verwendest, um leicht an den Bremsgriffen anzuziehen, um einen Frontklapper an der Eintrittskante vorzubeugen.

Der Beschleunigerweg ist : 13cm.

### Steuern ohne der Bremse

Falls wie auch immer die Bremse nicht funktioniert, musst du statt dessen das Gurtzeug und die "C" Tragegurte zum Steuern verwenden. Gib acht, dass du den Schirm nicht übersteuerst, um das Risiko eines möglichen Stall zu minimieren.

Bei der Landung lasse deinen Flügel so lang wie möglich gleiten bevor du eine komplette symmetrische Bremsbewegung machst. Bremsen mit den "C" Tragegurten ist nicht so effizient, wie wenn man die Bremsgriffe verwendet und kann eine härtere Landung verursachen als normal.

## Landung

Stelle immer sicher, dass du ausreichend Höhe für eine sichere Landung hast, bevor du den Landeplatz auswählst. Mach niemals aggressive Manöver in Bodennähe. Lande immer gegen den Wind in aufgerichteter Position und bereit zum Laufen, falls es nötig ist. Mache den Landeanflug mit maximaler Trimmgeschwindigkeit, wenn dies die momentanen Wetterbedingungen es erlauben, dann bremse symmetrisch und progressiv um den Gleitschirm bis zur Bodenberührungs zu verlangsamen. Achte darauf den Schirm nicht zu viel und nicht zu früh und nicht zu abrupt anzubremsen, um einen möglichen Stall und einer harten Landung vorzubeugen.

Im Falle einer Landung bei anhaltenden stärkeren Wind, wirst du dich umdrehen müssen, mit dem Gesicht zum Schirm, bewege dich vorwärts zum Schirm, während du den Schirm symmetrisch herunter bremst. Du kannst auch die "C" Tragegurte herunter ziehen, um den Schirm zusammenzufallen zu lassen und ihn auf den Boden zu bringen.

## Packen

Falte jede Seite deines Flügels ins einem Ziehharmonika-System zur Mitte. Sortiere die Eintrittskantenversteifungen aufeinander. Bringe die eine Seite des Schirms über die andere, während die Eintrittskantenversteifungen Flach zusammen gehalten werden. Rolle den Flügel auf und fange an der Eintrittskante an, bis hinter zur Hinterkante. Während der Faltschritte achte darauf, dass die Versteifungen der Eintrittskante nicht geknickt und gedreht werden.

## Spezifischer Gebrauch

### Windenschlepp

Der LEAF 2 Gleitschirm kann geschleppt werden (nur ein einsitziger Gleitschirm). Benutze nur für das Gleitschirmfliegen nur eine gültige zertifizierte Ausrüstung, wie auch Windensysteme, die von qualifizierten Personal betrieben werden und nur nach einem erfolgreich abgeschlossenen Kurs mit einer gültigen Lizenz. Die Zugkraft beim Schlepp muss dem Startgewicht, wie auch der Ausrüstung entsprechen und die Zugphase für den Schleppstart darf nur erfolgen, wenn der Schirm voll gefüllt, verhängerfrei und stabil über dem Piloten steht.

### Kunstflug

Der LEAF 2 Gleitschirm wurde nicht für Kunstflug/Acro Manövern gebaut. Wir raten dringlich von der Ausübung dieser Art vom Fliegen ab.

### Tandem



Der LEAF 2 Gleitschirm ist nicht für das Tandemfliegen geeignet.

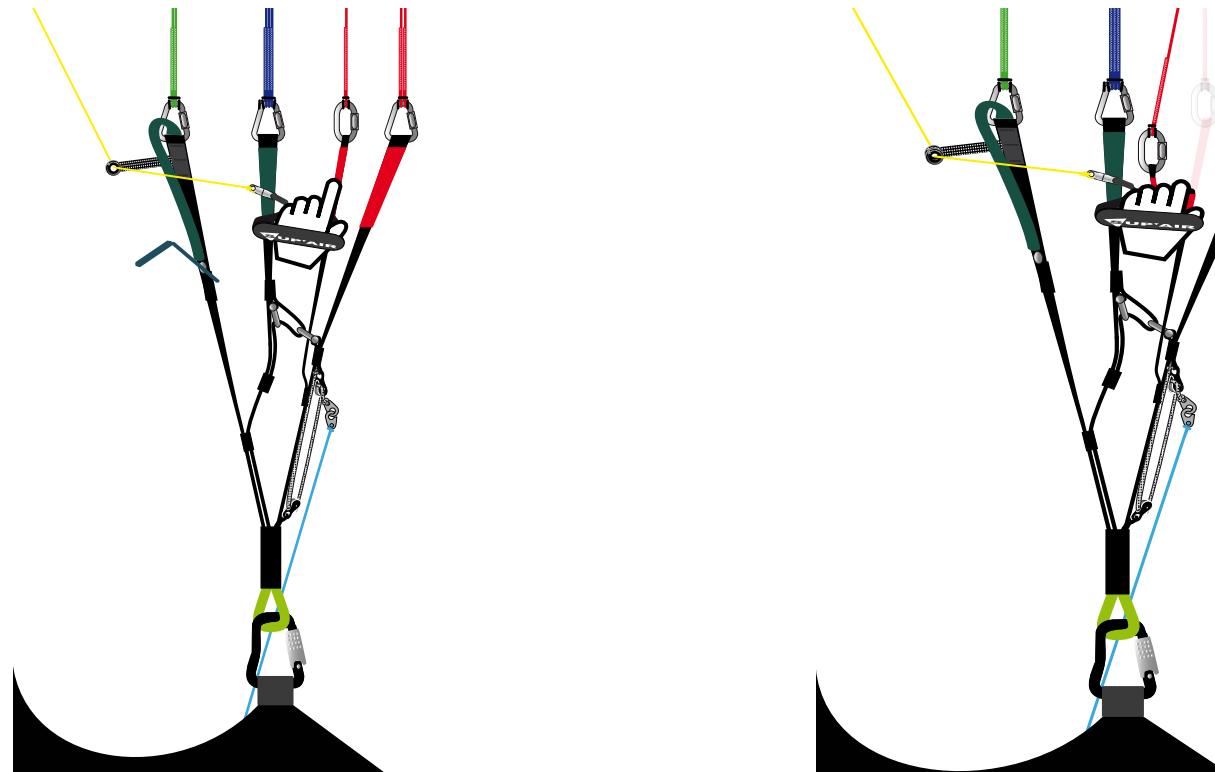
Die folgenden Techniken sollten nur in Notfällen angewendet werden und erfordern ein Training zuvor. Bestimmte Analysen und Einschätzung der Bedingungen werden oft den Gebrauch von schnellen Abstiegstechniken verhindern. Wir empfehlen dir sie in ruhiger Luft und vorzugsweise über Wasser zu trainieren.

## Ohrenanlegen

Das hereinziehen großer Ohren erhöht die Sinkgeschwindigkeit. Wir empfehlen nicht das Ohrenanlegen in geringer Höhe über Grund durchzuführen.

Um die Ohren anzulegen, greife die separierten Tragegurte (äußere A-Gurte), während du die Bremsen in der Hand hältst und ziehe sie nach unten bis der Außenflügel einklappt. Es ist vorzugsweise erst die eine Seite und darauf folgend die andere Seite einzuklappen und nicht gleichzeitig, um einen Frontstall vorzubeugen.

Wenn die „Ohren“ eingeklappt und stabilisiert sind, empfehlen wir den Beschleuniger zu benutzen, um deine Anfangsgeschwindigkeit zurück zu erlangen.



Um die „Ohren“ wieder zu öffnen, bringe den Beschleuniger zurück zur neutralen Ausgangsposition, dann lasse die Tragegurte symmetrisch los. Gemäß der Norm sollten die Ohren alleine öffnen. Du darfst die Bremse an einer Seite mit dosierten Pumpen einzusetzen

## B-Leinenstall

Diese Methode ist körperlich anspruchsvoll und wird einen Stall verursachen und wird somit die Schirmkontrolle einschränken. Um Höhe zu vernichten, benütze die „B“ Tragegurte, indem du sie an den Leinenschlössern aus Metall greifst und einen symmetrischen Vertikalen Zug nach unten einsetzt, bis das Flügelprofil verformt wird. Dieses Manöver kann die Sinkgeschwindigkeit des Flügels konstant erhöhen. Um in den Normalflugzustand zurück zu kommen, bringe die Hände progressiv zu den rot markierten „A“ Tragegurten, dann lasse die beide „B“ Tragegurte zusammen los. Der Flügel wird einen moderaten Ruck nach vorne machen, der sofort abgefangen und kontrolliert werden muss.

## 360° Steilspirale

Um eine Steilspirale einzuleiten, stelle sicher, dass der Luftraum frei ist, dann lehne dich nach innen in die Kurve, setze nach und nach die Bremse auf der selben Seite ein. Der Gleitschirm wird eine volle Umdrehung machen, dann beschleunigen und in eine Spirale kommen. Du darfst dann die Außenbremse nutzen, um Sinkgeschwindigkeit und Drehgeschwindigkeit zu kontrollieren.

Um die Steilspirale auszuleiten, gehe zurück in eine neutrale (mittige) Position im Gurtzeug und lasse Stück für Stück die Innenbremse nach. Du musst den Schirm in einer Kurve halten, damit es langsamer wird, um beim Ausleiten der Spirale das Aufstellen zu minimieren.

Wenn deine Ausleitung zu radikal ist, wird der Schirm sich stark aufstellen, dann in ein starkes Durchtauchen übergehen, das du unter Kontrolle bringen musst. Nach und nach die Rotation mit der Außenbremse verlangsamen wird dir ein kontrolliertes Verhalten ermöglichen.



**KOMBINATION OHRENANLEGEN :** Wir raten dir von der Technik ab, die Abstiegshilfe Ohrenanlegen mit einem 360° Kurvenflug zu verbinden.



Entsprechend der EN A, der Schulschirm LEAF 2 zeigt keine Tendenz in einem stabilen Steilspiralenzustand zu bleiben und wird von alleine in den Normalflugzustand in weniger als zwei vollen Umdrehungen zurückkehren, wenn die Bremsen/Bremsgriffe zurück nach oben gebracht werden.



**GEFAHR** Dieses Manöver fügt dem Gleitschirm eine hohe Belastung zu. Die hohe Geschwindigkeit und G-Kraft könnten dich orientierungslos machen und im Extremfall zu einem „Blackout“ und Bewusstlosigkeit führen. Trainiere behutsam mit Höhe und einer großen Sicherheitsreserve und sei dir bewusst über dein Befinden.

## Fullstall

Diese Technik ist sehr schwierig durchzuführen und erfordert einen sehr hohen Kraftaufwand auf den Bremsen. Es ist kein sicherer Weg, um schnell Höhe abzubauen und wir empfehlen ihn nicht zu verwenden.

## Acro und Freestyle

Dein Schirm wurde nicht für Freestyle- oder Acromanöver entwickelt!

Wiederholtes üben von Manövern mit Belastungen über 4G (oder über 2G bei asymmetrischen), reduzieren die Haltbarkeit deines Schirmes rapide und sind zu vermeiden. „SAT“-Manöver schädigen deinem Equipment am meisten.

## Asymmetrischer Klapper

Jeder Gleitschirm könnte wegen Turbulenzen oder Pilotenfehlern gelegentlich klappen. Beim eintreten eines asymmetrischen Klapper, musst du dich vor allem fern vom Gelände halten, um in den normalen Flugzustand wieder zu gelangen.  
Im Falle eines einseitigen Klappers durch Turbulenzen oder durch einen Pilotenfehler, verhalte Dich wie folgt :

- Verlagere dein Gewicht auf die offene Seite des Flügels.
- Wenn nötig bremse die offene Seite des Flügels leicht an.
- Nachdem der Flügel stabil fliegt (Geradeausflug) sollte sich die geklappte Seite wieder öffnen. Wenn nicht, bewege die Bremse der geklappten Seite auf und ab, um durch Pumpbewegungen den Flügel wieder zu öffnen.
- Wiederhole dies so oft wie nötig bis das Ohr wieder öffnet. Passe auf, damit du den Schirm dabei nicht stallst. Im Falle eines „Verhängers“ (bei dem das Flügelende in den Leinen gefangen ist), musst du die Ohrenanlegetechnik wie oben beschrieben verwenden, indem man an der verhängten Leine anzieht, um das Flügelende frei zu bekommen.

