

# **MANUAL DE USO ARTIK 3**



## BIENVENIDO

Rendimiento y seguridad

### BIENVENIDO

Te damos la bienvenida al equipo y agradecemos la confianza que depositas en nosotros al elegir un parapente NIVIUK. Nos gustaría hacerte participe de la ilusión con que fue creado este parapente y de la importancia y el cuidado que concedimos en el diseño y fabricación de este nuevo modelo con el fin de poder ofrecerte el máximo placer en cada vuelo bajo un parapente NIVIUK.

Una sola palabra para definirlo todo, para tenerlo todo, el encaje perfecto para la categoría EN C. Prestaciones, tecnología, seguridad y placer unidos en una sola voz para poner de manifiesto el logro que consigue el ARTIK 3 al alcanzar las máximas prestaciones en su categoría. Un paso por delante que sitúa esta ala en el camino del futuro. Su concepción es el puro reflejo de nuestro lema “dar importancia a los pequeños detalles”.

A continuación te ofrecemos el manual del usuario, el cual recomendamos leer detalladamente.

NIVIUK Gliders.

## MANUAL DE USO

### NIVIUK Gliders ARTIK 3

Este manual te ofrece la información necesaria para que reconozcas las características principales de tu nuevo parapente.

El mismo es de carácter informativo, es decir, que no te da la posibilidad de cumplir con los requerimientos de instrucción necesaria para poder pilotar una aeronave de estas características, que sólo puede darte una escuela reconocida por la federación de tu zona de vuelo. Todas las indicaciones proporcionadas en este manual son de carácter informativo con el fin de prevenirte ante situaciones de vuelo adversas y potencialmente peligrosas.

Igualmente, te recordamos que es de suma importancia leer a conciencia la totalidad de los contenidos del manual de tu nuevo ARTIK 3.

El mal uso de este equipo puede producir lesiones de carácter irreversible en el piloto.

---

NIVIUK GLIDERS & AIR GAMES SL C/ DEL TER 6, NAVE D 17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - SPAIN

TEL. +34 972 42 28 78 FAX +34 972 42 00 86

info@niviuk.com www.niviuk.com

---

## ÍNDICE

|                                  |    |                                 |    |
|----------------------------------|----|---------------------------------|----|
| BIENVENIDO                       | 2  | 5.2 TÉCNICA B3                  | 11 |
| MANUAL DE USO                    | 2  | 5.3 BANDAS B                    | 11 |
| 1. CARACTERÍSTICAS               | 4  | 5.4 BARRENA                     | 11 |
| 1.1 ¿PARA QUIÉN?                 | 4  | 5.5 DESCENSO DULCE              | 12 |
| 1.2 HOMOLOGACIÓN                 | 4  | 6. MEDIOS ESPECIALES            | 12 |
| 1.3 COMPORTAMIENTO EN VUELO      | 4  | 6.1 VUELO A REMOLQUE            | 12 |
| 1.4 CONSTRUCCIÓN, MATERIALES     | 4  | 6.2 VUELO ACROBÁTICO            | 12 |
| 1.5 ELEMENTOS COMPONENTES        | 5  | 7. CUIDADO Y MANTENIMIENTO      | 12 |
| 2. DESEMPAQUETADO Y MONTAJE      | 5  | 7.1 MANTENIMIENTO               | 12 |
| 2.1 ELECCIÓN DEL LUGAR           | 5  | 7.2 ALMACENAJE                  | 13 |
| 2.2 PROCEDIMIENTO                | 5  | 7.3 REVISIÓN Y CONTROLES        | 13 |
| 2.3 MONTAJE AL ARNÉS             | 5  | 7.4 REPARACIONES                | 13 |
| 2.4 TIPO DE ARNÉS                | 6  | 8. SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD  | 13 |
| 2.5 MONTAJE DEL ACELERADOR       | 6  | 9. GARANTÍA                     | 13 |
| 2.6 REVISIÓN E HINCHADO EN LLANO | 6  | 10. ANEXOS                      | 14 |
| 2.7 AJUSTE DE LOS FRENOS         | 6  | 10.1 DESCRIPCIÓN DATOS TÉCNICOS | 14 |
| 3. PRIMER VUELO                  | 6  | 10.2 DESCRIPCIÓN MATERIALES     | 15 |
| 3.1 ELECCIÓN DEL LUGAR           | 6  | 10.3 ELEVADORES                 | 16 |
| 3.2 PREPARACIÓN                  | 6  | 10.4 PLANO DE LÍNEAS            | 17 |
| 3.3 PLAN DE VUELO                | 7  | 10.5 LONGITUD LÍNEAS ARTIK 3 21 | 18 |
| 3.4 CHEQUEO PRE-VUELO            | 7  | 10.6 LONGITUD LÍNEAS ARTIK 3 23 | 18 |
| 3.5 HINCHADO, CONTROL Y DESPEGUE | 7  | 10.7 LONGITUD LÍNEAS ARTIK 3 25 | 19 |
| 3.6 ATERRIZAJE                   | 7  | 10.8 LONGITUD LÍNEAS ARTIK 3 27 | 19 |
| 3.7 PLEGADO                      | 7  | 10.9 LONGITUD LÍNEAS ARTIK 3 29 | 20 |
| 4. EN VUELO                      | 8  | 10.10 HOMOLOGACIÓN              | 21 |
| 4.1 VUELO EN TURBULENCIA         | 8  |                                 |    |
| 4.2 POSIBLES CONFIGURACIONES     | 8  |                                 |    |
| 4.3 VUELO ACELERADO              | 10 |                                 |    |
| 4.4 PILOTAJE SIN FRENOS          | 10 |                                 |    |
| 4.5 NUDOS EN VUELO               | 10 |                                 |    |
| 5. PERDER ALTURA                 | 10 |                                 |    |
| 5.1 OREJAS                       | 10 |                                 |    |



## 1. CARACTERÍSTICAS

### 1.1 ¿PARA QUIÉN?

El ARTIK 3 se destina a los pilotos de cross country, a los que deciden adentrarse en los grandes vuelos de distancia y a los que deseen mejorar las prestaciones de la clase Sport sin comprometer la seguridad. Su rendimiento queda muy por encima de la anterior Artik 2. La agilidad, la dinámica, la sensación del vuelo armonizado que se convierte en uno todo, amplifica el soberbio placer del volar una vela clase Sport con prestaciones de una categoría superior.

### 1.2 HOMOLOGACIÓN

La ARTIK 3 fue presentada a la homologación siguiendo la nueva normativa Europea EN y LTF. Todas las tallas que se comercializan superaron las pruebas sin contratiempo alguno. El resultado de la homologación coloca a la ARTIK 3 en todas sus tallas en el nivel C. El test de carga realizado en las instalaciones del laboratorio de ensayos Suizo Air-Turquoise, superó los 8 g exigidos sin el menor contratiempo. Para ver el desglose del test de vuelo y el nº de homologación correspondiente ver paginas finales.

### 1.3 COMPORTAMIENTO EN VUELO

El ARTIK 3 lee la masa de aire con eficacia. Entra en la térmica con velocidad para centrar la ascendencia de manera progresiva. Posee un mando mucho más progresivo y eficaz que su hermana Artik 2. Para poder disfrutar aún más del placer de volar bajo un diseño emocional y una calidad extraordinaria. Es ligera, más liviana en vuelo, y fácil de pilotar, con un comportamiento en la turbulencia excepcional y una gama de velocidades sorprendente obteniendo con un increíble planeo.

### 1.4 CONSTRUCCIÓN, MATERIALES

El ARTIK 3 además de gozar de todas las técnicas utilizadas en el resto de la gama, dispone de pequeños complementos destinados unos a la mayor comodidad del piloto (poleas Harken) y otros destinados a la mejora del rendimiento (SLE, STE y el perfil de 3 líneas).

Las minúsculas poleas Harken provistas de rodamientos, son montadas en el acelerador para reducir el esfuerzo del piloto y mejorar la progresión en el uso del acelerador.

La utilización del SLE (Structured Leading Edge) permite reforzar el borde de ataque evitando su deformación, permitiendo mantener la circulación del flujo del aire sin que este deforme la bóveda entre celdas.

(Ver <http://niviuk.com/technology.asp?id=JNKPKPN4>)

Con el STE (Structured Trailing Edge) obtenemos menos resistencia a la vez que se consigue un mayor rendimiento. La circulación del aire tiene mayor fluidez, consiguiendo que ese flujo mucho más limpio, no se llegue a romper. (Ver <http://niviuk.com/technology.asp?id=JNKPNQL0>)

El novedoso perfil del ARTIK 3 requiere de un reparto de cargas mucho más complejo que en las otras velas de su categoría, al tener que estar esta carga repartida en las tres líneas de que consta. La elección del material y grosor del suspentaje han sido estudiados para conseguir una resistencia mínima al aire pero con total seguridad de la carga.

