

MANUALE D'USO KOYOT 2



Vai avanti

BENVENUTO

Desideriamo darti il benvenuto nel nostro team e ringraziarti per aver scelto di volare con un parapendio NIVIUK Gliders.

Siamo lieti di condividere con te la passione e la dedizione che abbiamo profuso nella realizzazione di questo parapendio e della importanza e della attenzione che abbiamo concesso al disegno ed alla costruzione di questo nuovo modello con il fine di poter offrirti il massimo del piacere in ogni volo sotto un parapendio Niviuk.

Il KOYOT 2 ti offre un pilotaggio dolce ed efficace, equilibrato, che ti permette di scoprire e sfruttare il volo nella forma confortevole ed avrai a portata di mano divertimento, capacità di progredire e sicurezza. Un profilo di ultima generazione, tecnologia da competizione e materiali di qualità per rispondere ai tuoi desideri. Tu la manovri, tu la controlli e vai dove pretendi andare.

Siamo certi che ti diventerai e riuscirai a capire il vero significato del nostro slogan:

“Dare importanza ai piccoli dettagli per poter realizzare grandi cose.”

Ti raccomandiamo di leggere attentamente questo manuale d'uso.

Il Team Niviuk.

NIVIUK GLIDERS 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

NIVIUK Gliders KOYOT 2

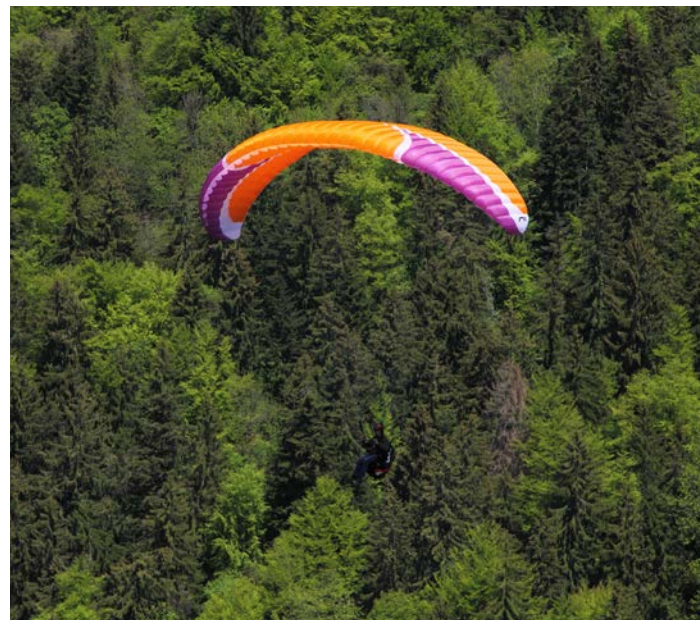
Questo manuale ti offre tutte le informazioni utili a familiarizzare con le principali caratteristiche del tuo nuovo parapendio. Tuttavia, sebbene questo manuale contenga molti chiarimenti e spiegazioni in merito alla tua vela, esso non ti può offrire i requisiti necessari per volare questo tipo di ala. A tal fine è opportuno e doveroso rivolgersi a una scuola di volo riconosciuta e certificata sul territorio nazionale.

Ti ricordiamo che è importante leggere con attenzione tutti i contenuti del manuale d'uso del tuo nuovo parapendio KOYOT 2.

Un utilizzo improprio di questa attrezzatura può provocare gravi lesioni al pilota.

INDICE

BENVENUTO	2	5. PERDITA DI QUOTA	10
MANUALE D'USO	2	5.1 GRANDI ORECCHIE	11
1. CARATTERISTICHE	4	5.2 STALLO DI B	11
1.1 PER CHI È STATO DISEGNATO?	4	5.3 SPIRALE STRETTA	11
1.2 CERTIFICAZIONE	4	6. UTILIZZO ALTERNATIVO	12
1.3 COMPORTAMENTO IN VOLO	4	6.1 VOLO AL TRAINO	12
1.4 ASSEMBLAGGIO, MATERIALI	5	6.2 VOLO ACROBATICO	12
1.5 ELEMENTI, COMPONENTI	5	7. ISTRUZIONI PER IL RAPIEGAMENTO	12
2. APERTURA DELLA CONFEZIONE		8. CURA E MANUTENZIONE	12
E PREPARAZIONE ALL'USO	5	8.1 MANUTENZIONE	12
2.1 SCEGLIERE IL LUOGO ADATTO	5	8.2 DEPOSITO	13
2.2 PROCEDURA	6	8.3 REVISIONE E CONTROLLO	13
2.3 AGGANCIO DELLA SELLETTA	6	8.4 RIPARAZIONI	13
2.4 TIPO DI SELLETTA	6	9. SICUREZZA E RESPONSABILITÀ	13
2.5 MONTAGGIO DELL'ACCELERATORE	6	10. GARANZIA	13
2.6 CONTROLLO E GONFIAGGIO		11. DATI TECNICI	14
DELLA VELA A TERRA	6	11.1 SCHEDA TECNICA	14
2.7 REGOLAZIONE DEI FRENI	7	11.2 DESCRIZIONE DEI MATERIALI	15
3. IL PRIMO VOLO	7	11.3 SCHEMA DEGLI ELEVATORI	16
3.1 SCEGLIERE IL DECOLLO ADATTO	7	11.4 PIANO FUNI	17
3.2 PREPARAZIONE	7	11.5 LUNGHEZZE KOYOT 2 22	18
3.3 PIANIFICAZIONE DEL VOLO	7	11.6 LUNGHEZZE KOYOT 2 24	18
3.4 CONTROLLO PRE-VOLO	7	11.7 LUNGHEZZE KOYOT 2 26	19
3.5 GONFIAGGIO, CONTROLLO		11.8 LUNGHEZZE KOYOT 2 28	19
E DECOLLO	7	11.9 LUNGHEZZE KOYOT 2 31	20
3.6 ATTERRAGGIO	7	11.10 RAPPORTO TEST DI	
4. IN VOLO	8	CERTIFICAZIONE	21
4.1 VOLARE IN TURBOLENZA	8		
4.2 POSSIBILI CONFIGURAZIONI	8		
4.3 UTILIZZO DELL'ACCELERATORE	10		
4.4 VOLARE SENZA COMANDI	10		
4.5 NODI IN VOLO	10		



1. CARATTERISTICHE

1.1 PER CHI È STATO DISEGNATO?

Il KOYOT 2 è stato progettato per tutti coloro che desiderano iniziare a volare con un parapendio con la massima garanzia in tutti i terreni. Materiali, certificazioni, prestazione, sicurezza e un pilotaggio divertente sono le linee del lavoro sul quale si è rivolto lo sviluppo di questo nuovo Koyot 2.

In direzione dell'ampio segmento di piloti che va dal debuttante sino al pilota del fine settimana che desidera sfruttare al massimo del volo senza alcun stress. Molte vele utilizzate nelle scuole sono vele denominate "basiche" e che in generale servono solamente per scoprire l'attività, il KOYOT 2 a differenza della classica vela iniziale, è capace di farti andare avanti molto più della paratica e di accompagnarti in un'avventura che ti darà ancora più voglia di volare e migliorando ad ogni volo. Il KOYOT 2 ti offre un pilotaggio dolce ed efficace, equilibrato, che ti permette di scoprire e sfruttare il volo nella forma confortevole ed avrai a portata di mano divertimento, capacità di progredire e sicurezza.