## Frontklapper

Während eines Frontstalls bezogen auf das Zertifizierungsverfahren wurde der Gleitschirm entwickelt zur selbstständigen Wieder-Öffnung. Im Falle eines Frontklappers durch Turbulenzen oder durch Pilotenfehler verhalte Dich wie folgt :

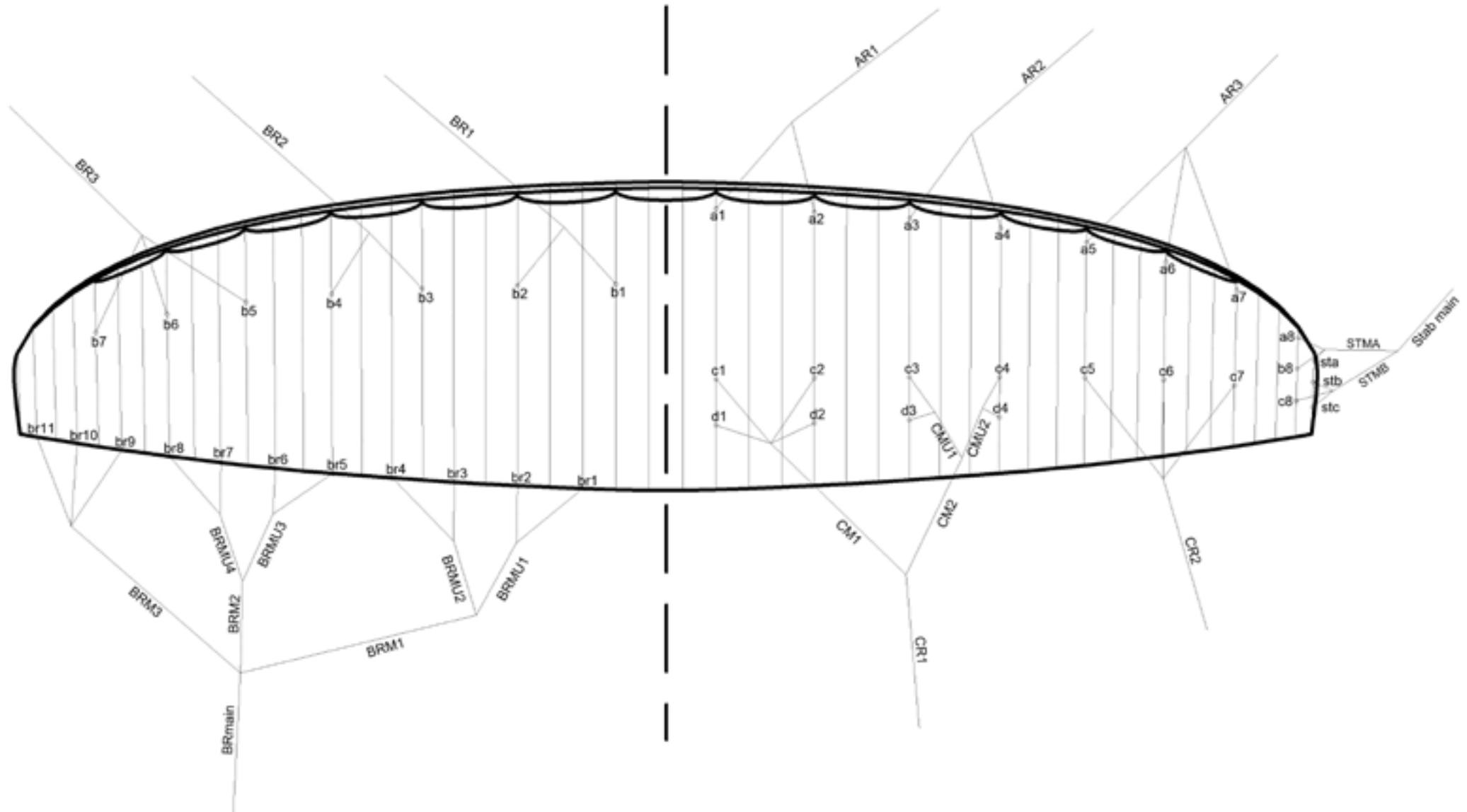
- Die Bremsen müssen während des Frontklappers vollständig freigegeben werden. Leitest Du den Frontklapper selbst ein, empfehlen wir die Bremsgriffe bis zum Stopper freizugeben und festzuclippen
- Warte bis der Flügel wieder offen ist und über dir steht – steht der Flügel hinter dir NICHT bremsen - Gefahr des Strömungsbisses!
- Wenn der Flügel nach vorne schießt mit beiden Bremsen symmetrisch anbremsen.

## Sackflug

Dieser Flugzustand kann nur sehr selten passieren, du könntest mal in die Situation kommen, in der der Gleitschirm nur vertikal sinkt ohne Vorwärtsfahrt, das ist ein Sackflug. Falls dies passiert, lasse die Bremsen komplett nach und falls es nötig ist betätige deinen Beschleuniger. Falls notwendig drücke auch noch die A-Gurte nach vorne. Überprüfe erst, ob du in dem normalen Flugzustand wieder gelangt bist, bevor du die Bremsen wieder einsetzt.

## Trudeln / Einseitiger Strömungsabriss

Ein Einseitiger Strömungsabriss wird nur vorkommen bei Pilotenfehlern. Falls dies eintritt, lösche komplett an der angestallten Seite die Bremse und stelle sicher, dass du den Gleitschirm kontrolliert behältst bis in das darauf folgende Durchtauchen.



Tuch	Hersteller	Referenz
Obersegel	Porcher Sport	Skytex 38 Universal - 9017E25
Untersegel	Porcher Sport	Skytex 32 Universal - 70032E3W
Zellwand	Porcher Sport	MJ Tec 32gr (Hard)
Zugbänder und D Zellwand	Porcher Sport	MJ Tec 32gr (Hard)
Zellzwischenwand	Porcher Sport	MJ Tec 32gr (Hard)
Zellwandverstärkung	Porcher Sport	SR 170

Stammleinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Liros	PPSL 160 / PPSL 120 / DSL 70
Obere mittlere Kaskade	Liros	PPSL 120
Untere mittlere Kaskade	Liros	PPSL 160
Untere Kaskade	Edelrid	A7343-280 / A7343-190

Stabilo leinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Liros	DSL 70
Mittlere Kaskade	Liros	DSL 70
Untere Kaskade	Edelrid	A6843-160

Bremsleinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Liros	DSL 70
Obere mittlere Kaskade	Liros	DSL 70
Untere mittlere Kaskade	Liros	PPSL 120
Untere Kaskade	Edelrid	A7850X-240-041
Leinenschlösser	Peguet	MAILLON RAPIDE DELTA INOX 3,5 MM

# Tabelle Der Messwerte

## LEAF 2 Gleitschirm Größe XS

### Checkblatt der Gesamtleinenlängen

Messungen, die von der Basis der Linien zu der Basis des Flügels mit Steigern und schnellen Verbindungen gemacht wurden, waren unter 5 kg.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	6456	6461	5	6388	6385	-3	6572	6565	-7	6659	6653	-6	6702	6702	0
	2	6421	6427	6	6352	6349	-3	6447	6440	-7	6532	6526	-6	6498	6495	-3
	3	6364	6368	4	6298	6297	-1	6396	6388	-8	6485	6477	-8	6368	6369	1
	4	6301	6304	3	6240	6239	-2	6425	6417	-8	6503	6495	-8	6347	6347	0
	5	6257	6253	-4	6182	6182	0	6223	6220	-3				6135	6133	-2
	6	6109	6107	-2	6051	6049	-2	6089	6085	-4				6000	6001	1
	7	6068	6067	-1	6031	6027	-4	6057	6058	1				5953	5955	2
Stabilizers	8	5704	5696	-9	5680	5673	-7	5739	5736	-3				6003	6003	0
Wingtip	9	5582	5573	-9	5604	5602	-2	5674	5668	-6				5944	5946	2
	10													5902	5903	1
	11													5898	5899	1

Toleranz +/- 10mm

### Tableau de mesures (mm) de la longueur des élévateurs

RISERS	Trim	Beschleunigt
A	497	356
A'	497	385
B	497	386
C	497	497
Gamme	141 mm	

Toleranz +/- 5mm

# Tabelle Der Messwerte

## LEAF 2 Gleitschirm Größe XS

Checkblatt der Gesamtleinenlängen

Lines individual lengths																	
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES		
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**
AR1	4387	4127	BR1	4345	4085	CMU1	961	761				MAIN	4536	4336	BRmain	2843	2543
AR2	4604	4344	BR2	4562	4302	CMU2	974	774									
AR3	4193	3933	BR3	4152	3892												
						CM1	1741	1541				STMA	634	434	BRM1	2206	2006
						CM2	1690	1490				STMB	639	439	BRM2	2100	1900
															BRM3	2692	2492
						CR1	3208	2948							BRMU1	1234	1034
						CR2	4181	3921							BRMU2	1120	920
															BRMU3	1026	826
															BRMU4	981	781
a1	2055	1855	b1	2029	1829	c1	1824	1624	d1	1911	1711	sta	549	349	br1	1383	1183
a2	2020	1820	b2	1993	1793	c2	1699	1499	d2	1784	1584	stb	566	366	br2	1179	979
a3	1746	1546	b3	1722	1522	c3	951	751	d3	1040	840	stc	636	436	br3	1163	963
a4	1683	1483	b4	1664	1464	c4	967	767	d4	1045	845				br4	1142	942
a5	2052	1852	b5	2018	1818	c5	2029	1829	br5	1130	930						
a6	1904	1704	b6	1887	1687	c6	1895	1695	br6	995	795						
a7	1863	1663	b7	1867	1667	c7	1863	1663	br7	993	793						
a8	671	471	b8	647	447	c8	701	501	br8	1043	843						
															br9	1111	911
															br10	1069	869
															br11	1065	865

Messung unter einer 50N Spannung ausgeführt

\* Cut value, das heisst Wert vor dem Schneiden, kann nach der Nähmaschine und dem Faden anders werden

\*\* Sewn value, das heisst Wert nach dem Nähen, ist die Endlänge zwischen die beide Loops

# Tabelle Der Messwerte

## LEAF 2 Gleitschirm Größe S

### Checkblatt der Gesamtleinenlängen

Messungen, die von der Basis der Linien zu der Basis des Flügels mit Steigern und schnellen Verbindungen gemacht wurden, waren unter 5 kg.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
<b>Center</b>	1	6967	<b>6968</b>	1	6877	<b>6875</b>	-2	7064	<b>7058</b>	-6	7157	<b>7151</b>	-6	7221	<b>7221</b>	0
	2	6933	<b>6936</b>	3	6841	<b>6840</b>	-2	6933	<b>6927</b>	-6	7023	<b>7017</b>	-6	7005	<b>7003</b>	-2
	3	6879	<b>6882</b>	3	6790	<b>6786</b>	-4	6881	<b>6878</b>	-3	6977	<b>6971</b>	-6	6867	<b>6863</b>	-4
	4	6813	<b>6815</b>	2	6730	<b>6727</b>	-3	6913	<b>6908</b>	-5	6996	<b>6990</b>	-6	6845	<b>6842</b>	-3
	5	6739	<b>6737</b>	-2	6656	<b>6656</b>	0	6704	<b>6703</b>	-2				6620	<b>6618</b>	-3
	6	6580	<b>6581</b>	1	6516	<b>6514</b>	-3	6560	<b>6558</b>	-2				6476	<b>6473</b>	-3
	7	6535	<b>6534</b>	-1	6493	<b>6491</b>	-2	6527	<b>6525</b>	-2				6425	<b>6427</b>	2
<b>Stabilizers</b>	8	6195	<b>6194</b>	-1	6159	<b>6157</b>	-2	6210	<b>6207</b>	-3				6478	<b>6477</b>	-1
<b>Wingtip</b>	9	6063	<b>6061</b>	-2	6076	<b>6075</b>	-1	6140	<b>6133</b>	-7				6411	<b>6411</b>	0
	10													6366	<b>6368</b>	2
	11													6362	<b>6364</b>	2

Toleranz +/- 10mm

## Tabelle Der Messwerte (mm) Tragegurtlänge

RISERS	Trim	Beschleunigt
A	517	382
A'	517	414
B	517	427
C	517	517
<b>Range</b>	135 mm	

Toleranz +/- 5mm

# Tabelle Der Messwerte

## LEAF 2 Gleitschirm Größe S Checkblatt der Gesamtleinenlängen

Lines individual lengths																			
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES				
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**		
AR1	4734	4474	BR1	4671	4411	CR1	3434	3174	STmain	4914	4714	BRmain	3040	mark at: 2740					
AR2	4977	4717	BR2	4914	4654	CR2	4496	4236											
AR3	4507	4247	BR3	4461	4201														
						CM1	1862	1662		STMA	668	468	BRM1	2361	2161				
						CM2	1809	1609		STMB	673	473	BRM2	2251	2051				
												BRM3	2891	2691					
						CMU1	1022	822					BRMU1	1313	1113				
						CMU2	1036	836					BRMU2	1193	993				
													BRMU3	1091	891				
a1	2199	1999	b1	2172	1972	c1	1949	1749	d1	2042	1842	sta	598	398	br1	1471	1271		
a2	2165	1965	b2	2136	1936	c2	1818	1618	d2	1908	1708	stb	606	406	br2	1255	1055		
a3	1868	1668	b3	1842	1642	c3	1010	810	d3	1106	906	stc	670	470	br3	1237	1037		
a4	1802	1602	b4	1782	1582	c4	1028	828	d4	1111	911				br4	1215	1015		
a5	2200	2000	b5	2163	1963	c5	2175	1975	br5	1202	1002								
a6	2041	1841	b6	2023	1823	c6	2031	1831	br6	1058	858								
a7	1996	1796	b7	2000	1800	c7	1998	1798	br7	1055	855								
a8	730	530	b8	694	494	c8	740	540	br8	1108	908								
													br9	1182	982				
													br10	1137	937				
													br11	1133	933				

Toleranz +/- 10mm

Messung unter einer 50N Spannung ausgeführt

\* Cut value, das heisst Wert vor dem Schneiden, kann nach der Nähmaschine und dem Faden anders werden

\*\* Sewn value, das heisst Wert nach dem Nähen, ist die Endlänge zwischen die beide Loops

# Tabelle Der Messwerte

## LEAF 2 Gleitschirm Größe M

### Checkblatt der Gesamtleinenlängen

Messungen, die von der Basis der Linien zu der Basis des Flügels mit Steigern und schnellen Verbindungen gemacht wurden, waren unter 5 kg.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	7223	7227	4	7134	7135	1	7328	7325	-3	7425	7416	-9	7493	7492	-1
	2	7189	7193	4	7099	7102	3	7195	7195	0	7288	7286	-2	7271	7267	-4
	3	7138	7142	4	7045	7044	-1	7143	7140	-3	7239	7236	-3	7129	7130	1
	4	7070	7072	2	6983	6984	1	7176	7169	-7	7260	7253	-7	7107	7105	-2
	5	6994	6994	0	6908	6908	0	6946	6945	-1				6879	6878	-1
	6	6830	6831	1	6762	6762	0	6797	6797	0				6730	6730	0
	7	6782	6779	-3	6738	6735	-3	6758	6760	2				6677	6675	-2
Stabilizers	8	6384	6377	-7	6354	6350	-4	6415	6412	-3				6732	6731	-1
Wingtip	9	6243	6235	-8	6267	6264	-3	6342	6339	-3				6660	6657	-3
	10													6614	6611	-3
	11													6608	6608	0

