

BETRIEBSANLEITUNG

KOYOT 3



KOYOT 3

Angehender Abenteurer

HERZLICH WILLKOMMEN

Wir heißen dich in unserem Team willkommen und bedanken uns für dein Vertrauen in unsere Gleitschirm-Produktreihe.

Wir möchten den Enthusiasmus, der in diesen Schirm eingeflossen ist, mit dir teilen – du sollst wissen, welche Bedeutsamkeit und Sorgfalt wir dem Design und der Fertigung dieses neuen Modells beigemessen haben, das wir speziell konzipiert haben, damit du jeden Flug in vollen Zügen genießen und möglichst viel dabei lernen kannst.

Der KOYOT 3 ist leicht zu steuern, schafft Vertrauen und bietet mit seinem angenehmen, progressiven und intuitiven Handling höchsten Pilotenkomfort, sodass du die Freuden des Fliegens schon bald voll auskosten kannst. Mit seinem Profil der neuesten Generation, Technologie aus der Wettbewerbsszene und qualitativ hochwertigen Materialien gibt er dir genau die Antworten, die du suchst. Dank dem progressiven Handling und vertrauenseinflößenden Verhalten behält der Pilot das Sagen. Du steuerst, du kontrollierst, und du bestimmst, wo's langgeht.

Wir sind davon überzeugt, dass du mit diesem Schirm viel Spaß haben und bald die wahre Bedeutung unseres Mottos entdecken wirst:

„Die Liebe steckt im Detail.“

Wir empfehlen dir, dieses Benutzerhandbuch sorgfältig durchzulesen.

Dein Niviuk-Team.

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

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

info@niviuk.com www.niviuk.com

BENUTZERHANDBUCH

Niviuk Gliders KOYOT 3

In diesem Benutzerhandbuch findest du die nötigen Informationen über die wichtigsten Eigenschaften deines neuen Gleitschirms. Es bietet zwar Informationen, ist jedoch kein Lehrbuch. Es ersetzt keinesfalls das nötige Training, das erforderlich ist, um diese Art von Gleitschirm zu fliegen. Dieses Training kann ausschließlich in einer von den Flugaufsichtsbehörden deines Landes zertifizierten Flugschule absolviert werden.

Wir möchten dich nichtsdestotrotz daran erinnern, dass es wichtig ist, das Handbuch deines neuen KOYOT 3 sorgfältig zu lesen.

Eine missbräuchliche Verwendung dieser Ausrüstung kann zu schweren Verletzungen führen.

INHALTSVERZEICHNIS

WILLKOMMEN	2	4.2 MÖGLICHE FLUGZUSTÄNDE	8
BENUTZERHANDBUCH	2	4.3 FLIEGEN IMT BESCHLEUNIGER	10
1. EIGENSCHAFTEN	4	4.4 STEuern OHNE STEUERLEINEN	11
1.1 FÜR WEN IST DIESER SCHIRM		4.5 VERKNOTETE LEINEN IM FLUG	11
GEDACHT?	4	5. ABSTIEGSHILFEN	11
1.2 ZERTIFIZIERUNG	4	5.1 GROSSE OHREN	11
1.3 FLUGVERHALTEN	4	5.2 B-STALL	12
1.4 KONSTRUKTION UND		5.3 STEILSPIRALE	12
MATERIALAUSWAHL	5	6. WEITERE HINWEISE	12
1.5 ELEMENTE UND KOMponentEN	6	6.1 SCHLEPPBETRIEB	12
2. AUSPACKEN UND AUFBAU	6	6.2 KUNSTFLUG	12
2.1 DEN RICHTIGEN ORT WÄHLEN	6	7. RICHTIG PACKEN	13
2.2 ABLAUF	6	8. PFLEGE UND WARTUNG	13
2.3 GURTZEUG UND GLEITSCHIRM		8.1 WARTUNG	13
VERBINDEN	6	8.2 LAGERUNG	13
2.4 DAS RICHTIGE GURTZEUG	6	8.3 CHECKS UND ÜBERPRÜFUNGEN	13
2.5 DER BESCHLEUNIGER	7	8.4 REPARATUREN	14
2.6 KONTROLLE UND AUfZIEHEN IM		9. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG	14
FLACHEN GELÄNDE	6	10. GARANTIE	14
2.7 ANPASSEN DER STEUERLEINEN	7	11. ANHÄNGE	15
3. DER ERSTE FLUG	7	11.1 TECHNISCHE DATEN	15
3.1 DEN RICHTIGEN ORT WÄHLEN	7	11.2 MATERIALBESCHREIBUNG	16
3.2 VORBEREITUNG	7	11.3 TRAGEGURTE	17
3.3 FLUGPLANUNG	8	11.4 LEINENPLAN	18
3.4 STARTCHECK	8	11.5 DIMENSIONEN KOYOT 3 22	19
3.5 AUfZIEHEN, KONTROLLIEREN UND		11.6 DIMENSIONEN KOYOT 3 24	19
STARTEN	8	11.7 DIMENSIONEN KOYOT 3 26	20
3.6 LANDEN	8	11.8 DIMENSIONEN KOYOT 3 28	20
4. IM FLUG	8	11.9 DIMENSIONEN KOYOT 3 31	21
4.1 FLIEGEN IN TURBULENTER LUFT	8	11.10 ZERTIFIZIERUNG	22



1. EIGENSCHAFTEN

1.1 FÜR WEN IST DIESER SCHIRM GEDACHT?

Für alle Piloten, die auf dem bestmöglichen Schirm das Fliegen in sämtlichen Geländen lernen möchten.

Qualitativ hochwertige Materialien, Zertifizierungen, Leistung, Sicherheit und spielerisches Handling: Dies sind die Entwicklungsgrundlagen des KOYOT 3.

Der KOYOT 3 eignet sich hervorragend für angehende Piloten, für erfahrenere Piloten und sogar für sehr erfahrene Piloten, die einfach entspannt ihre Flüge genießen wollen. Viele Schulungsschirme sind sehr grundlegend und werden nur den Bedürfnissen von Flugschülern gerecht. Aber im Gegensatz zu den herkömmlichen Anfängerschirmen wurde der KOYOT 3 entworfen, um dich weit über die ersten Flüge als Flugschüler hinaus zu begleiten. Dank seinem neuen, optimierten Innenleben wird für die Fertigung des KOYOT 3 weniger Material gebraucht, wodurch er wiederum leichter und einfacher zu fliegen ist. Dieser Schirm ermöglicht ein entspanntes Fliegen mit weniger Trägheit und ruhigeren Reaktionen.

Vom allerersten Mal, an dem du abhebst, bis hin zu deinen ersten Streckenflügen: Der KOYOT 3 steht dir jetzt und in Zukunft treu zur Seite. Mit seiner einfachen Steuerung und dem progressiven, intuitiven Handling vermittelt der KOYOT 3 Flugkomfort und Vertrauen, damit du dich ganz auf die Freuden des Fliegens konzentrieren kannst. Er hört auf dich, versteht dich und sorgt ganz natürlich für ein noch besseres Flugerlebnis.

Es obliegt ausschließlich den Luftfahrtbehörden des jeweiligen Landes, die Kompetenz eines Piloten zu bestimmen.

1.2 ZERTIFIZIERUNG

Der KOYOT 3 hat die Europäische EN A-Zertifizierung erfolgreich bestanden.

-Flugverhalten eines Gleitschirms der LTF/EN-Klasse A: Gleitschirme mit einer höchstmöglichen passiven Sicherheit und extrem verzeihendem Flugverhalten sowie einer hohen Klappresistenz im Normalflug.

-Anforderungen an den Piloten eines Gleitschirms der EN-Klasse A: Dieser Schirmtyp ist für alle Piloten aller Ausbildungsstufen gedacht.