De los 134 suspentes que son montados en el ARTIK 3 solo 26 disponen de funda, los 108 restantes están expuestos a las abrasiones propias de nuestro deporte. Esta particularidad hace que las revisiones del suspentaje deban de realizarse periódicamente cada 100 horas de vuelo como máximo. No debemos de olvidar que estamos utilizando materiales con grandes prestaciones pero que necesitan de un control riguroso antes de cada vuelo.

Si nos decidimos por la opción del “racing set lines”, todas las líneas serán sin funda y el control sobre las líneas de deberá de incrementar.

El tejido utilizado es el mismo que en el resto de la gama, ligereza, resistencia y durabilidad sin pérdida de color son sus garantías.

Para el proceso de construcción del ARTIK 3 se han utilizado los mismos criterios controles y estructura que en el resto de la gama.

Del ordenador de Olivier a la pieza acabada de cortar no es posible un solo milímetro de error, el corte de cada uno de los elementos de ensamblaje que componen la vela es cortado uno a uno mediante un riguroso trabajo de corte extremadamente minucioso. Para el posterior marcaje y enumeración de cada pieza es utilizado el mismo minucioso sistema, evitando así posibles errores en este delicado proceso. Los suspenes son fabricados semi automáticamente, todas las costuras son rematadas bajo supervisión ocular de nuestros especialistas. Organizar el puzzle que es el proceso de ensamblaje resulta con este método más fácil de organizar economizando recursos para un control de calidad más riguroso.

Todos los parapentes NIVIUK Gliders son sometidos a un control final extremadamente riguroso. La campana es cortada y ensamblada bajo estricto orden impuesto por la automatización de este proceso. Todo el cono de suspentaje es medido en cada vela individualmente después de su montaje final en la campana.

Cada vela es controlada individualmente para su revisión ocular final. Cada parapente es empaquetado siguiendo las directrices de mantenimiento y conservación de los materiales más avanzadas.

Los parapentes NIVIUK Gliders están contruidos con materiales de primera calidad, acordes a las necesidades de rendimiento, durabilidad y homologación exigidos por el mercado actual.

Ver datos de materiales en páginas finales.

## 1.5 ELEMENTOS COMPONENTES

El ARTIK 3 es entregado a su propietario con una serie de componentes que, no siendo primordiales, no dejan de tener un destacado papel en la utilización, transporte y almacenamiento del parapente. Además del parapente, una mochila de transporte con suficiente capacidad (195 l) para albergar todo el equipo una vez correctamente recogido, diseñada para que el transporte a pie del equipo sea lo más agradable posible. Una bolsa de plegado interior para proteger nuestra ARTIK 3 de posibles daños durante el almacenaje. Una cinta de compresión nos permitirá recoger la vela en el menor espacio posible. Una barra de acelerador que

completa el sistema de aceleración de nuestro ARTIK 3. Un pequeño kit de reparación de la tela a base de ripstop autoadhesivo. Un manual de uso en donde encontraremos respuesta a todas las preguntas sobre nuestro ARTIK 3.

## 2. DESEMPAQUETADO Y MONTAJE

### 2.1 ELECCIÓN DEL LUGAR

Para el desempaque y montaje, recomendamos se realice en una pendiente escuela, o mejor en un área llana y despejada, sin excesivo viento y libre de obstáculos que nos permita realizar todos los pasos requeridos para el reconocimiento del equipo, hasta terminar haciendo un hinchado del NIVIUK Gliders ARTIK 3.

Es recomendable que todo el proceso sea supervisado por un instructor o vendedor, solo ellos podrán resolver cualquier duda de una manera segura y profesional.

### 2.2 PROCEDIMIENTO

Retirar el parapente de la mochila, abrirlo y desplegarlo, extendiéndolo con las líneas por encima del intradós y orientado hacia la dirección del hinchado, revisar que la tela y el suspentaje no presenten anomalías, verificar el correcto cierre de los maillones de unión de los suspenes a las bandas. Identificar y ordenar las líneas A, B, C los frenos y las bandas correspondientes en la posición correcta, comprobando que queden libres de enganches y nudos.

### 2.3 MONTAJE AL ARNÉS

Posicionar correctamente las bandas en los mosquetones de la silla, de manera que las bandas y líneas, queden libres de vueltas y correctamente ordenadas. Verificar el correcto cierre del sistema de enganche utilizado.

## 2.4 TIPO DE ARNÉS

El ARTIK 3 acepta todos los tipos de silla actuales, incluso las que utilizan cocoon. Recomendamos ajustar la cinta ventral a la distancia de homologación, que varía según la talla:

Para las tallas 23 y 25 es de 42 cm y para las tallas 27 y la 29, 46 cm. Debemos de tener en cuenta que un mal ajuste de esta separación entre los mosquetones puede afectar al control de la vela; una excesiva separación da más sensaciones pero se corre el riesgo de afectar a la estabilidad del ala; al contrario, una separación demasiado escasa reparte más de estabilidad, pero con pérdida de sensaciones y de un riesgo de twist en caso de una plegada muy violenta.

## 2.5 MONTAJE DEL ACELERADOR

El sistema de aceleración del ARTIK 3 se acciona empujando con los pies la barra que viene incluida en el equipamiento. Este sistema es muy fácil de conectar y debe regularse apropiadamente.

La barra del acelerador es entregada sin montar, debemos de proceder a su instalación, la mayoría de arneses ya disponen de una preinstalación del acelerador, sólo tendremos que seguirla y enlazar los ganchos del acelerador con los de las bandas. Hemos de tener en cuenta que se debe regular a la distancia justa para su utilización, esta distancia varía para cada piloto! Recomendamos probar todo el sistema de aceleración colgados en un utillaje para tal efecto, (la mayoría de escuelas disponen de uno).

## 2.6 REVISIÓN E HINCHADO EN LLANO

Una vez revisado todo el equipo y comprobar que las condiciones de viento son las apropiadas, podemos practicar en tierra el hinchado del ARTIK 3 tantas veces como sea necesario hasta familiarizarnos con su comportamiento. El hinchado del ARTIK 3 es fácil y suave y no requiere de una sobrecarga de energía, hinchará realizando una suave presión con el cuerpo, mediante el arnés y ayudando el movimiento con las bandas "A", sin tirar de ellas, sólo acompañando el movimiento natural

de subida del ala. Una vez el ala se posicione a las (12) bastará un control apropiado con los frenos para retenerla sobre nuestra cabeza.

## 2.7 AJUSTE DE LOS FRENOS

Las líneas principales de los frenos, vienen reguladas de fábrica con la medida preestablecida en la homologación, esta regulación puede variarse para adaptarla al tipo de pilotaje de cada piloto. No obstante es recomendable volar con la regulación original durante un periodo de tiempo lo suficientemente largo para habituarse al comportamiento original del ARTIK 3. En caso que fuera necesario modificar, aflojar el nudo, deslizar la línea por la manija del freno hasta el punto deseado y volver a ajustar el nudo con firmeza. Esta regulación deberá ser realizada por personal cualificado, siempre comprobando que la modificación no comprometa el borde de fuga, dejándolo FRENADO y que ambos lados queden simétricos. El As de Guía o el Ballestrinque son los nudos más aconsejados para fijar los frenos. Al cambiar la longitud de los frenos, se debe de comprobar que estos no actúen cuando el acelerador está siendo utilizado. Cuando aceleramos, el parapente rota sobre la banda C haciendo que el borde de fuga quede más elevado. Debemos de comprobar que el freno está ajustado en función de esa longitud extra en la aceleración. Con la deformación del perfil corremos el riesgo de generar turbulencias y provocar una plegada frontal o asimétrica.

## 3. PRIMER VUELO

### 3.1 ELECCIÓN DEL LUGAR

Para la realización del primer vuelo, recomendamos realizarlo en una pendiente suave (escuela) o en tu zona de vuelo habitual acompañado por un instructor certificado.

### 3.2 PREPARACIÓN

Para la preparación, repetir el procedimiento del apartado desempaqueado y montaje.

### 3.3 PLAN DE VUELO

Es necesario realizar un plan de vuelo previo, para evitar posibles errores en la toma de decisiones.

### 3.4 CHEQUEO PRE-VUELO

Una vez listos, y antes de despegar realizar otro chequeo del equipamiento, montaje correcto y líneas libres de enganches o nudos. Comprobar que las condiciones son las apropiadas para nuestro nivel de vuelo.

