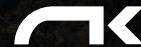


ARTIK 6

Manuel d'utilisation



ARTIK 6

BIENVENUE À LA RÉVOLUTION.

BIENVENUE

Nous vous souhaitons la bienvenue dans la team Niviuk et vous remercions pour la confiance que vous accordez à nos produits.

Nous souhaitons vous faire partager le plaisir avec lequel nous avons créé l'ARTIK 6, ainsi que l'importance et le soin que nous avons consacré à la conception et à la fabrication de ce nouveau modèle, dans le but de vous offrir le maximum de plaisir à chaque vol.

L'Artik 6 annonce le début d'une nouvelle ère de voiles de cross où une infinité de possibilités s'offre à vous. La fusion d'un incroyable niveau de performance et d'accessibilité pour satisfaire votre appétit insatiable de kilomètres.

Des résultats incroyablement performants grâce à l'intégration des technologies Niviuk développées pour vous offrir une expérience de vol incomparable.

Nous sommes sûrs que voler avec cette voile vous sera profitable et que vous comprendrez très vite la signification en langage inuit du nom Niviuk: "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 de Niviuk.

MANUEL D'UTILISATION

Ce manuel vous propose toutes les informations nécessaires pour que vous vous familiarisiez avec les caractéristiques principales de votre nouvelle ARTIK 6.

Bien que ce manuel vous informe au sujet de l'ARTIK 6, il ne vous donne pas les instructions de pilotage. L'apprentissage du vol peut seulement être garanti et dispensé dans une structure de formation compétente et habilitée.

Seules les autorités de régulation de l'activité des pays respectifs peuvent déterminer la compétence du pilote. Les informations contenues dans ce manuel sont fournies afin de vous prévenir des situations de vol défavorables et des dangers potentiels.

Il est de toute façon très utile de lire attentivement le manuel de votre nouvelle voile ARTIK 6.

Une mauvaise utilisation de l'équipement peut entraîner des blessures graves, irréversibles, pouvant aller jusqu'à la mort du pilote et du 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.

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

TEL. +34 972 42 28 78

info@niviuk.com www.niviuk.com

SOMMAIRE

BIENVENUE	2	4.3 L'UTILISATION DE L'ACCELERATEUR	13
MANUEL D'UTILISATION	2	4.4 VOLER SANS LES COMMANDES	13
1. CARACTERISTIQUES	4	4.5 NŒUDS EN VOL	13
1.1 A QUI EST-ELLE DESTINEE ?	4	5. PERDRE DE L'ALTITUDE	13
1.2 HOMOLOGATION	4	5.1 FAIRE OREILLES	13
1.3 COMPORTEMENT EN VOL	4	5.2 FAIRE LES B	15
1.4 ASSEMBLAGE, MATERIAUX	5	5.3 360 DEGRES	16
1.5 ELEMENTS, COMPOSANTS	6	5.4 LA DESCENTE DOUCE	16
2. DEBALLAGE ET ASSEMBLAGE	7	6. METHODES SPECIALES DE VOL	16
2.1 CHOISISSEZ LE BON ENDROIT	7	6.1 TREUILLAGE	16
2.2 PROCEDURE	7	6.2 VOL ACROBATIQUE	16
2.3 PRÉ-VOL LISTE DE CONTRÔLE	7	7. SOIN DE MAINTENANCE	16
2.4 ASSEMBLAGE DE LA SELLETTE	7	7.1 MAINTENANCE	16
2.5 ACCELERATEUR	7	7.2 STOCKAGE	17
2.6 INSPECTION ET GONFLAGE		7.3 CONTRÔLES ET CALLAGE	17
SUR LE SOL	9	7.3 REPARATIONS	17
2.7 AJUSTEMENT DES FREINS	9	8. SECURITE ET RESPONSABILITE	18
3. LE PREMIER VOL	9	9. GARANTIE	18
3.1 LE CHOIX DU BON ENDROIT	9	10. DONNÉES TECHNIQUES	18
3.2 PREPARATION	9	10.2 DESCRIPTION DES MATERIAUX	21
3.3 PLAN DE VOL	9	10.3 PLAN DES ÉLÉVATEURS	22
3.4 LISTE DE CONTROLE PREVOL	9	10.4 PLAN DE SUSPENTAGE	23
3.5 GONFLAGE, CONTROLE,		10.5 DIMENSIONS ARTIK 6	21
DECOLLAGE	10	10.6 DIMENSIONS ARTIK 6	23
3.6 ATTERRISSAGE	10	10.7 DIMENSIONS ARTIK 6	25
3.7 STOCKAGE	10	10.8 DIMENSIONS ARTIK 6	25
4. EN VOL	10	10.10 HOMOLOGATION	27
4.1 VOLER EN TURBULENCES	11		
4.2 CONFIGURATIONS POSSIBLES	11		



1. CARACTERISTIQUES

1.1.A QUI SE DESTINE L'ARTIK 6 ?

Pilote de Cross: Soyez prêt à parcourir de grandes distances avec cette aile ultra performante. Découvrez stabilité et confort grâce à son incroyable amorti.

Pilote de Compétition: Vous remarquerez tout de suite son efficacité en thermique. Cette voile rapide vous propulsera en tête des classements.

Pilote de Progression: Une aile communicative qui vous permettra de progresser en sécurité avec un excellent niveau de performance et une simplicité de pilotage.

1.2 HOMOLOGATION

L'ARTIK 6 satisfait toutes les exigences de la norme européenne dans sa catégorie. Tous les tests d'homologation ont été réalisés au sein des installations du laboratoire de test suisse Air Turquoise. Toutes les tailles ont passé les tests en charge, au choc et en vol avec succès.

Au test en charge, la voile a répondu avec succès à l'exigence de résistance aux 8G de force de traction.

Le test au choc démontre que la voile est apte à résister à 1000 daN sur une mise en charge instantanée.

Le test en vol a donné lieu à la certification suivante pour toutes les tailles d'ARTIK 6:

EN C
LTF C

Nous recommandons que seuls les pilotes avancés et ayant l'expérience des ailes EN C/LTF C utilisent ce parapente.

Seules les autorités de régulation de l'activité des pays respectifs peuvent déterminer la compétence du pilote.

Nous recommandons aux pilotes de lire attentivement le rapport de test en vol. Le rapport contient toutes les informations nécessaires sur la façon dont le parapente réagit lors de chacune des manœuvres testées, selon la norme EN.

Il est important de noter que les ailes de différentes tailles réagiront différemment pendant les manœuvres. Même dans la même taille, à une charge maximale ou minimale, le comportement et les réactions de l'aile peuvent varier.

- Description des caractéristiques des ailes de classe EN C:

Parapentes à sécurité passive modérée, réactions potentiellement dynamiques en conditions turbulentes et suite aux erreurs de pilotage. Le retour au vol normal nécessite des interventions précises de la part du pilote.

- Description des compétences de pilotage requises pour une aile EN C:

Conçue pour les pilotes familiers avec les techniques de récupération, qui volent activement et comprennent les implications du vol d'une aile avec une sécurité passive réduite.

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

Le nouveau profil est extrêmement stable et solide dans toutes les phases de vol. L'aile est plus homogène grâce au bord d'attaque optimisé.

Par conséquent, l'aile bénéficie d'une finesse incroyable même en vol accéléré. L'excellent taux de chute est associé à un profil extrêmement stable. Les virages sont intuitifs, précis et requièrent peu d'effort à la commande.

