

SOMNIUM

NOVA

NOVA

Manual
_DE _EN

SOMNIUM – für Streckenflieger mit Träumen



NOVA Performance Paragliders

Danke für dein Vertrauen

Herzlichen Dank, dass du dich für ein Produkt von NOVA entschieden hast. NOVA steht für innovative, technisch ausgereifte und qualitativ hochwertige Produkte. Wir sind ein führender Hersteller in der Gleitschirmbranche und bieten dir ein umfangreiches Netzwerk an Dienstleistern, die hochwertige Serviceleistungen offerieren.

Dieses Handbuch enthält wichtige Hinweise zum Umgang mit deinem neuen Gurtzeug. Wir empfehlen dir, es vor dem ersten Flug aufmerksam durchzulesen. Bei Fragen oder Anregungen stehen wir oder ein NOVA-Partner gerne zur Seite.

Weitere Informationen zu diesem und zu unseren anderen Produkten findest du auf www.nova.eu.

Wir wünschen dir großartige Flüge und stets sichere Landungen.

Dein NOVA-Entwicklungsteam

Philipp Medicus
Leitender Designer

Inhalt

Danke für dein Vertrauen	3	In der Luft	32
Über NOVA	5	Allgemein	32
Qualität	6	Start-Check	32
Fliegen und die Natur	7	Start und Landung	32
Das SOMNIUM	8	Einstieg in den Beinsack	33
Einführung	8	Kurvenhandling	33
Features des SOMNIUM	10	Beschleunigen	33
Prolog	12	Beinstrecker	33
Sicherheitshinweise	12	Wasserballast	33
Empfehlungen	13	Schulungsbetrieb	34
Inbetriebnahme	14	Windenschlepp	34
Auslieferung	14	Akro-Fliegen	34
Lieferumfang	14	Tandemfliegen	34
Passive Sicherheit	14	Wartung, Pflege und Reparatur	34
Einstellungen: Grundsätzliches	14	Wartung	34
Schließen der Gurte	15	Airbag-Handhabung und Wartung	36
Schließen des Beinsacks	16	Check	36
Cockpit adjustieren	17	Reparaturen	36
Trinksack verstauen	17	Weitere Hinweise	36
Grundeinstellungen	18	Entsorgung	36
Einstellungen am Beinsack	20	Technische Daten	37
Fliegen ohne Beinsack	21	Materialien	37
Einstellen des Beschleunigers	23	Zulassung	37
Optionaler Beinstrecker	23	_ENGLISH MANUAL	38
Verbindung mit dem Rettungsschirm	24		
Einbau des Rettungsschirms	25		
Handhabung	30		
Technische Features	30		



Über NOVA

Angetrieben von der Idee, bessere Gleitschirme zu bauen, gründeten wir 1989 NOVA. Rasch wuchs daraus ein Unternehmen, das sich zu einem führenden Anbieter entwickelte. Diese Stellung konnten wir festigen und ausbauen.

Unser Unternehmenssitz ist in Terfens nahe Innsbruck. Dank dieser Lage sind wir in 20 Minuten am Fuße des Rofangebirges, das des Achensees und der damit verbundenen Testmöglichkeiten wegen unser Hauptfluggebiet wurde. Alternativ liegen das Zillertal, das Stubaital oder auch die Alpensüdseite sehr nahe.

Für uns als Gleitschirmhersteller ist die Nähe zu den Bergen essentiell: Einerseits benötigen wir für eine hochwertige Entwicklungsarbeit ein entsprechendes Gelände. Andererseits wollen wir am Puls der Zeit bleiben und eng mit unseren Kunden verbunden sein. In Tirol und rundherum ist Fliegen für viele mehr als nur ein Sport. Diese positive Einstellung überträgt sich auf unsere Arbeit und hilft uns, immer noch bessere Produkte zu entwickeln – spezifiziert auf deine Ansprüche.

NOVA besteht aus einem hoch qualifizierten Team. Fast alle Mitarbeiter fliegen selbst. Sie teilen mit dir deine Leidenschaft. Diese Begeisterung für den Flugsport kombiniert mit unserem Know-how sind unser Antrieb für Innovation. Danke, dass du dich für eines unserer Produkte entschieden hast!



Qualität

Wenn bei Gleitschirmen, Gurtzeugen und Zubehör über Qualität gesprochen wird, ist der Fokus meist auf Sichtbares gerichtet: Auf Nähte, auf Materialien, auf Symmetrie in der Verarbeitung. Dies alles sind auch bei uns wichtige Indikatoren – wir bei NOVA verstehen unter Qualität jedoch weit mehr.

Qualität bedeutet für uns ein Kreislauf an Prozessen, der mit der richtigen Idee beginnt und bei einem tiefgreifenden Kundenservice endet. Dazwischen liegen eine verantwortungsvolle Entwicklung und Erprobung; eine Serienproduktion mit Stückprüfung und ein Netzwerk an verantwortungsvollen Händlern und autorisierten Service-Betrieben.

Wir wollen dir nicht nur ein sehr gutes, sondern auch das richtige Produkt anbieten. Das langfristige Vertrauen unserer Kundinnen und Kunden, der verantwortungsvolle Umgang damit, ist für uns das höchste Gut. Qualität setzen wir gleich mit der Zufriedenheit unserer Kunden. Wenn wir deinen Erwartungen gerecht werden, haben wir qualitativ gearbeitet.

Fliegen und die Natur

Fliegen bedeutet einerseits, eine besondere Form von Freiheit zu erleben. Andererseits gilt es Normen und ethische Grundregeln zu befolgen. Bitte zolle nicht nur deinen Kolleginnen und Kollegen in der Luft Respekt, sondern beachte auch die Interessen von Grundbesitzern (Start- und Landeplatz), die luftfahrtrechtlichen Reglementierungen sowie dein Einwirken auf die Natur.

Wir bitten dich im Sinne unseres Sports und der Umwelt, das Gleitschirmfliegen möglichst natur- und landschaftsschonend zu betreiben. Neben selbstverständlichen Dingen wie keinen Müll zu hinterlassen, solltest du vermeiden, Tiere wie Greifvögel oder Rotwild durch nahes Vorbeifliegen zu erschrecken. Gerade in der kalten Jahreszeit kann dieser Stress für Tiere lebensbedrohlich sein.

Ein achtsamer Umgang mit den Bedürfnissen dieser Wildtiere ist dein Beitrag zur Sicherung deren Lebensräume. Zudem vermeidet ein respektvolles Verhalten potentielle Konflikte mit Interessengruppen wie Jägern, deren Einkommen an einen intakten Wildbestand geknüpft ist.



Das SOMNIUM

Einführung

Das SOMNIUM bietet alles, was Streckenjäger suchen: Eine hohe Bequemlichkeit, eine aerodynamische Sitzposition mit geringer Stirnfläche und dank Hybrid Protection eine beeindruckende passive Sicherheit. Das geringe Gewicht von nur 3,7 Kilogramm (Größe S) erleichtert den Marsch zum Startplatz erheblich.

Mehr Sicherheit

Das SOMNIUM ist mit einem innovativen Hybrid Protector ausgestattet: Bereits beim Auspacken aus dem Rucksack füllt sich unter dem Gesäß ein Schaumprotector. Einmal in der Luft, wird dieser von einem Airbag unterstützt. Dieses Luftpolster umschließt nicht nur das Becken – er schützt auch den gesamten Rücken. Das SOMNIUM bietet damit eine in dieser Klasse einzigartige passive Sicherheit.

Mehr Leistung

Mit Split Loops verfügt das SOMNIUM über ein Sitzkonzept, das einerseits sehr bequem ist, andererseits auf Talquerungen die Leistung deines Gleitschirmes verbessern kann: Die Tendenz zum Rollen wird gedämpft, was sich in Folge zu Gunsten der Gleitzahl auswirkt – insbesondere in turbulenten Luftmassen. Die schnittige Form und der schmale Beinsack unterstreichen diesen Leistungsanspruch.

Weniger Gewicht

Kleines Packmaß, niedriges Gewicht: Das SOMNIUM ist seiner Hybrid Protection wegen klein packbar und mit nur 3,7 Kilogramm (Größe S) außerordentlich leicht – ohne dabei Abstriche bei der passiven Sicherheit zu machen. Der Schaumprotector lässt sich stark komprimieren; der Airbag wird – bis auf den Stoff – zu Luft. Das SOMNIUM bietet damit ein rundes Paket aus Leistung, Sicherheit und niedrigem Gewicht.

In einem Tech-Film haben wir alle wesentlichen Funktionen in Kurzform erklärt. Du findest ihn unter:

www.nova.eu/de/gurtzeuge/somnium/#c7437



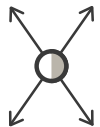
Features des SOMNIUM



**HYBRID
PROTECTOR**

Sehr sicher, sehr leicht

Hybrid Protection vereint die Vorteile aus Foam (Schaum) und Airbag Protection: Geringes Gewicht, kleines Packmaß und hohe passive Sicherheit. Gurtzeuge mit Hybrid Protection bieten die perfekte Synthese aus den Vorteilen zweier Schutzmechanismen.



**TAILOR-MADE
GEOMETRY**

Jedem das Besondere

Unsere kleinen und großen Größen sind kein skaliertes Abbild der Mittelgröße. Jede Größe ist individuell. Das Resultat von Tailor-made Geometric: Jede Pilotin und jeder Pilot kommen in den Genuss einer optimalen Sitzposition – Schluss mit proportionaler Geometrie von der Stange!



**FRONT
CONTAINER**

Immer im Blick

Stets mit beiden Augen im Blick und einfach auslösbar: Front Container bieten ein hohes Maß an Sicherheit – allein schon ihrer Sichtbarkeit wegen. Dies ist einer der Gründe, warum wir bei einigen unserer Gurtzeuge, insbesondere bei leichten Modellen, auf Front Container setzen.

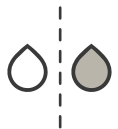


Leicht und haltbar

Gewichtsreduzierte Gurtzeuge kombinieren ein niedriges Gewicht mit einer hohen Alterungsbeständigkeit und Robustheit. Möglich machen dies hochwertige Stoffe und ausgefeilter Zuschnitt, die unnötigen Materialeinsatz auf ein Minimum reduzieren.



**WEIGHT
OPTIMISED**



**SPLIT
LOOPS**

Mehr Komfort

Gurtzeuge mit Split Loops verfügen über eine Einzelbeinaufhängung statt eines Sitzbrettes. Die Konsequenz ist eine hohe Wendigkeit kombiniert mit einer angenehmen Dämpfung und einer beeindruckenden Laufruhe – leistungsminderndes Rollen wird verringert.



**SCOOP
PROTECTOR**

Schutz mit Bestand

Der Einfüllstutzen, der so genannte Scoop, ist jenes Bauteil, das für eine schnelle Füllung des Airbags entscheidend ist. Beim Packen des Gurtzeugs in den Rucksack kann dieser Scoop jedoch beschädigt werden. Der Scoop Protector verhindert dies.



Prolog

Das SOMNIUM richtet sich primär an Pilotinnen und Piloten mit Leistungsanspruch. Es bietet eine hohe passive Sicherheit kombiniert mit einem niedrigen Gewicht und sehr guter Aerodynamik. Die hohe Bequemlichkeit und der Beinsack dienen zudem dem Flugkomfort.

Sicherheitshinweise

- Unsere Gurtzeuge sind fürs Gleitschirmfliegen entwickelt und gebaut. Das maximal vorgesehene Pilotengewicht beträgt 130 Kilogramm (laut LTF-Zulassung).
- Unsere Gurtzeuge sind nicht für den Freifall geeignet. Auch die Rettungsaufhängungen halten einer Freifallöffnung nicht stand.
- Der Pilot sollte sein Gurtzeug am Boden korrekt einstellen, nicht in der Luft. Die richtige Einstellung ist eine maßgebliche und sicherheitsrelevante Eigenschaft.
- Der Aufprallschutz des Gurtzeugs erhöht die passive Sicherheit, er bietet jedoch keinesfalls einen umfassenden und vollständigen Schutz vor Verletzungen. Die Schutzmechanismen helfen, den etwaigen Aufprall zu dämpfen und senken das Verletzungsrisiko bei einem Aufprall aus geringer Höhe. Dies betrifft insbesondere Unfälle bei Starts und Landungen. Je höher die Aufprallenergie, desto geringer der Nutzen.
- Führt man ein Sicherheitstraining durch, gilt es bei einer Notwasserung zu beachten, dass der Airbag Auftrieb erzeugt und einem den Kopf unter Wasser drücken kann. Zudem können sich die Airbag-Kammern füllen, was einen nach unten zieht. In Folge ist eine organisierte und schnelle Rettung aus dem Wasser wichtig.