### 3.5 HINCHADO, CONTROL Y DESPEGUE

Realizar una acción de hinchado suave y progresiva, el hinchado del ARTIK 3 es fácil y no necesita energía de más, no tiene tendencia a adelantar lo que permitirá una fase de hinchado sin agobios, dando paso a una fase de control con suficiente tiempo para tomar la decisión de aceleración y despegue cuando el piloto lo desee.

Siempre que el viento lo permita se aconseja el despegue de cara a la vela, de esta manera podemos hacer una chequeo visual con más garantías. El ARTIK 3 es especialmente fácil de controlar en esta configuración con vientos “fuertes”. Vientos de 25 a 30 km/h son considerados fuertes para volar.

La preparación del ala y su disposición en la zona de despegue es de fundamental importancia, elegir la zona apropiada dependiendo de cómo entre el viento en el lugar, disponer el parapente como si formara parte de un gran círculo, respetando así la forma de la campana en vuelo, será una excelente manera de garantizar un buen despegue.

### 3.6 ATERRIZAJE

El ARTIK 3 tiene un excelente aterrizaje, transforma la velocidad en sustentación a medida que el piloto lo solicita, permitiendo un enorme margen de error. No es necesario dar vueltas a los frenos para obtener más eficacia en el frenado.

### 3.7 INSTRUCCIONES DE PLEGADO

Este apartado que anteriormente no requería de más organización que la de recoger y empaquetar el ala dentro del macuto ha pasado a ser un punto al que hay que dedicarle cada vez más atención. Directamente vinculado a la utilización de nuevos materiales y técnicas en pro de mejor rendimiento, mejor seguridad y mayor durabilidad, hace que hoy en día sea inevitable la utilización de técnicas concretas en el plegado del ala. El borde de ataque del ARTIK 3 dotado con el SLE requiere de un plegado acorde con el alto nivel de tecnificación empleado en su fabricación. Debe este de realizarse cajón a cajón disponiendo paralelamente entre si las costillas del borde de ataque a la vez que organizamos el resto del cajón acorde al doblez inicial, de manera que todas las costillas queden correctamente alineadas unas contra las otras. Es importante que todo el borde de ataque permanezca alineado entre sí, siendo el borde de fuga el que se adapte a la longitud restante.

En tres partes, cada una de ellas sobre la otra, quedándonos toda la envergadura del ala recogida en el ancho de la costilla central (+/-). Para el plegado longitudinal es muy importante que el doblez que corresponda al borde de ataque sea como mínimo del mismo largo que el SLE, evitando así todo doblez innecesario.

Esta sencilla técnica de doblado nos permitirá conservar todas las ventajas que obtenemos con la utilización de estos nuevos materiales. Obviamente un plegado en amplitud, sin dobleces ni compresiones es igualmente valido si disponemos de ese espacio.

En Niviuk hemos diseñado el NKare Bag (se entrega en opción), esta nueva bolsa de plegado te asistirá a plegar rápidamente el parapente y de la misma manera mantendrá el perfil y la integridad de sus estructuras internas en perfectas condiciones.

El NKare Bag nos guiará en el proceso de doblado permitiéndonos recoger las costillas unas sobre las otras ordenando correctamente

el SLE en el eje longitudinal “en acordeón” para luego permitirnos de manera sencilla realizar los dobleces transversales que cada modelo requiera en función de las longitudes del SLE y STE. Este sistema de plegado nos garantiza que tanto el tejido como los refuerzos de la estructura interna se mantengan en perfectas condiciones.

## 4. EN VUELO

Recomendamos prestar mucha atención al informe de la prueba de vuelo realizado por el laboratorio encargado de la homologación. Ver (página web de Niviuk descargas)

En él encontraremos toda la información necesaria para saber cómo reacciona nuestro ARTIK 3 delante de cada una de las 24 maniobras testadas. Es importante remarcar que en cada talla puede variar la manera de afrontar la solución a la maniobra incluso dentro de la misma talla a carga máxima o mínima el comportamiento y las reacciones de la vela pueden ser diferentes. Disponer del conocimiento que nos proporciona el laboratorio a través del test de vuelo es pues fundamental para saber cómo afrontar estas posibles situaciones. Recomendamos que el aprendizaje de estas maniobras sea realizado bajo el control de una escuela con capacidad para ello.

### 4.1 VUELO EN TURBULENCIA

El ARTIK 3 dispone de un excelente perfil para afrontar estas situaciones con las mejores garantías, tiene una gran estabilidad en todo tipo de condiciones, y una excelente reacción en vuelo pasivo, lo que nos dará una gran seguridad en condiciones turbulentas. Igualmente todo parapente requiere de un pilotaje acertado para cada condición, siendo el piloto el último factor de seguridad.

Recomendamos tomar una actitud de pilotaje activo en situaciones de turbulencias, accionando en la medida justa para mantener el control del ala, evitando que ésta se cierre, pero permitiendo que se restablezca la velocidad del perfil necesaria para su funcionamiento luego de cada corrección.

No permanecer demasiado tiempo en una acción de corrección (frenado), ya que predisponemos al parapente a situaciones críticas de funcionamiento, en caso de necesitar controlar, accionar y restablecer la velocidad.

### 4.2 POSIBLES CONFIGURACIONES

#### Plegada asimétrica

A pesar de la gran estabilidad del elaborado perfil del ARTIK 3, puede producirse en algunos casos una plegada de un lado del ala (asimétrica), en situaciones de turbulencias muy marcadas... generalmente cuando el piloto no anticipa la corrección. En este caso el parapente nos transmitirá una pérdida de presión, a través del comando y del amés. Para evitar que se cierre realizar una acción de freno del lado comprometido para aumentar el ángulo de incidencia y evitar que pliegue. En caso de que se produzca una plegada, el ARTIK 3 no tiene una reacción violenta, o sea que la tendencia al giro será muy gradual y fácil de controlar, inclinando el cuerpo hacia el lado abierto para evitar que se incremente el giro y mantener la trayectoria y de ser necesario aplicar un poco de freno del mismo lado. Normalmente la plegada se reabre sola, pero en caso de esto no ocurra, realizar una acción de freno firme y profunda (100%) del lado de la plegada. Es posible que debamos repetir la acción, hasta que se reabra el lado cerrado, cuidando de no frenar de más el lado que permanece abierto (control de giro) y dejando recuperar la velocidad de vuelo una vez que se abre la plegada.

#### Plegada frontal

En condiciones de vuelo normal, el ARTIK 3 está muy lejos de que se produzca una plegada frontal, ya que el perfil está diseñado para volar con mucha tolerancia a los cambios bruscos de incidencia. Puede producirse en condiciones de mucha turbulencia, en la entrada o salida de ascensiones fuertes o bien usando el acelerador sin adaptarse a la masa de aire. Generalmente se reabre sola sin tendencia al giro, pero podemos accionar simétricamente ambos frenos, en una acción rápida y profunda para ayudar a la reapertura, sin mantener más que un instante esta acción, liberando los frenos inmediatamente para recuperar la velocidad óptima de vuelo.



### Barrena plana

Esta configuración (giro negativo), queda lejos de las posibilidades de vuelo normal del ARTIK 3, aunque una serie de acciones (giros), desde una situación de muy baja velocidad, (volar muy frenado) puede comprometer el funcionamiento del parapente y entrar en esta configuración. No es fácil dar recomendaciones sobre este tipo de configuraciones, ya que dependerá de la naturaleza de la misma, pero se debe saber que el ala necesitará restablecer la velocidad de aire relativo sobre el perfil, para lo cual debemos liberar los frenos progresivamente y dejar que aumente la velocidad. La reacción normal será de una abatida lateral, con tendencia a girar no más de 360°, para restablecer el vuelo normal.

### Parachutaje

La tendencia a entrar o quedarse en parachutaje está eliminada en el ARTIK 3. Esta configuración está muy lejos de las posibilidades de este parapente. En caso de que ocurra, la sensación será que el parapente no avanza, con cierta inestabilidad, falta de presión en los frenos, aunque la campana aparentemente estará perfectamente hinchada. La acción correcta es liberar los frenos y empujar las bandas A (acelerar) hacia el frente o bien inclinar un poco el cuerpo hacia un lado SIN FRENAR.