Toleranz +/- 10mm

### Tabelle Der Messwerte (mm) Tragegurtlänge

RISERS	Trim	Beschleunigt
A	517	382
A'	517	414
B	517	427
C	517	517
Range	135 mm	

Toleranz +/- 5mm

# Tabelle Der Messwerte

## LEAF 2 Gleitschirm Größe M

Checkblatt der Gesamtleinenlängen

Lines individual lengths																				
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES					
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**			
AR1	4914	4654	BR1	4850	4590	CR1	3563	3303				main	5088	4888	main	3141	2841			
AR2	5169	4909	BR2	5103	4843	CR2	4669	4409												
AR3	4681	4421	BR3	4633	4373															
						CM1	1928	1728				STMA	687	487	BRM1	2446	2246			
						CM2	1875	1675				STMB	692	492	BRM2	2334	2134			
												BRM3	3000	2800						
						CMU1	1055	855							BRMU1	1356	1156			
						CMU2	1070	870							BRMU2	1233	1033			
												BRMU3	1127	927						
a1	2279	2079	b1	2250	2050	c1	2017	1817	d1	2114	1914	sta	584	384	br1	1518	1318			
a2	2245	2045	b2	2215	2015	c2	1884	1684	d2	1977	1777	stb	608	408	br2	1296	1096			
a3	1935	1735	b3	1908	1708	c3	1043	843	d3	1142	942	stc	688	488	br3	1277	1077			
a4	1867	1667	b4	1846	1646	c4	1061	861	d4	1148	948				br4	1255	1055			
a5	2281	2081	b5	2243	2043	c5	2255	2055	br5	1241	1041									
a6	2117	1917	b6	2097	1897	c6	2106	1906	br6	1092	892									
a7	2069	1869	b7	2073	1873	c7	2071	1871	br7	1089	889									
a8	721	521	b8	698	498	c8	761	561	br8	1144	944									
															br9	1221	1021			
															br10	1175	975			
															br11	1169	969			

Toleranz +/- 10mm

Messung unter einer 50N Spannung ausgeführt

\* Cut value, das heisst Wert vor dem Schneiden, kann nach der Nähmaschine und dem Faden anders werden

\*\* Sewn value, das heisst Wert nach dem Nähen, ist die Endlänge zwischen die beide Loops

# Tabelle Der Messwerte

## LEAF 2 Gleitschirm Größe ML

### Checkblatt der Gesamtleinenlängen

Messungen, die von der Basis der Linien zu der Basis des Flügels mit Steigern und schnellen Verbindungen gemacht wurden, waren unter 5 kg.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	7577	7581	4	7485	7484	-1	7689	7681	-8	7791	7786	-5	7869	7868	-1
	2	7543	7547	4	7449	7451	2	7551	7549	-2	7649	7646	-3	7637	7635	-2
	3	7482	7485	3	7394	7393	-1	7499	7496	-3	7602	7597	-5	7489	7488	-1
	4	7412	7416	4	7330	7331	1	7534	7528	-6	7624	7619	-5	7467	7465	-2
	5	7342	7342	0	7255	7254	-1	7289	7287	-2				7224	7227	3
	6	7171	7171	0	7103	7104	1	7134	7135	1				7070	7073	3
	7	7121	7121	0	7077	7077	0	7095	7100	5				7015	7017	2
Stabilizers	8	6705	6699	-6	6674	6670	-4	6737	6738	1				7073	7076	3
Wingtip	9	6561	6554	-7	6584	6581	-3	6661	6660	-1				6995	6996	1
	10													6947	6948	1
	11													6941	6939	-2

Toleranz +/- 10mm

### Tabelle Der Messwerte (mm) Tragegurtlänge

RISERS	Trim	Beschleunigt
A	547	390
A'	547	417
B	547	416
C	547	547
Range	157 mm	

Toleranz +/- 5mm

# Tabelle Der Messwerte

## LEAF 2 Gleitschirm Größe ML

Checkblatt der Gesamtleinenlängen

Lines individual lengths																				
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABIL LINES			BRAKE LINES					
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**			
AR1	5145	4885	BR1	5083	4823	CR1	3736	3476				main	5330	5130	BRmain	3291	2991			
AR2	5410	5150	BR2	5350	5090	CR2	4882	4622												
AR3	4909	4649	BR3	4861	4601															
						CM1	2011	1811				STMA	711	511	BRM1	2552	2352			
						CM2	1957	1757				STMB	716	516	BRM2	2437	2237			
															BRM3	3136	2936			
						CMU1	1096	896							BRMU1	1410	1210			
						CMU2	1112	912							BRMU2	1282	1082			
															BRMU3	1171	971			
															BRMU4	1120	920			
a1	2378	2178	b1	2348	2148	c1	2103	1903	d1	2205	2005	sta	617	417	br1	1580	1380			
a2	2344	2144	b2	2312	2112	c2	1965	1765	d2	2063	1863	stb	635	435	br2	1348	1148			
a3	2018	1818	b3	1990	1790	c3	1084	884	d3	1187	987	stc	712	512	br3	1328	1128			
a4	1948	1748	b4	1926	1726	c4	1103	903	d4	1193	993				br4	1306	1106			
a5	2381	2181	b5	2342	2142	c5	2354	2154							br5	1289	1089			
a6	2210	2010	b6	2190	1990	c6	2199	1999							br6	1135	935			
a7	2160	1960	b7	2164	1964	c7	2160	1960							br7	1131	931			
a8	761	561	b8	730	530	c8	788	588							br8	1189	989			
															br9	1270	1070			
															br10	1222	1022			
															br11	1216	1016			

Toleranz +/- 10mm

Messung unter einer 50N Spannung ausgeführt

\* Cut value, das heisst Wert vor dem Schneiden, kann nach der Nähmaschine und dem Faden anders werden

\*\* Sewn value, das heisst Wert nach dem Nähen, ist die Endlänge zwischen die beide Loops

# Tabelle Der Messwerte

## LEAF 2 Gleitschirm Größe L

### Checkblatt der Gesamtleinenlängen

Messungen, die von der Basis der Linien zu der Basis des Flügels mit Steigern und schnellen Verbindungen gemacht wurden, waren unter 5 kg.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	7805	7809	4	7716	7717	1	7922	7919	-3	8027	8021	-6	8121	8112	-9
	2	7771	7776	5	7681	7681	0	7781	7779	-2	7881	7877	-4	7883	7877	-6
	3	7712	7716	4	7627	7625	-2	7728	7723	-5	7834	7828	-6	7732	7724	-8
	4	7640	7644	4	7561	7562	1	7765	7760	-5	7857	7851	-6	7709	7705	-4
	5	7560	7559	-1	7473	7473	0	7529	7528	-1				7459	7453	-6
	6	7384	7385	1	7317	7318	1	7369	7369	0				7301	7298	-3
	7	7332	7331	-1	7290	7289	-1	7330	7333	3				7244	7238	-6
Stabilizers	8	6917	6909	-8	6884	6881	-3	6947	6945	-2				7304	7302	-2
Wingtip	9	6766	6757	-9	6789	6785	-4	6868	6868	0				7221	7217	-4
	10													7171	7168	-3
	11													7164	7164	0

Toleranz +/- 10mm

## Tabelle Der Messwerte (mm) Tragegurtlänge

RISERS	Trim	Beschleunigt
A	547	390
A'	547	417
B	547	416
C	547	547
Range	157 mm	

Toleranz +/- 5mm

# Tabelle Der Messwerte

## LEAF 2 Gleitschirm Größe L Checkblatt der Gesamtleinenlängen

Lines individual lenghts																				
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES					
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**			
AR1	5301	5041	BR1	5231	4971	CR1	3839	3579				main	5525	5325	BR-main	3419	3119			
AR2	5581	5321	BR2	5510	5250	CR2	5042	4782												
AR3	5054	4794	BR3	5003	4743															
						CM1	2071	1871				STMA	728	528	BRM1	2629	2429			
						CM2	2016	1816				STMB	733	533	BRM2	2512	2312			
															BRM3	3234	3034			
						CMU1	1126	926							BRMU1	1449	1249			
						CMU2	1143	943							BRMU2	1318	1118			
															BRMU3	1203	1003			
															BRMU4	1150	950			
a1	2449	2249	b1	2418	2218	c1	2165	1965	d1	2270	2070	sta	649	449	br1	1623	1423			
a2	2415	2215	b2	2383	2183	c2	2024	1824	d2	2124	1924	stb	658	458	br2	1385	1185			
a3	2078	1878	b3	2050	1850	c3	1113	913	d3	1219	1019	stc	728	528	br3	1365	1165			
a4	2006	1806	b4	1984	1784	c4	1133	933	d4	1225	1025				br4	1342	1142			
a5	2454	2254	b5	2413	2213	c5	2426	2226	br5	1324	1124									
a6	2278	2078	b6	2257	2057	c6	2266	2066	br6	1166	966									
a7	2226	2026	b7	2230	2030	c7	2227	2027	br7	1162	962									
a8	796	596	b8	756	556	c8	807	607	br8	1222	1022									
															br9	1305	1105			
															br10	1255	1055			
															br11	1248	1048			

Messung unter einer 50N Spannung ausgeführt

\* Cut value, das heisst Wert vor dem Schneiden, kann nach der Nähmaschine und dem Faden anders werden

\*\* Sewn value, das heisst Wert nach dem Nähen, ist die Endlänge zwischen die beide Loops

Toleranz +/- 10mm

LEAF2 XS

EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.

N° PG-0991.2015

LTF 91/09

# Zertifikate

LEAF2 S

EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.

N° PG-0992.2015

LTF 91/09

# Zertifikate

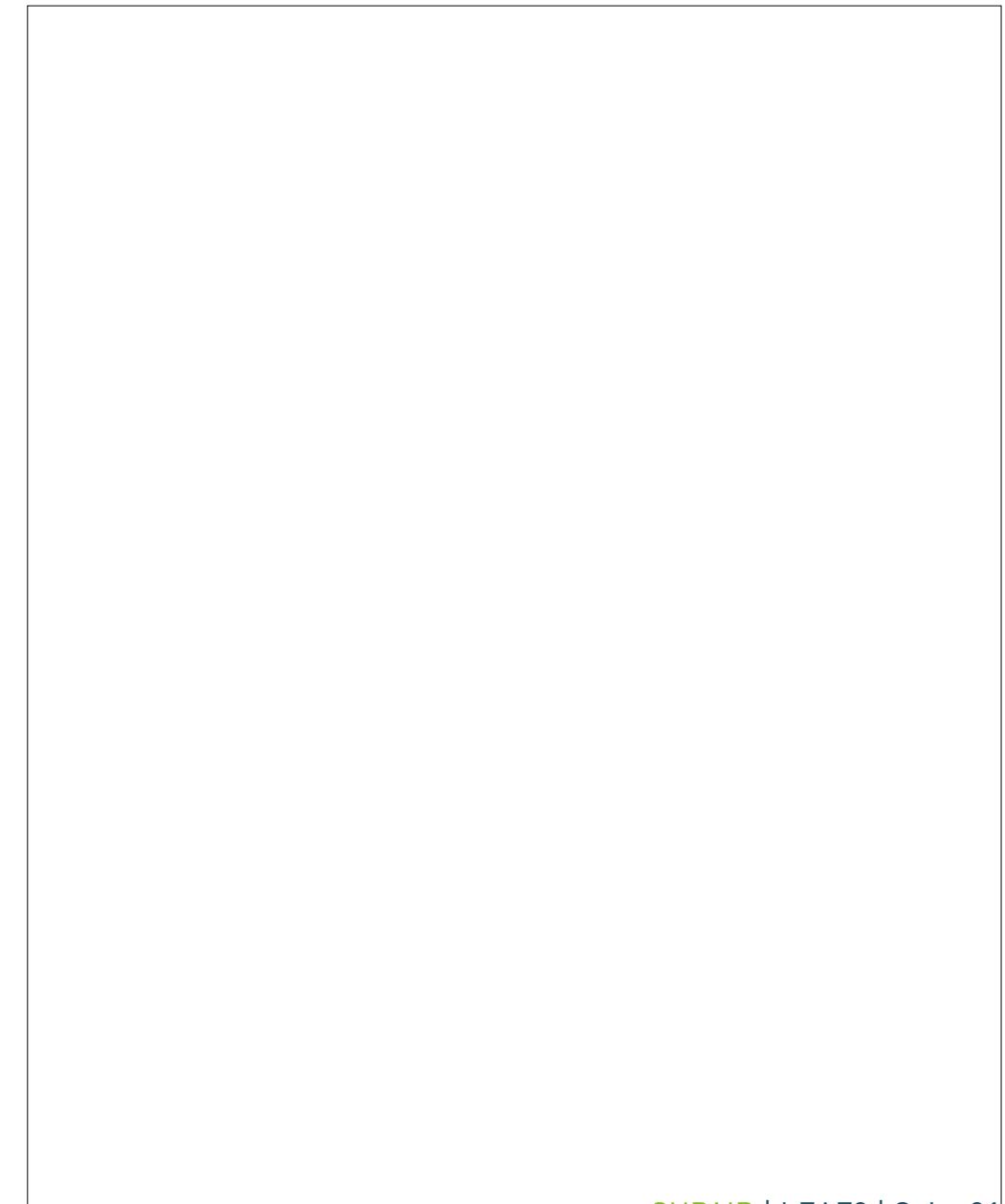
LEAF2 M

EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.

