KOYOT 6

Benutzerhandbuch &
Technische Daten



AIVIUK BEYOND THE GLIDE

Bereit für den *nächsten Schritt*

KATEGORIEN

ENTRY-LEVEL

WILLKOMMEN

Herzlich willkommen in der Niviuk Familie - danke für das Vertrauen, das du uns mit der Wahl eines Niviuk-Gleitschirms entgegengebracht hast.

Wir möchten den Enthusiasmus und die Begeisterung, mit der wir unsere Gleitschirme entwickeln, mit dir teilen und dir vermitteln, mit welcher Sorgfalt wir dieses neue Modell konstruiert haben. Wir wünschen dir bei jedem Flug mit deinem Niviuk-Gleitschirm das größte Vergnügen.

Der KOYOT 6 ist der ideale Gleitschirm für deinen Einstieg in die spannende Welt des Gleitschirmfliegens. Er ist der nächste Schritt in unserer Schulschirm-Reihe: deutlich stabiler und noch zugänglicher.

Wenn das Fliegen in deiner Natur liegt und du dich als Pilot weiterentwickeln möchtest, ist dieser Schirm genau richtig für dich. Ein treuer Begleiter für unvergessliche Abenteuer am Himmel. Lerne sicher, einfach und umfassend zu fliegen.

Wir sind uns sicher, dass du viel Freude an diesem Schirm haben wirst und bald die Bedeutung unseres Mottos darin entdeckst:

“Es sind die kleinen Dinge, die Großes bewirken”.

Dies ist das Benutzerhandbuch und wir empfehlen dir, es sorgfältig zu lesen.

BENUTZERHANDBUCH

Dieses Handbuch gibt dir die notwendigen Informationen über die wichtigsten Eigenschaften deines neuen Gleitschirms.

Es enthält zwar Informationen über den Schirm, kann aber nicht als Lehrbuch betrachtet werden und ersetzt keine Ausbildung, die zum Fliegen dieses Gleitschirmtyps erforderlich ist. Die Ausbildung kann nur in einer zertifizierten Gleitschirmschule erfolgen und jedes Land hat sein eigenes Lizenzsystem.

Nur die Luftfahrtbehörden der jeweiligen Länder können die Kompetenz der Piloten bestimmen.

Die Informationen in diesem Handbuch dienen dazu, dich vor gefährlichen Flugsituationen und möglichen Risiken zu warnen.

Ebenso möchten wir dich darauf hinweisen, dass es wichtig ist, den gesamten Inhalt deines neuen KOYOT 6 Handbuchs sorgfältig zu lesen.

Der Fehlgebrauch dieser Ausrüstung kann zu schweren Verletzungen oder zum Tod führen. Die Hersteller und Händler übernehmen für den falschen Gebrauch des Produkts keine Haftung. Es liegt in der Verantwortung des Piloten, sicherzustellen, dass die Ausrüstung korrekt verwendet wird.

INHALT

01

EIGENSCHAFTEN 5

1.1 ZIELGRUPPE 5
1.2 ZERTIFIZIERUNG 5
1.3 FLUGVERHALTEN 5
1.4 TECHNOLOGIEN, KONSTRUKTION, MATERIALIEN 5
1.5 BESTANDTEILE 6

02

INBETRIEBNAHME 7

2.1 STARTPLATZWAHL 7
2.2 VORGEHENSWEISE 7
2.3 EINHÄNGEN IN DAS GURTZEUG 7
2.4 GURTZEUGTYP 7
2.5 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING 7
2.5.1 MONTAGE DES BESCHLEUNIGERS 7
2.5.2 WECHSELN DER LEINEN AN DEN TRAGEGURTEN 8
2.6 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING 8
2.7 EINSTELLEN DER BREMSEN 8

03

DER ERSTE FLUG 9

3.1 DIE RICHTIGE STARTPLATZWAHL 9
3.2 VORBEREITUNG 9
3.3 FLUGPLAN 9
3.4 VORFLUGCHECK 9
3.5 AUFZIEH-, KONTROLL- UND ABHEBPHASE 9
3.6 LANDUNG 9
3.7 PACKEN 9

04

FLUGVERHALTEN 10

4.1 FLIEGEN IN TURBULENZEN 10
4.2 MÖGLICHE STÖRUNGEN 10
4.3 BESCHLEUNIGTES FLIEGEN 11
4.4 FLIEGEN OHNE EINSATZ DER BREMSLEINEN 11
4.5 VERHÄNGER IM FLUG 11

05

SCHNELLABSTIEGSMETHODEN 12

5.1 OHREN ANLEGEN/BIG EARS 12
5.2 B- STALL 12
5.3 STEILSPIRALE 12
5.4 ABWIND ZENTRIEREN 12

06

SPEZIELLE METHODEN 13

6.1 WINDENSCHLEPPEN 13
6.2 KUNSTFLUG 13

07

PFLEGE UND INSTANDHALTUNG 14

7.1 PFLEGE 14
7.2 LAGERUNG 14
7.3 CHECKS UND INSPEKTIONEN 14
7.4 REPARATUREN 14

08

SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG 15

09

GARANTIE 15

10

ANHÄNGE 16

10.1 TECHNISCHE DATEN 17
10.2 FARBEN 18
10.3 MATERIALDETAILS 19
10.4 LINENPLAN 20
10.5 TRAGEGURTPLAN 21
10.6 LEINENLÄNGEN NACH GRÖSSE 22
10.7 GESAMTLEINENLÄNGE 28
10.8 MINDESTFESTIGKEIT DER LEINEN 29
10.9 ZERTIFIZIERUNG EN/LTF 30
10.10 ZERTIFIZIERUNG DGAC 33

1. EIGENSCHAFTEN

1.1 ZIELGRUPPE

Schulung: Der KOYOT 6 ist das ideale Werkzeug für deine Fortschritte in der Ausbildung. Er eignet sich sowohl für deine ersten Flüge als auch für deinen weiteren Lernfortschritt.

1.2 ZERTIFIZIERUNG

Der KOYOT 6 wurde zur europäischen EN-Zertifizierung (EN 926-2:2013+A1:2020) und zur LTF-Zertifizierung (NfL LTF 2024-2-785) eingereicht.

Alle Zertifizierungstests wurden von der Schweizer Prüfstelle Air Turquoise durchgeführt.

Alle Größen haben die Last-, Stoß- und Flugtests bestanden.

Der Belastungstest hat bewiesen, dass der Schirm die vorgeschriebenen 8 G aushalten kann.

Der Schocktest hat gezeigt, dass der Schirm einer Kraft von 1000 daN standhalten kann.

Die Flugerprobung führte zur folgenden Zertifizierung des KOYOT 6 für alle Größen (20, 22, 24, 26, 28 und 30):

EN A
LTF A

Wir empfehlen nur Piloten, die mit dem Fliegen von Schirmen dieser oder höherer Zulassung vertraut sind, diesen Gleitschirm zu fliegen.

Die Kompetenz von Piloten kann ausschließlich durch die Luftfahrtbehörden der jeweiligen Länder bestimmt werden.

Wir empfehlen den Piloten, den Flugtestbericht sorgfältig zu lesen, insbesondere die Kommentare des Testpiloten. Der Bericht enthält alle notwendigen Informationen darüber, wie sich der Gleitschirm bei den einzelnen Testmanövern verhält.

Es ist wichtig zu beachten, dass Schirme unterschiedlicher Größe bei Flugmanövern unterschiedlich reagieren. Selbst bei gleicher Größe können bei maximaler oder minimaler Belastung das Verhalten und die Reaktionen des Flügels variieren.

- Beschreibung der Flugeigenschaften von EN A:

Gleitschirme mit maximaler passiver Sicherheit und äußerst fehlerverzeihenden Flugeigenschaften. EN-A-Schirme bieten eine sehr hohe Widerstandsfähigkeit gegen das Verlassen des Normalflugs.

- Beschreibung der Fähigkeiten, die du als Pilot zum Fliegen eines EN-A-Schirms benötigst:

Geeignet für alle Piloten – auch für dich, ganz gleich in welcher Phase deiner Ausbildung du dich befindest.

Details zu den Flugtests und der Zertifizierungsnummer findest du auf den letzten Seiten dieses Handbuchs oder im Bereich Downloads.

1.3 FLUGVERHALTEN

Der Entwicklungsansatz hinter diesem neuen Projekt folgte klar definierten Zielen: dir die bestmögliche Leistung in Bezug auf Stabilität zu bieten, die Fluggefühle zu harmonisieren und dir das Fliegen zu erleichtern.

Um eine optimale Performance bei gleichzeitig höchstem Sicherheitsniveau zu erreichen, wurde das Profil so ausgelegt, dass es dir maximale Informationen klar und komfortabel vermittelt – damit du dich ganz auf das Lernen und Fliegen konzentrieren kannst.

Der KOYOT 6 unterstützt dich von Anfang an sanft und fördert deine Weiterentwicklung ab dem ersten Tag. Diese neue Generation bietet ein bisher unerreichtes Maß an Stabilität und Ausgewogenheit.

Er wurde von unseren Piloten intensiv getestet, wobei bestätigt wurde, dass die neue Konfiguration für noch mehr Stabilität sorgt. Die neuen seitlichen Stabilisatoren ermöglichen dir einen ruhigeren und ausgewogeneren Flug.

Speziell für Einsteiger und Flugschulen entwickelt, kannst du mit diesem Schirm voller Vertrauen Fortschritte machen. Der Start ist noch einfacher, da sich die Kappe von selbst in die richtige Position einpendelt. Der lange Bremsweg ist weich und präzise, unterstreicht den verspielten Charakter des KOYOT und verzeiht dir kleine Ungenauigkeiten, wie sie in der Lernphase typisch sind.

Der Gleitschirm bleibt in allen Flugphasen sehr kompakt. Er zeigt keine Schwankungen in der Gleitleistung – selbst nicht bei voll getretenem Beschleuniger. Das Gleiten bleibt effizient und das Profil stabil. In jeder Situation bietet er dir hohen Komfort und große passive Sicherheit, mit besonderem Fokus auf Nickstabilität dank der Profilform. So kannst du den Himmel mit vollem Vertrauen erkunden.

Das neue Profil des KOYOT 6 ist noch stabiler, verbessert die Gesamtbalance des Schirms und verstärkt dein Sicherheitsgefühl in allen Flugphasen.

Der Kappenbogen wurde mit einer gleichmäßigeren Krümmung der Eintrittskante neugestaltet. Dadurch wird die Kohärenz der Kappe verbessert und eine effizientere Lastverteilung über die gesamte Spannweite gefördert.

1.4 TECHNOLOGIEN, KONSTRUKTION, MATERIALIEN

Bei der Entwicklung des KOYOT 6 wurden all unsere hauseigenen Technologien, Konstruktions- und Montagetechniken angewandt. So konnte der Pilotenkomfort verbessert und gleichzeitig die Sicherheit und Leistung erhöht werden.

Das Niviuk-Team ist bei der Konstruktion neuer Produkte stets auf der Suche nach kontinuierlicher Verbesserung. Die in den letzten Jahren entwickelten Technologien haben es uns ermöglicht, immer noch bessere Schirme zu bauen. Deshalb möchten wir dir im Folgenden die Technologien vorstellen, die wir in diesem Modell angewandt haben:

RAM Air Intake - Das System zeichnet sich durch die Anordnung der Lufteinlässe aus, um den Innendruck über den gesamten Anstellwinkelbereich optimal aufrecht zu erhalten.

Das Ergebnis: Der höhere Innendruck bedeutet eine bessere Turbulenzabsorption und eine gleichmäßigere Profilform über den gesamten Geschwindigkeitsbereich hinweg. Das hervorragende Handling wird auch bei niedrigen Geschwindigkeiten beibehalten und der Pilot kann die Bremswege komplett ausreizen. Das Risiko des Kollabierens ist deutlich geringer, wodurch der Schirm über mehr Kontrolle und Sicherheit verfügt.

Titanium Technology (TNT) - eine revolutionäre Technik unter Verwendung von Titan. Die Verwendung von Nitinol in der Innenkonstruktion sorgt für ein einheitlicheres Profil und reduziert das Gewicht, um die Effizienz im Flug zu steigern. Nitinol ist höchst resistent gegen Verformung, Hitze oder Bruch. Nitinol ist jetzt in allen unseren Schirmen verbaut. Die Verteilung der Nitinolstäbchen in der Vorderkante und am Obersegel wurde vereinfacht. Der Flügel ist damit leicht, bei hoher Haltbarkeit und lässt sich ultrakompakt Zusammenlegen.

SLE (Structured Leading Edge) – Bei der Structured Leading Edge werden Nitinol-Stäbe in der Eintrittskante verwendet. Diese Technologie sorgt für mehr Festigkeit und Stabilität und die Form des Schirms bleibt in allen Flugphasen erhalten. Dies erhöht die Leistung, Effizienz und Stabilität, absorbiert Turbulenzen besser und macht den Schirm auf Dauer haltbarer.

3D-Musterschnitt-Optimierung (3DP) - dabei wird der Stoff jedes Panels nur in eine Richtung gelegt, wobei die Lage an der Eintrittskante als Referenz dient. Es hat sich gezeigt, dass sich das Material bei korrekter Ausrichtung des Stoffmusters auf die Richtung der Belastungsachsen von Flug zu Flug viel weniger verformt, so dass die Vorderkante ihre Form besser behält und im Laufe der Zeit viel haltbarer bleibt. Im Laufe der Jahre hat sich das Design unserer Gleitschirm- und Motorschirmpalette stark verändert, mit einer revolutionären Weiterentwicklung der Eintrittskante.

3D Leading Edge (3DL) – Bei dieser Technologie wird das Material der Eintrittskante angepasst, um Ballooning und Faltenbildung in diesem gekrümmten Bereich des Schirms zu vermeiden. Konkret wird die Eintrittskante in “Teilflächen” unterteilt, die in jede der Zellen an der Vorderseite des Schirms eingenäht werden. Dadurch ist die Spannung des Tuchs an der Eintrittskante vollkommen gleichmäßig, was die Leistung und Haltbarkeit des Schirms erhöht.

Der Einsatz dieser Technologien bedeutet einen enormen Sprung im Bau von Gleitschirmen und eine deutliche Verbesserung des Flugkomforts bei allen Niviuk Gleitschirmen.

Für die Konstruktion des KOYOT 6 gelten die gleichen Kriterien, Qualitätskontrollen und Fertigungsverfahren wie für den Rest unserer Produktpalette. Vom Computer von Olivier Nef bis zum Zuschnitt des Stoffes ist kein einziger Millimeter Fehler erlaubt. Der Zuschnitt der einzelnen Flügelteile erfolgt durch einen rigorosen, äußerst sorgfältigen, automatisierten Computer-Laserschneidroboterarm.
Dieses Programm malt auch die Markierungen und Nummern auf jedes einzelne Stoffteil, um Fehler bei diesem heiklen Vorgang zu vermeiden.