Der KOYOT 3 hat im vorgegebenen Lasttest ohne Probleme unter Beweis gestellt, dass er einer Belastung von 8G standhält.

Beim Testflug haben alle fünf Größen des KOYOT 3 die bestmögliche Zertifizierung EN A erhalten. Sämtliche dafür nötigen Tests wurden in der Schweizer Prüfstelle Air Turquoise durchgeführt. Die Testergebnisse und die dazugehörigen Kennzahlen kannst du dir auf den letzten Seiten dieses Handbuchs oder auf www.niviuk.com ansehen.

1.3 FLUGVERHALTEN

Um den besten Schirm seiner Klasse zu entwerfen, hat das Niviuk-Team umfassende und gründliche Design-Arbeit geleistet. Wir haben mehrere Prototypen gebaut und viele Stunden mit Testflügen verbracht, um herauszufinden, welche Anpassungen nötig sind, um dir einen Schirm mit einem unschlagbaren Flugverhalten zu bieten. Diese Prototypen wurden unter sämtlichen Flugbedingungen auf Herz und Nieren getestet. Die kombinierte Erfahrung des ganzen Teams ist in diese Entwicklungsarbeit eingeflossen und hat einen Schirm hervorgebracht, der mit einem leichten Handling, präzisen Reaktionen, guten Steuerwegen, Sicherheit und Ästhetik überzeugen.

Sein gehorsames Temperament stellt der KOYOT 3 bereits noch auf dem Boden unter Beweis. Sein Gewicht ist genauso leicht wie seine Steuerung, was dir bei allem, was du in der Luft tust, ein tiefgreifendes Gefühl von Freiheit vermittelt.

Die Leistung des KOYOT 3 lässt keinen Zweifel daran, dass Leichtigkeit und Effizienz zwei komplementäre Konzepte sind. Sämtliche Steuerimpulse werden sogar bei sehr turbulenten Bedingungen direkt übermittelt und der KOYOT 3 reagiert so darauf, wie man es von ihm erwartet. Schon bald wird der Pilot die gute Steuerbarkeit dieses Schirms in sämtlichen Aspekten des Fliegens kennen und schätzen lernen, denn sie ermöglicht es ihm, Neues zu lernen, ohne Gefahr zu laufen, eine unangemessene Reaktion von seinem Schirm hervorzurufen. Seine hervorragende Zertifizierung ist eine Garantie für die passive Sicherheit des KOYOT 3. Trotzdem solltest du immer daran denken, dass auch der beste Schirm in den Händen eines schlechten Piloten großen Schaden anrichten kann. Die passive Sicherheit des KOYOT 3 sollte die passive Sicherheit der übrigen Ausrüstung widerspiegeln: Gurtzeug, Helm, Rettungsschirm etc. Kombiniere das herausragende Flugverhalten des KOYOT 3 mit einem vom Hausverstand bestimmten Pilotenverhalten, und dir sind viele schöne Flugstunden sicher.

1.4 KONSTRUKTION UND MATERIALAUSWAHL

Der KOYOT 3 verfügt über sämtliche technologischen Innovationen, die in alle Gleitschirme von Niviuk eingeflossen sind. Außerdem besticht er mit zahlreichen Details, die sowohl seine Leistung steigern als auch für mehr Pilotenkomfort sorgen.

RAM Air Intake – Bei diesem System sorgt die spezielle Anbringung der Eintrittsöffnungen für optimalen Kappendruck. Das Design ermöglicht eine sauber anliegende Strömung im gesamten Anstellwinkelbereich trotz kleinerer Eintrittsöffnungen. Das Resultat ist mehr Beständigkeit über alle Geschwindigkeitsbereiche hinweg und mehr Leistung bei gleichbleibender Sicherheit.

Titanium Technology (TNT) – Bei dieser revolutionären Technik wird Titanium im Schirm verbaut. Der Einsatz von Nitinol beim Aufbau des Innenlebens ermöglicht ein einheitlicheres Profil und spart zusätzlich Gewicht, was zu einem effizienteren Flugverhalten führt. Nitinol bietet

unübertroffenen Schutz vor Deformationen, Hitze und Rissen. Die Eintrittskante ist steifer und die Flügeloberfläche bleibt perfekt gespannt – das heißt, es gibt weniger Falten und unnötigen Restwiderstand. Das sorgt wiederum für verbessertes Gleiten in allen Flugphasen. Da die flexiblen Stäbchen immer wieder in ihre ursprüngliche Form zurückkehren, bleibt die Integrität des Profils stets erhalten.

Structured Leading Edge (SLE) – Diese Technologie ermöglicht es uns, wesentlich weniger Mylar zu verbauen als in unseren bisherigen Schirmen. Das heißt, bei der Eintrittskante wird Gewicht gespart, wodurch ein Schirm mit SLE ein einfacheres Startverhalten an den Tag legt als ein Schirm, der nicht über dieses System verfügt.

3D Pattern Cut Optimisation (3DP) – Die jüngste Generation der Gleitschirme verlangt nach einem neuen Stoffpaneel-Muster und Schnittsystem. Indem wir für jeden Abschnitt im vorderen Flügelbereich separate Paneele vernähen, erzielen wir eine straffere, faltenfreie Oberfläche. Beim Schnitt wird die optimale Ausrichtung des Stoffabschnitts abhängig von seinem endgültigen Einsatzort ausgewählt. Wenn das Stoffmuster genau auf die Belastungsachsen ausgerichtet wird, wird das Profil bei wiederholter Nutzung weniger in Mitleidenschaft gezogen, was wiederum der gesamten Eintrittskante zugute kommt.

3D Leading Edge (3DL) – Eine zusätzliche Naht entlang der Längsachse verleiht dem Profil einerseits mehr Konsistenz und Volumen (eine effizientere 3D-Kontur), und andererseits verbindet und formt sie die Paneele der Eintrittskante zusätzlich. Der Stoff wird von der Position der Paneele geführt, was wiederum weniger Nähten und eine bessere Lastverteilung zur Folge hat. Das Ergebnis ist ein sauberes Profil, dank dem der Schirm mehr Leistung und Langlebigkeit genießt.

Die Leinen werden halbautomatisch zugeschnitten. Sämtliche Näharbeiten finden unter Aufsicht unserer Experten statt. Diese Methode erleichtert das Zusammenstückeln sämtlicher Einzelteile. Wir versuchen, Abläufe zu minimieren und Qualitätskontrollen effizienter zu machen.

Sämtliche Teile einer Kappe werden unter den strengen Qualitätsauflagen zugeschnitten und zusammengefügt, die die Automatisierung des gesamten Prozesses vorgibt.

Sämtliche Gleitschirme von Niviuk werden einer gründlichen letzten Inspektion unterzogen. Wenn der Schirm fertig ist, wird jede einzelne Leine nochmals überprüft. Jeder Schirm wird anschließend einzeln aufgezogen und einer optischen Kontrolle unterzogen.

Jeder Schirm wird in Übereinstimmung mit den vom Tuchhersteller empfohlenen spezifischen Wartungsanweisungen gepackt. Gleitschirme von Niviuk werden aus erstklassigen Materialien gefertigt, die in Bezug auf Leistung, Haltbarkeit und Zertifizierung den Anforderungen des aktuellen Marktes entsprechen. Auf den letzten Seiten dieses Handbuchs findest du weitere Informationen zu den Materialien, aus denen dein neuer Gleitschirm gebaut wurde.