Allgemeines zum Gleitschirmsport

Als Luftfahrtgerät sind Gleitschirme und in Folge die Benutzung von Gurtzeugen einem Regelwerk unterworfen. Je nach Land ist eine Ausbildung zwingend vorgeschrieben. Zudem gilt es, Vorschriften – etwa das geltende Luftrecht – zu befolgen. Gleitschirmpiloten müssen eine gültige Berechtigung vorweisen können und sind verpflichtet, sich den Vorschriften des Landes entsprechend zu versichern. Piloten müssen in der Lage sein, das Wetter richtig einzuschätzen. Die Verwendung eines Helms und Protektors sowie das Mitführen eines Rettungsschirms sind – je nach Land – verpflichtend und dringend zu empfehlen.

Piloten tragen selbst das Risiko über die fachgerechte Ausübung ihres Sports. Gleitschirmfliegen birgt die Gefahr schwerer Verletzungen oder des Todes in sich. Wir als Hersteller können nicht für die unsachgemäße Ausübung des Sports zur Haftung herangezogen werden.

Unerfahrenen Piloten oder Fliegern mit einem sehr hohen Sicherheitsbedürfnis raten wir zu einem betreuten Fliegen im Rahmen einer Flugschule. Viele unserer NOVA-Partner bieten solche Leistungen an.

Empfehlungen

Gurtzeug und Gleitschirm bilden eine wichtige Einheit. Nur wer sich sicher fühlt, kann die volle Leistung seines Schirme ausschöpfen. Im Umkehrschluss führt eine Überforderung mit einem Gerät nicht zu besseren Flugleistungen und birgt Gefahren in sich.

Nach dem Neukauf empfehlen wir die Teilnahme an einem Sicherheitstraining. Dabei sollten insbesondere jene Manöver geflogen werden, welche in der Praxis auftreten können – insbesondere seitliche Klapper und Frontklapper.

Regelmäßiges Fliegen, Groundhandling sowie auch eine theoretische Fortbildung sind ratsam. Wir empfehlen dir, dich kontinuierlich mit deiner Flugtechnik und den Besonderheiten deines Materials auseinander zu setzen. Darüber hinaus bist du als Halter deines Geräts verpflichtet, Überprüfungsrichtlinien einzuhalten.

Mehr dazu im Kapitel »Pflege und Instandhaltung«.

Inbetriebnahme

Auslieferung

Jeder Partner von NOVA muss das Gurtzeug vor dem Verkauf kontrollieren und auf die korrekte Grundeinstellung überprüfen. Etwaige Mängel am Produkt sollten bereits vor dem Kauf mitgeteilt werden.

Lieferumfang

Dein Gurtzeug wird mit:

- Beschleuniger
- Beinstrecker
- zwei NOVA-Stratus-Karabinern
- Rettungsriff
- Integrierte V-Leine
- Betriebshandbuch
- Stickern (Aufkleber)

ausgeliefert.



Passive Sicherheit

Das NOVA SOMNIUM ist mit zwei Schutzsystemen ausgestattet. Zusammen bilden sie einen Hybrid Protector.

Der Hybrid Protector vereint die Vorteile aus Foam (Schaum) und Airbag Protection: Geringes Gewicht, kleines Packmaß und hohe passive Sicherheit. Gurtzeuge mit Hybrid Protector sind in der Regel so ausgeführt, dass ein Schaumprotector unter dem Gesäß verbaut ist, welcher bereits während des Startvorgangs den vollen Schutz bietet.

Einmal in der Luft, füllt sich der Airbag hinter dem Rücken und bietet zusätzlichen Schutz für diesen Körperbereich. Bei der Gestaltung der Form des Airbags wurde auf eine aerodynamisch günstige Form hohen Wert gelegt. Der Hybrid Protector eignet sich besonders bei Allround- und Streckengurtzeugen, die leicht und sicher sein sollen.

Einstellungen: Grundsätzliches

Bitte stelle dein Gurtzeug vor dem ersten Flug am Boden ein. Schließe die Schnallen und hänge dich dann mit den Karabinern an einer Vorrichtung ein. Noch realistischer

wird die Simulation, wenn du deine Flugbekleidung trägst – eine dicke Jacke kann erheblichen Einfluss auf die Sitzposition haben.

Ausgeliefert wird das SOMNIUM in der Grundeinstellung. Du erkennst diese an der roten Vernähung am schwarzen Gurtband.

Bitte beachte: Egal, wie du dein Gurtzeug einstellst – wichtig ist, stets das Gurtzeug symmetrisch einzustellen. Asymmetrie kann zu Richtungsfliegen und zu negativen Folgen im Extremflug führen.

Bitte teste die gewählte Voreinstellung bei einem ruhigen Gleitflug. Merke dir in der Luft, welche Veränderungen du vornehmen möchtest. Nach dem Flug kannst du das Prozedere der Ersteinstellung wiederholen und den Gurt entsprechend anpassen.

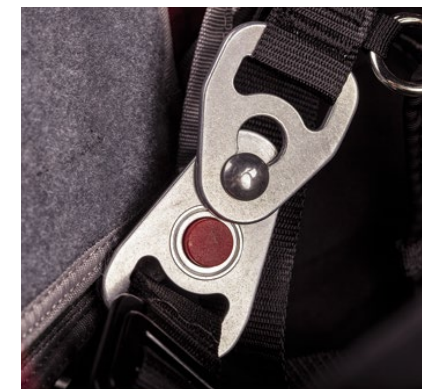


Schließen der Gurte

Prüfe vor jedem Start, ob alle Schnallen zu und auch richtig geschlossen sind. Ein richtiges Schließen erkennst du an einem markanten »Klick«-Geräusch. Zudem muss der rote Druckknopf die zweite Schnalle leicht überragen und sie damit am Ausfädeln hindern.

Ein Start mit offenen Schnallen kann einen Unfall mit Todesfolge bedeuten.

Beingurte und Brustgurt bilden eine Einheit. Achte beim Schließen, dass die Gurte nicht rotiert sind.



Schließen des Beinsacks

Führe zum Schließen den schwarz gummierten Stift durch die rote Lasche am linken oberen Ende des Beinsacks. Fädele im Anschluss die Schließklinge durch jenen Loop, welcher an der linken Aufhängung befestigt ist.

Dies gilt es nach dem Schließen der Brust- beziehungsweise Beingurte durchzuführen. Der Beinsack-Schließer dient darüber hinaus als Anti-Herausfall-Sicherung. Bitte nutze jedoch jedes Schließen des Beinsacks zur gleichzeitigen Überprüfung des korrekten Verschlusses von Brust- beziehungsweise Beingurten.



Fixiere im Anschluss den Kunststoff-Schließer, welcher linksseitig den Beinsack mit dem Gurtzeug verbindet.

Bitte öffne den Beinsack-Schließer erst nach der Landung. Ziehe dazu an der Klinge des Schließers. Diese öffnet und kann aus dem Loop herausgezogen werden.



Cockpit adjustieren

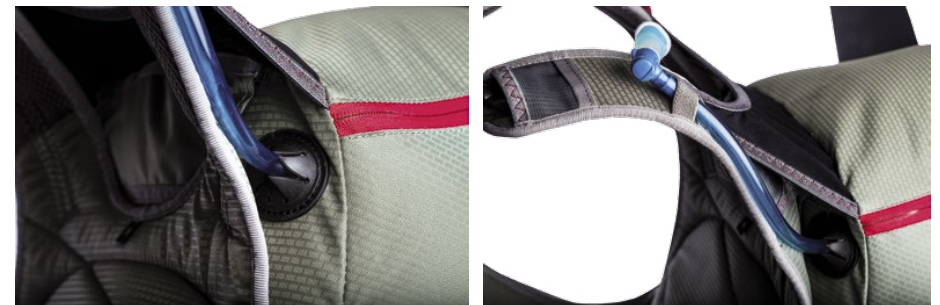
Am Cockpit finden eine Reihe von Instrumenten Platz. Fixiere diese mit Klettverschluss und sichere sie am eingenähten Loop. Zur Vermeidung von Leineneinhängern empfehlen wir dir, zur Sicherung der Instrumente Schraubschäkel und keine Schnappkarabiner zu verwenden.

Mit zwei grauen Fädellaschen (links und rechts) kannst du die Position des Cockpits variieren. Einerseits in der Höhe, andererseits im Winkel.



Trinksack versteuen

Im Rückenfach kann ein Trinksack versteuert werden. Der Schlauch wird in Folge durch ein spezielles Loch nach außen geführt. Nutze die Gummilasche an den Schultergurten zur Fixierung des Schlauchs.





Anmerkung: Bei dieser Darstellung ohne Beinsack sind die Einstellgurte besser zu erkennen.

Grundeinstellungen

1 Schultergurte

Die Schultergurte sind auf die PilotInnengröße richtig einzustellen. Richtig bedeutet, in sitzender Position locker und nicht auf die Schulter drückend adjustieren; jedoch gleichzeitig straff genug, um den Piloten ausreichend gut zu stützen. Die Länge der Gurte kann stufenlos eingestellt werden. Wichtig ist, beide Gurte symmetrisch einzustellen.

2 Rückengurte

Mit den Rückengurten lässt sich die Sitzposition einstellen. Manche PilotInnen bevorzugen eine leicht liegende, andere eine sehr gerade Position. Allgemein empfehlen wir den Bereich der Grundposition (rote Vernähung an der Schnalle).

Mit ziehen an der Schlaufe wird die Sitzposition steiler. Mit einem Betätigen der Schnallenöffnung weitet sich der Gurt und der Sitzwinkel wird flacher. Wichtig ist wiederum, beide Gurte symmetrisch einzustellen.

Das SOMNIUM verfügt über je zwei Rückengurte. Beide sollte auf Zug sein.

3 Beingurte, Brustgurt

Die Beingurte verbinden den Piloten mit dem Sitzbrett und in Folge mit dem Gurtzeug. Beim SOMNIUM dienen sie gleichzeitig als Brustgurt.

Die Brustgurtweite beeinflusst maßgeblich die Flugeigenschaften deines Gleitschirms. Je weiter, desto agiler. Je schmaler, desto gedämpfter. Wir empfehlen bewusst keinen generellen Wert: Die richtige Einstellung ist eine Frage persönlicher Präferenzen. Mit ziehen an der Verstell Schlaufe kannst du den Gurt enger ziehen.

4 Beingurtweite

Je nach Geschmack kannst du die Beinabstand deiner Split Loops enger oder weiter einstellen. Finde eine Einstellung, welche dir am meisten zusagt.

Allgemein empfehlen wir, eine Position zu wählen, welche nicht zu stark liegend ist. Die besten Flugeigenschaften entfaltet das SOMNIUM im Bereich der Grundeinstellung (leicht nach hinten geneigter Oberkörper, nicht zu stark liegend).

Einstellungen am Beinsack



Das SOMNIUM ist mit einem Beinsack ausgestattet. Dieser verbessert die Aerodynamik, sorgt für Wärme und ermöglicht dir langes und entspanntes fliegen. Wichtig ist die richtige Einstellung:

1. Im Inneren des Beinsacks findest du vier blaue Gurte. Zwei sind obenliegend, zwei untenliegend. Stelle alle vier mittels der Kunststoff-Fädelschnallen **I** auf dieselbe Länge ein. Du erkennst die Länge an der Überlänge der blauen Gurte. Ein Maßband ist zum Einstellen hilfreich.
2. Nun gilt es, die Länge des Beinsacks richtig einzustellen. Richtig bedeutet, du musst deine Beine völlig ausstrecken können und einen leichten Druck spüren. Der Druck soll allerdings nicht hoch sein. Dies würde sich im Flug ermüdend auswirken. Kürze oder verlängere die blauen Gurte.
3. Der Beinsack sollte möglichst faltenfrei sein. Schräg verlaufende Falten sind meist die Folge einer asymmetrischen Länge von oberen und unteren Gurten. Bitte überprüfe bei starken Falten die Symmetrie der Einstellung.
4. Die Unterkante des Beinsacks sollte möglichst parallel zum Boden verlaufen. Dies ist die aerodynamisch beste Position. Ein leichter Winkel nach unten ist tolerabel. Nach oben sollte der Sack keinesfalls zeigen.

