

BETRIEBSANLEITUNG

KOYOT 2



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

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

info@niviuk.com www.niviuk.com

INHALT

1. WILLKOMMEN	4	12. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN	10
2. ZUM GEBRAUCH DES HANDBUCHES	4	12.1 OHREN ANLEGEN	10
3. EIGENSCHAFTEN DES KOYOT 2	4	12.2 B-STALL	11
4. ZULASSUNG	4	12.3 STEILSPIRALE	11
5. FLUGVERHALTEN	5	13. WEITERE HINWEISE	11
6. MATERIALIEN	5	13.1 SCHLEPPBETRIEB	11
7. LIEFERUMFANG	6	13.2 KUNSTFLUG	11
8. INBETRIEBNAHME	6	14. ZUSAMMENLEGEN DES GLEITSCHIRMES	12
8.1 GEEIGNETE GURTZEUGE	6	15 NATUR- UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN	12
8.2 EINSTELLUNG DES BESCHLEUNIGERS	6	16. WARTUNG UND PFLEGE	12
8.3 BREMSEINSTELLUNGEN	7	16.1 WARTUNG	12
8.4 CHECKLISTE BEI INBETRIEBNAHME	7	16.2 LAGERUN	12
8.5 STARTVERHALTEN	7	16.3 REPARATUREN	12
8.6 LANDUNG	7	16.4 LISTE DER ERSATZTEILE	12
8.7 FLIEGEN IN TURBULENZ	7	17. ENTSORGUNG	13
8.8 DOPPELSITZIGES FLIEGEN	8	18. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG	13
9. BESONDERE FLUGZUSTÄNDE	8	19. GARANTIE	13
9.1 ASYMMETRISCHER KLAPPER	8	20. TECHNISCHE DATEN	14
9.2 FRONTKLAPPER	8	20.1 LEINENPLAN	15
9.3 TRUDELN	8	20.2 TRAGEGURTE	16
9.4 SACKFLUG	8	20.3 ÜBERSICHTSZEICHNUNG	18
9.5 FULLSTALL	9	21. LEINENLÄNGEN	19
9.6 LEINENKNOTEN IM FLUG	9	22. MUSTERPRÜFUNG	22
9.7 VERHÄNGER	9		
9.8 ÜBERSTEUERN	10		
10. GEBRAUCH DES BESCHLEUNIGERS	10		
11. FLIEGEN OHNE BREMSLEINENEINSATZ	10		



1. WILLKOMMEN

Wir möchten dich herzlich willkommen heißen in unserem Team und danken dir für das Vertrauen in unsere NIVIUK Gleitschirme. Gerne möchten wir mit dir das Wissen und die Passion teilen, welche zur Herstellung dieses Gleitschirmes nötig war. Der KOYOT 2 ist der erste Schirm in der Palette der NIVIUK Gleitschirme und wurde gebaut um den Einstieg in die Gleitschirmfliegerei möglichst einfach und schön zu gestalten.

Am Boden wie in der Luft, in ruhigen wie in anspruchsvollen Bedingungen wirst du den Koyot 2 immer mit viel Freude fliegen. Das sehr direkte Feedback vom Schirm zum Piloten ermöglicht eine perfekte Harmonie. Der Vorgänger des Koyot 2 setzte schon neue Meilensteine in seiner Klasse bezüglich Leistung und Sicherheit, welche durch den Koyot 2 durch die Verwendung von neuesten Profilen noch weiter gesteigert werden konnten. Fliege mit Vertrauen und Komfort, ohne Beschränkungen oder Kompromissen. Der Koyot 2 gehorcht dir, er versteht dich und deine Fortschritte sind ein logisches Resultat, welche dich nach neuen Zielen greifen lassen. Wir sind sicher, dass du die Flüge mit diesem Gleitschirm genießen wirst und dass du unseren Slogan verstehen wirst: „auf die kleinen Details kommt es an, wenn man Großes erreichen will“

Wir möchten dich in deinem Interesse bitten, dieses Handbuch ausführlich zu lesen.

Dein NIVIUK Gleitschirm-Team

2. ZUM GEBRAUCH DES HANDBUCHES

Dieses Handbuch stellt dir die Informationen zur Verfügung, die dich mit deinem NIVIUK Koyot 2 vertraut machen. Obwohl in diesem Handbuch verschiedene Fluganleitungen stehen ersetzt dieses Handbuch nicht den Besuch einer Gleitschirmschule, welcher zum Erlernen des Gleitschirmfliegens notwendig ist.

Trotzdem ist die Lektüre dieses Handbuches wichtig, da hierin spezifische Informationen zu dem KOYOT 2 Gleitschirm zu finden sind.

Falsche Nutzung der Gleitschirmausrüstung kann zu schweren Verletzungen oder dem Tod führen.

3. EIGENSCHAFTEN DES KOYOT 2

Für wen ist er gebaut worden?

Die Hauptzielsetzung beim KOYOT 2 liegt darin: die Forderungen eines Flugschülers während seiner Ausbildung zu erfüllen und die Forderungen eines Gelegenheitspiloten zu erfüllen. Dadurch erfüllt der KOYOT 2 die folgenden Anforderungen:

- Maximale Flugsicherheit in allen Flugsituationen
- Maximalen Pilotenkomfort in der Luft

4. ZULASSUNG

Der KOYOT 2 ist neben den oben genannten Forderungen natürlich noch den Forderungen der Zulassung gerecht geworden. So haben die Größen 22, 24, 26, 28 und 31 alle die Zulassungsanforderungen nach LTF/EN-A bestanden.

Weiterhin bestand der KOYOT 2 den Lasttest ohne irgendein Problem mit 8g. Dieser Test wurde durch die Schweizer Air-Turquoise durchgeführt.

5. FLUGVERHALTEN

Um den Anforderungen des Gleitschirmes gerecht zu werden hat das NIVIUK Team sehr intensive und methodische Entwicklungsarbeit geleistet. Mehrere Prototypen wurden gebaut und viele Stunden mit Testflügen verbracht um dem Schirm den unschlagbaren Schliff zu geben, den er jetzt hat: Leichtes Handling, präzises Steuerverhalten, Wendigkeit, sicheres und angenehmes Flugverhalten und noch weitere gute Eigenschaften.