Comparée aux versions précédentes, l'ARTIK 6 est encore plus performante en thermique.

L'ARTIK 6 offre l'une des meilleures finesses de sa catégorie. Elle est particulièrement stable.

1.4 ASSEMBLAGE, MATERIAUX

L'ARTIK 6 est dotée des toutes les dernières innovations technologiques utilisées sur d'autres ailes Niviuk. Elle est construite avec une sélection les plus rigoureuses des matériaux actuels, des technologies et des accessoires disponibles pour améliorer le confort du pilote, tout en augmentant la sécurité et les performances.

L'équipe Niviuk se fixe pour objectif l'innovation et l'amélioration constante de tous ses produits. Les technologies développées ces dernières années, nous ont permis de développer les meilleures ailes. C'est dans ce contexte que nous souhaitons présenter les technologies incluses dans l'ARTIK 6.

RAM - Le système Ram Air Intake se caractérise par une organisation des entrées d'air qui permet un maintien optimal de la pression interne sur l'ensemble de l'aile et dans toutes les configurations d'angles d'attaque. Le résultat? Une meilleure pression interne permettant de mieux tolérer la turbulence en optimisant la cohésion du profil sur l'ensemble de la plage des vitesses. Une meilleure maniabilité à basse vitesse permettant au pilote de jouer sur le débattement de commande, un risque moins élevé

de fermeture frontale offrant davantage de contrôle et de sécurité dans l'ensemble.

TNT (Titanium Technology) - Le nitinol est un mélange de 50 % de nickel et 50 % de titane. En comparaison des joncs classiques en plastique, cette technologie présente trois avantages exceptionnels permettant d'améliorer les performances de l'aile.

*Grâce aux joncs en nitinol, l'aile est allégée de 13% par rapport aux ailes possédant des joncs en nylon.

*Le nitinol possède des propriétés proches de celles du plastique. Ce matériau possède une excellente mémoire de forme et une très bonne élasticité. La forme des joncs est maintenue dans le temps même en cas de pliage ultra compact ou rapide. L'aile ne se déforme pas à moins que le rayon du point de flexion ne soit inférieur à 1 cm.

*Le bord d'attaque est plus rigide et uniforme. Cela signifie que le gonflage est plus progressif et homogène, les décollages sont donc plus faciles. Le profil est plus tendu, sans pli et parfaitement optimisé dans toutes les phases du vol.

Les extrémités des joncs sont dotées d'une protection en plastique qui permet de protéger le tissu de l'aile.

Toutes nos ailes possèdent désormais des joncs en nitinol.

SLE (Structured Leading Edge) - Le SLE est une structure rigide située dans le bord d'attaque permettant de s'affranchir des anciens renforts en Mylar traditionnellement présents dans cette partie de l'aile. Cela permet d'alléger la voile au bénéfice de la durabilité à long terme du bord d'attaque. Ce dernier absorbe mieux la turbulence.

De plus, le SLE permet de renforcer la résistance du bord d'attaque en préservant sa forme pour tous les angles d'attaque et vitesses, les performances de l'aile s'en trouvent améliorées.

3DP (3D Pattern Cut Optimization) - Cette technologie permet d'optimiser l'orientation des panneaux de tissus de chaque pan en fonction de leur position au niveau du bord d'attaque. Si le tissu est correctement aligné avec les axes de charge, les déformations seront moins prononcées dans le temps et la forme du bord d'attaque ainsi que les performances de l'aile seront préservées durablement.

La conception des ailes de parapente et de paramoteur a grandement évolué au cours des dernières années, surtout en ce qui concerne le bord d'attaque.

L'utilisation de cette innovation conjuguée à la technologie 3DL permet d'optimiser la transformation d'une surface 2D en 3D.

3DL (3D Leading Edge) - La technologie 3DL consiste à ajouter une couture dans le bord d'attaque de l'aile qui permet d'améliorer sa cohésion tout en limitant la formation de plis dans cette partie de l'aile. Le bord d'attaque est constitué de panneaux secondaires cousus à l'intérieur de chacun des caissons du bord d'attaque. Par conséquent, le bord d'attaque est plus résistant, les performances et la durabilité de l'aile sont ainsi optimisées.

Pour illustrer cela, prenons l'exemple d'un ballon de rugby. Pour améliorer les caractéristiques aérodynamiques du ballon et obtenir cette forme ovale parfaitement lisse, le ballon n'est pas réalisé d'une seule pièce, il est constitué d'un assemblage de plusieurs panneaux.

L'utilisation de cette innovation conjuguée à la technologie 3DL permet d'optimiser la transformation d'une surface 2D en 3D.

STE (Structured Trailing Edge) - Le STE est une structure rigide située dans le bord de fuite qui permet de conserver la forme du profil en vol accéléré. La rigidité apportée par ces renforts permet d'optimiser la distribution de charge, de prévenir la formation de plis, de réduire la traînée et d'améliorer les performances en vol.

DRS (Drag Reduction Structure) - Avec la technologie DRS,

l'écoulement des filets d'air au niveau du bord de fuite est optimisé de sorte à permettre une meilleure répartition de la pression dans la partie arrière du profil, réduisant d'autant plus la traînée. Les performances de l'aile s'en trouvent améliorées sans compromettre la maniabilité ni le niveau de sécurité de l'aile.

RSD (Radial Sliced Diagonal) - La technologie RSD (Radial Sliced Diagonal) permet de renforcer la structure interne de l'aile. Le positionnement de cloisons diagonales indépendantes les unes des autres a été étudié en détails: les cloisons respectent la trame du tissu ce qui apporte un gain de résistance tout en allégeant la voile et en limitant ses déformations dans le temps.

Les parapentes actuels possèdent des cloisons diagonales qui relient les points d'attache entre les deux profils. Cela permet de réduire à la fois le nombre de points d'attache et le nombre de suspentes, tout en améliorant la répartition de charge.

Sur les systèmes de cloisonnement diagonal traditionnels, l'alternance de mise en charge et de décharge sollicite le tissu dans un axe différent de celui de la plus grande résistance du tissu. Cela entraîne une déformation du tissu néfaste pour la cohésion générale de l'aile et donc une dégradation des caractéristiques aérodynamiques de l'aile.

L'utilisation de ces technologies est un grand bond en avant et permet un gain de confort significatif en vol.

Pour le processus de construction de l'ARTIK 6, nous utilisons les mêmes critères, contrôles de qualité et procédés de fabrication que dans le reste de notre gamme. De l'ordinateur d'Olivier Nef –notre chef designer- à la coupe de tissu, la suite des opérations ne permet pas un millimètre d'erreur. La découpe de chaque composant de l'aile est réalisée par un robot de coupe à commandes numériques. Ce processus prévoit également les marques et les numéros repères sur chaque pièce de tissu individuelle, évitant ainsi les erreurs au cours du processus délicat d'assemblage.

Le montage du « puzzle » est rendu plus facile en utilisant cette méthode et optimise le fonctionnement tout en rendant le contrôle de la qualité plus efficace. L'aile est coupée et assemblée dans des conditions de contrôle de qualité strictes facilitées par l'automatisation de ce processus.

Toutes les ailes Niviuk passent une inspection finale extrêmement approfondie et détaillée.

