

MANUEL D'UTILISATION IKUMA P



IKUMA P

Sans concession

BIENVENUE

Nous vous souhaitons la bienvenue dans le team Niviuk et nous vous remercions pour la confiance que vous investissez dans nos produits Niviuk.

Nous aimerions vous faire partager le plaisir avec lequel nous avons créé cette aile, ainsi que l'importance et le soin que nous avons consacrés à la conception et à la fabrication de ce nouveau modèle dans le but de vous offrir un maximum de plaisir à chaque vol.

La puissance accessible de l'Ikuma est maintenant disponible dans une version allégée. Conçue pour les pilotes qui veulent sortir des sentiers battus, y compris à pied avant de décoller. Le poids et le volume a été réduit significativement pour que vous puissiez emmener cette nouvelle aile de performance accessible, partout où vous voulez aller.

Nous sommes sûrs que voler avec cette voile vous sera profitable et que vous comprendrez très vite la signification de notre slogan: « Donner de l'importance à ces petits détails qui construisent les grandes choses ».

Ceci est le manuel d'utilisation, nous vous conseillons de le lire attentivement.

L'équipe **NIVIUK**.

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

MANUEL D'UTILISATION

NIVIUK GLIDERS IKUMA P

Ce manuel vous offre toutes les informations nécessaires pour que vous vous familiarisiez avec les caractéristiques principales de votre nouvelle voile.

Bien que ce manuel vous informe au sujet de cette aile, il ne vous procure pas les instructions de pilotage. L'apprentissage du vol peut seulement être garanti dans une école compétente de votre pays ou région de vol.

Il est de toute façon très utile de lire attentivement le manuel de votre nouvelle voile IKUMA P.

Une mauvaise utilisation de l'équipement peut entraîner des dégâts irréversibles, pouvant aller jusqu'à la mort du pilote et de son passager. Ni le fabricant, ni les revendeurs, ne peuvent assumer la responsabilité d'un mauvais usage du matériel. Il en va de la responsabilité du seul pilote d'utiliser son équipement de façon adéquate.

SOMMAIRE

BIENVENUE	2	4.3 L'UTILISATION DE L'ACCÉLÉRATEUR	12
MANUEL D'UTILISATION	2	4.4 VOLER SANS LES COMMANDES	12
1. CARACTÉRISTIQUES	4	4.5 NŒUDS EN VOL	12
1.1 A QUI EST-ELLE DESTINÉE ?	4	5. PERDRE DE L'ALTITUDE	12
1.2 HOMOLOGATION	4	5.1 OREILLES	12
1.3 COMPORTEMENT EN VOL	4	5.2 TECHNIQUE 3B2	13
1.4 ASSEMBLAGE, MATÉRIAUX	5	5.3 FAIRE LES B	13
1.5 ÉLÉMENTS, COMPOSANTS	7	5.4 360 DEGRÉS	14
2. DÉBALLAGE ET ASSEMBLAGE	7	5.5 LA DESCENTE DOUCE	14
2.1 CHOISISSEZ LE BON ENDROIT	7	6. MÉTHODES SPÉCIALES DE VOL	14
2.2 PROCÉDURE	7	6.1 TREUILLAGE	14
2.3 ASSEMBLAGE DE LA SELLETTE	7	6.2 VOL ACROBATIQUE	14
2.4 TYPE DE SELLETTE	8	7. SOIN DE MAINTENANCE	15
2.5 ASSEMBLAGE DE L'ACCÉLÉRATEUR	8	7.1 MAINTENANCE	15
2.6 INSPECTION ET GONFLAGE		7.2 RÉVISION ET CHECK-UP	15
SUR LE SOL	8	7.3 RÉPARATIONS	16
2.7 AJUSTEMENT DES FREINS	8	8. SÉCURITÉ ET RESPONSABILITÉ	16
3. LE PREMIER VOL	8	9. GARANTIE	16
3.1 LE CHOIX DU BON ENDROIT	9	10. DONNÉES TECHNIQUES	18
3.2 PRÉPARATION	9	10.1 DONNÉES TECHNIQUES	18
3.3 PLAN DE VOL	9	10.2 DESCRIPTION DES MATÉRIAUX	19
3.4 LISTE DE CONTRÔLE PRÉ-VOL	9	10.3 PLAN DES ÉLÉVATEURS	20
3.5 GONFLAGE, CONTRÔLE,		10.4 PLAN DE SUSPENTAGE	21
DÉCOLLAGE	9	10.5 DIMENSIONS IKUMA P 21	22
3.6 ATERRISSAGE	9	10.6 DIMENSIONS IKUMA P 23	22
3.7 STOCKAGE	9	10.7 DIMENSIONS IKUMA P 25	23
4. EN VOL	9	10.8 DIMENSIONS IKUMA P 27	23
4.1 VOLER EN TURBULENCES	10	10.9 HOMOLOGATION	24
4.2 CONFIGURATIONS POSSIBLES	10		



1. CARACTÉRISTIQUES

1.1 A QUI EST-ELLE DESTINÉE ?

L'IKUMA P est la version légère de l'Ikuma standard, aile la norme EN B+ "Easy Performance" – avec une réduction de poids pouvant aller jusqu'à 1,4 kg de moins que l'aile standard. Conçue pour les pilotes passionnés avec l'esprit « Back Country », de cross-country, de marche et vol ou encore d'aventures vol bivouac, ce nouveau modèle a réduit le poids et le volume pour le rendre plus facile à porter.

L'Ikuma est une aile conçue pour la découverte de nouveaux espaces, sortir des sentiers battus et découvrir les routes nouvelles et alternatives (ce que nous appelons chez Niviuk, le Back Country), avec l'IKUMA P maintenant vous pouvez atteindre les décollages en altitude les plus improbables et sauvages.

L'IKUMA P, répondant à la norme EN, est certifiée dans la classe EN B. Nous recommandons que seuls les pilotes ayant les compétences requises volent avec cette aile.

La reconnaissance du pilote comme habilité à voler dans cette catégorie relève du pouvoir des autorités aéronautiques compétentes.

1.2 HOMOLOGATION

L'IKUMA P a satisfait d'emblée à toutes les exigences de la norme européenne EN. Toutes les certifications ont été réalisées au sein des installations du laboratoire de tests suisse Air Turquoise. Le résultat de l'homologation situe l'IKUMA P dans la classe B.

Nous recommandons au pilote de prêter la plus grande attention au résumé du test de vol réalisé par le laboratoire chargé de l'homologation. Dans le rapport, nous trouvons toute l'information nécessaire pour savoir comment réagit la voile face à chacune des manœuvres testées.

Les tests en charge ont été réalisés par Air Turquoise en Suisse, passant les 8 G avec succès.

Il est important de remarquer que, d'une taille à l'autre, la réaction à la manœuvre peut varier, mais aussi qu'au sein d'une même taille, selon que la charge soit maximale ou minimale, le comportement et les réactions de la voile peuvent être différents.

Pour consulter le détail des tests de vol et le numéro d'homologation correspondant, voir les dernières pages ou www.niviuk.com

1.3 COMPORTEMENT EN VOL

Une voile magnifiquement aboutie pour de nombreuses raisons, capable de s'adapter à toutes les conditions et pensée pour voler en sécurité. Passion et ambition en total équilibre, avec cette voile sûre et amusante.

Grâce à son caractère sportif, l'IKUMA P est conçue pour vous faire profiter totalement de vos sorties, ressentir les émotions de chaque phase de vol. Imaginez un pilotage facile et amusant. Son contrôle serein permet à votre esprit de se concentrer uniquement sur le plaisir, pour des sensations enthousiasmantes de liberté.