Die Groundhandlingeigenschaften des Flügels stellen schon seine Stärken gut heraus. Seine Leichtigkeit, nicht nur gewichtsmäßig, sondern auch im Steuerverhalten, geben dem Piloten die Freiheit alle Figuren so zu fliegen, wie er es will.

Die Performance des Segels zeigt klar, dass Leichtigkeit und Leistungsfähigkeit sich nicht ausschließen. Sogar in den turbulentesten Bedingungen werden alle Steuerimpulse exakt angenommen und das Verhalten des KOYOT 2 ist das erwartete.

Der Pilot wird die Wendigkeit des Flügels in allen Situationen schätzen lernen. Sie ermöglicht ihm auch über seinen Könnenstand hinaus fliegerisch dazuzulernen, ohne das Risiko einer gefährlichen Schirmreaktion einzugehen.

Die Sicherheit des Schirmes wird auch durch seine exzellenten Zulassungsergebnisse bestätigt. Trotzdem ist es wichtig zu bedenken, dass auch der beste Gleitschirm in der Hand eines schlechten Piloten kein Happy End garantiert.

Das hohe Sicherheitspotenzial des KOYOT 2 sollte begleitet werden durch eine zu ihm passende, sichere Ausrüstung, wie Gurtzeug, Helm usw. Das gute Flugverhalten des KOYOT 2 wird dir viele schöne Flugstunden ermöglichen.

6. MATERIALIEN

Beim KOYOT 2 wurden nicht nur neue Designmethoden verwendet, sondern auch neue Herstellungstechnologien. Oliviers Computer ermöglicht ein millimetergenaues Schneiden des Tuches. Ein automatisches, Laser gesteuertes Programm schneidet jedes Teilstück des Schirmes. Das Programm schneidet nicht nur das Tuch, sondern markiert es auch mit Hilfslinien und versieht es mit Kennnummern. All dies geschieht automatisch, ohne Handarbeit, wodurch menschliche Fehler vermieden werden.

Die Leinen werden halbautomatisch hergestellt und die Vernähung durch Spezialisten überwacht. Das Puzzle des zusammensetzen des Schirmes wird durch diese Methode viel einfacher gemacht. Dadurch sparen wir Ressourcen und erhöhen die Effizienz der Qualitätskontrolle. Alle Teilstücke des Gleitschirmes werden nach den strengen Regeln des automatisierten Herstellungsprozesses zusammen gesetzt.

Alle NIVIUK Gleitschirme werden einer extrem genauen und effektiven Endkontrolle unterzogen. Dabei wird jede Leine einzeln gemessen. Jeder Schirm wird für eine letzte Sichtkontrolle gefüllt.

Jeder Gleitschirm wird so zusammengelegt, wie es am schonendsten für die verwendeten Materialien ist.

NIVIUK Gleitschirme werden aus den besten Materialien hergestellt um den höchsten Anforderungen an Leistungsfähigkeit, Haltbarkeit und Sicherheit gerecht zu werden.

Informationen über die verwendeten Materialien findest du auf der letzten Seite des Handbuchs.

7. LIEFERUMFANG

Der KOYOT 2 wird mit verschiedenen Ausrüstungsteilen ausgeliefert, welche eine wichtige Rolle bei der Benutzung, dem Transport und der Lagerung des Gleitschirmes spielen.

Der Gleitschirm wird mit einem Rucksack ausgeliefert, der groß genug ist, um die gesamte Ausrüstung aufzunehmen. Beim Rucksack wurde darauf geachtet, einen guten Tragekomfort zu ermöglichen. Weiterhin wird der KOYOT 2 mit einem Innenpacksack ausgeliefert, welcher ihn vor Beschädigungen schützen soll. Ein Kompressionsband ermöglicht es dir den Schirm so klein wie möglich zu packen.

Darüber hinaus haben wir dem KOYOT 2 ein kleines Reparaturset mit selbstklebendem Rippstopp-Segeltuch beigelegt und einen USB-Stick mit allen relevanten Information, wie zum Beispiel diesem Handbuch. Das Handbuch soll dir alle Fragen beantworten.

Zusätzlich ist noch ein Quick-Reference Handbuch beigelegt.

8. INBETRIEBNAHME

Wir empfehlen dir den Schirm das erste Mal in einem Schulungsgelände auszuprobieren. Wähle einen Tag mit passenden Wetterbedingungen, um dich mit dem KOYOT 2 vertraut zu machen.

8.1 GEEIGNETE GURTZEUGE

Der KOYOT 2 hat die LTF EN-A Zulassung in Kombination mit einem GH-Gurtzeug bestanden. Damit kann er mit den meisten Gleitschirmgurtzeugen geflogen werden. Der empfohlene Karabinerabstand hängt von der Größe des Gleitschirmes ab und beträgt:

42 cm für die Größe 22

44 cm für die Größe 24 und 26

46 cm für die Größe 28 und 31

Wird der Gleitschirm mit einem anderen Karabinerabstand geflogen, so können sich seine Reaktionen deutlich von den erwarteten unterscheiden.

8.2 EINSTELLUNG DES BESCHLEUNIGERS

Der KOYOT 2 ist mit einem Beschleunigungssystem ausgerüstet, das mit dem Fuß bedient werden soll. Das Beschleunigungssystem muss vor dem ersten Flug eingestellt werden. Der Fuß-Beschleuniger muss entsprechend den Vorgaben des Gurtzeuges eingebaut werden und die Länge an den Piloten angepasst werden.

An den meisten handelsüblichen Gurtzeugen sind Rollen für den Beinstrecker montiert. Sollten sich am Sitzgurt noch keine Rollen oder Schlaufen zur Befestigung von Rollen befinden, so muss man beim Annähen die Position genau überdenken, um ein „Aushebeln“ des Körpers beim Beschleunigen zu verhindern.

Die Beschleunigerseile werden am Alurohr des Beinstreckers befestigt, von vorne durch die Rollen am Gurtzeug nach oben geführt und in der richtigen Länge an die „Brummel-Haken“ geknotet.

Bei richtiger Einstellung der Beschleunigerseile ist einerseits das Pedal mit angewinkelten Beinen während des Fluges leicht zu erreichen und andererseits

durch Strecken der Beine der gesamte Trimmweg nutzbar.