Le tissu utilisé pour fabriquer nos ailes est léger, résistant et durable. Le tissu ne connaîtra pas la décoloration dans des conditions normales d'utilisation et est couvert par notre garantie.

Les suspentes hautes sont en Dyneema non gainé, le reste du suspentage est en Kevlar non gainé.

Le diamètre des suspentes a été calculé en fonction de la charge de travail et vise à obtenir les meilleures performances requises avec le moins de traînée.

Les suspentes sont coupées semi automatiquement à la longueur et toutes les coutures sont terminées sous la supervision de nos spécialistes. Chaque suspente est vérifiée et mesurée une fois que l'assemblage final est achevé.

Chaque aile est conditionnée en suivant les instructions d'entretien spécifiques telles que recommandées par le fabricant de tissu.

Les voiles Niviuk sont faites de matériaux de qualité qui répondent aux exigences de performance, de durabilité et de certification des exigences actuelles du marché.

Les informations sur les différents matériaux utilisés pour la fabrication de l'aile peuvent être visualisées dans les dernières pages de ce manuel.

1.5 ELEMENTS, COMPOSANTS

L'ARTIK 6 est livrée avec une série d'accessoires, prenant une part importante dans l'utilisation, le transport et le stockage de votre parapente :

- Un sac intérieur pour protéger l'aile pendant le stockage et le transport.

- Une sangle de compression réglable pour comprimer le sac intérieur et réduire son volume.

- Un accélérateur

- Un kit de réparation avec une feuille d'autocollant Ripstop de la même couleur que l'aile pour les petites réparations.

- Un sac Kargo: il n'est pas inclus dans le pack, mais son achat est recommandé. Ce sac est assez grand pour contenir confortablement et spacieusement tout l'équipement.

2. DEBALLAGE ET ASSEMBLAGE

2.1 CHOISISSEZ LE BON ENDROIT

Lors de la première utilisation, nous vous conseillons de déballer et de préparer votre aile sur une pente école ou sur une zone plate et dégagée, sans obstacle et par vent calme. Cela vous permettra de contrôler votre ARTIK 6 lors d'un gonflage test.

2.2 PROCEDURE

Sortez le parapente du sac, ouvrez-le et dépliez-le sur le sol avec les lignes positionnées sur l'intrados, orientées dans le sens du gonflage. Vérifiez l'état du tissu et des lignes. Vérifiez les maillons reliant les lignes aux élévateurs pour s'assurer qu'ils sont complètement fermés et serrés. Identifiez, et si nécessaire, démêlez les lignes A, B et C, les freins et les élévateurs correspondants. Assurez-vous qu'il n'y a pas de nœuds ou boucles qui pourraient poser problème.

2.3 ASSEMBLAGE DE LA SELLETTE

Les élévateurs de l'ARTIK 6 sont codés par couleur.

- À droite: vert

- À gauche: rouge

Ce code couleur facilite la connexion de l'aile au côté correct et permet d'éviter les erreurs avant le vol.

Reliez correctement les élévateurs aux points d'attache sellette afin que les élévateurs et les suspentes soient correctement alignés sans tour. Vérifiez que les mousquetons sont correctement attachés et verrouillés de manière sûre.

2.4 TYPE DE SELLETTE

L'ARTIK 6 peut être utilisée avec tous les types de sellettes actuelles. Nous vous recommandons de régler la sangle ventrale à la longueur spécifiée dans le rapport d'homologation - cela varie en fonction de la taille de l'aile.

Des précautions doivent être prises avec le réglage de la « ventrale », car la distance entre point d'attache affecte la maniabilité et la sensibilité de l'aile. Si la sangle ventrale est trop large, elle permet de meilleurs retours de l'aile mais cela risque d'affecter la stabilité de l'aile.

Si la sangle ventrale est trop serrée, l'aile est plus solide, mais il y a perte de sensibilité et les risques de twists sont accrus en cas de fermeture asymétrique.

2.5 ACCELERATEUR

L'accélérateur est un moyen d'accélération temporaire en changeant l'inclinaison du profil (angle d'assiette). Le système de vitesse est préinstallé sur les élévateurs et n'est pas modifiable car il est conforme aux mesures et aux limites stipulées lors de l'homologation.

L'ARTIK 6 comprend un système d'accélérateur avec un déplacement maximal en fonction de sa taille (voir la barre de vitesse complète). Le système de vitesse est activé lorsque le pilote pousse la barre de vitesse (incluse de série avec ce modèle de voile) avec ses pieds. Le pilote doit installer la barre de vitesse et la raccorder aux élévateurs (voir 2.5.1:

«Montage du système de vitesse»).

Le système de vitesse utilise un système d'action / réaction. Relâché, l'accélérateur est réglé au neutre. Lorsque la barre est poussée par les pieds, l'aile accélère. La vitesse peut être réglée en faisant varier la pression sur la barre et la course. Une fois que la pression sur la barre est relâchée, le système de vitesse revient au réglage du neutre.

Le système de vitesse est efficace, sensible et précis. Le pilote peut utiliser le système quand il le souhaite pendant le vol. En position neutre, la voile vole à la vitesse standard et glisse. En utilisant la barre de vitesse complètement, l'aile vole à la vitesse maximale, mais la finesse diminue.

- Barre de vitesse libérée: les élévateurs A, B, C sont alignés.
- Barre de vitesse complète: la différence entre les élévateurs A-C devient:

Taille 21 - 18 cm

Taille 23 - 20 cm

Taille 25 - 20 cm

Taille 27 - 20 cm

Merci de noter que l'utilisation du système de vitesse entraîne des changements dans la vitesse et les réactions de l'aile. Pour plus d'informations, veuillez consulter le rapport d'homologation.

2.5.1 MONTAGE DE L'ACCÉLÉRATEUR

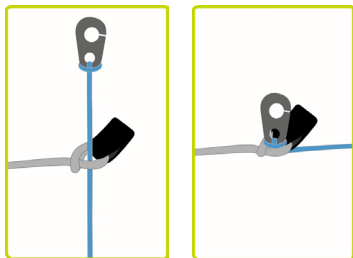
La barre de vitesse se compose de la barre que le pilote pousse avec ses pieds, ainsi que des deux drisses qui le relient au système de vitesse sur les élévateurs. Une fois que vous avez choisi le type d'accélérateur que vous préférez, vous devez l'installer. Quelques considérations:

- Vous devez utiliser le type de barre de vitesse que vous considérez approprié, selon le type de sellette, les préférences personnelles, etc.

- La barre de vitesse est détachable pour faciliter sa connexion et / ou sa déconnexion aux élévateurs ainsi que son réglage ultérieur.

- Pour le montage sur la sellette, veuillez suivre les instructions du fabricant de la sellette. La majorité des sellettes ont un accélérateur prémonté.

- La connexion standard de la barre de vitesse au mouflage se fait via des crochets Brummel, où deux fentes dans les crochets sont verrouillables, ce qui facilite leur connexion / déconnexion. Cependant, tout système de connexion sûr peut être utilisé.



2.5.2 REMPLACER LA DRISSE D'ACCÉLÉRATEUR

Bien que système de vitesse sur les élévateurs soit équipé de poulies à roulement pour réduire le frottement au maximum, la fréquence avec laquelle la barre de vitesse est utilisée provoque l'usure du cordon et vous devrez peut-être le remplacer.