Peu importe le cheminement choisi, que ce soit sur des sites connus ou dans des endroits les plus reculés, à découvrir.

L'IKUMA P lit la masse d'air avec aisance. Elle entre en thermique avec de la vitesse pour se placer au centre de l'ascendance de façon progressive. Elle dispose d'une commande beaucoup plus progressive et efficace.

Pour pouvoir profiter encore davantage du plaisir de voler sous une voile d'une émotion et d'une qualité extraordinaires, celle-ci est légère, plus souple en vol, facile à piloter, avec un comportement en turbulence exceptionnel et une gamme de vitesses surprenante, obtenant ainsi un plané incroyable.

1.4 ASSEMBLAGE, MATÉRIAUX

L'IKUMA P, en plus de jouir de toutes les techniques utilisées dans le reste de la gamme, dispose de petits éléments destinés, d'une part à améliorer le confort du pilote et d'autre part, à améliorer le rendement grâce aux SLE, RAM, DRS, TNT, IKS et la technologie 3 lignes

Structured Leading Edge (SLE).- Le bord d'attaque utilise le SLE pour avoir une rigidité plus importante sur l'axe frontal à haute vitesse et repousser plus loin le moment de l'écrasement du bord d'attaque, tout en gardant la flexibilité de l'axe latéral et transversal pour laisser de la mobilité à la voile lors des phases de gonflage ou d'absorption de la masse air turbulente.

RAM Air Intake (RAM).- Le système RAM Air Intake se caractérise par une disposition intérieure des entrées d'air qui permet un maintien optimal de la pression interne et un flux laminaire contre l'intrados. Le résultat? La turbulence est mieux absorbée dans l'angle d'attaque, la voile offre plus de répondant en cas de vitesse variable et le rendement est amélioré, sans renoncer à la sécurité.

Drag Reduction Structure (DRS).- Avec la technologie DRS, le bord de fuite a été renforcé avec de petites cloisons intégrées qui aplanissent la superficie et répartissent mieux la pression dans la partie arrière du profil. Grâce à l'application de cette technologie, la résistance est significativement réduite dans cette importante partie de la voile et il en résulte que le virage est optimisé, plus efficace.

Titanium Technology (TNT).- Une révolution technique. Le Nitinol compose en partie la structure interne de la voile, ce qui procure un profil plus uniforme, plus tendu et plus léger, pour de meilleures performances en vol. Le Nitinol apporte une résistance totale à la déformation, à la chaleur et aux déchirures. Grâce à cette technologie et sa mise en œuvre, l'aile gardera ses caractéristiques initiales beaucoup plus longtemps.

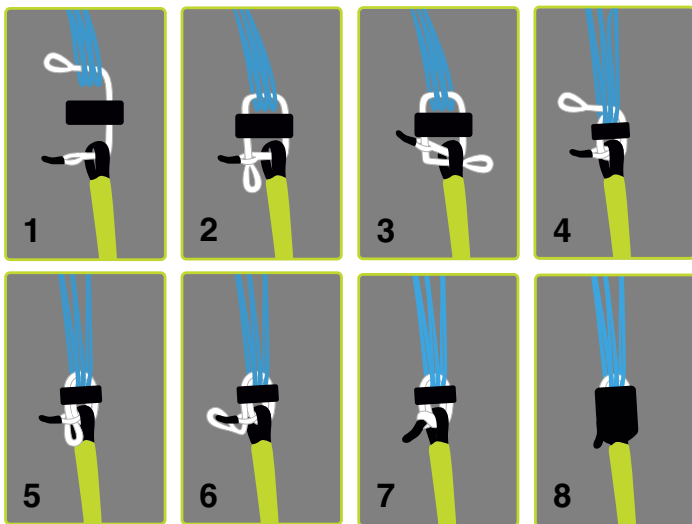
3 lignes (3LT).- Grâce à un important travail sur le profil, grâce à l'utilisation de matériaux dernière génération et grâce à une architecture intérieure élaborée, la charge s'équilibre de manière plus efficace et avec un minimum de points d'ancrage. On réduit ainsi la résistance pour gagner du rendement.

Interlock System (IKS).- Système ultralight qui permet d'unir les suspentes à l'élévateur. Conçu spécialement pour les voiles de montagne et les voiles légères. Bien plus léger et résistant qu'un maillon métallique (charge de rupture du Interlock System 1300 kg 800 kg pour un maillon métallique). L'Interlock System est 25 fois plus léger (0,2 g) qu'un maillon métallique.

25 fois plus légers (0,2 g), ce système IKS a une résistance à la rupture de 1300 kg contre 800 kg pour un maillon métallique traditionnel.

Pour améliorer la fonctionnalité de l'IKS 1300 kg sa conception a été légèrement modifiée par l'addition d'un petit canal interne pour maintenir la gaine élastique de verrouillage et ainsi sécuriser parfaitement le système.

Comme on peut le voir dans l'image ci-dessus, la drisse Dyneema doit maintenant passer 1 fois dans le petit canal interne de la gaine élastique (étape 1) et à travers la gaine élastique principale pendant le reste de la procédure d'installation. Instructions:



1. Se saisir de la gaine élastique, repérer le canal intérieur et le placer à droite.
2. Passer en montant, l'extrémité sans renfort (boucle blanche) de l'IKS dans le petit canal intérieur de la gaine élastique.
3. Passer la boucle blanche dans les suspentes et la boucle avec la sanglette noire dans l'élévateur.
4. Passer en descendant la boucle blanche dans la gaine élastique (non pas dans le canal) puis dans la boucle à côté de la sanglette noire.
5. Repasser ensuite la boucle blanche dans l'élévateur, dans sens anti-horaire.

6. Passer à la montée la boucle blanche dans la gaine élastique (non pas dans le petit canal), puis enfin dans les suspentes.

7. Passer de nouveau, dans la gaine élastique (non pas dans le canal) puis dans la boucle blanche à côté de la sanglette noire.

8. Passer la sanglette noire dans la boucle blanche.

9. Repousser totalement la boucle blanche vers l'élévateur.

10. Vérifier le montage final.

Attention: l'IKS 1300 kg n'a pas été conçu ou mesuré pour joindre la sellette aux élévateurs ou pour joindre la sellette avec un parachute de secours.

Le suspentage de l'IKUMA P combine le Dyneema Liros pour la partie supérieure en cascades et l'Aramid Edelrid pour les ramifications et les suspentes principales. Cette combinaison est la même que celle utilisée sur les modèles supérieurs avec une efficacité prouvée.

Tant le Dyneema que l'Aramid se présente sans housse, ainsi, toutes sont exposées aux abrasions propres à notre sport. Cette particularité fait que les révisions du suspentage doivent être réalisées les premières 30 heures de vol pour vérifier que les mesures se maintiennent. Nous ne devons pas oublier que nous utilisons des suspentes avec de grandes performances mais qui nécessitent un contrôle rigoureux avant chaque vol ainsi qu'un entretien approprié.

Le tissu utilisé, comme dans tout le reste de notre gamme, est choisi parmi les meilleurs tissus du marché, offrant légèreté, longévité et résistance sans perte de couleur.

Pas de place pour un millimètre d'erreur dans le processus de fabrication, venant de l'ordinateur d'Olivier directement vers la découpe du tissu.

Le découpage est fait section par section d'une façon extrêmement méticuleuse. Le numérotage et le marquage de chaque pièce se font de la même façon, évitant toute erreur.

Les suspentes sont faites de manière semi-automatique, les coutures sont finalisées sous supervision de nos spécialistes.

Le puzzle d'assemblage devient plus facile en utilisant cette méthode. Nous économisons en ressources en améliorant le contrôle de la qualité.