### Pérdida

La posibilidad de entrar en pérdida en vuelo normal es remota en el ARTIK 3. Puede producirse por volar a una velocidad demasiado baja e intentar una serie de acciones en esta situación, (sobre mandar), en condiciones de turbulencias fuertes. Para provocar una pérdida, se debe llevar al parapente a la velocidad mínima de vuelo frenando simétricamente y una vez logrado esto, accionar los frenos al 100% y mantener. El parapente caerá hacia atrás para luego estabilizarse sobre el piloto con un cierto péndulo, que dependerá de la forma en que se realice la maniobra. En el momento de comenzar la pérdida no se debe dudar y soltar la acción en mitad de la maniobra, ya que en este caso el parapente abatirá con gran fuerza, pudiendo quedar por debajo del piloto. Debemos mantener la acción unos segundos hasta que se estabilice en la vertical.

Para recuperar la configuración de vuelo, liberamos los frenos en forma progresiva y simétrica, dejando restablecer la velocidad liberando la acción una vez que el ala llega a su punto máximo de adelantamiento. El ala tendrá una abatida, necesaria para restablecer la velocidad de aire relativo, no debemos frenar de más en ese momento, ya que el parapente necesita tomar velocidad para salir de la pérdida. Si es necesario controlar una posible plegada frontal, frenar simétricamente sólo por un instante y liberar, aún con el ala adelantada.

### Corbata

Una corbata puede aparecer luego de una plegada asimétrica, en la cual la punta de ala queda “enganchada” entre las líneas. Esta configuración puede provocar una entrada en giro bastante rápida, dependiendo de la naturaleza de la misma. La corrección es de la misma manera que en la plegada asimétrica, controlar la entrada en giro accionando el freno contrario e inclinando el cuerpo y luego, ubicamos la línea que va al estabulo, (punta de ala), del lado encorbatado, que está identificada por otro color y corresponde a la línea externa de la banda B. Tiramos de esa línea hasta tensarla y esta acción ayudará a liberar la corbata. Si no logramos liberarla, debemos seguir volando hacia el primer aterrizaje, controlando la trayectoria con el cuerpo y con un poco de freno. Debemos tener cuidado cuando realizamos acciones para liberar la corbata cerca del relieve o de otros parapentes, ya que podemos perder el control de la trayectoria.

### Sobre mando

La mayoría de los incidentes de vuelo en parapente son por causa de acciones erróneas del piloto, las cuales sumadas, dan como resultado configuraciones anormales de vuelo (cascada de incidentes). Debemos tener en cuenta que sobre mandar el ala sólo llevará a la misma a niveles críticos de funcionamiento. El ARTIK 3 está diseñado para que él siempre intente recuperar el vuelo normal por sí solo, no intentes accionar de más. Generalmente el sobre mando no se debe al tipo de acción ni a la intensidad de la misma, sino que el motivo es debido a cuánto tiempo mantenemos dicha acción. Debemos permitir que el perfil pueda restablecer la velocidad normal de vuelo, luego de cada acción.

### 4.3 VUELO ACELERADO

El perfil del ARTIK 3 está diseñado para volar con mucha estabilidad en todo su margen de velocidades. Acelerar será de utilidad en situaciones de viento fuerte o en descendencias muy marcadas.

Acelerando, el perfil del parapente queda más sensible a posibles turbulencias y más próximo a una plegada frontal. Si sentimos una pérdida de presión, debemos liberar la acción del acelerador y accionar un poco los frenos para aumentar así la incidencia del perfil, recordando que se debe restablecer la velocidad de vuelo luego de la corrección. NO es recomendable el uso del acelerador cerca del relieve y en condiciones de mucha turbulencia. En caso de necesitarlo, se debe dosificar su acción liberando cuando se pierde presión y equilibrando con acción de frenos. Esta dosificación significa un pilotaje activo sobre el acelerador.

### 4.4 PILOTAJE SIN FRENOS

Si por cualquier motivo los frenos de tu ARTIK 3 no están operativos, tienes que pilotar la vela tirando suavemente de las bandas C y usar el peso de tu cuerpo para dirigir la vela hacia el aterrizaje. Estas bandas están bastante blandas debido a que no tienen mucha presión, hay que tener cuidado de no pasarse al tirar de ellas porque podríamos provocar una pérdida o negativo. Para aterrizar dejaremos máxima velocidad y antes de llegar al suelo tiraremos de las dos bandas C simétricamente. Este tipo de frenado no es tan efectivo como los frenos, el aterrizaje pues, se realizará a mayor velocidad.

### 4.5 NUDOS EN VUELO

La mejor manera de evitar estos nudos o enredos es una buena revisión del suspentaje antes del hinchado de la vela para el despegue. Si antes de despegar ves que hay un nudo, deja de correr inmediatamente y no despegues. En caso de que hayas despegado con un nudo, deberás corregir la deriva cargando todo el peso en la silla del lado contrario

al nudo y usar el freno necesario de este mismo lado. Se puede tirar suavemente del freno en el lado con nudo para ver si éste sale, o bien identificar la línea comprometida y tirar de ella, siempre apartados del relieve. En caso de que el nudo esté demasiado apretado y no salga, hay que volar con cuidado y de forma segura hasta el aterrizaje más cercano. Mucho cuidado al intentar sacar el nudo, no hay que tirar muy fuerte del freno, la posibilidad de que la vela entre en pérdida o negativo es mayor con nudos o enredos. Antes de intentar sacar el nudo asegúrate de que no hay pilotos volando cerca.

## 5. PERDER ALTURA

Perder altura rápidamente es un recurso muy importante en determinadas situaciones. Dependerá de cada situación el método apropiado a utilizar para descender rápido. Recomendamos que el aprendizaje de estas maniobras sea realizado bajo el control de una escuela con capacidad para ello.

### 5.1 OREJAS

Las orejas son una forma de descenso moderado -3 a -4 m/s, la velocidad suelo disminuye de 3 a 5 km/h y se limita el pilotaje. También aumenta el ángulo de incidencia y la carga alar sobre la superficie que queda abierta.

Para restablecer la velocidad horizontal y el ángulo de incidencia, podremos acelerar una vez que entran las orejas. Puedes aplicar orejas hasta el aterrizaje y liberarlas en el momento del frenado.

Para realizarlas toma la línea externa de la banda A de ambos lados, lo más alto que puedas y tira hacia afuera y abajo. Notarás que el ala se pliega por las puntas. Para reabrirla, suelta las líneas y se abrirá sola, en caso de que esto no ocurra, frena progresivamente un lado y luego el otro. La reapertura es recomendada de forma asimétrica para no comprometer el ángulo de incidencia y más aún cerca del suelo y en turbulencias.

## 5.2 TÉCNICA B3

Aún con la posibilidad de realizar orejas, en los parapentes de nueva generación como es el ARTIK 3, cuando se ponen orejas se crean muchas turbulencias en el borde de fuga, además con la longitud de la cuerda y la bóveda de la vela, las orejas tienen la tendencia a provocar un “flap” aumentando mucho más la turbulencia, y ocasionando que el parapente pierda demasiada velocidad haciendo necesario que el piloto la recupere ya sea utilizando el acelerador o saliendo de la maniobra. Esta técnica para descender rápidamente fue creada y utilizada por los pilotos del Niviuk Team en el 2009 probando un prototipo de competición con la que no podían realizar la maniobra de orejas debido a la nueva repartición de las líneas del suspenso y a un alargamiento elevado. Con el perfil actual de tres líneas, esta imposibilidad de realizar orejas, o el riesgo que conlleva realizarlas, es una realidad que preocupa a muchos pilotos que gustan de disponer de una técnica de descenso rápido controlada.

Por estas razones, aconsejamos utilizar la línea B3. Esta técnica incrementa fácilmente la tasa de descenso sin provocar los problemas anteriores y sin el riesgo de ocasionar una pérdida, porque se realiza manteniendo siempre una velocidad alta.

### ¿Cómo?

Localiza la B3, luego realiza el mismo movimiento que se realizaba al meter las orejas: “tirar” del suspenso hasta que el establo se retrase, en este momento la vela empezará a reducir la velocidad, las puntas de la vela se irán un poco hacia atrás, luego se incrementará ligeramente la velocidad hasta ser estable y se conseguirá una tasa de caída de 5-6 m/s. Aconsejamos acelerar siempre que utilices esta técnica. Puedes controlar la dirección girando como si lo hicieses con las orejas puestas. La primera sensación es la de una disminución del viento relativo y una ligera inclinación hacia la parte posterior de la vela, como yendo hacia atrás. Para la salida soltaremos las líneas como lo hacíamos con las orejas y atenderemos la suave abatida de la vela al retomar su tasa de caída normal.

