



Owner's manual

Betriebsanleitung

Revision 1.0, Fassung vom 06.05.2013

Pilot

Fly-market GmbH & Co. KG
Am Schönebach 3
D-87637 Eisenberg
Tel.: 08364-98330
Fax: 08364-983333
e-mail: info@skyman.aero

Sie haben mit dem Gurtsystem Pilot eines der komfortabelsten und funktionellsten Gurtsysteme erworben, das zur Zeit auf dem Markt erhältlich ist. Wir bedanken uns für das Vertrauen, das Sie uns hiermit entgegen bringen. Bitte lesen Sie diese Bedienungsanleitung sorgfältig durch und bedenken Sie, dass Skyman für Unfälle und Schäden, die aus Nichtbefolgen der Bedienungshinweise resultieren, nicht haftbar gemacht werden kann.

Technische Beschreibung:

Das Pilot ist ein Tandempiloten Gurtzeug für die Verwendung als "Leichtes Luftsportgerät" mit einer Leermasse von weniger als 120 kg in der Sparte Gleitschirm. Es wurde nach EN1651 und LTF 91/09 geprüft. Musterprüfnummer: EAPR GZ-0050/13

Technische Daten	
Maximales Einhängengewicht	120 daN
Leergewicht	3,7 kg
Aufhängehöhe	37 cm
Protektorsystem	Mousse Bag - Schaumstoffprotector

Übersicht:



- a) Rettungsgerätecontainer
- b) Rettungsgeräte-Auslösegriff (montiert)
- c) Herausfallsicherung mit Brustschließe
- d) seitlicher Brustgurt / Verstellschließe
- e) Schultergurt / Verstellschließe
- f) Hauptaufhängung
- g) Karabiner Hauptaufhängung
- h) Beinschlaufen
- i) Protector
- j) Packtasche
- k) Auslösegriff Rettungsgerät mit Innencontainer für rechtsseitige Montage
- l) Auslösegriff Rettungsgerät für linksseitige Montage
- m) Halterung für Fotostange
- n) Sitzbrett
- o) Kanal für Rettungsgeräte Verbindungsleine





1. Einstellmöglichkeiten:

Einstellmöglichkeiten bestehen an den Schultergurten, dem Brustgurt und den seitlichen Brustgurten.

Durch die vielseitigen Verstellmöglichkeiten des **Pilot** empfehlen wir auf jeden Fall, dass alle Einstellmöglichkeiten in einem Simulator **vor** dem ersten Flug ausprobiert und justiert werden, um einen optimalen Sitzkomfort sicherzustellen.

Die an Brust- und Beingurten verwendeten Schließen sind gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert. Zum Öffnen müssen je nach Schließe entweder beide Schnapper gleichzeitig gedrückt werden oder der Entriegelungsknopf gedrückt und die Schließe entgegen der Belastungsrichtung ausgefädelt werden.

Einstellung des Brustgurtes:

Der Brustgurt wird mit der T-Schließe der Herausfallsicherung geschlossen. Wenn der Brustgurt geschlossen ist, dann ist zugleich die Herausfallsicherung ebenfalls geschlossen. Die Schließe muss hörbar einrasten! Der Brustgurt wird über die Verstellschließe in der Länge eingestellt und sollte nicht zu eng angezogen werden.

Einstellung der Schultergurte:

Es ist zu beachten, dass bei richtiger Einstellung die Schultergurte mit leichtem Druck auf den Schultern zu spüren sind. Mit den Schultergurten erfolgt zum einen die Einstellung auf die Körpergröße, zum anderen die Einstellung der Sitzposition von sitzend auf liegend.

Einstellung der seitlichen Brustgurte:

Das Einstellen der seitlichen Brustgurte erfolgt als 3. Schritt und ermöglicht zum einen wieder die Variation der Sitzposition von sitzend auf liegend, zum anderen wird mit den seitlichen Brustgurten die bequemste Sitzstellung gefunden. Beim Einstellen sollte darauf geachtet werden, dass die Körperlast gleichmäßig auf Schultergurt und seitlichen Brustgurt verteilt wird. Es muss darauf geachtet werden, dass der seitliche Brustgurt in den Karabiner eingeschlaufen ist.