5. Wenn deine Position passt (Beinsack horizontal beziehungsweise parallel zum Boden verlaufend), gilt es, eine Feineinstellung des Gurtzeugs vorzunehmen. Ändere deinem Geschmack entsprechend wie im Kapitel zuvor skizziert die Längen von Schulter und Rückengurt.
6. Prüfe nach der Feineinstellung erneut die den Winkel des Beinsacks. Eine Veränderung der Rückeneinstellungen führt zu einer Verlagerung des Schwerpunkts nach vorne oder hinten. Passe entsprechend den Beinsack an.

Fliegen ohne Beinsack

Das SOMNIUM kann auch ohne Beinsack geflogen werden. Beachte jedoch, dass du einen Frontcontainer samt Rettungsschirm benötigst, denn mit dem Beinsack wird auch der integrierte Container abgebaut.

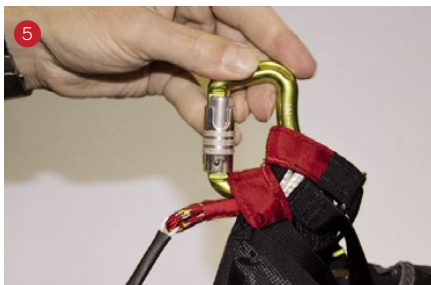
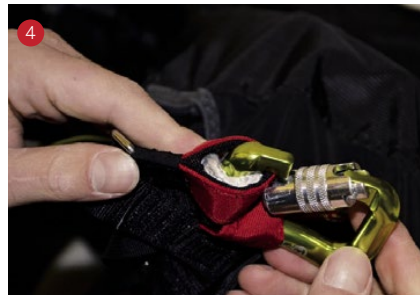
Der Umbau funktioniert wie folgt:

1. Öffne die Schraubkarabiner **II** und entferne sie samt den blauen Gurten aus den Schlaufen.
2. Fädle den Hauptkarabiner **III** aus den Aufhängungen aus und entferne dabei die beiden weißen Dyneema-Schleifen. Es handelt sich dabei um die Beinsackaufhängungen.
3. Trenne den Klettverschluss **IV**, welcher Gurtzeug und Beinsack verbindet.
4. Öffne die beiden Klippverschlüsse **V** welche hinter einem kleinen Schlitz zu finden sind sowie jenen am Ende des roten Rettungskanals.
5. Öffne den Verbindungsschäkel des Rettungsschirms welcher im Frontcontainer zu finden ist. Verstaue die Rettungsschirm-Verbindungsleine im Nackenbereich und sichere sie gegen ein Herausfallen.
6. Nun kann der Beinsack entfernt werden.
7. Der mitgelieferte Beinstrecker kann nun montiert, richtig abgelängt und per Gummizug mit dem Beschleuniger verbunden werden. Als Einhängepunkt dienen die beiden mit **II** gekennzeichneten Schlaufen.

Zum Montieren des Beinsacks gilt es diesen Prozess in umgekehrter Reihenfolge auszuführen. Die Verbindungsleine der Rettung muss wieder durch den Kanal Richtung Frontcontainer verlegt werden. Im Anschluss gilt es den Schäkel des Rettungsschirms wieder zu verschließen und den Frontcontainer ordnungsgemäß zu packen. Wichtig ist, die Beinsackgurte richtig an der Hauptaufhängung (Karabiner) einzufädeln.

Dies funktioniert folgendermaßen:

- 1 Die Hauptaufhängung besteht aus drei Laschen. Halte sie in korrekter Position und fädle die weiße Dyneema-Schleufe des Beinsacks durch die rot markierte Hüftabstützung.
- 2 Es folgt eine schwarze Aufhängung. Fädle die Dyneema-Schleufe nicht (!) hindurch sondern außen an der Aufhängung vorbei.
- 3 Die folgende rote Rückenabstützung gilt es wieder durchzufädeln.
- 4 Nun wird der Hauptkarabiner beginnend bei der Hüftabstützung durch alle drei Aufhängungsschleifen durchgefädelt. Ganz zum Schluss wird auch die Beinsack-Schleufe durchgefädelt. Das Vorbeischlaufen an der schwarzen Mittelabstützung verhindert ein Zurückrutschen der Dyneema-Schleufe.
- 5 Diesen Vorgang gilt es auf der anderen Seite zu wiederholen.



Einstellen des Beschleunigers

Die Beschleunigerschnüre werden durch je eine Rolle und einen Kunststoffschlauch hindurch in Richtung des Ende der Split Loops (Kniekehle) geführt. Dort werden sie noch durch zwei Metallringe gefädelt, welche an einem Gummizug befestigt sind. Nun gilt es, die Schnüre mit dem Beschleuniger symmetrisch (!) zu verknoten.

Von der Bodenplatte weg stehen zwei Gummizüge. Diese gilt es mit dem gebogenen Teil des Beschleunigers zu verknoten. Die Verknotung sollte mit einem gewissen Abstand erfolgen, sodass sich der Beschleuniger nicht verdrehen kann.

Wichtig ist die richtige Einstellung der Länge des Beschleunigers. Bei zu kurzer Einstellung besteht die Gefahr, dass der Schirm ständig beschleunigt wird, was in jedem Fall zu vermeiden ist. Zudem kann das Beschleunigerpedal durch eine zu kurze Seileinstellung für die Füße unerreichbar werden.

Bei zu langer Einstellung ist es nicht mehr möglich, den Schirm bis zu seiner Maximalgeschwindigkeit zu beschleunigen.

Wir empfehlen, den Beschleuniger bei der Montage etwas zu lang einzustellen und im Flug den Leerweg abzuschätzen. In Folge kann der Beschleuniger um diesen Leerweg verkürzt werden.

Achtung: Bei zu langer Einstellung besteht die Gefahr, dass man beim Schließen des Beinsacks den Beschleuniger mit dem Bein erwischt. Sei dir dessen bei deinem ersten Flug bewusst. Bei korrekter Ablängung des Beschleunigers tritt dies in der Regel nicht auf.

Die Beschleunigerschnur muss auf der rechten Seite zwischen rotem Rettungsleinenkanal und Gurtzeug verlaufen. Sie darf keinesfalls außenseitig verlaufen. Dies kann bei einer Notschirmöffnung zu Komplikationen führen.

Optionaler Beinstrecker

Wie zuvor beschrieben, kann der Beinsack entfernt und durch einen Beinstrecker (im Lieferumfang) ersetzt werden. Dieser erhöht den Komfort in der Luft. Mit Schraubkarabinern werden Beinstrecker und Gurtzeug miteinander verbunden. Ein Gummizug dient zur Fixierung des Beschleunigers am Beinstrecker.

Bitte verwende ausschließlich den von uns empfohlenen und dem Gurtzeug beiliegenden Beinstrecker.



Verbindung mit dem Rettungsschirm

Allgemeines

Das Paket aus Gurtzeug und Rettungsschirm ist kein standardisierbares: Rettungsschirme variieren je nach Größe und Packweise in deren Volumen. Das SOMNIUM ist mit einem Frontcontainer ausgestattet, welcher in der Regel gut mit unterschiedlichen Volumina zu umgehen kann. Das maximale Volumen des Rettungsschirms darf fünf Liter nicht überschreiten.

Der Einbau eines Rettungsgeräts und die Überprüfung der Kompatibilität beider Systeme sollten – zu Gunsten deiner Sicherheit – von einem Experten durchgeführt werden. Wir empfehlen dir, dazu einen NOVA-Service-Partner zu kontaktieren: www.nova.eu/de/try-buy/

Auswahl des Rettungsschirms

Der Frontcontainer ist aus stretchfähigem Material gefertigt. Die Dehnbarkeit des Materials ermöglicht den Einbau von klein- und großvolumigen Rettungsschirmen. Achte jedoch darauf, dass der Schirm gut lagegesichert ist. Er darf sich nicht bewegen oder gar drehen im Container.

Moderne Rettungsschirme finden in der Regel gut Platz im Container. Bei sehr großvolumigen Rettungen – in der Regel älteren Baujahres – kann der Platz im Container eng werden. Sollte der Retter zu straff sitzen, empfehlen wir dir, von dieser Kombination Abstand zu halten.

In jedem Fall muss ein Kompatibilitätstest durchgeführt werden. Also wie beziehungsweise ob Rettungsschirm und Gurtzeug überhaupt zueinander passen. Bei Inkompatibilität gilt es, einen anderen Rettungsschirm auszuwählen.

Steuerbare Rettungsschirme

Das SOMNIUM kann mit einem steuerbaren Rettungsschirm wie den von NOVA produzierten BEAMER ausgerüstet werden. Dazu müssen die standardmäßig verbauten roten Verbindungsgurte ausgebaut und jene des steuerbaren Retters im selben Kanal neu verlegt werden. Befestigt werden sie mit Schraubkarabinern (mindestens 2400 daN Festigkeit) an den Schulerschlaufen, welche unterhalb einer Stretch-Abspannung zu finden sind. Bitte sichere beide Gurte mit O-Ringen gegen ein Verrutschen.

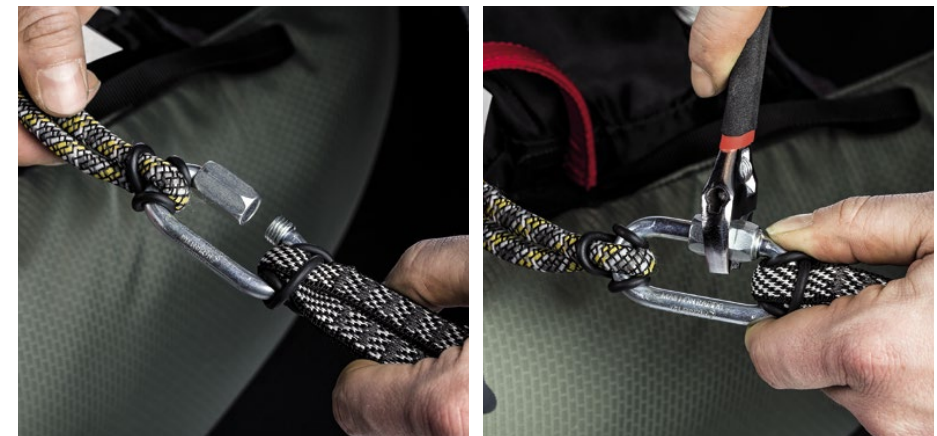
Bei steuerbaren Rettungsschirmen gilt es – analog wie bei nicht steuerbaren –, einen Kompatibilitätstest durchzuführen. NOVA empfiehlt, diesen von einem Service-Partner durchführen zu lassen.

Einbau des Rettungsschirms

1 Verbindung zum Gurtzeug

Erster Arbeitsschritt ist das Verbinden des Rettungsschirms mit dem Gurtzeug. Dazu müssen der Verbindungsgurt des Gurtzeugs und jener des Retters miteinander verschraubt werden.

Wir empfehlen, ovale Karabiner mit einer Bruchlast von 2500 Kilogramm (>2500 daN) oder mehr zu verwenden. Bewährt hat sich das Modell *Normal Mailion Rapide* mit ausreichend hoher Bruchlast (Abhängig vom Durchmesser).



Die beiden Verbindungsgurte gilt es mit O-Ringen aus Gummi gegen eine Lageveränderung zu sichern. Anschließend den Karabiner mit einem Schraubenschlüssel mit korrektem Drehmoment verschließen. Bitte halte dich dabei an die Empfehlungen des Karabinerherstellers.