Esta técnica te permite descender rápidamente sin tener el riesgo que se produzca una corbata. Es muy cómodo y ofrece mucha facilidad en los giros. Aconsejamos utilizar esta técnica por primera vez en condiciones suaves y con altura. Es una nueva técnica de descenso controlado y con seguridad, que solo necesita de un poco de entrenamiento para ser ejecutada con total comodidad y eficacia.

## 5.3 BANDAS B

En esta maniobra el ala deja de volar, no hay velocidad horizontal y no hay control sobre el parapente.

La circulación del aire sobre el perfil se interrumpe y el ala queda en una situación similar al paracutaje.

Para realizarla se toman las bandas B por debajo de los maillones de las líneas y se tira hacia abajo simétricamente (aprox. 20 a 30cm) manteniendo la posición.

En un primer momento la acción es física (dura) por lo cual deberemos tirar con fuerza hasta que el perfil se deforme, donde la fuerza requerida será menor. En este momento debemos seguir con la acción sin soltar. El ala se deforma, su velocidad horizontal es 0 km/h, y su velocidad vertical aumenta hasta los -6 a -8 m/s. dependiendo de las condiciones y de cómo realicemos la maniobra.

Para salir, se sueltan en un tiempo ambas bandas, el ala tendrá una abatida suave y retomará el vuelo por sí sola.

Es mejor liberar las bandas rápido que lentamente.

Se trata de una maniobra fácil pero debemos recordar que el parapente deja de volar, no tiene avance respecto al viento y las reacciones son muy diferentes al vuelo normal.

## 5.4 BARRENA

Ésta es la maniobra más efectiva para perder altura rápidamente. Debemos saber que puede adquirir grandes velocidades incrementando mucho la fuerza g, llegando a provocar pérdida de orientación y hasta del conocimiento. Por eso es recomendado realizar esta maniobra

gradualmente para adecuar nuestra capacidad de resistir el incremento de fuerzas e interpretar la maniobra, siempre con altura. Para iniciar la maniobra se debe inclinar el cuerpo y frenar suavemente del mismo lado. Puedes regular la intensidad del giro frenando un poco el lado externo. Un parapente en su máxima velocidad de giro, puede llegar a -20 m/seg., equivalente a 70 km/h de velocidad vertical y quedar estabilizada en espiral a partir de 15 m/seg.

Por este motivo, es muy importante conocer y ejercitar la forma de salir. Para salir de la maniobra, debemos liberar la acción progresivamente y frenar e inclinar el cuerpo por un momento breve sobre el lado contrario del giro (un tiempo), dosificando esta acción, liberando una vez que comenzó a salir de giro. Esta acción de salida debe ser realizada gradualmente y con acciones suaves, para poder registrar los cambios de presiones y velocidades. Como consecuencia de la salida, el parapente tendrá un momento de péndulo con una abatida de lado, dependiendo de la forma en que se realice la salida.

Realiza estas acciones con suficiente altura y moderadamente.

## 5.5 DESCENSO DULCE

Utilizando esta técnica (no hay que tener prisa por bajar) permaneceremos en una fase de vuelo normal, sin forzar ni el material ni al piloto. Se trata de localizar las zonas de aire descendente y girar como si de una térmica se tratase, claro está que con la intención de descender.

El sentido común nos tiene que aconsejar evitar situarnos en zonas aerológicamente peligrosas en nuestra búsqueda de zonas descendentes. La seguridad ante todo.

## 6. MEDIOS ESPECIALES

### 6.1 VUELO A REMOLQUE

El ARTIK 3 no presenta ningún problema en el vuelo a remolque. Es necesario realizar las operaciones referentes a la tracción con un equipo

y personal certificado. El hinchado debe realizarse de la misma manera que en vuelo normal.

Es importante de trabajar sobre un recorrido de los frenos corto en el caso de necesidad de correcciones en el alineado, sobre todo al principio del torneado. Dado que la vela está sometida a una velocidad lenta y con un ángulo en positivo, debemos de realizar toda corrección con la máxima suavidad, con el fin de evitar acercarnos a la pérdida.

## 6.2 VUELO ACROBÁTICO

Aunque el ARTIK 3 ha sido probado por expertos pilotos acrobáticos y en todo tipo de situaciones extremas, NO ha sido diseñado para el vuelo acrobático y NO recomendamos un uso en dicho tipo de vuelo.

La acrobacia es la modalidad más joven del vuelo libre en parapente. Consideramos maniobras extremas o acrobáticas todas aquellas que implican pilotaje y la salida del vuelo normal. Para llegar a aprender de forma segura las maniobras acrobáticas tienes que asistir a los cursos que se realizan sobre agua asistido por un equipo de profesionales. Realizando maniobras extremas someterás a la vela y tu cuerpo a fuerzas centrífugas que pueden llegar hasta los 4 ó 5 g, desgastando el material de una forma mucho más rápida que con el vuelo normal.

## 7. CUIDADO Y MANTENIMIENTO

### 7.1 MANTENIMIENTO

Si cuidas bien tu ARTIK 3, esta mantendrá sus prestaciones por mucho tiempo. El tejido y las líneas no necesitan lavado, en caso de ensuciarse puedes limpiarlo utilizando un paño humedecido en agua. No utilices productos químicos. En caso de mojarse, deberás secarlo en un lugar seco, aireado y no exponerlo al sol. La luz solar daña los materiales provocando un envejecimiento prematuro. No dejes tu parapente expuesto al sol innecesariamente, ni en el despegue ni en el aterrizaje, guárdalo debidamente.

Si utilizas el ala en la playa, intenta que la arena no entre por las bocas del borde de ataque, y quita la que haya entrado al final de cada práctica. Las aberturas de limpieza en las puntas del ala te facilitarán este trabajo.

Si se moja con agua salada, deberás sumergirlo en agua dulce y secarlo en un lugar ventilado y no expuesto al sol.

La experiencia nos demuestra que la durabilidad del suspentaje no enfundado era un punto débil. Esto permanece así hoy, pero con una diferencia importante. Los nuevos materiales utilizados para el ARTIK 3 garantizan una duración de trabajo mecánico superior a los antiguos suspentajes finos, pero piden una gran atención y un control regular de su estado de desgaste. Esta particularidad hace que las revisiones del suspentaje deban de realizarse periódicamente cada 100 horas de vuelo como máximo y en un taller especializado. Incluso realizando las revisiones periódicas en los plazos determinados, no debemos de olvidar que estamos utilizando materiales con grandes prestaciones pero que necesitan de un control riguroso antes de cada vuelo.

## 7.2 ALMACENAJE

Escoge para guardar tu equipo un lugar fresco, seco y libre de disolventes, combustibles o aceites. No se recomienda guardarlo en el maletero de tu coche, ya que las temperaturas al sol pueden ser muy elevadas. Una mochila al sol puede llegar a 60º de temperatura en su interior. NO se debe aplicar peso encima. El plegado correcto es muy importante para el almacenaje. Es importante que el ala esté bien plegada y bien guardada. En caso de almacenaje por largo tiempo, es aconsejable dentro de lo posible que no estuviera comprimida y que se pudiera almacenar de manera holgada y sin contacto directo con el suelo, las humedades y las calefacciones pueden deteriorar el equipo.

## 7.3 REVISIÓN Y CONTROLES

Debes revisar tu ARTIK 3 periódicamente en tu taller más cercano cada 100 horas de uso o cada 12 meses (lo que antes suceda). Sólo de esta

manera te garantizas el correcto funcionamiento de tu ARTIK 3 y el mantenimiento de la homologación.

Es imprescindible que en la revisión se realice un test de rotura de suspentaje, a efectos de poder determinar si es o no necesario un cambio completo del suspentaje.

Recordamos una vez más la importancia de realizar un control a todo el material antes de cada vuelo y en especial a los suspentes sin funda.

## 7.4 REPARACIONES

En caso de roturas pequeñas del tejido, podrás repararlo tú mismo provisionalmente con el kit de reparación de tejido adhesivo, siempre que no esté comprometida alguna costura. Cualquier otra rotura deberá ser reparada por un taller especializado o personal capacitado para ello. No aceptes reparaciones caseras.

## 8. SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD

Es sabido que el vuelo libre en parapente es considerado como deporte de alto riesgo, en donde la seguridad depende de quién lo practica.

El mal uso de este equipo puede producir lesiones de carácter irreversible en el piloto o incluso la muerte. Los fabricantes o los distribuidores no son responsables de cualquier acto o accidente debido a la práctica de este deporte. No debes de volar este equipo si no estás habilitado para ello. No aceptes consejos ni cursos informales de nadie que no sea debidamente certificado como instructor.

