



# Owner's manual Betriebsanleitung

Revision 1.0. Fassung vom 21.05.2014

## CoconeA

manufactured by



**independence**  
● paragliding

**Fly market GmbH & Co. KG**  
**Am Schönebach 3**  
**D-87637 Eisenberg**

Tel.: +49-8364-9833-0  
Fax: +49-8364-9833-33  
Mail: [info@independence.aero](mailto:info@independence.aero)  
Mail: [info@skyman.aero](mailto:info@skyman.aero)

Sie haben mit dem Gurtsystem Coconea eines der leichtesten 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 Fly market GmbH & Co. KG für Unfälle und Schäden, die aus Nichtbefolgen der Bedienungshinweise resultieren, nicht haftbar gemacht werden kann.

## Technische Beschreibung:

Das Coconea ist ein Gurtzeug für die Verwendung als "Leichtes Luftsportgerät" mit einer Leermasse von weniger als 120 kg in der Sparte Gleitschirm. Das Musterprüfnummer: EAPR GZ-0209/14.

Für eine optimale Anpassung an die Pilotengröße sind 2 Beinsackgrößen für das Coconea erhältlich, die mit beiden Gurtgrößen kombiniert werden können. Es können Rettungsgeräte mit dem Volumen von 2500 bis 6000 ccm verwendet werden.

Technische Daten	Medium	Large
Maximales Einhängewicht	120 daN	120 daN
Leergewicht	3,6 Kg	3,8 kg
Aufhängehöhe inkl. Karabiner	48 cm	50 cm
Protektorsystem	Mousse Bag - Schaumstoff	

## Übersicht:

- a) Rettungsgerätecontainer
- b) Rettungsgeräte-Griff
- c) Brustgurt mit Herausfallsicherung
- d) seitlicher Brustgurt / Verstellschließen
- e) Hauptaufhängung
- f) Längen-/Neigungsverstellung Beinsack
- g) Brummelhakenverschluss Beinsack
- h) Schultergurt mit Verstellschließe
- i) Aufhängung Rettungsschirm Verbindungsleine (verdeckt)
- j) Protektor
- k) Beinschlaufen
- l) Beschleuniger
- m) Beschleunigerseil
- n) vordere Befestigung Gummiseil des Beschleunigers
- o) Umlenkrolle Beschleuniger
- p) Packtasche
- q) Cockpit mit Instrumentenbefestigung





## Einstellmöglichkeiten:

Einstellmöglichkeiten bestehen an den Schultergurten, dem Brustgurt, den seitlichen Brustgurten, Beinschlaufen und der Neigungsverstellung/Längeneinstellung des Beinsackes.

Durch die vielseitigen Verstellmöglichkeiten des Coconea 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.

### Schließen des Beinsackes:

Der Beinsack wird mit den Brummelhaken (g) über Kreuz geschlossen. Es muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass **vor** dem Schließen des Beinsackes zuerst die Beinschlaufen und der Brustgurt geschlossen sind!!!

### Einstellung des Brustgurtes:

Wenn der Brustgurt geschlossen ist, dann ist zugleich die Herausfallsicherung ebenfalls geschlossen. Die Schließen müssen hörbar einrasten! Der Brustgurt wird über die Klemmschließe 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.

### Einstellung der Beinschlaufen:

In der Regel wird die Länge der Beinschlaufen nur einmalig eingestellt. Es ist beim einstellen zu beachten, dass die Länge weder zu lang noch zu kurz gewählt ist. Ist die Beinschlaufenlänge zu lang, dann ist das Hineinrutschen in das Gurtzeug nach dem Start erschwert, ist diese zu kurz ist das Aufrichten zur Landung erschwert.

### Einstellung der Länge und des Neigungswinkels des Beinsackes:

Über die 4 Kunststoffschließen (f) kann die Länge und die Neigung des Beinsackes eingestellt werden. Je nach Beinlänge kann entweder die Beinsackgröße M oder L verwendet werden.

### Einbau des Beschleunigers:

Der Verlauf des Beschleunigerseils ist im Bild „Innenleben des Beinsackes“ ersichtlich. Vom Tragegurt aus gesehen verläuft er durch die Umlenkrolle oberhalb des Sitzbretts (o) und wird mit den Gummiseilen in den Befestigungsschlaufen (n) fixiert.