La Koyot 2 ti ascolta, ti intende e ti permette di continuare ad andare avanti.

1.2 CERTIFICAZIONE

La KOYOT 2 ha superato senza alcun contrattacco tutte le esigenze della norma europea nella classe EN A.

Descrizione delle caratteristiche di volo classe A:
Parapendio con sicurezza passiva massima e caratteristiche di volo estremamente tolleranti. Forte resistenza ad uscire fuori del dominio del volo normale.

Descrizione del livello di pilotaggio richiesto in classe A:
Disegnata per tutti i piloti, includendo i piloti in tutti i livelli di formazione.

Nel test di carico, sopporta senza problemi la esigenza di resistere agli 8G di sforzo in trazione ai 1000 kg di shock.

Nei test di volo, ogni una delle 5 Taglie del Koyot 2 sono certificate con la migliore classificazione possibile EN A.

Tutte le certificazioni sono state realizzate dal laboratorio situato in Svizzera denominato Air Turquoise.

Per vedere i risultati dei test di volo ed il numero di omologazione corrispondente leggete le pagine finali nel sito www.niviuk.com

1.3 COMPORTAMENTO IN VOLO

Il team NIVIUK si è impegnato in un lavoro di progettazione meticoloso e intensivo: dopo molte ore di test in volo, sono state apportate numerose modifiche alla vela; diversi prototipi sono stati testati in diverse condizioni meteorologiche. Questo lavoro complesso, sostenuto dall'esperienza combinata di tutto il team, ha dato vita ad un'ala dal comportamento ineguagliabile. La straordinaria maneggevolezza, il pilotaggio preciso e l'indiscussa sicurezza passiva sono solo alcune delle qualità che ritroviamo in quest'ala.

Il suo comportamento docile traspare fin da subito grazie al facile controllo al suolo. La migliorata maneggevolezza e il ridotto sforzo sui comandi sono dei fattori determinanti affinché il pilota possa eseguire tutte le manovre in totale libertà. Anche nelle condizioni più turbolente tutte le sollecitazioni sui comandi vengono trasmesse all'ala in modo molto preciso e la risposta del KOYOT è facilmente prevedibile.

La sicurezza di quest'ala è garantita dagli eccellenti risultati ottenuti nella fase di omologazione. Vale la pena ricordare che anche la migliore vela, se messa nelle mani del pilota sbagliato, può non garantire un buon finale per il passeggero. La sicurezza passiva del KOYOT 2 deve essere accompagnata dalla sicurezza passiva di tutto il resto dell'attrezzatura:

selletta, casco, paracadute di emergenza, ecc. Lo straordinario comportamento del KOYOT 2e il suo piacevole pilotaggio ti regaleranno molte ore di volo indimenticabili.

1.4 ASSEMBLAGGIO, MATERIALI

Il KOYOT 2non solo ha introdotto nuovi metodi di progettazione altamente innovativi ma anche nuovissime tecnologie di produzione all'avanguardia. Non c'è spazio nemmeno per un millimetro di errore nel processo di produzione, passando direttamente dal computer di Olivier al taglio del tessuto. Attraverso un processo automatico vengono tagliate le varie sezioni che compongono le diverse parti della vela. Questo programma non solo si occupa del taglio dei pezzi di tessuto ma anche della colorazione delle linee guida così da facilitare la fase di assemblaggio. Provvede inoltre alla numerazione di tutte le varie componenti di materiale. Tutte queste operazioni vengono eseguite prima che il lavoro manuale abbia inizio. In questo modo eliminiamo la possibilità di errori che potrebbero verificarsi durante questa delicata fase del processo produttivo.

Le linee sono prodotte in modo semi-automatico e tutte le cuciture vengono ultimate sotto la supervisione dei nostri specialisti.

Utilizzando questo metodo, il puzzle del processo di assemblaggio viene reso più facile. Risparmiando sulle risorse e rendiamo il controllo qualità più efficiente. Le varie parti che compongono la calotta vengono tagliate ed assemblate attenendosi alle rigorose condizioni dettate dall'automazione dell'intero processo produttivo.

Tutte le vele Niviuk vengono sottoposte ad un'accuratissima ispezione finale: una volta terminato l'assemblaggio finale, ciascun cordino di ogni singola vela viene misurato singolarmente.

Una volta assemblata, ogni vela viene completamente controllata, quindi gonfiata per permetterne un controllo visivo ed infine imballata

seguendo le istruzioni relative alla conservazione e al mantenimento dei materiali innovativi avanzati. Le vele Niviuk sono costruite con materiali di prima qualità per rispondere alle esigenze dettate dal mercato attuale: performance, durata e omologazione.

Informazioni inerenti costruzione e materiali vengono fornite nelle ultime pagine di questo manuale.

1.5 ELEMENTI, COMPONENTI

Il KOYOT 2viene consegnato al suo proprietario insieme ad una serie di componenti che, sebbene non siano indispensabili, rivestono una parte importante nell'uso, nel trasporto e nella conservazione del parapendio. La vela viene consegnata con uno zaino di trasporto, abbastanza capiente da contenere tutta l'attrezzatura una volta che questa sarà stata accuratamente sistemata al suo interno. Lo zaino è stato studiato per rendere il trasporto a piedi il più piacevole possibile. Vengono forniti anche una sacca di contenimento, per proteggere il KOYOT 2da possibili danni e una cinghia di compressione per mantenere la vela compatta. Nella confezione troverai inoltre la barra dell'acceleratore, un piccolo kit di riparazione completo di tessuto rip stop adesivo e il manuale d'uso con tutte le risposte alle tue domande relative al tuo nuovo KOYOT 2, una piccola guida rapida e una chiavetta USB.

2. APERTURA DELLA CONFEZIONE E PREPARAZIONE ALL'USO

2.1 SCEGLIERE IL LUOGO ADATTO

Ti consigliamo di aprire la tua nuova vela su un campo scuola o su una superficie pianeggiante e pulita, possibilmente libera da ostacoli, e in condizioni di vento ottimali. In questo modo potrai eseguire tutti i controlli e gonfiaggi necessari a familiarizzare con il KOYOT 2.

Sarebbe opportuno, inoltre, che un istruttore o un rivenditore fossero presenti durante l'intera procedura in quanto persone qualificate a risolvere ogni dubbio o domanda in modo professionale e competente.

2.2 PROCEDURA

Estrai la vela dallo zaino di trasporto, aprila e distendila, estrai le bretelle e distendi il fascio funicolare, posiziona quindi la vela come se dovessi effettuare un gonfiaggio.

Controlla le condizioni del tessuto e delle linee, assicurati che non presentino anomalie. Controlla che i moschettoni, che congiungono le linee alle bretelle, siano correttamente chiusi e bloccati; identifica e, se necessario, dividi le linee dalle bretelle A, B, C e D, quindi quelle dei freni e assicurati che non ci siano nodi o altri impedimenti.

2.3 AGGANCIO DELLA SELLETTA

Aggancia correttamente le bretelle ai moschettoni della selletta. Gli elevatori non devono avere giri di avvitamento e le linee devono essere libere. Assicurati che i moschettoni principali della selletta siano chiusi correttamente.

2.4 TIPO DI SELLETTA

Il KOYOT 2 ha ottenuto con successo le certificazioni EN A con un imbrago in accordo con la norma EN 1651 :1999 . Questa certificazione permette di volare la vela con la maggior parte delle sellette presenti sul mercato. Ti consigliamo di regolare la larghezza del pettorale facendo riferimento ai valori utilizzati durante i test di omologazione. Questi valori variano in base alla taglia della selletta utilizzata:

42 cm per la taglia S, 44 cm per la taglia M, 46 cm per la taglia L.