## 9. GARANTÍA

Todo el equipo y sus componentes disfrutan de una garantía de 2 años contra todo defecto de fabricación.

La garantía no cubre ni el mal uso ni el desgaste normal de los materiales.

## 10. ANNEXOS

### 10.1 DESCRIPCIÓN DATOS TÉCNICOS

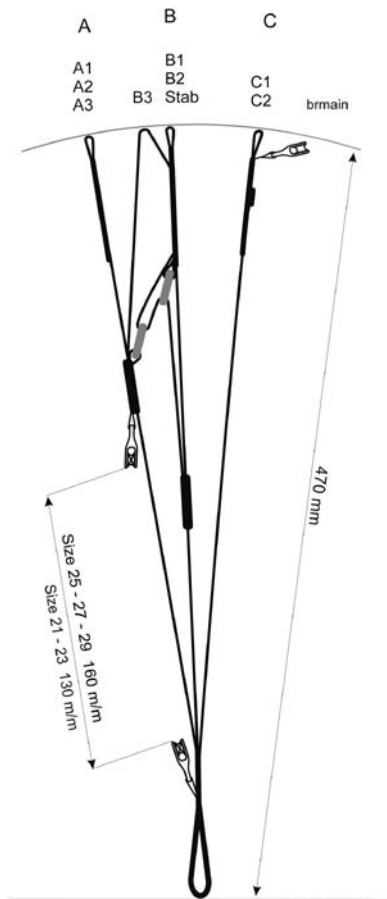
| <b>ARTIK 3</b> |                |     | <b>21</b> | <b>23</b> | <b>25</b> | <b>27</b> | <b>29</b> |
|----------------|----------------|-----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ALVÉOLOS       | NÚMERO         |     | 62        | 62        | 62        | 62        | 62        |
|                | CERRADOS       |     | 8         | 8         | 8         | 8         | 8         |
|                | CAJONES        |     | 21        | 21        | 21        | 21        | 21        |
| EN PLANTA      | ÁREA           | M2  | 21        | 23        | 24,5      | 26,5      | 29        |
|                | ENVERGADURA    | M   | 11,13     | 11,65     | 12,02     | 12,5      | 13,08     |
|                | ALARGAMIENTO   |     | 5,9       | 5,9       | 5,9       | 5,9       | 5,9       |
| PROYECTADO     | ÁREA           | M2  | 17,82     | 19,51     | 20,78     | 22,48     | 24,6      |
|                | ENVERGADURA    |     | 8,76      | 9,17      | 9,46      | 9,84      | 10,29     |
|                | ALARGAMIENTO   |     | 4,3       | 4,3       | 4,3       | 4,3       | 4,3       |
| BÓVEDA         |                | %   | 15        | 15        | 15        | 15        | 15        |
| CUERDA         | MÁXIMA         |     | 2,37      | 2,48      | 2,56      | 2,66      | 2,79      |
|                | MÍNIMA         |     | 0,52      | 0,54      | 0,56      | 0,58      | 0,61      |
|                | MEDIA          |     | 1,88      | 1,97      | 2,03      | 2,12      | 2,21      |
| SUSPENTES      | METROS TOTALES | M   | 243       | 254       | 263       | 274       | 287       |
|                | ALTURA         | M   | 6,68      | 6,99      | 7,21      | 7,5       | 7,85      |
|                | NÚMERO         |     | 134       | 134       | 134       | 134       | 134       |
| ELEVADORES     | PRINCIPALES    |     | 3/4/2     | 3/4/2     | 3/4/2     | 3/4/2     | 3/4/2     |
|                | BANDAS         | 3   | A/B/C     | A/B/C     | A/B/C     | A/B/C     | A/B/C     |
|                | TRIMS          | m/m | NO        | NO        | NO        | NO        | NO        |
|                | ACELERADOR     | m/m | 130       | 130       | 160       | 160       | 160       |
| CARGA TOTAL    | MÁXIMA         | KG  | 59        | 60        | 75        | 90        | 105       |
| EN VUELO       | MÍNIMA         | KG  | 70        | 80        | 95        | 110       | 130       |
| PESO DEL ALA   |                | KG  | 5,2       | 5,4       | 5,7       | 5,9       | 6,3       |
| HOMOLOGACIÓN   |                | EN  | C         | C         | C         | C         | C         |

## 10.2 DESCRIPCIÓN MATERIALES

| VELA                   | REFERENCIA         | FABRICANTE              |
|------------------------|--------------------|-------------------------|
| EXTRADÓS               | SKYTEX 40 9017 E77 | PORCHER IND (FRANCE)    |
| INTRADÓS               | N 20D MF           | DOMINICO TEX CO (KOREA) |
| COSTILLAS SIN LÍNEAS   | 30D FM             | DOMINICO TEX CO (KOREA) |
| COSTILLAS CON LÍNEAS   | SKYTEX 40 9017 E29 | PORCHER IND (FRANCE)    |
| DIAGONALES             | 30D FM             | DOMINICO TEX CO (KOREA) |
| CINTA DE CARGA         | LKI - 10           | KOLON IND. (KOREA)      |
| REFUERZOS CARGA PERFIL | W-420              | D-P (GERMANY)           |
| RIBETE                 | MYLAR              | D-P (GERMANY)           |
| REFUERZOS PERFIL       | NYLON STICK        | R.P.CHINA               |
| HILO                   | SERAFIL 60         | AMAN (GERMANY)          |
| SUSPENTES              | REFERENCIA         | FABRICANTE              |
| CONO ALTO              | DC-040             | LIROS GMHB (GERMANY)    |
| CONO ALTO              | A-8000-045         | EDELRID (GERMANY)       |
| CONO ALTO              | A-8000-060         | EDELRID (GERMANY)       |
| CONO ALTO              | A-8000-080         | EDELRID (GERMANY)       |
| CONO MEDIO             | DC-060             | LIROS GMHB (GERMANY)    |
| CONO MEDIO             | A-8000-060         | EDELRID (GERMANY)       |
| CONO MEDIO             | TNL - 140          | TEIJIM LIMITED (JAPAN)  |
| PRINCIPAL              | TNL - 080          | TEIJIM LIMITED (JAPAN)  |
| PRINCIPAL              | TNL - 140          | TEIJIM LIMITED (JAPAN)  |
| PRINCIPAL              | TNL - 220          | TEIJIM LIMITED (JAPAN)  |
| PRINCIPAL              | TNL - 280          | TEIJIM LIMITED (JAPAN)  |
| PRINCIPAL FRENO        | TNL - 400          | TEIJIM LIMITED (JAPAN)  |
| HILO                   | SERAFIL 60         | AMAN (GERMANY)          |