Der puzzleartige Zusammenbau wird durch diese Methode vereinfacht und optimiert die Arbeitsabläufe und macht die Qualitätskontrolle effizienter. Alle Niviuk-Schirme durchlaufen eine äußerst gründliche und detaillierte Endkontrolle. Der Zuschnitt und die Montage der Kappe erfolgen unter strengen Qualitätskontrollbedingungen, die durch die Automatisierung dieses Prozesses erleichtert werden.

Jeder Schirm wird einzeln kontrolliert und einer abschließenden Sichtprüfung unterzogen.

Es wird das gleiche Tuch wie im restlichen Sortiment verwendet. Dadurch sind geringes Gewicht, hohe Festigkeit und Langlebigkeit ohne Farbverlust garantiert. Der Schirm wird aus widerstandsfähigen und robusten Materialien gefertigt, die speziell auf die Anforderungen von Flugschulen ausgelegt sind und auch intensiver täglicher Nutzung standhalten.

Für die Leinen wird ummanteltes Aramid verwendet. Die Ummantelung schützt die Innenleine vor UV-Strahlung und vor Abrieb bei Bodenkontakt.

Der jeweilige Leinendurchmesser wurde in Abhängigkeit von der Arbeitsbelastung berechnet und ist darauf ausgerichtet, die beste Leistung mit dem geringsten Widerstand zu erreichen.

Die Leinen werden halbautomatisch auf Länge geschnitten und alle Näharbeiten werden von unserem Fachpersonal und unter Aufsicht der Qualitätssicherung ausgeführt.

Nach Abschluss der Endmontage wird jede Leine kontrolliert und nachgemessen.

Jeder Schirm wird nach den vom Stoffhersteller empfohlenen Pflegeanweisungen verpackt.

Niviuk-Gleitschirme werden aus erstklassigen Materialien hergestellt, die die Anforderungen an Leistung, Haltbarkeit und Zertifizierung erfüllen, die der aktuelle Markt stellt.

Informationen über die verschiedenen Materialien, die zur Herstellung des Schirms verwendet werden, findest du auf den letzten Seiten dieses Handbuchs.

1.5 BESTANDTEILE

Der KOYOT 6 wird mit einer Reihe von Zubehörteilen geliefert, die dich bei der Pflege und Wartung deines Gleitschirms optimal unterstützen:

- Der Inner Bag, mit dem du deinen Schirm bei Lagerung und Transport geschützt aufbewahren kannst.
- Ein verstellbarer Kompressionsgurt, mit dem du den Inner Bag so kompakt wie möglich zusammenziehen und das Packmaß reduzieren kannst.
- Eine Tragegurt-Tasche, damit du die Tragegurte geschützt und ordentlich verstauen kannst.
- Ein Reparaturset mit selbstklebendem Ripstop-Tuch.
- Der Kargo 130 Rucksack für die Größen 20, 22 und 24 des KOYOT 6. Er ist nicht im Lieferumfang enthalten, wird jedoch empfohlen. Damit kannst du deine gesamte Ausrüstung bequem und platzsparend transportieren.
- Der Kargo 160 Rucksack für die Größen 26, 28 und 30 des KOYOT 6. Er ist nicht im Lieferumfang enthalten, wird jedoch empfohlen. Auch mit ihm kannst du deine komplette Ausrüstung komfortabel und ohne Platzprobleme transportieren.



2. INBETRIEBNAHME

2.1 STARTPLATZWAHL

Wir empfehlen, den Schirm auf einem Übungshang oder einer ebenen, windstillen und hindernisfreien Fläche auszupacken und auszulegen. Hier kannst du alle empfohlenen Schritte zur Kontrolle und zum Aufziehen des KOYOT 6 durchführen.

Wir empfehlen, den gesamten Vorgang von einem qualifizierten Fachlehrer überwachen zu lassen. Nur sie können alle Zweifel auf sichere und professionelle Weise beheben.

2.2 VORGEHENSWEISE

Nimm den Gleitschirm aus dem Innenpacksack, öffne ihn und lege ihn auf den Boden, wobei die Leinen auf der Unterseite in Aufziehrichtung liegen. Überprüfe den Zustand des Tuches und der Leinen auf Mängel. Überprüfe, ob die Karabiner zwischen Leinen und Tragegurten vollständig geschlossen und fest angezogen sind. Identifiziere die A, B – und C-Leinen, die Bremsleinen und die entsprechenden Tragegurte und entwirre sie gegebenenfalls. Vergewissere dich, dass keine Knoten vorhanden sind.

2.3 EINHÄNGEN IN DAS GURTZEUG

Die KOYOT 6 Tragegurte sind farblich kodiert.

- Rechts: grün
- Links: rot

Diese Farbcodierung erleichtert es, den Schirm auf der richtigen Seite einzuhängen und hilft, Fehler vor dem Flug zu vermeiden.

Verbinde die Tragegurte korrekt mit der Befestigung am Gurtzeug, so dass die Tragegurte und Leinen richtig angeordnet und frei von Verdrehungen sind. Überprüfe, ob das Beschleunigungssystem und die Karabiner richtig befestigt und sicher geschlossen sind.

2.4 GURTZEUGTYP

Der KOYOT 6 kann mit allen gängigen Gurtzeugtypen geflogen werden. Wenn dein Gurtzeug über einen verstellbaren Brustgurt verfügt, empfehlen wir dir, diesen auf den im Zulassungsprotokoll angegebenen Abstand einzustellen – dieser variiert je nach Größe. Bitte beachte dazu das Musterprüfprotokoll.

Der Abstand zwischen den Tragegurten richtet sich nach deinem Fluggewicht:

- Von 0 bis 80 kg: 40 ±2 cm
- Von 80 bis 100 kg: 44 ±2 cm
- Über 100 kg: 48 ±2 cm

Achte besonders auf die richtige Einstellung des Brustgurts, da sie das Handling des Schirms beeinflusst. Ist der Brustgurt zu weit eingestellt, erhältst du mehr Feedback, allerdings kann dies die Stabilität des Schirms beeinträchtigen. Ist er zu eng eingestellt, fühlt sich der Schirm stabiler an, jedoch mit weniger Rückmeldung und mit einem erhöhten Risiko für Verdreher bei einem heftigen asymmetrischen Einklapper.

2.5 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING

Das Beschleunigungssystem ist ein Mittel zur vorübergehenden Beschleunigung durch Veränderung der Strömung über das Profil. Das Beschleunigungssystem ist auf den Tragegurten vorinstalliert und kann nicht verändert werden, da es den in der Zertifizierung festgelegten Abmessungen und Grenzwerten entspricht.

Der KOYOT 6 verfügt über ein Beschleunigungssystem mit einem von der Größe abhängigen maximalen Beschleunigungsweg (siehe voller Beschleunigungsweg).

Das Beschleunigungssystem wird aktiviert, wenn der Pilot den Beschleuniger am oder im Gurtzeug (nicht im Lieferumfang dieses Modells enthalten) mit den Füßen drückt (siehe 2.5.1 Montage des Beschleunigungssystems).

Das Beschleunigungssystem funktioniert nach dem Aktions-/Reaktionssystem. Wenn der Beschleuniger losgelassen wird, ist er auf neutral eingestellt. Wird der Beschleuniger mit den Füßen gedrückt, beschleunigt der Schirm. Die Geschwindigkeit kann über den Druck auf den Beschleuniger reguliert werden. Sobald der Druck auf den Beschleuniger nachlässt, kehrt das Beschleunigungssystem in die Neutralstellung zurück.

Das Beschleunigungssystem ist effizient, sensibel und präzise. Der Pilot kann das System jederzeit während des Fluges benutzen. In der Neutralstellung fliegt der Schirm mit der Standardgeschwindigkeit und gleitet am besten. Mit voller Beschleunigung fliegt der Schirm mit maximaler Geschwindigkeit, die Gleitleistung wird jedoch beeinträchtigt.

Gelöster Beschleuniger: Die A, B- und C-Tragegurte sind in Neutralstellung.

Voller Beschleunigungsweg: Der Unterschied zwischen den A- und C-Tragegurten ist 130 mm für alle Größen

(!) Bitte beachte! Die Verwendung des Beschleunigungssystems führt zu Änderungen der Geschwindigkeit und der Reaktionen auf Störungen des Schirms. Weitere Informationen entnimmst du bitte dem Zertifizierungsbericht.

2.5.1 MONTAGE DES BESCHLEUNIGERS

Der Beschleuniger besteht aus der Speed-Bar, die der Pilot mit den Füßen drückt, sowie aus den beiden Leinen, welche die Komponenten des Beschleunigungssystems mit den Tragegurten verbinden. Wenn du dich für den von dir bevorzugten Typ des Beschleunigers entschieden hast, musst du ihn einbauen. Beachte dabei Folgendes:

- Du solltest die Art von Beschleuniger verwenden, die du für angemessen hältst, je nach Art des Gurtzeugs, persönlichen Vorlieben usw.
- Das Beschleunigungssytem ist abnehmbar, um die Verbindung mit den Tragegurten zu erleichtern und die Einstellung zu vereinfachen.
- Um es mit dem Gurtzeug zu verbinden, folge bitte den Anweisungen des Gurtzeugherstellers. Bei den meisten Gurtzeugen ist ein Speed System vorinstalliert.
- Die Standardverbindung erfolgt mit den Brummelhaken, bei denen die beiden Rillen ineinander gleiten und sich gegenseitig verriegeln, so dass die Verwendung und die Verbindung/Trennung gewährleistet ist. Es kann jedoch auch jedes andere sichere Spleißsystem verwendet werden.

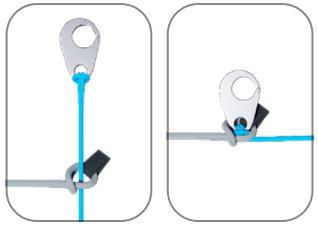
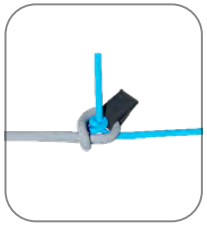


Abbildung 1. Verbindung des Beschleunigers mittels Brummel-Haken.



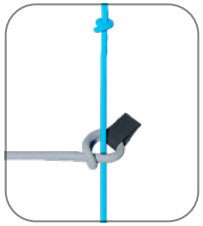


Abbildung 2. Verbindung des Beschleunigers mittels Schlaufe (ohne Brummel-Haken).

1. In die Beschleunigerleine wird eine Schlaufe geknüpft und durch die Verbindungsschlaufe des Gurtbands geführt.

2. Anschließend ziehst du beide Seiten des Systems unter Spannung, bis sich die Schlaufe am Verbindungspunkt der Tragegurte festzieht.

Das Verbindungsverfahren ist bei Brummel-Haken identisch wie bei Schlaufen und kann entsprechend auch auf andere Systeme oder Verbindungselemente angewendet werden.

2.5.2 WECHSELN DER LEINEN AN DEN TRAGEGURTEN

Obwohl das Beschleunigungssystem über gelagerte Durchlaufrollen verfügt, um die Reibung auf ein Minimum zu reduzieren, können die Leinen bei häufigem Gebrauch des Beschleunigers verschleißen und müssen eventuell ersetzt werden.

Bei allen Niviuk-Schirmen sind die Leinen des Beschleunigungssystems an den Tragegurten komplett abnehmbar und leicht austauschbar. Du kannst die Brummelhaken verwenden, sie entfernen oder ein anderes Verbindungssystem verwenden. Es ist sogar möglich, die Speed Bar-Leinen direkt am Speedsystem an den Tragegurten zu befestigen. Diese Option macht die Verbindung / Trennung zwar mühsamer, bedeutet jedoch, dass die Leine den maximalen Weg ohne Hindernisse oder Einschränkungen gezogen werden kann, was bei einigen Gurtzeugmodellen von Vorteil sein kann.

2.6 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING

Nachdem du deine Ausrüstung gründlich überprüft hast und die Wetterbedingungen für das Fliegen günstig sind, ziehe deinen KOYOT 6 so oft wie nötig auf, um dich mit seinem Verhalten vertraut zu machen. Das Aufziehen des KOYOT 6 ist einfach und sollte keine große körperliche Anstrengung erfordern. Ziehe den Schirm mit Hilfe des Gurtzeugs mit leichtem Druck vom Körper aus auf. Dies kann mit Hilfe der A-Leinen unterstützt werden. Ziehe nicht an ihnen, sondern begleite nur die natürliche Aufziehbewegung des Flügels. Sobald der Schirm in der Überkopfposition angekommen ist, reicht eine angemessene Kontrolle mit den Bremsen aus, um ihn dort zu halten.

2.7 EINSTELLEN DER BREMSEN

Die Länge der Hauptbremsleinen ist werksseitig eingestellt und entspricht der bei der Zulassung vorgeschriebenen Länge. Du kannst sie entsprechend deinem Flugstil verändern. Es ist jedoch ratsam, eine Zeit lang mit der ursprünglichen Einstellung zu fliegen, um sich an das tatsächliche Verhalten des KOYOT 6 zu gewöhnen. Sollte es notwendig sein, die Länge der Bremse zu verändern, löse den Knoten, schiebe die Leine durch den Bremsgriff an die gewünschte Stelle und ziehe den Knoten wieder fest an. Diese Einstellung sollte nur von qualifiziertem Personal durchgeführt werden. Es ist darauf zu achten, dass die Änderung die Hinterkante nicht beeinträchtigt und der Gleitschirm dadurch nicht schon angebremst ist. Beide Bremsleinen sollten symmetrisch sein und die gleiche Länge haben. Wir empfehlen die Verwendung eines Palstekknotens.

Beim Ändern der Bremsenlänge ist darauf zu achten, dass sie bei Verwendung des Beschleunigers nicht zu kurz werden. Wenn wir beschleunigen, verändert sich die Kappe über den C-Tragegurt und die Hinterkante hebt sich. Es ist wichtig zu überprüfen, dass die Bremse so eingestellt ist, dass sie diesen zusätzlichen Weg beim Beschleunigen berücksichtigt. Bei dieser Profilverformung besteht die Gefahr, Turbulenzen zu erzeugen und einen frontalen oder asymmetrischen Klapper zu verursachen.



3. DER ERSTE FLUG

3.1 DIE RICHTIGE STARTPLATZWAHL

Für den ersten Flug empfehlen wir dir, dein gewohntes Fluggebiet aufzusuchen und einen qualifizierten Fluglehrer zu beauftragen, der den gesamten Vorgang überwacht..

3.2 VORBEREITUNG

Wiederhole die in Abschnitt 2 AUSPACKEN UND MONTAGE beschriebenen Schritte, um deine Ausrüstung vorzubereiten.

3.3 FLUGPLANUNG

Eine sorgfältige Flugplanung im Voraus vermeidet mögliche Fehler bei späteren Entscheidungen während des Fluges.