Die Länge des Beschleunigerseils muss vor dem Flug unbedingt im Simulator eingestellt werden!!!

## 2.2. Einbau des Innencontainers in das Gurtzeug:



1. Verbindungsleine des Rettungsschirms mit der Verbindungsleine des Gurtzeuges einschlaufen oder mit einem Schraubglied (Festigkeit >2400 daN) verbinden. Verbindung (z.B. mit Neoprenschauch) gegen Verrutschen fixieren (roter Kreis). Auslösegriff am Innencontainer einschlaufen. Die Einschlaufung sollte am besten seitlich am Innencontainer erfolgen, damit eine sichere Auslösung gewährleistet ist (grüner Kreis)!

2. Den Innencontainer auf den Gurtzeugcontainer legen. Die Verbindungsleine dem Kanal folgend im Gurtzeugcontainer verstauen. Die Griffverbindung zwischen Containerlappen 1 und 3 aus dem Gurtzeugcontainer führen (roter Pfeil).



3. Packschnur in den Loop der Containerklappe 1 einfädeln. Klappe 1 und 2 über Kreuz schließen und mit einer Packnadel sichern.



4. Containerklappe 3 und 4 schließen und mit Packnadel sichern.



5. Containerklappe 5 und 6 schließen und mit Packnadel sichern.



6. Mit dem Auslösesplint den Container sichern, Packnadel und Packschnur entfernen und Klarsichtabdeckung schließen (roter Kreis). Darauf achten, dass das Verbindungsband zum Rettungsgerät lang genug ist um den Splint sicher zu entriegeln (Pfeil).



7. Spitze der Containerklappe 6 in die Aufnahme von Containerklappe 5 stecken. Auslösegriff unter die Containerklappen stecken (gelbe Pfeile) und in der Abdeckung verstauen (grüner Pfeil). Abdeckung schließen und Griff in die Einschübe stecken (blaue Pfeile).

## **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.

## **Betriebshinweise:**

### **Funktionsweise Protektor:**

Das Coconeas 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.

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 der Protektor getauscht oder 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?
- Alle Gurtschließen ordnungsgemäß geschlossen und richtig eingestellt?
- Beinsack ordnungsgemäß geschlossen?

### **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 zwischen Rettungsgerätecontainer und Sitzbrett 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 Coconeas ist nur als Passagiergurtzeug für doppelsitziges Fliegen geeignet. Als Pilotengurtzeug ist das Coconeas nicht geeignet, da die Größe des Rettungsschirmcontainers nicht für Tandemrettungsgeräte ausgelegt ist.

### **Schleppbetrieb:**

Das Gurtsystem Coconeas eignet sich bei Verwendung der Karabiner als Befestigungspunkt für die Schleppklinke 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 so schnell als möglich nach der Landung vom Gurtzeug bzw. Gleitschirm trennen. Dazu sind nach Möglichkeit 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 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 von Fall zu Fall zu entscheiden.

## **Lebensdauer und Auswechselzeitpunkt von Bauteilen, Reparaturhinweise**

Das Gurtzeug Coconea 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.

Beschädigte Bauteile dürfen nur beim Hersteller oder einer autorisierten Werkstätte instandgesetzt werden. Es sind ausschließlich Originalbauteile zu verwenden.

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.

## **Wartung, Kontrolle, Nachprüfung:**

Das Gurtzeug Coconea 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 entweder nach Anweisung des Karabinerherstellers oder nach spätestens 1000 Flugstunden oder 5 Jahren zu wechseln. Es dürfen nur Originalkarabiner verwendet werden! 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 scharfkantigen Gegenständen und Chemikalien in unmittelbarer Nähe des Gurtsystems
- 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 Coconea 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:

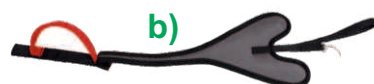
The Coconea is a paragliding harness for the use in a not motorized paraglider. Certification No.: EAPR GZ-0209/14.