1.5 ELEMENTE UND KOMPONENTEN

Der KOYOT 3 wird mit einer Reihe an Zubehör geliefert, das dir, obwohl es nicht unerlässlich sein wird, eine große Hilfe beim Transport, der Nutzung und der Lagerung deines Gleitschirms sein wird. Er wird mit einem Rucksack geliefert, in den die ganze Ausrüstung passt, wenn sie richtig gepackt wurde. Diesen Rucksack haben wir speziell entworfen, damit du deine Ausrüstung so angenehm wie möglich tragen kannst. Außerdem gehört auch ein Innenpacksack dazu, der den Schirm während der Lagerung und des Transports schützt. Das verstellbare Kompressionsband hilft dir dabei, deinen Schirm so klein wie möglich zu packen. Außerdem bekommst du von uns einen Beschleuniger, mit dem du ein vollständiges Speedsystem für deinen Schirm installieren kannst, und einen Reparatursatz mit selbstklebenden Ripstop-Flicken, ein Benutzerhandbuch, in dem du die Antworten auf all deine Fragen zu deinem neuen Schirm findest sowie eine Gebrauchsanweisung.

2. AUSPACKEN UND AUFBAU

2.1 DEN RICHTIGEN ORT WÄHLEN

Wir empfehlen, den Gleitschirm auf einem Übungshang oder einem flachen, hindernisfreien Gelände ohne viel Wind auszupacken und mit dem Gurtzeug zu verbinden. So kannst du alle empfohlenen Schritte ausführen, um den KOYOT 3 zu überprüfen und aufzuziehen. Wir empfehlen, dies unter Aufsicht eines qualifizierten Fluglehrers oder eines offiziellen Händlers zu tun. Nur sie können Zweifel auf sichere und professionelle Weise aus dem Weg räumen.

2.2 ABLAUF

Nimm den Gleitschirm aus dem Packsack, entrolle und öffne ihn auf dem Boden und achte dabei darauf, dass die Leinen auf dem Untersegel und in die Richtung liegen, in die du den Schirm aufziehen willst. Überprüfe das Tuch und die Leinen auf Beschädigungen. Überprüfe die Schängel, die die Leinen mit den Tragegurten verbinden und achte darauf, dass sie komplett geschlossen/festgezogen sind. Suche und entwirre, falls notwendig, die A-, B- und C- und D-Ebenen, die Bremsleinen und die jeweiligen Tragegurte. Achte darauf, dass nirgendwo Knoten sind.

2.3 GURTZEUG UND GLEITSCHIRM MITEINANDER VERBINDEN

Verbinde die Tragegurte mit den Befestigungspunkten, sodass die Leinen richtig sortiert und nicht verdreht oder getwisted sind. Überprüfe, dass die Karabiner richtig eingehängt und gesichert sind.

2.4 DAS RICHTIGE GURTZEUG

Der KOYOT 3 hat die Zertifizierung EN A im Test mit einem Gurtzeug der Art EN1651:1999 bestanden.

Dank dieser Zertifizierung kann er mit den meisten gängigen Gurtzeugen auf dem Markt geflogen werden. Wir empfehlen dir, den Frontgurt gemäß

seiner Homologierung einzustellen. Diese Einstellung hängt von der jeweiligen Schirmgröße ab:

42 cm für die Größe S
44 cm für die Größe M
46 cm für die Größe L.

Jegliche Änderung an diesen Vorgaben können die Leistung und die Reaktionen des Schirms beeinflussen, was wiederum die Konfiguration des Schirmes beeinträchtigt und dazu führen kann, dass er sich nicht der Homologierung entsprechend verhält.

2.5 DER BESCHLEUNIGER

Das Speedsystem des KOYOT 3 wird betätigt, wenn der Pilot mit seinem Fuß in den Beschleuniger, der im Lieferumfang des Schirms enthalten ist, tritt. Der Beschleuniger muss zuerst am Gurtzeug installiert und an deine Beinlänge angepasst werden. Die meisten Gurtzeuge verfügen über eine vorinstallierte Vorrichtung für das Speedsystem. Achte bei der Installation und beim Einstellen des Beschleunigers darauf, dass sämtliche vorinstallierten Vorrichtungen am Gurtzeug richtig benutzt werden. Nach der Installation solltest du die Länge der Schnüre am Beschleuniger an deine Beinlänge anpassen.

Wir empfehlen dir, die Länge des Beschleunigers an einem dafür vorgesehenen Simulator einzustellen und auszuprobieren. Die meisten Flugschulen können dir hier weiterhelfen.

2.6 KONTROLLE UND AUFZIEHEN IM FLACHEN GELÄNDE

Nachdem du deine Ausrüstung gründlich überprüft hast, ziehe deinen KOYOT 3 so oft wie nötig bei guten Flugbedingungen auf, um dich mit seinen Reaktionen vertraut zu machen. Das Aufziehen des KOYOT 3 ist einfach und sollte keinen großen Kraftaufwand erfordern. Übe etwas Druck mit dem Körper aus und ziehe den Schirm über das Gurtzeug auf. Dabei kannst du mit den A-Leinen in der Hand nachhelfen. Ziehe sie nicht nach vorne oder unten – begleite die steigende Kappe einfach mit

nach oben. Der KOYOT 3 braucht diese Hilfe, weil die Kappe während dem Aufziehen noch keine Geschwindigkeit aufnehmen kann. Begleite die Kappe, bis Sie über deinem Kopf steht. So verhinderst du außerdem, dass er dich auf dem Startplatz überschießt.

2.7 ANPASSEN DER STEUERLEINEN

Die Länge der Steuerleinen wird vom Werk voreingestellt und entspricht der beim Zertifizierungsverfahren vorgegebenen Länge. Sie kann jedoch an den jeweiligen Flugstil des Piloten angepasst werden. Nichtsdestotrotz empfehlen wir, eine Zeit lang mit der ursprünglichen Einstellung zu fliegen, um sich an das Verhalten des KOYOT 3 zu gewöhnen. Solltest du dich dann dazu entscheiden, die Länge der Steuerleinen anzupassen, löse den Knoten, schiebe die Leine bis zur gewünschten Länge durch den Bremsgriff und ziehe den Knoten wieder fest.

Diese Anpassung sollte ausschließlich von fachkundigen Personen durchgeführt werden. Die Änderung darf sich nicht auf die Hinterkante auswirken – der Schirm darf im Trimmflug nicht abgebremst sein. Beide Steuerleinen müssen symmetrisch und gleich lang sein. Wir empfehlen, die Leine mit einem Webleinenstek oder einem Palstek an den Bremsgriffen zu befestigen.

3. DER ERSTE FLUG

3.1 DEN RICHTIGEN ORT WÄHLEN

Wir empfehlen dir, den ersten Flug mit dem KOYOT 3 an einem sanft geneigten Hang oder einem offiziellen Übungshang und unter Aufsicht eines qualifizierten Fluglehrers durchzuführen.

3.2 VORBEREITUNG

Bereite deine Ausrüstung vor, indem du die Schritte unter Punkt 2 AUSPACKEN UND AUFBAU befolgst.

3.3 FLUGPLANUNG

Lege dir vor dem Start einen Flugplan zurecht, um späteren Problemen vorzubeugen.

3.4 STARTCHECK

Wenn du bereit bist, überprüfe vor dem Start noch einmal deine Ausrüstung. Führe eine letzte Sichtkontrolle bei geöffnetem Schirm, freien (nicht verhedderten) und sauber geordneten Leinen durch, um sicherzugehen, dass alles funktionell ist. Du musst dir sicher sein, dass die vorherrschenden Wetterbedingungen deinem Pilotenkönnen entsprechen.

3.5 AUFZIEHEN, KONTROLLIEREN UND STARTEN

Ziehe den Schirm progressiv und gleichmäßig auf (Kapitel 2.6 KONTROLLE UND AUFZIEHEN IM FLACHEN GELÄNDE). Der KOYOT 3 steigt ganz leicht und ohne großen Kraftaufwand. Er tendiert nicht zum Überschießen und ermöglicht dir einen angstfreien Start. Mit diesen Starteigenschaften lässt dir der KOYOT 3 genug Zeit für eine perfekte Kontrollphase und eine bewusste Startentscheidung.