Einstellung der Beinschlaufen:

Die Beinschlaufen sind haben eine fixe Länge und können nicht verstellt werden.

2a) Einbau Rettungsschirm Variante 1: mit kombiniertem Innencontainer/Griff

Das Pilot besitzt serienmäßig einen Innencontainer mit integriertem, seitengebundenen Auslösegriff (siehe Übersichtszeichnung Pos k). Dieser Auslösegriff ist in Rechts- und Linksausführung erhältlich und ausschließlich seitengebunden zu montieren. Vor der Erstkombination mit dem Rettungsschirm ist zu überprüfen, ob die Innencontainergröße zum Rettungsschirm passt.

Dazu muß vom Rettungsschirm die Volumenangabe bekannt sein. Hilfsweise kann über das Rettungsschirmgewicht das Volumen grob bestimmt werden.

Als Faustformel kann das Gewicht mit 3 multipliziert werden. Beispiel: 1500 gr x 3 = 4500 ccm Volumen.
Für das Pilot sind 2 verschiedene Innencontainer/Griff Größen lieferbar:

Größe M: für Rettungsfallschirme von **7200 ccm bis 8700 ccm**

Größe L: für Rettungsfallschirme von **8500 ccm bis 10000 ccm**

Achtung: Die serienmäßig ausgelieferten Innencontainer sind ausschließlich für die rechtsseitige Montage des Auslösegriffes vorgesehen und entsprechend gekennzeichnet. Für linksseitige Montage sind entsprechende Innencontainer auf Anfrage erhältlich!

Einlegen des Rettungsfallschirms in den Innencontainer:

Nach der Überprüfung ob der Rettungsfallschirm innerhalb des zulässigen Volumenbereiches des Innencontainer liegt wird er in den Container eingelegt.

Die Packschritte bis zum gezeigten Stand erfolgen gemäß der Betriebsanleitung des Rettungsfallschirmes!

Die nachstehende Anleitung zeigt beispielhaft den Einbau eines Annular Evo. Andere Rundkappensysteme werden sinngemäß gleich eingebaut.

Steuere Systeme (z.B. Rogallosysteme) können nur nach ausdrücklicher Freigabe mit dem Rettungsfallschirmhersteller und dem Gurthersteller mit dem kombinierten Innencontainer/Griff im Pilot eingebaut werden!

Alternativ kann in einem solchen Fall das Rettungsgerät nach Variante 2b) eingebaut werden.



1. Basis S-förmig auf Containerbreite einschlagen (ggf.vorhandene RAM Air Pockets seitlich etwas herausziehen).



2. Ggf. Packschnur entfernen!



Einlegen in Container Variante a)

3a. Fallschirmkappe in kleinen, vertikalen S-Schlägen in den Container einlegen. Die Fangleinen bündeln und vor die Basis des legen. Die letzten ca 60 cm Fangleinen nicht bündeln.

Einlegen in Container Variante b)

3b. Fallschirmkappe in großen, horizontalen S-Schlägen in den Container einlegen. Die Fangleinen bündeln und auf die Fallschirmkappe legen. Die letzten ca 60 cm Fangleinen nicht bündeln.



Beide S-Schlagvarianten sind technisch gleichwertig und können alternativ verwendet werden!

Achtung: es müssen bei jedem Packen sowohl für die Fangleinen, als auch für den Innencontainer immer neue Gummibänder verwendet werden!



4. Container mit den Fangleinen verschließen. Zuerst wird der rechte Containerflügel mit dem oberen und unteren verschlossen.

5. Linken Containerflügel schließen. Verschlossen wird zuerst die Mitte, dann Außen.

2.2. Einbau des Innencontainers in das Gurtzeug:



1. Verbindungsleine des Gurtzeuges rechts und links in den vorgesehenen Kanal und die Schultergurte einlegen und in der benötigten Länge (in Abhängigkeit der verwendeten Tandemspreize) heraus schauen lassen.