3.4 VORFLUGCHECK

Kontrolliere deine Ausrüstung unmittelbar vor dem Start ein weiteres Mal. Führe eine gründliche Sichtprüfung deiner Ausrüstung durch, wenn der Schirm vollständig geöffnet ist und die Leinen entwirrt und ordnungsgemäß auf dem Boden ausgelegt sind, um sicherzustellen, dass alles in Ordnung ist. Vergewissere dich, dass die Wetterbedingungen deinem Flugkönnen entsprechen.

3.5 AUFZIEH-, KONTROLL- UND ABHEBEPHASE

Für den Start wird ein gleichmäßiges und progressives Aufziehen empfohlen. Der KOYOT 6 lässt sich leicht aufziehen und erfordert keinen großen Kraftaufwand. Er neigt nicht zum Überschießen, was eine sanfte Aufziehphase ermöglicht, die in eine Kontrollphase übergeht, in der genügend Zeit bleibt, um eine bewusste Startentscheidung zu treffen, wenn der Pilot dies wünscht.

Wenn der Wind es zulässt, empfehlen wir einen Rückwärtsstart, da dies eine bessere Sichtkontrolle des Schirms beim Aufziehen ermöglicht. Windgeschwindigkeiten von 25 bis 30 km/h gelten für das Gleitschirmfliegen als stark.

Das korrekte Auslegen des Schirms am Boden vor dem Start ist besonders wichtig. Wähle einen geeigneten Platz in Windrichtung. Lege den Gleitschirm halbmondförmig aus, um das Aufziehen zu erleichtern. Ein sauberer Aufbau des Schirms sorgt für einen problemlosen Start.

3.6 LANDUNG

Der KOYOT 6 landet hervorragend. Er setzt die Geschwindigkeit des Schirms auf Wunsch in Auftrieb um, und lässt eine enorme Fehlertoleranz zu. Es ist nicht notwendig, die Bremsleinen um die Hand zu wickeln, um eine bessere Bremswirkung zu erzielen.

3.7 PACKEN

Der KOYOT 6 hat eine komplexe Eintrittskante, die aus verschiedenen Materialien gefertigt ist und sorgfältig gepackt werden sollte. Eine korrekte Faltmethode hilft, die Lebensdauer deines Gleitschirms zu verlängern.

Er sollte Zelle-auf-Zelle gepackt werden, wobei die Verstärkungen der Vorderkante flach aufeinander liegen und die flexiblen Stäbchen übereinander gestapelt werden. Auf diese Weise bleibt das Profil in seiner ursprünglichen Form erhalten und die Stäbchen im Schirm werden langfristig geschützt. Achte darauf, dass die Stäbchen nicht geknickt oder gefaltet werden. Er sollte nicht zu eng gepackt werden, um Schäden am Tuch und/oder den Leinen zu vermeiden.

Niviuk hat den NKare Bag und den ZipNkare entwickelt. Beides sind Packsäcke, die dir helfen, den Gleitschirm schnell zu packen und dabei das Profil und Stäbchen in perfektem Zustand zu halten.

Der NKare Bag führt dich logisch durch den Packvorgang, indem er dir erlaubt, die Stäbchen auf der Längsachse übereinander zu legen, um den Schirm “ziehharmonikaartig” zu packen. Dann kannst du ganz einfach die für jedes Modell erforderlichen Teilfalten vornehmen. Diese Packmethode garantiert, dass sowohl das Tuch als auch die Verstärkungen der inneren Struktur in perfektem Zustand bleiben. Mit dem ZipNkare ist es möglich, genau den gleichen Packvorgang durchzuführen, und mit seinem Reißverschluss wird er zu einer bequem zu tragenden Tasche.



4. FLUGVERHALTEN

Wir empfehlen dir, den Prüfbericht zur Zertifizierung zu lesen. Der Bericht enthält alle notwendigen Informationen über das Verhalten des KOYOT 6 bei jedem der getesteten Manöver.

Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass die angemessene Reaktion auf jedes unerwünschte Manöver der Kappe von Größe zu Größe unterschiedlich sein kann; selbst innerhalb derselben Größe können bei maximaler oder minimaler Belastung das Verhalten und die Reaktionen des Schirms variieren. Das Wissen, das die Prüfstelle durch den Prüfbericht vermittelt, ist von grundlegender Bedeutung, um zu verstehen, wie man mit möglichen Situationen umgeht.

Um sich mit den nachfolgend beschriebenen Manövern vertraut zu machen, empfehlen wir, diese im Rahmen einer lizenzierten Ausbildungseinrichtung (z.B. in einem Sicherheitstraining) zu üben.

4.1 FLIEGEN IN TURBULENZEN

Der KOYOT 6 verfügt über ein hervorragendes Kappenprofil. Dies ist unter allen Bedingungen sehr stabil und verfügt auch in turbulenten Bedingungen über ein hohes Maß an passiver Sicherheit.

Alle Gleitschirme müssen entsprechend den vorherrschenden Bedingungen gesteuert werden. Der Pilot ist der entscheidende Sicherheitsfaktor.

Wir empfehlen, in turbulenten Bedingungen aktiv zu fliegen und stets Maßnahmen zu ergreifen, um die Kontrolle über den Schirm zu behalten, ihn vor dem Einklappen zu bewahren und die vom Schirm geforderte Geschwindigkeit nach jeder Korrektur wiederherzustellen. Korrigiere den Schirm nicht zu lange (Bremsen), da dies einen Strömungsabriss provozieren könnte. Wenn du eingreifen musst, korrigiere rasch und konsequent und stelle danach die korrekte Fluggeschwindigkeit wieder her.

4.2 MÖGLICHE STÖRUNGEN

Um sich mit den unten beschriebenen Manövern vertraut zu machen, empfehlen wir, diese in einem lizenzierten Ausbildungsbetrieb zu üben. Du solltest den Einsatz der Bremsen an die Belastung des Flügels anpassen, um Übersteuern zu vermeiden.

Es ist wichtig zu beachten, dass die Art der Reaktion auf ein Manöver von einer Schirmgröße zur anderen variieren kann, und selbst innerhalb der gleichen Größe können das Verhalten und die Reaktionen je nach Flügelbelastung unterschiedlich sein.

Im Testbericht findest du alle notwendigen Informationen darüber, wie du deinen neuen Schirm bei jedem der getesteten Manöver handhaben solltest. Diese Informationen sind wichtig, um zu wissen, wie du dich bei diesen Ereignissen im realen Flug verhalten solltest, um diese Situationen so sicher wie möglich zu bewältigen.

Asymmetrischer Klapper

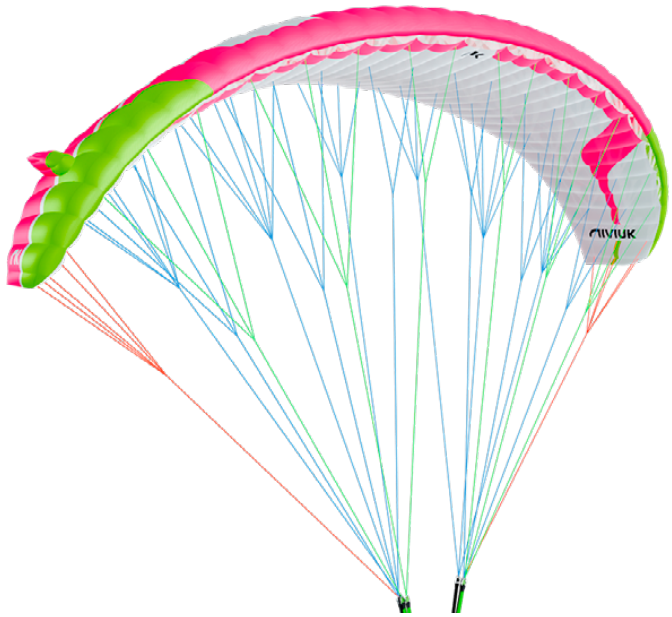
Trotz der Profilstabilität des KOYOT 6 kann es bei sehr starken Turbulenzen zu einem asymmetrischen Einklappen des Schirms kommen, insbesondere wenn man nicht aktiv fliegt, um das Einklappen zu verhindern. In diesem Fall überträgt der Schirm einen Druckverlust über die Bremsleinen auf das Gurtzeug.

Um das Einklappen zu verhindern, zieht man den Bremsgriff auf der betroffenen Seite des Schirms. Dadurch wird der Anstellwinkel des Flügels erhöht. Im Falle eines Einklappens reagiert der KOYOT 6 nicht heftig, das Wegdrehen ist moderat und gut kontrollierbar. Verlagere das Gewicht auf die offene, fliegende Seite (die dem Klapper gegenüberliegende Seite), um den Schirm gerade zu halten, und bremse diese Seite gegebenenfalls leicht an. Normalerweise sollte sich die eingeklappte Seite des Flügels dann erholen und von selbst wieder öffnen. Wenn dies nicht der Fall ist, versuche, das Gewicht in Richtung der eingeklappten Seite zu verlagern. Wenn das nicht hilft, ziehe den Bremsgriff auf der eingeklappten Seite entschlossen und schnell ganz (100%) nach unten und lasse ihn sofort wieder nach oben los. Möglicherweise musst du diesen Vorgang wiederholen, damit sich die eingeklappte Seite des Schirms wieder öffnet. Die offene, fliegende Seite des Schirms darf nicht überbremst werden, versuche die Drehbewegung unter Kontrolle zu behalten. Kehre zur normalen Fluggeschwindigkeit zurück, sobald die eingeklappte Seite wieder offen ist.

Frontklapper

Aufgrund der Konstruktion des KOYOT 6 ist ein Frontalklapper unter normalen Flugbedingungen unwahrscheinlich. Das Profil des Schirms hat große Pufferfähigkeiten bei extremen Anstellwinkeländerungen. Ein Frontalklapper kann bei starken Turbulenzen und beim Ein- oder Ausfliegen von starker Thermik auftreten.

Ein Frontklapper öffnet sich normalerweise wieder, ohne dass sich der Schirm wegdreht, aber eine symmetrisch ausgeführte Schnellbremsung mit einem schnellen, tiefen Pumpen beider Bremsen beschleunigt das Wiederöffnen, falls nötig. Lasse die Bremsleinen sofort los, um zur Standardgeschwindigkeit des Schirms zurückzukehren.



Negatives Trudeln

Ein negatives Trudeln entspricht nicht dem normalen Flugverhalten des KOYOT 6. Unter bestimmten Umständen kann es jedoch zu einem negativen Trudeln kommen (z.B. beim Versuch zu drehen, wenn man mit sehr geringer Fluggeschwindigkeit fliegt und gleichzeitig stark bremst). Es ist nicht einfach, eine konkrete Empfehlung für diese Situation zu geben. Der Schirm sollte auf jeden Fall schnell wieder auf die Standardgeschwindigkeit und den Standardanstellwinkel gebracht werden.

Sackflug

Die Möglichkeit, mit dem Gleitschirm in einen Sackflug zu geraten oder in diesem zu verbleiben, wurde beim KOYOT 6 weitestgehend eliminiert. Ein Strömungsabriss ist bei diesem Schirm praktisch unmöglich. Sollte er dennoch in den Sackflug geraten, verliert der Schirm seine Vorwärtsbewegung, wird instabil und es fehlt der Druck auf die Bremsleinen, obwohl die Kappe voll geöffnet zu sein scheint. Um die normale Fluggeschwindigkeit wieder zu erreichen, löse die Bremsleinen symmetrisch und drücke die A-Tragegurte nach vorn oder verlagere das Gewicht auf eine beliebige Seite, OHNE an den Bremsleinen zu ziehen.

Full Stall

Es ist sehr unwahrscheinlich, dass der KOYOT 6 während des normalen Fluges in diesen Zustand gerät. Es könnte nur passieren, wenn du mit sehr niedriger Geschwindigkeit fliegst, übersteuerst oder gefährliche Manöver in turbulenter Luft durchführst.

Um einen Full Stall zu provozieren, muss der Schirm durch symmetrisches Ziehen der Bremsleinen bis zum Erreichen des Sackflugpunktes (100%) auf seine Mindestgeschwindigkeit abgebremst und dort gehalten werden. Der Schirm kippt zunächst nach hinten und positioniert sich dann über Kopf, wobei er leicht schaukelt, je nachdem, wie man das Manöver durchführt.

Wenn du den Full Stall ausleitest, behalte einen klaren Kopf und lasse die Bremsleinen langsam bis zur Hälfte des gesamten Bremsweges los. Der Schirm wird dann heftig nach vorne schnellen und kann einen Punkt unter dir erreichen. Es ist sehr wichtig, den Bremsdruck so lange aufrecht zu erhalten, bis der Schirm wieder in seine normale Position über Kopf zurückgekehrt ist.

Zur Wiederherstellung der normalen Flugbedingungen sollten die Bremsleinen schrittweise und symmetrisch freigegeben werden, um die Trimmgeschwindigkeit wieder zu erreichen. Wenn der Schirm die Überkopfposition erreicht, müssen die Bremsen vollständig gelöst werden. Der Flügel wird dann nach vorne schnellen, um wieder die volle Geschwindigkeit zu erreichen. Bremse in diesem Moment nicht zu stark, da der Schirm beschleunigen muss, um sich aus dem Sackflugzustand zu lösen. Einen möglichen Frontklapper korrigierst du, indem du beide Bremsgriffe kurz nach unten ziehst, um den Schirm wieder über dich zu bringen und löse sie sofort wieder, während der Schirm noch in der Übergangsphase ist, um sich wieder über Kopf zu positionieren.

Krawatte/Verhänger

Eine Krawatte kann nach einem asymmetrischen Klapper auftreten, wenn das Ende des Flügels zwischen den Leinen eingeklemmt ist. Je nach Art des Verhedderns kann diese Situation schnell zum Trudeln des Flügels führen. Die Korrekturmanöver sind dieselben wie bei einem asymmetrischen Klapper: Kontrolliere die Drehung/das Trudeln, indem du die gegenüberliegende Bremse anziehst und das Gewicht entgegengesetzt zur Drehung verlagerst. Suche dann die Stabilo-Leine (an der Flügelspitze befestigt), die zwischen den anderen Leinen verheddert ist. Diese Leine hat eine andere Farbe und befindet sich an der äußeren Position des B-Tragegurts.

Ziehe vorsichtig an dieser Leine, bis sich die Verhedderung löst. Fliege zum nächstmöglichen Landeplatz, falls das nicht funktioniert, und kontrolliere die Flugrichtung mit Gewichtsverlagerung und vorsichtigem Einsatz der Bremse gegenüber der verhedderten Seite. Sei vorsichtig, wenn du versuchst, eine Verknotung zu lösen, während du in der Nähe von Gelände oder anderer Gleitschirme fliegst; es kann sein, dass es nicht möglich ist, den beabsichtigten Flugweg fortzusetzen.