Wenn es die Windbedingungen zulassen, empfehlen wir, den Schirm rückwärts aufzuziehen, da diese Methode eine bessere Sichtkontrolle ermöglicht. Mit dieser Starttechnik lässt sich der KOYOT 3 vor allem bei „stärkerem“ Wind einfacher kontrollieren. Beim Paragleiten gelten Windgeschwindigkeiten von 25 bis 30 km/h als stark. In solchen Fällen solltest du dir deine Startentscheidung gründlich überlegen.

Es ist sehr wichtig, den Schirm vor dem Start richtig auszulegen. Wähle einen dem Wind entsprechenden Startplatz. Lege den Schirm halbmondförmig gegen den Wind gerichtet aus. Eine saubere Vorbereitung ist die halbe Miete für einen gelungenen Start.

3.6 LANDEN

Der KOYOT 3 hat ein hervorragendes Landeverhalten. Er wandelt seine Eigengeschwindigkeit nach dem entsprechenden Piloteninput effizient in Höhe um und bietet so einen riesigen Fehlerspielraum. Es ist nicht nötig, die Bremsleinen zu wickeln, um effizient zu bremsen.

4. IM FLUG

4.1 FLIEGEN IN TURBULENTER LUFT

Der KOYOT 3 verfügt über die perfekte Homologierung, um dich sicher durch Turbulenzen zu bringen. Er verhält sich unter jeglichen Bedingungen sehr stabil und bietet ein unglaublich hohes Maß an passiver Sicherheit – sogar in turbulenter Luft. Die schlussendliche Sicherheit des Systems hängt jedoch immer vom Piloten ab, der seinen Schirm den vorherrschenden Wetterbedingungen entsprechend fliegen muss.

Wir empfehlen dem Piloten einen aktiven Flugstil, bei dem die nötigen Steuerimpulse gesetzt werden, um die Kontrolle über den Schirm zu behalten. Nach einer Korrektur sollte der Pilot den Schirm nicht mehr anbremsen, damit er seine erforderliche Fluggeschwindigkeit wieder aufnehmen kann. Halte die Bremsen nicht unnötig lange gezogen, um keine kritischen Flugzustände herbeizuführen. Um eine kritische Situation kontrollieren, musst du angemessen auf den jeweiligen Flugzustand reagieren und den Schirm dann seine gewohnte Geschwindigkeit wieder aufnehmen lassen.

4.2 MÖGLICHE FLUGZUSTÄNDE

Wir empfehlen dir, die Reaktion auf die unten beschriebenen Manöver im Rahmen einer anerkannten Flugschule zu erlernen.

Seitliche Klapper

Trotz seiner Profilstabilität kann der KOYOT 3 in sehr turbulenter Luft auch einklappen – vor allem, wenn du nicht aktiv fliegst und dem Klapper so vorbeugst. In diesem Fall vermittelt der Schirm einen plötzlichen Druckverlust auf Steuerleine und Gurtzeug. Um dem Klapper vorzubeugen, bremse auf der betroffenen Flügelseite etwas nach. Damit wird der Anstellwinkel des Schirms erhöht. Sollte es trotzdem zu einem Klapper kommen, reagiert der KOYOT 3 relativ ruhig. Das Abdrehen erfolgt nur allmählich und kann einfach verhindert werden. Verlagere dein Gewicht auf die offene Seite, die noch fliegt (die dem Klapper gegenüberliegende Seite), damit der Schirm geradeaus weiterfliegt, und bremse diese Seite falls notwendig leicht an. Normalerweise sollte sich der Klapper dann wieder öffnen. Falls nicht, ziehe die Bremse auf der betroffenen Seite schnell und entschlossen ganz nach unten (100 %) und gib sie dann genauso schnell wieder frei. Es kann sein, dass du mehrmals pumpen musst, bis sich die eingeklappte Seite wieder öffnet. Halte die Bremse nicht zu lange und bremse die fliegende Seite des Schirms auf keinen Fall zu stark an (nur so viel, um die Abdrehbewegung zu vermeiden). Wenn die eingeklappte Seite wieder offen ist, lasse den Schirm mit normaler Geschwindigkeit fliegen.

Frontklapper

Beim Design des KOYOT 3 ist es eher unwahrscheinlich, dass es unter normalen Flugbedingungen zu einem Frontklapper kommt. Das Schirmprofil gleicht extreme Änderungen des Anstellwinkels sehr gut aus. Trotzdem kann es bei sehr turbulenten Bedingungen, beim Ein- und Ausflug in eine starke Thermik oder bei einem Beschleunigereinsatz, der nicht an die vorherrschenden Wetterbedingungen angepasst wird, zu einem Frontklapper kommen. Dieser öffnet sich für gewöhnlich von selbst wieder, ohne dass der Schirm abdrehet. Falls nötig, kann das Öffnen mit einer symmetrischen, schnellen und tiefen Pumpbewegung mit beiden Bremsen beschleunigt werden. Gib die Hände mit den Steuerleinen danach sofort wieder nach oben, damit der Schirm seine normale Geschwindigkeit aufnehmen kann.

Einseitiger Strömungsabriss

Ein einseitiger Strömungsabriss (Vrille) entspricht nicht dem normalen Flugverhalten des KOYOT 3. Unter gewissen Umständen kann der Pilot jedoch einen einseitigen Strömungsabriss herbeiführen (zum Beispiel, wenn er bei sehr niedriger Fluggeschwindigkeit mit viel Steuerleieneinsatz versucht, eine Drehung zu erzwingen). Es ist nicht ganz einfach, eine Empfehlung für die Ausleitung dieses Flugzustands auszusprechen, da sie von der jeweiligen Situation abhängig ist. Du solltest die normale Fluggeschwindigkeit des Schirms sofort wieder herstellen, indem du den Zug auf die Bremse verminderst und den Schirm wieder Geschwindigkeit aufnehmen lässt. Normalerweise reagiert der Schirm darauf mit einem seitlichen Vorschießen auf der betroffenen Seite und einer nachfolgenden Rotation, die nicht über 360 Grad hinausgeht. Danach nimmt er für gewöhnlich seine normale Fluggeschwindigkeit wieder auf und fliegt gerade aus weiter.

Sackflug

Der KOYOT 3 wurde so konstruiert, dass er praktisch keinen Sackflug mehr fliegen kann. Das heißt, es ist beinahe unmöglich, mit diesem Schirm gewollt oder ungewollt in einen Sackflug zu geraten oder diesen zu halten. Sollte es dennoch zu einem Sackflug kommen, verliert der Schirm jegliche Vorwärtsfahrt. Er wird sehr instabil und auf den Bremsen befindet sich fast kein Druck mehr, obwohl die Kappe komplett gefüllt zu sein scheint. Um wieder die normale Fluggeschwindigkeit aufzunehmen, gib die Bremsen symmetrisch frei und drücke die A-Leinen mit den Händen nach vorne oder verlagere dein Körpergewicht seitlich, OHNE DABEI DIE BREMSEN ZU BETÄTIGEN.

Full Stall

Es ist beinahe unmöglich, dass der KOYOT 3 beim normalen Flugbetrieb stalt, solange seine Werkseinstellungen nicht verändert wurden. Dies könnte nur passieren, wenn du bei sehr geringer Fluggeschwindigkeit eine ganze Reihe von Manövern in turbulenter Luft übersteuerst.

Um einen Full Stall zu fliegen, muss der Schirm auf seine

Mindestgeschwindigkeit heruntergebremst werden, indem die Bremsen symmetrisch bis ganz nach unten (100 %) gezogen werden, bis der Stallpunkt erreicht ist, und dann gehalten werden. Der Schirm kippt zuerst nach hinten, und kommt dann wieder über den Kopf zurück. Je nachdem, wie das Manöver geflogen wird, schaukelt er dabei mehr oder weniger fest.