2. Verbindungsleine des Rettungsschirms mit der Verbindungsleine des Gurtzeuges einschlaufen oder mit einem Schraubschäkel (Festigkeit >2400 daN) verbinden. Verbindung (z.B. mit Neoprenschauch) gegen Verrutschen sichern.



3. Innencontainer einlegen dass die Fangleinen nach außen/oben zeigen. Den Griff zwischen den Containerlappen 3 und 4 herauslaufen lassen. Mit Hilfe einer Packschnur die Containerlappen 1,2,3,4 verschließen.

4. Nach dem verschließen der Containerlappen 1 bis 4 mit dem Splint des Auslösegriffes zwischensichern und die Containerlappen 5 und 6 schließen.



5. Container mit dem Splint verschließen und Packschnur entfernen.



6. Griffabdeckung unter Containerlappen 4 stecken.



7. Griffabdeckung über Containerlappen 3, unter Containerlappen 5 stecken.



8. Griff in die Aufnahme stecken und den Griff mit Sollbruchschnur sichern (roter Pfeil).

Sicherung des Griffs/Auslösesplintes:

Zur Vermeidung von Fehlauslösungen ist die Verwendung einer Sollbruchstelle im Auslösemechanismus vorgeschrieben. Es wird dadurch eine definierte Mindestzugkraft zur Auslösung sichergestellt. Die Sollbruchschnur wird durch beide weiße Loops gezogen (siehe Abb 8, roter Pfeil) und verknötet.

Als Sollbruchstelle darf nur dafür zugelassenes Material eingesetzt werden, da eine zu hohe Bruchlast die Betriebssicherheit gefährdet! Die Sicherung darf nur wie oben beschrieben ausgeführt werden! Die entsprechende Sollbruchschnur ist über uns erhältlich.

Achtung:

Nach jeder Packung muß eine Probeauslösung durchgeführt und kontrolliert werden, ob die Öffnungskraft zwischen 2 und 7 daN liegt.

Bei einer erstmaligen Kombination von Gurtzeug und Rettungsgerät muß eine Kompatibilitätsprüfung von einer autorisierten Person durchgeführt werden!

Die Kompatibilität muß im Pack- und Prüfnachweis des Rettungsgerätes bestätigt werden.

2b) Einbau Rettungsschirm Variante 2: mit Auslösegriff zum Einschlaufen des Innencontainers

Alternativ zur Einbauvariante 2a) kann der unter der Übersichtszeichnung beschriebene Auslösegriff (I) optional verwendet werden. Dieser Auslösegriff ist in Rechts- und Linksausführung erhältlich und ausschließlich seitengebunden zu montieren.

1. Die Verbindungsleine des Gurtzeuges wird wie unter 2.2. Bild 1 beschrieben rechts und links in den vorgesehenen Kanal und die Schultergurte einlegt.



2. Verbindungsleine des Rettungsschirms mit der Verbindungsleine des Gurtzeuges einschlaufen oder mit einem Schraubschäkel (Festigkeit >2400 daN) verbinden. Verbindung (z.B. mit Neoprenschauch) gegen Verrutschen sichern.
Griff mit Innencontainer verschlaufen. Möglichst einen Befestigungspunkt in der Innencontainermitte auswählen.

3. Innencontainer einlegen dass die Verschlaufung Container/Griff zum Piloten hin zeigt. Dies bewirkt eine abschälende Wirkung bei der Freisetzung des Innencontainers.
Die Griffverbindung zwischen den Containerlappen 3 und 4 herauslaufen lassen. Es muss darauf geachtet werden, dass die Verbindung Griff/Innencontainer lang genug ist damit der Verschlußsplint beim geschlossenen Container sicher entriegeln kann. Mit Hilfe einer Packschnur die Containerlappen 1,2,3,4 verschließen.

Die weiteren Schritte zum schließen des Containers sind gleich wie unter 2.2. Bilder 4 bis 8 beschrieben.