Funktion:

Der Pilot betätigt mit dem Fußpedal einen Flaschenzug, der die Kraft halbiert

und die A-, B- und C-Gurte verkürzt.

Achtung: Stelle sicher, dass der Fußbeschleuniger in keiner Situation die Auslösung des Rettungssystems behindert.

Achtung: Stelle sicher, dass bei freigegebenem Beschleuniger kein Zug auf den Tragegurten vorhanden ist! Bei voll durchgestreckten Beinen sollte der Beschleuniger bis vollen Beschleunigerweg betätigt werden können.

8.3 BREMSEINSTELLUNGEN

Die Bremsleinen werden werkseitig wie bei der Zulassung eingestellt. Sollte diese Einstellung nicht zu dem Piloten passen, können sie an den Piloten angepasst werden. Wir empfehlen aber die Länge erst einmal nicht zu ändern, sondern einige Flüge mit der Originaleinstellung durchzuführen, um mit den Flugeigenschaften des KOYOT 2 vertraut zu werden. Die Verstellung der Bremsen sollte nur durch geschultes Personal gemacht werden. Eine Verkürzung der Bremsen darf nicht dazu führen, dass bei freigegebenen Bremsen der Schirm bereits angebremst fliegt. Die Bremsleinen sollten symmetrisch verstellt werden. Der empfohlene Knoten ist der Palstek.

8.4 CHECKLISTE BEI INBETRIEBNAHME

Beim Auslegen:

- Schirmkappe ohne Beschädigungen
- Tragegurte ohne Beschädigungen
- Leinenschlösser fest verschlossen
- Fangleinenvernähung am Tragegurt
- alle Fangleinen frei von der Kappe zum Tragegurt, Bremsleinen

Beim Anziehen des Gurtzeugs:

- Rettungsgerätegriff (Splints)
- Schnallen (Beinschlaufen, Brustgurt) geschlossen
- Hauptkarabiner

Vor dem Start:

- Speedsystem eingehängt
- Gurte nicht verdreht
- Bremsgriffe in der Hand, Bremsleinen frei
- Pilotenposition mittig (alle Leinen gleich gespannt)
- Windrichtung
- Hindernisse am Boden
- freier Luftraum

8.5 STARTVERHALTEN

Ziehe den Schirm langsam und progressiv auf. Der KOYOT 2 füllt sich einfach und erfordert dazu keinen übermäßigen Impuls. Der KOYOT 2 neigt nicht zum Überschießen. Die Starteigenschaften des KOYOT 2 erlauben eine perfekte Kontrollphase und geben dir genug Zeit für die Startentscheidung.

Wenn immer die Windbedingungen es erlauben, empfehlen wir dir einen Rückwärtsstart. Dieser erleichtert die Kontrolle des Schirmes in der Aufziehphase, Störungen werden sofort erkannt. Der KOYOT 2 lässt sich so auch bei starkem Wind gut aufziehen.

Die Wahl des Startplatzes ist für einen erfolgreichen Startplatz entscheidend. Wähle einen Startplatz, der zu der Windrichtung optimal ausgerichtet ist. Lege den Gleitschirm bogenförmig aus.

8.6 LANDUNG

Der KOYOT 2 landet sich sehr einfach. Die Fluggeschwindigkeit lässt sich durch entsprechenden Steuerinput leicht in Steigen verwandeln. Er verfügt über eine hohe Fehlertoleranz. Die Bremsen müssen nicht gewickelt werden, um eine höhere Bremswirkung zu erzeugen.

8.7 FLIEGEN IN TURBULENZ

Der KOYOT 2 bietet entsprechend seiner Einstufung ein hohes Maß an passiver Sicherheit und damit eine hohe Stabilität in turbulenten Flugbedingungen. Trotzdem sollte jeder Gleitschirm aktiv geflogen werden, da der Pilot letztendlich den entscheidenden Sicherheitsfaktor darstellt.

Wir empfehlen einen aktiven Flugstil mit feinfühligem Bremseinsatz. Der Pilot sollte nach der Korrektur die Bremsen wieder freigeben. Ziehe die Bremsen nicht länger, als für die Korrektur notwendig, da ein Überbremsen des Gleitschirmes zu einem Strömungsabriss führen kann.

8.8 DOPPELSITZIGES FLIEGEN

Dieser Schirm ist für den doppelsitzigen Einsatz weder geeignet noch zugelassen.

9. BESONDERE FLUGZUSTÄNDE

Wir empfehlen besondere Flugzustände im Rahmen eines Sicherheitstrainings zu erlernen.

9.1 ASYMMETRISCHER KLAPPER

Trotz der großen Stabilität des KOYOT 2 kann es in starken Turbulenzen zum Einklappen eines Teiles oder des ganzen Flügels kommen. Das geschieht normalerweise nur, wenn der Pilot den Schirm nicht aktiv fliegt.

Bei einem einseitigen Klapper kommt es zu einer Entlastung der kollabierenden Seite an der Bremse sowie am Tragegurt. Soll der Klapper verhindert werden, musst du die Seite, die entlasten will anbremsen. Dadurch wird der Anstellwinkel auf dieser Seite erhöht und der Klapper eventuell verhindert.

Falls es trotzdem zum Klapper kommt, wird der KOYOT 2 nicht aggressiv reagieren. Die Wegdreh Tendenz zur geklappten Seite ist relativ gering und leicht zu stabilisieren. Stabilisiere die Flugrichtung durch Gewichtsverlagerung und leichten Bremseninsatz auf der offenen Seite. Der Schirm wird normalerweise wieder selbstständig öffnen. Sollte dies aber nicht erfolgen, ziehe die Bremsleine der geklappten Seite kurzzeitig voll durch. Achte darauf, die offene Seite dabei nicht zu überbremsen. Lass den Schirm nach dem Klapper wieder seine nötige Flugeschwindigkeit aufnehmen.

9.2 FRONTKLAPPER

Bei normalen Flugbedingungen macht die Auslegung des KOYOT 2 einen Frontklapper äußerst unwahrscheinlich, da das verwendete Profil einen sehr hohen Anstellwinkelbereich toleriert.