Wenn du einen Full Stall fliegst, bleibe konzentriert und lasse keine Zweifel aufkommen. Gib auf keinen Fall die Bremsen frei, wenn du das Manöver schon eingeleitet hast, da der Schirm dadurch heftig nach vorne und sogar bis unter den Piloten schießen könnte. Es ist von höchster Wichtigkeit, dass der Druck auf den Bremsen gehalten wird, bis der Schirm wieder über den Kopf des Piloten kommt.

Um wieder in den Normalflug überzugehen, gib die Bremsen symmetrisch den halben Bremsweg nach oben. Es ist extrem wichtig, den Druck auf den Bremsen zu bewahren, bis der Schirm wieder über den Kopf des Piloten zurückgekehrt ist. Der Schirm beginnt nun, leicht vor und zurück zu nicken. Wenn der Schirm nach vorne nickt, gib die Bremsen komplett frei. Der Schirm schießt nun deutlich nach vorne, um seine Fluggeschwindigkeit wieder aufzunehmen. Du solltest ihn jetzt auf keinen Fall anbremsen, damit er genügend Geschwindigkeit aufnehmen kann, um den Stall auszuleiten. Wenn sich ein Frontklapper ankündigt, stoppe das Vorschießen mit einem kurzen, symmetrischen Bremseinsatz und gib die Hände danach unverzüglich wieder nach oben, auch wenn der Schirm immer noch vor dir ist.

Verhänger

Von allen möglichen Situationen, die dir mit dem KOYOT 3 unterkommen können, ist dies die am wenigsten wahrscheinliche. Dafür sorgen die gut proportionierte Streckung und die genau berechneten Leinenaufhängepunkte. Zu einem Verhänger kann es nach einem seitlichen Klapper kommen: Das heißt, ein Flügelende verhängt sich in den Leinen. Je nach Verhänger könnte dies zu einem sofortigen Wegdrehen des Schirms führen – aber dies hängt jeweils von der

Art des Verhängers ab. Die richtige Reaktion darauf ist dieselbe wie bei einem einseitigen Klapper: Verhindere das Wegdrehen mit einer Gewichtsverlagerung nach und etwas Bremseinsatz auf der offenen Seite. Suche dann die Leine, die an dem Flügelende befestigt ist, das zwischen den anderen Leinen festhängt. Die Stabiloleine ist am C-Tragegurt außen befestigt und unterscheidet sich farblich von den anderen Leinen. Ziehe an dieser Leine, bis sie gespannt ist. Dies hilft, den Verhänger zu lösen. Wenn das nichts nützt, fliege zum nächstgelegenen Landeplatz und steuere dabei sowohl mit viel Gewichtsverlagerung als auch mit dosiertem Bremseinsatz auf der offenen Seite. Sei besonders vorsichtig, wenn du versuchst, in der Nähe des Hangs oder anderer Piloten einen Verhänger zu lösen: Du könntest von der vorgesehenen Flugroute abkommen und einen Zusammenstoß herbeiführen.

Übersteuern

Die meisten Probleme beim Fliegen sind auf falsche Pilotenimpulse zurückzuführen, die zu einer Kaskade ungewollter und unvorhersehbarer Flugzustände führen. Du solltest immer daran denken, dass eine Übersteuerung des Schirms dazu führen kann, dass du die Kontrolle über den Schirm verlierst. Der KOYOT 3 wurde so entworfen, dass er ungewollte Flugzustände in den meisten Fällen von selbst wieder ausleitet. Übersteuere ihn dabei nicht! Ganz allgemein sind Schirmreaktionen, die auf zu viel Pilotenimpuls zurückzuführen sind, nicht der Intensität, sondern der Länge des Piloteneingriffs geschuldet. Gib dem Profil Zeit, damit er nach einem Problem seine normale Fluggeschwindigkeit wieder aufnehmen kann.

4. 3 FLIEGEN MIT BESCHLEUNIGER

Das Profil des KOYOT 3 ist so ausgelegt, dass es über den gesamten Geschwindigkeitsbereich hinweg stabil fliegt – dies wird durch die EN A-Zertifizierung ausreichend belegt. Der Beschleuniger kann bei starkem Wind oder in sinkenden Luftmassen betätigt werden. Durch die Benutzung des Beschleunigers wird das Profil anfälliger für Turbulenzen und Frontklapper. Falls der Segeldruck nachlässt, sollte der

Beschleuniger so wenig wie möglich getreten und der Schirm evtl. leicht angebremst werden, um den Anstellwinkel zu vergrößern. Denke daran, wieder zur normalen Fluggeschwindigkeit überzugehen, nachdem du den Anstellwinkel korrigiert hast.

In der Nähe von Hindernissen und in turbulenten Bedingungen wird der Einsatz des Beschleunigers NICHT empfohlen. Das angepasste Treten und Nachlassen des Beschleunigers ist, gekoppelt mit einem angepassten, gefühlvollen Bremsleineneinsatz, die hohe Schule des aktiven Fliegens.

4.4 STEUERN OHNE STEUERLEINEN

Sollten die Steuerleinen des KOYOT 3 aus irgendeinem Grund im Flug nicht mehr einsatzfähig sein, musst du den Schirm bis zum Landen über die C-Tragegurte und mit Gewichtsverlagerung steuern. Mit den C-Tragegurten kann man recht gut steuern, da sie weniger stark belastet sind. Dabei musst du jedoch mit viel Fingerspitzengefühl vorgehen, um keinen Full Stall oder einseitigen Strömungsabriss zu produzieren. Im Landeanflug musst du den Schirm mit voller Geschwindigkeit fliegen lassen. Kurz vor dem Kontakt mit dem Boden ziehst du dann die C-Tragegurte symmetrisch ganz nach unten. Diese Art des Bremsens ist weniger effizient als der normale Bremsleineneinsatz – das heißt, die Landegeschwindigkeit ist höher als für gewöhnlich.

4.5 VERKNOTETE LEINEN IM FLUG

Die beste Art und Weise, Knoten und Verhänger zu vermeiden, besteht darin, seine Leinen im Rahmen eines systematischen Vorflugchecks gründlich zu sortieren. Wenn du einen Knoten noch während dem Starten bemerkst, brich den Start sofort ab.

Wenn du doch unabsichtlich mit verknoteten Leinen startest, musst du dem Abdriften des Schirms mit Gewichtsverlagerung auf die gegenüberliegende Seite und etwas Bremseneinsatz entgegenwirken. Zupfe sanft an der Steuerleine, um den Knoten zu lösen. Wenn das nicht hilft, finde die betroffene Leine und zupfe daran. Sei sehr vorsichtig,

wenn du versuchst, einen Knoten zu lösen. Wenn der Knoten zu fest ist, ziehe nicht zu fest an der Steuerleine, da du dadurch einen einseitigen Strömungsabriss oder einen Full Stall provozieren könntest. Achte darauf, dass keine anderen Piloten in deiner Nähe fliegen, bevor du versuchst, einen Knoten zu lösen. Sei sehr vorsichtig, wenn du versuchst, in Hangnähe eine verknotete oder verhangene Leine zu lösen. Wenn der Knoten zu fest ist und sich nicht löst, fliege zum nächsten Landeplatz.

5. ABSTIEGSHILFEN

In gewissen Situationen ist es unabdinglich, verschiedene Abstieghilfen zu kennen. Welches die beste Abstieghilfe ist, hängt von der jeweiligen Situation ab.

Wir empfehlen, die unten beschriebenen Manöver im Rahmen einer anerkannten Aus- oder Weiterbildung zu erlernen.