Qualunque modifica che si discosti dai valori consigliati potrà avere effetti sulle prestazioni e sulle reazioni della vela stessa, non garantendone la certificazione.

2.5 MONTAGGIO DELL'ACCELERATORE

Il meccanismo di accelerazione del KOYOT 2 funziona tramite la spinta dei piedi sulla barra dell'acceleratore. Alla consegna la barra non è montata e si consiglia di eseguire il corretto montaggio prima di andare in volo. La maggior parte delle sellette sono dotate di un sistema di accelerazione pre-installato. Durante le operazioni di settaggio del sistema di accelerazione, assicurati che tutti i componenti forniti con la selletta, come per esempio le carrucole, funzionino correttamente. Dopo l'installazione, tieni presente che dovrai regolare la lunghezza dei cordini dell'acceleratore in base alla lunghezza delle tue gambe per poter usufruire del sistema di accelerazione in modo corretto.

Ti consigliamo di eseguire preventivamente le regolazioni dello speed system sedendoti nella selletta appesa ad un trespolo simulatore prima di effettuare il primo volo.

2.6 CONTROLLO E GONFIAGGIO DELLA VELA A TERRA

Una volta controllata tutta l'attrezzatura ed esserti accertato che le condizioni del vento siano appropriate, gonfia il tuo KOYOT 2t ante volte quanto ritieni necessario per prendere familiarità con la vela. Il gonfiaggio del KOYOT 2 è facile e progressivo, è sufficiente esercitare una trazione minima sulla selletta mentre ti porti con il peso in avanti come se stessi per decollare. Questa operazione può essere facilitata utilizzando le bretelle A: non occorre tirarle, ma basta accompagnare il naturale movimento della vela mentre si solleva da terra. E' preferibile accompagnare le bretelle A fintanto che la vela non si troverà sulla verticale del pilota, anziché aspettare che l'ala si posizioni da sola sulla testa poiché il KOYOT 2 non è in grado di accumulare velocità in questa fase del gonfiaggio. Questa caratteristica serve a fare in modo che la vela non superi il pilota durante il decollo.

2.7 REGOLAZIONE DEI FRENI

La lunghezza dei freni principali è regolata dalla casa madre alla lunghezza utilizzata durante i test di certificazione. Tuttavia questa lunghezza può essere modificata, adattandola allo stile di volo del pilota. Ad ogni modo, ti consigliamo di effettuare i primi voli con l'assetto originale. Questo ti aiuterà a familiarizzare con il KOYOT 2 e con il suo comportamento in volo. Se decidessi in seguito di modificare la lunghezza delle linee dei freni, sciogli il nodo, fai scorrere il cordino fino a raggiungere la lunghezza desiderata e ripristina saldamente il nodo.

Queste modifiche dovrebbero essere apportate da una persona qualificata. Una volta effettuate queste modifiche, assicurati che la vela non sia troppo cabrata. Entrambe le linee dei freni devono essere simmetrici ed avere la stessa lunghezza. I nodi più utilizzati per questo genere di regolazioni sono il nodo barcaiolo la gassa d'amante.

3. IL PRIMO VOLO

3.1 SCEGLIERE IL DECOLLO ADATTO

Ti raccomandiamo di effettuare il primo volo con il tuo KOYOT 2 su un pendio dolce (in un campo scuola per esempio) o nella tua zona di volo abituale.

3.2 PREPARAZIONE

Ripeti le procedure descritte nel paragrafo 2 (Apertura della confezione e preparazione all'uso) nel preparare il tuo KOYOT.

3.3 PIANIFICAZIONE DEL VOLO

Prima di decollare pianifica il tuo volo in modo da evitare possibili errori e ridurre i rischi al minimo.

3.4 CONTROLLO PRE-VOLO

Prima di decollare, effettua un ultimo controllo dell'attrezzatura. Assicurati che tutto sia stato sistemato correttamente e che tutte le linee siano libere da ogni impedimento o nodo. Controlla e assicurati che le condizioni meteorologiche siano adeguate alla tua esperienza di volo.

3.5 GONFIAGGIO, CONTROLLO E DECOLLO

Gonfia la vela con un movimento dolce e progressivo (paragrafo 2.6 Controllo e gonfiaggio della vela a terra). Il KOYOT 2 si gonfia facilmente e non necessita di forza eccessiva. Non tende a superare il pilota, pertanto il gonfiaggio dell'ala può essere effettuato senza preoccupazioni. Tali caratteristiche di decollo consentono un perfetto controllo e lasciano al pilota un ampio margine di tempo per decidere se proseguire o arrestare il decollo.

Se l'intensità del vento lo consente, raccomandiamo di effettuare un decollo fronte vela: questa tecnica ti permette di eseguire un miglior controllo visivo dell'ala. Il KOYOT 2 è particolarmente facile da controllare in questa posizione, soprattutto quando il vento è forte. Ad ogni modo, se il vento soffia ad una velocità compresa fra i 25 e i 30 km/h andrebbe presa in considerazione l'idea di non decollare o di aspettare condizioni più appropriate.

La preparazione e il posizionamento della vela nell'area di decollo sono particolarmente importanti. Scegli una posizione che risulti adatta alla direzione del vento e posiziona la vela a ferro di cavallo. Tutto ciò ti sarà d'aiuto nell'esecuzione di un decollo senza complicazioni.

3.6 ATTERRAGGIO

Atterrare con il KOYOT 2 è facile e sicuro: la vela trasforma la sua velocità in una spinta, permettendo al pilota di modulare ampiamente la restituzione di velocità e di avere così un enorme margine di errore. Non è

necessario effettuare uno o due giri di cordini del freno intorno alla mano per ottenere una frenata efficace.

4. IN VOLO

4.1 VOLARE IN TURBOLENZA

Come confermato dai risultati dei test di omologazione, il KOYOT 2 garantisce la migliore sicurezza possibile in tutte le situazioni. Questa vela rimane stabile in tutte le condizioni meteorologiche e reagisce in modo ammirevole offrendo un elevato livello di sicurezza passiva in turbolenza. Ad ogni modo, il pilota è sempre tenuto a pilotare in base a quelle che sono le condizioni meteorologiche: non dimentichiamo che egli rappresenta il fattore di sicurezza decisivo. Ti raccomandiamo pertanto di adottare un pilotaggio attivo, effettuando le correzioni necessarie a mantenere il controllo dell'ala. E' importante lasciare che la vela riacquisti la sua normale velocità dopo l'esecuzione di qualsiasi manovra o intervento del pilota. Non mantenere la correzione più a lungo del necessario (posizione frenata): ciò potrebbe portare l'ala ad entrare in una situazione di volo critica. Qualora fosse necessario, controlla la situazione, intervieni prontamente e ristabilisci infine la velocità richiesta.

4.2 POSSIBILI CONFIGURAZIONI

Ti consigliamo di eseguire queste manovre durante un corso S.I.V. presso una scuola di volo qualificata e competente.