Sur toutes les voiles Niviuk, les drisses du système de vitesse sur les élévateurs sont complètement amovibles et facilement remplaçables. Vous pouvez utiliser les crochets Brummel, ne pas les utiliser, les retirer, utiliser un autre type de connecteur, etc. Il est même possible de fixer les cordons de la barre de vitesse directement sur le système de vitesse sur

les élévateurs. Cette dernière option rend la connexion / déconnexion plus laborieuse, mais signifie que le cordon a une course maximale, sans obstacles ni restrictions, ce qui est très utile pour certains modèles de harnais.

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. La ARTIK 6 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 la ARTIK 6 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'ARTIK 6. 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 doit 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.

En cas de modification de la longueur des freins, il est nécessaire de vérifier que les freins ne sont pas tirés (bras hauts) lorsque l'accélérateur est utilisé. En vol accéléré, l'aile pivote autour des C relevant ainsi le bord de fuite. Il est important de vérifier que les freins sont réglés pour prendre en compte cette distance supplémentaire pendant l'accélération. Il est important de savoir qu'une action modérée à forte sur les freins, volontaire ou non, lorsque la voile est accélérée engendre un réel risque de fermeture frontale ou asymétrique.

3. LE PREMIER VOL

3.1 LE CHOIX DU BON ENDROIT

Lors de la première utilisation, nous vous conseillons de vous rendre sur une pente école, une pente douce ou sur votre site de vol habituel.

3.2 PREPARATION

Répétez les procédures décrites dans le chapitre 2 « Déballage et montage » pour préparer votre équipement.

3.3 PLAN DE VOL

La planification d'un vol avant de décoller est indispensable, même pour les plus petits vols.

3.4 PRÉ-VOL LISTE DE CONTRÔLE

Une fois prêt, et avant de décoller, effectuez une autre inspection de l'équipement. Effectuez un contrôle visuel complet de votre équipement avec l'aile complètement ouverte, les lignes démêlées et correctement étalées sur le terrain pour veiller à ce que tout soit en ordre de vol. Soyez certain que les conditions météorologiques soient adaptées à votre niveau de compétences.

3.5 GONFLAGE, CONTROLE, DECOLLAGE

L'ARTIK 6 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'ARTIK 6 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'ARTIK 6 atterrit parfaitement : à la demande du pilote, elle transforme la vitesse de 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.

3.7 STOCKAGE

L'ARTIK 6 possède un bord d'attaque complexe, fabriqué en utilisant des matériaux techniques variés, de ce fait il doit être soigneusement emballé. Une méthode de pliage correcte est très importante pour prolonger la vie de votre parapente.

Il doit être plié en accordéon, avec les renforts de bords à plat et les tiges

flexibles empilées les unes au-dessus des autres. Cette méthode permet de garder le profil dans sa forme d'origine et de protéger l'intégrité de l'aile au fil du temps. Assurez-vous que les renforts ne sont pas pliés. L'aile ne doit pas être pliée trop serrée pour éviter d'endommager le tissu et/ou des lignes.

Chez Niviuk, nous avons conçu le sac NKare, un sac conçu pour vous aider à un emballage rapide qui aide à conserver l'intégrité du bord d'attaque et de ses structures internes en parfait état.

Le sac NKare vous aide à un pliage qui optimise la durabilité de l'aile, ce qui vous permet d'emballer l'aile avec chaque jonc positionné au-dessus de l'autre, puis de plier l'aile au besoin. Ce système de pliage garantit un maintien parfait du tissu et des renforts de la structure interne.

4. EN VOL

Nous vous conseillons de porter une attention particulière au test de vol réalisé par le laboratoire chargé de l'homologation.

Vous y trouverez toutes les informations nécessaires pour savoir comment réagit votre ARTIK 6 face à chacune des 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 gérer les différentes situations possibles.

Nous conseillons que l'apprentissage et la reproduction de ces manœuvres soient effectués sous le contrôle d'un professionnel compétent.

4.1 VOLER EN TURBULENCES

L'ARTIK 6 est dotée d'un excellent profil qui absorbe particulièrement les mouvements d'air ; elle est très stable dans toutes les conditions et présente un haut degré de sécurité passive, même dans des conditions turbulentes.

Tous les parapentes doivent être pilotés en fonction des conditions du moment, le pilote étant le premier facteur de sécurité.

Nous recommandons le pilotage actif dans des conditions turbulentes, en prenant toujours les mesures nécessaires pour maintenir le contrôle de l'aile, en empêchant les fermetures et en rétablissant toujours la vitesse requise de l'aile après chaque correction.

Ne corrigez pas la voile (freinage) trop longtemps, auquel cas, cela provoquerait un décrochage. Chaque fois que c'est nécessaire, contrôlez la situation et rétablissez la vitesse requise.

4.2 CONFIGURATIONS POSSIBLES

Pour vous entraîner à ces manœuvres, nous vous conseillons de vous exercer en étant accompagné d'un professionnel compétent. Le pilote devra à tout moment adapter l'action qu'il exerce sur les commandes en fonction de la charge de l'aile avec laquelle il vole, en évitant le sur-pilotage.

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.

Dans le rapport, vous trouverez toutes les informations nécessaires pour savoir comment réagit votre nouvelle voile face à chacune des manœuvres testées. Avoir cette information est crucial pour savoir

comment réagir lors de ces manœuvres en vol réel, afin de pouvoir gérer ces situations le plus efficacement possible.

Fermeture asymétrique

Même si l'ARTIK 6 a un profil très stable, certaines conditions aérologiques turbulentes pourraient être la cause d'une fermeture asymétrique. Ceci se produit dans la plupart des cas quand le pilote n'a pas anticipé une sous incidence asymétrique. Juste avant la fermeture, le pilote perçoit une diminution de la pression dans les commandes et dans la sellette. Pour éviter cette fermeture, il faut mettre de la tension sur le frein du côté qui pourrait se fermer pour augmenter l'angle d'incidence. Si la fermeture se produit, l'ARTIK 6 ne va pas réagir violemment dans un premier temps, 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 cap. La fermeture se rouvrira normalement d'elle-même, mais si cela ne se produit pas, freinez amplement du côté fermé puis rendez la main immédiatement. Il se pourrait qu'il faille répéter ce mouvement pour provoquer la réouverture. Faites attention à ne pas sur-piloter le côté qui est encore ouvert (contrôle du virage) privilégiez l'action sellette à l'action commande. Une fois que la fermeture est résolue, laissez la voile reprendre sa vitesse.

Fermeture frontale

En conditions de vol normales, il est peu probable qu'une fermeture frontale se produise, en raison de la conception de l'ARTIK 6. Le profil de la voile a été dessiné pour tolérer largement les changements d'angle d'incidence. Une fermeture symétrique pourrait se faire dans de fortes conditions turbulentes, en entrant ou en sortant d'un fort thermique ou en adaptant mal l'utilisation de l'accélérateur aux conditions de vol. Une fermeture frontale se regonfle d'elle-même sans que la voile ait tendance à tourner, mais vous pouvez freiner symétriquement et énergiquement pour activer le regonflement. Relâchez les freins immédiatement pour retourner à la vitesse optimale.

Vrille à plat

Cette configuration est hors du comportement de vol normal de l'ARTIK 6. Néanmoins, certaines circonstances pourraient provoquer cette configuration, comme par exemple essayer de tourner quand l'aile vole aux basses vitesses (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

La tendance à entrer ou à rester en phase parachutale est écartée avec l'ARTIK 6.