Übersteuern

Die meisten Flugprobleme werden durch falsche Eingaben des Piloten verursacht, die sich dann zu einer Kaskade von unerwünschten und unvorhersehbaren Ereignissen ausweiten. Wir sollten beachten, dass falsche Eingaben zum Verlust der Kontrolle über den Gleitschirm führen können. Der KOYOT 6 ist so konzipiert, dass er sich in den meisten Fällen von selbst wieder erholt. Versuche dabei nicht, ihn zu überkorrigieren!
Im Allgemeinen sind die Reaktionen des Schirms, die durch zu viel Input verursacht werden, darauf zurückzuführen, dass der Pilot den Schirm übersteuert. Gib dem Schirm nach jedem Zwischenfall die Möglichkeit, seine normale Fluggeschwindigkeit und Fluglage wieder zu erreichen.

4.3 BESCHLEUNIGTES FLIEGEN

Das Profil des KOYOT 6 wurde für einen stabilen Flug über den gesamten Geschwindigkeitsbereich hinweg entwickelt. Der Beschleuniger kann bei starkem Wind oder erheblichem Sinken eingesetzt werden.

Das Beschleunigen des Schirms macht das Profil empfindlicher gegenüber Turbulenzen und das Risiko für einem möglichen Frontklapper steigt. Wenn der Innendruck des Flügels nachlässt, sollte die Spannung am Beschleuniger auf ein Minimum reduziert werden und ein leichter Zug an den Bremsleinen wird empfohlen, um den Anstellwinkel des Schirms zu vergrößern. Denke daran, nach der Korrektur des Anstellwinkels die normale Fluggeschwindigkeit wiederherzustellen.

Es wird NICHT empfohlen, in der Nähe von Hindernissen oder unter sehr turbulenten Bedingungen zu beschleunigen. Passe den Beschleunigereinsatz und den Bremseinsatz kontinuierlich auf die Bewegungen in der Luft an. Dieses Gleichgewicht wird als “aktives Fliegen” bezeichnet.

4.4 FLIEGEN OHNE EINSATZ DER BREMSEN

Sollten aus irgendeinem Grund die Bremsleinen des KOYOT 6 im Flug unbrauchbar werden, ist es notwendig, den Schirm bis zur Landung mit den C-Tragegurten und Gewichtsverlagerung sanft zu steuern. Man muss vorsichtig sein und darf sie nicht zu stark ziehen, um einen Strömungsabriss oder ein negatives Trudeln zu vermeiden.

Der Schirm muss im Landeanflug mit voller Geschwindigkeit (nicht beschleunigt) geflogen werden, und die C-Tragegurte sollten kurz vor dem Bodenkontakt symmetrisch gezogen werden. Diese Bremsmethode ist nicht so effektiv wie die Verwendung der Bremsleinen und der Schirm landet daher mit erhöhter Geschwindigkeit.

4.5 VERHÄNGER IM FLUG

Der beste Weg, um Knoten und Verhedderungen zu vermeiden, ist eine gründliche Überprüfung der Leinen im Rahmen eines systematischen Vorflugchecks. Breche den Startvorgang sofort ab, wenn du in der Startphase einen Knoten entdeckst.

Wenn du versehentlich mit einer verknoteten Leine startest, musst du die Drift des Gleitschirms durch Gewichtsverlagerung auf die gegenüberliegende Seite und einen leichten Bremszug auf diese Seite ausgleichen. Ziehe vorsichtig an der Bremsleine, um zu sehen, ob sich der Knoten lösen lässt oder versuche, die Problemleine zu lokalisieren. Versuche daran zu ziehen, um zu sehen, ob sich der Knoten lösen lässt. Versuche nicht, eine verknotete Leine zu lösen oder eine Leine im Flug zu entwirren, wenn du dich in der Nähe von Hindernissen oder anderer Gefahren befindest. Fliege vorsichtig und sicher zum nächsten Landeplatz, wenn der Knoten zu fest sitzt und sich nicht lösen lässt. Vorsicht: Ziehe nicht zu stark an den Bremsgriffen, da sonst die Gefahr besteht, dass der Schirm abgewürgt wird oder ins Trudeln gerät. Vergewissere dich vor dem Lösen eines Knotens, dass sich keine anderen Piloten in der Nähe befinden.

5. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN

Die Kenntnis der verschiedenen Abstiegstechniken kann in bestimmten Situationen von entscheidender Bedeutung sein. Welche Abstiegsmethode am besten geeignet ist, hängt von der jeweiligen Situation ab. Um sich mit den nachfolgend beschriebenen Manövern vertraut zu machen, empfehlen wir, diese im Rahmen eines Sicherheitstrainings oder unter Aufsicht einer lizenzierten Ausbildungsstätte zu üben.

5.1 OHREN ANLEGEN/BIG EARS

“Big Ears” ist eine moderate Sinkflugtechnik, die die Sinkgeschwindigkeit auf -3 oder -4 m/s erhöhen kann und die Fluggeschwindigkeit um 3 bis 5 km/h reduziert. Der Anstellwinkel und die effektive Flächenbelastung nehmen aufgrund der geringeren Fläche des Flügels ebenfalls zu.

Um das Manöver “Große Ohren” auszuführen, nimm die äußeren A Leinen an jedem A-Tragegurt und ziehe sie gleichzeitig sanft nach außen und unten. Die Flügelenden klappen ein.

Beschleunige, sobald die Ohren angelegt sind, um die Vorwärtsgeschwindigkeit und den richtigen Anstellwinkel wiederherzustellen.

Halte die Ohren so lange eingeklappt, bis du die gewünschte Höhe erreicht hast.

Lasse die Leinen los, damit sich die Flügelenden automatisch wieder öffnen. Sollte dies nicht der Fall sein, versuche, schrittweise erst die eine und dann die andere Bremse zu ziehen. Ein asymmetrisches Wiederöffnen wird empfohlen, um eine Beeinträchtigung des Anstellwinkels zu vermeiden, insbesondere beim Fliegen in Bodennähe oder in turbulenten Bedingungen.

5.2 B- STALL

Bei diesem Manöver hört der Schirm auf zu fliegen, verliert seine gesamte Vorwärtsfahrt und du hast keine direkte Steuerkontrolle mehr über den Gleitschirm.

Die Strömung über das Profil wird unterbrochen und der Schirm befindet sich in einem Zustand, der dem Fallschirmsinken ähnelt.

Um das Manöver einzuleiten, greifst du die B-Tragegurte unterhalb der Gurtschlösser und ziehst sie symmetrisch etwa 20–30 cm nach unten. Halte sie anschließend in dieser Position.

Das Einleiten erfordert körperlichen Einsatz, da du zunächst Kraft aufwenden musst, um die Tragegurte so weit nach unten zu ziehen, bis sich der Schirm sichtbar verformt. Danach verringert sich der Kraftaufwand. Halte die Tragegurte weiterhin unten.

Sobald sich der Schirm verformt hat, sinkt die Vorwärtsgeschwindigkeit auf 0 km/h. Die Sinkgeschwindigkeit erhöht sich – abhängig von Bedingungen und Ausführung – auf etwa , –6 bis –8 m/s.

Zum Ausleiten lässt du beide Tragegurte gleichzeitig frei. Der Schirm wird leicht nach vorne nicken und selbstständig in den Normalflug zurückkehren. Es ist besser, die Gurte zügig freizugeben als langsam.

Diese Abstiegstechnik ist einfach auszuführen, jedoch solltest du beachten, dass der Schirm dabei vollständig aufhört zu fliegen, keine Vorwärtsfahrt mehr hat und sich sein Reaktionsverhalten deutlich vom normalen Flug unterscheidet.

5.3 STEILSPIRALE

Dies ist ein effektiver Weg, um schnell an Höhe zu verlieren. Achte darauf, dass der Flügel einer enormen Sink- und Drehgeschwindigkeit (G-Kraft) ausgesetzt ist, die zu einem Orientierungs- und Bewusstseinsverlust (Blackout) führen kann. Dieses Manöver muss daher schrittweise durchgeführt werden, um den Körper darauf zu trainieren, den auf ihn wirkenden G-Kräften standzuhalten. Mit etwas Übung wirst du dieses Manöver vollständig beherrschen und kontrollieren lernen. Übe dieses Manöver nur in großer Höhe und mit genügend Bodenfreiheit.

Um das Manöver einzuleiten, verlagere zunächst das Gewicht und ziehe den Bremsgriff auf der Innenseite der Kurve. Die Intensität der Kurve kann durch leichtes Anbremsen auf der Außenseite gesteuert werden.

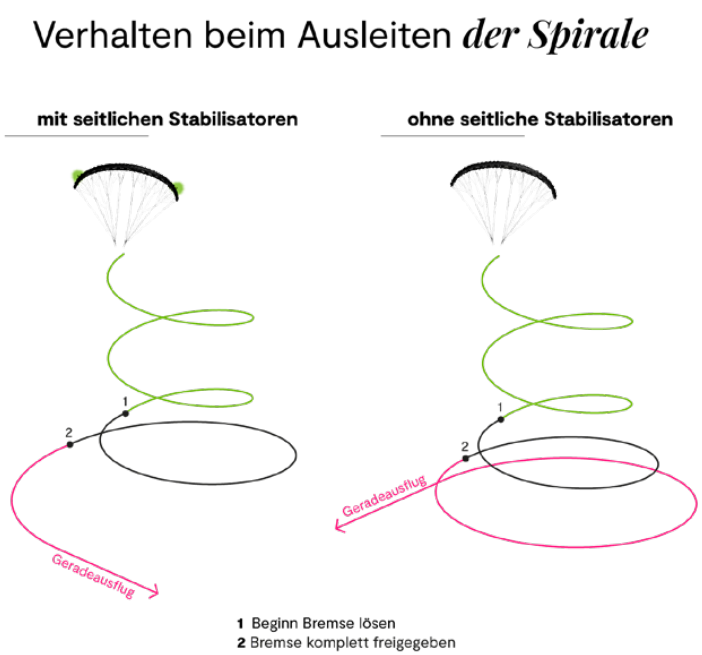
Ein Gleitschirm, der mit seiner maximalen Rotationsgeschwindigkeit fliegt, kann -20 m/s erreichen, was einem vertikalen Abstieg von 70 km/h entspricht, und stabilisiert sich ab 15 m/s in einer Steilspirale. Grund genug, sich mit dem Manöver vertraut zu machen und zu wissen, wie man es korrekt beendet.

Während einer Spiralbewegung musst du dein Gewicht zusätzlich verlagern und dich zur kurvenäußeren Seite lehnen. Das Ausleiten sollte gleichmäßig und kontrolliert erfolgen, damit du die Veränderungen von Druck und Geschwindigkeit wahrnehmen kannst.

Beim Ausleiten der Spirale kann der Schirm – abhängig von der Ausführung des Manövers – kurzzeitig asymmetrisch beschleunigen und nicken.

Beim KOYOT 6 wurden seitliche Stabilisatoren integriert, die das Ausleiten der Spirale verbessern und das Nachrollen deutlich reduzieren. Position, Größe, Ausrichtung und das optimierte Profil dieser Stabilisatoren wurden gezielt dafür entwickelt.

Übe diese Manöver sorgfältig und nur in ausreichender Höhe.



5.4 ABWIND ZENTRIEREN

Diese Technik ermöglicht erhöhten Sinkflug, ohne den Schirm zu belasten oder den Piloten zu überfordern. Gleite normal, während du nach sinkender Luft suchst und beginne zu drehen, als ob du in einer Thermik kurbeln würdest, aber mit der Absicht zu sinken.

Meide gefährliche Bereiche im Lee auf der Suche nach sinkender Luftmasse. Sicherheit geht vor!

6. SPEZIELLE METHODEN

6.1 WINDENSCHLEPP

Der KOYOT 6 lässt sich einfach an der Winde starten. Dieser Vorgang sollte nur von qualifiziertem Windenpersonal mit zertifizierter Ausrüstung durchgeführt werden. Der Schirm muss ähnlich wie bei einem normalen Start aufgezogen werden.

Es ist wichtig, die Bremsen zur Korrektur der Flugbahnausrichtung einzusetzen, insbesondere in der ersten Phase des Schlepps. Da der Schirm einer langsamen Fluggeschwindigkeit und einem hohen positiven Anstellwinkel unterliegt, müssen wir alle Korrekturen mit viel Gefühl und Feingefühl vornehmen, um einen Strömungsabriss zu vermeiden.

6.2 KUNSTFLUG

Obwohl der KOYOT 6 von erfahrenen Kunstflugpiloten in extremen Situationen getestet wurde, wurde er nicht dafür entwickelt. Wir raten davon ab, diesen Schirm für Kunstflug zu verwenden!!!

Wir betrachten Kunstflug als Flugform, die sich von Standardflügen unterscheidet. Das Erlernen von Kunstflugmanövern sollte unter der Aufsicht von qualifizierten Fluglehrern in einem schulischen Umfeld und über Wasser unter Verfügbarkeit von allen Sicherheits- und Rettungsmaßnahmen erfolgen. Bei extremen Manövern können Zentrifugalkräfte von 4 bis 5 G auf Körper und Schirm einwirken.



7. PFLEGE UND INSTANDHALTUNG

7.1 PFLEGE

Eine sorgfältige Pflege deiner Geräte gewährleistet eine kontinuierliche Spitzenleistung. Neben den allgemeinen Checks empfehlen wir eine aktive Wartung deines Schirms.

Eine Vorflugkontrolle ist vor jedem Flug obligatorisch.
Wenn du Schäden an der Ausrüstung feststellst oder vermutest, dass bestimmte Bereiche des Flügels verschleißanfällig sind, solltest du diese überprüfen und entsprechend handeln.

Wir bei Niviuk arbeiten mit dem Ziel, die beste Technologie für alle Piloten zugänglich zu machen. Deshalb sind unsere Schirme mit den neuesten technologischen Fortschritten ausgestattet, die aus der Erfahrung unseres Forschungs- und Entwicklungsteams gewonnen wurden. Dank dieser neuen Technologien gewinnen die Gleitschirme an Sicherheit und Leistung, was eine größere Sorgfalt bei den Materialien erfordert.

(!) WICHTIG: Es ist wichtig, jede Art von Aufprall oder Schleifen der Vorderkante auf dem Boden zu vermeiden. Dieser Teil ist mit sehr haltbaren und starken Nitinol-Stäben verstärkt, die leicht ausgetauscht werden können. Ein Ziehen und/oder Stoßen an der Eintrittskante kann zu schweren Schäden am Gewebe führen, deren Reparatur sehr viel komplizierter und kostspieliger ist.

Das Segel und die Leinen brauchen nicht gewaschen zu werden. Reinige sie mit einem weichen, feuchten Tuch und nur mit Wasser, wenn sie schmutzig werden. Verwende keine Reinigungsmittel oder andere Chemikalien.

Bring deinen Schirm nach Kontakt mit Wasser an einen trockenen Ort, lüfte ihn und halte ihn von direkter Sonneneinstrahlung fern.