Chiusura asimmetrica

Nonostante l'elevata stabilità del KOYOT 2, condizioni molto turbolente potrebbero provocare una chiusura asimmetrica dell'ala. Normalmente ciò accade quando il pilota non ha previsto questa possibile reazione dell'ala. Nel momento in cui l'ala sta per subire una chiusura asimmetrica, i cordini dei freni e la selletta trasmetteranno una perdita di pressione al pilota. Per prevenire la chiusura, tira il cordino del freno

corrispondente alla semiala interessata: ciò servirà a far aumentare l'angolo di incidenza. Nel caso in cui la chiusura avvenga, il KOYOT 2 non avrà reazioni violente, la tendenza alla rotazione è molto graduale e facilmente gestibile. Sposta il peso del corpo dalla parte che continua a volare in modo da contrastare la rotazione e mantenere un assetto di volo rettilineo, se necessario aiutati trazionando leggermente il freno dallo stesso lato. Generalmente la vela si riapre da sola, ma se ciò non dovesse avvenire effettua degli affondi rapidi e decisi con il freno dalla parte della semiala chiusa. Potrebbe essere necessario ripetere più volte questa operazione al fine di aiutare la riapertura. Nel momento in cui la chiusura è stata risolta, lascia che la vela riacquisti la propria velocità di volo.

Chiusura simmetrica o frontale

In condizioni di volo normali è molto improbabile che il KOYOT 2 subisca una chiusura simmetrica o frontale. Il profilo dell'ala è stato progettato per tollerare cambi estremi nell'angolo di incidenza. Una chiusura simmetrica potrebbe avvenire in condizioni di forte turbolenza, in entrata o in uscita da una termica forte e violenta o a causa di un utilizzo scorretto/inadeguato dell'acceleratore. Le chiusure simmetriche tendono a risolversi senza che la vela entri in rotazione; è tuttavia possibile accelerare la riapertura con un affondo simmetrico, rapido e deciso sui freni. Fatto questo, rilascia prontamente i comandi cosicché la vela possa riacquistare la velocità di volo ottimale

Vite piatta negativa

Questa configurazione esula dal normale comportamento di volo del KOYOT 2. Determinate circostanze potrebbero tuttavia provocare l'ingresso in questa configurazione: quando per esempio la vela sta volando a velocità molto basse e si affonda un comando per girare. Non è facile fornire delle raccomandazioni riguardo a questa configurazione poiché varia a seconda delle circostanze. La cosa più immediata da fare è quella di riportare la vela alla sua velocità di volo ottimale: per far questo riduci la pressione sui freni e lascia che la vela riacquisti velocità. La normale reazione che ne consegue è una "derapata" laterale con una

tendenza alla rotazione non superiore a 360° prima che la vela recuperi il normale assetto di volo.

Stallo paracadutale

La possibilità che il KOYOT 2 entri in questa configurazione è assai remota e questo grazie al suo particolare design. Tuttavia, se ciò dovesse succedere, avrai la sensazione che l'ala non riesca più ad avanzare, avvertirai un senso di instabilità e una perdita di pressione sui freni, sebbene la vela risulti essere correttamente gonfia sopra la testa. La reazione corretta sarebbe quella di allentare la pressione sui freni e spingere le linee A in avanti o piuttosto spostare il peso del corpo verso un qualsiasi lato SENZA INTERVENIRE SUI FRENI.

Stallo totale

La possibilità che il KOYOT 2 entri in questa configurazione durante le normali condizioni di volo è alquanto improbabile. Potrebbe accadere se stai volando ad una velocità molto bassa e commetti un errore di sovrapiilotaggio nell'esecuzione di alcune manovre e in condizioni turbolente

Per provocare uno stallo totale dovrai portare la vela alla velocità minima di volo, tirando simmetricamente i freni; una volta raggiunto questo punto, continua a tirare fino a raggiungere il 100% e quindi tieni le braccia tese e bloccate sotto la selletta. La vela dapprima cadrà dietro al pilota e poi si porterà sulla verticale di quest'ultimo, ruotando leggermente a seconda di come è stata eseguita la manovra. Quando cominci l'esecuzione di questa manovra, devi essere convinto e non devi esitare nemmeno un istante. Non rilasciare i freni a metà della manovra, altrimenti la vela picchierà bruscamente in avanti con la possibilità che finisca sotto ai piedi. E' fondamentale tenere i freni trazionati fintanto che la vela non si sarà stabilizzata sulla verticale del pilota.

Per tornare ad una situazione di volo normale, rilascia i freni in modo progressivo e simmetrico: in questo modo la vela riacquista velocità. A questo punto controlla la picchiata in avanti con un'azione simmetrica e moderata sui freni così da evitare una possibile chiusura frontale (nel caso in cui l'angolo di picchiata superi i 45°). E' importante non frenare troppo

in quanto la vela deve riacquistare velocità per poter uscire da questa configurazione.

Cravatta

Fra tutte le possibili situazioni che si potrebbero verificare volando il KOYOT 2, questa è sicuramente la più improbabile. L'allungamento ben proporzionato della vela e il perfetto calcolo nel posizionamento di ciascuna diramazione ne sono la garanzia.

Una cravatta può verificarsi a seguito di una chiusura asimmetrica, quando l'estremità dell'ala rimane intrappolata fra i cordini. Tale situazione potrebbe rapidamente causare una rotazione dell'ala, sebbene ciò dipenda dalla natura della cravatta. Le manovre correttive sono le stesse a cui si fa ricorso nel caso di una chiusura asimmetrica: controlla la tendenza alla rotazione intervenendo sul freno opposto e spostando il peso del corpo nella direzione opposta a quella della rotazione.

Successivamente individua il cordino collegato allo stabile che si è aggrovigliato. Questo cordino ha un colore diverso e fa parte delle linee più esterne degli elevatori B. Traziona ripetutamente questo cordino fino a che la cravatta non si sarà liberata. Se non riesci a risolvere la cravatta, raggiungi l'atterraggio più vicino e mantieni una traiettoria di volo rettilinea, aiutandoti con lo spostamento del peso e con una lieve pressione sul freno opposto.

Quando cerchi di risolvere una cravatta, fai attenzione se ti trovi in prossimità del pendio o di altri piloti: potresti perdere il controllo e rischiare una collisione.

Sovrapilotaggio

Molti incidenti di volo sono causati da manovre errate del pilota che, concatenate le une alle altre, generano condizioni di volo inusuale (cascata di configurazioni). Ricorda che un errore di sovrapiilotaggio può portare la vela in situazioni critiche. Il KOYOT 2 è stato progettato per ritrovare autonomamente il normale assetto di volo, non sovradosare le azioni sui comandi. In generale, le reazioni dell'ala, non dipendono dalle correzioni eseguite o dalla loro intensità, bensì dal tempo che il pilota prolunga ogni singola manovra (sovrapiilotaggio). E' importante consentire

al profilo dell'ala di ristabilire la normale velocità di volo dopo qualsiasi tipo di manovra.

4.3 UTILIZZO DELL'ACCELERATORE

Il profilo del KOYOT 2 è stato progettato per mantenere la propria stabilità in tutto il suo range di velocità. L'uso dell'acceleratore è molto utile nelle competizioni ma è consigliabile avere acquisito una buona sensibilità in modo tale da poter prevedere possibili collassi. Quando si utilizza l'acceleratore è importante adottare sempre un pilotaggio attivo e modulare la spinta sulla barra dell'acceleratore con correzioni dolci e progressive; se il pilota utilizza movimenti bruschi e rapidi (on/off) risulterà molto più difficile anticipare le reazioni della vela e sarà dunque più probabile incorrere in una chiusura.