Nº PG-0973.2015

LTF 91/09

# Zertifikate



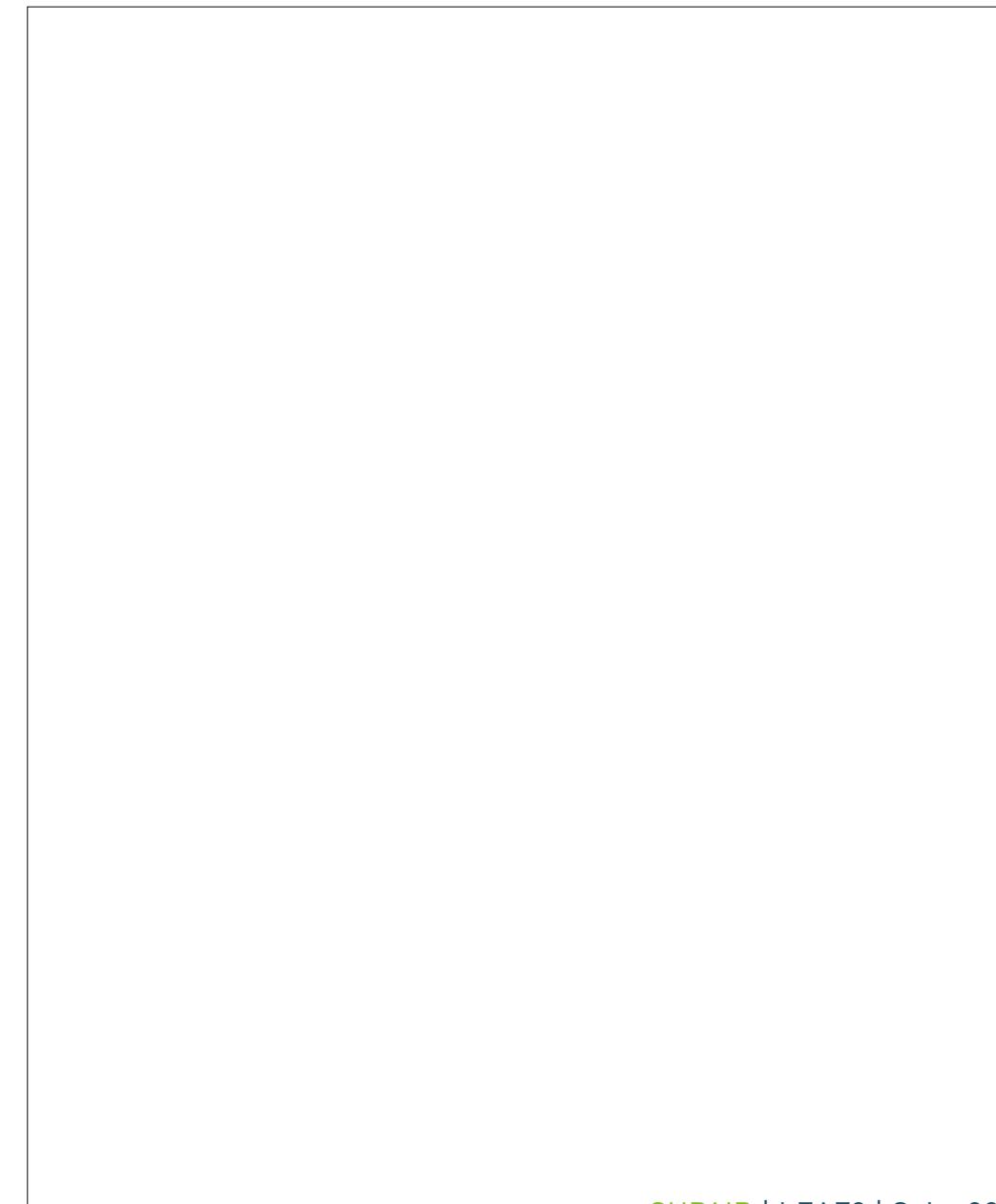
LEAF2 L

EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.

Nº PG-0993.2015

LTF 91/09

# Zertifikate



## Säubern und Wartung des Gleitschirms

Es ist möglich deinen Schirm gelegentlich zu waschen. Für dies empfehlen wir etwas mildes Reinigungsmittel (so etwas wie Seife oder schwache Lauge) nimm eine weiche Bürste und reichlich Wasser zum Ausspülen.

Wir empfehlen eine regelmäßige Wartung deines Gleitschirms durchzuführen :

Repariere eventuelle Schäden im Tuch (Löcher die kleiner sind als 1 Euro Münze oder 1 US, 25 Cent Münze) mit den kleinen Runden Ripstopklebematerial, das in deinem Reparaturset dabei ist. Leere Sand, Steine, Gras, Blätter etc... aus den Zellen und Kammern.

## Lagerung und Transport

Wenn du deinen Schirm nicht im Gebrauch hast lagere ihn trocken in deinem Gleitschirmpacksack an einem trockenen kühlen sauberen Ort geschützt vor UV Strahlung und Dämpfen etc. Wenn dein Gleitschirm nass oder feucht ist trockne ihn sofort und gründlich möglichst im Schatten.

Schütze die Metallteile vor Korrosion.

## Lebensdauer

Abgesehen von den Vorflugchecks muss dein Gleitschirm regelmäßig zum Service. Wir schreiben vor den Schirm jedes Jahr oder nach 100 Flugstunden zu checken und im Detail :



- Leinen (keine vorzeitige Abnutzung, keine schadhaften Stellen, keine Knicke) Schraubschäkel und Karabiner
- Die ausgewählten Materialien für den SORA bietet den besten Kompromiss für Leichtigkeit und Haltbarkeit. Trotzdem schonend behandeln durch meiden von UV-Strahlung, Abrieb, Feuchtigkeit oder Aussetzung chemischer Substanzen, Dämpfen wie auch Benzin. An deinem Gleitschirm muss regelmäßig ein kompletter Check in einer qualifizierten Werkstatt durchgeführt werden.
- Die Karabiner müssen im 5 Jahreszyklus mit identischen Model erneuert werden oder Modelle die vom Hersteller (SUP'AR) empfohlen.



## Ersatzteile

Falls Ihre Ausrüstung beschädigt wird, können Sie die folgende Ersatzteile bestellen:

- \* Tragleinen und Bremsleinen bei Ihrem Werkstatt
- \* Maillon Rapide Schlinge für die Tragegurte bei SUPAIR
- \* Ganze Tragegurte bei SUPAIR

## Reparatur



Auch wenn wir die besten Materialien verwenden dein Gleitschirm wird abgenutzt und reißt. Deswegen muss er in einer qualifizierten Werkstatt gecheckt werden.

Auch nach Ablauf der Garantiezeit bietet SUPAIR dir die Möglichkeit das Produkt zu reparieren. Dies wäre in der Praxis ein Teil- oder Totalschaden. Wir Danken dir für deinen Anruf oder dein E-Mail [sav@supair.com](mailto:sav@supair.com), um dir einen Kostenvoranschlag zu machen.

All unsere Materialien sind nach technischen und umweltbewussten Gesichtspunkten ausgewählt. Keine Teile von unseren Produkten sollten der Umwelt schaden. Die meisten unserer Teile sind recycelbar.

Wenn dein LEAF 2 das Lebensende erreicht hat, sollst du alle Metall- und Plastikteile vom Stoff trennen und sie gemäß der gültigen Vorschriften in deinem Land zu entsorgen. Wir empfehlen dir autorisierte Unternehmen zum Recycling von Textilien.



Dein Gleitschirm muss jedes Jahr oder nach 100 Flugstunden einem vorgeschriebenen Check unterzogen werden.

Wir empfehlen dir die Möglichkeit zu nutzen, um dein Rettungsgerät neu packen zu lassen.

## Vorgeschriebene Kontrollen

## Garantie

SUPAIR achtet besonders auf die Entwicklung und Produktion ihrer Produkte. SUPAIR gibt 3 Jahre (vom Verkaufsdatum) Garantie auf ihre Produkte, sei es wegen irgendwelchen Defekten oder Konstruktionsfehlern, die unter normalen Gebrauch auftreten. Bei irgendeinen unsachgemäßen Gebrauch, starker Abnutzung oder abnormale Aussetzung von schädlichen Faktoren wie Z.B. hohe Temperatur, intensive Sonneneinstrahlung, hohe Feuchtigkeit, aggressive Dämpfe oder Flüssigkeiten... erlischt die gültige Garantie.



Paragliding ist eine Sportart bei der höchste Aufmerksamkeit Vorsicht Fachwissen und eine schnelle Entscheidungsfindung notwendig ist. Gib acht lerne in zugelassenen Schulen fliege mit einer gültigen Versicherung wie auch einem gültigen Schein und stelle sicher, dass dein Können den vorherrschende Luftverhältnisse entspricht.



Dieses SUPAIR Produkt wurde nur für das Gleitschirmfliegen entwickelt. Irgendwelche andere Aktivitäten, wie Tandemfliegen, Fallschirmspringen oder Basejumping etc. ist absolut verboten.

## Haftungsausschluss

## Umweltverantwortung

Gleitschirmfliegen ist ein Freiluftsportart. Sie sind verantwortlich für die Umgebung in welche Sie Ihr Sport spielen. Deswegen bitten wir Sie:

- \* sich über die lokale Flora und Fauna zu sorgen
- \* Ihren Mühl auf den Boden nicht zu werfen
- \* Kein unbenötigtes Geräusch zu tun.
- \* Dadurch nehmen Sie Teil an der Erhaltung der Umwelt und der Aktivität

## Piloten Ausrüstung

Es ist wichtig, dass du einen zugelassenen Helm, geeignetes Schuhwerk und geeignete Kleidung trägst. Führe eine zugelassenen, funktionstüchtigen und für dein Gewicht passenden Notfallschirm mit, der vorschriftsmäßig mit deinem Gurtzeug verbunden ist.

Die gesamme SUPAIR-Produktpalette (Gurtzeuge, Zubehör und Rettungsschirme) ist mit dem Gleitschirm LEAF 2 kompatibel. (Ausnahmen bilden die Tandem-Produkte) Für weitere Informationen besuche bitte unsere Website im Internet unter : [www.supair.com](http://www.supair.com)



SUPAIR  
Parc Altaïs  
34 rue Adrastée  
74650 Chavanod, Annecy  
FRANCE

[info@supair.com](mailto:info@supair.com)  
+33(0)4 50 45 75 29

45°54.024'N / 06°04.725'E

LEAF2



Manual de usuario

# LEAF2

SUPAIR  
34 rue Adrastée  
Parc Altaïs  
74650 Annecy - Chavanod  
FRANCE

45°54.024'N / 06°04.725'E

[www.supair.comr.com](http://www.supair.comr.com)



Gracias por haber elegido nuestra vela LEAF 2 para volar en parapente. Estamos encantados de poder compartir así con vosotros nuestra pasión por el vuelo.

SUPAIR concibe, produce y comercializa accesorios para el vuelo libre desde 1984. Elegir un producto SUPAIR supone contar con la garantía de casi 30 años de experiencia, de innovación y de tener en cuenta las opiniones de los usuarios. La filosofía de SUPAIR es no dejar de esforzarse en la creación de productos cada vez mejores y mantener una elevada calidad de fabricación en Europa.

Este manual tiene como finalidad informar del funcionamiento, uso seguro y control de tu equipo. Hemos querido hacerlo completo, claro y esperamos que te resulte ameno leerlo. Te aconsejamos que lo leas con atención.

En nuestra página web [www.supair.com](http://www.supair.com) encontrarás la información más reciente relativa a este producto. Si necesitas más información, no dudes en ponerte en contacto con alguno de nuestros distribuidores. Y, por supuesto, todo el equipo SUPAIR está a tu disposición en [info@supair.com](mailto:info@supair.com)

Te deseamos muchas horas de vuelo agradables y seguras. ¡Y felices aterrizajes!

El equipo SUP'AIR

Introducción	4
Datos Técnicos	5
Componentes	6
Conexión del parapente a la silla	7
Control prevuelo	9
Despegue	10
Características de vuelo	11
Fin del vuelo	12
Prácticas específicas	12
Técnicas de descenso rápido	13
Incidencias en vuelo	15
Plano de suspentaje	16
Materiales	17
Tabla de medidas	18
Certificados	22
Mantenimiento	26
Reciclaje	27
Controles obligatorios	27
Garantía	27
Descargo de responsabilidad	27
Equipamiento del piloto	27
Complementos/Accesorios	28

Bienvenidos al mundo del parapente tal y como lo entendemos en SUPAIR.

La vela LEAF 2 responde a todas las exigencias de un piloto de nivel intermedio. Está destinada al vuelo de placer y de distancia. Proporcionará al piloto un gran confort de vuelo acompañándole en su progresión.

La concepción y elección de sus materiales se han basado en criterios de calidad y durabilidad.

La vela LEAF 2 ha sido homologada en la categoría EN B según las normas EN 926 - 1 : 2006 & 926 - 2 : 2013

Eso significa que esta vela de parapente ofrece una buena seguridad pasiva y resistencia a las plegadas.

Esto significa igualmente que está adaptada al nivel de todos los pilotos iniciados que están progresando en su formación.

Puede volarse con la mayor parte de las sillas disponibles en el mercado, pero para mayor confort en vuelo y unas sensaciones óptimas, recomendamos que se use con alguna de las sillas de progresión de la gama SUPAIR.

Una vez hayas leído el manual de esta vela biplaza te animamos a que la pruebes en una pendiente escuela.

Nota: a lo largo de este manual aparecerán tres pictogramas que te ayudarán en su lectura:



Consejo



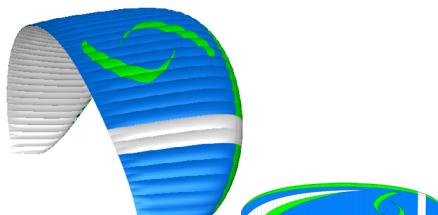
¡Atención!



¡Peligro!