Ein Frontklapper wird nur bei heftigen Turbulenzen auftreten, zum Beispiel beim Herausfliegen aus einer starken Thermik oder bei zu weit betätigtem Beschleuniger in turbulenten Verhältnissen. Bei einem Frontklapper füllt sich die Kappe des KOYOT 2 normalerweise wieder selbstständig, ohne Tendenz zum Wegdrehen. Die Bremsen sollten vollständig gelöst werden, um die optimale Flugeschwindigkeit wieder zu erlangen. Das Beschleunigungssystem sollte ebenfalls gelöst werden.

Ein kurzer, symmetrischer Bremsleieneinsatz kann die Öffnung beschleunigen, danach müssen die Bremsen umgehend wieder frei gegeben werden.

9.3 TRUDELN

Dieses Flugmanöver gehört nicht zu den normalen Flugmanövern des KOYOT 2. Trotzdem kann es unter gewissen Umständen eintreten, zum Beispiel, wenn ein Kurvenflug bei sehr langsamer Flugeschwindigkeit (viel Bremse) erzwungen wird. Es ist nicht einfach einen guten Rat zu dieser Flugfigur zu geben, da sie sehr unterschiedlich ausfallen kann. Denke daran, dass der Flügel wieder seine Flugeschwindigkeit zum Fliegen benötigt. Um dies zu erreichen, löse den Bremsleinen Druck progressiv und lasse das Segel wieder anfahren. Die normale Reaktion besteht aus einem seitlichen Abtauchen mit einer Wegdreh Tendenz um weniger als 360°.

9.4 SACKFLUG

Die Möglichkeit, dass ein Sackflug unabsichtlich passiert, ist aufgrund der Auslegung des KOYOT 2 äußerst unwahrscheinlich. Falls es doch passiert, fühlt es sich an, als ob das Segel nicht mehr vorwärts fliegen würde. Das Segel fühlt sich weich an und der Bremsdruck lässt nach,

obwohl die Kappe vollständig gefüllt ist. Die korrekte Reaktion besteht aus dem Nachlassen der Bremsen und dem Vordrücken der A-Tragegurte oder der Gewichtsverlagerung zu einer Seite, ohne an der Bremse zu ziehen.

9.5 FULLSTALL

Es ist praktisch unmöglich mit dem KOYOT 2 unabsichtlich in einen Fullstall zu geraten, solange die Bremsleineneinstellung nicht geändert wurde. Um einen Fullstall zu fliegen, musst du den Schirm auf die Minimalgeschwindigkeit herunter bremsen. Nachdem dieser Punkt erreicht worden ist, ziehst Du die Bremse symmetrisch weiter bis auf 100% und hältst sie dort. Der Schirm wird erst nach hinten wegkippen und sich dann wieder über dich positionieren, leicht schlagend, je nachdem wie das Manöver ausgeführt wurde. Wenn Du diese Flugfigur durchführen willst, handle entschlossen und ohne Zweifel. Die Bremse darf auf keinen Fall auf gelöst werden, während der Schirm nach hinten kippt. Wird die Bremse in dem Moment gelöst, wenn die Kappe hinter dem Piloten ist, schießt der Schirm sehr weit nach Vorne mit der Gefahr, dass der Pilot in die Kappe fällt. Deshalb ist es sehr wichtig den Bremsdruck zu halten, bis der Schirm wieder über dem Piloten steht.

Um wieder in die normale Fluglage zu gelangen wird die Bremse progressiv und symmetrisch gelöst. Dies erfolgt idealerweise, wenn sich der Schirm vor dem Piloten befindet. Der Schirm muss dann nach Vorne nicken, damit sich die Strömung wieder komplett anlegt. Das Nach-Vorne-Nicken darf nicht durch Überbremsen verhindert werden. Falls es dabei zu einem Frontstall kommt, kann dieser durch einen kurzen, symmetrischen Bremsleinenzug schneller geöffnet werden.

9.6 LEINENKNOTEN IM FLUG

Die beste Methode um Verknötungen oder Verhänger zu vermeiden ist eine gute Startvorbereitung. Solltest du trotzdem beim Aufziehen eine Störung bemerken, brich den Start ab.

Falls du trotz einer Kappenstörung gestartet bist, wird dein Flügel wahrscheinlich nach einer Seite ziehen. Versuche die Flugrichtung über Gewichtsverlagerung und gefühlvollem Bremsleineneinsatz zu korrigieren. Bei genügend Geländeabstand kannst du versuchen durch Ziehen an der verknöteten Leine die Störung zu beseitigen. Achtung: Ziehe dabei nicht zu stark an den Leinen, vor allem nicht an der Bremsleine! Achte auf Richtung und Geschwindigkeit sowie ausreichend Abstand zu Hindernissen.

Falls sich die Störung nicht beheben lässt, fliege den nächstmöglichen Landeplatz an. Achte dabei auf gefühlvolle Steuerung.

9.7 VERHÄNGER

Von allen Situationen, die beim Flugbetrieb mit dem KOYOT 2 auftauchen können, ist dies die unwahrscheinlichste. Dies liegt in der richtigen Auslegung der Streckung und der Leinenpositionierung des Schirmes begründet.

Ein Verhänger könnte nach einem einseitigen Klapper auftreten, bei dem sich ein Flügelende in den Leinen verhängt. Diese Situation kann sehr schnell zu einem gefährlichen Wegdrehen des Schirmes führen. Die Ausleitung ist die gleiche wie bei einem einseitigen Klapper: die Drehung muss durch Gegenbremsen und Gewichtsverlagerung gestoppt werden. Danach suche die Stabiloleine. Sie hat eine andere Farbe und ist auf dem B-Tragegurt aufgehängt. Ziehe an der Stabiloleine, bis sie straff ist. Dadurch sollte sich der Verhänger lösen. Falls sich der Verhänger nicht lösen lässt, versuche durch Gewichtsverlagerung und gefühlvollem Bremsleineneinsatz auf der nicht verhängten Seite den nächst gelegenen Landeplatz anzufliegen. Achte auf genügend Abstand zum Gelände und zu anderen Flugobjekten beim Lösen des Verhängers, da du eventuell die Flugrichtung änderst.

9.8 ÜBERSTEUERN

Die meisten Flugunfälle passieren dadurch, dass die Piloten zu stark an den Bremsen ziehen und dadurch abnormale Flugzustände erzeugen. Denke immer daran, dass der KOYOT 2 so ausgelegt ist, dass er selbsttätig in eine normale Fluglage zurückkehrt.