Betriebshinweise:

Funktionsweise Protektor:

Das Pilot besitzt einen mustergeprüften Rückenschutz aus einem Schaumstoff, der in eine Stoffhülle eingenäht ist. Vor jedem Start muß der Protektor daraufhin überprüft werden, ob dieser komplett mit Luft gefüllt ist. Speziell bei niedrigen Temperaturen und bei langem Nichtgebrauch des Protektors, kann sich unter Umständen dieser nur langsam füllen.

Bei einer Sitzbrettlandung wird die Luft im Protektor komprimiert und definiert über die Nähte nach außen abgelassen. Der dadurch entstehende Verzögerungsweg verteilt die Einschlagsenergie über einen längeren Zeitraum und schützt somit die Wirbelsäule vor extremen Lastspitzen. Die bei der Musterprüfung erzielten Verzögerungswerte waren sehr gut. Allerdings ist selbst der beste Rückenschutz keine Garantie für die Vermeidung von Rückenverletzungen!

Aus diesem Grund darf der Protektor nicht für regelmäßige, unnötige Sitzbrettlandungen verwendet werden! Zudem leidet mit jedem Gebrauch die Effizienz des Protektors und die Schutzwirkung wird geringer - selbst wenn keine sichtbaren Schäden erkennbar sind.

Sind sichtbare Schäden erkennbar, darf der Protektor ebensowenig weiter benutzt werden wie nach einer harten Landung. Dann muß das Gurtzeug zum Hersteller zur Überprüfung eingeschickt werden.

Vor der Benutzung des Gurtzeuges müssen folgende Punkte überprüft werden:

- Außenhülle des Protektors, sowie das komplette Gurtsystem unbeschädigt?
- Protektor voll gefüllt?
- Rettungsschirmcontainer und Griff ordnungsgemäß geschlossen?
- Beschleunigungssystem (falls vorhanden) ordnungsgemäß befestigt und eingestellt?
- Gurtschließen ordnungsgemäß geschlossen und richtig eingestellt?

Wartung/Lebensdauer des Protektors:

Der Protektor ist weitgehend wartungsfrei. Es ist lediglich vor jedem Start der Protektor auf richtigen Sitz und auf volle Entfaltung des Protektorschäumens zu prüfen. Der Protektor ist durch die Einbaulage vor mechanischen Beschädigungen gut geschützt. Sichtbare Beschädigungen (Löcher, Risse) müssen repariert werden, da sonst die Außenhülle bei einem Aufprall platzen kann und die Dämpfung stark mindert.

Wurde der Protektor bei einer harten Landung benutzt, bzw wurden Beschädigungen festgestellt, so müssen diese beim Hersteller oder einem autorisiertem Fachbetrieb überprüft und ggf. repariert werden.

Doppelsitziges Fliegen:

Das Gurtsystem Pilot ist als Pilotengurtzeug für doppelsitziges Fliegen konzipiert und geeignet.

Schleppbetrieb:

Das Gurtsystem Pilot eignet sich bei Verwendung von geeigneten Schleppklinken grundsätzlich für den Schleppbetrieb. Separate Schleppschlaufen sind nicht am Gurtzeug angebracht!

Bei Anbringung einer Schleppklinke die Betriebsanleitung der Schleppklinke beachten!

Verhalten in besonderen Fällen

Bei Wasserlandungen und Starkwindlandungen sollte sich nach Möglichkeit der Pilot/Passagier so schnell als möglich nach der Landung vom Gurtzeug bzw. Gleitschirm trennen. Dazu sind die Beingurte zu lockern und anschließend die Bein- und Brustschließen zu öffnen. Wir empfehlen generell einen Gurttrenner (Kappmesser) mitzuführen!

Bei Baumlandungen o.ä. sollte der Pilot/Passagier sich zuerst gegen einen Absturz sichern und wenn möglich auf professionelle Hilfe warten.