# Datos técnicos

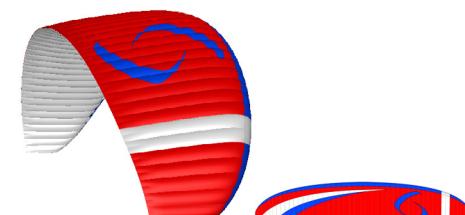
vela LEAF2	XS	S	M	ML	L
Número de cajones	49	49	49	49	49
Superficie real (m <sup>2</sup> )	21,2	24,4	26,2	28,6	30,4
Envergadura real (m)	10,6	11,4	11,8	12,3	12,7
Cuerda (m)	2,48	2,66	2,76	2,97	2,89
Alargamiento real	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Superficie proyectada (m <sup>2</sup> )	17,7	20,4	21,9	23,9	25,5
Envergadura proyectada (m)	8,2	8,8	9,1	9,5	9,8
Alargamiento proyectado	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
Peso de la vela (kg)	4,5	4,8	5	5,2	5,4
Rango de pesos en vuelo (kg)	55-75	70-90	80-100	90-110	105-125
Homologación	Class B, EN : 926-2 : 2013 & 926-1 : 2015 / LTF : 2. DV LuftGerPV §1, Nr 7 c				
Acrobacia	No				
Número de bandas	3+1				
Acelerador	Oui, trayecto: 140mm	Oui, trayecto: 150mm	Oui, trayecto: 150mm	Oui, trayecto: 160mm	Oui, trayecto: 160mm
Trimmer	No				
Otro sistema de ajuste	No				
trayecto de los freinos a peso maximal (cm)	63	65	67	71	79
Dimensiones del las sillas de piloto y pasajero utilizado por el homologación.	* Ancho de los puntos de anclaje: 40 ±2 cm * Altura de los puntos de anclaje: 40 ±1 cm"	* Ancho de los puntos de anclaje: 44 ±2 cm * Altura de los puntos de anclaje: 42 ±1 cm"	* Ancho de los puntos de anclaje: 44 ±2 cm * Altura de los puntos de anclaje: 42 ±1 cm"	* Ancho de los puntos de anclaje: 48 ±2 cm * Altura de los puntos de anclaje: 44 ±1 cm"	* Ancho de los puntos de anclaje: 48 ±2 cm * Altura de los puntos de anclaje: 44 ±1 cm"



EARTH



CANARY



VOLCANO

# Rango de pesos en vuelo

peso (kg)	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130
-----------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

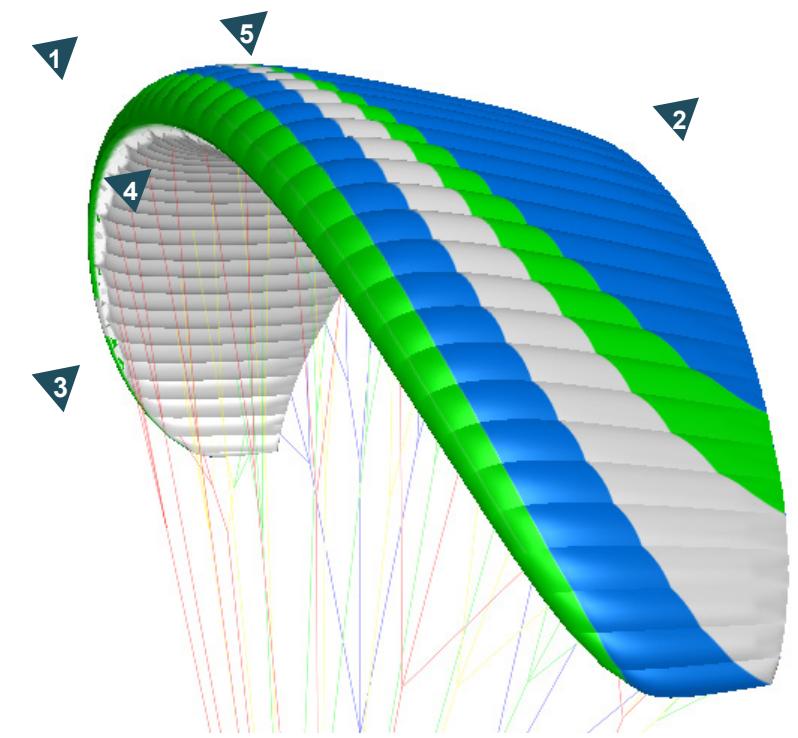


Rango de pesos en vuelo (kg)



Rango de pesos en vuelo Ideal para maximizar el rendimiento de la vela

# Componentes



- 1. Borde de ataque
- 2. Borde de fuga
- 3. Estabilos
- 4. Intradós
- 5. Extradós
- 6. Banda A
- 7. Banda A' (para meter orejas)
- 8. Banda B
- 9. Banda C
- 10. Cordino de freno
- 11. Guía del freno
- 12. Puño del freno
- 13. Punto de anclaje de las bandas
- 14. Mochila TREK 130 litros
- 15. Acelerador
- 16. Gancho Brummel para el acelerador
- 17. Pedal del acelerador
- 18. Rolling Bag
- 19. Estuche con kit de reparaciones

# Ajuste y guiado de los frenos

## Despliegue de la vela

Elije una pendiente escuela o una superficie plana, sin viento ni obstáculos.

Despliega tu parapente y extiéndelo en forma de arco.

Controla el estado del tejido y de los cordinos. Verifica que no muestra desgarros ni deterioros.

Verifica que los pequeños maillones que conectan las bandas a los cordinos estén bien cerrados.

Identifica y separa las bandas A, B, C y los frenos para ordenar bien el suspentaje. Verifica que no haya nudos ni pasen cordinos por detrás del intradós.

## Elige una silla adecuada

La vela LEAF 2 se ha homologado como EN B junto a una silla conforme a las normas EN1651 y/o LTF.

Eso significa que podrás usar la mayoría de las sillas actuales.

Te aconsejamos elegir una silla homologada EN1651 y/o LTF y con protección.

## Conexión vela-silla

Sin que estén revirados, conecta las bandas a los puntos de anclaje de la silla mediante los mosquetones automáticos.

Comprueba que las bandas estén bien orientadas. Las A deben quedar por delante en el sentido de vuelo (ver la ilustración).

Por último, verifica que los mosquetones estén correctamente cerrados.

## Distancia entre los puntos de anclaje de la silla

Te aconsejamos regular la distancia entre los mosquetones de tu silla en función de la talla de tu vela:

41 cm para una LEAF 2 talla XS

45 cm para una LEAF 2 talla S

45 cm para una LEAF 2 talla M

49 cm para una LEAF 2 talla ML

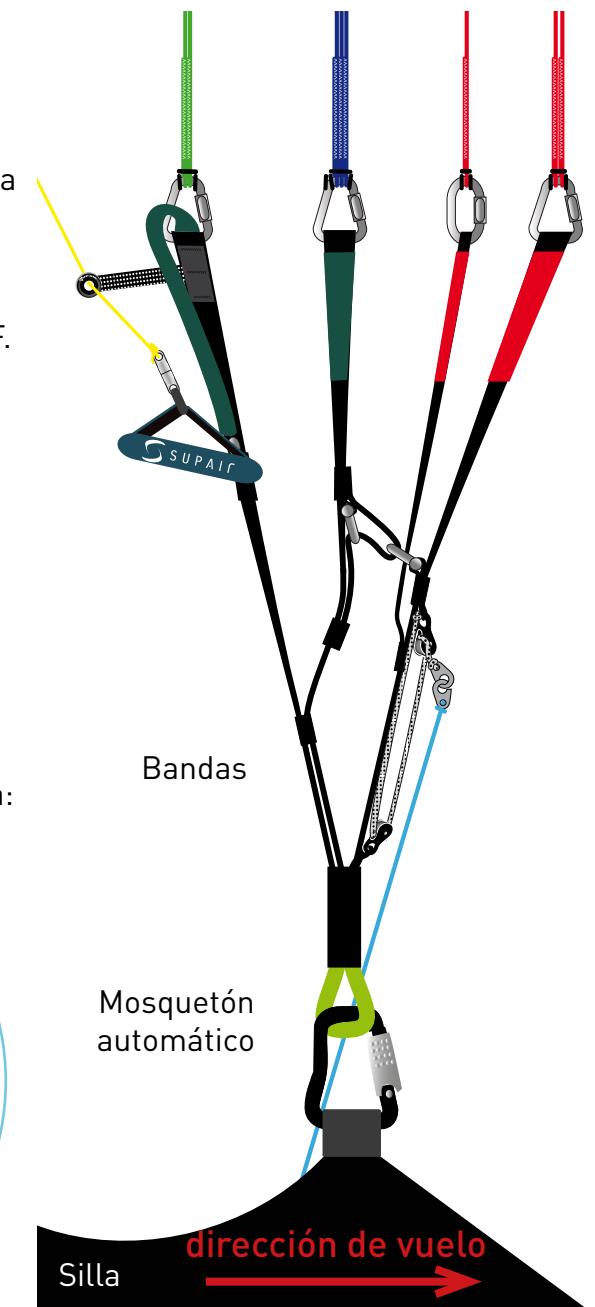
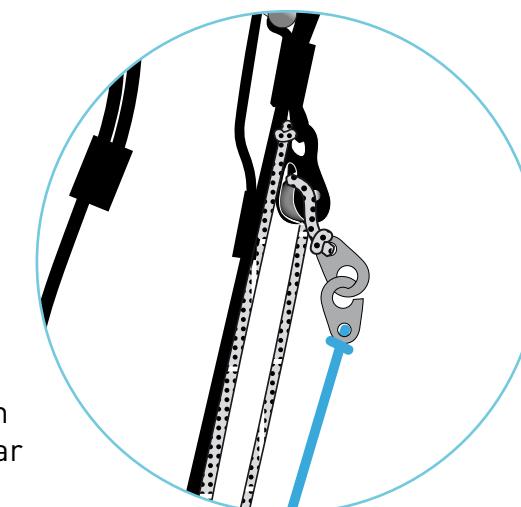
49 cm para una LEAF 2 talla L

## Instalación del acelerador

Instala el acelerador en tu silla siguiendo las instrucciones del fabricante.

Conéctalo a la vela mediante los dos ganchos Brummel.

Una vez hayas conectado el acelerador, ajusta su longitud según tu vela. Para una utilización correcta, los ganchos no deben estar bajo tensión si no se está pisando el pedal.



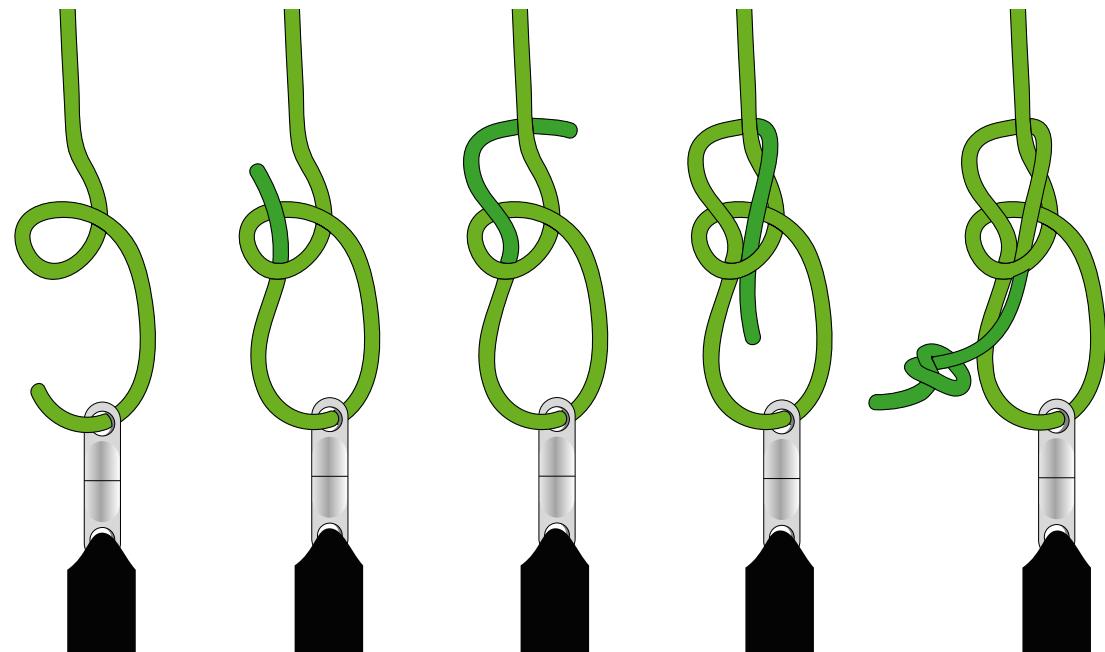
# Ajuste y guiado de los frenos

## Ajuste de los frenos

Los frenos se ajustan en fábrica para permitir un pilotaje óptimo. De todos modos si este ajuste no es de tu agrado se puede modificar la longitud de los mismos.

Para ajustar la longitud de los cordinos de freno aconsejamos que se use un nudo as de guía y que la amplitud del ajuste sea pequeña (no más de 5 cm en cada prueba).

Nudo as de guía



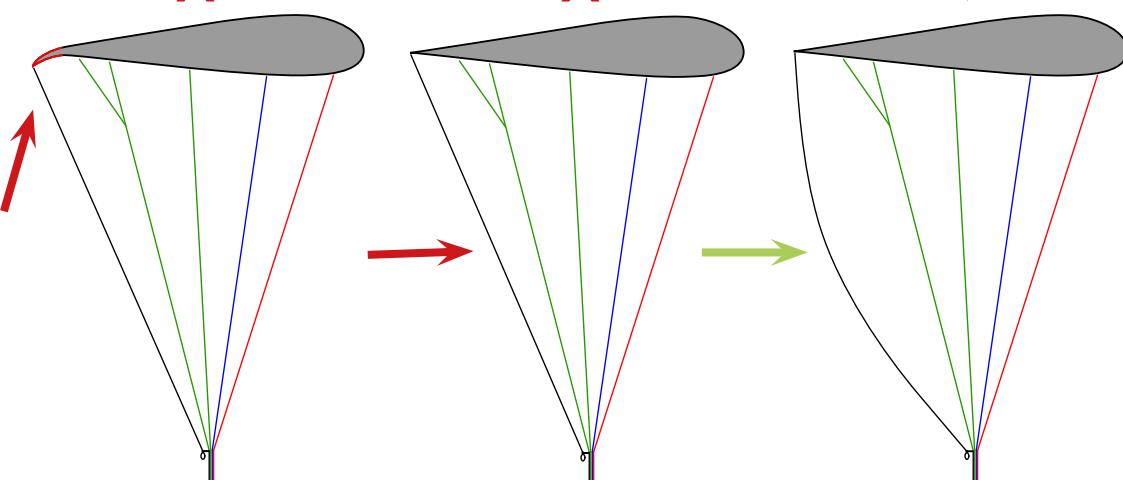
Si modificas el reglaje de fábrica, haz que te lo compruebe un profesional.

Margen

X



Comprueba que dejas un margen, es decir que a frenos sueltos, estos no actúen sobre el borde de fuga cuando aceleras, pues eso impediría el buen funcionamiento del acelerador ya que frenaría la vela. En posición acelerada el borde de fuga no debe deformarse.



# Preparación antes del despegue

La vela LEAF 2 está destinada a pilotos en progresión.

Para descubrir tu nueva vela te aconsejamos que tus primeros vuelos los hagas en condiciones tranquilas, sobre una pendiente escuela o en una zona de vuelo familiar para ti, y que lo hagas con tu silla habitual.

Extiende la vela sobre su extradós de manera que forme un arco.

Separa las bandas A, B, C y los frenos; asegúrate de que las bandas y el suspentaje no tengan nudos y no estén enganchados (a raíces, ramas, piedras, etc.)

## ¡Atención!



Es importante realizar una inspección visual minuciosa y asegurarse de tener la silla correctamente puesta, cerrada y bien conectada al parapente.