Direkte Sonneneinstrahlung kann die Materialien des Schirms beschädigen und zu vorzeitiger Alterung führen. Lasse den Schirm nach der Landung nicht in der Sonne liegen. Verpacke ihn ordnungsgemäß und verstaue ihn in seinem Packsack.

Wenn du in sandigen Gebieten fliegst, vermeide es, Sand in die Zellen oder in die Hinterkante zu bekommen. Entleere am Ende des Fluges den Sand, der sich in deinem Flügel befindet. Die Öffnungen am Ende der Flügelspitzen machen dies viel einfacher.

Wenn dein Schirm durch den Kontakt mit Salzwasser nass geworden ist, tauche ihn in Süßwasser und trockne ihn nicht bei direkter Sonneneinstrahlung.

7.2 LAGERUNG

- Es ist wichtig, dass der Schirm bei der Lagerung richtig gepackt ist. Bewahre ihn an einem kühlen, trockenen Ort auf, fern von Lösungsmitteln, Kraftstoffen und Ölen.
- Lasse deine Ausrüstung nicht in einem Kofferraum liegen, denn Autos, die in der Sonne stehen, können sehr heiß werden. Ein Rucksack kann Temperaturen von bis zu 60ºC erreichen.
- Das Gerät sollte nicht mit Gewicht belastet werden.
- Es ist sehr wichtig, dass der Schirm vor der Lagerung richtig gepackt wird.
- Bei längerer Lagerung ist es ratsam, den Schirm möglichst nicht komprimiert sondern locker zu lagern, ohne dass er direkten Bodenkontakt hat. Feuchtigkeit und Erwärmung können sich nachteilig auf die Ausrüstung auswirken.

7.3 CHECKS UND INSPEKTIONEN

Der KOYOT 6 muss in regelmäßigen Abständen gecheckt werden. Ein Check muss alle 100 Flugstunden oder alle zwei Jahre erfolgen, je nachdem, was zuerst eintritt (EN/LTF-Norm).

Wir empfehlen dringend, alle Reparaturen in einer Fachwerkstatt von qualifiziertem Personal durchführen zu lassen. Dadurch wird die Flugtüchtigkeit und die weitere Zulassung des KOYOT 6 gewährleistet.

Vor jedem Flug muss ein gründlicher Vorflugcheck durchgeführt werden.

KOYOT 6 ist mit ummantelten Leinen ausgestattet. Ihre Haltbarkeit entspricht den Normen für ummantelte Leinen. Ihre Festigkeit ist garantiert und ihre UV-Beständigkeit ist eine der höchsten bei dieser Art von Leinen.

Um die Standardleistung des Schirms aufrechtzuerhalten, ist es jedoch notwendig, die Trimmung ständig anzupassen.

Die Leinenlängen verändern sich generell mit der Nutzung des Gleitschirms. Aus diesem Grund empfehlen wir einen Trimm-Check nach den ersten 30 Flugstunden. Die Flugstunden zum Trimmen der Leinen können für jeden Gleitschirm unterschiedlich sein, abhängig von den Bedingungen des jeweiligen Fluggebiets, den klimatischen Bedingungen, der Temperatur, der Luftfeuchtigkeit, der Art des Geländes, der Flächenbelastung usw.

Dank der umfassenden Erfahrung und der gründlichen Überprüfungen, die unser F+E-Team an unseren Schirmen durchführt, kennen wir das Verhalten der Leinen sehr gut. Mit diesem Wissen können wir unsere Schirme in einem optimalen Zustand halten, um mehr Flüge ohne Leistungseinbußen durch den Gebrauch zu ermöglichen.

Das wichtigste Detail, das an den Leinen zu überprüfen und/oder zu reparieren ist, sind die so genannten “Loops” (Knoten). Bei einigen Modellen werden die Schirme serienmäßig mit bereits montierten Loops ausgeliefert. Diese Schlaufen müssen je nach aktueller Leinenlänge gelöst oder neu eingestellt werden. Ein Gleitschirm darf niemals nach den Parametern eines anderen Gleitschirms eingestellt werden.

7.4 REPARATUREN

Sofern keine Nähte betroffen sind, kannst du kleine Risse mit dem im Reparaturset enthaltenen Ripstop-Tuch provisorisch flicken. Alle anderen Risse oder Reparaturen sollten in einer Fachwerkstatt von qualifiziertem Personal durchgeführt werden.

Beschädigte Leinen müssen sofort repariert oder ausgetauscht werden.

Bitte beachte den Leinenplan am Ende dieses Handbuchs.

Wir empfehlen, jede Inspektion oder Reparatur von Niviuk-Fachpersonal in unserer offiziellen Werkstatt durchführen zu lassen.

Jegliche Modifikation des Schirms, die in einer externen Werkstatt vorgenommen wurde, führt zum Erlöschen der Garantie für das Produkt. Niviuk übernimmt für Probleme oder Schäden, die aus Änderungen oder Reparaturen resultieren, die von nicht qualifizierten oder nicht vom Hersteller zugelassenen Fachleuten durchgeführt wurden, keine Haftung.

8. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG

Es ist allgemein bekannt, dass das freie Fliegen mit einem Gleitschirm als Hochrisikosport gilt, bei dem die Sicherheit von der Person abhängt, die ihn ausübt.

Die unsachgemäße Verwendung dieser Ausrüstung kann zu schweren, lebensverändernden Verletzungen des Piloten oder sogar zum Tod führen.

Hersteller und Händler können nicht für Entscheidungen, Handlungen oder Unfälle verantwortlich gemacht werden, die sich aus der Ausübung an diesem Sport ergeben können.

Du darfst diese Ausrüstung nicht benutzen, wenn du nicht ordnungsgemäß dafür ausgebildet wurdest. Nimm keine Ratschläge oder informelle Schulungen von Personen an, die nicht ordnungsgemäß als Fluglehrer qualifiziert sind.

9. GARANTIE

Für die Geräte und Komponenten gilt eine 2-jährige Garantie auf Herstellungsfehler.

Die Garantie erstreckt sich nicht auf die missbräuchliche Verwendung des Geräts.

Jegliche Veränderung des Gleitschirms oder seiner Komponenten führt zum Erlöschen der Garantie und der Zertifizierung.

Wenn du einen Fehler oder Defekt an deinem Gleitschirm feststellst, wende dich sofort an Niviuk, um eine vollständige Inspektion durchführen zu lassen.



ANHÄNGE

10. ANHÄNGE

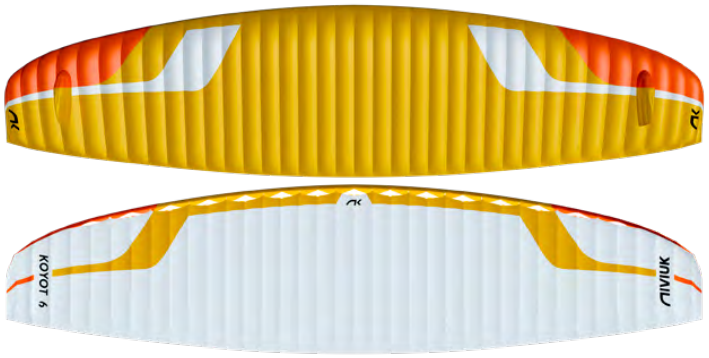
10.1 Technische daten

			20	22	24	26	28	30
Zellen	Anzahl		38	38	38	38	38	38
Streckung	Ausgelegt		4,70	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70
	Projiziert		3,70	3,70	3,70	3,70	3,70	3,70
Fläche	Ausgelegt	m2	20	22	24	26	28	30
	Projiziert	m2	17,29	19,00	20,74	22,47	24,20	25,90
Spannweite	Ausgelegt	m	9,70	10,17	10,62	11,05	11,47	11,87
Flächentiefe	Max	m	2,54	2,66	2,78	2,89	3,00	3,11
Leinen	Total	m	236	248	260	271	281	291
	Stamm		2+1/4/3	2+1/4/3	2+1/4/3	2+1/4/3	2+1/4/3	2+1/4/3
Tragegurte	Anzahl		A+A'/B/C	A+A'/B/C	A+A'/B/C	A+A'/B/C	A+A'/B/C	A+A'/B/C
	Beschleunigerweg	mm	130	130	130	130	130	130
Schirmgewicht		kg	4,08	4,48	4,78	5,14	5,42	5,63
Gewichtsbereich (EN/LTF)	Min-max	kg	50-70	55-80	65-90	80-105	95-119	110-135
Gewichtsbereich (DGAC)	Min-max	kg	50-105	55-120	65-135	80-150	95-165	110-179
Zertifizierung			EN/LTF A DGAC	EN/LTF A DGAC	EN/LTF A DGAC	EN/LTF A DGAC	EN/LTF A DGAC	EN/LTF A DGAC

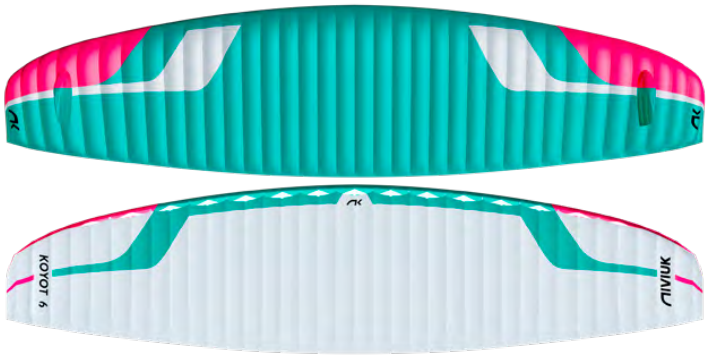
Das Gesamtgewicht des Schirms kann aufgrund unterschiedlicher Gewichte der von den Herstellern gelieferten Tücher um ±5% abweichen.



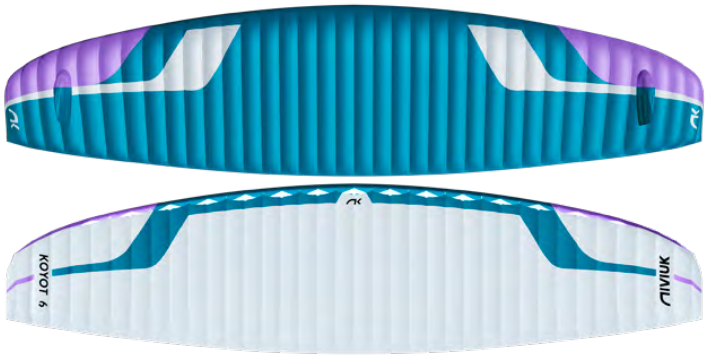
10.2 Farben



	UPPER	DARK GOLD	**LOWER**	WHITE
MISPEL	**TOP 1**	WHITE	**BOTTOM 1**	DARK GOLD
	TOP 2	DARK BRICK	**BOTTOM 2**	DARK BRICK



	UPPER	SPECTRA GREEN	**LOWER**	WHITE
GUAVA	**TOP 1**	WHITE	**BOTTOM 1**	SPECTRA GREEN
	TOP 2	PINK	**BOTTOM 2**	PINK



	UPPER	SLATE BLUE	**LOWER**	WHITE
BLUEBERRY	**TOP 1**	WHITE	**BOTTOM 1**	SLATE BLUE
	TOP 2	PURPLE	**BOTTOM 2**	PURPLE



	UPPER	PINK	**LOWER**	WHITE
PITAYA	**TOP 1**	WHITE	**BOTTOM 1**	PINK
	TOP 2	LIME	**BOTTOM 2**	LIME

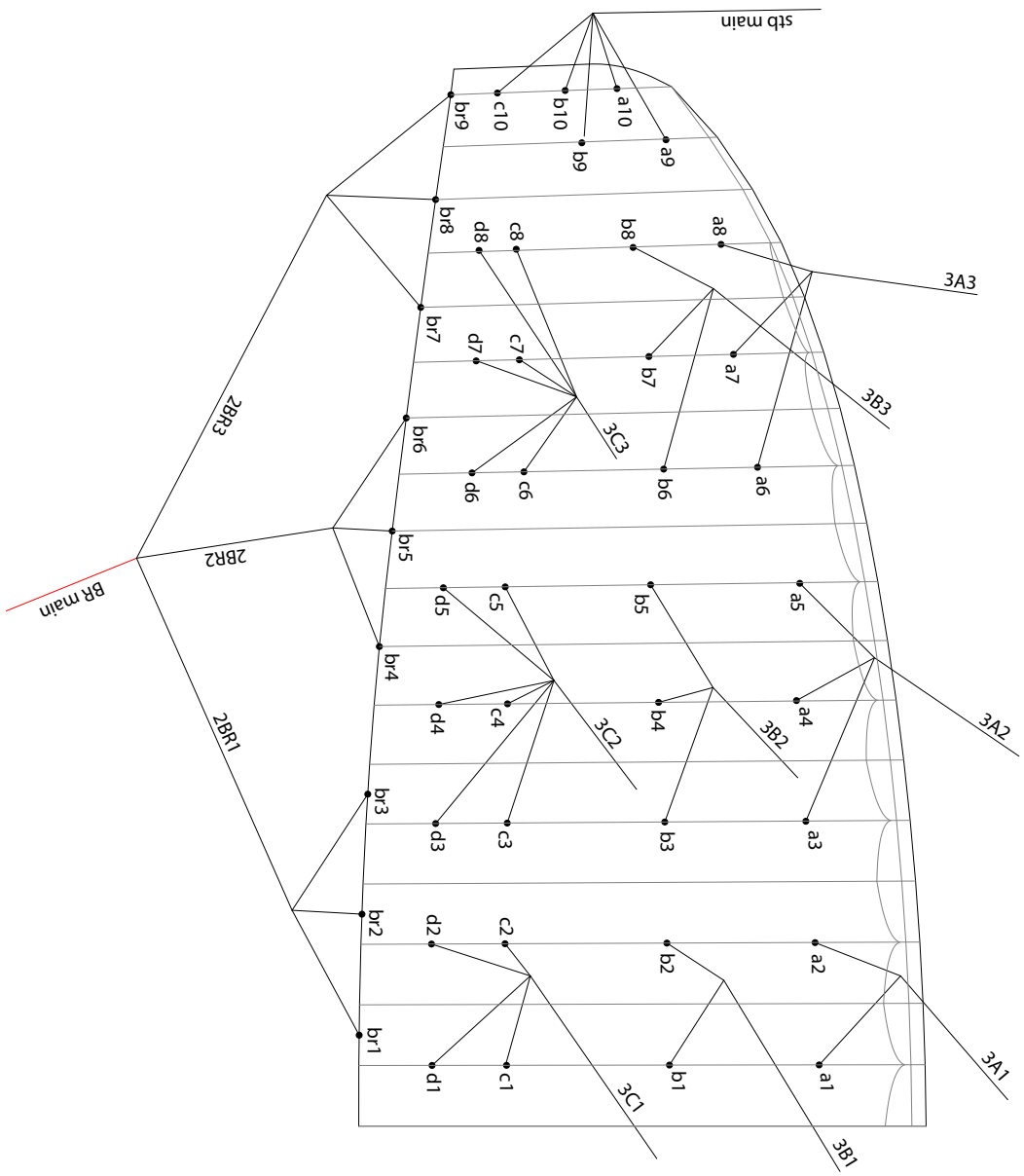
10.3 Materialdetails

CANOPY	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER SURFACE	HYPERAIRTEX-41	DOMINICO TEX CO (KOREA)
BOTTOM SURFACE	HYPERAIRTEX-36	DOMINICO TEX CO (KOREA)
PROFILES	30 DFM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
DIAGONALS	30 DFM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
LOOPS	LKI - 12	KOLON IND. (KOREA)
REIFORCEMENT LOOPS	RIPSTOP	D-P (GERMANY)
TRAILING EDGE REIFORCEMENT	MYLAR	D-P (GERMANY)
RIBS REIFORCEMNET	LTN-0.8/0.5 STICK	SPORTWARE CO.CHINA
THREAD	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

SUSPENSION LINES	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER CASCADES	TNL - 80	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
UPPER CASCADES	TNL - 140	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MIDDLE CASCADES	TNL - 80	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MAIN	TNL - 140	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MAIN	TNL - 220	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MAIN	TNL - 280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MAIN BREAK	TARAX-200	EDELRID (GERMANY)
THREAD	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

RISERS	FABRIC CODE	SUPPLIER
MATERIAL	G-R 19	TECNI SANGLES (FRANCE)
COLOR INDICATOR	210D	TECNI SANGLES (FRANCE)
THREAD	V138	COATS (ENGLAND)
MAILLONS	MRI4	ANSUNG PRECISION (KOREA)

10.4 Leinenplan



LEINENTAUSCH

Bei der Entwicklung moderner Gleitschirme wird heutzutage auf innovative Materialien gesetzt. Diese tragen erheblich zur Verbesserung der Leistung und der stetigen Weiterentwicklung unseres Sports bei. Der technologische Fortschritt bringt jedoch auch zusätzliche Verantwortung für den Piloten mit sich. Um Sicherheit und Performance stets zu gewährleisten, sollten die Leinen regelmäßig überprüft und bei Bedarf getauscht werden.