5.1 GROßE OHREN

Die großen Ohren sind eine mittelschnelle Abstieghilfe, mit der Sinkgeschwindigkeiten von 3 – 4 m/s erzielt werden können. Dabei reduziert sich die Geschwindigkeit über Grund um 3 – 5 km/h. Auch Anstellwinkel und Flächenbelastung werden aufgrund der verkleinerten Oberfläche größer. Um wieder in den normalen Geschwindigkeits- und Anstellwinkelbereich zu kommen, betätige den Beschleuniger, nachdem du die Ohren angelegt hast.

Der KOYOT 3 verfügt über ein Rollensystem für die großen Ohren, das es einfacher macht, die richtigen Leinen zu finden und das Manöver durchzuführen. Dieses Rollensystem kann ganz einfach entfernt werden, wenn der Pilot es nicht mehr haben möchte. **Um große Ohren zu machen, nimm entweder die beiden Ohrenrollen oder die jeweils äußerste A-Leine an jedem Tragegurt und ziehe sie zeitgleich gleichmäßig nach außen und unten. Die Flügelenden werden „eingeklapp“.** Lass die Leinen los, und die Ohren öffnen sich automatisch wieder. Falls nicht, zupfe progressiv zuerst an einer Bremse

und dann an der anderen. Wir empfehlen, die Flügelenden asymmetrisch zu öffnen und dabei den Anstellwinkel nicht zu verändern – vor allem wenn man in Bodennähe oder turbulenter Luft unterwegs ist.

5.2 B-STALL

Bei diesem Manöver verliert der Schirm jegliche Vorwärtsfahrt und die Flugrichtung kann nicht mehr gesteuert werden. An der Kappe reißt die Strömung komplett ab und der Schirm befindet sich in einem dem Sackflug ähnlichen Flugzustand.

Das Manöver wird eingeleitet, indem die B-Tragegurte unter den Schäkeln gefasst, 20 - 30 cm symmetrisch herunter gezogen und in dieser Position gehalten werden. Das Einleiten eines B-Stalls kann mühsam sein, da es einiges an Kraft braucht, um die Tragegurte bis zur Deformierung des Schirms hinunterzuziehen. Wenn die B-Ebene gestallt ist, braucht es weniger Kraft, um die Tragegurte weiterhin in dieser Position zu halten. Sobald der B-Stall eingeleitet wurde, reduziert sich die Vorwärtsgeschwindigkeit auf 0 km/h und die Sinkrate beträgt je nach den Bedingungen und dem Piloten 6 bis 8 m/s. Zum Ausleiten werden beide Tragegurte gleichzeitig freigegeben. Der Schirm taucht leicht nach vorne ab und geht von selbst wieder in den Normalflug über. Die Tragegurte sollten lieber zügig als zu langsam freigegeben werden. Diese Abstieghilfe ist recht einfach. Denke jedoch daran, dass der Schirm bei einem B-Stall nicht mehr fliegt, keine Vorwärtsfahrt mehr hat und deutlich anders reagieren kann als im Normalflug.

5.3 STEILSPIRALE

Dies ist die effektivste Art, schnell Höhe zu verlieren. Du solltest wissen, dass der Schirm bei einer Spirale 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 man sich langsam an dieses Manöver herantasten, um dem Körper

Zeit zu geben, sich an die G-Kräfte zu gewöhnen. Mit Zeit und Übung wirst du dieses Manöver verstehen und vielleicht sogar lieben lernen. Übe dieses Manöver nur, wenn du viel Höhe (viel Bodenabstand) hast.

Die Einleitung der Steilschleife erfolgt durch die 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 eine maximale Sinkgeschwindigkeit von bis zu 20 m/s erreichen – das sind immerhin ganze 70 km/h! Ab ca. 15 m/s wird die Spirale außerdem stabil.

Gründe genug, um sich langsam an dieses Manöver heranzutasten und die Ausleitung zu beherrschen. Bei der Ausleitung wird die Innenbremse (wo der Schirm beim Drehen tiefer ist) progressiv freigegeben und die Außenbremse kurz auf Zug genommen. Gleichzeitig muss der Pilot sein Gewicht auf die Kurvenaußenseite geben. Die Ausleitung sollte gefühlvoll und kontrolliert erfolgen, und der Pilot sollte genügend Zeit haben, um die veränderten Druckverhältnisse und Geschwindigkeit wahrzunehmen. Beim Ausleiten der Steilschleife beschleunigt der Schirm – je nachdem, wie das Manöver geflogen wurde – kurz asymmetrisch und schießt etwas nach vorne. Übe diese Manöver immer mit Vorsicht und ausreichend Höhe.

6. WEITERE HINWEISE

6.1 SCHLEPPBETRIEB

Der KOYOT 3 eignet sich zum Winden-Schlepp. Dieser sollte nur mit qualifiziertem Personal und zugelassener Ausrüstung durchgeführt werden. Das Aufziehen des Schirmes erfolgt ähnlich wie im normalen Flugbetrieb.

6.2 KUNSTFLUG

Obwohl der KOYOT 3 von professionellen Kunstflugpiloten in extremen Situationen getestet wurde, ist er NICHT für den Kunstflug gebaut worden. Wir empfehlen, mit diesem Schirm KEINEN Kunstflug durchzuführen. Das Akro-Fliegen ist die jüngste Disziplin im Gleitschirmfliegen. Für uns gilt jegliche Art des Fliegens, die nicht unter den normalen Flugbetrieb fällt, als Kunstflug. Kunstflugmanöver sollten ausschließlich unter der Aufsicht von qualifizierten Lehrern in einem schulischen Umfeld über Wasser und mit sämtlichen vorhandenen Rettungs- und Sicherheitselementen erlernt werden. Die Kräfte, die bei extremen Manövern auf Pilot und Schirm einwirken, können bis zu 4 oder 5 G erreichen.

Die Materialien werden stärker in Mitleidenschaft gezogen, wie beim normalen Fliegen. Wenn du extreme Manöver fliegst, empfehlen wir, deine Leinen alle sechs Monate überprüfen zu lassen.

7. RICHTIG PACKEN

Früher hat man einen Gleitschirm auf möglichst praktische und einfache Weise zusammengelegt. Das moderne Gleitschirmdesign und die technologisch fortschrittlichen Materialien machen es allerdings erforderlich, dass Gleitschirme der neuen Generation sorgfältiger gepackt werden müssen.

Der KOYOT 3 verfügt über einen SLE (Structured Leading Edge). Um die Integrität der strukturierten Eintrittskante zu wahren, muss der Schirm sorgfältig gepackt werden. Wenn er mit der richtigen Technik zusammengelegt wird, bewahrt er seine Leistung, Sicherheit und Langlebigkeit. Der KOYOT 3 sollte Zelle auf Zelle (wie ein Akkordeon) gepackt werden, und die SLE-Rippen sollten dabei immer parallel zu der Eintrittskante sein.

Packe deinen Schirm nicht allzu fest, da dies das Material oder die Leinen beschädigen könnte.

8. PFLEGE UND WARTUNG

8.1 WARTUNG

Wenn du deine Ausrüstung sorgfältig wartest, bleibt sie lange leistungsfähig. Tuch und Leinen müssen nicht gewaschen werden. Wenn sie mal schmutzig sind, reinige sie mit einem weichen, feuchten Tuch und purem Wasser. Wenn dein Schirm mit Wasser in Kontakt gekommen und nass ist, lege ihn an einem trockenen Ort aus, lüfte ihn immer wieder und schütze ihn vor direktem Sonnenlicht. Wenn dein Schirm vom Salzwasser nass ist, tauche ihn in Süßwasser und trockne ihn an einem schattigen Ort. Direkte Sonneneinstrahlung kann das Material beschädigen und dazu führen, dass der Schirm vorzeitig altert. Lasse den Schirm deshalb nach dem Landen nicht in der Sonne braten. Lege ihn sauber zusammen und verstaue ihn im Packsack. Wenn du in einer sandigen Umgebung fliegst, achte darauf, dass so wenig Sand wie möglich durch die Zellöffnungen in das Innere des Schirms geraten. Wenn dies doch geschieht, entferne den Sand, bevor du den Schirm packst.