Une parachutale est pratiquement impossible avec cette aile. Si elle entre dans une phase parachutale, l'aile vient se caler sur l'arrière et devient instable et il y a un manque de pression sur les commandes de frein, bien que le profil semble être entièrement gonflé. Pour reprendre une vitesse air, relâchez la tension de la ligne de frein symétriquement et pousser manuellement sur les lignes A, déplacez votre corps SANS APPUYER SUR LES LIGNES DE FREIN.

Décrochage

La possibilité que votre ARTIK 6 se trouve dans cette situation est peu probable 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 dans cette situation, continuez à freiner jusqu'à 100% et gardez les freins dans cette position. La voile bascule alors en arrière pour ensuite, par effet pendulaire, se positionner à la verticale du pilote avec une abattée préalable, dont l'ampleur dépendra de la façon dont la manœuvre aura été effectuée.

Lorsque vous entrez en décrochage, remontez les freins jusqu'à atteindre le point intermédiaire de la course totale de frein. L'aile va alors abattre rapidement vers l'avant et pourrait atteindre un point en dessous du pilote, il est absolument nécessaire de contrôler cette abattée par un tempo marquée et efficace. Il est très important de maintenir la pression de freinage jusqu'à ce que la voile revienne à sa position de vol aérienne normal.

Pour retourner au vol normal, il faut relâcher progressivement et symétriquement les freins. De cette façon, la voile va reprendre de la vitesse dans une abattée. 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-piloter à ce stade car la voile doit absolument reprendre de la vitesse pour sortir de ce décrochage. Si vous avez à piloter 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, lorsque l'extrémité de l'aile est coincée entre les lignes. Selon la nature de l'enchevêtrement, cette situation pourrait rapidement provoquer une mise en virage de l'aile. Les manœuvres correctives à utiliser sont les mêmes que celles qui sont appliquées dans le cas d'une fermeture asymétrique : contrôlez le cap en appliquant une tension sur le côté opposé et un transfert de poids. Ensuite, recherchez la ligne de stabilo (attachée à l'extrémité de l'aile). Cette ligne a une couleur différente et est située sur la position extérieure sur les élévateurs B.

Tirer sur cette ligne devrait aider à défaire la cravate. Si inefficace, volez vers l'atterrissage le plus proche en contrôlant la direction grâce au transfert de poids et l'utilisation du frein opposé au côté emmêlé. Soyez prudent lorsque vous tentez de défaire un enchevêtrement en volant près du sol ou d'autres voiles, votre trajectoire peut devenir assez aléatoire.

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 situations de vol critiques. L'ARTIK 6 est conçue pour restaurer le vol normal d'elle-même, ne la sur-pilotez pas et laissez voler votre aile!

En général, on peut dire que les réactions de la voile à la suite d'un sur-pilotage n'arrange pas les choses et influent sur l'intensité et la durée de la manœuvre. Il faut que le profil reprenne sa vitesse normale après toute action.

4.3 L'UTILISATION DE L'ACCELERATEUR

Le profil de l'ARTIK 6 a été conçu pour un vol stable sur toute la plage de vitesse. L'accélérateur peut être utilisé dans le vent fort ou les dégueulantes importantes. Lors de l'accélération de l'aile, le profil devient plus sensible à la turbulence et plus proche d'une fermeture frontale. Si une perte de pression dans l'aile interne est ressentie, la tension sur l'accélérateur doit être réduite au minimum et une légère traction sur les lignes de frein est recommandée pour augmenter l'angle d'incidence de l'aile. N'oubliez pas de rétablir la vitesse air après avoir corrigé l'angle d'attaque.

Il n'est PAS recommandé d'accélérer à proximité d'obstacles ou dans des conditions très turbulentes. Si nécessaire, ajustez constamment les mouvements et la pression sur la barre de vitesse tout en faisant de même pour les lignes de frein. Cet équilibre 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 ARTIK 6, vous serez obligé de piloter en utilisant les élévateurs C et votre corps pour voler vers l'atterrissage le plus proche. Piloter avec

les C est facile parce qu'il y a moins de pression. Il faut faire attention au sur-pilotage pour ne pas provoquer 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 freinage 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 est de bien inspecter les suspentes avant de gonfler l'aile pour décoller. Si vous découvrez un nœud juste avant le décollage, arrêtez immédiatement et ne décollez pas.

Malgré tout, si vous avez décollé avec un nœud, vous aurez à compenser la dérive (plus ou moins importante) en vous penchant du côté opposé au nœud et, en même temps, en freinant modérément du même côté que le nœud. Vous pouvez aussi essayer d'identifier la suspente avec le nœud et essayer de défaire le nœud en tirant dessus. N'essayez jamais de défaire un nœud près du relief. Si le nœud est bloqué, volez en assurant votre sécurité vers un endroit proche pour atterrir. 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 possibilités de décrochage ou de vrille à plat. Vérifiez qu'il n'y ait pas d'autres pilotes volant à proximité.

5. PERDRE DE L'ALTITUDE

Le fait de savoir descendre en se servant de différentes techniques est une ressource importante à utiliser dans 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'un professionnel compétent.

5.1 FAIRE LES OREILLES

Faire les oreilles est une technique de descente modérée, atteignant -3 à -4 m/s. La vitesse diminue de 3 à 5 Km/h et le pilotage est limité. Cette technique augmente aussi l'angle d'incidence et la charge sur la superficie de voile qui reste ouverte.

Technique standard

Pour effectuer la manœuvre des "grandes oreilles", prenez la ligne la plus à l'extérieur de chaque élévateur A et tirez-les simultanément et doucement vers l'extérieur et vers le bas. Les bouts d'ailes se replient. Pour rétablir la vitesse air et un angle d'attaque correct, accélérez une fois les oreilles tirées.

Gardez les oreilles tirées jusqu'à ce que vous ayez perdu l'altitude désirée. Lâchez les lignes pour regonfler les bouts d'ailes. Si les bouts d'ailes ne se regonflent pas, tirez progressivement sur un frein puis sur l'autre. Nous recommandons de regonfler les extrémités des ailes de manière asymétrique, sans changement majeur de l'angle d'incidence, en particulier lorsque vous volez près du sol ou que vous volez en turbulence.

Attention au risque de décrochage!

L'action d'atteindre les lignes A "4A3" pour tirer sur de grandes oreilles peut, par inadvertance, engendrer un tirage des freins. La même chose peut se produire lorsque nous maintenons les extrémités avec les lignes A "4A3", il est possible d'actionner accidentellement les freins. Sous un parapente avec de l'allongement, tirer de grandes oreilles signifie une augmentation significative de la traînée. D'autant que les oreilles ne se replient pas, elles pendent. L'augmentation de la traînée est plus prononcée que sur les ailes avec un allongement limité.

L'ARTIK 6 est conçue avec peu de corde, ce qui est un élément favorable pour la performance dans des conditions de vol normales. Cependant, ces caractéristiques peuvent engendrer quelques difficultés pour retrouver une vitesse de vol normale après une forte augmentation de l'angle d'incidence

et de la traînée qu'ajoutent les oreilles.

Ces particularités, associées à des conditions thermiques turbulentes, pourraient provoquer un décrochage involontaire.