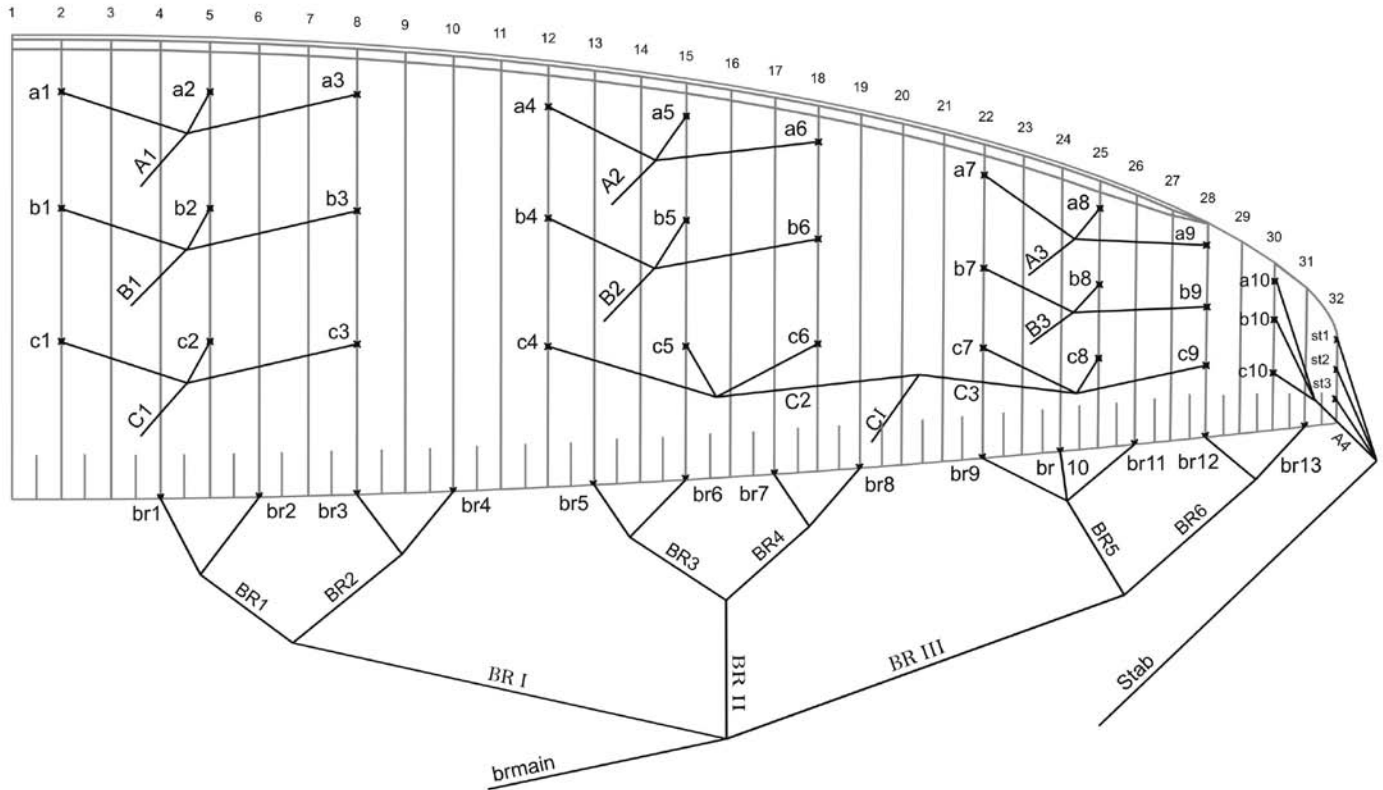
| SUSPENTES RACE     | REFERENCIA   | FABRICANTE             |
|--------------------|--------------|------------------------|
| CONO ALTO          | DC-040       | LIROS GMHB (GERMANY)   |
| CONO ALTO          | A-8000-045   | EDELRID (GERMANY)      |
| CONO ALTO          | A-8000-060   | EDELRID (GERMANY)      |
| CONO ALTO          | A-8000-080   | EDELRID (GERMANY)      |
| CONO MEDIO         | DC-060       | LIROS GMHB (GERMANY)   |
| CONO MEDIO         | A-8000-060   | EDELRID (GERMANY)      |
| CONO MEDIO         | A-8000-135   | EDELRID (GERMANY)      |
| PRINCIPAL          | A-8000-060   | EDELRID (GERMANY)      |
| PRINCIPAL          | A-8000-135   | EDELRID (GERMANY)      |
| PRINCIPAL          | A-8000-200   | EDELRID (GERMANY)      |
| PRINCIPAL          | A-8000-240   | EDELRID (GERMANY)      |
| PRINCIPAL FRENO    | TNL - 400    | TEIJIM LIMITED (JAPAN) |
| ELEVADORES         | REFERENCIA   | FABRICANTE             |
| BANDAS             | 3455         | COUSIN (FRANCE)        |
| INDICADOR DE COLOR | PAD          | TECNI SANGLES (FRANCE) |
| HILO               | V138         | COATS (ENGLAND)        |
| MAILLONES          | MRDI03.5 S12 | PEGUET (FRANCE)        |
| POLEAS             | 224          | HARKEN (USA)           |

### 10.3 ELEVADORES ARTIK 3





# 10.4 PLANO DE LÍNEAS ARTIK 3



## 10.5 LONGITUDES LÍNEAS ARTIK 3 21

| NIVIUK ARTIK 3 21   |      |      |      |      |
|---------------------|------|------|------|------|
| LONGITUD LÍNEAS m/m |      |      |      |      |
|                     | A    | B    | C    | br   |
| 1                   | 6191 | 6114 | 6231 | 6844 |
| 2                   | 6089 | 6013 | 6080 | 6686 |
| 3                   | 6081 | 6007 | 6106 | 6556 |
| 4                   | 6009 | 5940 | 6083 | 6568 |
| 5                   | 5916 | 5855 | 5920 | 6340 |
| 6                   | 5913 | 5860 | 5921 | 6224 |
| 7                   | 5776 | 5740 | 5828 | 6191 |
| 8                   | 5650 | 5631 | 5784 | 6251 |
| 9                   | 5584 | 5575 | 5840 | 6147 |
| 10                  | 5419 | 5388 | 5418 | 6035 |
| 11                  | 5286 | 5295 | 5321 | 6036 |
| 12                  |      |      |      | 5988 |
| 13                  |      |      |      | 5967 |

| LONGITUD BANDAS m/m |     |     |     |           |
|---------------------|-----|-----|-----|-----------|
|                     | A   | B   | C   |           |
|                     | 470 | 470 | 470 | STANDARD  |
|                     | 340 | 380 | 470 | ACELERADO |

## 10.6 LONGITUDES LÍNEAS ARTIK 3 23

| NIVIUK ARTIK 3 23   |      |      |      |      |
|---------------------|------|------|------|------|
| LONGITUD LÍNEAS m/m |      |      |      |      |
|                     | A    | B    | C    | br   |
| 1                   | 6506 | 6416 | 6543 | 7170 |
| 2                   | 6402 | 6311 | 6386 | 7005 |
| 3                   | 6395 | 6307 | 6416 | 6870 |
| 4                   | 6315 | 6244 | 6393 | 6883 |
| 5                   | 6219 | 6156 | 6224 | 6646 |
| 6                   | 6217 | 6162 | 6226 | 6525 |
| 7                   | 6074 | 6036 | 6129 | 6491 |
| 8                   | 5942 | 5922 | 6083 | 6554 |
| 9                   | 5873 | 5864 | 6141 | 6446 |
| 10                  | 5701 | 5669 | 5700 | 6329 |
| 11                  | 5562 | 5571 | 5598 | 6331 |
| 12                  |      |      |      | 6281 |
| 13                  |      |      |      | 6260 |

| LONGITUD BANDAS m/m |     |     |     |           |
|---------------------|-----|-----|-----|-----------|
|                     | A   | B   | C   |           |
|                     | 470 | 470 | 470 | STANDARD  |
|                     | 340 | 380 | 470 | ACELERADO |

## 10.7 LONGITUDES LÍNEAS ARTIK 3 25

| NIVIUK ARTIK 3 25   |      |      |      |           |
|---------------------|------|------|------|-----------|
| LONGITUD LÍNEAS m/m |      |      |      |           |
|                     | A    | B    | C    | br        |
| 1                   | 6725 | 6632 | 6768 | 7369      |
| 2                   | 6618 | 6525 | 6608 | 7198      |
| 3                   | 6612 | 6522 | 6639 | 7060      |
| 4                   | 6537 | 6463 | 6627 | 7073      |
| 5                   | 6438 | 6373 | 6453 | 6829      |
| 6                   | 6437 | 6380 | 6457 | 6705      |
| 7                   | 6289 | 6250 | 6356 | 6670      |
| 8                   | 6153 | 6133 | 6309 | 6736      |
| 9                   | 6082 | 6072 | 6368 | 6625      |
| 10                  | 5920 | 5887 | 5920 | 6505      |
| 11                  | 5760 | 5770 | 5798 | 6507      |
| 12                  |      |      |      | 6456      |
| 13                  |      |      |      | 6435      |
| LONGITUD BANDAS m/m |      |      |      |           |
|                     | A    | B    | C    |           |
|                     | 470  | 470  | 470  | STANDARD  |
|                     | 310  | 377  | 470  | ACELERADO |

## 10.8 LONGITUDES LÍNEAS ARTIK 3 27

| NIVIUK ARTIK 3 27   |      |      |      |           |
|---------------------|------|------|------|-----------|
| LONGITUD LÍNEAS m/m |      |      |      |           |
|                     | A    | B    | C    | br        |
| 1                   | 7018 | 6920 | 7058 | 7708      |
| 2                   | 6908 | 6810 | 6892 | 7532      |
| 3                   | 6904 | 6808 | 6926 | 7388      |
| 4                   | 6822 | 6745 | 6916 | 7402      |
| 5                   | 6720 | 6652 | 6736 | 7150      |
| 6                   | 6719 | 6660 | 6740 | 7021      |
| 7                   | 6566 | 6525 | 6636 | 6985      |
| 8                   | 6425 | 6403 | 6586 | 7055      |
| 9                   | 6350 | 6340 | 6648 | 6940      |
| 10                  | 6182 | 6148 | 6181 | 6816      |
| 11                  | 6016 | 6027 | 6062 | 6819      |
| 12                  |      |      |      | 6765      |
| 13                  |      |      |      | 6744      |
| LONGITUD BANDAS m/m |      |      |      |           |
|                     | A    | B    | C    |           |
|                     | 470  | 470  | 470  | STANDARD  |
|                     | 310  | 377  | 470  | ACELERADO |