For an optimized size adjustment 2 different leg covers are available which can be combined with both harness sizes. Rescue systems from 2500 to 6000 ccm volume can be used.

technical datas	Medium	Large
max. load	120 daN	120 daN
harness weight	3,6 kg	3,8 kg
hangpoint height incl. carabiner	48 cm	50 cm
protector system	Mousse Bag	Mousse Bag

### Overview:

- a) Rescue system container
- b) Rescue system release handle
- c) Safety T-System with chest belt buckle
- d) Lateral chest belt / adjustment buckle
- e) Main suspension
- f) Length and inclination adjustment leg cover
- g) Brommel hook lock leg cover
- h) Shoulder belt with adjustment buckle
- i) Suspension for rescue parachute connection bridle (covered)
- j) Protector
- k) Leg belts
- l) Speedbar
- m) Speedbar rope
- n) Attachment for rubber rope speedbar
- o) Pulley for speed bar line
- p) Storage bag
- q) Cockpit with instrument deck





## Adjustment possibilities:

Adjustment possibilities are existing at the shoulder belts, the chest belt, the lateral chest belts, leg straps, leg cover inclination and length.

By the versatile adjusting possibilities of the CoconeA 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, central button.

### Closing the leg cover:

The leg cover is closed with the brommel hooks (g) crosswise. It must be ensured in any case, that before closing the leg cover the leg straps and chest belt are closed first!!!

### Adjust the chest belt:

If the chest belt is closed, also a safety device (Safe-T-System) is closed. The Click-Lock 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. 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.

### Adjusting of the leg belts:

Usually the length of the leg belts is to be adjusted only once. The buckles are located underneath the seatboard and are accessible from the top. Please pay attention that the length is not too long or too short. If the length is too long then it is quite difficult to get in the right flying position after take off. If the length is too short it is difficult to straighten up in landing position.

### Adjusting the length and inclination of the leg cover:

With the 4 plastic buckles (f) the length and inclination of the leg cover can be adjusted. Depending on the length of the legs with both harness sizes the M or L leg cover can be used.

### Attaching the speed bar:

The rope course of the speed bar is shown in the picture „inside life of leg cover“. It runs down from the risers to the pulley above the seatboard (o) and is fixed with with the elastic rope in the loops (n)  
The length of the speedbar line must be adjusted in a simulator before flight!!!



## 2.2. Mouting the deployment bag into the harness:



1. 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 as shown in the red circle). Loop in release handle with deployment bag. It is best done if a loop on the side of the deployment bag is used to ensure a reliable release (green circle).



2. Put the deployment bag on the harness container. Stow the bridle in the harness container. The handle connection of the deployment bag leaves in between container flap 1 and 3 (red arrow).



3. Loop in a packing cord into loop of container flap 1. Close flap 1 and 2 crosswise and secure it with a packing needle.



4. Close flap 3 and 4 and secure it with a packing needle.



5. Close flap 5 and 6 and secure it with a packing needle.



6. Secure the container with the release pin, remove packing needle and packing cord. Close the transparent cover (red circle). Make sure that the connecting band to the rescue system is long enough to release the pin safely (red arrow).



7. Place top of container flap 6 into slot of flap 5 (red arrow). Place release handle underneath flap 5 and 6 (yellow arrows) and cover (green arrow). Close cover and put the handle in the handle slots (blue arrows).

## **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.

## **Operating notes:**

### **Operation of the protector:**

The Coconea 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. 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 inspected by the manufacturer.

### **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?
- Leg cover properly closed?

### **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 between rescue container and seat board, 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.

### **Tandem flights:**

The Coconea is only suitable as a passenger harness. As a pilots harness the Coconea it is not suitable because the rescue system container will not fit for a tandem rescue system.

### **Towing:**

The Coconea is suitable for towing if the main carabiners are used as attachment points for the towing release. There are no separate attachment points to mount a towing release!

Please check the towing release manual for a correct adaption on the harness.

### **Behavior in particular cases**

During water and strong wind landings the pilot should disconnect himself as soon as possible from the paraglider / harness after landing. For that please loosen if possible 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 should first secure himself 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.

## **Lifetime and replacement of parts, repair advice**

The Coconea 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 pilot. 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.

## **Maintenance, inspection, periodic check:**

The Coconea 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!