E' utile accelerare in presenza di forte vento frontale o in zone di forte discendenza. Nel momento in cui acceleri, il profilo diventa più sensibile alle possibili turbolenze e più soggetto a possibili chiusure simmetriche. Se percepisci una perdita di pressione dell'ala, rilascia prontamente la barra dell'acceleratore e tira leggermente i comandi per aumentare l'angolo di incidenza. Ristabilisci quindi la velocità di volo ottimale.

E' sconsigliato accelerare vicino al pendio o in condizioni molto turbolente. Se necessario, modula continuamente la spinta sulla barra dell'acceleratore e regola costantemente il dosaggio sui comandi. Questo bilanciamento viene chiamato "pilotaggio attivo."

Utilizzando l'acceleratore è possibile aumentare la velocità di +/- 10km/h.

4.4 VOLARE SENZA COMANDI

Se per qualche ragione sei impossibilitato ad utilizzare i comandi del tuo KOYOT 2, puoi pilotare utilizzando gli elevatori D e lo spostamento del peso per raggiungere l'atterraggio più vicino. Pilotare con le linee D è relativamente facile poiché queste ultime non sono eccessivamente

caricate; fai tuttavia attenzione a non sovradosare l'azione sulle D, provocando uno stallo o una vite negativa. In fase di atterraggio, lascia che la vela prenda velocità e, poco prima di toccare terra, tira simmetricamente entrambe gli elevatori D verso il basso. Questa tecnica non è efficace come quella usuale con i freni, pertanto dovrai essere pronto ad un atterraggio più veloce.

4.5 NODI IN VOLO

Il miglior modo per evitare nodi e grovigli è quello di controllare le linee prima di decollare. Se noti la presenza di un nodo interrompi prontamente il decollo. Se sei decollato con un nodo dovrai correggere la tendenza alla rotazione spostando il peso del corpo dalla parte opposta alla semiala interessata dal nodo, aiutandoti eventualmente anche con il freno corrispondente. Puoi provare a tirare leggermente il freno dalla parte della semiala interessata dal nodo per vedere se quest'ultimo si scioglie; in alternativa individua il cordino annodato e prova a tirarlo leggermente per vedere se il nodo si allenta. Nel far questo sii molto prudente: in presenza di un nodo, non trazionare i comandi con troppa forza perché potresti provocare uno stallo o una vite negativa. Prima di rimuovere un nodo assicurati che non ci siano altri piloti nei paraggi e non eseguire mai queste manovre vicino al pendio. Se il nodo risulta troppo stretto e non riesci a scioglierlo, raggiungi in sicurezza l'atterraggio più vicino.

5. PERDITA DI QUOTA

La conoscenza di diverse tecniche di discesa rapida rappresenta un'importante risorsa da utilizzare in determinate circostanze. La tecnica di discesa più adeguata dipende dalla situazione. Ti consigliamo di eseguire prima queste manovre durante un corso S.I.V. presso una scuola di volo qualificata e competente.

5.1 GRANDI ORECCHIE

Le grandi orecchie sono una tecnica di discesa moderata che permette di scendere a -3 o -4 m/s con una diminuzione di velocità compresa fra 3 e 5 km/h. Il normale pilotaggio diviene limitato poiché il pilota, oltre ai comandi, ha in mano anche le apposite linee per la riduzione delle estremità alari. Durante l'esecuzione di questa manovra l'angolo di incidenza e il carico alare aumentano; sarà tuttavia possibile ripristinare la velocità orizzontale dell'ala e l'angolo di incidenza, spingendo sulla barra dell'acceleratore. Il KOYOT 2 è dotato di un sistema di carrucole che rende più facile sia l'individuazione degli appositi cordoni sia l'esecuzione della manovra. Queste carrucole possono essere rimosse se il pilota lo desidera. Per effettuare questa manovra afferra le carrucole o le linee più esterne degli elevatori A nel punto più alto possibile e tirale verso l'esterno e verso il basso con un movimento simmetrico e progressivo. A questo punto, le estremità dell'ala si piegheranno verso l'interno. Nel momento in cui rilascerai le linee, le estremità alari si riapriranno automaticamente. Se ciò non dovesse accadere, trazione leggermente i freni, prima da un lato e poi dall'altro. Ti raccomandiamo di rigonfiare la vela in modo asimmetrico per evitare il rischio di alterare l'angolo di incidenza, a maggior ragione se ti trovi vicino al terreno o stai volando in turbolenza.

5.2 STALLO DI B

Quando esegui questo tipo di manovra, l'ala smette di volare, perde la sua velocità orizzontale e non avrai più il controllo del parapendio. La circolazione dell'aria sopra il profilo si interrompe e l'ala entra in una configurazione simile allo stallo paracadutale.

Per eseguire questa manovra, afferra gli elevatori B appena sotto i moschettoni, tirali simmetricamente verso il basso (circa 20-30 cm) e rimani in questa posizione. La fase iniziale è piuttosto fisica (a causa della forte resistenza): ciò significa che dovrai tirare con forza fino a che il profilo dell'ala non si sarà deformato; una volta avvenuto questo, lo sforzo richiesto diminuisce notevolmente. Per rimanere in questa

configurazione, continua a tenere le linee B in posizione abbassata. L'ala inizierà quindi a deformarsi, la velocità orizzontale scenderà a 0 km/h mentre quella verticale aumenterà fino a -6 o -8 m/s, a seconda delle condizioni e del modo in cui la manovra è stata eseguita.

Per terminare la manovra, rilascia simultaneamente entrambe gli elevatori; l'ala picchierà leggermente in avanti e ritornerà automaticamente ad un assetto di volo normale. E' consigliabile rilasciare gli elevatori B in modo rapido e deciso piuttosto che lentamente. Questa manovra non è complessa ma è importante ricordare che l'ala smetterà di volare, la sua velocità orizzontale sarà nulla e le sue reazioni saranno molto diverse da quelle abituali.

5.3 SPIRALE STRETTA

Questo è un modo efficace per perdere rapidamente quota. E' importante sottolineare che l'ala può acquisire un'elevata velocità ed un aumento sostanziale di G. Questo può causare una perdita di orientamento e di coscienza (svenimento). Per questi motivi è preferibile apprendere questa manovra progressivamente: in questo modo, imparerai a resistere alle forze G e a capire appieno come eseguire questa manovra. Effettua sempre questa manovra con una quota adeguata.

L'ingresso in spirale si ottiene spostando il peso del corpo su un lato e tirando il comando dallo stesso lato. Puoi regolare l'ampiezza della virata modulando un po' con il freno esterno. In questa configurazione un parapendio può raggiungere anche -20m/s che equivalgono a 70km/h di velocità verticale e stabilizzarsi in spirale a partire da -15m/s. Queste sono le ragioni per cui bisogna familiarizzare con questa manovra ed essere in grado di uscirne. Per uscire da una spirale bisogna rilasciare progressivamente il freno interno e contemporaneamente intervenire con cautela anche sul freno esterno. Nel fare questo sposta il peso del corpo verso il lato esterno alla virata. Questa manovra di uscita deve essere conclusa gradualmente, con movimenti progressivi in modo da tale da riuscire a percepire, allo stesso tempo, la pressione e i cambiamenti

di velocità. L'uscita dalla spirale potrà provocare un'oscillazione laterale della vela, più o meno accentuata, a seconda di come è stata eseguita la manovra. Effettua questa manovra con cautela e solo se possiedi una quota sufficientemente adeguata

6. UTILIZZO ALTERNATIVO

6.1 VOLO AL TRAINO

Il KOYOT 2 non presenta problemi nel decollo al traino. L'utilizzo dell'apposita attrezzatura per l'esecuzione di questa operazione dovrebbe essere eseguito solo da personale esperto e qualificato. La vela deve essere gonfiata come nel volo normale.