10. GEBRAUCH DES BESCHLEUNIGERS

Das Profil des KOYOT 2 ist so ausgelegt, dass es über den gesamten Geschwindigkeitsbereich stabil fliegt. Bei der Erfüllung der Zulassungsanforderungen

LTF EN-A wurde dies bestätigt. Die Benutzung des Beschleunigers ist sinnvoll bei starkem Wind oder in fallender Luftmasse. Durch die Benutzung des Beschleunigers wird das Profil allerdings empfindlicher für Turbulenzen und Klapper. Falls der Segeldruck nachlässt sollte der Beschleuniger nicht mehr getreten werden und der Schirm evtl. leicht angebremst werden.

Der Einsatz des Beschleunigers wird nicht empfohlen bei geringem Bodenabstand und in turbulenten Bedingungen. Das angepasste Treten und Nachlassen des Beschleunigers gekoppelt mit einem angepassten, gefühlvollen Bremsleieneinsatz, ist die hohe Schule des aktiven Fliegens.

11. FLIEGEN OHNE BREMSLEINENEINSATZ

Falls aus irgendeinem Grund die Bremsleinen nicht benutzt werden können, kann der KOYOT 2 auch über die D-Tragegurte und über Gewichtsverlagerung gesteuert werden. Die D-Tragegurte sind dabei vorsichtig zu bedienen, da sie sehr wenig Last haben und ein Überziehen zu einem Strömungsabriss oder zum Trudeln führen können. Bei der Landung sollte der Schirm mit voller Geschwindigkeit anfliegen und erst kurz vor dem Boden über einen symmetrischen Zug an den D-Tragegurten gebremst werden. Diese Bremsmethode ist nicht so effektiv, wie der

normale Bremsleieneinsatz und somit wird die Landegeschwindigkeit höher sein.

12. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN

Die Schnellabstiegsmethoden solltest du im Rahmen eines Sicherheitstrainings erlernen.

12.1 OHREN ANLEGEN

Das Ohrenanlegen stellt eine moderate Abstieghilfe dar. Die erzielten Sinkgeschwindigkeiten liegen bei -3 bis -4 m/s. Die Vorwärtsgeschwindigkeit verringert sich dabei geringfügig um 3-5 km/h, was durch den Einsatz des Beschleunigungssystems ausgeglichen werden kann. Die Steuerung erfolgt nur noch über Gewichtsverlagerung.

Um die Ohren anzulegen, nimm die äußeren A-Leinen so hoch wie möglich in die Hand und ziehe sie nach außen unten. Die Flügelenden werden nach innen klappen.

Zum Lösen wird zunächst der Beschleuniger und danach die A-Leinen wieder frei gegeben. Die Flügelenden füllen sich dann von alleine. Soll das Füllen beschleunigt werden, wird erst eine andere Bremsleine leicht gezogen und wieder freigegeben und anschließend die andere. Wir empfehlen ein Ohr nach dem anderen zu öffnen, um den Anstellwinkel nicht zu plötzlich zu ändern.

Der KOYOT 2 ist mit einem Ohren-Anlege-Hilfssystem ausgerüstet, welches auf Wunsch auch abmontiert werden kann.

12.2 B-STALL

Beim B-Stall verliert der Gleitschirm seine Vorwärtsfahrt vollständig und die Richtung kann nicht mehr gesteuert werden. An der Kappe reißt die Strömung komplett ab.

Um dieses Manöver durchzuführen werden die B-Tragegurte unter den Schäkeln gefasst, 20 – 30 cm symmetrisch herunter gezogen und in dieser Position gehalten. Um das Profil des Gleitschirms zum Einfalten zu bringen ist ein hoher Kraftaufwand nötig. Dieser reduziert sich deutlich, wenn sich das Profil zusammengeschoben hat.

Solange die B-Gurte herabgezogen werden, bleibt der Schirm im B-Stall. Die Vorwärtsgeschwindigkeit verringert sich auf 0, die Sinkgeschwindigkeit steigert sich auf – 6 bis – 8 m/s.

Das Manöver wird beendet in dem beide Tragegurte symmetrisch und zügig freigegeben werden. Die Bremse ist dabei komplett freizugeben, bis der Schirm wieder angefahren ist.

12.3 STEILSPIRALE

Dies ist die effektivste Art schnell Höhe zu verlieren. Du solltest wissen, dass der Flügel sehr schnell wird und der Zuwachs an G-Kräften sehr stark ist. Dadurch kann es zum Verlust der Orientierungsfähigkeit und sogar des Bewusstseins kommen. Deshalb sollte dieses Manöver sehr bedacht und angepasst an dein Können und deine Tagesform ausgeführt werden. Übe dieses Manöver mit großem Bodenabstand!

Die Einleitung der Steilspiraale erfolgt durch Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite. Danach wird die Bremse auf der Kurveninnenseite hinzugenommen. Die Sinkgeschwindigkeit und die Intensität kann über die Außenbremse gesteuert werden.

Ein Gleitschirm kann bei seiner maximalen Sturzgeschwindigkeit über 20 m/s Sinken erreichen und die Spirale kann ab ca. 15 m/s stabil werden. Aus diesen Gründen solltest du dich langsam an dieses Manöver herantasten und die Ausleitung beherrschen. Bei der Ausleitung wird die Innenbremse progressiv freigegeben und die Außenbremse hinzugenommen. Auch das Körpergewicht sollte zur Kurvenaußenseite verlagert werden. Die Ausleitung sollte gefühlvoll und kontrolliert erfolgen, so dass die hohe Fluggeschwindigkeit in mehreren Kreisen langsam abgebaut werden kann.

13. WEITERE HINWEISE

13.1 SCHLEPPBETRIEB

Der KOYOT 2 eignet sich zum Winden-Schlepp. Er sollte nur mit qualifiziertem Personal und zugelassener Ausrüstung durchgeführt werden. Das Aufziehen des Schirmes erfolgt genauso wie im normalen Flugbetrieb.