La solution: de grandes oreilles peuvent encore être appliquées mais vous devez être pleinement conscient des points mentionnés ci-dessus et agir en conséquence. Pour éviter le décrochage, il suffit d'utiliser l'accélérateur à ½ débattement (c'est suffisant) pour augmenter la vitesse et diminuer l'angle d'incidence. Cela devrait vous permettre de maintenir une vitesse suffisante pour empêcher le décrochage. Attention à ne pas tirer sur les freins en faisant les oreilles car cela rendra le décrochage plus probable!

5.2 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 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 oppose 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 ensuite automatiquement au vol normal. Il vaut mieux relâcher les élévateurs de

manière rapide et sèche, que trop lente.

C'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.

5.3 360 DEGRES

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 avec beaucoup d'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 au virage. En même temps, il faut freiner brièvement et placer son poids à 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 qui dépend de la façon dont la manœuvre a été menée. Effectuez toujours ces manœuvres avec une hauteur suffisante, modérément et avec le consentement du passager.

Exercez ces mouvements avec modération à haute altitude.

5.4 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.

Ne pas chercher à descendre à tout prix dans des conditions turbulentes, éloignez-vous d'abord puis cherchez à descendre dans des conditions saines pour vous poser en sécurité.

6. MÉTHODES DE VOL SPÉCIALES

6.1 TREUILLAGE

L'ARTIK 6 ne pose pas de problèmes pour utilisation au treuil. Seul du personnel formé et qualifié doit 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. Le treuiller doit vous faire un briefing avant tout treuillage.

6.2 VOL ACROBATIQUE

Bien que l'ARTIK 6 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 différente d'un vol normal. Pour apprendre à maîtriser les manœuvres acro, vous devriez prendre des cours au-

dessus de l'eau, supervisés par un instructeur qualifié. Des vols acro vous amènent, 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 des manœuvres extrêmes, nous vous conseillons de faire réviser vos suspentes tous les six mois

7. SOIN ET MAINTENANCE

7.1 MAINTENANCE

Un entretien soigneux de votre équipement engendre un rendement supérieur. Outre les contrôles généraux, nous recommandons activement une maintenance régulière de votre équipement.

Une vérification pré-vol est obligatoire avant chaque vol. S'il y a des dommages sur l'équipement, vous devez l'inspecter et agir en conséquence.

Chez Niviuk, nous nous sommes fermement engagés à rendre la technologie accessible à tous les pilotes. Pour cette raison, toutes nos ailes sont équipées des dernières innovations. Grâce à nos technologies innovantes, l'aile a plus de sécurité et de performance, cela demande d'être soigneux à l'égard des matériaux qui composent l'aile.

Un impact du bord d'attaque contre une surface dure peut endommager le tissu ou la structure de la voile. Tous les incidents impliquant le bord d'attaque doivent faire l'objet d'un contrôle précis. Si une tige de Nitinol est endommagée, elles sont facilement remplaçables. Le tissu et les lignes n'ont pas besoin d'être lavés.

En cas de salissures, nettoyez-les avec un chiffon doux et humide, en utilisant uniquement de l'eau. N'utilisez pas de détergents ou d'autres produits chimiques. Si votre aile est mouillée au contact de l'eau, placez-la dans un endroit sec, aérez-la et éloignez-la de la lumière directe du soleil.

La lumière directe du soleil peut endommager les matériaux de l'aile et provoquer un vieillissement prématuré. Après l'atterrissage, ne laissez pas l'aile exposée au soleil. Pliez-la correctement et rangez-le dans son sac à dos.

Si vous volez dans un environnement sablonneux et que du sable s'est accumulé à l'intérieur de l'aile, retirez-le avant de plier. Les ouvertures au bout des ailes facilitent le retrait des objets du bord de fuite.

7.2 STOCKAGE

Il est important que l'aile soit correctement pliée lorsqu'elle est stockée. Gardez-la dans un endroit frais et sec loin des solvants, des carburants, des huiles et des rongeurs.

Ne laissez pas l'équipement dans un coffre de voiture. Un sac peut atteindre rapidement des températures allant jusqu'à 60°C ainsi stocké, ce qui peut endommager irrémédiablement votre matériel. Il est très important de plier et couvrir correctement l'aile avant stockage.

Il est essentiel que l'aile soit correctement pliée et emballée. En cas de stockage de longue durée, il est conseillé, si possible, que l'aile ne soit pas comprimée, elle doit être stockée de façon lâche et sans contact direct avec le sol.

L'humidité et le chauffage peuvent avoir un effet néfaste sur l'équipement.

7.3 CONTRÔLES ET CALLAGE

Inspections

L'ARTIK 6 doit être entretenue et contrôlée périodiquement. Une inspection doit être programmée toutes les 100 heures de vol ou tous les deux ans, selon la première éventualité (norme EN / LTF).

Nous recommandons fortement que toutes les réparations soient effectuées dans un atelier de réparation spécialisé par du personnel qualifié.

Cela garantira le maintien des performances d'origines ainsi qu'une conservation de l'homologation de votre ARTIK 6.

Une vérification pré-vol complète doit être effectuée avant chaque vol.

Vérification des lignes non gainées

L'ARTIK 6 est équipée de lignes non gainées. Leur durabilité est conforme aux normes. Leur résistance mécanique et aux UV est l'une des plus élevées de ce type de lignes.

Cependant, l'une des précautions découlant de l'utilisation de ces lignes est la nécessité de maintenir l'équilibre de votre ARTIK 6 dans les plages stipulées.

Nous recommandons un contrôle de calage après +/- 30 heures de vol, suite à la mise en place sous charge des fibres textiles et des éléments de la voile.

Pourquoi est-ce nécessaire?

Grâce à la recherche et à l'expérience acquises au fil du temps par notre équipe de R & D, nous sommes capables de prédire la performance et l'évolution des suspentes. En suivant les inspections recommandées, vous pourrez maintenir l'aile dans des conditions optimales. L'entretien effectué sur chaque aile sera différent en fonction des conditions de

vol spécifiques, du climat, de la température, de l'humidité, du type de terrain, de la charge alaire, etc.

7.4 RÉPARATIONS

Si la voile est endommagée, vous pouvez temporairement la réparer en utilisant du Ripstop que vous trouverez dans votre kit de réparation, si les coutures ne sont pas touchées. Tout dommage sur les suspentes doit faire l'objet d'un contrôle et d'une réparation. Se référer au plan de suspentage en fin de manuel.

Nous conseillons fortement que toutes les réparations ou modifications apportées à la voile soient assistées ou réalisées par des professionnels dans notre atelier officiel NIVIUK : <http://niviuk.com/content/service>. Toute modification du parapente par un atelier de révision externe invalidera la garantie du produit. Niviuk ne peut pas être tenu responsable des éventuels dommages causés par des modifications ou réparations de mauvaise qualité réalisées par des professionnels non qualifiés ou non certifiés par le fabricant.

8. SÉCURITÉ ET RESPONSABILITÉ

Le parapente est considéré comme un sport à risques, où la sécurité dépend directement de la personne qui le pratique. Un mauvais usage de l'équipement peut causer des blessures graves, voire 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.

N'utilisez pas cet équipement si vous n'êtes pas formé. Ne prenez pas de conseils auprès de quelqu'un qui n'est pas qualifié, ne vous référez qu'à des instructeurs ou moniteurs diplômés ou certifiés, et ne vous formez pas avec une personne non compétente.