WIR EMPFEHLEN DRINGEND, LEINEN NUR VON AUTORISIERTEN EXPERTEN TAUSCHEN ZU LASSEN.

Wenn du dich als Pilot dennoch dafür entscheidest, die Leinen deines Niviuk Schirms ohne professionelle Unterstützung zu tauschen, trägst du selbst die volle Haftung und Verantwortung dafür. Gehe in diesem Fall bitte in folgenden Schritten vor.

VOR DEM ENTFERNEN DER LEINEN MUSS FOLGENDES KONTROLLIERT WERDEN:

- Der beiliegende Leinenplan muss zu Größe und Modell deines Schirms passen.
- Der neue Leinensatz muss vollständig sein und ebenfalls zu Größe und Modell passen. Überprüfe jede Leine einzeln auf die korrekte Spezifizierung.

WENN DU DIR SICHER BIST, DASS ALLES VOLLSTÄNDIG IST:

- Baue die Leine(n) ein, OHNE das Label zu entfernen.
- Messe jede Leine nach dem Tausch nach und überprüfe, ob sie mit der angegebenen Länge übereinstimmt.
- Ziehe den Schirm auf und überprüfe ihn auf Fehler.
- Wenn alle Leinen VOLLSTÄNDIG getauscht und überprüft sind, können die Labels an den Leinen entfernt werden.

Niviuk empfiehlt dringend, Leinen ausschließlich von autorisierten Profis tauschen zu lassen und haftet nicht für jegliche Schäden oder Verletzungen, die aufgrund fehlerhaften Leinentauschs entstehen.

10.5 Tragegurtplan



KOYOT 6 - 20

ref.	mat.	kg	color	mm
		A		
a1	TNL	140	GREEN	1280
a2	TNL	140	GREEN	1248
a3	TNL	140	GREEN	2071
a4	TNL	80	GREEN	2017
a5	TNL	140	GREEN	2045
a6	TNL	80	GREEN	2026
a7	TNL	80	GREEN	1905
a8	TNL	80	GREEN	1823
a9	TNL	80	RED	1455
a10	TNL	80	RED	1344
3A1	TNL	280	GREEN	4284
3A2	TNL	280	GREEN	3463
3A3	TNL	220	GREEN	3439

ref.	mat.	kg	color	mm
		B		
b1	TNL	140	BLUE	1264
b2	TNL	140	BLUE	1230
b3	TNL	140	BLUE	2025
b4	TNL	80	BLUE	1974
b5	TNL	80	BLUE	2007
b6	TNL	80	BLUE	1936
b7	TNL	80	BLUE	1833
b8	TNL	80	BLUE	1782
b9	TNL	80	RED	1445
b10	TNL	80	RED	1370
3B1	TNL	220	BLUE	4179
3B2	TNL	220	BLUE	3389
3B3	TNL	220	BLUE	3437
STB MAIN	TNL	140	RED	3614

ref.	mat.	kg	color	mm
		C		
c1	TNL	80	BLUE	1060
c2	TNL	80	BLUE	1029
c3	TNL	80	BLUE	1574
c4	TNL	80	BLUE	1505
c5	TNL	80	BLUE	1564
c6	TNL	80	BLUE	1499
c7	TNL	80	BLUE	1381
c8	TNL	80	BLUE	1348
c9	TNL	80	RED	1513
3C1	TNL	220	BLUE	4456
3C2	TNL	220	BLUE	3927
3C3	TNL	220	BLUE	3957

ref.	mat.	kg	color	mm
		D		
d1	TNL	80	BLUE	1165
d2	TNL	80	BLUE	1135
d3	TNL	80	BLUE	1676
d4	TNL	80	BLUE	1604
d5	TNL	80	BLUE	1648
d6	TNL	80	BLUE	1570
d7	TNL	80	BLUE	1443
d8	TNL	80	BLUE	1395

ref.	mat.	kg	color	mm
		BRAKE		
br1	TNL	80	RED	1548
br2	TNL	80	RED	1306
br3	TNL	80	RED	1234
br4	TNL	80	RED	1404
br5	TNL	80	RED	1292
br6	TNL	80	RED	1317
br7	TNL	80	RED	1419
br8	TNL	80	RED	1292
br9	TNL	80	RED	1177
2BR1	TNL	80	RED	2058
2BR2	TNL	80	RED	1778
2BR3	TNL	80	RED	1627
BRMAIN	TARAX	200	RED	2670

KOYOT 6 - 22

ref.	mat.	kg	color	mm
	A			
a1	TNL	140	GREEN	1341
a2	TNL	140	GREEN	1310
a3	TNL	140	GREEN	2171
a4	TNL	80	GREEN	2115
a5	TNL	140	GREEN	2146
a6	TNL	80	GREEN	2124
a7	TNL	80	GREEN	1999
a8	TNL	80	GREEN	1913
a9	TNL	80	RED	1526
a10	TNL	80	RED	1410
3A1	TNL	280	GREEN	4517
3A2	TNL	280	GREEN	3660
3A3	TNL	220	GREEN	3637

ref.	mat.	kg	color	mm
	B			
b1	TNL	140	BLUE	1325
b2	TNL	140	BLUE	1292
b3	TNL	140	BLUE	2122
b4	TNL	80	BLUE	2071
b5	TNL	80	BLUE	2107
b6	TNL	80	BLUE	2031
b7	TNL	80	BLUE	1923
b8	TNL	80	BLUE	1870
b9	TNL	80	RED	1515
b10	TNL	80	RED	1437
3B1	TNL	220	BLUE	4406
3B2	TNL	220	BLUE	3582
3B3	TNL	220	BLUE	3635
STB MAIN	TNL	140	RED	3823

ref.	mat.	kg	color	mm
	C			
c1	TNL	80	BLUE	1110
c2	TNL	80	BLUE	1080
c3	TNL	80	BLUE	1650
c4	TNL	80	BLUE	1579
c5	TNL	80	BLUE	1642
c6	TNL	80	BLUE	1572
c7	TNL	80	BLUE	1448
c8	TNL	80	BLUE	1414
c9	TNL	80	RED	1587
3C1	TNL	220	BLUE	4698
3C2	TNL	220	BLUE	4146
3C3	TNL	220	BLUE	4181

ref.	mat.	kg	color	mm
	D			
d1	TNL	80	BLUE	1221
d2	TNL	80	BLUE	1191
d3	TNL	80	BLUE	1756
d4	TNL	80	BLUE	1682
d5	TNL	80	BLUE	1730
d6	TNL	80	BLUE	1647
d7	TNL	80	BLUE	1513
d8	TNL	80	BLUE	1464

ref.	mat.	kg	color	mm
	BRAKE			
br1	TNL	80	RED	1623
br2	TNL	80	RED	1371
br3	TNL	80	RED	1296
br4	TNL	80	RED	1471
br5	TNL	80	RED	1356
br6	TNL	80	RED	1383
br7	TNL	80	RED	1487
br8	TNL	80	RED	1355
br9	TNL	80	RED	1236
2BR1	TNL	80	RED	2155
2BR2	TNL	80	RED	1865
2BR3	TNL	80	RED	1710
BRMAIN	TARAX	200	RED	2825

KOYOT 6 - 24

ref.	mat.	kg	color	mm
		A		
a1	TNL	140	GREEN	1400
a2	TNL	140	GREEN	1370
a3	TNL	140	GREEN	2269
a4	TNL	80	GREEN	2209
a5	TNL	140	GREEN	2240
a6	TNL	80	GREEN	2218
a7	TNL	80	GREEN	2089
a8	TNL	80	GREEN	2001
a9	TNL	80	RED	1594
a10	TNL	80	RED	1473
3A1	TNL	280	GREEN	4738
3A2	TNL	280	GREEN	3849
3A3	TNL	220	GREEN	3827

ref.	mat.	kg	color	mm
		B		
b1	TNL	140	BLUE	1383
b2	TNL	140	BLUE	1350
b3	TNL	140	BLUE	2215
b4	TNL	80	BLUE	2163
b5	TNL	80	BLUE	2202
b6	TNL	80	BLUE	2121
b7	TNL	80	BLUE	2009
b8	TNL	80	BLUE	1954
b9	TNL	80	RED	1582
b10	TNL	80	RED	1501
3B1	TNL	220	BLUE	4623
3B2	TNL	220	BLUE	3767
3B3	TNL	220	BLUE	3824
STB MAIN	TNL	140	RED	4021

ref.	mat.	kg	color	mm
		C		
c1	TNL	80	BLUE	1159
c2	TNL	80	BLUE	1129
c3	TNL	80	BLUE	1722
c4	TNL	80	BLUE	1650
c5	TNL	80	BLUE	1716
c6	TNL	80	BLUE	1642
c7	TNL	80	BLUE	1513
c8	TNL	80	BLUE	1478
c9	TNL	80	RED	1658
3C1	TNL	220	BLUE	4929
3C2	TNL	220	BLUE	4356
3C3	TNL	220	BLUE	4395

ref.	mat.	kg	color	mm
		D		
d1	TNL	80	BLUE	1274
d2	TNL	80	BLUE	1245
d3	TNL	80	BLUE	1834
d4	TNL	80	BLUE	1758
d5	TNL	80	BLUE	1808
d6	TNL	80	BLUE	1720
d7	TNL	80	BLUE	1581
d8	TNL	80	BLUE	1529

ref.	mat.	kg	color	mm
		BRAKE		
br1	TNL	80	RED	1695
br2	TNL	80	RED	1432
br3	TNL	80	RED	1355
br4	TNL	80	RED	1536
br5	TNL	80	RED	1416
br6	TNL	80	RED	1446
br7	TNL	80	RED	1552
br8	TNL	80	RED	1415
br9	TNL	80	RED	1292
2BR1	TNL	80	RED	2248
2BR2	TNL	80	RED	1949
2BR3	TNL	80	RED	1790
BRMAIN	TARAX	200	RED	2980

KOYOT 6 - 26

ref.	mat.	kg	color	mm
		A		
a1	TNL	140	GREEN	1457
a2	TNL	140	GREEN	1426
a3	TNL	140	GREEN	2358
a4	TNL	80	GREEN	2299
a5	TNL	140	GREEN	2335
a6	TNL	80	GREEN	2309
a7	TNL	80	GREEN	2174
a8	TNL	80	GREEN	2081
a9	TNL	80	RED	1660
a10	TNL	80	RED	1533
3A1	TNL	280	GREEN	4953
3A2	TNL	280	GREEN	4028
3A3	TNL	220	GREEN	4008

ref.	mat.	kg	color	mm
		B		
b1	TNL	140	BLUE	1439
b2	TNL	140	BLUE	1407
b3	TNL	140	BLUE	2304
b4	TNL	80	BLUE	2251
b5	TNL	80	BLUE	2293
b6	TNL	80	BLUE	2207
b7	TNL	80	BLUE	2091
b8	TNL	80	BLUE	2035
b9	TNL	80	RED	1647
b10	TNL	80	RED	1562
3B1	TNL	220	BLUE	4832
3B2	TNL	220	BLUE	3944
3B3	TNL	220	BLUE	4006
STB MAIN	TNL	140	RED	4212

ref.	mat.	kg	color	mm
		C		
c1	TNL	80	BLUE	1205
c2	TNL	80	BLUE	1176
c3	TNL	80	BLUE	1792
c4	TNL	80	BLUE	1717
c5	TNL	80	BLUE	1788
c6	TNL	80	BLUE	1709
c7	TNL	80	BLUE	1575
c8	TNL	80	BLUE	1539
c9	TNL	80	RED	1725
3C1	TNL	220	BLUE	5150
3C2	TNL	220	BLUE	4557
3C3	TNL	220	BLUE	4600

ref.	mat.	kg	color	mm
		D		
d1	TNL	80	BLUE	1325
d2	TNL	80	BLUE	1296
d3	TNL	80	BLUE	1908
d4	TNL	80	BLUE	1830
d5	TNL	80	BLUE	1884
d6	TNL	80	BLUE	1789
d7	TNL	80	BLUE	1645
d8	TNL	80	BLUE	1592

ref.	mat.	kg	color	mm
		BRAKE		
br1	TNL	80	RED	1763
br2	TNL	80	RED	1491
br3	TNL	80	RED	1412
br4	TNL	80	RED	1597
br5	TNL	80	RED	1474
br6	TNL	80	RED	1506
br7	TNL	80	RED	1615
br8	TNL	80	RED	1473
br9	TNL	80	RED	1346
2BR1	TNL	80	RED	2336
2BR2	TNL	80	RED	2029
2BR3	TNL	80	RED	1866
BRMAIN	TARAX	200	RED	3115