13.2 KUNSTFLUG

Obwohl der KOYOT 2 von professionellen Kunstflugpiloten in extremen Situationen getestet worden ist, ist er nicht für Kunstflug gebaut worden. Wir empfehlen keinen Kunstflug damit durchzuführen. Kunstflug ist eine neue Disziplin im Gleitschirmsport. Es gibt spezielle Schirme, die den auftretenden hohen Belastungen des Kunstfluges standhalten. Die extremen Manöver beim Kunstflug führen zu Beschleunigungen von über 5 g und belasten das Material sehr stark, was zu schnellerer Materialermüdung führt. Falls du mit deinem Schirm extreme Manöver fliegst, solltest du ihn einmal pro Jahr zur Leinenüberprüfung bringen.

14. ZUSAMMENLEGEN DES GLEITSCHIRMES

Das richtige Zusammenlegen des Gleitschirmes ist wichtig für seine lange Lebensdauer. Er sollte wie ein Akkordeon zusammengelegt werden, wobei die Verstärkungen an der Eintrittskante aufeinandergelegt werden sollen. Die Verstärkungen sollen nicht geknickt werden. Der Schirm sollte nicht zu eng gepackt werden, um Knicke zu vermeiden. Er sollte nicht im feuchten Zustand für längere Zeit zusammengelegt bleiben.

15. NATUR- UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN

Abschließend hier noch der Aufruf, unseren Sport möglichst so zu betreiben, dass Natur und Landschaft geschont werden!
Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und die sensiblen biologischen Gleichgewichte im Gebirge respektieren.
Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert!

16. WARTUNG UND PFLEGE

16.1 WARTUNG

Wenn du dein Material gut behandelst, wird es eine hohe Lebensdauer haben.
Weder das Segeltuch noch die Leinen sollten gewaschen werden. Falls sie verschmutzt sind, reinige sie mit einem weichen Tuch. Falls dein Gleitschirm mit Salzwasser in Berührung gekommen ist, spüle ihn mit Süßwasser aus und trockne ihn im Schatten. Setze ihn nicht mehr als nötig dem direkten Sonnenlicht aus, da dieses das Material schädigt und vorzeitig altern lässt. Nach der Landung sollte der Schirm nicht in der Sonne liegen gelassen, sondern ordentlich zusammengelegt werden.

Falls du an sandigen Plätzen fliegst, versuche zu vermeiden, dass Sand in den Schirm gelangt. Ist doch Sand in den Schirm gelangt, schüttele ihn vor dem Zusammenpacken heraus.

16.2 LAGERUNG

Es ist wichtig, dass der Schirm richtig zusammengelegt wird, wenn er gelagert wird. Lagere deine Flugausrüstung an einem kühlen, trockenen Platz, der frei von Lösungsmitteln, Treibstoffen oder Ölen ist. Es ist nicht zu empfehlen den Gleitschirm im Kofferraum deines Autos zu lagern, denn dort können beim Parken in der Sonne die Temperaturen sehr hoch steigen. Im Rucksack in der Sonne können Temperaturen bis zu 60° C erreicht werden. Es sollte kein Gewicht auf die Gleitschirm-Ausrüstung gelegt werden.

Du solltest deinen KOYOT 2 regelmäßig überprüfen lassen, spätestens nach 100 Flugstunden oder 24 Monaten. Das garantiert, dass dein Schirm den Zulassungsvorschriften entspricht.

16.3 REPARATUREN

Bei kleineren Schäden kannst du den Schirm mit dem beigefügten Rippstoppgewebe reparieren, solange keine Nähte betroffen sind. Alle anderen Reparaturen müssen durch einen von NIVIUK autorisierten Betrieb durchgeführt werden.

16.4 LISTE DER ERSATZTEILE

- Tragegurte
- Steuerschlaufen

Diese Ersatzteile können durch den Halter selber ausgetauscht werden sofern dieser über geeignetes Werkzeug (Schraubenschlüssel für Schäkel) und die Fähigkeit zum korrekten Verknoten der Steuerleinen verfügt.

17. ENTSORGUNG

Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoff-Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an NIVIUK zurückschicken: diese werden von uns zerlegt und entsorgt.

18. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG

Gleitschirmfliegen ist eine Risikosportart, welche eigenverantwortlich durchgeführt wird. Falscher Gebrauch der Ausrüstung kann zu schweren Gesundheitsschäden oder sogar zum Tod führen. Hersteller und Händler können für Unfälle bei der Ausübung des Gleitschirmsportes nicht verantwortlich gemacht werden.

Fliege nicht, wenn du nicht in Übung bist. Besuche Trainings und Schulungen nur bei zugelassenen Flugschulen.