Toutes les ailes Niviuk passent un contrôle final extrêmement efficace. Toutes les parties de la coupole sont coupées et assemblées sous des conditions strictes, imposées par l'automatisation du processus. Toutes les lignes de chaque aile sont mesurées individuellement une fois que l'assemblage est fini.

Chaque voile est contrôlée individuellement et visuellement à la fin de l'assemblage. Chaque aile est emballée suivant les instructions de maintenance et de conservation, prévues pour les matériaux haut de gamme.

Les parapentes Niviuk sont fabriqués avec des matériaux de premier ordre, comme le recommandent les performances, la durabilité et les exigences d'homologation du marché d'aujourd'hui.

Vous trouverez les informations sur les matériaux utilisés à la fin de ce manuel.

1.5 ÉLÉMENTS, COMPOSANTS

L'IKUMA P est livrée à son propriétaire avec une série de composants qui, quoique non indispensables, sont utiles à l'usage, le transport et le stockage d'un parapente :

- Un sac à dos qui nous permet de transporter tout l'équipement sans

problème d'espace et avec un grand confort.

- Un sac interne qui permet en plus de maintenir la voile protégée durant le stockage et le transport.

- Une ceinture de compression réglable nous permettra de compacter le sac, en empêchant que l'air n'en augmente le volume.

- Une barre d'accélérateur qui complète le système d'accélération de l'IKUMA P.

- Un kit de réparation de la voile ripstop autoadhésif de la même couleur que votre aile.

2. DÉBALLAGE ET ASSEMBLAGE

2.1 CHOISISSEZ LE BON ENDROIT

Nous vous recommandons de déballer et d'assembler votre parapente sur une pente école, ou encore mieux sur une surface plate sans obstacles et sans vent. Ces conditions vous permettront d'effectuer pas à pas les instructions d'assemblage et de gonflage de votre IKUMA P.

Nous recommandons qu'un revendeur supervise la procédure entière, il est le seul à être compétent en cas de doute, et ceci d'une façon professionnelle.

2.2 PROCÉDURE

Sortez le parapente du sac à dos, ouvrez-le et étalez-le avec les suspentes sur l'intrados. Positionnez l'aile comme si vous alliez la gonfler. Contrôlez l'état du tissu et des suspentes, vérifiez qu'il n'y ait pas d'anomalies. Identifiez et démêlez les suspentes des élévateurs A, B, B', C, les freins et les élévateurs correspondants. Vérifiez qu'il n'y ait pas de noeuds ou de cravates.

2.3 ASSEMBLAGE DE LA SELLETTE

Positionnez correctement les élévateurs sur la partie supérieure du triangle des écarteurs. Il ne peut y avoir aucun twist et l'ordre doit être respecté. Vérifiez que les mousquetons sont bien fermés. Dans un deuxième temps, reliez les écarteurs à la sellette du pilote et, en dernier lieu, accrochez la sellette du passager.

2.4 TYPE DE SELLETTE

L'IKUMA P tolère tous les types de sellettes actuels, même ceux qui utilisent un pod. Nous recommandons aux pilotes d'ajuster la ceinture ventrale à la distance reprise à l'homologation, qui varie selon la taille:

Pour les tailles 21, 23 et 25, elle est de 42 cm et pour la taille 27, 46cm.

Nous devons tenir compte du fait qu'un mauvais ajustement de cette séparation entre les mousquetons peut affecter le contrôle de la voile ; une séparation excessive donne plus de sensations mais peut affecter la stabilité de l'aile. Et au contraire, une séparation trop étroite entraîne plus de stabilité, mais aussi une perte de sensations et un risque de twist en cas de fermeture très violente.

2.5 ASSEMBLAGE DE L'ACCÉLÉRATEUR

Le mécanisme d'accélération de l'IKUMA P fonctionne quand on pousse avec les pieds sur la barre d'accélération, fournie avec cet équipement. Le système est facilement connectable et doit être ajusté convenablement.

La barre d'accélérateur est fournie sans nécessiter de montage. La majorité des harnais et sellettes de parapente disposent déjà d'une pré-installation de l'accélérateur, vous n'aurez qu'à la faire remonter et accrocher les maillons de l'accélérateur avec ceux des élévateurs. Il faut juste raccorder l'accélérateur à ce système et ajuster la longueur pour une utilisation correcte. La longueur varie selon la taille des jambes du pilote.

Nous vous conseillons d'installer et régler l'accélérateur sur un

équipement spécialement conçu pour cela: la plupart des écoles possèdent ce genre d'équipement.

2.6 INSPECTION ET GONFLAGE SUR LE SOL

Une fois tout contrôlé, et après vous être assuré qu'il n'y ait pas trop de vent, gonflez votre aile autant de fois que nécessaire pour vous familiariser avec son comportement. L'IKUMA P gonfle facilement et doucement. Un excès d'énergie n'est pas nécessaire, l'aile gonfle avec un minimum de pression sur la sellette quand vous avancez. Vous pouvez aider ce mouvement en utilisant les élévateurs A, mais ne poussez pas trop fort, il faut juste accompagner la montée naturelle de l'aile.

Nous vous recommandons de vous familiariser avec la manière dont les caissons de l'IKUMA P prennent l'air depuis le sol. Un pré-gonflage doux, jusqu'à obtenir un certain volume d'air à l'intérieur, constitue une bonne technique.

2.7 AJUSTEMENT DES FREINS

La longueur des freins est ajustée à l'usine pendant l'assemblage et ceci selon les critères de l'homologation. Mais on peut en changer la longueur selon le style de pilotage. Nous conseillons cependant de voler d'abord un certain temps avec la longueur originale, et ceci dans le but de se familiariser avec le comportement original de l'IKUMA P. Si vous changez la longueur des freins, il faut défaire le nœud, glisser la suspente à travers le nœud jusqu'à la longueur désirée, et ensuite resserrer le nœud fermement. Cet ajustement devrait être effectué par du personnel qualifié. Il faut vérifier que cet ajustement ne FREINE pas l'aile en permanence. Les deux lignes de freins doivent être symétriques et de mesures égales. Les deux nœuds les plus utilisés sont le nœud de chaise ou en huit.

3. LE PREMIER VOL

3.1 LE CHOIX DU BON ENDROIT

Nous recommandons que vous fassiez votre premier vol avec votre IKUMA P sur une pente école ou bien sur un site que vous pratiquez régulièrement.

3.2 PRÉPARATION

Pour déballer et préparer votre IKUMA P, répétez les procédures du chapitre 2 DEBALLAGE ET ASSEMBLAGE.

3.3 PLAN DE VOL

Concevez votre plan de vol avant le décollage pour éviter des erreurs de pilotage.

3.4 LISTE DE CONTRÔLE PRÉ-VOL

Une fois que vous êtes prêt, mais avant le décollage, faites encore une inspection de votre équipement; vérifiez l'installation correcte de l'ensemble et l'absence de nœuds dans les suspentes. Vérifiez si les conditions aérologiques correspondent bien à votre niveau de vol.

3.5 GONFLAGE, CONTRÔLE, DÉCOLLAGE

L'IKUMA P gonfle très facilement et ne nécessite pas beaucoup d'énergie. Elle n'a pas de tendance à dépasser. Le gonflage peut se faire sans crainte, pour aboutir à une phase de temporisation suffisante pour exercer un contrôle visuel avant de décider de courir et de décoller.

Si la vitesse du vent le permet, nous conseillons un gonflage face à la voile. Cette façon de faire vous permet un meilleur contrôle visuel de la voile. L'IKUMA P est particulièrement facile à contrôler dans cette configuration en vent fort. Un vent de 25 à 30 km/h est considéré comme fort.