Entgegen der o.g. Empfehlungen ist es möglich, dass ein anderes Verhalten als beschrieben erforderlich ist. Die Vielzahl an möglichen Situationen lässt keine allgemein gültigen, generellen Verhaltensweisen zu und ist vom Piloten/Passagier von Fall zu Fall zu entscheiden. Beim doppelsitzigen Fliegen kommt eine besondere Verantwortung des Piloten für den Passagier zu!

Lebensdauer und Auswechselzeitpunkt von Bauteilen, Reparaturhinweise

Das Gurtzeug Pilot wurde für hohe Belastungen und Beanspruchung konzipiert. Dementsprechend wurden bei der Wahl der Materialien besonders hohe Kriterien angesetzt. Da jedoch die Lebensdauer in hohem Maß von der Achtsamkeit des Benutzers abhängig ist, empfehlen wir das Gurtsystem regelmäßig auf Abnutzungserscheinungen hin zu untersuchen und gegebenenfalls beschädigte Komponenten auszuwechseln.

Insbesondere ist darauf zu achten, dass schadhafte Nähte und Materialien umgehend von einer autorisierten Werkstätte erneuert werden. Weiters besteht jederzeit die Möglichkeit, das Gurtsystem zur Überprüfung einzusenden.

Wenn das Gurtzeug verschmutzt ist, ist es lediglich mit Wasser reinigen. Dabei mechanische Belastungen wie bürsten und rubbeln vermeiden. Chemische Reinigungsmittel beschädigen Tuch und Gurte.

Bis auf die Gummibänder des Innencontainers und der Sollbruchschnur ist bei dem Gurtzeug Pilot kein Ersatzteil notwendig. Es dürfen ausschließlich geprüfte Gummibänder der Größe 30x3x1 mm oder 25x3x1 mm verwendet werden. Der Bezug ist kostengünstig über uns möglich.

Wartung, Kontrolle, Nachprüfung:

Das Gurtzeug Pilot ist weitgehend wartungsfrei, bedarf aber dennoch einer regelmäßigen Überprüfung auf Beschädigungen. Diese regelmäßige Kontrolle gibt Ihnen die Gewähr einer uneingeschränkten Funktion Ihres Gurtsystems.

Speziell bei den Gurtschließen ist zu beachten, dass kein Schmutz in die Mechanik der Schließen gelangt. Die Schließen sind bei Bedarf mit Nähmaschinenöl leicht einzuölen. Wartung des Protektors ist separat beschrieben.

Das Gerät muß nach spätestens 24 Monaten einer vollständigen Sichtprüfung unterzogen werden. Die Karabiner sind nach Anweisung des Karabinerherstellers oder nach spätestens 1000 Flugstunden oder 5 Jahren zu wechseln, je nachdem was zuerst eintritt. Die Nachprüfung ist nachvollziehbar zu dokumentieren.

Lagerung und Transport:

Um eine unnötige Schwächung des Gurtverbundes zu verhindern, empfehlen wir bei Lagerung und Transport:

- vermeiden Sie hohe Temperaturen (geschlossenes Auto im Sommer)
- vermeiden Sie den Umgang mit Feuer und scharfen Gegenständen und Chemikalien in der unmittelbaren Nähe.
- vermeiden Sie unnötig lange Sonneneinwirkung, denn UV Strahlung zerstört die Molekularstruktur des Materials
- vermeiden Sie den Kontakt mit Salzwasser oder säurehaltigen Flüssigkeiten
- wird das Gurtzeug für längere Zeit nicht benutzt, sollte speziell der Rückenprotektor, nicht zusammengepresst in einem kühlen, trockenen Raum gelagert werden.

Entsorgung:

Die in einem Gleitschirmgurtzeug eingesetzten Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an uns zurücksenden. Diese werden von uns dann fachgerecht entsorgt.

Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten:

Eigentlich selbstverständlich, aber hier nochmals ausdrücklich erwähnt: Bitte unseren naturnahen Sport so betreiben, dass Natur und Landschaft geschont werden!

Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und die sensiblen Gleichgewichte im Gebirge respektieren.

Speziell am Startplatz ist unsere Rücksicht auf die Natur gefordert!