Die Verbindungsleine ist an den Schultern mit den dortigen Aufhängungen fest verschraubt (Sackstich). Prüfe beim Einbau des Rettungsschirms diese Verbindungen. Bei steuerbaren Rettungsschirmen kann die Verbindungsleine alternativ an der Hauptaufhängung eingehängt werden. Bitte halte dich hierbei jedoch an die Empfehlungen des Herstellers deines Rettungsschirms.

Die Verbindungsleine gilt es nun im roten Kanal beziehungsweise grau-verdeckten Kanal sauber zu verstauen.

2 Auslösegriff verbauen

Danach gilt es, den Auslösegriff mit dem Container des Rettungsschirms zu verbinden. Wähle dazu die mittige Schlaufe des Innencontainers (Stirnfläche) und

fädle die schwarze Bandschleife des Rettungsgriffs durch diese Container-Schleufe. Führe im Anschluss den roten Rettergriff durch die schwarze Bandschleife und verbinde damit Container und Auslösegriff.

Ziehe den entstandenen Schlaufknoten fest. Die schwarze Bandschleife des Auslösegriffs und die Schleufe des Innencontainers müssen ohne Spiel ineinander verschlauft sein.



3 Rettungscontainer einbauen

Nun wird der Rettungscontainer flach, also mit der Öffnung und den verschlauten Leinen nach unten, in den Frontcontainer gelegt. Der Griff muss nach rechts außen zeigen (Flugrichtung). Sofern die Verbindungsleine nicht bereits im roten Kanal versteckt ist, gilt es diese sauber zu integrieren.

4 Frontcontainer verschließen

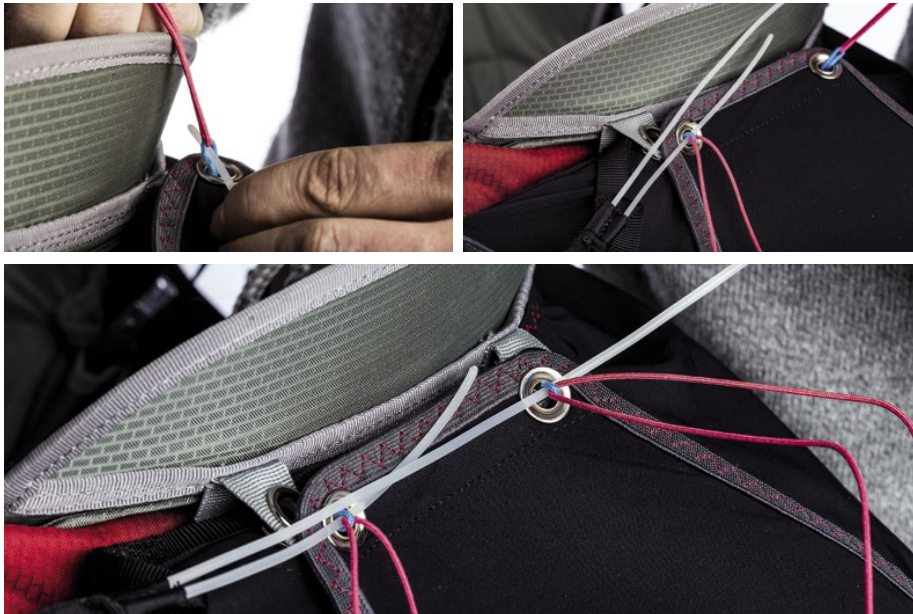
Passt der Sitz des Rettungsschirms, gilt es, je eine Leine durch die beide Loops der Kleeblätter zu fädeln. In Folge werden erst die außenliegenden Kleeblätter, gefolgt von den grauen Loops eingeschlauft.



5 Splinte verschließen

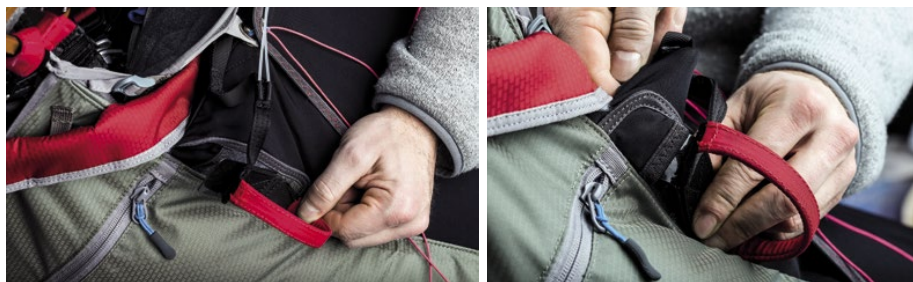
Achtung: Der nun folgende Arbeitsschritt ist sehr wichtig für die korrekte Funktionsweise deines Rettungssystems! Führe den kürzeren Stift durch jenen Loop, der sich näher beim Auslösegriff befindet und den langen Stift durch jenen, der weiter links (Flugrichtung) ist.

Führe nie den langem Stift durch beide Loops! Dies würde eine Auslösbarkeit unterbinden!



6 Auslösegriff einsetzen

Baue nun den Auslösegriff in die Aufnahmeeinheit auf der rechten Seite ein. Stecke dazu erst das untere Kunststoffteil in die Stoffflasche und dann das obere in die flexible, aus Neopren gefertigte Lasche. Ein Klettverschluss sichert darüber hinaus die Lage des Auslösegriffs. Im Anschluss schließt die umklappbare Deckellasche den Container.



7 Kompatibilitäts- und Funktionstest

Ist der Frontcontainer verschlossen, muss die Auslösbarkeit des Rettungsschirms überprüft werden. Belasse dazu die Leinen in den Loops und ziehe am roten Rettungsgriff. Wenn alles richtig verbaut wurde, lösen sich die beiden Stifte und der Rettungsschirm lässt sich im Anschluss mit geringem Kraftaufwand aus dem Frontcontainer ziehen. Die Auslösekraft darf sieben (7) daN nicht überschreiten. Ist die Auslösekraft deutlich höher, ist vermutlich der Rettungsschirm zu großvolumig. Sollte sich der Frontcontainer nicht auslösen lassen, ist die Verstiftung der Loops zu überprüfen (nie einen Stift durch zwei Loops fädel!).

Bei einem tatsächlichen Retterwurf muss das Paket aus Retter (Innencontainer) samt Griff aus dem Frontcontainer herausgezogen und nach rechts rausgeworfen werden. Es ist wichtig, den Griff nach dem Wurf loszulassen. Bei Unsicherheiten oder Problemen raten wir dir dringend an, einen NOVA-Service-Partner oder deinen Fachhändler zu kontaktieren.

Nach dem Auslösetest muss der Frontcontainer erneut verschlossen und die Gleitschirmleinen vorsichtig, also langsam, abgezogen werden. Die Deckellasche kann im Anschluss nach unten geklappt werden.

Kontrolliere bei der Kompatibilitätsprüfung weiters, dass der Beschleuniger oder Beinstrecker bei der Retterauslösung nicht hinderlich sind.



Anmerkungen

- Kontrolliere vor jedem Flug den richtigen Verschluss des Containers. Prüfe dazu, ob die Stifte in den Loops stecken.
- Mach dich mit der Position des Rettungsgriffs vertraut. Greife im Flug probierhalber – in ruhigen Bedingungen – nach dem Griff und simuliere **gedanklich** die Auslösung (natürlich nicht daran ziehen!).
- Kontrolliere in Folge vor jedem Flug, ob der Rettungsgriff vorhanden und richtig platziert ist.

Handhabung

Technische Features

Scoop Protector

Der Einfüllstutzen, der so genannte Scoop, ist jenes Bauteil, das für eine schnelle Füllung des Airbags entscheidend ist. Beim Packen des Gurtzeugs in den Rucksack kann dieser Scoop jedoch beschädigt werden, was sich wiederum stark nachteilig auf die Befüllung des Airbags auswirkt – im Extremfall bleibt der Airbag leer und bietet keinen Schutz.

Der Scoop Protector ist ein Reißverschluss, der – wenn geöffnet – dem Scoop seine Bogenform nimmt. Der knickempfindliche Kunststoff schmiegt sich dann an das Gurtzeug an und kann gut geschützt im Rucksack verpackt werden. Somit ist der Scoop und in Folge auch der Airbag gegen Folgen der Alterung geschützt.



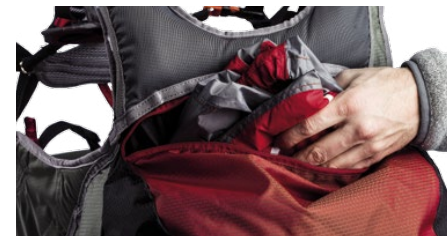
Wichtig ist:

- Den Reißverschluss vor jedem Flug zu schließen.
- Beziehungsweise ihn vor jedem Packen zu öffnen.

Weitere technische Details



Auf der rechten Schulter ist ein Stück Klett zur Befestigung eines Mini-Varios vernäht.



Das Hauptstufach befindet sich im Rückenbereich. Hier kann der Rucksack zusammengefaltet untergebracht werden.



Unter den geteilten Beingurten befindet sich ein weiteres Stufach. Es kann fürs Mitführen von Wasserballast genutzt werden.



Auf der rechten Seite ist eine Tasche zu finden, in welcher beispielsweise eine Kamera untergebracht werden kann.

In der Luft

Allgemein

Das SOMNIUM ist für eine leicht bis mittelmäßig geneigte Sitzposition konzipiert worden. Für den Flug in liegender Position ist es nicht gedacht. Dies ermöglicht eine gute Kontrolle über den Schirm, ein exaktes, sehr feinfühliges Manövrieren und bedeutet eine gute Rundumsicht.

Neben seiner sehr bequemen, ergonomisch ausgeklügelten Sitzposition ist die passive Sicherheit eine große Stärke des SOMNIUM:

- Bereits vor dem Start entfaltet sich unter dem Gesäß ein Schutprotektor. Dieser ist insbesondere beim Start von großer Bedeutung.
- Einmal in der Luft, füllt sich hinter dem Rücken ein weiterer Airbag mit großem Volumen. Die Pilotin beziehungsweise der Pilot ist damit nicht nur im Bereich des Gesäßes, sondern auch am Rücken gegen einen Aufprall geschützt.
- Das Hauptstaufach hinter dem Rücken bietet zusätzlichen Schutz: Einmal gefüllt mit dem zusammengefalteten Rucksack (Packsack), dient es ebenfalls als Puffer.

Start-Check

Bitte führe vor jedem Start den Fünf-Punkte-Check durch:

1. **Angeschallt:** Beingurte, Brustgurt beziehungsweise Beinsack am Gurtzeug geschlossen, Kinnband am Helm geschlossen
2. **Eingehängt:** Tragegurte nicht verdreht zu Karabiner eingehängt, Beschleuniger korrekt eingehängt, Karabiner verschlossen
3. **Leinen:** A-Leinen oben, sämtliche Leinen sortiert, Bremsleine läuft frei zur Bremsrolle
4. **Kappe:** Kappe liegt bogenförmig mit geöffneter Eintrittskante am Startplatz
5. **Wind und Luftraum:** Wind ist passend für den Start, Luftraum ist frei

Start und Landung

Die Bewegungsfreiheit des SOMNIUM ist sehr hoch. Es ist einfach, von einer sitzenden in eine stehende Position zu wechseln. Vor der Landung ist wichtig, die Beine rechtzeitig (rund 30 Meter über dem Boden) aus dem Sack zu führen.

Einstieg in den Beinsack

Bleibe unmittelbar nach dem Start aufrecht und führe dein **linkes Bein** angewinkelt nach hinten. Es sollte nun problemlos den Beinsack erreichen können. Wegen des asymmetrischen Schnitts des Beinsacks muss es das linke, nicht das rechte Bein sein. Nun kannst du den Beinsack spannen, dich gleichzeitig hinsetzen und das rechte Bein ebenfalls in den Sack einführen.

Bei nicht korrekter Einstellung des Beschleuniger ist Vorsicht geboten: Der Fuß kann im Beschleuniger statt im Beinsack einrasten. Bitte prüfe in solch einem Fall die richtige Ablängung des Beschleunigers.