La préparation et le positionnement de la voile sur le décollage sont très importants. Choisissez l'endroit approprié en fonction de la direction et de la force du vent. Positionnez la voile de manière arrondie en respectant la forme de l'aile en vol. Tout ceci contribuera à vous permettre de réaliser un beau décollage.

3.6 ATERRISSAGE

L'IKUMA P atterrit parfaitement : à la demande du pilote, elle transforme la vitesse en sustentation en un bel arrondi, tout en permettant une marge d'erreur énorme. Il n'est pas recommandé de faire un tour de frein pour améliorer l'efficacité du freinage.

Avec l'IKUMA P, nous sommes parvenus à rendre la dernière partie du vol, l'atterrissage, le plus précis possible. L'IKUMA P amortit la vitesse pour obtenir une prise en charge parfaite, y compris les jours de vent nul.

3.7 STOCKAGE

Pour garantir la conservation de la voile et s'assurer qu'elle maintiendra ses performances initiales plus longtemps, nous conseillons de stocker l'équipement correctement en utilisant une méthode de pliage appropriée. Souvenons-nous que le moindre composant de votre équipement de vol réclame un soin adéquat afin d'assurer un rendement optimal.

L'objectif de l'NKare Bag est de faciliter le processus de pliage; d'abord, en nous servant d'une plateforme sur laquelle nous réaliserons toutes les actions de pliage, nous évitant ainsi d'abîmer la voile contre le sol; ensuite, en nous guidant aussi tout au long du processus de pliage.

4. EN VOL

Nous vous conseillons de porter une attention particulière à l'épreuve de vol réalisée par le laboratoire chargé de l'homologation.

Vous y trouverez toute l'information nécessaire pour savoir comment réagit votre IKUMA P face à chacune des 24 manœuvres testées. Il est important de remarquer que le comportement et la réaction peuvent différer selon la taille et même parfois pour la même taille, selon que la charge est minimale ou maximale. Prendre connaissance des conclusions du laboratoire au terme du test de vol est fondamental pour savoir comment affronter les différentes situations possibles.

Nous conseillons que l'apprentissage de ces manœuvres soit effectué sous le contrôle d'une école compétente.

4.1 VOLER EN TURBULENCES

L'IKUMA P dispose d'un excellent profil pour affronter les différentes situations aérologiques dans les meilleures conditions de pilotage et de stabilité. Elle réagit admirablement en vol passif, c'est-à-dire sans intervention du pilote; elle offre donc un très haut degré de sécurité en conditions turbulentes. Néanmoins il est très important que le pilote évolue dans des conditions aérologiques correspondant à son niveau de pilotage. Le facteur ultime de sécurité est le pilote lui-même.

Nous recommandons que le pilote vole de manière active, en faisant les corrections appropriées pour contrôler sa voile. Il doit terminer sa correction pour redonner la vitesse à sa voile.

Il ne faut pas que le pilote corrige trop longtemps, ceci pourrait entraîner la voile dans des conditions critiques de vol. En cas de besoin, contrôlez la situation en faisant les ajustements nécessaires et rétablissez de suite la vitesse requise.

4.2 CONFIGURATIONS POSSIBLES

Pour vous entraîner à ces figures, nous vous conseillons de vous exercer sous la supervision d'une école compétente. Le pilote devra à tout moment adapter l'action qu'il exerce sur les freins en fonction de la charge de l'aile

avec laquelle il vole, en évitant le sur-pilotage en cas de charge basse ou le manque d'énergie avec une charge élevée.

Dans le rapport, vous trouverez toute l'information nécessaire pour savoir comment réagit votre nouvelle voile face à chacune des manœuvres testées.

Il est important de remarquer que, d'une taille à l'autre, le type de réaction à la manœuvre peut varier, y compris au sein d'une même taille: selon que la charge soit maximale ou minimale, le comportement et les réactions de la voile peuvent différer.

Disposer de cette information est fondamental pour savoir comment réagira votre voile face à ces manœuvres dans un vol réel et pouvoir ainsi affronter ces situations avec la plus grande sécurité possible.

Pour vous entraîner à ces figures, nous vous conseillons de vous exercer sous la supervision d'une école compétente, dans le cadre d'un stage de type SIV.

Fermeture asymétrique

Même si l'IKUMA P a un profil très stable, certaines conditions météorologiques turbulentes pourraient être la cause d'une fermeture asymétrique. Ceci se produit dans la plupart des cas quand le pilote n'a pas senti arriver la réaction de la voile. Juste avant la fermeture, le pilote sent une diminution de la pression sur les freins et sur la sellette. Pour éviter cette fermeture il faut mettre de la pression sur le frein du côté qui pourrait se fermer pour augmenter l'angle d'incidence. Si la fermeture se produit, l'IKUMA P ne va pas réagir violemment, la tendance de virage est graduelle et facile à contrôler. Déplacez le poids de votre corps sur le côté qui est encore ouvert pour contrer le virage et pour maintenir le 8 cap. La fermeture se rouvrira normalement d'elle-même, mais si cela ne se produit pas, freinez complètement le côté fermé (100%). Allez-y avec fermeté. Il se pourrait qu'il faille répéter ce mouvement pour provoquer la réouverture. Faites attention à ne pas sur-commander le côté qui est encore ouvert (contrôle du virage). Une fois que la fermeture est résolue, laissez la voile reprendre sa vitesse.

Virile à plat

Cette configuration est hors du comportement de vol normal de l'IKUMA P. Néanmoins, certaines circonstances pourraient provoquer cette configuration, comme par exemple essayer de tourner quand l'aile vole très lentement (parce qu'on la freine beaucoup). Il n'est pas facile de donner une réponse à ce genre d'incident car tout dépendra des circonstances de vol. Tenez compte du fait qu'il faut restaurer le vent relatif sur le profil. Pour y arriver, réduisez progressivement la pression sur les freins pour que la voile reprenne de la vitesse. La réaction attendue est une abattée avec une amorce de virage inférieure à 360° avant le retour au vol normal.

Décrochage parachutal

Si cela se passe, le sentiment est celui d'une voile qui n'avance pas. Vous sentez une sorte d'instabilité et un manque de pression sur les freins bien que l'aile semble bien gonflée. La bonne réaction est de relâcher la pression sur les freins et d'exercer une pression en avant sur les A, ou - autre solution - pencher le corps sur un des côtés SANS FREINER.

Décrochage complet

La possibilité que votre voile se trouve dans cette situation est très invraisemblable en vol normal. Ceci pourrait se produire en volant à très basse vitesse et en sur-pilotage dans une série de manœuvres en conditions turbulentes fortes. Pour provoquer un décrochage complet, il faut freiner symétriquement pour que la voile vole à sa vitesse minimale ; une fois arrivé dans cette situation, continuez à freiner jusqu'à 100 % et gardez les freins dans cette position. La voile va tomber en arrière pour après se positionner au-dessus de la tête avec un léger basculement, dont l'ampleur dépendra de la façon dont la manœuvre aura été effectuée. En effectuant un décrochage, il ne peut y avoir d'hésitation, pas une seconde. Ne relâchez pas les freins quand vous êtes à moitié de la manœuvre. Ceci pourrait provoquer une abattée vigoureuse, avec le risque que la voile se trouve en dessous de vos pieds. Il est très important que vous gardiez la pression sur les freins jusqu'à ce que la voile se stabilise au dessus de la tête.

Pour retourner au vol normal, il faut relâcher progressivement et symétriquement les freins. De cette façon, la voile va reprendre de la vitesse

en terminant son action au point le plus avancé devant le pilote. La voile va donc plonger en avant, ceci est nécessaire pour que le vent relatif se réinstalle sur le profil. Il ne faut pas sur-commander les freins à ce stade car la voile doit reprendre de la vitesse pour sortir de ce décrochage.