Antes de cada despegue verifica los siguientes puntos (lista de comprobación prevuelo):

- que la silla y los mosquetones no estén deteriorados.
- que el contenedor del paracaídas esté correctamente cerrado y su asa bien colocada y accesible.
- que tus ajustes personales no se hayan modificado.
- que la vela esté bien conectada a los elevadores y que los mosquetones y los maillones estén bien cerrados.
- que la vela esté bien conectada, sin giros de silla.
- que tú tengas todo bien cerrado (perneras, ventral, mosquetones, casco...)

El equipo de puesta a punto ha trabajado para que el inflado resulte óptimo y fácil en todo tipo de condiciones de vuelo y tanto con viento flojo como fuerte resulta apreciable la progresividad con la que la vela se infla y sube. De todos modos antes del primer vuelo practica el inflado para familiarizarte con tu nueva vela. Según las condiciones del despegue el inflado puede hacerse de frente o de cara a la vela.

## Despegue de frente

Para inflar la vela toma en las manos las bandas A a la altura de los maillones y avanza de manera suave y progresiva. Cuando la vela esté encima de tu cabeza frénala brevemente y con la intensidad que precisen las condiciones y haz un control visual antes de tomar la decisión de acelerar para despegar.

## Despegue cara a la vela

Si la velocidad del viento es adecuada, te aconsejamos que infles cara a la vela, pues facilita el control visual de la misma. Gírate para quedarte mirando a la vela y agarra las bandas A. Tras un ligero impulso sobre las bandas para inflar la vela, adapta tu velocidad de desplazamiento hacia la vela para frenarla de manera adecuada cuando la tengas encima. Una vez la tengas estabilizada, gira media vuelta y avanza para despegar. Nota: no es necesario agarrar las bandas A' (las de meter orejas).



¡Atención!

Nunca despegues sin haber comprobado que el espacio aéreo esté libre y que las condiciones se correspondan a tu nivel de práctica.

# Características de vuelo

Varias recomendaciones para que aproveches al máximo las prestaciones de tu vela LEAF 2:

## Velocidad a "frenos libres"

Esta posición es la que te dará un mejor planeo en condiciones de viento en calma.

## Giros

Para girar, una vez que hayas comprobado que el espacio está libre, carga tu peso del lado de la silla hacia el que quieras girar y ve bajando progresivamente el freno de ese lado hasta lograr la inclinación de giro deseada. Puedes regular la velocidad y el radio de giro con la ayuda del freno exterior. Si vuelas a baja velocidad, inicia tu giro subiendo el freno exterior. Así evitarás el riesgo de entrar en giro negativo.

## Uso del acelerador

En conformidad con la norma EN B, la vela LEAF 2 ha sido concebida para que vuele de manera estable durante todo su rango de velocidades.

Acelerada, la vela se vuelve más sensible a las turbulencias. Si sientes que la presión sobre el acelerador disminuye, deja de pisarlo y añade un poco de presión con los frenos, pues eso permite evitar un posible riesgo de plegada frontal.

Recorrido del acelerador: 15 cm

## Pilotar sin frenos

Si por una razón u otra no puedes usar tus frenos, tendrás que pilotar con la silla y con las bandas C. Ten cuidado de no tirar demasiado de las bandas para limitar el riesgo de dejar la vela en pérdida.

Para aterrizar, deja volar la vela justo hasta el último momento, cuando hará falta frenar simétricamente. Frenar con las bandas C es menos efectivo que con los frenos y el aterrizaje será un poco más dinámico de lo normal.

## Aterrizaje

Asegúrate siempre de tener altitud suficiente para hacer una aproximación adaptada a las condiciones aerológicas y al terreno utilizado. Durante la aproximación, nunca realices maniobras bruscas ni giros arriesgados. Aterriza siempre contra el viento, en posición erguida y listo para correr si fuera necesario. En el tramo final, adquiere la mayor velocidad posible según las condiciones y luego frena progresivamente y por completo para ralentizar la vela en el momento de tomar contacto con el suelo. Pon cuidado para no frenar demasiado pronto y con demasiada rapidez, pues una restitución excesiva provocaría un aterrizaje muy brusco.

En caso de aterrizaje con viento fuerte, en cuanto tomes contacto con el suelo deberás girarte hacia la vela y avanzar hacia ella mientras frenas simétricamente. Puedes usar también las bandas C para echar la vela abajo.

## Plegado

Pliega cada lado de tu vela en acordeón, para no doblar las varillas del borde de ataque.

Pon un lado de la vela sobre el otro, de modo que no se dobrén las varillas y luego ve doblando la vela desde el borde de fuga hacia el borde de ataque para que salga el aire. Durante todo el proceso, evita doblar las varillas plásticas del borde de ataque.

# Usos específicos

## Torno

La vela LEAF 2 puede utilizarse en vuelo monoplaza mediante arrastre con torno. Vuela únicamente con un torno homologado, manejado por una persona cualificada y después de haber recibido una formación específica para vuelo por arrastre. La fuerza de tracción debe corresponderse al peso del equipo, y el torno no debe comenzar a actuar hasta que la vela no esté perfectamente inflada y estabilizada encima del piloto.

## Acrobacia

La vela LEAF 2 no se ha concebido para el vuelo acrobático, por lo que desaconsejamos que se utilice para este tipo de vuelo.

## Biplaza



El parapente LEAF 2 no se ha concebido para el vuelo en biplaza

# Técnicas de descenso rápido

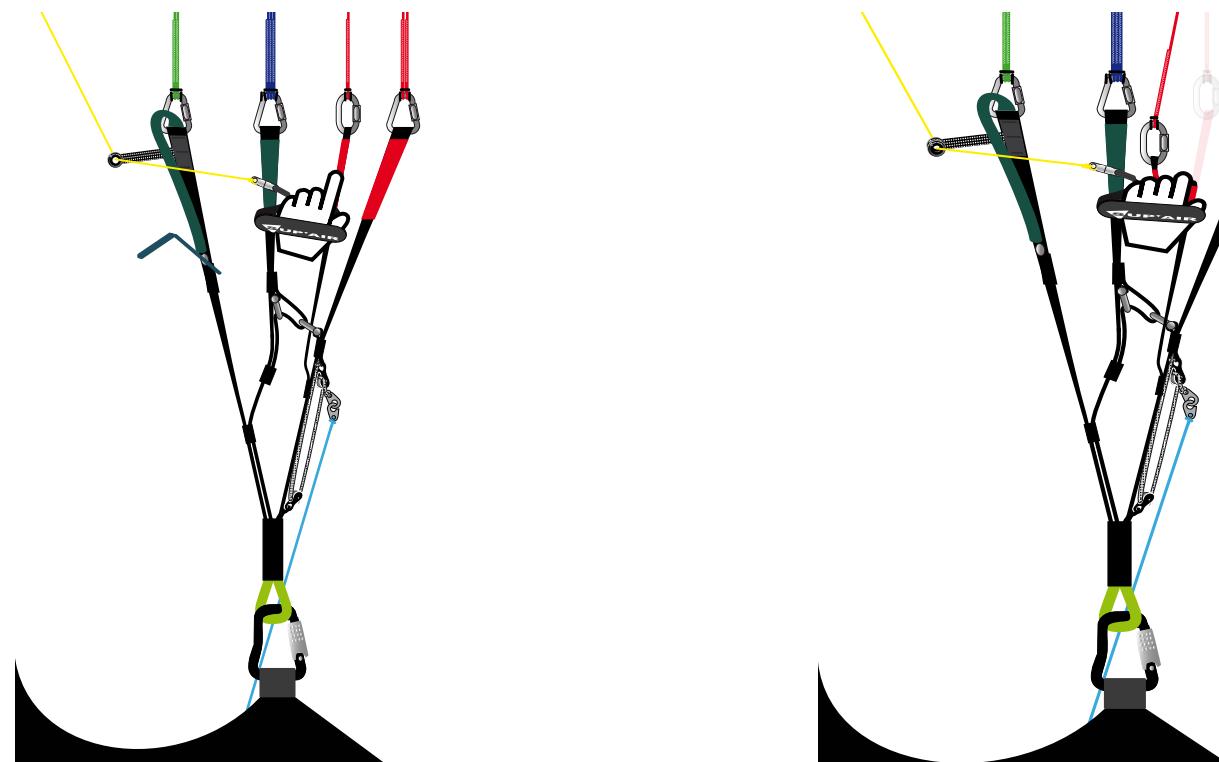
Las técnicas aquí descritas únicamente deben utilizarse en caso de urgencia (o de necesidad) y requieren una formación previa. El análisis y la anticipación de las condiciones aerológicas evitarán a menudo el tener que recurrir a estos métodos. Te aconsejamos que las practiques en aire en calma y a ser posible encima de agua, o de recibir una formación apropiada (tipo curso SIV).

## Orejas

Esta técnica permite aumentar la tasa de caída de la vela. Desaconsejamos realizar esta maniobra cerca del suelo.

Para meter orejas, agarra las bandas específicas (A', las externas) conservando los puños de freno en las manos, y baja dichas bandas hasta plegar los extremos de la vela. Es preferible meter primero una oreja y luego la otra en lugar de hacerlo simultáneamente, para limitar el riesgo de plegada frontal.

Una vez estén las orejas metidas y estabilizadas, te aconsejamos que uses el acelerador para recuperar tu velocidad inicial.



Para reabrir la orejas, suelta el acelerador y luego las bandas simétricamente. Conforme a la norma, las orejas se reabrirán solas, pero para facilitar su reapertura puedes efectuar un frenado amplio de un lado y luego del otro.

# Técnicas de descenso rápido

## Descenso metiendo bandas B

Este método es en general muy físico. Consiste en provocar una fase de parachutaje durante la cual el control de la vela queda reducido. El descenso con las B se efectúa agarrando dichas bandas a la altura de los maillones y bajándolas de manera simétrica hasta deformar el perfil de la vela. Esta posición puede mantenerse para aumentar la tasa de caída. Para regresar al vuelo normal, sube progresiva y simétricamente las manos hasta las referencias rojas de las bandas A y luego suelta simultáneamente las B. La vela efectuará una moderada abatida que habrá que neutralizar con los frenos.

## Descenso mediante giros de 360°.

Para comenzar giros de 360 grados asegúrate de que el espacio esté despejado y cuélgate del lado interior del giro y luego baja el freno de ese lado de manera progresiva. La vela efectuará un giro completo antes de acelerar y comenzar una espiral (barrena). Puedes usar el freno exterior para regular la tasa de caída y la velocidad de rotación.

Para salir de la rotación regresa a una posición neutra en la silla (centrada) y que el pasajero también lo haga y sube progresivamente el freno interior. Debes mantener el ala en giro durante la fase de deceleración para limitar la trepada al salir de la barrena. Una salida demasiado radical conllevará una trepada importante acompañada de una abatida que habrá que controlar. Ralentizar progresivamente la rotación con la ayuda del freno exterior te permitirá salir de la barrena de manera controlada.



Para que la longevidad de tu vela sea mayor desaconsejamos asociar la técnica de orejas con el descenso en giros de 360°.



En conformidad con la norma, la vela LEAF 2 no muestra tendencia a la neutralidad espiral y regresa al régimen normal de vuelo en menos de dos giros.



**PELIGRO :** esta maniobra es muy exigente con la vela. La velocidad y la fuerza centrífuga ejercidas conlleven el riesgo de que tanto el piloto como el pasajero se desorienten y, en casos extremos, provoca un efecto de "velo negro" que puede llegar a la pérdida de conocimiento. Ejecútala con una gran reserva de altura y de manera progresiva y mantente siempre atento.

## Pérdida

Esta maniobra la desaconsejamos encarecidamente pues resulta extremadamente física y además no es una técnica para descender rápidamente de manera segura.

## Vuelo acrobático

Tu parapente no ha sido diseñado para el vuelo acrobático.

La práctica repetida de maniobras que generan más de 4 G (o 2 G si las maniobras son asimétricas) conlleva un envejecimiento prematuro de la vela y debe evitarse. Las maniobras tipo SAT son las que más dañan el material.

## Plegadas asimétricas

Cualquier parapente puede sufrir ocasionalmente una plegada debida a turbulencias o a un error de pilotaje. Tras una plegada tu prioridad debe ser alejarte del relieve y recuperar el vuelo en línea recta.

En caso de plegada asimétrica (ya sea inducida por una turbulencia o provocada voluntariamente por el piloto) te recordamos que la mejor manera de actuar es la siguiente:

- Cargar todo tu peso sobre el lado de la silla sobre el que la vela permanece abierta.
- Si hace falta, frenar suavemente el lado abierto para evitar que la vela gire.
- Una vez restablecido el equilibrio (vuelo recto), si el lado plegado no se reabre espontáneamente, bajar ampliamente el freno de ese lado y subirlo de inmediato.
- Repite la operación las veces que sean necesarias hasta que se reabra por completo el extremo de la vela. En caso de corbata (punta del ala engachada con los cordinos), puedes efectuar la maniobra de orejas descrita anteriormente, al tiempo que actúas sobre el cordino del estabilo para sacar la corbata y que se reinflle la punta del ala.

## Plegadas frontales

Tras una plegada frontal según la norma de homologación la vela está concebida para que se reinflle espontáneamente.

En caso de plegada frontal (ya sea inducida por una turbulencia o provocada voluntariamente por el piloto), te recordamos que la mejor manera de actuar es la siguiente:

- Subir completamente los frenos durante la plegada. Si la provocas tú voluntariamente, te aconsejamos que antes fijes los puños de freno a las bandas en sus corchetes.
- Esperar a que la vela se reabra y se coloque en tu vertical. No frenes tu vela si está por detrás de ti.
- "Temporizar" la abatida con los frenos con un gesto amplio y simétrico, una vez que la vela haya pasado por delante de ti.