19. GARANTIE

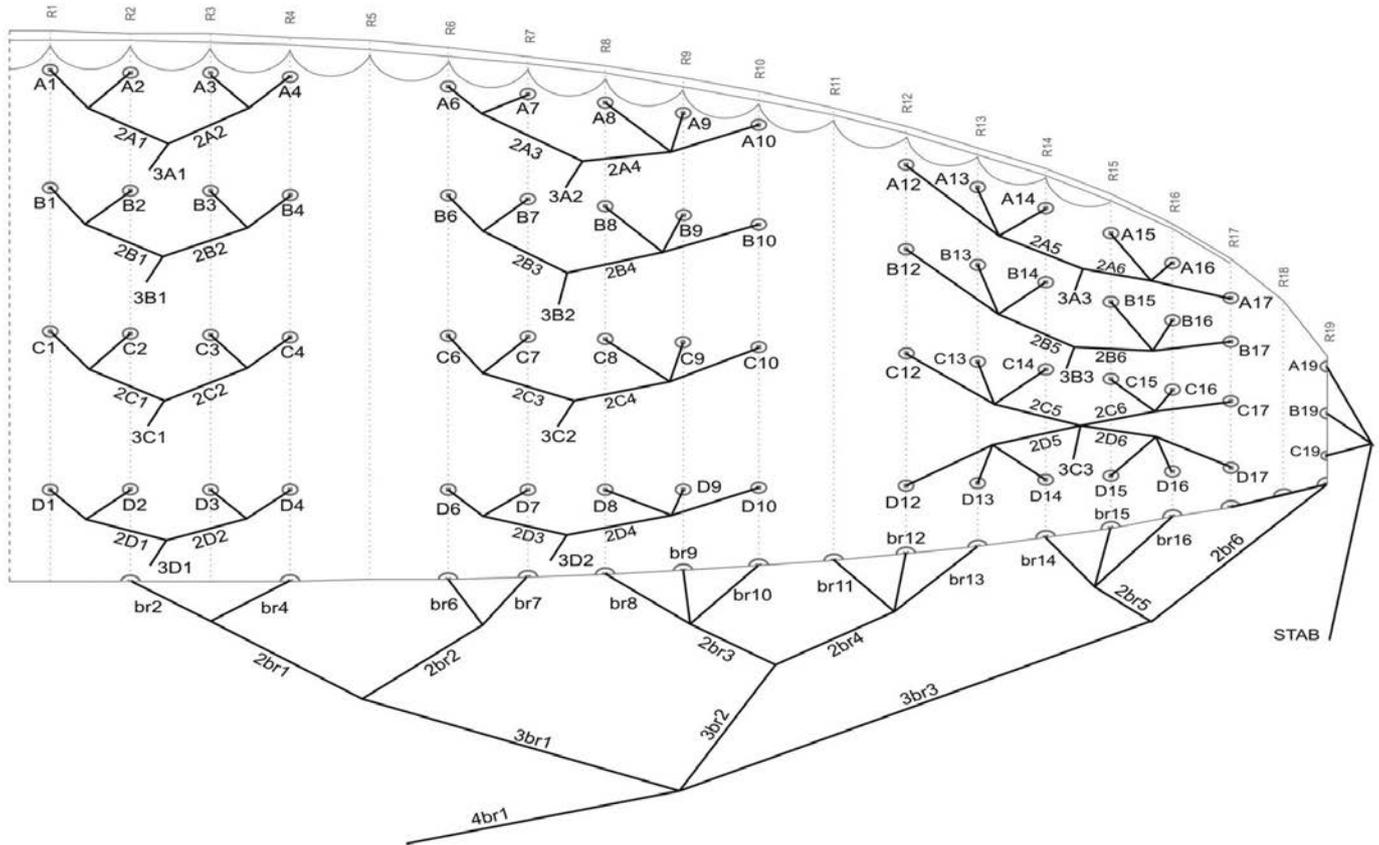
Der KOYOT 2 wird mit einer 2-Jahresgarantie auf Herstellungsfehler ausgeliefert. Die Garantie beschränkt sich auf die bestimmungsgemäße Nutzung der Ausrüstung.

20. TECHNISCHE DATEN

TECHNISCHE DATEN

KOYOT 2			22	24	26	28	31
ZELLEN	ANZAHL		37	37	37	37	37
	GESCHLOSSEN		4	4	4	4	4
	KAMMERN		31	31	31	31	31
AUSGELEGT	FLÄCHE	M2	21,39	23,88	25,87	27,86	30,85
	SPANNWEITE	M	10,21	10,79	11,21	11,65	12,26
	STRECKUNG		4,87	4,87	4,86	4,87	4,87
PROJEZIERT	FLÄCHE	M2	18,18	20,54	22,25	23,96	26,53
	SPANNWEITE		8,06	8,52	9,08	9,20	9,68
	STRECKUNG		3,71	3,71	3,71	3,71	3,71
FLATTENING		%	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00
GALERIE	MAXIMUM	M	2,54	2,68	2,79	2,89	3,04
	MINIMUM	M	0,59	0,63	0,65	0,67	0,71
	DURCHSCHNITT	M	2,10	2,21	2,31	2,39	2,52
LEINEN	GESAMTLÄNGE	M	324	342	359	369	389
	HÖHE	M	6,06	6,40	6,65	6,91	7,27
	ANZAHL		244	244	244	244	244
	STAMM		3/4/3/3	3/4/3/3	3/4/3/3	3/4/3/3	3/4/3/3
TRAGEGURTE	ANZAHL	4	A/B/C/D	A/B/C/D	A/B/C/D	A/B/C/D	A/B/C/D
	TRIMMER		NEIN	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
	BESCHLEUNIGER	m/m	110	110	110	110	110
	GETEILTE A'S		JA	JA	JA	JA	JA
GEWICHTSBEREICH	MINIMUM	KG	45	62	77	92	112
	MAXIMUM	KG	67	82	97	117	135
SCHIRMGEWICHT		KG	4,90	5,20	5,40	5,60	6,00
ZULASSUNG		EN / LTF	A	A	A	A	A

20.1 LEINENPLAN



20.2 TRAGEGURTE

Das Tragegurtsystem besteht aus 5 Tragegurten.

Die A-Leinen sind auf zwei Tragegurte aufgeteilt um mit dem Tragegurt A1 (der Tragegurt an dem die dritte A-Stammleine, A3, hängt) ein leichteres Anlegen der Ohren zu ermöglichen.

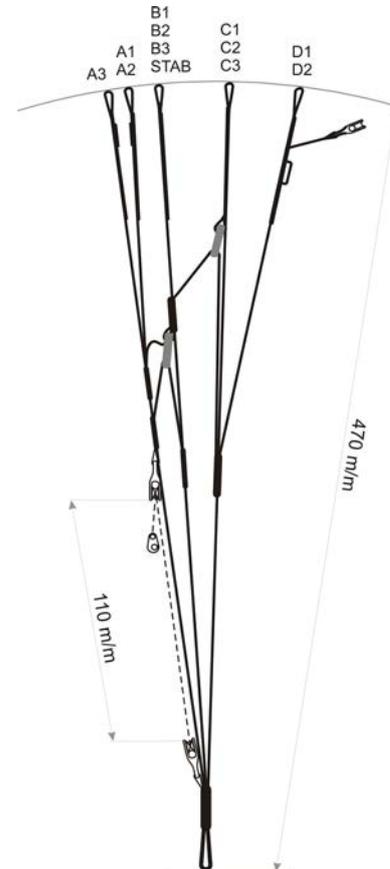
Das Beschleunigungssystem wirkt auf die A-, A1-, B- und C-Gurte. In der Ausgangsstellung sind alle Gurte gleich lang: 47 cm über alles.

Bei Betätigung des Beschleunigungssystems werden die A-Gurte und A1-Gurte um bis zu 11 cm, die B-Gurte bis zu 9 cm und der C-Gurt um bis zu 5 cm verkürzt.

Der D-Gurt behält seine ursprüngliche Länge.