Si vous avez à contrôler une fermeture frontale, mettez de la pression sur les freins brièvement et symétriquement, même si la voile se trouve encore au-dessus de la tête.

Cravate

Une cravate peut se produire après une fermeture asymétrique : la partie extérieure de l'aile est coincée entre les suspentes. Cette situation peut très vite provoquer un virage de la voile, dépendant de l'importance de la cravate. Les actions de correction sont les mêmes que dans le cas d'une fermeture asymétrique : contrôlez la tendance de virage en freinant du côté opposé et penchez votre poids pour contrer le virage. Au plus vite, localisez la suspente qui va jusqu'au stabilisateur qui est coincé. Cette suspente est d'une couleur différente et fait partie des suspentes extérieures de l'élévateur C.

Tirez dessus jusqu'à ce qu'elle soit tendue, ceci devrait libérer la voile. Si vous n'arrivez pas à résoudre le problème, volez jusqu'au lieu d'atterrissage le plus proche en contrôlant le cap avec le corps et un peu de pression sur l'autre frein. Faites attention, en dé faisant la cravate, de ne pas voler trop près de la montagne ou d'autres pilotes. Vous pourriez perdre le contrôle de votre voile et causer une collision.

Sur-pilotage

La plupart des incidents de vol sont causés par des erreurs de pilotage, il y a un enchaînement d'incidents à la suite de configurations anormales de vol (une cascade d'incidents). Il faut se rappeler que le sur-pilotage mène à des niveaux de fonctionnement critiques. L'IKUMA P est conçue pour restaurer le vol normal d'elle-même, ne la sur-pilotez pas ! En général, on peut dire que les réactions de la voile, à la suite d'un sur-pilotage, ne sont pas le résultat de l'action elle-même ou de son intensité, mais de la durée de la manœuvre. Il faut que le profil reprenne sa vitesse normale après toute action.

4.3 L'UTILISATION DE L'ACCÉLÉRATEUR

Le profil de l'IKUMA P a été conçu pour voler de façon stable dans toute la plage de vitesse. L'accélérateur est un outil fortement utilisé en compétition, il est nécessaire de vous entraîner régulièrement à cette pratique pour pouvoir ressentir au mieux votre voile et anticiper d'éventuelles fermetures. Nous vous conseillons d'avoir un pilotage actif et fin aux pieds avec l'accélérateur, qui s'éloigne du "tout ou rien" qui peut être source de fermetures par manque d'anticipation.

Quand vous accélérez votre voile, le profil devient plus sensible aux turbulences et s'approche plus d'une possible fermeture frontale. Si vous sentez une diminution de pression, relâcher un peu l'accélérateur et mettez un peu de pression sur les freins pour augmenter l'incidence de vol du profil. N'oubliez pas de rétablir la vitesse normale de vol après avoir corrigé l'incident. Il est déconseillé de voler accéléré près d'un relief ou dans des circonstances fortement turbulentes. Au besoin, vous devrez doser vos mouvements lorsque vous cesserez de pousser sur l'accélérateur, et équilibrez également le mouvement par la traction sur les lignes de freins. Ce mouvement dosé avec l'accélérateur est considéré comme un pilotage actif.

4.4 VOLER SANS LES COMMANDES

Si pour une raison ou une autre vous ne pouvez pas utiliser les freins de votre IKUMA P, vous serez obligé de piloter en utilisant les élévateurs C et votre corps pour voler vers l'atterrissage le plus proche. Piloter avec les d est facile parce qu'il y a moins de pression. Il faut faire attention au sur-pilotage pour ne pas causer un décrochage ou une vrille à plat. Pour atterrir, vous devez laisser voler l'aile à pleine vitesse et juste avant de toucher le sol, il faut descendre symétriquement les deux C. Cette méthode de freiner n'est pas aussi efficace que l'utilisation des freins, vous allez donc atterrir avec une vitesse plus élevée.

4.5 NŒUDS EN VOL

La meilleure façon pour éviter ces nœuds et emmêlements est de bien inspecter les suspentes avant de gonfler l'aile pour décoller. Si vous découvrez un nœud juste avant le décollage, arrêtez immédiatement de courir et ne décollez pas. Si vous avez décollé avec un nœud, vous aurez à compenser la dérive en vous penchant de l'autre côté du nœud et en même temps en freinant du même côté. De cette façon vous pouvez gentiment tirer au frein pour voir si le nœud se défait. Vous pouvez aussi essayer d'identifier la suspente avec le nœud et ensuite essayer de défaire le nœud en tirant dessus. N'essayez jamais de défaire un nœud près d'un relief. Si le nœud est trop serré, volez gentiment et en toute sécurité vers un endroit proche pour atterrir. Soyez très prudent quand vous essayez de défaire un nœud. S'il y a un nœud ou si les suspentes sont en désordre, ne freinez pas trop fort. Il y a en effet un risque d'augmenter les chances de décrochage ou de vrille à plat. Vérifiez qu'il n'y ait pas d'autres pilotes volant tout près.

5. PERDRE DE L'ALTITUDE

Le fait de savoir descendre en se servant de différentes techniques est une ressource importante à utiliser en certaines circonstances. Le choix de la méthode de descente dépendra de la situation particulière. Nous vous recommandons d'apprendre ces méthodes sous la supervision d'une école compétente.

5.1 OREILLES

Les oreilles sont une technique de descente modérée de -3 à -4m/s. La vitesse au sol diminue de 3 à 5km/h et le pilotage est limité. Cela augmente aussi l'angle d'incidence et la charge de l'aile sur la superficie qui reste ouverte. Pour rétablir la vitesse horizontale et l'angle d'incidence, nous pourrions accélérer une fois que les oreilles sont stabilisées.

Pour réaliser cette figure, prenez la suspente 3A2 extérieure de l'élévateur A des deux côtés, le plus haut possible, et tirez vers l'extérieur et vers le

bas. Vous remarquerez que l'aile se plie en partant des extrémités. Pour rouvrir la voile, lâchez les suspentes et elle s'ouvrira seule. Si ce n'est pas le cas, freinez progressivement un côté puis l'autre. La réouverture est recommandée de manière asymétrique pour ne pas compromettre l'angle d'incidence, a fortiori si vous êtes près du sol ou en situation de turbulences.

5.2 TECHNIQUE 3B2

Bien que vous ayez la possibilité de réaliser les oreilles, sur les voiles de dernière génération comme l'IKUMA P, les oreilles créent beaucoup de turbulences sur le bord de fuite. De plus, avec la longueur de la corde et la courbe de la voile, les oreilles ont tendance à provoquer un « flap », augmentant encore davantage la turbulence, et occasionnant une perte importante de vitesse réclamant que le pilote rattrape la voile, en utilisant l'accélérateur ou en sortant de la manœuvre.

Cette technique de descente rapide fut créée et utilisée par les pilotes de la Niviuk Team en 2009, alors qu'ils essayaient un prototype de compétition avec lequel ils ne pouvaient pas réaliser les oreilles, à cause de la nouvelle répartition des suspentes et de l'importance de l'envergure. Avec les profils actuels, composés de deux ou trois lignes de suspentes, cette impossibilité de réaliser les oreilles, ou le risque que ça comporte de les réaliser, est une réalité qui préoccupe beaucoup de pilotes qui veulent avoir sous la main une technique de descente rapide contrôlée.

C'est pourquoi nous conseillons l'utilisation du 3B2. Cette technique accroît facilement le taux de descente sans provoquer les problèmes cités ci-dessus et sans le risque d'occasionner un décrochage, parce que cette figure se réalise en maintenant toujours une vitesse élevée.

COMMENT ?