Kurvenhandling

Du kannst die Agilität deines Gurtzeugs durch Verstellen des Brustgurts variieren. Je enger der Brustgurt, desto höher die Dämpfung. Je weiter, desto agiler. Es gibt keine optimale Weite.

Die richtige Einstellung ist eine Frage deines persönlichen Geschmacks.

Beschleunigen

Betätigt man den Beschleuniger, ändert sich dadurch die Sitzposition. Der Oberkörper wandert nach hinten, die Sitzposition wird flacher.

Verbinde den Beschleuniger unbedingt mit den Metallringen am Ende des Sitzbretts. Diese ziehen den Beschleuniger zurück in seine Ausgangsposition. Zudem muss er mit den beiden Gummibändern, welche ihren Ursprung an der Fußplatte haben, verknotet sein. Diese fixieren ihn in der richtigen Position und verhindern ein Verdrehen während des Fluges.

Wir raten dir dringend an, bei jedem Flug den Beschleuniger einzuhängen. Er kann dir in einigen Situationen zusätzliche Sicherheit bieten.

Beinstrecker

Das SOMNIUM kann bei demontierten Beinsack mit einem Beinstrecker geflogen werden. Eine Anleitung dazu findest du im Kapitel »Fliegen ohne Beinsack«.

Wir empfehlen, ausschließlich den von uns angebotenen Beinstrecker zu verwenden. Das integrierte Gummiband dient zur Verbindung mit dem Beschleuniger.

Wasserballast

Das SOMNIUM kann mit Wasserballast geflogen werden. Ein Wassersack kann unterhalb der geteilten Beingurte verstaut werden.

Achtung: Ein Wassersack erschwert die Handhabung des Gurtzeugs am Start und verändert das Flugverhalten. Mache dich mit diesen Änderungen in ruhigen Testflügen vertraut.

Schulungsbetrieb

Das Gurtzeug ist nicht für den Schulungsbetrieb geeignet.

Windenschlepp

Das SOMNIUM ist für den Windenschlepp geeignet. Wende dich bei Fragen an deinen NOVA-Partner und konsultiere vor einem Start – insbesondere an einer neuen Winde – den Windenfahrer.

Wichtig ist, einen separaten Karabiner oder eine Schleppklinke zu verwenden.

Akro-Fliegen

Das SOMNIUM ist nicht fürs Akro-Fliegen konzipiert worden.

Tandemfliegen

Das Gurtzeug ist weder für den Passagier und noch weniger für den Piloten eines Tandemschirms geeignet.

Wartung, Reparatur & Pflege

Wartung

Unsere Gurtzeuge sind aus widerstandsfähigen Materialien gebaut und halten großen Beanspruchungen stand. Ein wesentlicher Einflussfaktor bezogen auf die Nutzungsdauer ist jedoch der Umgang mit dem Gurtzeug. In Folge empfehlen wir, das Gurtzeug immer wieder auf mögliche Abnutzungen und schadhafte Nähte oder Gurte zu untersuchen.

Solltest du Mängel entdecken, raten wir dringend an, umgehend einen NOVA Service-Partner zu kontaktieren. Bei Mängeln an tragenden Teilen (Gurte, Schnallen, Aufhängungspunkten) raten wir dir dringend vom Gebrauch des Gurtzeugs ab!

Führe nicht selbstständig Modifikationen an deinem Gurtzeug durch. Bitte wende dich im Falle einer Reparatur an uns oder einen unserer Service-Betriebe.

Zumindest einmal im Jahr sollte das Gurtzeug einer Komplettkontrolle unterzogen werden. Überprüfe dabei alle Nähte, Gurte und Schnallen. Dies lässt sich mit dem Neupacken des Rettungsschirms kombinieren. Solltest der Rettungsschirm geworfen worden sein, empfehlen wir zudem eine Überprüfung der Verbindungsleine und Aufhängungspunkte. Ein Service-Center sollte diese Überprüfung durchführen.

Setze das Gurtzeug nicht unnötiger UV-Strahlung aus. Meide Temperaturen von weniger als -20 Grad beziehungsweise mehr als 60 Grad Celsius. Schütze es vor Feuchtigkeit, Salzwasser, sauren oder basischen Flüssigkeiten. Behandle das Gurtzeug schonend und lagere es sachgemäß.

Folgende Punkte sind darüber hinaus wichtig im Bezug auf die Lebensdauer deines Gurtzeugs:

- Setze das Gurtzeug nicht unnötig großen Temperaturschwankungen aus (beispielsweise im Auto) und stelle bei dauerhafter Lagerung eine gute Luftzirkulation sicher (verhindert die Bildung von Kondenswasser).
- Packe das Gurtzeug nach dem Flug zügig in deinen Rucksack. So schonst du es vor unnötiger UV-Belastung.
- Wird das Gurtzeug feucht, trockne es bei Zimmertemperatur drinnen oder draußen an einem schattigen Platz. Achtung: Rettungsschirm neu packen (lassen)!
- Kommt das Gurtzeug mit Salzwasser in Kontakt, ist es mit Süßwasser gründlich zu reinigen. Bitte befolge danach die Schritte von zuvor.
- Lasse das Gurtzeug nach einer harten Beanspruchung, etwa einem Aufprall, von einem Fachmann untersuchen.
- Reinige das Gurtzeug nur mit frischem Wasser und einer sanften Bürste.
- Überprüfe regelmäßig die Gurte, Nähte und Schnallen des Gurtzeugs. Sie müssen unbeschädigt sein.
- Überprüfe regelmäßig die Verbindungsleine zum Rettungsschirm.
- Überprüfe regelmäßig den Notschirmgriff. Insbesondere die Stifte und/oder Splinte.

Bitte lese auch die Betriebsanleitung deines Rettungsschirms und informiere dich über die notwendigen Packintervalle. Wird die Rettung sehr heiß, mechanisch hoch beansprucht oder feucht/nass, so kann/muss ein sofortiges Lüften und neu packen die notwendige Folge sein.

Airbag-Handhabung und Wartung

Wichtig ist, den Scoop Protector vor dem Packen zu öffnen (Reißverschluss aufzippen). Dies verhindert eine Beschädigung und eine dadurch verminderte Luftansaugung. Vor jedem Flug muss der Scoop Protector wieder geschlossen werden (Reißverschluss zuzippen). Geschieht dies nicht, füllt sich der Airbag nicht ordnungsgemäß und die Funktion ist stark eingeschränkt.

Nach einer harten Landungen ist die Funktion des Airbags von einem Experten (NOVA Service-Partner) zu überprüfen. Spitze Gegenstände, etwa ein Stacheldraht, können ebenfalls zu einer Beschädigung des Airbags führen.

Im Falle einer längeren Lagerung raten wir dringend an, das Gurtzeug aus dem Packsack zu nehmen und mit der Sitzfläche nach unten kompressionsfrei aufzubewahren. Dies schont den Schaumprotector.



Check

Dein Gurtzeug muss alle 24 Monate (zwei Jahre) oder nach mehr als 150 Flugstunden einem NOVA Full Service unterzogen werden. Dabei wird das gesamte Gurtzeug auf mögliche Schadstellen hin untersucht.

Full-Service-Partner findest du unter: www.nova.eu/de/try-buy/

Reparaturen

Versuche nie selbst, Reparaturen an deinem Gurtzeug durchzuführen. Kontaktiere dazu uns oder einen autorisierten Servicebetrieb.

Weitere Hinweise

Die Karabiner sind nach 1500 Flugstunden oder fünf Jahren (jener Wert, der früher erreicht wird) auszutauschen

Entsorgung

Die in einem Gurtzeug eingesetzten Kunststoff-Materialien erfordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an NOVA oder Deinen lokalen NOVA-Partner zurückschicken: Dort werden sie fachgerecht in ihre Einzelteile zerlegt und entsorgt.

Technische Daten



		S	M	L
PilotInnengröße	cm	<168	<180	>180
Gewicht Gurtzeug	kg	3,7	3,9	4,1
Zulassung (EN & LTF)		PH 132.2015		
Maximales Einhängengewicht		130 kg lt. LTF		
Verzögerungswert Protector	g	36		
Farbe		NOVA Racing Red		

Materialien

Außenstoff, Innenstoff	Nylon Ripstop
Haupt- und Schultergurte	Polyester
Beingurte	Polyester
Brustgurt	Polyamid
Karabiner	AustriAlpin Stratus
Verschlussystem	Alu-Leichtschnallen, T-Lock-System
Schutzsystem	Pre-inflated Airbag

Zulassung

Das Gurtzeug ist laut LTF 91/09 auf 130 Kilogramm und laut EN 1651 auf 100 Kilogramm Einhängengewicht geprüft und zugelassen.

Es darf nur mit dem mitgelieferten Rettungsschirm-Auslösegriff verwendet werden. Bei baulichen Veränderungen erlischt die Zulassung.

SOMNIUM – for cross-country pilots with dreams



NOVA Performance Paragliders

Thank you for your trust

Many thanks for choosing a NOVA product. NOVA stands for innovative, technically sophisticated, high quality products. We are a leading brand in the paragliding market and have a large network of partners offering a high quality service.

This manual contains important information on using your harness. We recommend reading it carefully before using it. Please contact us or your NOVA partner with any queries or suggestions.

Further information on this and other products can be found at www.nova.eu.

We wish you great flights and safe landings.

Your NOVA development team

Philipp Medicus
Chief designer

Contents

Thank you for your trust	39	In the air	66
About NOVA	41	General	66
Quality	42	Pre-flight check	67
Flying and nature	43	Launch and landing	67
The SOMNIUM	44	Getting into the pod	67
Introduction	44	Turns	67
Features SOMNIUM	46	Acceleration	67
Preamble	48	Stirrup	68
Safety notices	48	Water ballast	68
Recommendations	49	Schools	68
On receiving your harness	50	Towing	68
Delivery	50	Acro	68
Accessories included	50	Tandem	68
Passive safety	50	Care, repair and maintenance	69
Adjustments: Basics	50	Maintenance	69
Closing the buckles	51	Airbag care and maintenance	70
Closing the pod	52	Inspection	70
Cockpit adjustment	53	Repairs	70
Drink containers	53	Additional information	70
Basic settings	54	Disposal	70
Adjusting the pod	56	Technical Data	71
Flying without the pod	57	Materials	71
Adjusting the speed system	58	Certification	71
Optional stirrup	59		
Installing the parachute	59	_ GERMAN MANUAL	2
Fitting the parachute	60		
Operation	65		
Technical features	65		



Performance Paragliders



About NOVA

Driven by the idea of creating better wings, we founded NOVA in 1989. The company quickly grew into a significant manufacturer. We rapidly consolidated and expanded our market position.

Our headquarters are in Terfens, near Innsbruck. Thanks to this location we are 20 minutes from our local flying site, the Rofan. Due to its proximity to the Achensee lake, it is ideal for product testing. Alternatively, the Zillertal, the Stubaital or the southern Alps are close by.

As a paragliding manufacturer, being close to mountains is essential. Firstly we need appropriate terrain for good development work. Secondly, we need to have our finger on the pulse and need to be closely connected to our customers. In Tyrol and the surrounding areas, paragliding is more than a sport. This positive environment translates into our products, which assists us to keep making better paragliders – tailored to the demands of our customers.

NOVA has a highly qualified staff team, nearly all of whom share the same passion for flight as the pilots who choose to fly NOVA wings. This passion and our know-how are the drivers of our innovation. For example, it led us to being pioneers in the area of flow simulation, where we can reasonably accurately predict many of the characteristics of a new wing design on a computer.



Quality

When discussing quality in paragliders, harnesses or accessories, often the focus is on externally visible issues: seams, fabric or symmetry. These are all important indicators for us too, but at NOVA we feel the term 'quality' encompasses more.

Quality means a cycle of processes which begins with the right idea and ends in comprehensive customer service. In between lies responsible development and testing; serial production with routine inspection and a network of responsible dealers and approved service centres.

We don't just want to offer you a very good product - we want to give you the right one. Our highest priority is earning and maintaining the long-term trust of our customers. We equate quality with the satisfaction of our customers. If we matched your expectations, then we have provided a quality service.