Der Beschleunigungsweg beträgt 22 cm am Beschleunigungsseil, an welchem sich ein Brummelhaken befindet um dieses mit den Fußbeschleuniger zu verbinden.

Die Tragegurte sind nicht mit einem Trimmersystem ausgerüstet.



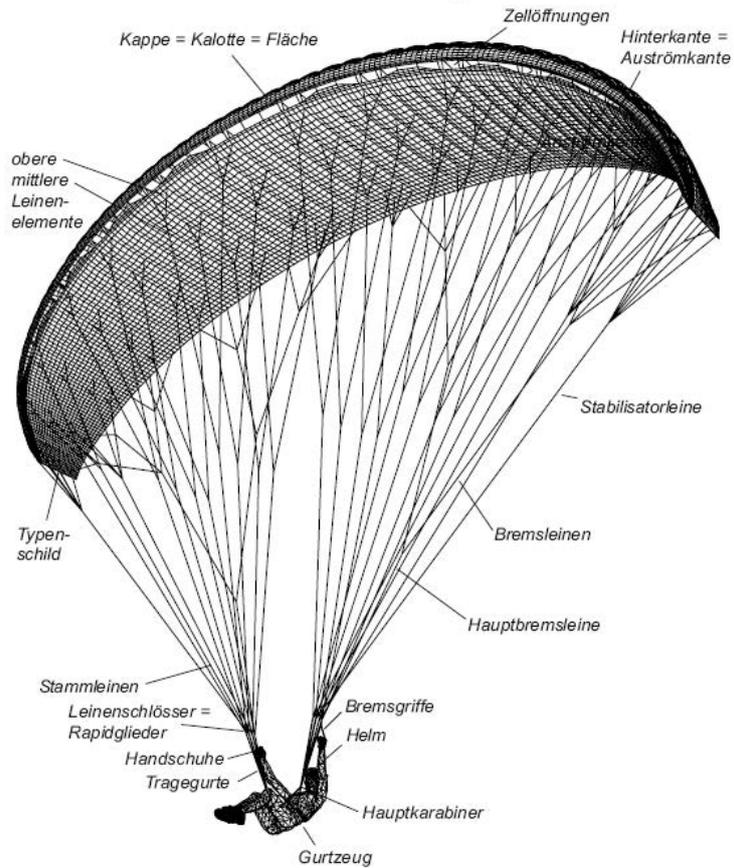
MATERIALLISTE

KAPPE	BEZEICHNUNG
OBERSEGEL	SKYTEX 40 9017 E77
UNTERSEGEL	N-20-DMF 36
PROFILE	3RS FM
DIAGONALZELLEN	3RS FM

LEINEN	BEZEICHNUNG
OBERES STOCKWERK	TNL - 080
MITTLERES STOCKWERK	TNL - 081
MITTLERES STOCKWERK	TNL - 140
STAMMLEINEN	TNL - 140
STAMMLEINEN	TNL - 220
STAMMLEINEN	TNL - 280
BREMS-STAMMLEINE	TNL - 400
FADEN	SERAFIL 60

TRAGEGURTE	BEZEICHNUNG
GURTMATERIAL	G-R 25
FARBBEZEICHNUNG	PAD
FADEN	V138
SCHÄKEL	MRI4
ROLLEN	PY - 1304-2

20.3 ÜBERSICHTSZEICHNUNG



21 LEINENLÄNGEN

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

TRAGEGURTLÄNGEN IN m/m					
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	UNBESCHLEUNIGT
	365	390	430	470	BESCHLEUNIGT

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

TRAGEGURTLÄNGEN IN m/m					
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	UNBESCHLEUNIGT
	360	380	420	470	BESCHLEUNIGT

NIVIUK KOYOT 2 26

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

TRAGEGURTLÄNGEN IN m/m

	A	B	C	D	
	470	470	470	470	UNBESCHLEUNIGT
	360	380	420	470	BESCHLEUNIGT

NIVIUK KOYOT 2 28

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

TRAGEGURTLÄNGEN IN m/m

	A	B	C	D	
	470	470	470	470	UNBESCHLEUNIGT
	360	380	420	470	BESCHLEUNIGT

NIVIUK KOYOT 2 31

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

TRAGEGURTLÄNGEN IN m/m				
	A	B	C	D
	470	470	470	470 UNBESCHLEUNIGT
	360	380	420	470 BESCHLEUNIGT

22. MUSTERPRÜFUNG

para-test.com

 Air Turquoise SA
 Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1804 Villeneuve
 tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
 info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by



Class: A
 In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0522.2012**
 Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**
 Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**
 Model: **Koyot 2 22**
 Serial number:

Configuration during flight tests

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

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Sup'Air	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Access S	Person or company having presented the glider for testing: Nef Olivier	
Harness to risers distance (cm)	49		
Distance between risers (cm)	42		

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

para-test.com

 Air Turquoise SA
 Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1804 Villeneuve
 tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
 info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by



Class: A
 In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0523.2012**
 Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**
 Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**
 Model: **Koyot 2 24**
 Serial number:

Configuration during flight tests

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

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

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



Class: **A**

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

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

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

Model: **Koyot 2 26**

Serial number:

Configuration during flight tests

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

Harness used for testing (max weight)

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

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



Class: **A**

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

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

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

Model: **Koyot 2 28**

Serial number:

Configuration during flight tests

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

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS	Inspections (whichever happens first)
Harness brand <td>Sol Paragliders</td> <td>every 24 months or every 100 flying hours Warning! Before use refer to user's manual</td>	Sol Paragliders	every 24 months or every 100 flying hours Warning! Before use refer to user's manual
Harness model <td>Slider L</td> <td>Person or company having presented the glider for testing: Nef Olivier</td>	Slider L	Person or company having presented the glider for testing: Nef Olivier
Harness to risers distance (cm)	49	
Distance between risers (cm)	46	

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



Class: **A**

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

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

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

Model: **Koyot 2 31**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	135
Minimum weight in flight (kg)	112
Glider's weight (kg)	6.3
Number of risers	4
Projected area (m ²)	26.27

Accessories

Range of speed system (cm)	10
Speed range using brakes (km/h)	13
Range of trimmers (cm)	0
Total speed range with accessories (km/h)	20

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Advance
Harness model	Progress L
Harness to risers distance (cm)	49
Distance between risers (cm)	46

Inspections (whichever happens first)

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

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