Repérez la 3B2, ensuite réalisez le même mouvement que celui des oreilles : « tirez » sur la suspente, jusqu'à ce que le stabilo recule. A ce

moment-là, la voile commencera à réduire sa vitesse, les extrémités de la voile se dirigeront un peu vers l'arrière, ensuite la vitesse augmentera légèrement jusqu'à se stabiliser et vous obtiendrez un taux de chute de 5-6 m/s. Nous conseillons d'accélérer sans relâche chaque fois que vous utilisez cette technique. Vous pouvez contrôler la direction en tournant, comme si vous étiez en position oreilles. La première sensation est celle d'une diminution du vent relatif et une légère inclinaison vers la partie postérieure de la voile, comme si vous partiez en arrière. Pour sortir de cette manœuvre, nous lâcherons les suspentes comme nous le faisons avec les oreilles et nous attendrons la douce abattée de la voile qui précèdera la stabilisation, avec un retour à un taux de chute normal.

Cette technique vous permet de descendre rapidement sans risquer une cravate. Elle est très confortable et offre une grande facilité dans les virages. Nous conseillons d'avoir recours à cette technique pour la première fois dans des conditions calmes et en altitude. C'est une nouvelle technique de descente rapide contrôlée et sûre, qui réclame seulement un peu d'entraînement pour être exécutée en toute simplicité et avec efficacité.

5.3 FAIRE LES B

Quand vous effectuez cette manœuvre, l'aile s'arrête de voler, elle perd toute vitesse horizontale et vous ne pouvez plus contrôler la voile. L'écoulement de l'air sur le profil est interrompu et l'aile entre dans une situation de parachutage.

Pour faire cette manœuvre, il faut prendre les élévateurs B et B' juste en-dessous des maillons, les tirer vers le bas sur une hauteur de 20 à 30 cm environ et les garder dans cette position.

La phase initiale est assez physique et offre beaucoup de résistance, ce qui veut dire qu'il faudra tirer fortement pour déformer le profil; dès ce moment, la force va diminuer. Vous devez maintenir la traction, et ne pas relâcher les élévateurs.

La voile se déforme, la vitesse horizontale chute à 0 Km/h et la vitesse verticale augmente jusqu'à -6 à -8 m/s (ce chiffre dépendant des conditions et de la façon dont la manœuvre a été exécutée).

Pour sortir de cette manœuvre, il faut relâcher simultanément les deux élévateurs. La voile fera une légère abattée et retournera après automatiquement au vol normal. Il vaut mieux relâcher les élévateurs de manière rapide et sèche, que trop lente.

Ceci est une manœuvre facile mais il faut se rappeler que la voile ne vole plus, elle n'avance pas par rapport au vent et ses réactions sont différentes de celle d'un vol normal.

5.4 360 DEGRÉS

Voici une façon plus efficace pour perdre de la hauteur. Il faut savoir que la voile va prendre pas mal de vitesse et de G. Ceux-ci peuvent désorienter le pilote et même le rendre inconscient. C'est la raison pour laquelle il est préférable d'apprendre cette manœuvre progressivement. De cette façon, vous allez apprendre à résister aux forces G et à comprendre la manœuvre. Exercez-vous à cette manœuvre à grande altitude.

Pour entrer dans la manœuvre, appuyez d'abord votre poids d'un côté de la sellette et ensuite freinez du même côté. Vous pouvez régler l'intensité du virage en freinant un peu à l'extérieur du virage. Un parapente à pleine vitesse peut descendre à -20 m/s, ce qui équivaut à 70 km/h en vitesse verticale. Il se stabilise en spirale dès -15 m/s. C'est la raison pour laquelle il faut se familiariser avec la manœuvre et savoir comment effectuer les méthodes de sortie !

Pour sortir de cette manœuvre, il faut progressivement relâcher le frein intérieur du virage. En même temps, il faut freiner brièvement et appuyer le poids vers l'extérieur du virage. Cette action doit être dosée et stoppée quand la voile commence à sortir du virage. L'effet secondaire de cette action de sortie est un mouvement pendulaire et une abattée latérale,

dépendant de la façon dont la manœuvre a été menée.

Exercez ces mouvements avec modération à grande altitude.

5.5 LA DESCENTE DOUCE

En utilisant cette technique (il ne faut pas être pressé pour descendre), vous vous maintiendrez dans une phase de vol normale, sans forcer sur le matériel et sans brusquer le passager. Il s'agit de localiser les zones d'air descendantes et de tourner comme s'il s'agissait d'un thermique, avec la claire intention de descendre.

En cas de zones peu favorables à de saines distractions, nous vous conseillons dans un premier temps de vous éloigner de celles-ci, puis de chercher à descendre pour vous poser en sécurité.

6. MÉTHODES SPÉCIALES DE VOL

6.1 TREUILLAGE

L'IKUMA P ne démontre pas de problèmes spéciaux au treuil. Seul du personnel dûment formé et qualifié devrait utiliser le matériel de treuillage. La voile doit être gonflée de la même façon qu'en vol normal.

Il est important de travailler sur un débattement très court en cas de besoin de réalignement surtout en début de treuillage. La voile étant soumise à un fort couple à cabrer, elle est très proche de sa vitesse de décrochage, donc la correction à la commande doit se faire de façon très douce pour ne pas augmenter trop fortement ce couple à cabrer.

6.2 VOL ACROBATIQUE

Bien que l'IKUMA P ait été testée par des experts en acro dans des situations extrêmes, elle N'A PAS été conçue pour le vol acrobatique et

nous recommandons DE NE PAS UTILISER CE TYPE DE VOILE pour ce domaine d'activité.

Le vol acro est la plus jeune discipline du vol libre. Comme vol acro, nous considérons toute forme de vol différent d'un vol normal. Pour apprendre à maîtriser les manœuvres acro, vous devriez prendre des cours au-dessus de l'eau, supervisé par un instructeur qualifié. Un vol acro vous mène, vous et votre aile, vers des forces centrifuges qui peuvent atteindre 4 à 5 G. Les matériaux s'usent plus vite qu'en vol normal. Si vous pratiquez régulièrement des manœuvres extrêmes, nous vous conseillons de faire réviser vos suspentes au moins une fois tous les 3 mois.

7. SOIN DE MAINTENANCE

7.1 MAINTENANCE

Chez Niviuk, nous parions fermement sur le fait de convertir la technologie en quelque chose d'accessible à tous les pilotes. C'est pourquoi nos voiles sont équipées des dernières avancées technologiques transposées de l'expérience acquise grâce à notre I+D.

Si vous prenez bien soin de votre voile, elle sera performante. Indépendamment des contrôles généraux, nous conseillons de porter une attention active à l'ensemble du matériel.

Un contrôle pré-vol du matériel est obligatoire avant chaque vol. Si vous relevez l'une ou l'autre défaillance, là où le matériel est susceptible d'être endommagé, vous devez contrôler le matériel et agir en conséquence. Toutes les défaillances qui touchent le bord d'attaque réclament d'être contrôlées : les coups secs que peut subir le bord d'attaque contre le sol peuvent être à l'origine d'un tissu abîmé.

L'utilisation du suspentage sans housse est synonyme de meilleures performances, mais cela oblige à plus d'attention dans l'utilisation et

l'entretien du matériel.

Le tissu et les suspentes ne doivent pas être lavés. S'ils se salissent, vous pouvez-vous servir d'un linge humide et doux.

S'ils sont mouillés, séchez-les dans un endroit aéré et loin du soleil. S'ils sont mouillés avec de l'eau salée, vous devez d'abord les immerger dans de l'eau douce pour éliminer le sel.

Le soleil endommage prématurément votre voile; une fois que vous avez atterri, ne laissez pas votre voile au soleil, rangez-la dès que possible.