Flying and nature

On the one hand, flying means experiencing a particular form of freedom. On the other, there is a requirement to follow laws and ethical ground rules. Please show respect to your fellow pilots, but also consider the interests of landowners (both take-off and landing), air law and your impact on the environment.

For the sake of our sport and our environment, we ask you to undertake paragliding in an environmentally-friendly way. As well as obvious issues like not littering, it is also important to avoid scaring animals, like birds of prey or deer, by flying too close to them. Especially in winter, this stress can be life-threatening to animals.

Being considerate to the needs of animals is your contribution to the preservation of their habitat. At the same time, respectful behaviour also avoids conflict with other interest groups like landowners, whose income is reliant on healthy numbers of wild and domesticated animals.



The SOMNIUM

Introduction

The SOMNIUM offers everything cross-country pilots are looking for: comfort, an aerodynamic seating position with little drag and thanks to Hybrid Protection, an impressive degree of passive safety. At only 3.7 kilograms (size S), the walk to take-off is made a lot easier.

More safety

The SOMNIUM is fitted with an innovative Hybrid Protector. When the harness is taken out of the bag the foam begins to expand. Once in the air, the foam protection is augmented by an airbag. This cushion of air not only supports the pelvic area – but protects the whole back. For its type, the SOMNIUM offers a unique level of passive safety.

More performance

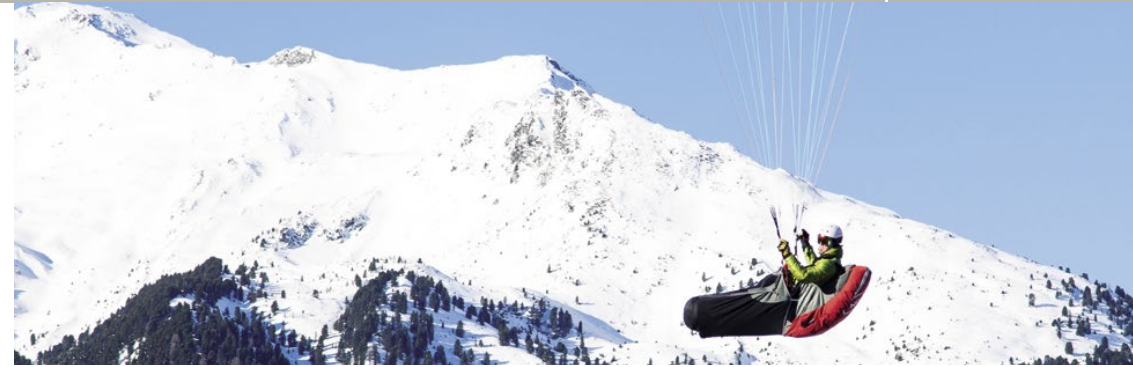
Split loops give the SOMNIUM a seating configuration which makes it comfortable and increases the glide performance. The tendency to roll is damped and this is beneficial for glide ratio – particularly in turbulent air. The streamlined design and slender pod underline its performance potential.

Less weight

Small packing size, little weight: due to its Hybrid Protection, the SOMNIUM can be packed small and at 3.7kg (size S) is extraordinarily light - without compromising on passive safety. The foam protector can be highly compressed and apart from the material, the airbag packs down to nothing. The SOMNIUM offers the complete package of performance, safety and little weight.

This technical video briefly explains the main features of the harness. You will find it at: www.nova.eu/en/harnesses/somnium/#c7437





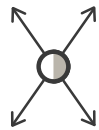
Features | SOMNIUM



HYBRID PROTECTOR

Very safe, very light

Hybrid Protection combines the advantages of foam and airbag protection: little weight, small packing size and a high degree of passive safety. Harnesses fitted with Hybrid Protection offer the perfect combination (and the benefits) of two protection systems.



TAILOR-MADE GEOMETRY

The perfect fit

Our S and L sizes are not just scaled copies of the M size. Every size is individually designed. The result is Tailor-made Geometry: every pilot has the optimal seat position - no more »off the peg« disproportional geometry!



FRONT CONTAINER

Always in sight

Always within sight of both eyes and easy to deploy: front containers provide a high degree of safety - if only due to their visibility. This is one of the reasons we fit our harnesses (and in particular lightweight models) with front-mounted parachute containers.

Light and durable

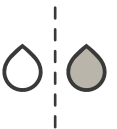
Lightweight harnesses combine low weight with a high durability and robustness. This is made possible by using high quality fabric and clever cutting to keep unnecessary material to a minimum.



WEIGHT OPTIMISED

More comfort

Harnesses with Split Loops use individual leg loops instead of a seat plate. The result is good manoeuvrability combined with pleasant damping and impressive smoothness during glides. Performance-limiting roll is minimised



SPLIT LOOPS

Permanent protection

The scoop is critical for the rapid inflation of the airbag. This scoop can be damaged when placing the harness into the rucksack. The Scoop Protector prevents this damage.



SCOOP PROTECTOR



Preamble

The SOMNIUM is primarily aimed at pilots who demand performance. It offers a high degree of passive safety combined with little weight and excellent aerodynamic characteristics. The high level of comfort and the pod enhance the feeling of comfort in the air.

Safety notices

- Our harnesses are developed and manufactured for paragliding. The harness is designed for pilots weighing up to 130 kilograms (according to LTF certification). Our harnesses are not suitable for freefall. The reserve bridle attachments are not designed to withstand the loads of a freefall deployment.
- Pilots should adjust their harnesses on the ground, not in the air. Correct adjustment is important and essential for safety.
- The impact protection fitted in the harness increases passive safety but it does not offer complete or comprehensive protection against injury. The protection mechanisms assist to cushion an impact and lower the risk of injury of a low level impact. This is particularly relevant for accidents which occur during take off and landing. The higher the impact force, the more limited the benefit of the protection.
- In the case of a water landing during an SIV/pilotage course, there is a danger that the airbag floats to the surface and pushes the pilot's head underwater. An additional danger is that the airbag chambers fill with water and pull the pilot under. Therefore an organised and rapid rescue from the water is essential..

General information on paragliding

As an aviation sport, paragliding and therefore the use of harnesses, is regulated. Depending on your country of origin, instruction may be compulsory. Additionally, there are statutory requirements (for example air law) which must be adhered to.

Paraglider pilots must be able to prove that they have valid licences and must have insurance, as required by their country of residence. Pilots must be capable of judging meteorological conditions correctly. Depending on a country's applicable regulations, the use of a helmet and back protector, as well as carrying a parachute, is mandatory and highly advisable.

Pilots must accept responsibility for the risk inherent in participating in the sport. Paragliding is an adventure sport and can lead to severe injuries and death. As a manufacturer, we cannot be held responsible for an individual's improper practice and participation in the sport.

We recommend that inexperienced pilots and those with a heightened desire for safety should undertake paragliding under the auspices of an accredited school or instructor. Many of our NOVA Partners can offer this service.

Recommendations

Harness and wing are an important unit. One can only get the full potential from a wing if it feels comfortable. If the wing is too demanding, this does not lead to improved performance and it can increase the risks.

After buying a new wing we recommend undertaking an SIV/pilotage course. On this course, we recommend practising the manoeuvres which simulate the incidents which most commonly occur during everyday flying – in particular asymmetric and frontal collapses.

Furthermore, we recommend regular flying, groundhandling, as well as further theoretical training. We advise that you continuously study flight theory and practice and that you also study the particulars of your chosen flying equipment. As the owner of your equipment, it is your responsibility to comply with checking and maintenance requirements.

More information on this in the »Care, repair and maintenance« section.

On receiving your harness

Delivery

In advance of a sale, a NOVA partner must check the harness and ensure it is adjusted to the basic settings. Any defects should have been identified even before the sale.

Accessories included

Your harness will be delivered with the following items:

- Speed system
- Stirrup
- Two NOVA Stratus carabiners
- Parachute deployment handle
- Integrated Y-bridle
- User manual
- Stickers



Passive safety

The NOVA SOMNIUM is fitted with two protectors. Together they form the Hybrid Protector.

The NOVA Hybrid Protector combines the advantages of foam and airbag. Little weight, small packing volume and a high degree of passive safety. Harnesses with hybrid protection are generally designed so that foam is fitted under the seat, giving the pilot protection even before take off.

Once in the air, this protection is augmented with a thick cushion of air around the pilot's back. The most effective aerodynamic shape was an important consideration in the design of the airbag. Hybrid protection is particularly suitable for all-round and cross-country harnesses, which should be light and safe.

Adjustments: Basics

Before the first flight, the harness should be adjusted on the ground. Hang the harness on a spreader bar, sit in it and close the buckles. It is even more helpful if you wear your usual flying clothes - a thick jacket can have a marked influence on the seating position.

The SOMNIUM is delivered configured in its basic setting. You will recognise this by the red stitching on the black straps.

Please note: regardless of how you adjust the harness - it is essential that the adjustments are symmetric. Asymmetric adjustments can lead to turns and therefore unintended negative consequences in extreme flight situations.

Please test your adjustments in calm flying conditions. While in the air, make note of the changes you wish to make. After the flight you can then make further adjustments to change the harness settings.

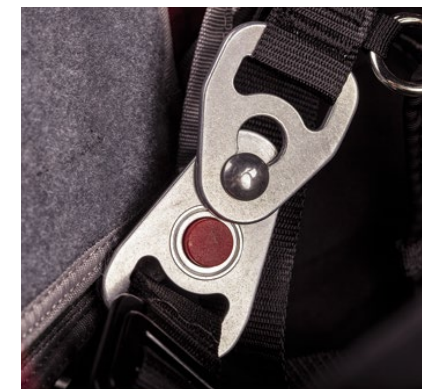


Closing the buckles

Before each take off, check that the buckles are securely fastened. You will know if they are completely closed when you hear the distinctive 'click' sound. Additionally, the red button must pop up and protrude to keep the flat plate secured.

Taking off without connecting the buckles can be fatal.

The leg loops and chest strap form one unit. When closing the flat plates, make sure they are not upside down.



Closing the pod

To close the pod, thread the black rubberised rod through the red rope loop on the upper left side and draw the loop through the rope loop connected to the left hang point. Secure with the snap shackle.

This should be done after closing the leg loops and chest strap. The snap shackle on the pod also serves as a securing device. Please use the closing of the pod as a reminder to double check that the leg loops and chest straps are properly connected.

Finally, close the plastic buckle on the left-hand side of the pod.



Please only open the pod snap shackle and buckle after landing. To do this, pull the release cord on the snap shackle. It will open and it can then be removed from the loop.



Cockpit adjustment

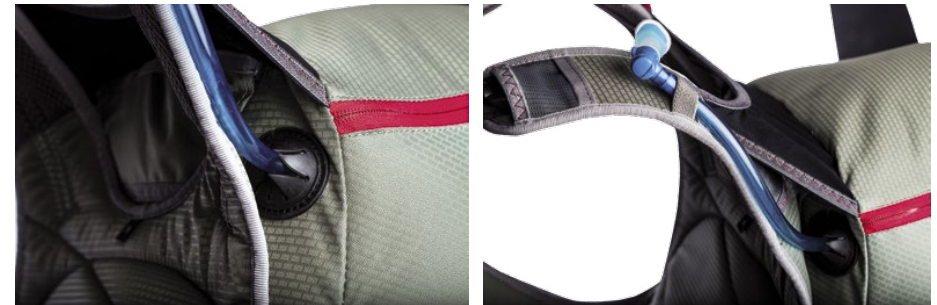
A row of instruments can be fitted to the cockpit. Attach them using Velcro and secure them with lanyards. To avoid catching your lines, we recommend using small maillons rather than carabiners to secure your instruments.

The position of the cockpit can be adjusted using the two grey adjustment straps (left and right). This allows you to change both the height and the angle.



Drink containers

In the storage container behind the back there is a pocket designed for a drinking container. There is a designated opening for the drinking tube. An elastic strap on the shoulder strap can be used to fix the tube in place.





Please note: this illustration without the pod makes it easier to see the adjustment straps.

Basic settings

1 Shoulder straps

The shoulder straps must be adjusted to suit the height of the pilot. The correct position is when the strap is loose enough so that it does not press into the shoulder when the pilot is seated, but it is tight enough to support the pilot.