8.2 LAGERUNG

Es ist wichtig, dass der Schirm richtig gepackt ist, wenn er gelagert wird. Lagere deine Flugausrüstung an einem kühlen, trockenen Platz, der frei von Lösungsmitteln, Treibstoffen oder Ölen ist. Lasse deine Ausrüstung nicht in einem Kofferraum liegen, da es im Auto ziemlich heiß werden kann, wenn es in der Sonne steht. Dort kann ein Rucksack Temperaturen von bis zu 60 °C erreichen. Lege kein großes Gewicht auf die Ausrüstung.

8.3 CHECKS UND ÜBERPRÜFUNGEN

NACHPRÜFUNG

Der KOYOT 3 muss in regelmäßigen Abständen in deiner lokalen Gleitschirmreparaturstätte überprüft werden – nämlich nach 100 Flugstunden oder jedes Jahr, je nachdem, welcher Fall zuerst

eintritt. Nur so wird die Lufttichtigkeit und Zertifizierung deines KOYOT 3 garantiert.

8.4 REPARATUREN

Solange nichts genäht werden muss, kannst du kleinere Risse am Schirm mit dem beigefügten Rippstoppgewebe reparieren. Alle anderen Reparaturen müssen von qualifizierten Mitarbeitern in einem zertifizierten Fachbetrieb durchgeführt werden. Lasse ihn auf keinen Fall von einem Kollegen o. ä. reparieren.

9. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG

Gleitschirmfliegen ist eine Risikosportart, die eigenverantwortlich durchgeführt wird. Falscher Gebrauch der Ausrüstung kann zu schweren, lebensverändernden Gesundheitsschäden oder sogar zum Tod führen.

Hersteller und Händler können nicht für deine Entscheidungen, Handlungen oder jegliche Unfälle bei der Ausübung des Gleitschirmsportes verantwortlich gemacht werden.

Fliege nicht, wenn du nicht richtig dafür ausgebildet wurdest. Nimm nur von qualifizierten Fluglehrern Ratschläge an und besuche Trainings und Schulungen nur bei zugelassenen Flugschulen.

10. GARANTIE

Der Gleitschirm und seine Komponenten werden mit einer Zweijahresgarantie auf Herstellungsfehler ausgeliefert. Die Garantie beschränkt sich auf die bestimmungsgemäße Nutzung der Ausrüstung.

11. ANHANG

11.1 TECHNISCHE DATEN

KOYOT 3			22	24	26	28	31
ZELLEN	ANZAHL		36	36	36	36	36
	GESCHLOSSEN		8	8	8	8	8
	BOX		27	27	27	27	27
AUSGELEGT	FLÄCHE	m ²	22	24	26	28	31
	SPANNWEITE	m	10,44	10,90	11,35	11,77	12,39
	STRECKUNG		4,95	4,95	4,95	4,95	4,95
PROJIZIERT	FLÄCHE	m ²	19,04	20,77	22,50	24,23	26,83
	SPANNWEITE	m	8,48	8,86	9,22	9,56	10,06
	STRECKUNG		3,78	3,78	3,78	3,78	3,78
KRÜMMUNG		%	13	13	13	13	13
FLÄCHENTIEFE	MAXIMUM	m	2,55	2,67	2,78	2,88	3,03
	MINIMUM	m	0,66	0,69	0,72	0,75	0,79
	DURCHSCHNITTLICH	m	2,11	2,20	2,29	2,38	2,50
LEINEN	GESAMTLÄNGE	m	264	276	287	299	315
	HÖHE	m	6,59	6,88	7,16	7,43	7,82
	ANZAHL		206	206	206	206	206
	STAMMLEINEN		2+1/3/4	2+1/3/4	2+1/3/4	2+1/3/4	2+1/3/4
TRAGEGURTE	ANZAHL	3	A+A'/B/C	A+A'/B/C	A+A'/B/C	A+A'/B/C	A+A'/B/C
	TRIMMER		NEIN	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
	BESCHLEUNIGER	m/m	110	110	110	110	110
	GETEILTE A-GURTE		JA	JA	JA	JA	JA
STARTGEWICHT	MINIMUM	kg	45	60	75	90	110
IM FLUG	MAXIMUM	kg	73	80	95	115	135
SCHIRMGEWICHT		kg	4,25	4,54	4,93	5,11	5,40
ZERTIFIZIERUNG		EN/LTF	A	A	A	A	A

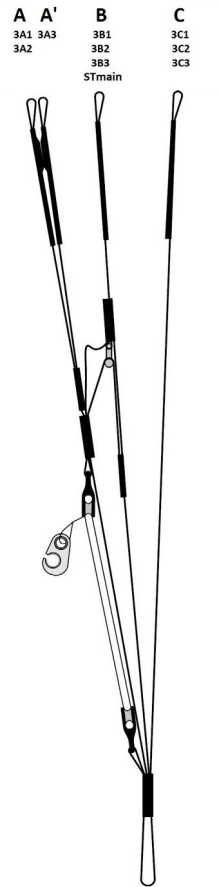
11.2 MATERIALBESCHREIBUNG

KAPPE	BEZEICHNUNG	HERSTELLER
OBERSEGEL	9017 E25	PORCHER IND (FRANKREICH)
UNTERSEGEL	N-20-DMF 36	DOMINICO TEX CO (KOREA)
ZELLZWISCHENWÄNDE	9017 E29	PORCHER IND (FRANKREICH)
DIAGONALRIPPEN	9017 E29	PORCHER IND (FRANKREICH)
LOOPS	LKI - 10	KOLON IND. (KOREA)
VERSTÄRKTE LOOPS	W-420	D-P (DEUTSCHLAND)
HINTERKANTEN-VERSTÄRKUNG	MYLAR	D-P (DEUTSCHLAND)
STÄBCHEN-VERSTÄRKUNG	LTN-0.8 STICK	SPORTWARE CO. (CHINA)
FADEN	SERAFIL 60	AMAN (DEUTSCHLAND)

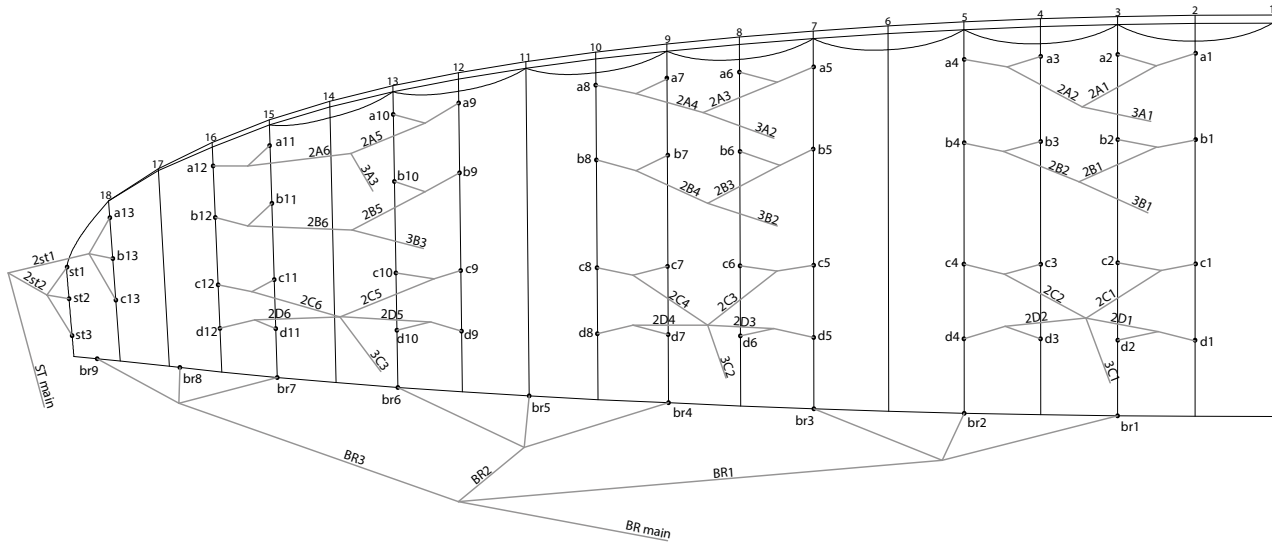
LEINEN	BEZEICHNUNG	HERSTELLER
OBERES STOCKWERK	TNL - 080	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MITTLERES STOCKWERK	TNL - 080	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MITTLERES STOCKWERK	TNL - 140	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
STAMMLEINEN	TNL - 220	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
STAMMLEINEN	TNL - 280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
BREMS-STAMMLEINE	TNL - 280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
FADEN	SERAFIL 60	AMAN (DEUTSCHLAND)