English version:

With the harness system Cocone you bought one of the lightest and most functional harness, which is available on the market at present. Thank you for your confidence. Please read this instruction carefully and consider, that Fly market GmbH & Co. KG is not liable for accidents and damage, which result from disregarding of this operating instructions.

Technical description:

The Pilot is a harness for the use in a non motorized paraglider. It is designed as a biplace pilot harness and has an integrated rescue system container. The Pilot is tested according EN1651 and LTF 91/09. Certification No.: EAPR GZ-0050/13

technical datas	
maximum load	120 daN
harness weight	3,7 kg
hangpoint height	37 cm
protector system	mousse bag

Overview:



- a) Rescue system container
- b) Rescue system release handle (mounted)
- c) Safety T-sytem with chest belt buckle
- d) Lateral chest belt / adjustment buckle
- e) Shoulder belt with adjustment buckle
- f) Main suspension
- g) Carabiner main suspension
- h) Leg loops
- i) Protector
- j) Storage bag
- k) Deployment bag with integrated release handle for right hand mounting
- l) Release handle for right hand mounting
- m) Camera pole holder
- n) Seat board
- o) cannel for rescue system bridle





1. Adjustment possibilities:

Adjustment possibilities are existing at the shoulder belts, the chest belt and the lateral chest belts.

By the versatile adjusting possibilities of the Pilot we recommend in any case that all adjustments and settings are done in a simulator **before** the first flight to guarantee an optimal comfort.

The buckles of the chest belt / leg straps are secured against unintentional opening. To open the chest belt buckle push both buttons of the buckle at the same time, to open the leg belt buckle you have to push the red button.

Adjust the chest belt:

If the chest belt is closed, also a safety device (Safe-T-System) is closed. The buckles must be closed audibly! The length of the chest belt can be adjusted and should not be tightened too much.

Adjusting the shoulder belts:

Please note that with correct adjusting the shoulder belts are felt with light pressure on the shoulders. With the shoulder belts you adjust the harness on the pilot's height, but also you adjust the seating position between upright and lying.

Adjusting the lateral chest belts:

Adjusting the lateral chest belts take place as the third step and offers on one side again the variation of the seating position from lying to an upright position. On the other hand you adjust with the lateral chest belts the most comfortable seating position. During the adjustment pay attention to the fact that the body load is distributed equal on shoulder belt and lateral chest belt. Take care that the lateral chest belt is looped in the carabiner.

Adjusting of the leg belts:

The leg belt length is fixed and cannot be adjusted.

2a) Mounting the rescue system. Option 1: with deployment bag and integrated release handle

The Pilot has got a deployment bag with integrated release handle. The serial deployment bag with integrated release handle is bounded for right hand use. (see overview k)). A left hand version is available on request. At the first combination of deployment bag and rescue system the volume of the rescue system must be known. If it is not shown in the rescue system manual you can alternatively determine the volume by checking the rescue parachute by checking its weight.

As a rule of thumb multiply the weight by 3. For example: 1500 gr x 3 = 4500 ccm volume.

2 different sizes of deployment bag with integrated release handle are available for the Pilot:

Size M: for rescue systems from **7200 ccm to 8700 ccm**

Size L: for rescue systems from **8500 ccm to 10000 ccm**

Attention: The serial delivered deployment bags are only suitable for mounting the release handle on the right side of the harness. For mounting the release handle on the left side analogous deployment bags are available on request!

Placing the rescue parachute in the deployment bag:

After you have chosen the right deployment bag size the rescue parachute is to be placed into the deployment bag. The steps of packing until you have reached the shown status below has to be done according the rescue parachute manual!

The following guide shows the assembling of an Annular Evo. Other systems have to be build in the same way analogously. Please check if there are special remarks in your parachute manual!

Steerable systems (example Rogallo systems) can be installed in the Pilot only with explicit approval of the rescue system manufacturer!

Alternatively in such a case the rescue system can mounted according option 2b).



1. Fold the parachute like a „S“ on the width of the container, pull out the Ram-Air-pockets (if equipped with) a litte bit to the side .