6.2 VOLO ACROBATICO

Sebbene sia stato testato da piloti di acrobazia esperti in situazioni estreme, il KOYOT 2 è stato progettato per il volo acrobatico e ne SCONSIGLIAMO L'UTILIZZO in tal senso. Siamo dell'avviso che il volo acrobatico richieda un tipo di pilotaggio diverso rispetto al volo normale. Per imparare ad eseguire in modo sicuro manovre acrobatiche dovresti rivolgerti ad un istruttore qualificato che supervisionerà la corretta esecuzione delle stesse sopra uno specchio d'acqua. Manovre estreme potrebbero portare te e la tua ala a subire forze centrifughe che possono raggiungere dai 4 ai 5G. I materiali saranno soggetti ad un'usura maggiore rispetto al volo normale. Se esegui manovre estreme, ti consigliamo vivamente di fare revisionare la tua vela ogni sei mesi.

7. ISTRUZIONI PER IL RIPIEGAMENTO

KOYOT dispone di un bordo di attacco complesso dove si riuniscono distinti materiali che necessitano di attenzione, i rinforzi di nylon, mylar. Per questo, è importante utilizzare un metodo di ripiegamento corretto

per allungare la vita del tuo parapendio. La vela dovrebbe essere riposta ordinatamente a fisarmonica, riponendo i rinforzi del bordo di attacco completamente piani uno contro l'altro. Questo metodo manterrà il profilo in buono stato senza pregiudicare le prestazioni della vela. Questa attenzione è necessaria affinché i rinforzi non subiscano torsioni o piegamenti. Non è necessario una piegatura molto ristretta, perché questo può danneggiare il tessuto e le linee.

In Niviuk abbiamo disegnato la NKare Bag (opzionale), questa nuova borsa di ripiegamento ti assisterà a piegare rapidamente il parapendio e al tempo stesso manterrà il profilo integro e la struttura interna in perfetta condizione.

La Nkare Bag ci guiderà nel processo del ripiegamento a fisarmonica permettendo di raccogliere i rinforzi uno sopra l'altro ordinando correttamente il sistema SLE e le linee longitudinali "in ordine".

Questo sistema di ripiegamento ci garantisce che il tessuto come i rinforzi della struttura interna si mantengono in perfetta condizione.

8. CURA E MANUTENZIONE

8.1 MANUTENZIONE

Una corretta manutenzione della tua attrezzatura assicurerà performance continuative.

Il tessuto e le linee non devono essere lavate; se si sporcano puliscile con un panno leggermente umido. Se la vela viene a contatto con acqua salmastra, immergi la parte interessata in acqua fresca e lasciala quindi asciugare al riparo dalla luce diretta del sole. I raggi solari possono danneggiare i materiali del tuo parapendio e causare un invecchiamento prematuro dello stesso. Una volta atterrato evita di lasciare la vela al sole e riponila con cura. Se voli in un'area sabbiosa cerca di evitare che la sabbia entri all'interno dei cassoni; se ciò avviene, rimuovi la sabbia prima di ripiegare la vela.

8.2 DEPOSITO

E' importante che l'ala venga accuratamente ripiegata prima di essere riposta. Conserva la tua attrezzatura in un luogo fresco e asciutto, lontano da solventi, carburanti e oli. E' sconsigliato riporre la vela nel bagaglio dell'auto. La temperatura all'interno di una vettura parcheggiata al sole può essere molto elevata. All'interno di uno zaino ed esposto al sole, la temperatura può raggiungere i 60°C. E' preferibile non appoggiare pesi sopra l'attrezzatura.

8.3 REVISIONE E CONTROLLO

Assicurati di far revisionare periodicamente il tuo KOYOT 2 presso un centro di riparazioni qualificato ogni 100 ore di volo o ogni 12 mesi (la scadenza più prossima). In questo modo ti verrà garantito il corretto funzionamento del tuo KOYOT 2 e dunque il rispetto dei risultati dei test di certificazione.

8.4 RIPARAZIONI

Nel caso in cui la vela sia danneggiata, potrai ripararla in modo provvisorio utilizzando del tessuto rip stop adesivo (contenuto nel kit di riparazione) a condizione che lo strappo non coinvolga anche le cuciture. Riparazioni di qualsiasi altro tipo devono essere eseguite presso un centro di riparazione specializzato o comunque da personale qualificato. Diffida da riparazioni approssimative, non eseguite in modo professionale.

9. SICUREZZA E RESPONSABILITÀ

E' risaputo che il parapendio è considerato uno sport ad alto rischio, dove la sicurezza dipende dalla persona che lo sta praticando.

L'uso scorretto di quest'attrezzatura può causare seri danni al pilota, addirittura la morte. Il costruttore e i distributori non sono responsabili

per nessun tipo di incidente derivante dalla pratica di questo sport. Non utilizzare quest'attrezzatura se non ne sei all'altezza. Non accettare consigli e insegnamenti da parte di persone che non sono propriamente qualificate come istruttori di volo.

10. GARANZIA

L'intera attrezzatura e i suoi componenti sono coperti da due anni di garanzia su qualsiasi difetto di fabbricazione.

La garanzia non risponde per danni legati all'uso scorretto e improprio dei materiali.

11. DATI TECNICI

11.1 SCHEDA TECNICA

KOYOT 2			22	24	26	28	31
CELLE	NUMERO		37	37	37	37	37
	CHIUSE		4	4	4	4	4
	CASSONI		31	31	31	31	31
PIANO	SUPERFICIE	M2	21,39	23,88	25,87	27,86	30,85
	APERTURA ALARE	M	10,21	10,79	11,21	11,65	12,26
	ALLUNGAMENTO		4,87	4,87	4,86	4,87	4,87
PROIETTATO	SUPERFICIE	M2	18,18	20,54	22,25	23,96	26,53
	APERTURA ALARE		8,06	8,52	9,08	9,20	9,68
	ALLUNGAMENTO		3,71	3,71	3,71	3,71	3,71
CAMPANATURA	%		15,00	15,00	15,00	15,00	15,00
CORDA	MAX.	M	2,54	2,68	2,79	2,89	3,04
	MIN.	M	0,59	0,63	0,65	0,67	0,71
	MEDIA	M	2,10	2,21	2,31	2,39	2,52
LINEE	METRI TOTALI	M	324	342	359	369	389
	LUNGHEZZA	M	6,06	6,40	6,65	6,91	7,27
	NUMERO		244	244	244	244	244
	PRINCIPALI		3/4/3/3	3/4/3/3	3/4/3/3	3/4/3/3	3/4/3/3
ELEVATORI	NUMERO	4	A/B/C/D	A/B/C/D	A/B/C/D	A/B/C/D	A/B/C/D
	TRIM		NO	NO	NO	NO	NO
	ACCELERATORE	M/M	110	110	110	110	110
	BRETELLA SDOPPIATA PER ORECCHIE	SE	SE	SE	SE	SE	SE
PESO TOTALE	MIN.	KG	45	62	77	92	112
IN VOLO	MAX.	KG	67	82	97	117	135
PESO DELLA VELA		KG	4,90	5,20	5,40	5,60	6,00
CERTIFICAZIONE		EN / LTF	A	A	A	A	A