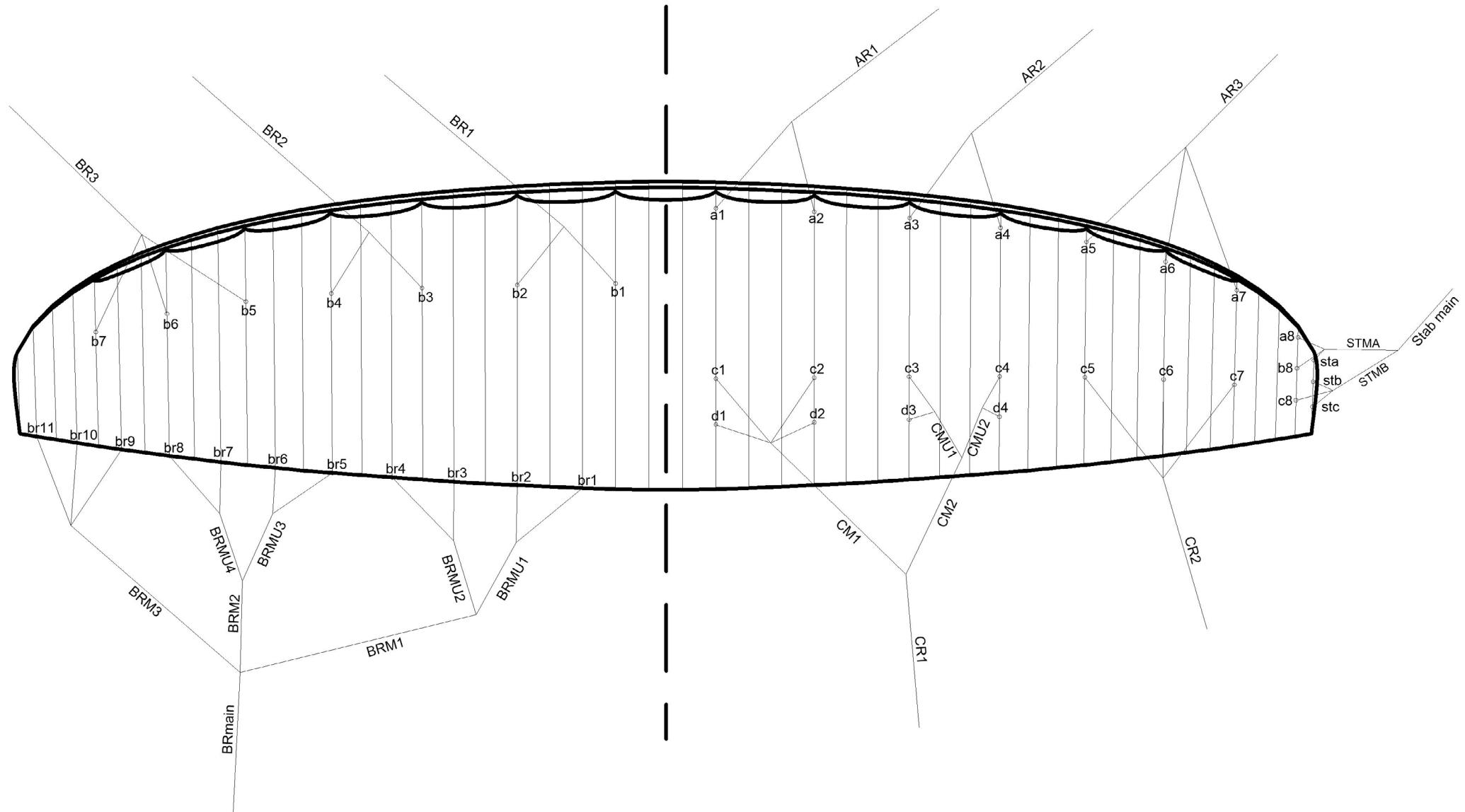
## Parachutaje

Si bien esta configuración de vuelo se produce de manera muy rara puede darse el caso de que veas que la vela desciende sin velocidad horizontal. Eso se conoce como parachutaje. Si esto se produjera sube los frenos por completo+D233. Si es necesario también puedes empujar hacia adelante las bandas A. Antes de tocar de nuevo los frenos asegúrate de que la vela haya recuperado el vuelo normal.

## Giro negativo/pérdida asimétrica

Un giro negativo sólo se producirá en caso de error de pilotaje. En ese caso sube por completo el freno del lado que ha quedado en pérdida y controla la abatida posterior.

# Plano de suspentaje



Tejidos	Fabricante	Referencia
Extradós	Porcher Sport	Skytex 38 Universal - 9017E25
Intradós	Porcher Sport	Skytex 32 Universal - 70032E3W
Cajones suspendidos	Porcher Sport	MJ Tec 32gr (Hard)
Bandas de compresión y cajones D	Porcher Sport	MJ Tec 32gr (Hard)
Cajones no suspendidos	Porcher Sport	MJ Tec 32gr (Hard)
Refuerzo cajones	Porcher Sport	SR 170

Cordinos Principales	Fabricante	Referencia
Altos	Liros	PPSL 160 / PPSL 120 / DSL 70
Intermedios altos	Liros	PPSL 120
Intermedios bajos	Liros	PPSL 160
Bajos	Edelrid	A7343-280 / A7343-190

Cordinos Estabilo	Fabricante	Referencia
Altos	Liros	DSL 70
Intermedios	Liros	DSL 70
Bajos	Edelrid	A6843-160

Cordinos De Freno	Fabricante	Referencia
Altos	Liros	DSL 70
Intermedios altos	Liros	DSL 70
Intermedios bajos	Liros	PPSL 120
Bajos	Edelrid	A7850X-240-041
Maillones	Peguet	MAILLON RAPIDE DELTA INOX 3,5 MM

# Tabla de medidas

## Vela escuela LEAF 2 Talla XS

### Tabla de medidas (mm) de los cordinos cosidos

Mediciones realizadas desde la base de los cordinos hasta la base de la vela, CON las bandas y los maillones, y bajo 5 kilos de tensión.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	6456	6461	5	6388	6385	-3	6572	6565	-7	6659	6653	-6	6702	6702	0
	2	6421	6427	6	6352	6349	-3	6447	6440	-7	6532	6526	-6	6498	6495	-3
	3	6364	6368	4	6298	6297	-1	6396	6388	-8	6485	6477	-8	6368	6369	1
	4	6301	6304	3	6240	6239	-2	6425	6417	-8	6503	6495	-8	6347	6347	0
	5	6257	6253	-4	6182	6182	0	6223	6220	-3				6135	6133	-2
	6	6109	6107	-2	6051	6049	-2	6089	6085	-4				6000	6001	1
	7	6068	6067	-1	6031	6027	-4	6057	6058	1				5953	5955	2
Stabilizers	8	5704	5696	-9	5680	5673	-7	5739	5736	-3				6003	6003	0
Wingtip	9	5582	5573	-9	5604	5602	-2	5674	5668	-6				5944	5946	2
	10													5902	5903	1
	11													5898	5899	1

Tolérance +/- 10mm

### Tabla de medidas (mm) de las bandas

Bandas	Trim	Acelerado
A	497	356
A'	497	385
B	497	386
C	497	497
Range	141 mm	

Tolérance +/- 5mm

# Tabla de medidas

## Vela escuela LEAF 2 Tailla XS

Lines individual lenghts																							
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES								
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**						
AR1	4387	4127	BR1	4345	4085	CMU1	961	761				MAIN	4536	4336	BRmain	2843	2543						
AR2	4604	4344	BR2	4562	4302	CMU2	974	774															
AR3	4193	3933	BR3	4152	3892																		
						CM1	1741	1541				STMA	634	434	BRM1	2206	2006						
						CM2	1690	1490				STMB	639	439	BRM2	2100	1900						
						CR1	3208	2948															
						CR2	4181	3921															
a1	2055	1855	b1	2029	1829	c1	1824	1624	d1	1911	1711	sta	549	349	br1	1383	1183						
a2	2020	1820	b2	1993	1793	c2	1699	1499	d2	1784	1584	stb	566	366	br2	1179	979						
a3	1746	1546	b3	1722	1522	c3	951	751	d3	1040	840	stc	636	436	br3	1163	963						
a4	1683	1483	b4	1664	1464	c4	967	767	d4	1045	845												
a5	2052	1852	b5	2018	1818	c5	2029	1829															
a6	1904	1704	b6	1887	1687	c6	1895	1695															
a7	1863	1663	b7	1867	1667	c7	1863	1663															
a8	671	471	b8	647	447	c8	701	501															

Cordinos medidas con una tensión de 5kg:

\* El valor cortado se puede cambiar según el tipo de costura, máquina y hilo utilizado

\*\* el valor cosido corresponde a la longitud final del cordino, del bucle de un extremo al otro

# Tabla de medidas

## Vela escuela LEAF 2 Tailla S

### Tabla de medidas (mm) de los cordinos cosidos

Mediciones realizadas desde la base de los cordinos hasta la base de la vela, CON las bandas y los maillones, y bajo 5 kilos de tensión.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	6967	6968	1	6877	6875	-2	7064	7058	-6	7157	7151	-6	7221	7221	0
	2	6933	6936	3	6841	6840	-2	6933	6927	-6	7023	7017	-6	7005	7003	-2
	3	6879	6882	3	6790	6786	-4	6881	6878	-3	6977	6971	-6	6867	6863	-4
	4	6813	6815	2	6730	6727	-3	6913	6908	-5	6996	6990	-6	6845	6842	-3
	5	6739	6737	-2	6656	6656	0	6704	6703	-2				6620	6618	-3
	6	6580	6581	1	6516	6514	-3	6560	6558	-2				6476	6473	-3
	7	6535	6534	-1	6493	6491	-2	6527	6525	-2				6425	6427	2
Stabilizers	8	6195	6194	-1	6159	6157	-2	6210	6207	-3				6478	6477	-1
Wingtip	9	6063	6061	-2	6076	6075	-1	6140	6133	-7				6411	6411	0
	10													6366	6368	2
	11													6362	6364	2

Tolérance +/- 10mm

### Tabla de medidas (mm) de las bandas

Bandas	Trim	Acelerado
A	517	382
A'	517	414
B	517	427
C	517	517
Range	135 mm	

Tolérance +/- 5mm

# Tabla de medidas

## Vela escuela LEAF 2 Tailla S

Lines individual lengths																				
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES					
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**			
AR1	4734	4474	BR1	4671	4411	CR1	3434	3174				STmain	4914	4714	BRmain	3040	mark at: 2740			
AR2	4977	4717	BR2	4914	4654	CR2	4496	4236												
AR3	4507	4247	BR3	4461	4201															
						CM1	1862	1662				STMA	668	468	BRM1	2361	2161			
						CM2	1809	1609				STMB	673	473	BRM2	2251	2051			
															BRM3	2891	2691			
						CMU1	1022	822							BRMU1	1313	1113			
						CMU2	1036	836							BRMU2	1193	993			
															BRMU3	1091	891			
															BRMU4	1043	843			
a1	2199	1999	b1	2172	1972	c1	1949	1749	d1	2042	1842	sta	598	398	br1	1471	1271			
a2	2165	1965	b2	2136	1936	c2	1818	1618	d2	1908	1708	stb	606	406	br2	1255	1055			
a3	1868	1668	b3	1842	1642	c3	1010	810	d3	1106	906	stc	670	470	br3	1237	1037			
a4	1802	1602	b4	1782	1582	c4	1028	828	d4	1111	911				br4	1215	1015			
a5	2200	2000	b5	2163	1963	c5	2175	1975							br5	1202	1002			
a6	2041	1841	b6	2023	1823	c6	2031	1831							br6	1058	858			
a7	1996	1796	b7	2000	1800	c7	1998	1798							br7	1055	855			
a8	730	530	b8	694	494	c8	740	540							br8	1108	908			
															br9	1182	982			
															br10	1137	937			
															br11	1133	933			

Cordinos medidas con una tensión de 5kg:

\* El valor cortado se puede cambiar según el tipo de costura, máquina y hilo utilizado

\*\* el valor cosido corresponde a la longitud final del cordino, del bucle de un extremo al otro

# Tabla de medidas

## Vela escuela LEAF 2 Tailla M

### Tabla de medidas (mm) de los cordinos cosidos

Mediciones realizadas desde la base de los cordinos hasta la base de la vela, CON las bandas y los maillones, y bajo 5 kilos de tensión.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
<b>Center</b>	1	7223	<b>7227</b>	4	7134	<b>7135</b>	1	7328	<b>7325</b>	-3	7425	<b>7416</b>	-9	7493	<b>7492</b>	-1
	2	7189	<b>7193</b>	4	7099	<b>7102</b>	3	7195	<b>7195</b>	0	7288	<b>7286</b>	-2	7271	<b>7267</b>	-4
	3	7138	<b>7142</b>	4	7045	<b>7044</b>	-1	7143	<b>7140</b>	-3	7239	<b>7236</b>	-3	7129	<b>7130</b>	1
	4	7070	<b>7072</b>	2	6983	<b>6984</b>	1	7176	<b>7169</b>	-7	7260	<b>7253</b>	-7	7107	<b>7105</b>	-2
	5	6994	<b>6994</b>	0	6908	<b>6908</b>	0	6946	<b>6945</b>	-1				6879	<b>6878</b>	-1
	6	6830	<b>6831</b>	1	6762	<b>6762</b>	0	6797	<b>6797</b>	0				6730	<b>6730</b>	0
	7	6782	<b>6779</b>	-3	6738	<b>6735</b>	-3	6758	<b>6760</b>	2				6677	<b>6675</b>	-2
<b>Stabilizers</b>	8	6384	<b>6377</b>	-7	6354	<b>6350</b>	-4	6415	<b>6412</b>	-3				6732	<b>6731</b>	-1
<b>Wingtip</b>	9	6243	<b>6235</b>	-8	6267	<b>6264</b>	-3	6342	<b>6339</b>	-3				6660	<b>6657</b>	-3
	10													6614	<b>6611</b>	-3
	11													6608	<b>6608</b>	0

Tolérance +/- 10mm

### Tabla de medidas (mm) de las bandas

Bandas	Trim	Acelerado
A	517	382
A'	517	414
B	517	427
C	517	517
<b>Range</b>	135 mm	