2. Remove the packing cord!



Placing in deployment bag option a)

3a. Fold the canopy in small S-folds and place it in the deployment bag. Bundle the lines in 3x3 “8-folds”. Do not bundle the last 60 cm of lines.

Placing in deployment bag option b)

3b. Fold the canopy in big, horizontal S-folds (stack pack). Bundle the lines in 3x3 “8-folds”. Do not bundle the last 60 cm of lines.



Both options are technically equivalent and can alternatively be used.

Attention: new rubber bands must be used for line bundles and container with every re-pack!



4. Close the deployment bag with the lines. First the right flap with the upper and lower flap.

5. Close the left flap. First close the middle, then the outside!

2.2. Mouting the deployment bag into the harness:



1. Place the harness Y-bridle in the channel left and right up to the shoulder pads and hang out the necessary length of the Y-bridle to connect it to the T-bar (depending on the used T-bar).

2. Connect the rescue bridle with the harness bridle by looping the bridles or with a quick link (strength > 2400 daN) and fix the connection to prevent slipping (for example by a neopren sleeve).



3. Place the deployment bag in the container. (Lines of deployment bag are facing to the outside). Place the release handle in between flap 3 and 4. Close the flaps by starting with flap 1, then 2,3,4 with the help of a packing cord.

4. After closing flaps 1 to 4 secure the flaps provisional with the pin of the release handle. Then close flaps 5 and 6.



5. Close the container with the pin and remove the packing cord.



6. Place handle cover under flap 4.



7. Place handle cover in between flap 3 and 5.



8. Secure the release handle by putting it into the neopren cover and secure handle with a 2 daN seal thread (see arrow).

How to secure the release handle:

To avoid an unintentional opening it is obligatory to use a seal thread in the opening mechanism. This defines a minimum opening force. This special thread must be put through the loop at the release handle and harness and has to be fixed by a knot. (See picture 8 red arrow)

To secure the pin it is only allowed to use certified material because if the strength of this material is too high the safe operation of the rescue system is not guaranteed. This thread is supplied by Flymarket GmbH & Co. KG! **Do not use other threads which may look the same!**

Attention:

After every installation of a rescue-system in a harness there must be a test if the opening force is between 2 and 7 daN. If harness and rescue parachute are combined the first time a compatibility check have to be performed by an authorized person!

The compatibility must be confirmed in the parachute repack log book.

2b) Mounting the rescue system. Option 2: with release handle for looping in deployment bag

As an alternative of 2a) you can use the release handle described in the overview (I) as an option. This release handle is bounded only for right or only left hand mounting. Both versions are available.

1. The Y-bridle supplied with the harness is placed as described in 2.2. picture 1 in the channel left and right up to the shoulder pads.



2. Connect the rescue bridle with the harness bridle by looping the bridles or with a quick link (strength > 2400 daN) and fix the connection to prevent slipping (for example by a neopren sleeve).
Loop in the release handle. Use a loop preferable in the middle of the deployment bag.

3. Place the deployment bag in the container. (Lines of deployment bag are facing to the outside). Place the release handle in between flap 3 and 4. Take care that the length of the handle/deployment bag connection (arrow) is long enough that the release pin can unlatch the container safely. Close the flaps by starting with flap 1, then 2,3,4 with the help of a packing cord.

All further steps for closing the Container are identical as described under 2.2 pictures 4 to 8.

Operating notes:

Operation of the protector:

The Pilot has a type certified back protector made out of a special foam, which is sewn in a nylon fabric cover. Before every take off you have to check that the protector is completely filled up with air. Especially on low temperatures and after long disuse of the protector (if compressed during storage) it may take a little longer to be inflated completely.

During a hard landing the air inside of the protector will be compressed and the air will be deflated through the seams of the nylon fabric cover. The resulting deceleration distributes the impact energy over a longer period and protects the spine from extreme peak loads. The G-forces achieved in the type certification were very good. However, even the best back protection does not guarantee the prevention of back injuries!!!