9. GARANTIE

Cet équipement et tous ses composants sont garantis pendant 2 ans pour tout vice de fabrication.

Cette garantie ne couvre pas les dégâts liés à un mauvais usage, une utilisation anormale du matériel ou l'usure normale du matériel.

Toute modification du parapente ou de ses composants invalidera la garantie du produit et de son homologation.

a) Les éléments suivants ne sont pas considérés comme des modifications: calage du suspentage, réparation ou remplacement d'une suspente. Les points susmentionnés doivent être effectués selon les préconisations de NIVIUK et dans le respect de l'homologation.

10. ANNEXES

10. DONNÉES TECHNIQUES

10.1 DONNÉES TECHNIQUES

			21	23	25	27
ALVÉOLES	Nombre		66	66	66	66
ALLONGEMENT	À plat		6,3	6,3	6,3	6,3
SURFACE	À plat	m2	21,5	23	24,5	27
	Projetée	m2	18,33	19,61	20,89	23,02
ENVERGURE	À plat	m	11,64	12,04	12,42	13,04
CORDE	Envergure	m	2,27	2,35	2,43	2,55
SUSPENTES	Total	m	248	257	266	279
	Principal		2-1/4/2	2-1/4/2	2-1/4/2	2-1/4/2
ÉLÉVATEURS	Nombre	3+1	A-A'/B/C	A-A'/B/C	A-A'/B/C	A-A'/B/C
	Accélérateur	mm	160	200	200	200
POIDS TOTAL EN VOL	Min-Max	Kg	58-75	70-90	85-105	100-122
POIDS DE L'AILE		Kg	4,3	4,5	4,7	5
HOMOLOGATION	EN/LTF		C	C	C	C

10.2 DESCRIPTION DU MATERIEL

VOILERIE	MATERIAUX	FABRICANT
EXTRADOS	30 DMF / N20 DMF	DOMINICO TEX CO (KOREA)
INTRADOS	2044 32 PS	DOMINICO TEX CO (KOREA)
PROFIL SANS POINT D'ATTACHE	2044 32 FM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
DIAGONALES	30 DFM / 2044 32 FM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
POINT D'ATTACHE	LKI - 10	KOLON IND. (KOREA)
RENFORT DU POINT D'ATTACHE	RIPSTOP FABRIC	DOMINICO TEX CO (KOREA)
RENFORT DU BORD DE FUITE	MYLAR	D-P (GERMANY)
RENFORT CLOISONS	LTN-0.8 STICK	SPORTWARE CO.CHINA
FIL	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

SUSPENTAGE	MATERIAUX	FABRICANT
CASCADES SUPERIEURES	DC - 60	LIROS GMHB (GERMANY)
CASCADES SUPERIEURES	DC - 40	LIROS GMHB (GERMANY)
CASCADES INTERMEDIAIRES	DC - 60	LIROS GMHB (GERMANY)
CASCADES INTERMEDIAIRES	DC - 40	LIROS GMHB (GERMANY)
CASCADES INTERMEDIAIRES	A-8000/U 70	EDELRID (GERMANY)
CASCADES INTERMEDIAIRES	A-8000/U 90	EDELRID (GERMANY)
CASCADES INTERMEDIAIRES	A-8000/U 130	EDELRID (GERMANY)
CASCADES PRINCIPALES	A-8000/U 90	EDELRID (GERMANY)
CASCADES PRINCIPALES	A-8000/U 130	EDELRID (GERMANY)
CASCADES PRINCIPALES	A-8000/U 190	EDELRID (GERMANY)
CASCADES PRINCIPALES	A-8000/U 230	EDELRID (GERMANY)
CASCADES PRINCIPALES FREIN	TARAX-200	EDELRID (GERMANY)
FIL	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

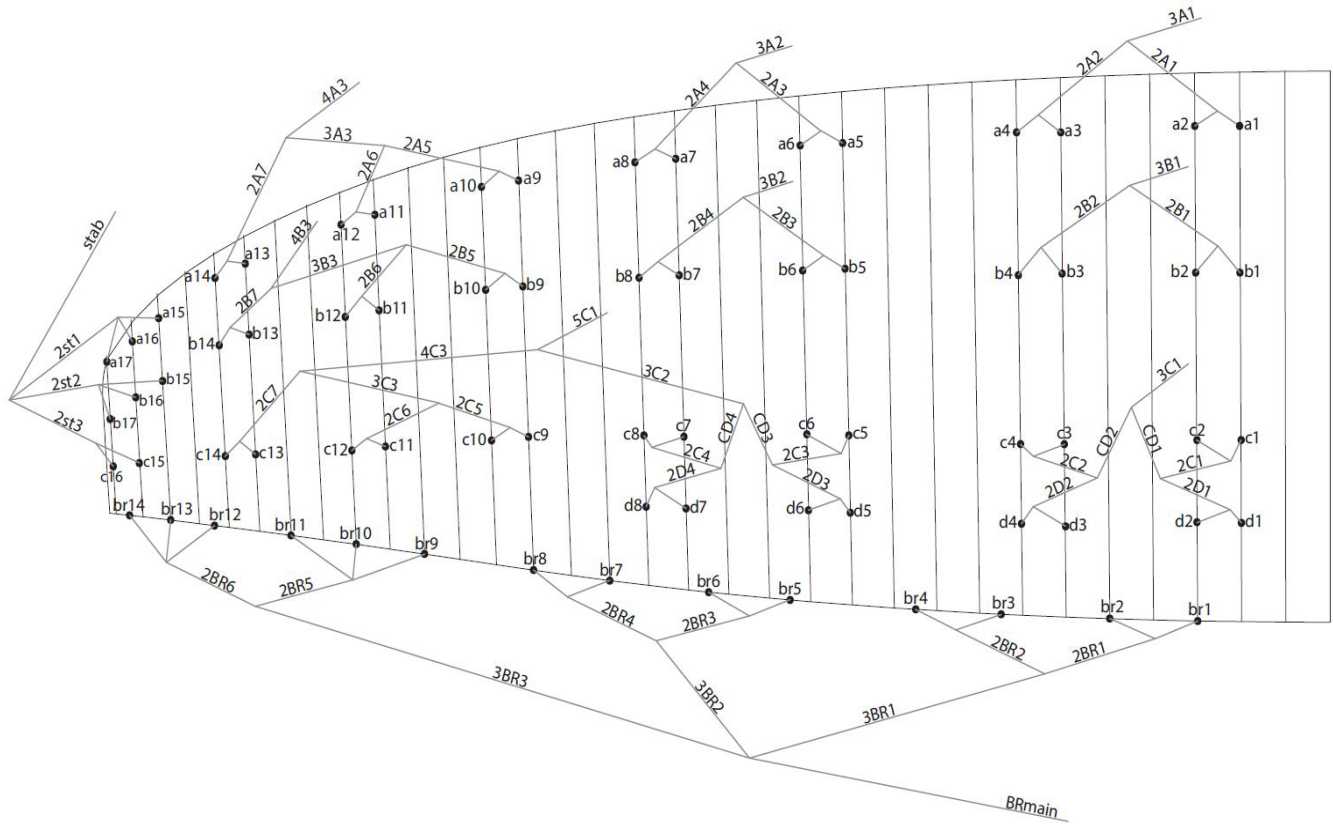
ÉLÉVATEURS	MATERIAUX	FABRICANT
SANGLES	3455	COUSIN (FRANCE)
INDICATEUR DE COULEUR	210D	TECNI SANGLES (FRANCE)
FIL	V138	COATS (ENGLAND)
IKS	3.5	ANSUNG PRECISION (KOREA)
POULIE	RF25109	RONSTAN (AUSTRALIA)