Tolérance +/- 5mm

# Tabla de medidas

## Vela escuela LEAF 2 Tailla M

Lines individual lengths																			
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABILO LINES			BRAKE LINES				
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**		
AR1	4914	4654	BR1	4850	4590	CR1	3563	3303		main	5088	4888	main	3141	2841				
AR2	5169	4909	BR2	5103	4843	CR2	4669	4409											
AR3	4681	4421	BR3	4633	4373					CM1	1928	1728	STMA	687	487	BRM1	2446	2246	
						CM2	1875	1675		STMB	692	492	BRM2	2334	2134				
													BRM3	3000	2800				
						CMU1	1055	855					BRMU1	1356	1156				
						CMU2	1070	870					BRMU2	1233	1033				
													BRMU3	1127	927				
													BRMU4	1077	877				
a1	2279	2079	b1	2250	2050	c1	2017	1817	d1	2114	1914	sta	584	384	br1	1518	1318		
a2	2245	2045	b2	2215	2015	c2	1884	1684	d2	1977	1777	stb	608	408	br2	1296	1096		
a3	1935	1735	b3	1908	1708	c3	1043	843	d3	1142	942	stc	688	488	br3	1277	1077		
a4	1867	1667	b4	1846	1646	c4	1061	861	d4	1148	948				br4	1255	1055		
a5	2281	2081	b5	2243	2043	c5	2255	2055	br5	1241	1041								
a6	2117	1917	b6	2097	1897	c6	2106	1906	br6	1092	892								
a7	2069	1869	b7	2073	1873	c7	2071	1871	br7	1089	889								
a8	721	521	b8	698	498	c8	761	561	br8	1144	944								
													br9	1221	1021				
													br10	1175	975				
													br11	1169	969				

Cordinos medidas con una tensión de 5kg:

\* El valor cortado se puede cambiar según el tipo de costura, máquina y hilo utilizado

\*\* el valor cosido corresponde a la longitud final del cordino, del bucle de un extremo al otro

# Tabla de medidas

## Vela escuela LEAF 2 Tailla ML

### Tabla de medidas (mm) de los cordinos cosidos

Mediciones realizadas desde la base de los cordinos hasta la base de la vela, CON las bandas y los maillones, y bajo 5 kilos de tensión.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	7577	7581	4	7485	7484	-1	7689	7681	-8	7791	7786	-5	7869	7868	-1
	2	7543	7547	4	7449	7451	2	7551	7549	-2	7649	7646	-3	7637	7635	-2
	3	7482	7485	3	7394	7393	-1	7499	7496	-3	7602	7597	-5	7489	7488	-1
	4	7412	7416	4	7330	7331	1	7534	7528	-6	7624	7619	-5	7467	7465	-2
	5	7342	7342	0	7255	7254	-1	7289	7287	-2				7224	7227	3
	6	7171	7171	0	7103	7104	1	7134	7135	1				7070	7073	3
	7	7121	7121	0	7077	7077	0	7095	7100	5				7015	7017	2
Stabilizers	8	6705	6699	-6	6674	6670	-4	6737	6738	1				7073	7076	3
Wingtip	9	6561	6554	-7	6584	6581	-3	6661	6660	-1				6995	6996	1
	10													6947	6948	1
	11													6941	6939	-2

Tolérance +/- 10mm

### Tabla de medidas (mm) de las bandas

Bandas	Trim	Acelerado
A	547	390
A'	547	417
B	547	416
C	547	547
Range	157 mm	

Tolérance +/- 5mm

## Tabla de medidas

## Vela escuela LEAF 2 Tailla ML

Lines individual lengths																				
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABLO LINES			BRAKE LINES					
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**			
AR1	5145	4885	BR1	5083	4823	CR1	3736	3476				main	5330	5130	BRmain	3291	2991			
AR2	5410	5150	BR2	5350	5090	CR2	4882	4622												
AR3	4909	4649	BR3	4861	4601															
						CM1	2011	1811				STMA	711	511	BRM1	2552	2352			
						CM2	1957	1757				STMB	716	516	BRM2	2437	2237			
												BRM3	3136	2936						
						CMU1	1096	896							BRMU1	1410	1210			
						CMU2	1112	912							BRMU2	1282	1082			
												BRMU3	1171	971	BRMU4	1120	920			
a1	2378	2178	b1	2348	2148	c1	2103	1903	d1	2205	2005	sta	617	417	br1	1580	1380			
a2	2344	2144	b2	2312	2112	c2	1965	1765	d2	2063	1863	stb	635	435	br2	1348	1148			
a3	2018	1818	b3	1990	1790	c3	1084	884	d3	1187	987	stc	712	512	br3	1328	1128			
a4	1948	1748	b4	1926	1726	c4	1103	903	d4	1193	993				br4	1306	1106			
a5	2381	2181	b5	2342	2142	c5	2354	2154	br5	1289	1089									
a6	2210	2010	b6	2190	1990	c6	2199	1999	br6	1135	935									
a7	2160	1960	b7	2164	1964	c7	2160	1960	br7	1131	931									
a8	761	561	b8	730	530	c8	788	588	br8	1189	989									
															br9	1270	1070			
															br10	1222	1022			
															br11	1216	1016			

Cordinos medidas con una tensión de 5kg:

\* El valor cortado se puede cambiar según el tipo de costura, máquina y hilo utilizado

\*\* el valor cosido corresponde a la longitud final del cordino, del bucle de un extremo al otro

# Tabla de medidas

## Vela escuela LEAF 2 Tailla L

### Tabla de medidas (mm) de los cordinos cosidos

Mediciones realizadas desde la base de los cordinos hasta la base de la vela, CON las bandas y los maillones, y bajo 5 kilos de tensión.

	A			B			C			D			Brake			
	Manual	Tested sample	Diff													
Center	1	7805	7809	4	7716	7717	1	7922	7919	-3	8027	8021	-6	8121	8112	-9
	2	7771	7776	5	7681	7681	0	7781	7779	-2	7881	7877	-4	7883	7877	-6
	3	7712	7716	4	7627	7625	-2	7728	7723	-5	7834	7828	-6	7732	7724	-8
	4	7640	7644	4	7561	7562	1	7765	7760	-5	7857	7851	-6	7709	7705	-4
	5	7560	7559	-1	7473	7473	0	7529	7528	-1				7459	7453	-6
	6	7384	7385	1	7317	7318	1	7369	7369	0				7301	7298	-3
	7	7332	7331	-1	7290	7289	-1	7330	7333	3				7244	7238	-6
Stabilizers	8	6917	6909	-8	6884	6881	-3	6947	6945	-2				7304	7302	-2
Wingtip	9	6766	6757	-9	6789	6785	-4	6868	6868	0				7221	7217	-4
	10													7171	7168	-3
	11													7164	7164	0

Tolérance +/- 10mm

### Tabla de medidas (mm) de las bandas

Bandas	Trim	Acelerado
A	547	390
A'	547	417
B	547	416
C	547	547
Range	157 mm	

Tolérance +/- 5mm

# Tabla de medidas

## Vela escuela LEAF 2 Tailla L

Lines individual lengths																				
A LINES			B LINES			C LINES			D LINES			STABIL LINES			BRAKE LINES					
NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**	NAME	CUT*	SEWN**			
AR1	5301	5041	BR1	5231	4971	CR1	3839	3579				main	5525	5325	BR-main	3419	3119			
AR2	5581	5321	BR2	5510	5250	CR2	5042	4782												
AR3	5054	4794	BR3	5003	4743															
						CM1	2071	1871				STMA	728	528	BRM1	2629	2429			
						CM2	2016	1816				STMB	733	533	BRM2	2512	2312			
															BRM3	3234	3034			
						CMU1	1126	926							BRMU1	1449	1249			
						CMU2	1143	943							BRMU2	1318	1118			
															BRMU3	1203	1003			
															BRMU4	1150	950			
a1	2449	2249	b1	2418	2218	c1	2165	1965	d1	2270	2070	sta	649	449	br1	1623	1423			
a2	2415	2215	b2	2383	2183	c2	2024	1824	d2	2124	1924	stb	658	458	br2	1385	1185			
a3	2078	1878	b3	2050	1850	c3	1113	913	d3	1219	1019	stc	728	528	br3	1365	1165			
a4	2006	1806	b4	1984	1784	c4	1133	933	d4	1225	1025				br4	1342	1142			
a5	2454	2254	b5	2413	2213	c5	2426	2226							br5	1324	1124			
a6	2278	2078	b6	2257	2057	c6	2266	2066							br6	1166	966			
a7	2226	2026	b7	2230	2030	c7	2227	2027							br7	1162	962			
a8	796	596	b8	756	556	c8	807	607							br8	1222	1022			
															br9	1305	1105			
															br10	1255	1055			
															br11	1248	1048			

Cordinos medidas con una tensión de 5kg:

\* El valor cortado se puede cambiar según el tipo de costura, máquina y hilo utilizado

\*\* el valor cosido corresponde a la longitud final del cordino, del bucle de un extremo al otro

LEAF2 XS  
EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.  
Nº PG-0991.2015  
LTF 91/09

## Certificado

LEAF2 S

EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.

Nº PG-0992.2015

LTF 91/09

**Certificado**

LEAF2 M

EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.

Nº PG-0973.2015

LTF 91/09

**Certificado**

LEAF2 L

EN 926 -1 : 2015 & 926 - 2 : 2013 Class B.

Nº PG-0993.2015

LTF 91/09

**Certificado**

## Limpieza y mantenimiento de tu vela

Es preferible no limpiar la vela con frecuencia. De todos modos si fuera necesario aconsejamos emplear un trapo húmedo sin jabón ni detergente. Frota de manera ligera y asegúrate de dejar secar bien la vela antes de plegarla.

Aconsejamos que inspecciones regularmente tu vela:

- si se te hace un roto pequeño (de tamaño inferior a una moneda de euro), puedes repararlo con parches de ripstop adhesivo (incluído en tu kit de reparaciones).
- vacía los cajones (arena, piedras, hojas, etc.)

## Almacenamiento y transporte

Mientras no estés usando la vela guárdala dentro de la mochila de tu parapente en un lugar seco fresco y protegido de los rayos UV. Si tu parapente se moja o humedece sécalo bien antes de guardarla. Durante el transporte protege la vela de cualquier agresión mecánica y de los UV (métela dentro de una mochila). Evita que pase mucho tiempo en ambientes húmedos.

Mantén las piezas metálicas libres de corrosión.

## Vida útil

Independientemente de los controles prevuelo debes hacerle a tu vela un mantenimiento regular. Te recomendamos que todos los años (o cada 100 horas de vuelo) lleves tu vela a un taller especializado para que le hagan un control completo en el que comprueben:



- Los cordinos (que no presenten un desgaste excesivo estén empezando a romperse o estén doblados) las bandas los maillones y los mosquetones.
- Las fibras que componen los cordinos y los tejidos del parapente LEAF 2 se han seleccionado para que ofrezcan el mejor compromiso posible entre ligereza y longevidad. De todos modos bajo ciertas condiciones como por ejemplo tras una exposición muy prolongada a los rayos UV y/o una abrasión importante o si ha estado expuesta a sustancias químicas es imprescindible que lleves tu vela a un taller concertado para que le hagan un control. Tu seguridad depende de ello.
- SUPAIR recomienda sustituir los mosquetones cada 5 años o desde el momento en el que les cueste cerrarse o presenten señales de desgaste.



## Piezas de recambio

En caso de En caso de fallo, puedes obtener las piezas seultas siguientes :

\* Cordinas, por eso tienes que contactar un centro de reparacion

\* Maillons rapides, tienes que contactar un revendedor

\* Bandas, tienes que contactar un revendedor

## Reparaciones

A pesar de emplear materiales de calidad es posible que tu vela sufra deterioros. En ese caso llévala a un taller especializado a que la revisen y la reparen.



SUPAIR ofrece la posibilidad de reparar productos que sufren una rotura total o parcial de alguna de sus funciones más allá del periodo normal de garantía. Por favor, ponte en contacto con nosotros, ya sea por teléfono o por email en la dirección [sav@supair.com](mailto:sav@supair.com), para obtener un presupuesto.

Todos nuestros materiales se seleccionan por sus excelentes características técnicas y medioambientales. Ninguno de los componentes de nuestros productos es peligroso para el entorno. Un gran número de nuestros componentes son reciclables.

Si tú o un taller especializado estimás que tu parapente LEAF 2 ha alcanzado el fin de su vida podéis separar todos los elementos metálicos y plásticos y después aplicar los criterios de reciclaje que haya en vigor en tu país. En lo relativo a la recuperación y reciclado de los elementos textiles te sugerimos que te pongas en contacto con el organismo u organismos encargados de la recogida de textiles.



Todos los años o cada 100 horas de vuelo lleva la vela a un taller cualificado para que le hagan una revisión completa.  
Consejo: aprovecha esa ocasión para desplegar airear y volver a plegar tu paracaídas de emergencia.

## Controles obligatorios

## Garantía

SUPAIR adopta el máximo cuidado en la concepción y fabricación de sus productos. SUPAIR garantiza sus productos durante 3 años (a partir de la fecha de compra) contra cualquier funcionamiento defectuoso o fallo de diseño que se presente dentro de un uso normal del producto. Toda utilización abusiva o incorrecta, toda exposición desproporcionada a factores agresivos (como temperaturas demasiado altas, insolación intensa, humedad importante) que dañen el producto total o parcialmente, entrañarán la nulidad de la presente garantía.



El parapente es una actividad que requiere atención, conocimientos específicos y saber evaluar las condiciones. Sé prudente, fórmate en escuelas apropiadas, contrata los seguros y licencias adecuados y evalúa tu grado de destreza para las condiciones existentes en cada ocasión. SUPAIR no asume responsabilidad alguna en lo relativo a tu práctica del parapente.



**Este producto SUPAIR está concebido exclusivamente para la práctica del parapente monoplaza. Cualquier otra actividad, como puedan ser el paracaidismo, el salto BASE, etc. quedan prohibidas con este producto.**

## Descargo de responsabilidades

## Eco-responsabilidad

El parapente es una actividad al aire libre. Estás en un entorno cual eres responsable. Prestas atención a:

- \* respetar la flora y fauna local.
- \* no arrojes tu basura al suelo
- \* no generar más ruido del necesario

Eso permite de participar en la preservación del medio ambiente y la actividad.

## Equipo del piloto

Es esencial que lleves casco, calzado adecuado y ropa apropiada. Resulta igualmente importante llevar un paracaídas de emergencia adaptado a tu peso y correctamente conectado a los puntos de anclaje del paracaídas. Todos los accesorios, sillas y paracaídas de emergencia de la gama SUPAIR (salvo el material biplaza) son compatibles con la vela LEAF 2. Para más información, visita nuestra página web en [www.supair.com](http://www.supair.com)



SUPAIR  
Parc Altaïs  
34 rue Adrastée  
74650 Chavanod, Annecy  
FRANCE

[info@supair.com](mailto:info@supair.com)  
+33(0)4 50 45 75 29

45°54.024'N / 06°04.725'E

LEAF2