For this reason, the protector should not be used for unnecessary seat board landings. With every use the protector will be less efficient and the effect of protection less - even if no damage is visible.
If a damage is visible the protector is not to be used anymore as well as after a hard landing!! In this case the protector must be exchanged or repaired from an authorised dealer/workshop.

Before use of the harness the following points should be checked:

- Outer shell of the protector and the entire belt system intact?
- Protector fully inflated?
- Rescue container and release handle properly closed and mounted?
- Acceleration system (if mounted) properly mounted and adjusted?
- All harness buckles properly closed and adjusted?

Maintenance / service life of the protector:

The protector is almost maintenance free. Before each take off the protector should be checked if in right position and fully inflated. The protector is because of to the mounting position protected from mechanical damage. Visible damage (holes, cracks) must be repaired, otherwise the outer shell can break during an impact with a loss of damping. After a hard landing with the use of the protector and if a damage is visible the protector must be repaired or exchanged by the manufacturer or an authorised dealer/workshop.

Biplace flights:

The Pilot harness is designed and suitable as a pilot harness for biplace flying.

Towing:

The Pilot harness is suitable for towing if a certified biplace towing release is used. There are no separate attachment points to mount a towing release! Before mounting a towing release please check the towing release manual!

Behavior in particular cases

During water and strong wind landings the pilot/passenger should disconnect as soon as possible from the paraglider / harnesses after landing. For that please loosen the leg belts and then open the leg and chest buckles. We generally recommend to carry a webbing cutter!

For tree landings, etc. the pilot/passenger should first secure themselves against a possible crash and should wait for professional help.

Contrary to above recommendations, it is possible that a different behavior as described is required. The variety of possible situations not allows an universal or general advise for the right behavior. The right behavior is a case-to-case decision in full responsibility of the pilot/passenger. On biplace flights there is a particular responsibility of the pilot for the passenger!

Lifetime and replacement of parts, repair advice

The Pilot is designed for high loads and stress. High demands were set in the choice of materials. The lifetime of the harness depends on a high degree of awareness and treatment of the user. We recommend to inspect the harness periodically for signs of wear. If necessary damaged components must be replaced.

Damaged components may only be repaired by the manufacturer or an authorized workshop. Only original parts are to be used!

If the harness is dirty, clean it only with water. Avoid mechanical stress as brush and rub. Chemical cleaners will damage fabric and webbing.

Except the rubber bands of the deployment bag and sealing thread no spare part is necessary for the Pilot. Only approved rubber bands with the size of 30x3x1 mm or 25x3x1x mm should be used. An inexpensive purchase is possible through us.

Maintenance, inspection, periodic check:

The Pilot is almost maintenance free but it requires a regular check for damage. Regular inspection gives you the guarantee of a full function of the harness.

Take particular care that no dirt gets into the mechanic of the buckles and that all moving parts of the buckle are running free and are not damaged. If needed you can oil the buckles a little bit.

The maintenance of the protector is described separate.

The harness must undergo at least after 24 months a complete check. The carabiner must be replaced according the carabiner manufacturer instructions, lately after 1000 hours or 5 years. Only original carabiners are to be used! The periodic check must be documented.

Storage and transport:

In order to prevent unnecessary weakening of the harness we recommend for storage and transport:

- avoid high temperatures (for example: closed car in summer)
- avoid dealing with fire, sharp objects and chemicals close the harness
- avoid unnecessary long exposure to sunlight as ultraviolet radiation destroys the molecular structure of the material
- avoid contact with salt water or acid liquids
- if the harness is not in use for a long time, especially the back protector should not be stored compressed. Store the harness in a cool, dry place.

Disposal:

The materials used in a paragliding harness require proper disposal. Please return the worn-out equipment to us. The equipment will be disposed properly by us.

Nature- and environment friendly behaviour:

Actually it's self evident, but nevertheless mentioned particularly: Please do our nature near sport in a way which do not stress nature and environment!

Please do not walk beside the marked ways, don't leave your litter, don't make unnecessary loud noises and respect the sensitive balance in the mountains.

Especially at the take-off we have to take care for the nature!