The length of the strap is completely adjustable. Again, it is essential that both straps are symmetric.

2 Lumbar straps

The seating position can be adjusted using the lumbar straps. Some pilots prefer a slightly reclined position, others prefer to sit upright. Generally, we recommend the basic setting (the red stitching at the metal buckle).

Pulling the loop will produce a more upright seating position. Opening the buckles releases the strap and allows a more reclined position. Again, it is essential that both straps are symmetric.

The SOMNIUM is fitted with two lumbar straps. Both should be tight.

3 Leg loops/chest strap

The leg loops connect the pilot to the harness. On the SOMNIUM they also form the chest strap.

The width of the chest strap has a major influence on the flying characteristics of your paraglider. The wider the chest strap, the more agile the handling. The tighter, the more damped. We deliberately don't specify a set distance: the correct chest strap setting is a question of individual preference. By pulling the adjustment loop, the strap can be tightened in flight.

4 Leg loop length

Depending on your preference, you can adjust the length of the leg loops. Find the adjustment to suit you.

Generally we recommend a position which is not overly reclined. The SOMNIUM is designed so that the optimum flying characteristics are achieved when the harness is in its basic settings (slightly reclined upper body, not lying back too far).

Adjusting the pod



The SOMNIUM is fitted with a pod. This makes the harness more aerodynamic, helps you to keep warm and it allows for long and comfortable flights. The correct adjustment is important:

1. Inside the pod you will find four blue straps. Two at the top and two at the bottom. Adjust all four to the same length using the plastic adjustment buckles **I**. You can judge the length by checking the spare length on the blue straps. A measuring tape could be useful.
2. Now the length of the pod has to be adjusted. If it is correctly adjusted, the legs can be fully extended with a light pressure on the feet. However, the pressure should not be too great. This would be too tiring in flight. Shorten or lengthen the blue straps to suit.
3. If possible, the pod should have no creases. Diagonal creases are usually the result of an asymmetric adjustment of the upper and lower straps. If there are obvious creases, please check the symmetry of the adjustments.
4. The bottom of the pod should be parallel to the ground. This is the most aerodynamic position. A small tilt down is acceptable. The pod should never point upwards.
5. Once you have found the correct position (the underside of the pod is horizontal or parallel to the ground) you can begin fine tuning the harness. Change the length of the shoulder and lumbar straps (as described above) to suit your personal preferences.

6. After fine tuning, check the angle of the pod again. A change to the lumbar straps leads to the centre of gravity moving forwards or backwards. Your pod must be adjusted accordingly.

Flying without the pod

The SOMNIUM can be flown without the pod. Please note that you will require a separate front-mounted parachute, because the standard parachute container is integrated into the pod.

Converting the harness should be performed as follows:

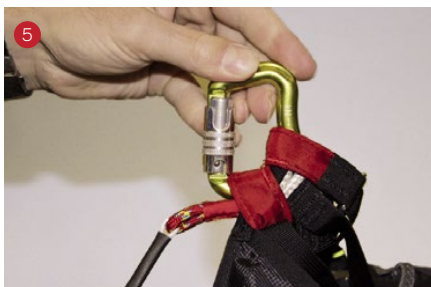
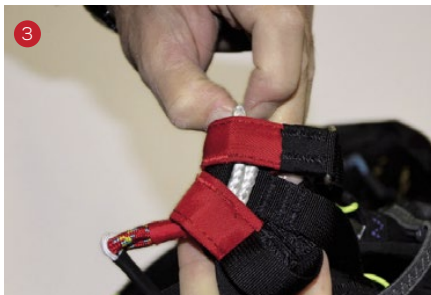
1. Open the screwgate carabiners **II** and removed them along with the blue straps.
2. Disconnect the main carabiner **III** from the hang points and remove both the white Dyneema loops. These are the pod hang points.
3. Undo the Velcro **IV** that connects the harness and the pod.
4. Open both clips **V** situated in a small slit as well as the clips at the end of the red parachute channel.
5. Open the parachute maillon which is situated in the parachute container. Place the parachute connection bridle at the top of the harness and secure it.
6. The pod can now be removed.
7. The stirrup can now be fitted, adjusted to the right length and connected to the speed bar using the bungee. The two loops marked **II** should be used as connectors.

To fit the pod, follow the same instructions in reverse order. The parachute connection bridle must be threaded back through the channel in the direction of the front container. Finally, the parachute maillon must be closed and the parachute refitted as stipulated. It is essential that the pod straps are correctly connected to the main hang points (carabiners).

This works in the following way:

- 1 The main hang points consist of three straps – the red hip support, the black hang point and the red lumbar strap. Hold them in the correct position and order. First thread the white Dyneema loop of the pod through the hip support (marked red).
- 2 Then the loop must bypass the black hang point. Do not (!) thread the Dyneema loop through – it must pass the black hang point on the outside.

- 3 Next, the loop must pass through the lumbar support.
- 4 Now the main carabiner should be threaded through all three hang loops, beginning with the hip support. Right at the end the pod connector (white Dyneema line) should be threaded through. Bypassing the black middle loop prevents the Dyneema loop from sliding backwards.
- 5 Repeat this process on the other side of the harness.



Adjusting the speed system

Thread the speed system cords through the pulleys towards the front of the split loops (at the back of the knee). Then thread them through two metal rings, which are fastened to a bungee. Now connect the cords to the speed bar symmetrically (!).

Two bungees are fitted to the front of the leg loops. These should be attached to the arced part of the speed bar. There should be enough distance between the knots so that the speed bar cannot twist.

The correct length adjustment is important. If the cords are too short, there is the danger that the wing is constantly accelerated, which should be avoided at all costs. If the cords are too short there is also the possibility that the speed bar is unreachable.

If the cords are set too long, it is not possible to accelerate the wing to its maximum speed.

We recommend setting the cords a little too long when first fitting the speed system, so that the free play can be judged during flight. Then the slack can be taken up if necessary.

Please note: if it is too long, there is a danger that the leg might catch the speed bar when trying to close the pod. Be aware of this during your first flight. If the speed bar is the correct length this usually does not occur. **On the right hand side, the speed bar cord must run between the red parachute bridle protector and the harness. Under no circumstances should it be fitted to run on the outside. This could lead to complications in the event of a parachute deployment.**

Optional stirrup

As described above, the pod can be replaced with the stirrup (supplied). If the pod is removed, the use of the stirrup increases the comfort in the air. The stirrup can be fitted to the harness using a screwgate carabiner. A bungee should be used to connect the stirrup to the speed bar. Please only use the stirrup supplied by NOVA.



Installing the parachute

General

The combination of parachute and harness cannot be standardised: parachutes vary in volume depending on their size and manner of packing. The SOMNIUM is fitted with an integrated front container, which can generally accommodate most sizes of parachute. The maximum volume of the rescue parachute may not exceed five liters.

For reasons of safety, compatibility checking and parachute installation should be performed by an expert. We recommend contacting your NOVA Service partner: www.nova.eu/en/try-buy/

Choosing a parachute

The parachute container is made from elasticated material. The flexibility of this material allows small or large parachutes to be fitted. Please ensure that the parachute can be fitted in the correct position. It may not move or turn in the container.

Modern parachutes are generally easy to fit in the container. Very large parachutes (more common in older models) may struggle to fit into the container. If the parachute fits too tightly, we do not recommend using this combination.

In every case a compatibility check must be performed. It must be ascertained whether, and how, the parachute and harness work together. If they are incompatible, another parachute must be selected.

Steerable parachutes

The SOMNIUM can be fitted with a steerable parachute like the BEAMER, which is manufactured by NOVA. This requires the standard red connection straps to be removed and replaced with those of the steerable parachute. They should be connected to the shoulder loops using screwgate carabiners (minimum 2400 daN strength). These loops are sited under the elastic mesh. Please secure both straps with O-rings.

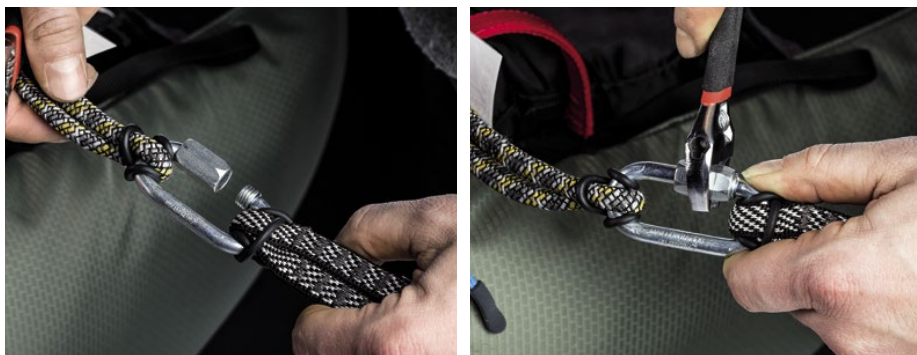
As with standard parachutes, steerable parachutes also require a compatibility test. NOVA recommends that this is performed at an approved service centre.

Fitting the parachute

1 Connect the parachute to the harness

The first step is to connect the parachute to the harness. This means that the parachute bridle and the harness attachment point must be connected.

We recommend using oval carabiners with a minimum breaking load of 2500 kilograms (>2500 daN). The *Maillon Rapide Normal* has been proven to have a sufficiently high breaking load (depending on the diameter).



The bridle and harness attachment point should be secured into place with rubber O-rings. Close the maillon gate with a spanner. To do this, follow the instructions of the maillon manufacturer.

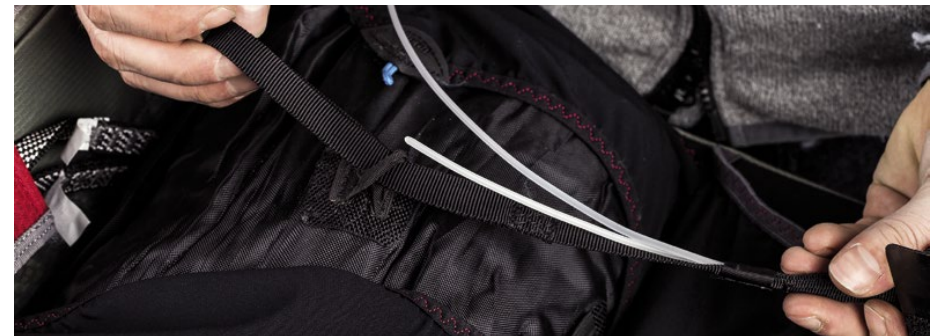
The connection strap is securely fastened (interlocked loops) to the shoulder connectors. When fitting the parachute, check this connection. Alternatively, with steerable parachutes the connection strap can be fitted to the main hang points. Please follow the recommendation of the parachute manufacturer.

The connection strap should always be securely stored in the red or grey covered channel.

2 Fit the deployment handle

Next, connect the deployment handle to the inner bag. Choose the loop at the front of the parachute container bag and thread the black loop of the deployment handle through the container loop. Then thread the red deployment handle through the black loop to connect the container to the deployment handle.

Pull the deployment handle and the inner bag apart to tighten the lark's foot. The black strap and the loop of the inner bag should be looped together without any play.



3 Fit the parachute container

Now place the parachute container horizontally (with the opening and the folded suspension lines pointing downwards) into the parachute container. The handle must point outwards. If the connection strap is not already correctly fitted into the red channel, this should be done now.

4 Close the parachute container

Once the parachute has been positioned correctly, thread pieces of paraglider line through both loops of the leaves. The correct sequence is to thread the outermost leaves first, followed by the grey loops.