Si vous utilisez votre matériel dans une zone sablonneuse, il est inévitable que du sable rentre à l'intérieur de la voile. Videz alors le sable une fois l'activité terminée.

Nous vous recommandons également, avant de procéder au pliage, de retirer tous les restes de feuilles, de matière organique, d'insectes, etc.

7.2 RÉVISION ET CHECK-UP

Il est important que votre IKUMA P soit régulièrement contrôlée chez le réparateur de votre choix, toutes les 100 heures d'utilisation ou tous les deux ans, selon ce qui arrive en premier lieu. Ceci est la seule façon de garantir que votre IKUMA P continue à fonctionner correctement en respectant les normes de l'homologation.

Nous conseillons fermement que toutes les modifications apportées à la voile soient assistées ou réalisées par des professionnels.

Avant chaque vol, il vous faut réaliser un check-up préventif de tout l'équipement.

L'IKUMA P est fabriquée avec des suspentes sans gaine. Leur durabilité s'inscrit dans les standards des suspentes sans gaine. Sa résistance mécanique et aux UV font partie des plus élevées pour cette

type de suspentes.

Cependant, une des obligations dérivées de l'usage de ces technologies est la nécessité de maintenir la couture de votre IKUMA P à l'intérieur des marges déterminées. Autrement dit, avec les suspentes sans gaine augmente l'exigence de stabilité sur les suspentes et, aussi petite que soit la variation sur des suspentes, elle affecte de manière directe les performances.

Nous recommandons de réaliser un contrôle des suspentes après les 30 premières heures de vol environ. Ce contrôle des suspentes doit être réalisé indépendamment des révisions périodiques qui devront être effectuées toutes les 100 heures de vol ou tous les deux ans, selon ce qui arrive en premier.

Pourquoi est-ce nécessaire ?

Grâce à l'expérience acquise et au contrôle de notre équipe de I+D réalisé sur les voiles du Team Abac, nous disposons de l'information nécessaire pour pouvoir définir comment se comporte réellement le suspentage sur ce type de profils. Avec ces contrôles, nous pouvons maintenir votre aile avec les mêmes performances originales sur le long terme.

Le résultat sera différent sur chaque voile, en fonction des conditions d'usage de chaque zone de vol, de la région climatique, de la température, de l'humidité, du type de terrain, du poids total volant, etc. C'est pourquoi il faudra s'accommoder des particularités, s'il y en a, afin de maintenir une des suspentes en parfait état. Ce travail sur des suspentes doit être réalisé par un personnel qualifié. Il est important de ne pas modifier des suspentes de l'aile de la même manière d'un pilote à l'autre, car il est possible que ce ne soit pas nécessaire sur votre aile.

7.3 RÉPARATIONS

Si la voile est endommagée, vous pouvez temporairement la réparer

en utilisant du ripstop que vous trouverez dans votre kit de réparation. Ceci est valable si les coutures ne sont pas impliquées. Tout autre dégât doit être réparé dans un atelier spécialisé par du personnel qualifié. N'acceptez pas du travail fait à la maison.

8. SÉCURITÉ ET RESPONSABILITÉ

Il faut se rendre compte que le parapente est considéré comme un sport à risques, où la sécurité dépend de la personne qui le pratique. Un usage fautif de l'équipement peut être la cause de blessures graves, même de la mort du pilote. Les fabricants et les distributeurs ne peuvent être tenus responsables pour les actions ou accidents résultant de la pratique de ce sport.

Vous ne pouvez utiliser cet équipement si vous n'êtes pas entraîné. Ne prenez pas de conseils auprès de quelqu'un qui n'est pas qualifié comme instructeur de vol, et ne faites pas d'entraînement avec une personne non compétente.

9. GARANTIE

Cet équipement et tous ses composants sont garantis pendant 2 ans pour toute faute de fabrication.

Cette garantie ne couvre pas l'usage fautif ou anormal des matériaux.

AVERTISSEMENT LÉGAL

Le parapente est une activité qui requiert concentration, connaissances spécifiques et sagesse. Alors attention ! Veillez à bien acquérir toutes les connaissances sous la supervision et l'orientation d'une école certifiée. Contractez une assurance personnelle, passez votre licence de pilote. Soyez humble lorsque vous évaluez votre niveau, au regard des conditions météorologiques, avant de vous décider à voler. La

responsabilité d'éventuels dégâts ne peut être imputée à Niviuk que si ses produits sont directement mis en cause. Niviuk n'est pas responsable de vos actions. Volez en assumant le risque que cela comporte.

10. DONNÉES TECHNIQUES

10.1 DONNÉES TECHNIQUES

IKUMA P			21	23	25	27
ALVÉOLES	NOMBRE		57	57	57	57
	FERMÉ		12	12	12	12
	CAISSONS		21	21	21	21
À PLAT	SURFACE	m ²	21	23	24,5	26,5
	ENVERGURE	m	10,94	11,45	11,82	12,29
	ALLONGEMENT		5,7	5,7	5,7	5,7
PROJETÉE	SURFACE	m ²	17,83	19,53	20,75	22,44
	ENVERGURE	m	8,72	9,13	9,42	9,8
	ALLONGEMENT		4,26	4,26	4,26	4,26
APLATISSEMENT		%	15	15	15	15
CORDE	MAXIMUM	m	2,33	2,44	2,52	2,62
	MINIMUM	m	0,54	0,56	0,58	0,61
	MOYENNE	m	1,92	2,01	2,07	2,16
SUSPENTES	MÈTRES TOTALES	m	220	230	238	247
	HAUTEUR	m	6,67	6,98	7,2	7,49
	NOMBRE		165	165	165	165
	PRINCIPALES		2/1+1/3	2/1+1/3	2/1+1/3	2/1+1/3
ÉLÉVATEURS	NOMBRE	3	A/B'+B/C	A/B'+B/C	A/B'+B/C	A/B'+B/C
	AFFICHEURS		NON	NON	NON	NON
	ACCÉLÉRATEUR	m/m	123	123	123	123
POIDS TOTAL	MINIMUM	kg	55	65	80	95
EN VOL	MAXIMUM	kg	75	85	100	115
POIDS DE L'AILE		kg	3,3	3,5	3,7	3,9
HOMOLOGATION	EN/LTF		B+	B+	B+	B+

10.2 DESCRIPTION DES MATÉRIAUX

VOILERIE	MATÉRIAUX	FABRICANT
EXTRADOS BORD D'ATTAQUE	9017 E25	PORCHER IND (FRANCE)
EXTRADOS	70000 E3H	PORCHER IND (FRANCE)
INTRADOS	70000 E3H	PORCHER IND (FRANCE)
PROFIL	70000 E91	PORCHER IND (FRANCE)
DIAGONALES	70000 E91	PORCHER IND (FRANCE)
POINT D'ATTACHE	LKI - 10	KOLON IND. (KOREA)
RENFORT DU POINT D'ATTACHE	SOFT DACRON	D-P (GERMANY)
RENFORT DU BORD DE FUITE	DACRON	D-P (GERMANY)
RENFORT CLOISONS	LTN-0.8 STICK	SPORTWARE CO. (CHINA)
FIL	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