10.3 PLAN DES ÉLÉVATEURS ARTIK 6

A	A'	B	C
3A1	4A3	3B1	3C1
3A2		3B2	5C1
		4B3	
		stab	



10.4 PLAN DE SUSPENTAGE ARTIK 6



10.5 DIMENSIONS ARTIK 6 22

LONGUEURS TOTALES mm					
	A	B	C	D	BR
1	7189	7138	7209	7279	7474
2	7153	7101	7169	7241	7214
3	7112	7059	7130	7200	7064
4	7121	7067	7145	7211	7056
5	7048	6993	7108	7175	6912
6	7011	6956	7053	7119	6776
7	6950	6899	6949	7015	6692
8	6960	6910	6948	6997	6712
9	6871	6829	6912		6643
10	6810	6770	6867		6538
11	6697	6668	6849		6556
12	6686	6660	6885		6534
13	6610	6592	6899		6560
14	6613	6598	6932		6654
15	6444	6424	6437		
16	6389	6381	6425		
17	6378	6386			
LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS mm					
	500	500	500	500	NEUTRE
	330	355	385	500	ACCÉLÉRÉE

10.6 DIMENSIONS ARTIK 6 24

LONGUEURS TOTALES mm					
	A	B	C	D	BR
1	7442	7381	7455	7527	7742
2	7405	7344	7414	7489	7473
3	7365	7301	7375	7447	7319
4	7374	7311	7390	7459	7311
5	7296	7227	7354	7423	7163
6	7258	7189	7297	7366	7022
7	7196	7131	7191	7258	6935
8	7206	7143	7190	7240	6956
9	7121	7068	7148		6881
10	7058	7008	7102		6773
11	6942	6902	7083		6792
12	6931	6894	7120		6771
13	6846	6823	7135		6798
14	6848	6829	7169		6895
15	6670	6648	6662		
16	6612	6603	6649		
17	6601	6608			
LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS mm					
	500	500	500	500	NEUTRE
	330	355	385	500	ACCÉLÉRÉE

10.7 DIMENSIONS ARTIK 6 26

LONGUEURS TOTALES mm					
	A	B	C	D	BR
1	7680	7616	7693	7769	7993
2	7642	7579	7652	7729	7715
3	7601	7536	7612	7687	7555
4	7612	7546	7628	7700	7548
5	7532	7468	7592	7663	7394
6	7493	7430	7534	7604	7250
7	7430	7371	7424	7494	7162
8	7441	7383	7423	7475	7184
9	7352	7299	7381		7108
10	7287	7236	7333		6997
11	7168	7127	7314		7017
12	7156	7119	7352		6995
13	7067	7043	7365		7023
14	7070	7049	7401		7123
15	6887	6865	6879		
16	6828	6819	6866		
17	6816	6824			
LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS mm					
	500	500	500	500	NEUTRE
	330	355	385	500	ACCÉLÉRÉE

10.7 DIMENSIONS ARTIK 6 28

LONGUEURS TOTALES mm					
	A	B	C	D	BR
1	7983	7919	8000	8078	8336
2	7944	7881	7957	8037	8048
3	7902	7838	7917	7995	7884
4	7913	7850	7934	8009	7877
5	7831	7770	7901	7974	7717
6	7791	7730	7840	7913	7567
7	7726	7669	7727	7799	7476
8	7737	7682	7726	7780	7501
9	7646	7596	7688		7427
10	7578	7531	7637		7312
11	7455	7418	7617		7334
12	7443	7409	7656		7311
13	7357	7331	7668		7341
14	7360	7338	7704		7445
15	7168	7145	7159		
16	7106	7097	7145		
17	7094	7103			
LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS mm					
	500	500	500	500	NEUTRE
	330	355	385	500	ACCÉLÉRÉE

11. HOMOLOGATION

ARTIK 6 21

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Pré-au-Comte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes.



Classification: **C**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and LTF NFL II-91/09:

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

AK NIVIUK

PG_1751.2020

19.01.2021

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Artik 6 21

ARTIK621V1

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	75	Range of speed system (cm)	16
Minimum weight in flight (kg)	58	Speed range using brakes (km/h)	14
Glider's weight (kg)	4.3	Total speed range with accessories (km/h)	29
Number of risers	3	Range of trimmers (cm)	0
Projected area (m2)	18.33		

Harness used for testing (max weight)

Harness type		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 100 hours of use or every 24 months	
Harness brand	Supair	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Access S	Person or company having presented the glider for testing: None	
Harness to risers distance (cm)	42		
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
B A A A A A A A B A A A C A A A B A A B A 0

ARTIK 6 23

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Pré-au-Comte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes.



Classification: **C**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and LTF NFL II-91/09:

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

AK NIVIUK

PG_1733.2020

23.10.2020

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Artik 6 23

ARTIK6423

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	90	Range of speed system (cm)	20
Minimum weight in flight (kg)	70	Speed range using brakes (km/h)	14
Glider's weight (kg)	4.5	Total speed range with accessories (km/h)	29
Number of risers	3	Range of trimmers (cm)	0
Projected area (m2)	19.61		

Harness used for testing (max weight)

Harness type		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 100 hours of use or every 24 months	
Harness brand	Flugsau	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	X-Light M	Person or company having presented the glider for testing: Tim Rochas	
Harness to risers distance (cm)	40		
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
B A B C A A A A A C A A A B A A A B A A B A 0

11. HOMOLOGATION

ARTIK 6 25

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Prê-au-Comte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



Classification: **C**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and LTF NFL II-91/09:

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_1734.2020

23.10.2020

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Artik 6 25

ARTIK6424

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	105	Range of speed system (cm)	20
Minimum weight in flight (kg)	85	Speed range using brakes (km/h)	14
Glider's weight (kg)	4.7	Total speed range with accessories (km/h)	29
Number of risers	3	Range of trimmers (cm)	0
Projected area (m2)	20.29		

Harness used for testing (max weight)

Harness type		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 100 hours of use or every 24 months	
Harness brand	Advance	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Success 4 L	Person or company having presented the glider for testing: Tim Rochas	
Harness to risers distance (cm)	44		
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
B A A C A A A A C A A B A A A A A A B A 0

ARTIK 6 27

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Prê-au-Comte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



Classification: **C**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and LTF NFL II-91/09:

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_1750.2020

09.12.2020

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Artik 6 27

ARTIK627V1

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	122	Range of speed system (cm)	19
Minimum weight in flight (kg)	100	Speed range using brakes (km/h)	14
Glider's weight (kg)	5	Total speed range with accessories (km/h)	29
Number of risers	3	Range of trimmers (cm)	0
Projected area (m2)	23.02		

Harness used for testing (max weight)

Harness type		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 100 hours of use or every 24 months	
Harness brand	Advance	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Success 4 L	Person or company having presented the glider for testing: None	
Harness to risers distance (cm)	44		
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
B A B A A A A A C A A B B A A A A A B A 0