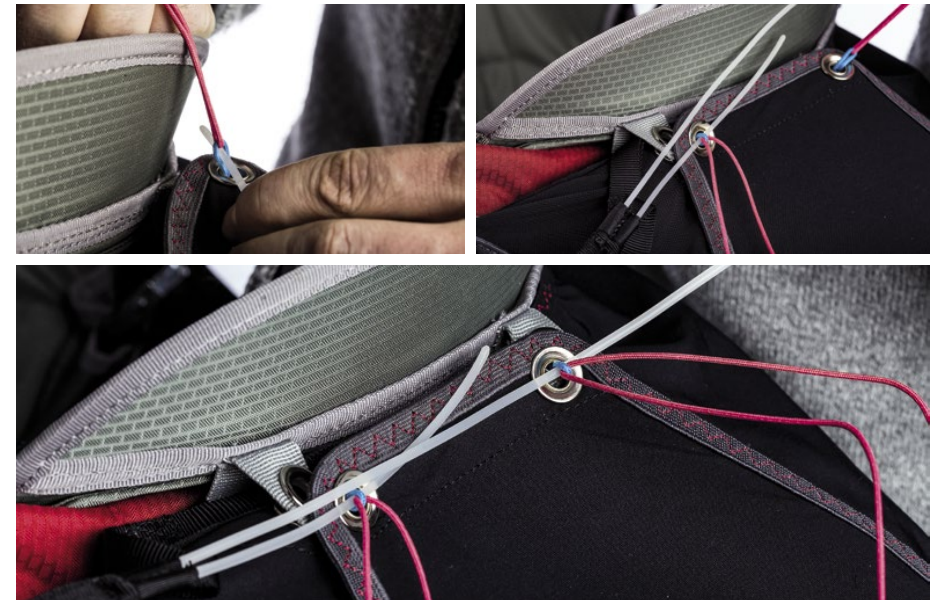


5 Fit the closing pins

Please note: the next step is critical if the parachute is to work correctly!

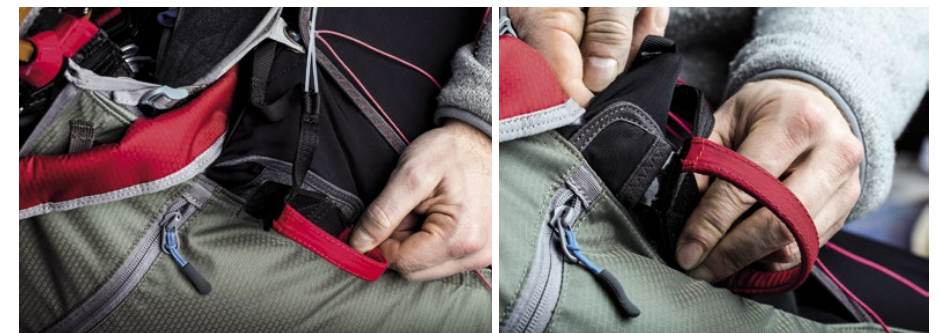
Push the shorter rod through the loop that is nearer the deployment handle and the longer rod through the loop further to the left (pilot's perspective).

Never push the longer rod through both loops! This would stop the parachute from deploying!



6 Fit the deployment handle

Fit the deployment handle to its Velcro base on the right hand side. First put the lower plastic part into the cloth pocket and then fit the upper one into the flexible neoprene pocket. Velcro also secures the position of the handle. Then the lid is used to close the container.



Once the container is closed, deployment of the parachute must be tested. Leave the pieces of paraglider line in the loops and pull the red deployment handle. If the instructions were followed closely and everything was fitted perfectly, then the rods will release and the parachute can be pulled out of the container with very little effort. The required force must not exceed seven (7) daN.

If the required force is much higher, then the parachute may be too large. If the parachute cannot be deployed, then the rods should be checked (never push one rod through two loops!).

If in doubt, contact a NOVA Service Partner, dealer or parachute repacker.

After the deployment test, the container must be closed again using the same sequence described above and the pieces of paraglider line must then be carefully and slowly drawn out of the loop. Finally, the container lid can be folded down.

At this point you should also check that the speed bar and/or stirrup do not impede the parachute deployment.



Comments

- Before every flight, check the parachute container is closed correctly. Check that the rods are threaded through the loops correctly.
- Know the location of your deployment handle. In calm conditions, practise putting your hand on the deployment handle (obviously without pulling it!) and mentally rehearse a deployment.
- Ensure that you check that the handle is present and correctly positioned in advance of every flight.

Operation

Technical features

Scoop Protector

The scoop is critical for the rapid inflation of the airbag. When the harness is packed into the rucksack there is the risk that this scoop could be damaged. This has a negative impact on the airbag's inflation - in an extreme case the airbag may not inflate and the pilot is left without back protection.

The Scoop Protector is a zip, which, when open, allows the scoop to lie flat against the harness. The scoop is made from plastic which is susceptible to deformation. The Scoop Protector holds the plastic against the harness. It can then be safely stored in the rucksack. This means that the scoop and airbag are protected from the effects of transport, wear and tear.

Important: please ensure that the Scoop Protector zip is closed before every flight. And open it before packing away the harness.



Further technical details



A piece of Velcro on the right shoulder strap can be used to secure a mini-vario.



The main storage compartment is at the back. The glider bag can be stored in this compartment.



A further storage pocket is under the leg loops. This can be used for water ballast.



On the right hand side there is a pocket which may be useful for a camera, etc.

In the air

General

The SOMNIUM was designed for a slight to medium reclined seating position. It was not intended to be flown fully reclined. This facilitates good all-round vision, a high degree of wing control and exact, sensitive maneuvering.

As well as a comfortable, ergonomic seating position, passive safety is one of the greatest strengths of the SOMNIUM:

- even before take off a foam protector is unfolding. This is particularly important during take off.
- Once in the air, an airbag around the back of the pilot inflates to a larger volume. In the case of an impact, the pilot is protected not only in the area of their posterior, but also around their back.
- The main storage compartment behind the pilot's back offers additional protection: once it is filled with the folded rucksack, this serves as an additional buffer.

Pre-flight check

Before every take off, please perform the following five-point check:

1. **Buckled up:** leg and chest straps are connected, helmet chin strap is closed
2. **Clipped in:** risers are not twisted, speed system is correctly connected, carabiners are locked
3. **Lines:** A-lines are on top, all lines are sorted and free of knots, brake lines run cleanly through the pulleys
4. **Wing:** wing is laid out on launch in an arc with the leading edge open
5. **Wind and air space:** wind is suitable for take off, air space is clear

Launch and landing

The SOMNIUM allows a great range of movement. Moving from a seated to a standing position is simple. Well in advance of landing (approximately 30 meters above the ground), the legs should be taken out of the pod.

Getting into the pod

After taking off remain upright and bend your left leg backwards. It should reach the pod without problems. Because of the asymmetric design of the pod it must be the left, not the right leg. Now you can stretch the pod, sit back and place the right leg inside the pod.

Please note! If the speed system has not been properly adjusted, the foot may push on the speed bar instead of the pod. In this case, please check the adjustment of the speed bar.

Turns

You can adjust the agility of your harness by varying the width of the chest strap. The tighter the chest strap, the higher the damping. The wider, the more agile the handling. There is no optimal width. The correct adjustment is a question of personal preference.

Acceleration

If the speed system is engaged, the seating position changes. The upper body moves back and the seating position becomes more reclined.

It is imperative that you connect the speed bar to the metal rings at the end of the seat board. These pull the speed bar back into its original position. Additionally it should be connected to the footplate using the two bungees. These fix it into place and prevent it from twisting in flight.

We recommend that you connect the speed bar before every flight. In many situations it can offer additional safety.

Stirrup

Instead of the pod, the SOMNIUM can be flown with a stirrup (supplied). This allows the legs to be stretched and supported which offers a lot of extra comfort – especially on long flights.

We recommend only using the stirrup supplied by NOVA. The integrated bungee should be used to connect the stirrup to the speed bar.

Water ballast

The SOMNIUM can be flown with water ballast. A ballast bag can be stored in the compartment under the leg loops.

Please note: using a ballast bag makes handling the harness on the ground more difficult and may change the flying characteristics of the wing.

Schools

This harness is not suitable for use in paragliding schools.

Towing

The SOMNIUM is suitable for towing. For questions on towing please contact your NOVA partner. Before take off, speak to the winch driver - especially if it is the first time you have used the winch.

It is essential you use a separate carabiner or tow release.

Acro

The SOMNIUM was not designed for aerobatics or acro.

Tandem

This harness is neither suitable for passenger nor tandem pilot. It should not be used for dual flying.

Care, repair and maintenance

Maintenance

Our harnesses are made from durable materials that can withstand a lot of usage and stress. However, how the harness is treated is a major factor in how long it is usable. We recommend regularly checking the harness for wear and damaged stitching or straps.

If you notice any faults, we recommend contacting your NOVA Service Partner immediately. For repairs, please contact NOVA or a NOVA Service Partner. If you find any faults in critical structural parts (straps, buckles, hang points) we recommend you do not use the harness!

Do not modify the harness. For repairs please contact one of our approved service centres.

At least once a year, the harness should have a full inspection. Check all seams, straps and buckles. This inspection can be combined with a parachute repack. If you have deployed the parachute, we recommend inspecting the connecting strap and hang points. This inspection should be performed by an approved service centre.

Minimise the unnecessary exposure of your harness to UV radiation. Avoid temperatures below -20°C and above 60°C. Protect it from moisture, salt water, acid or base liquids and treat it well. Look after it and store it as recommended.

The following points are pertinent to its longevity:

- Do not expose the harness to large temperature fluctuations (e.g. in your car). During long-term storage make sure there is plenty of ventilation and air circulation (to minimise condensation).
- After landing, pack the harness away quickly. This protects it from harmful UV rays.
- If the harness is damp, dry it at room temperature either inside or outside in a shady place. Please note: repack your parachute!
- If the harness comes into contact with salt water, it must be thoroughly cleaned in fresh water. Then follow the steps described above to dry it.
- In the case of an incident (e.g. a hard scuff or an impact), ask an expert to examine it.
- Only use fresh water and a soft brush to clean the harness.
- Regularly check straps, seams and buckles. These must be undamaged.

- Regularly check the parachute connection strap.
- Regularly check the parachute handle. Pay particular attention to the pins/rods.

Please read your parachute manual and make note of the required repacking intervals. If the parachute becomes too hot, is exposed to mechanical stress or becomes damp/wet it should be immediately aired and repacked.

Airbag care and maintenance

It is essential to open (unzip) the Scoop Protector before packing the harness. This prevents damage which could cause a reduced air intake. The Scoop Protector must be closed (zipped up) before every flight. Failing to do this means the airbag will not be fully inflated and its usefulness will be limited.

After a hard landing, the airbag should be checked by an expert (NOVA Service Partner). Sharp items, for example barbed wire, may also damage the airbag.

In case of longer term storage, we recommend taking the harness out of the rucksack and storing it loosely with the seat plate pointing down (i.e. turning the harness upside down). This helps to maintain the longevity of the foam protection.



NOVA

Inspection

Every 24 months (two years) or every 150 hours, the harness must have a NOVA Full Service. During the service, the entire harness will be checked for possible damage.

You can locate NOVA Full Service partners here www.nova.eu/en/try-buy/

Repairs

Please do not attempt repairs on your harness. Repairs should only be performed by an authorised service centre.

Additional information

The carabiners must be replaced after 1500 flying hours or five years (whichever comes first)

Disposal

The synthetic materials used in the construction of a harness should be responsibly disposed of. When you wish to dispose of your harness, please return it to NOVA or to your local NOVA partner, where it will be dismantled into its individual components and properly disposed of.

Technical Data



		S	M	L
Pilot height	cm	<168	<180	>180
Harness weight	kg	3.7	3.9	4,1
Certification (EN & LTF)		PH 132.2015		
Maximum clip-in weight		130 kg (LTF)		
Energy absorption value	g	36		
Colour		NOVA Racing Red		

Materials

Outer shell, inner shell	Nylon Ripstop
Main and shoulder straps	Polyester
Leg loops	Polyester
Chest strap	Polyamide
Carabiner	AustriAlpin Stratus
Buckles	Lightweight aluminium buckles, T-lock system
Protection	Pre-inflated Airbag

Certification

In accordance with LTF 91/09 the harness is tested and certified for an all-up weight of 130kg and according to EN 1651 an all-up weight of 100kg.

It must only be used with the supplied parachute handle. Any modification will invalidate the certification.



NOVA Vertriebsges.m.b.H.
Auweg 14, A-6123 Terfens, T: +43(0)5224-66026
info@nova.eu, www.nova.eu