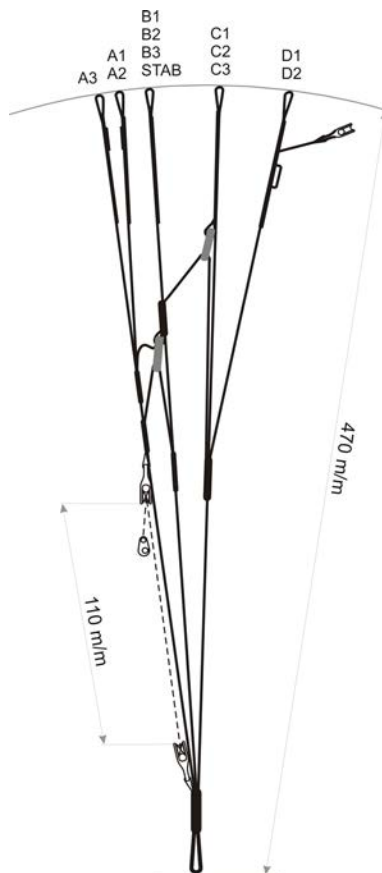
11.2 DESCRIZIONE DEI MATERIALI

VELA	CODICE DI PRODUZIONE	PRODUTTORE
ESTRADOSSO	SKYTEX 45 9092 E38A	NCV (FRANCE)
INTRADOSSO	SKYTEX 40 9017 E38A	NCV (FRANCE)
PROFILI	3RS FM	DOMINICO
DIAGONALI	3RS FM	DOMINICO
PUNTI D'ATTACCO	LKI - 10	KOLON IND. (KOREA))
RINFORZI SUI PUNTI D'ATTACCO	W-420	D-P (GERMANY)
RINFORZI SUL BORDO D'USCITA	MYLAR 25 M/M	D-P (GERMANY)
RINFORZI SULLE CENTINE	W-420	D-P (GERMANY)
FILO	SERAFIL 40	AMAN (GERMANY)

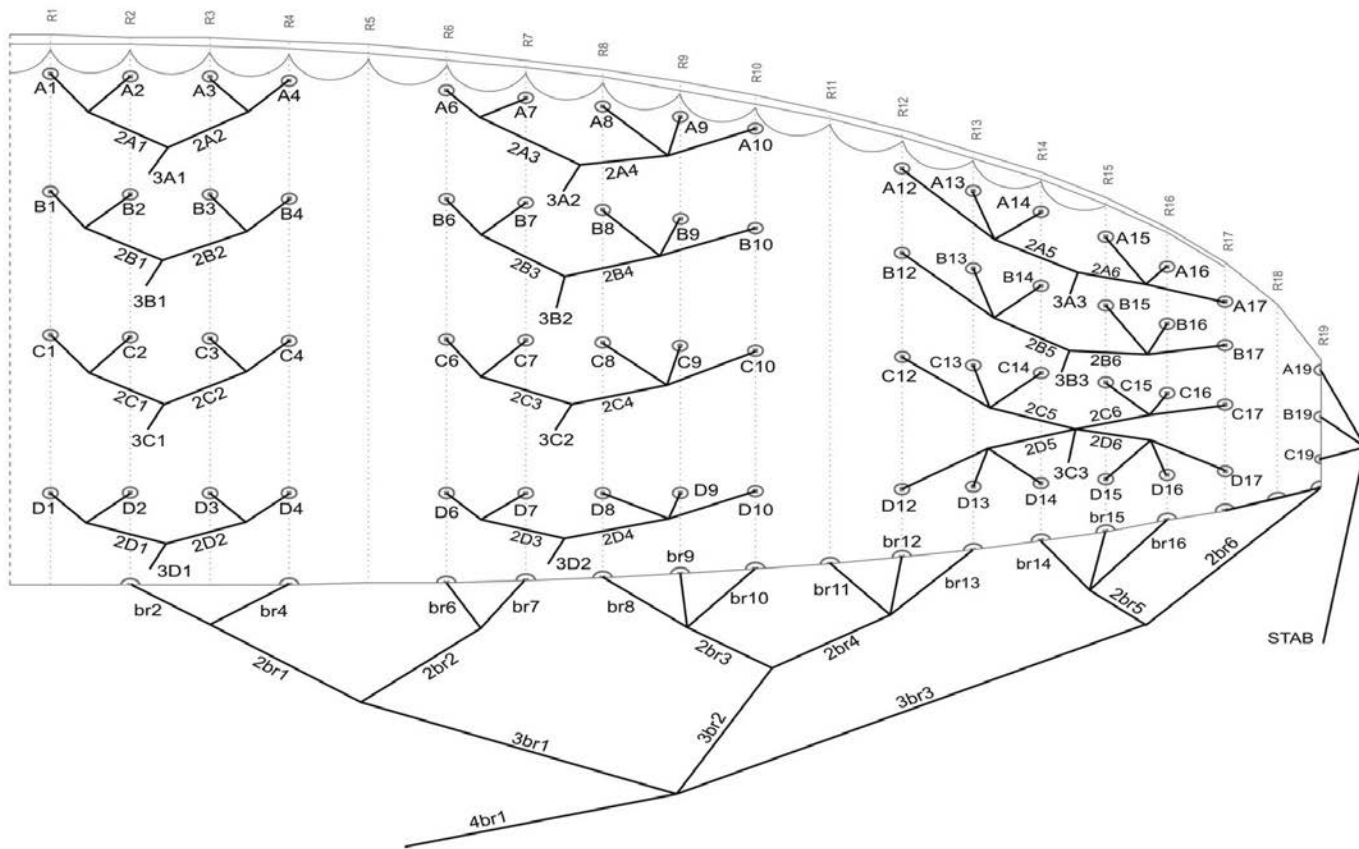
FASCIO FUNICOLARE	CODICE DI PRODUZIONE	PRODUTTORE
DIRAMAZIONI TERMINALI	TNL - 080	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
DIRAMAZIONI INTERMEDIE	TNL - 080	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
DIRAMAZIONI INTERMEDIE	TNL - 140	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
PRINCIPALI	TNL - 140	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
PRINCIPALI	TNL - 220	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
PRINCIPALI	TNL - 280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
PRINCIPALI DEI FRENI	TNL - 400	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
FILO	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

ELEVATORI	CODICE DI PRODUZIONE	PRODUTTORE
MATERIALE	G-R 22	TECNI SANGLES (FRANCE)
INDICATORE COLORE	PAD	TECNI SANGLES (FRANCE)
FILO	N/F-66	YOUNG CHANG T&C LTD
MAILLONS	MRI4	ANSUNG PRECISION (KOREA)
CARRUCOLE	PY-1304-2	ANSUNG PRECISION (KOREA)

11.3 SCHEMA DEGLI ELEVATORI



11.4 PIANO FUNI



11.5 LUNGHEZZE KOYOT 2 22

NIVIUK KOYOT 2 22					
LUNGHEZZA LINEE					
	A	B	C	D	BR
1	5.980	5.905	5.940	6.055	6.805
2	5.940	5.865	5.885	5.985	6.550
3	5.925	5.845	5.870	5.975	6.345
4	5.945	5.865	5.905	6.020	6.320
5	5.920	5.855	5.895	6.025	6.270
6	5.880	5.815	5.835	5.945	6.165
7	5.855	5.790	5.810	5.910	6.160
8	5.850	5.790	5.815	5.920	6.150
9	5.880	5.825	5.870	5.995	6.160
10	5.830	5.790	5.820	5.915	6.235
11	5.775	5.745	5.765	5.850	6.120
12	5.745	5.715	5.740	5.830	6.050
13	5.695	5.675	5.700	5.780	6.050
14	5.650	5.635	5.665	5.725	6.095
15	5.620	5.605	5.635	5.715	
STB	5.370	5.355	5.380		
LUNGHEZZA BRETELLE					
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	STANDARD
	365	390	430	470	ACCELERATO