## 10.9 LONGITUDES LÍNEAS ARTIK 3 29

### NIVIUK ARTIK 3 29

| LONGITUD LÍNEAS m/m |      |      |      |      |
|---------------------|------|------|------|------|
|                     | A    | B    | C    | br   |
| 1                   | 7364 | 7261 | 7410 | 8088 |
| 2                   | 7251 | 7148 | 7238 | 7904 |
| 3                   | 7247 | 7147 | 7276 | 7754 |
| 4                   | 7163 | 7083 | 7251 | 7770 |
| 5                   | 7057 | 6986 | 7064 | 7507 |
| 6                   | 7057 | 6995 | 7069 | 7373 |
| 7                   | 6898 | 6855 | 6961 | 7336 |
| 8                   | 6750 | 6728 | 6909 | 7409 |
| 9                   | 6672 | 6662 | 6973 | 7290 |
| 10                  | 6482 | 6446 | 6480 | 7160 |
| 11                  | 6323 | 6334 | 6364 | 7164 |
| 12                  |      |      |      | 7109 |
| 13                  |      |      |      | 7087 |

| LONGITUD BANDAS m/m |     |     |     |           |
|---------------------|-----|-----|-----|-----------|
|                     | A   | B   | C   |           |
|                     | 470 | 470 | 470 | STANDARD  |
|                     | 310 | 377 | 470 | ACELERADO |






paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA  
Rte du Pré-au-Combe 8 | CH-1844 Villeneuve  
tel. +41 21 965 05 05 | mobile +41 79 202 52 30  
info@para-test.com

---

AIR TURQUOISE SA certified by





**Class: C**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG\_0614.2012**  
Date of issue (DMY): **20. 07. 2012**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**  
Model: **Artik 3 21**  
Serial number:

---

**Configuration during flight tests**

| Paraglider                    | Accessories                               |       |
|-------------------------------|---|-------|
| Maximum weight in flight (kg) | Range of speed system (cm)                | 16    |
| Minimum weight in flight (kg) | Speed range using brakes (km/h)           | 14    |
| Glider's weight (kg)          | Range of trimmers (cm)                    | 0     |
| Number of risers              | Total speed range with accessories (km/h) | 30    |
| Projected area (m2)           |   | 17.82 |



  

| Harness used for testing (max weight) | Inspections (whichever happens first)                                  |                 |
|---------------------------------------|--|-----------------|
| Harness type                          | every 24 months or every 100 flying hours                              | <b>ABS</b>      |
| Harness brand                         | Warning! Before use refer to user's manual                             | <b>Sup'Air</b>  |
| Harness model                         | Person or company having presented the glider for testing: <b>None</b> | <b>Access S</b> |
| Harness to risers distance (cm)       |  | 49              |
| Distance between risers (cm)          |  | 42              |

---

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

**C A A A A A A A B B A A A C A A A A A A B A A 0**






paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA  
Rte du Pré-au-Combe 8 | CH-1844 Villeneuve  
tel. +41 21 965 05 05 | mobile +41 79 202 52 30  
info@para-test.com

---

AIR TURQUOISE SA certified by





**Class: C**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG\_0508.2011**  
Date of issue (DMY): **15. 02. 2012**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**  
Model: **Artik 3 23**  
Serial number:

---

**Configuration during flight tests**

| Paraglider                    | Accessories                               |       |
|-------------------------------|---|-------|
| Maximum weight in flight (kg) | Range of speed system (cm)                | 13    |
| Minimum weight in flight (kg) | Speed range using brakes (km/h)           | 17    |
| Glider's weight (kg)          | Range of trimmers (cm)                    | 0     |
| Number of risers              | Total speed range with accessories (km/h) | 32    |
| Projected area (m2)           |   | 19.51 |

| Harness used for testing (max weight) | Inspections (whichever happens first)                                  |                     |
|---------------------------------------|--|---------------------|
| Harness type                          | every 24 months or every 100 flying hours                              | <b>ABS Standard</b> |
| Harness brand                         | Warning! Before use refer to user's manual                             | <b>Sup' Air</b>     |
| Harness model                         | Person or company having presented the glider for testing: <b>None</b> | <b>Altiplume M</b>  |
| Harness to risers distance (cm)       |  | 49                  |
| Distance between risers (cm)          |  | 42                  |

---

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

**A A A A A A A A B B A A A C A A A A A A A A A 0**



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **C**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG\_0463.2011**  
Date of issue (DMY): **12. 10. 2011**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Artik 3 25**

Serial number:

### Configuration during flight tests

#### Paraglider

|                               |              |
|-------------------------------|--------------|
| Maximum weight in flight (kg) | <b>95</b>    |
| Minimum weight in flight (kg) | <b>75</b>    |
| Glider's weight (kg)          | <b>5.7</b>   |
| Number of risers              | <b>3</b>     |
| Projected area (m2)           | <b>20.78</b> |

#### Accessories

|   |           |
|---|-----------|
| Range of speed system (cm)                | <b>16</b> |
| Speed range using brakes (km/h)           | <b>14</b> |
| Range of trimmers (cm)                    | <b>0</b>  |
| Total speed range with accessories (km/h) | <b>30</b> |

#### Harness used for testing (max weight)

|                                 |                       |
|---------------------------------|-----------------------|
| Harness type                    | <b>ABS</b>            |
| Harness brand                   | <b>Niviuk Gliders</b> |
| Harness model                   | <b>Hamak M</b>        |
| Harness to risers distance (cm) | <b>49</b>             |
| Distance between risers (cm)    | <b>46</b>             |

#### Inspections (whichever happens first)

|  |
|--|
| every 12 months or every 100 flying hours                              |
| Warning! Before use refer to user's manual                             |
| Person or company having presented the glider for testing: <b>None</b> |

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

A A A A A A A A B B A A A C A A A A C B B A A A



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **C**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG\_0464.2011**  
Date of issue (DMY): **12. 10. 2011**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Artik 3 27**

Serial number:

### Configuration during flight tests

#### Paraglider

|                               |              |
|-------------------------------|--------------|
| Maximum weight in flight (kg) | <b>110</b>   |
| Minimum weight in flight (kg) | <b>90</b>    |
| Glider's weight (kg)          | <b>5.9</b>   |
| Number of risers              | <b>3</b>     |
| Projected area (m2)           | <b>22.48</b> |

#### Accessories

|   |           |
|---|-----------|
| Range of speed system (cm)                | <b>16</b> |
| Speed range using brakes (km/h)           | <b>14</b> |
| Range of trimmers (cm)                    | <b>0</b>  |
| Total speed range with accessories (km/h) | <b>30</b> |

#### Harness used for testing (max weight)

|                                 |                |
|---------------------------------|----------------|
| Harness type                    | <b>ABS</b>     |
| Harness brand                   | <b>Niviuk</b>  |
| Harness model                   | <b>Hamak L</b> |
| Harness to risers distance (cm) | <b>49</b>      |
| Distance between risers (cm)    | <b>46</b>      |

#### Inspections (whichever happens first)

|  |
|--|
| every 12 months or every 100 flying hours                              |
| Warning! Before use refer to user's manual                             |
| Person or company having presented the glider for testing: <b>None</b> |

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

A A A A A A A A B B A A B C A A A A C A A A A



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **C**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG\_0514.2011**

Date of issue (DMY): **15. 02. 2012**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Artik 3 29**

Serial number:

### Configuration during flight tests

#### Paraglider

Maximum weight in flight (kg) **130**  
Minimum weight in flight (kg) **105**  
Glider's weight (kg) **6.3**  
Number of risers **3**  
Projected area (m2) **24.6**

#### Accessories

Range of speed system (cm) **18**  
Speed range using brakes (km/h) **17**  
Range of trimmers (cm) **0**  
Total speed range with accessories (km/h) **32**

#### Harness used for testing (max weight)

Harness type **ABS**  
Harness brand **Gin Gliders**  
Harness model **Gingo 2 L**  
Harness to risers distance (cm) **49**  
Distance between risers (cm) **46**

#### Inspections (whichever happens first)

every 24 months or every 100 flying hours  
Warning! Before use refer to user's manual  
Person or company having presented the glider for testing: **Olivier Nef**

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| A | A | A | C | A | A | A | A | B | B  | A  | A  | C  | A  | A  | A  | A  | A  | A  | A  | A  | A  | A  | 0  |