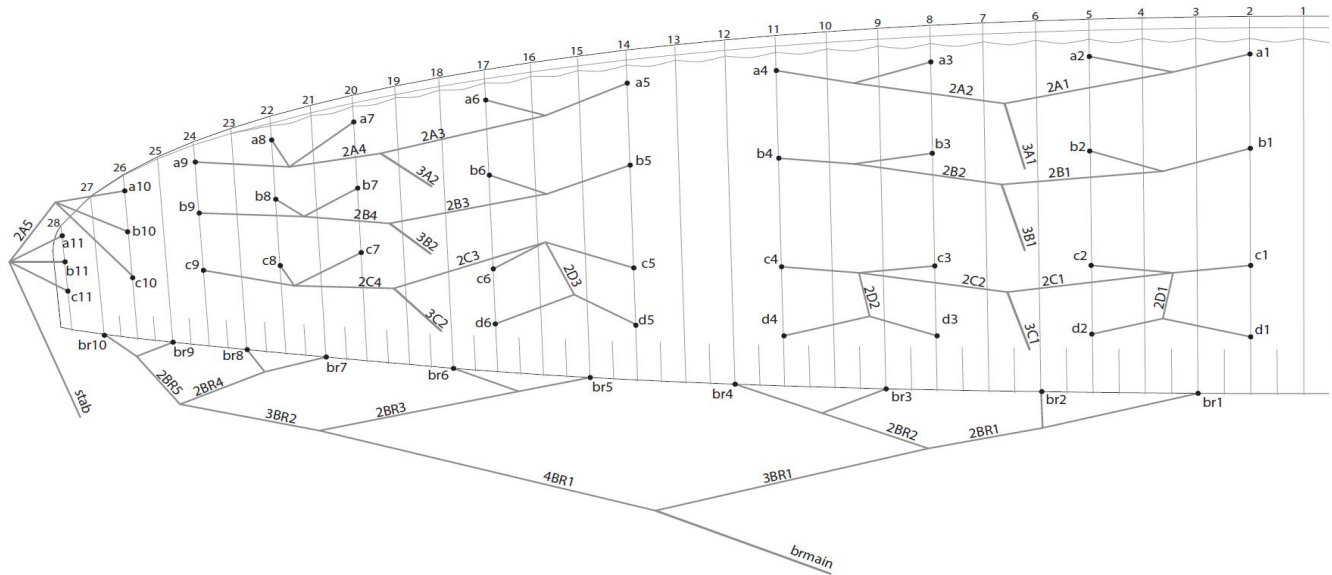
SUSPENTAGE	MATÉRIAUX	FABRICANT
CASCADES SUPÉRIEURES	DC - 040	LIROS GMHB (GERMANY)
CASCADES SUPÉRIEURES	DC - 060	LIROS GMHB (GERMANY)
CASCADES SUPÉRIEURES	DC - 100	LIROS GMHB (GERMANY)
CASCADES SUPÉRIEURES	A-8000/U 50	EDELRID (GERMANY)
CASCADES INTERMÉDIAIRES	TNL - 080	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
CASCADES INTERMÉDIAIRES	DC - 060	LIROS GMHB (GERMANY)
CASCADES INTERMÉDIAIRES	A-8000/U 50	EDELRID (GERMANY)
CASCADES INTERMÉDIAIRES	A-8000/U 130	EDELRID (GERMANY)
CASCADES INTERMÉDIAIRES	A-8000/U 190	EDELRID (GERMANY)
CASCADES PRINCIPALES	A-8000/U 70	EDELRID (GERMANY)
CASCADES PRINCIPALES	A-8000/U 230	EDELRID (GERMANY)
CASCADES PRINCIPALES	A-8000/U 360	EDELRID (GERMANY)
CASCADES PRINCIPALES FREIN	TNL - 280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
FIL	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

ÉLÉVATEURS	MATÉRIAUX	FABRICANT
SANGLES	10148	LIROS GMHB (GERMANY)
INDICATEUR DE COULEUR	PAD	TECNI SANGLES (FRANCE)
FIL	V138	COATS (ENGLAND)
POULIE	RF25109	RONSTAN (AUSTRALIA)

10.3 PLAN DES ÉLÉVATEURS



10.4 PLAN DE SUSPENTAGE



10.5 DIMENSIONS IKUMA P 21

LONGUEURS TOTALES m/m					
	A	B	C	D	br
1	6213	6127	6233	6304	6972
2	6097	6012	6080	6161	6545
3	6048	5966	6044	6123	6326
4	6077	6001	6136	6203	6361
5	5991	5927	6011	6097	6241
6	5877	5824	5881	5971	6129
7	5797	5756	5808		6130
8	5755	5721	5796		6142
9	5760	5728	5841		6186
10	5535	5471	5496		6145
11	5364	5353	5381		

LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS m/m				
A	B'	B	C	
480	480	480	480	NEUTRE
360	380	400	480	ACCÉLÉRÉE

10.6 DIMENSIONS IKUMA P 23

LONGUEURS TOTALES m/m					
	A	B	C	D	br
1	6517	6427	6538	6614	7308
2	6397	6309	6379	6466	6862
3	6355	6270	6350	6435	6635
4	6388	6308	6448	6519	6672
5	6298	6231	6319	6409	6548
6	6180	6124	6183	6277	6431
7	6096	6054	6107		6433
8	6053	6017	6094		6445
9	6058	6024	6141		6492
10	5821	5754	5780		6450
11	5642	5630	5660		

LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS m/m				
A	B'	B	C	
480	480	480	480	NEUTRE
360	380	400	480	ACCÉLÉRÉE

10.7 DIMENSIONS IKUMA P 25

LONGUEURS TOTALES m/m					
	A	B	C	D	br
1	6750	6657	6771	6856	7558
2	6627	6536	6608	6704	7098
3	6577	6490	6571	6665	6865
4	6612	6529	6673	6753	6904
5	6520	6451	6541	6640	6776
6	6398	6341	6401	6503	6656
7	6312	6268	6323		6658
8	6267	6230	6310		6671
9	6273	6238	6358		6720
10	6013	5943	5970		6678
11	5827	5815	5846		

LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS m/m				
A	B'	B	C	
480	480	480	480	NEUTRE
360	380	400	480	ACCÉLÉRÉE

10.8 DIMENSIONS IKUMA P 27

LONGUEURS TOTALES m/m					
	A	B	C	D	br
1	7039	6943	7062	7146	7880
2	6913	6819	6893	6989	7403
3	6863	6772	6856	6950	7161
4	6900	6815	6962	7042	7202
5	6805	6733	6827	6924	7070
6	6679	6619	6681	6782	6946
7	6590	6544	6600		6948
8	6544	6505	6587		6962
9	6550	6513	6637		7013
10	6279	6206	6249		6971
11	6085	6073	6120		

LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS m/m				
A	B'	B	C	
480	480	480	480	NEUTRE
360	380	400	480	ACCÉLÉRÉE

IKUMA P 25

para-test.com



paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte B | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com



Class: **B**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG_1019.2016**
Date of issue (DMY): **13. 05. 2016**

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

Model: **Ikuma P 25**

Serial number: **Ikuma P 1-25 pattern v2**

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	100	Range of speed system (cm)	12.5
Minimum weight in flight (kg)	80	Speed range using brakes (km/h)	14
Glider's weight (kg)	3.8	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	25
Projected area (m2)	20.75		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Supair	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Access M	Person or company having presented the glider for testing: None	
Harness to risers distance (cm)	43		
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
B A A A A A A A A A B A A A B A A A A A A A A 0

IKUMA P 27

para-test.com



paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte B | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com



Class: **B**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG_1058.2016**
Date of issue (DMY): **13. 05. 2016**

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

Model: **Ikuma P 27**

Serial number: **Ikuma P 1-27 pattern V1**

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	115	Range of speed system (cm)	12.5
Minimum weight in flight (kg)	95	Speed range using brakes (km/h)	14
Glider's weight (kg)	4.1	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	25
Projected area (m2)	22.44		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Niviuk	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Hamak L	Person or company having presented the glider for testing: None	
Harness to risers distance (cm)	43		
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
B A A A A A A A A A B A A A B B A A A A A A A A 0