11.6 LUNGHEZZE KOYOT 2 24

NIVIUK KOYOT 2 24					
LUNGHEZZA LINEE					
	A	B	C	D	BR
1	6.325	6.250	6.285	6.420	7.185
2	6.285	6.205	6.225	6.350	6.905
3	6.265	6.195	6.215	6.335	6.695
4	6.295	6.215	6.250	6.385	6.670
5	6.280	6.200	6.235	6.385	6.610
6	6.230	6.160	6.185	6.305	6.500
7	6.205	6.135	6.155	6.265	6.495
8	6.200	6.135	6.160	6.265	6.485
9	6.235	6.170	6.215	6.355	6.490
10	6.175	6.130	6.170	6.265	6.575
11	6.115	6.085	6.110	6.195	6.460
12	6.085	6.055	6.085	6.185	6.385
13	6.035	6.010	6.040	6.120	6.385
14	5.985	5.970	6.000	6.070	6.350
15	5.955	5.940	5.980	6.060	
STB	5.685	5.675	5.695		
LUNGHEZZA BRETELLE					
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	STANDARD
	360	380	420	470	ACCELERATO

11.7 LUNGHEZZE KOYOT 2 26

NIVIUK KOYOT 2 26					
LUNGHEZZA LINEE					
	A	B	C	D	BR
1	6.585	6.505	6.540	6.670	7.550
2	6.535	6.455	6.480	6.600	7.255
3	6.525	6.445	6.465	6.585	7.025
4	6.545	6.470	6.500	6.635	7.000
5	6.535	6.455	6.495	6.645	6.935
6	6.485	6.410	6.435	6.555	6.825
7	6.460	6.390	6.415	6.525	6.810
8	6.455	6.385	6.420	6.535	6.810
9	6.485	6.425	6.480	6.635	6.820
10	6.430	6.380	6.420	6.520	6.905
11	6.375	6.335	6.360	6.450	6.780
12	6.340	6.300	6.330	6.435	6.705
13	6.290	6.260	6.285	6.370	6.695
14	6.240	6.220	6.245	6.320	6.625
15	6.210	6.190	6.225	6.305	
STB	5.915	5.905	5.995		

LUNGHEZZA BRETELLE					
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	STANDARD
	360	380	420	470	ACCELERATO

11.8 LUNGHEZZE KOYOT 2 28

NIVIUK KOYOT 2 28					
LUNGHEZZA LINEE					
	A	B	C	D	BR
1	6.840	6.755	6.800	6.920	7.745
2	6.795	6.705	6.730	6.855	7.440
3	6.780	6.695	6.725	6.840	7.195
4	6.805	6.720	6.760	6.890	7.175
5	6.780	6.695	6.740	6.895	7.125
6	6.730	6.655	6.685	6.805	7.000
7	6.705	6.635	6.655	6.765	6.990
8	6.695	6.630	6.660	6.775	6.985
9	6.735	6.670	6.720	6.870	7.000
10	6.670	6.630	6.665	6.775	7.090
11	6.610	6.575	6.605	6.700	6.955
12	6.580	6.545	6.570	6.685	6.875
13	6.520	6.500	6.525	6.615	6.870
14	6.470	6.455	6.480	6.565	6.820
15	6.435	6.420	6.455	6.545	
STB	6.145	6.125	6.145		

LUNGHEZZA BRETELLE					
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	STANDARD
	360	380	420	470	ACCELERATO

11.9 LUNGHEZZE KOYOT 2 31

NIVIUK KOYOT 2 31

LUNGHEZZA LINEE					
	A	B	C	D	BR
1	7.190	7.095	7.140	7.285	8.160
2	7.140	7.040	7.075	7.205	7.835
3	7.125	7.030	7.065	7.185	7.590
4	7.150	7.060	7.105	7.245	7.555
5	7.130	7.045	7.090	7.245	7.495
6	7.075	7.000	7.025	7.150	7.370
7	7.050	6.970	6.995	7.110	7.365
8	7.040	6.970	7.005	7.115	7.355
9	7.075	7.015	7.065	7.220	7.365
10	7.010	6.965	7.005	7.115	7.455
11	6.945	6.915	6.940	7.035	7.320
12	6.910	6.875	6.905	7.020	7.240
13	6.850	6.825	6.860	6.950	7.235
14	6.795	6.780	6.815	6.895	7.240
15	6.755	6.745	6.785	6.880	
STB	6.465	6.435	6.445		

LUNGHEZZA BRETELLE					
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	STANDARD
	360	380	420	470	ACCELERATO

11.10 RAPPORTO TEST DI CERTIFICAZIONE

para-test.com



paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-BAD Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0522.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

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

Model: **Koyot 2 22**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	67	Range of speed system (cm)	10
Minimum weight in flight (kg)	45	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	5.05	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	4	Total speed range with accessories (km/h)	20
Projected area (m ²)	18.31		

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS	Inspections (whichever happens first)
Harness brand <td>Sup'Air</td> <td>every 24 months or every 100 flying hours</td>	Sup'Air	every 24 months or every 100 flying hours
Harness model <td>Access S</td> <td>Warning! Before use refer to user's manual</td>	Access S	Warning! Before use refer to user's manual
		Person or company having presented the glider for testing: Nef Olivier

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 O

para-test.com



paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-BAD Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0523.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

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

Model: **Koyot 2 24**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	82	Range of speed system (cm)	10
Minimum weight in flight (kg)	62	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	5.3	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	4	Total speed range with accessories (km/h)	20
Projected area (m ²)	20.41		

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS	Inspections (whichever happens first)
Harness brand <td>Advance</td> <td>every 24 months or every 100 flying hours</td>	Advance	every 24 months or every 100 flying hours
Harness model <td>Progress Light</td> <td>Warning! Before use refer to user's manual</td>	Progress Light	Warning! Before use refer to user's manual
		Person or company having presented the glider for testing: Nef Olivier

Harness to risers distance (cm)	49
Distance between risers (cm)	46

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 O



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0524.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

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

Model: **Koyot 2 26**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	97	Range of speed system (cm)	10
Minimum weight in flight (kg)	77	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	5.6	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	4	Total speed range with accessories (km/h)	20
Projected area (m2)	22.58		

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Niviuk Gliders
Harness model	Hamak M
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: **Nef Olivier**

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 0



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0525.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

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

Model: **Koyot 2 28**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	117	Range of speed system (cm)	10
Minimum weight in flight (kg)	92	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	5.9	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	4	Total speed range with accessories (km/h)	20
Projected area (m2)	23.76		

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Sol Paragliders
Harness model	Slider 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: **Nef Olivier**

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 0



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0526.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

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

Model: **Koyot 2 31**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	135	Range of speed system (cm)	10
Minimum weight in flight (kg)	112	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	6.3	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	4	Total speed range with accessories (km/h)	20
Projected area (m ²)	26.27		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Advance	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Progress L	Person or company having presented the glider for testing: Nef Olivier	
Harness to risers distance (cm)	49		
Distance between risers (cm)	46		

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 0