KOYOT 6 - 28

ref.	mat.	kg	color	mm
		A		
a1	TNL	140	GREEN	1511
a2	TNL	140	GREEN	1481
a3	TNL	140	GREEN	2446
a4	TNL	80	GREEN	2386
a5	TNL	140	GREEN	2425
a6	TNL	80	GREEN	2396
a7	TNL	80	GREEN	2256
a8	TNL	80	GREEN	2161
a9	TNL	80	RED	1722
a10	TNL	80	RED	1591
3A1	TNL	280	GREEN	5158
3A2	TNL	280	GREEN	4202
3A3	TNL	220	GREEN	4183

ref.	mat.	kg	color	mm
		B		
b1	TNL	140	BLUE	1493
b2	TNL	140	BLUE	1461
b3	TNL	140	BLUE	2390
b4	TNL	80	BLUE	2336
b5	TNL	80	BLUE	2381
b6	TNL	80	BLUE	2290
b7	TNL	80	BLUE	2170
b8	TNL	80	BLUE	2113
b9	TNL	80	RED	1709
b10	TNL	80	RED	1621
3B1	TNL	220	BLUE	5032
3B2	TNL	220	BLUE	4115
3B3	TNL	220	BLUE	4181
STB MAIN	TNL	140	RED	4396

ref.	mat.	kg	color	mm
		C		
c1	TNL	80	BLUE	1249
c2	TNL	80	BLUE	1221
c3	TNL	80	BLUE	1859
c4	TNL	80	BLUE	1783
c5	TNL	80	BLUE	1856
c6	TNL	80	BLUE	1773
c7	TNL	80	BLUE	1634
c8	TNL	80	BLUE	1597
c9	TNL	80	RED	1790
3C1	TNL	220	BLUE	5363
3C2	TNL	220	BLUE	4750
3C3	TNL	220	BLUE	4798

ref.	mat.	kg	color	mm
		D		
d1	TNL	80	BLUE	1374
d2	TNL	80	BLUE	1345
d3	TNL	80	BLUE	1979
d4	TNL	80	BLUE	1899
d5	TNL	80	BLUE	1956
d6	TNL	80	BLUE	1857
d7	TNL	80	BLUE	1708
d8	TNL	80	BLUE	1653

ref.	mat.	kg	color	mm
		BRAKE		
br1	TNL	80	RED	1830
br2	TNL	80	RED	1548
br3	TNL	80	RED	1466
br4	TNL	80	RED	1657
br5	TNL	80	RED	1530
br6	TNL	80	RED	1564
br7	TNL	80	RED	1676
br8	TNL	80	RED	1529
br9	TNL	80	RED	1397
2BR1	TNL	80	RED	2422
2BR2	TNL	80	RED	2106
2BR3	TNL	80	RED	1940
BRMAIN	TARAX	200	RED	3251

KOYOT 6 - 30

ref.	mat.	kg	color	mm
		A		
a1	TNL	140	GREEN	1564
a2	TNL	140	GREEN	1534
a3	TNL	140	GREEN	2531
a4	TNL	80	GREEN	2470
a5	TNL	140	GREEN	2511
a6	TNL	80	GREEN	2480
a7	TNL	80	GREEN	2336
a8	TNL	80	GREEN	2237
a9	TNL	80	RED	1783
a10	TNL	80	RED	1647
3A1	TNL	280	GREEN	5356
3A2	TNL	280	GREEN	4369
3A3	TNL	220	GREEN	4352

ref.	mat.	kg	color	mm
		B		
b1	TNL	140	BLUE	1544
b2	TNL	140	BLUE	1513
b3	TNL	140	BLUE	2473
b4	TNL	80	BLUE	2418
b5	TNL	80	BLUE	2465
b6	TNL	80	BLUE	2370
b7	TNL	80	BLUE	2247
b8	TNL	80	BLUE	2188
b9	TNL	80	RED	1769
b10	TNL	80	RED	1678
3B1	TNL	220	BLUE	5225
3B2	TNL	220	BLUE	4279
3B3	TNL	220	BLUE	4350
STB MAIN	TNL	140	RED	4573

ref.	mat.	kg	color	mm
		C		
c1	TNL	80	BLUE	1292
c2	TNL	80	BLUE	1264
c3	TNL	80	BLUE	1923
c4	TNL	80	BLUE	1845
c5	TNL	80	BLUE	1923
c6	TNL	80	BLUE	1835
c7	TNL	80	BLUE	1692
c8	TNL	80	BLUE	1654
c9	TNL	80	RED	1853
3C1	TNL	220	BLUE	5569
3C2	TNL	220	BLUE	4937
3C3	TNL	220	BLUE	4989

ref.	mat.	kg	color	mm
		D		
d1	TNL	80	BLUE	1421
d2	TNL	80	BLUE	1393
d3	TNL	80	BLUE	2048
d4	TNL	80	BLUE	1966
d5	TNL	80	BLUE	2026
d6	TNL	80	BLUE	1922
d7	TNL	80	BLUE	1768
d8	TNL	80	BLUE	1711

ref.	mat.	kg	color	mm
		BRAKE		
br1	TNL	80	RED	1893
br2	TNL	80	RED	1602
br3	TNL	80	RED	1519
br4	TNL	80	RED	1714
br5	TNL	80	RED	1584
br6	TNL	80	RED	1620
br7	TNL	80	RED	1734
br8	TNL	80	RED	1583
br9	TNL	80	RED	1447
2BR1	TNL	80	RED	2504
2BR2	TNL	80	RED	2180
2BR3	TNL	80	RED	2011
BRMAIN	TARAX	200	RED	3383

10.7 Gesamtleinenlänge

KOYOT 6 – 20

LINES HEIGHT + RISER mm

	A	B	C	D	br
1	6050	5932	6008	6113	6320
2	6018	5898	5977	6082	6078
3	6020	5903	5992	6094	6006
4	5966	5852	5923	6022	5896
5	5994	5885	5982	6066	5784
6	5951	5863	5947	6018	5809
7	5830	5760	5829	5891	5760
8	5748	5709	5796	5843	5633
9	5557	5547	5615		5518
10	5446	5472			

KOYOT 6 – 22

LINES HEIGHT + RISER mm

	A	B	C	D	br
1	6346	6221	6300	6411	6647
2	6315	6188	6270	6380	6395
3	6319	6194	6287	6393	6320
4	6263	6143	6216	6319	6205
5	6294	6187	6279	6367	6090
6	6249	6157	6244	6319	6117
7	6124	6049	6120	6185	6066
8	6038	5996	6086	6136	5934
9	5838	5827	5899		5815
10	5722	5749			

KOYOT 6 – 24

LINES HEIGHT + RISER mm

	A	B	C	D	br
1	6626,4	6496	6579	6694	6967
2	6596,4	6463	6549	6664	6704
3	6606,4	6472	6568	6680	6627
4	6546,4	6420	6496	6604	6509
5	6577,4	6467	6562	6654	6389
6	6533,5	6436	6527	6605	6419
7	6404,5	6324	6398	6466	6366
8	6316,5	6269	6363	6414	6229
9	6103,6	6092	6168		6106
10	5982,6	6011			

KOYOT 6 – 26

LINES HEIGHT + RISER mm

	A	B	C	D	br
1	6899	6762	6847	6967	7258
2	6868	6730	6818	6937	6986
3	6875	6739	6840	6956	6907
4	6816	6686	6765	6878	6785
5	6852	6728	6836	6932	6662
6	6806	6705	6800	6880	6694
7	6671	6589	6666	6736	6640
8	6578	6533	6630	6683	6498
9	6362	6349	6427		6371
10	6235	6264			

KOYOT 6 – 28

LINES HEIGHT + RISER mm

	A	B	C	D	br
1	7157,7	7013	7102	7227	7547
2	7127,7	6981	7074	7197	7265
3	7136,7	6993	7098	7218	7183
4	7076,7	6939	7022	7138	7058
5	7115,7	6984	7095	7195	6931
6	7065,5	6960	7060	7144	6965
7	6925,5	6840	6921	6995	6911
8	6830,5	6783	6884	6940	6764
9	6610,3	6597	6678		6632
10	6479,3	6509			

KOYOT 6 – 30

LINES HEIGHT + RISER mm

	A	B	C	D	br
1	7406	7258	7353	7482	7824
2	7376	7227	7325	7453	7533
3	7386	7241	7351	7476	7450
4	7325	7186	7273	7394	7321
5	7366	7233	7351	7454	7191
6	7319	7210	7315	7402	7227
7	7175	7087	7172	7248	7172
8	7076	7028	7134	7191	7021
9	6844	6830	6914		6885
10	6708	6739			

10.8 Mindestfestigkeit der Leinen

LINE REFERENCE	SIZE					
	20	**22**	**24**	**26**	**28**	**30**
TNL-80	21	24	27	31	35	40
TNL-140	40	45	51	60	68	77
TNL-220	61	70	79	92	105	119
TNL-280	77	88	99	116	131	149

Minimum resistance values in daN

Ausgehend von den originalen experimentellen Festigkeitswerten jedes Leinmaterials, die bei den Zulassungstests ermittelt wurden, wird ein Korrekturfaktor abhängig vom Material und dessen Alterung angewendet, wodurch die in der Tabelle angegebenen Referenzwerte festgelegt werden.

10.9 Zertifizierung EN/LTF

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
and paraglider reserve parachutes

paragliding by air turquoise

NIVIUK

Classification: **A**

In accordance with standards: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785	PG_2679.2026
Date of issue (DMY):	11.02.2026
Manufacturer:	Niviuk Gliders / Air Games S.L.
Model:	Koyot 6 20
Serial number:	KOYOT620V3

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight [kg]	**70**	Range of speed system [cm]	**13.3**
Minimum weight in flight [kg]	**50**	Speed range using brakes [km/h]	**14**
Glider's weight [kg]	**4**	Total speed range with accessories [km/h]	**23**
Number of risers	**3+1**	Range of trimmers [cm]	**n/a**
Projected area [m²]	**17.29**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 100 hours of use or every 24 months
Harness brand	**Flugsau GmbH**	
Harness model	**XX-Light**	Person or company having presented the glider for testing: **None**
Harness to risers distance [cm]	**40**	
Distance between risers [cm]	**40**	

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

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
and paraglider reserve parachutes

paragliding by air turquoise

NIVIUK

Classification: **A**

In accordance with standards: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785	PG_2658.2026
Date of issue (DMY):	04.02.2026
Manufacturer:	Niviuk Gliders / Air Games S.L.
Model:	Koyot 6 22
Serial number:	KOYOT622V3

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight [kg]	**80**	Range of speed system [cm]	**13.5**
Minimum weight in flight [kg]	**55**	Speed range using brakes [km/h]	**14**
Glider's weight [kg]	**4.5**	Total speed range with accessories [km/h]	**23**
Number of risers	**3+1**	Range of trimmers [cm]	**n/a**
Projected area [m²]	**19**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 100 hours of use or every 24 months
Harness brand	**Supair s.a.s.**	
Harness model	**ALTIRANDO M**	Person or company having presented the glider for testing: **None**
Harness to risers distance [cm]	**43**	
Distance between risers [cm]	**44**	

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

The validation of this test report is given by the signature of the test manager on inspection certificate 91.20 // Rev 08 | 02.02.2025 // ISO | 91.21 // Page 1 of 1

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
and paraglider reserve parachutes

paragliding by air turquoise

NIVIUK

Classification: **A**

In accordance with standards: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785	PG_2659.2026
Date of issue (DMY):	04.02.2026
Manufacturer:	Niviuk Gliders / Air Games S.L.
Model:	Koyot 6 24
Serial number:	KOYOT624V3

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight [kg]	**90**	Range of speed system [cm]	**13.3**
Minimum weight in flight [kg]	**65**	Speed range using brakes [km/h]	**14**
Glider's weight [kg]	**4.8**	Total speed range with accessories [km/h]	**23**
Number of risers	**3+1**	Range of trimmers [cm]	**n/a**
Projected area [m²]	**20.74**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 100 hours of use or every 24 months
Harness brand	**Woody Valley srl**	
Harness model	**Wani Light 2 M**	Person or company having presented the glider for testing: **None**
Harness to risers distance [cm]	**43**	
Distance between risers [cm]	**44**	

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

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
and paraglider reserve parachutes

paragliding by air turquoise

NIVIUK

Classification: **A**

In accordance with standards: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785	PG_2660.2026
Date of issue (DMY):	04.02.2026
Manufacturer:	Niviuk Gliders / Air Games S.L.
Model:	Koyot 6 26
Serial number:	KOYOT626V3

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight [kg]	**105**	Range of speed system [cm]	**13.5**
Minimum weight in flight [kg]	**80**	Speed range using brakes [km/h]	**14**
Glider's weight [kg]	**5.1**	Total speed range with accessories [km/h]	**23**
Number of risers	**3+1**	Range of trimmers [cm]	**n/a**
Projected area [m²]	**22.47**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 100 hours of use or every 24 months
Harness brand	**Woody Valley srl**	
Harness model	**Wani Light 2 L**	Person or company having presented the glider for testing: **None**
Harness to risers distance [cm]	**43**	
Distance between risers [cm]	**48**	

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

The validation of this test report is given by the signature of the test manager on inspection certificate 91.20 // Rev 08 | 02.02.2025 // ISO | 91.21 // Page 1 of 1

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
and paraglider reserve parachutes

paragliding by air turquoise

NIVIUK

Classification: **A**

In accordance with standards: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785	PG_2661.2026
Date of issue (DMY):	04.02.2026
Manufacturer:	Niviuk Gliders / Air Games S.L.
Model:	Koyot 6 28
Serial number:	KOYOT628V3

Configuration during flight tests

Paraglider	
Maximum weight in flight [kg]	**119**
Minimum weight in flight [kg]	**95**
Glider's weight [kg]	**5.4**
Number of risers	**3+1**
Projected area [m²]	**24.2**

Accessories	
Range of speed system [cm]	**14.1**
Speed range using brakes [km/h]	**14**
Total speed range with accessories [km/h]	**23**
Range of trimmers [cm]	**n/a**

Harness used for testing (max weight)	
Harness type	**ABS**
Harness brand	**Woody Valley srl**
Harness model	**NAOS L**
Harness to risers distance [cm]	**45**
Distance between risers [cm]	**48**

Inspections (whichever happens first)
every 100 hours of use or every 24 months

Person or company having presented the glider for testing: **None**

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

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
and paraglider reserve parachutes

paragliding by air turquoise

NIVIUK

Classification: **A**

In accordance with standards: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785	PG_2662.2026
Date of issue (DMY):	11.02.2026
Manufacturer:	Niviuk Gliders / Air Games S.L.
Model:	Koyot 6 30
Serial number:	KOYOT630V3

Configuration during flight tests

Paraglider	
Maximum weight in flight [kg]	**135**
Minimum weight in flight [kg]	**110**
Glider's weight [kg]	**5.6**
Number of risers	**3+1**
Projected area [m²]	**26.79**

Accessories	
Range of speed system [cm]	**13.6**
Speed range using brakes [km/h]	**14**
Total speed range with accessories [km/h]	**23**
Range of trimmers [cm]	**n/a**

Harness used for testing (max weight)	
Harness type	**ABS**
Harness brand	**Supair s.a.s.**
Harness model	**Walibi 3**
Harness to risers distance [cm]	**41**
Distance between risers [cm]	**48**

Inspections (whichever happens first)
every 100 hours of use or every 24 months

Person or company having presented the glider for testing: **None**

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

10.10 Zertifizierung DGAC

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS
Liberté Égalité Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile — DSAC

FICHE D'IDENTIFICATION ULM

(à joindre à la carte d'identification)

a	b	c		d		e					f	Rév n°
B	1	0	1	S	F	0	4	4	5	6	E	-

a) Construction en série : B – autres cas A
b) Monoplace : 1 - Biplace : 2
c) 01 : paramoteur
d) Code de l'autorité aéronautique
e) Numéro d'ordre
f) Utilisation : Loisir : L - Activité particulière : T - Loisir et activité particulière : E

Modèle	**KOYOT 6 - 20**
Constructeur	**NIVIUK GLIDERS / AIR GAMES S.L.**
Adresse du constructeur	**Carrer del Ter, 6 nave D** **17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - ESPAGNE**

Activités particulières	**n/a**
Equipements autorisés	**n/a**

Masse minimale	Masse maximale (MMD)	Résistance minimale d'ancrage
50 kg	**105 kg**	**1000 daN**

Voilure

Fabricant	Modèle	Surface à plat
Niviuk Gliders / Air Games SL	**KOYOT 6**	**20 m²**

Autres limitations	**Puissance maximale 27 kW**
Réf. manuel d'utilisation	**Manuel Koyot 6**
Réf. manuel d'entretien	**Manuel Koyot 6**

Document établi le : **2 novembre 2026**
(annule et remplace toute version précédente)
Pour le Ministre chargé de l'Aviation civile,

A renseigner par le constructeur de l'ULM de série ou par un représentant dûment habilité

Numéro de série de l'ULM: .....

Aéronef livré en kit : ☐ oui* ☐ non (si l'assemblage a été réalisé sous la responsabilité du constructeur, cocher « non »)

Je certifie que l'ULM est conforme aux éléments descriptifs de cette fiche et aux conditions techniques applicables, sauf mention contraire ci-dessous.

Cette attestation porte sur l'état de l'ULM :
☐ à la date de signature ☐ à la date du : .....

Remarques/exceptions éventuelles :
.....
.....

A : ..... le : .....

Nom, prénom du signataire : .....

Signature et cachet de l'entreprise :

(*) Si l'ULM a été livré en kit, l'attestation du constructeur porte sur les éléments du kit livré et les instructions d'assemblage fournies par lui ; la conformité finale de l'aéronef suppose que l'aéronef soit correctement assemblé, sous la responsabilité du demandeur de la carte d'identification, à partir de ces éléments et de ces instructions.

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS
Liberté Égalité Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile — DSAC

FICHE D'IDENTIFICATION ULM

(à joindre à la carte d'identification)

a	b	c		d		e					f	Rév n°
B	1	0	1	S	F	0	4	4	5	7	E	-

a) Construction en série : B – autres cas A
b) Monoplace : 1 - Biplace : 2
c) 01 : paramoteur
d) Code de l'autorité aéronautique
e) Numéro d'ordre
f) Utilisation : Loisir : L - Activité particulière : T - Loisir et activité particulière : E

Modèle	**KOYOT 6 - 22**
Constructeur	**NIVIUK GLIDERS / AIR GAMES S.L.**
Adresse du constructeur	**Carrer del Ter, 6 nave D** **17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - ESPAGNE**

Activités particulières	**n/a**
Equipements autorisés	**n/a**

Masse minimale	Masse maximale (MMD)	Résistance minimale d'ancrage
55 kg	**120 kg**	**1000 daN**

Voilure

Fabricant	Modèle	Surface à plat
Niviuk Gliders / Air Games SL	**KOYOT 6**	**22 m²**

Autres limitations	**Puissance maximale 27 kW**
Réf. manuel d'utilisation	**Manuel Koyot 6**
Réf. manuel d'entretien	**Manuel Koyot 6**

Document établi le : **2 novembre 2026**
(annule et remplace toute version précédente)
Pour le Ministre chargé de l'Aviation civile,

A renseigner par le constructeur de l'ULM de série ou par un représentant dûment habilité

Numéro de série de l'ULM: .....

Aéronef livré en kit : ☐ oui* ☐ non (si l'assemblage a été réalisé sous la responsabilité du constructeur, cocher « non »)

Je certifie que l'ULM est conforme aux éléments descriptifs de cette fiche et aux conditions techniques applicables, sauf mention contraire ci-dessous.

Cette attestation porte sur l'état de l'ULM :
☐ à la date de signature ☐ à la date du : .....

Remarques/exceptions éventuelles :
.....
.....

A : ..... le : .....

Nom, prénom du signataire : .....

Signature et cachet de l'entreprise :

(*) Si l'ULM a été livré en kit, l'attestation du constructeur porte sur les éléments du kit livré et les instructions d'assemblage fournies par lui ; la conformité finale de l'aéronef suppose que l'aéronef soit correctement assemblé, sous la responsabilité du demandeur de la carte d'identification, à partir de ces éléments et de ces instructions.

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS
Liberté Égalité Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile — DSAC

FICHE D'IDENTIFICATION ULM

(à joindre à la carte d'identification)

a	b	c		d		e					f	Rév n°
B	1	0	1	S	F	0	4	4	5	8	E	-

a) Construction en série : B – autres cas A
b) Monoplace : 1 - Biplace : 2
c) 01 : paramoteur
d) Code de l'autorité aéronautique
e) Numéro d'ordre
f) Utilisation : Loisir : L - Activité particulière : T - Loisir et activité particulière : E

Modèle	**KOYOT 6 - 24**
Constructeur	**NIVIUK GLIDERS / AIR GAMES S.L.**
Adresse du constructeur	**Carrer del Ter, 6 nave D** **17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - ESPAGNE**

Activités particulières	**n/a**
Equipements autorisés	**n/a**

Masse minimale	Masse maximale (MMD)	Résistance minimale d'ancrage
65 kg	**135 kg**	**1000 daN**

Voilure

Fabricant	Modèle	Surface à plat
Niviuk Gliders / Air Games SL	**KOYOT 6**	**24 m²**

Autres limitations	**Puissance maximale 27 kW**
Réf. manuel d'utilisation	**Manuel Koyot 6**
Réf. manuel d'entretien	**Manuel Koyot 6**

Document établi le : **2 novembre 2026**
(annule et remplace toute version précédente)
Pour le Ministre chargé de l'Aviation civile,

A renseigner par le constructeur de l'ULM de série ou par un représentant dûment habilité

Numéro de série de l'ULM: .....

Aéronef livré en kit : ☐ oui* ☐ non (si l'assemblage a été réalisé sous la responsabilité du constructeur, cocher « non »)

Je certifie que l'ULM est conforme aux éléments descriptifs de cette fiche et aux conditions techniques applicables, sauf mention contraire ci-dessous.

Cette attestation porte sur l'état de l'ULM :
☐ à la date de signature ☐ à la date du : .....

Remarques/exceptions éventuelles :

.....

.....

A : ..... le : .....

Nom, prénom du signataire :.....

Signature et cachet de l'entreprise :

(*) Si l'ULM a été livré en kit, l'attestation du constructeur porte sur les éléments du kit livré et les instructions d'assemblage fournies par lui ; la conformité finale de l'aéronef suppose que l'aéronef soit correctement assemblé, sous la responsabilité du demandeur de la carte d'identification, à partir de ces éléments et de ces instructions.

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS
Liberté Égalité Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile — DSAC

FICHE D'IDENTIFICATION ULM

(à joindre à la carte d'identification)

a	b	c		d		e					f	Rév n°
B	1	0	1	S	F	0	4	4	5	9	E	-

a) Construction en série : B – autres cas A
b) Monoplace : 1 - Biplace : 2
c) 01 : paramoteur
d) Code de l'autorité aéronautique
e) Numéro d'ordre
f) Utilisation : Loisir : L - Activité particulière : T - Loisir et activité particulière : E

Modèle	**KOYOT 6 - 26**
Constructeur	**NIVIUK GLIDERS / AIR GAMES S.L.**
Adresse du constructeur	**Carrer del Ter, 6 nave D** **17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - ESPAGNE**

Activités particulières	**n/a**
Equipements autorisés	**n/a**

Masse minimale	Masse maximale (MMD)	Résistance minimale d'ancrage
80 kg	**150 kg**	**1000 daN**

Voilure

Fabricant	Modèle	Surface à plat
Niviuk Gliders / Air Games SL	**KOYOT 6**	**26 m²**

Autres limitations	**Puissance maximale 27 kW**
Réf. manuel d'utilisation	**Manuel Koyot 6**
Réf. manuel d'entretien	**Manuel Koyot 6**

Document établi le : **2 novembre 2026**
(annule et remplace toute version précédente)
Pour le Ministre chargé de l'Aviation civile,

A renseigner par le constructeur de l'ULM de série ou par un représentant dûment habilité

Numéro de série de l'ULM: .....

Aéronef livré en kit : ☐ oui* ☐ non (si l'assemblage a été réalisé sous la responsabilité du constructeur, cocher « non »)

Je certifie que l'ULM est conforme aux éléments descriptifs de cette fiche et aux conditions techniques applicables, sauf mention contraire ci-dessous.

Cette attestation porte sur l'état de l'ULM :
☐ à la date de signature ☐ à la date du : .....

Remarques/exceptions éventuelles :

.....

.....

A : ..... le : .....

Nom, prénom du signataire :.....

Signature et cachet de l'entreprise :

(*) Si l'ULM a été livré en kit, l'attestation du constructeur porte sur les éléments du kit livré et les instructions d'assemblage fournies par lui ; la conformité finale de l'aéronef suppose que l'aéronef soit correctement assemblé, sous la responsabilité du demandeur de la carte d'identification, à partir de ces éléments et de ces instructions.

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS
Liberté Égalité Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile — DSAC

FICHE D'IDENTIFICATION ULM

(à joindre à la carte d'identification)

a	b	c		d		e					f	Rév n°
B	1	0	1	S	F	0	4	4	6	0	E	-

a) Construction en série : B – autres cas A
b) Monoplace : 1 - Biplace : 2
c) 01 : paramoteur
d) Code de l'autorité aéronautique
e) Numéro d'ordre
f) Utilisation : Loisir : L - Activité particulière : T - Loisir et activité particulière : E

Modèle	**KOYOT 6 - 28**
Constructeur	**NIVIUK GLIDERS / AIR GAMES S.L.**
Adresse du constructeur	**Carrer del Ter, 6 nave D** **17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - ESPAGNE**

Activités particulières	**n/a**
Equipements autorisés	**n/a**

Masse minimale	Masse maximale (MMD)	Résistance minimale d'ancrage
95 kg	**165 kg**	**1000 daN**

Voilure

Fabricant	Modèle	Surface à plat
Niviuk Gliders / Air Games SL	**KOYOT 6**	**28 m²**

Autres limitations	**Puissance maximale 27 kW**
Réf. manuel d'utilisation	**Manuel Koyot 6**
Réf. manuel d'entretien	**Manuel Koyot 6**

Document établi le : **2 novembre 2026**
(annule et remplace toute version précédente)
Pour le Ministre chargé de l'Aviation civile,

A renseigner par le constructeur de l'ULM de série ou par un représentant dûment habilité

Numéro de série de l'ULM: .....

Aéronef livré en kit : ☐ oui* ☐ non (si l'assemblage a été réalisé sous la responsabilité du constructeur, cocher « non »)

Je certifie que l'ULM est conforme aux éléments descriptifs de cette fiche et aux conditions techniques applicables, sauf mention contraire ci-dessous.

Cette attestation porte sur l'état de l'ULM :
☐ à la date de signature ☐ à la date du : .....

Remarques/exceptions éventuelles :

.....

.....

A : ..... le : .....

Nom, prénom du signataire :.....

Signature et cachet de l'entreprise :

(*) Si l'ULM a été livré en kit, l'attestation du constructeur porte sur les éléments du kit livré et les instructions d'assemblage fournies par lui ; la conformité finale de l'aéronef suppose que l'aéronef soit correctement assemblé, sous la responsabilité du demandeur de la carte d'identification, à partir de ces éléments et de ces instructions.

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS
Liberté Égalité Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile — DSAC

FICHE D'IDENTIFICATION ULM

(à joindre à la carte d'identification)

a	b	c		d		e					f	Rév n°
B	1	0	1	S	F	0	4	4	6	1	E	-

a) Construction en série : B – autres cas A
b) Monoplace : 1 - Biplace : 2
c) 01 : paramoteur
d) Code de l'autorité aéronautique
e) Numéro d'ordre
f) Utilisation : Loisir : L - Activité particulière : T - Loisir et activité particulière : E

Modèle	**KOYOT 6 - 30**
Constructeur	**NIVIUK GLIDERS / AIR GAMES S.L.**
Adresse du constructeur	**Carrer del Ter, 6 nave D** **17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - ESPAGNE**

Activités particulières	**n/a**
Equipements autorisés	**n/a**

Masse minimale	Masse maximale (MMD)	Résistance minimale d'ancrage
110 kg	**179 kg**	**1000 daN**

Voilure

Fabricant	Modèle	Surface à plat
Niviuk Gliders / Air Games SL	**KOYOT 6**	**30 m²**

Autres limitations	**Puissance maximale 27 kW**
Réf. manuel d'utilisation	**Manuel Koyot 6**
Réf. manuel d'entretien	**Manuel Koyot 6**

Document établi le : **2 novembre 2026**
(annule et remplace toute version précédente)
Pour le Ministre chargé de l'Aviation civile,

A renseigner par le constructeur de l'ULM de série ou par un représentant dûment habilité

Numéro de série de l'ULM: .....

Aéronef livré en kit : ☐ oui* ☐ non (si l'assemblage a été réalisé sous la responsabilité du constructeur, cocher « non »)

Je certifie que l'ULM est conforme aux éléments descriptifs de cette fiche et aux conditions techniques applicables, sauf mention contraire ci-dessous.

Cette attestation porte sur l'état de l'ULM :
☐ à la date de signature ☐ à la date du : .....

Remarques/exceptions éventuelles :

.....

.....

A : ..... le : .....

Nom, prénom du signataire :.....

Signature et cachet de l'entreprise :

(*) Si l'ULM a été livré en kit, l'attestation du constructeur porte sur les éléments du kit livré et les instructions d'assemblage fournies par lui ; la conformité finale de l'aéronef suppose que l'aéronef soit correctement assemblé, sous la responsabilité du demandeur de la carte d'identification, à partir de ces éléments et de ces instructions.



Niviuk Paragliders
C/ Del Ter 6 - D
17165 La Cellera de Ter - Girona - Spain
+34 972 422 878 | info@niviuk.com
niviuk.com