TRAGEGURTE	BEZEICHNUNG	HERSTELLER
MATERIAL	WD103	COUSIN (FRANKREICH)
FARBBEZEICHNUNG	210D	TECNI SANGLES (FRANKREICH)
FADEN	V138	COATS (ENGLAND)
VERBINDUNGSELEMENTE	MRI4	ANSUNG PRECISION (KOREA)
ROLLENSYSTEM	PY - 1304-2	ANSUNG PRECISION (KOREA)

11.3 TRAGEGURTE



11.4 LEINENPLAN



11.5 LEINENLÄNGEN KOYOT 3 22

LEINENLÄNGEN m/m					
	A	B	C	D	Br
1	5.964	5.902	6.005	6.132	6.582
2	5.921	5.855	5.943	6.074	6.345
3	5.900	5.833	5.927	6.042	6.296
4	5.944	5.872	5.959	6.069	6.204
5	5.896	5.842	5.936	6.057	6.092
6	5.847	5.792	5.877	5.998	6.104
7	5.834	5.779	5.862	5.978	6.031
8	5.858	5.802	5.894	6.002	5.892
9	5.831	5.779	5.843	5.919	5.736
10	5.772	5.723	5.781	5.857	
11	5.692	5.651	5.704	5.758	
12	5.666	5.629	5.679	5.729	
13	5.439	5.407	5.451		
stb	5.329	5.340	5.405		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m					
	A	A'	B	C	
	470	470	470	470	UNBESCHLEUNIGT
	360	360	390	470	LAUFLÄNGE

11.6 LEINENLÄNGEN KOYOT 3 24

LEINENLÄNGEN m/m					
	A	B	C	D	br
1	6.328	6.258	6.370	6.503	6.961
2	6.284	6.211	6.305	6.443	6.715
3	6.263	6.189	6.290	6.411	6.668
4	6.311	6.231	6.325	6.442	6.575
5	6.262	6.205	6.305	6.435	6.458
6	6.211	6.153	6.243	6.373	6.472
7	6.198	6.140	6.229	6.353	6.387
8	6.224	6.165	6.263	6.379	6.246
9	6.197	6.143	6.208	6.287	6.069
10	6.135	6.083	6.143	6.222	
11	6.050	6.008	6.062	6.118	
12	6.023	5.985	6.037	6.087	
13	5.785	5.751	5.797		
stb	5.669	5.680	5.748		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m					
	A	A'	B	C	
	470	470	470	470	UNBESCHLEUNIGT
	360	360	390	470	LAUFLÄNGE

10;1.7 LEINENLÄNGEN KOYOT 3 26

LEINENLÄNGEN m/m					
	A	B	C	D	Br
1	6.606	6.534	6.651	6.789	7.290
2	6.561	6.485	6.584	6.728	7.032
3	6.541	6.463	6.569	6.695	6.981
4	6.592	6.509	6.606	6.727	6.883
5	6.542	6.482	6.586	6.720	6.763
6	6.490	6.429	6.521	6.657	6.779
7	6.476	6.416	6.508	6.636	6.701
8	6.503	6.442	6.543	6.664	6.550
9	6.477	6.419	6.488	6.572	6.380
10	6.412	6.358	6.421	6.504	
11	6.324	6.281	6.337	6.396	
12	6.297	6.258	6.310	6.364	
13	6.049	6.014	6.062		
stb	5.928	5.940	6.011		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m					
	A	A'	B	C	
	470	470	470	470	UNBESCHLEUNIGT
	360	360	390	470	LAUFLÄNGE

11.8 LEINENLÄNGEN KOYOT 3 28

LEINENLÄNGEN m/m					
	A	B	C	D	Br
1	6.873	6.797	6.921	7.065	7.550
2	6.828	6.748	6.853	7.002	7.287
3	6.808	6.726	6.837	6.969	7.238
4	6.861	6.774	6.877	7.003	7.140
5	6.811	6.749	6.857	6.996	7.016
6	6.756	6.694	6.791	6.930	7.032
7	6.743	6.681	6.777	6.910	6.943
8	6.771	6.709	6.814	6.939	6.792
9	6.745	6.686	6.758	6.839	6.603
10	6.678	6.622	6.688	6.769	
11	6.588	6.543	6.601	6.663	
12	6.559	6.519	6.574	6.630	
13	6.303	6.266	6.316		
stb	6.177	6.190	6.263		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m					
	A	A'	B	C	
	470	470	470	470	UNBESCHLEUNIGT
	360	360	390	470	LAUFLÄNGE

11.9 LEINENLÄNGEN KOYOT 3 31

LEINENLÄNGEN m/m

	A	B	C	D	Br
1	7.237	7.162	7.293	7.445	7.978
2	7.191	7.112	7.222	7.380	7.699
3	7.171	7.091	7.207	7.345	7.645
4	7.228	7.143	7.250	7.382	7.541
5	7.197	7.132	7.246	7.391	7.413
6	7.141	7.075	7.177	7.323	7.432
7	7.128	7.062	7.163	7.303	7.349
8	7.159	7.093	7.203	7.334	7.186
9	7.131	7.069	7.146	7.236	6.962
10	7.060	7.003	7.073	7.162	
11	6.965	6.920	6.982	7.046	
12	6.935	6.895	6.953	7.011	
13	6.669	6.631	6.683		
stb	6.535	6.548	6.625		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m

	A	A'	B	C	
	470	470	470	470	UNBESCHLEUNIGT
	360	360	390	470	LAUFLÄNGE

11.10 ZERTIFIZIERUNG MUSTERPRÜFUNG

KOYOT 3 22

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



Class: **A**

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

PG_1027.2016

Date of issue (DMY):

14. 06. 2016

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

Model: **Koyot 3 22**

Serial number: **Koyot 3 19-22**

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	73	Range of speed system (cm)	11
Minimum weight in flight (kg)	45	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	4.2	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	23
Projected area (m2)	19.04		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Flugsau	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	XX-Lite	Person or company having presented the glider for testing: None	

Harness to risers distance (cm)	40
Distance between risers (cm)	40

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

KOYOT 3 24

para-test.com



paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com



Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2015
Date of issue (DMY): / LTF: NFL II 91/09

PG_1028.2016

29. 03. 2016

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

Model: **Koyot 3 24**

Serial number: **Koyot 3 18-24**

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	80	Range of speed system (cm)	10.4
Minimum weight in flight (kg)	60	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	4.56	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	23
Projected area (m2)	20.77		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	AB \$	every 24 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Sup' Air	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Altitude M	Person or company having presented the glider for testing: None	

Harness to risers distance (cm)	41
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	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0	□

KOYOT 3 26

para-test.com



paragliding by air hangarise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-B44 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 532 52 30
info@para-test.com

 **NIVIUK**

Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2015 **PG_0976.2015**
Date of issue (DMY): / LTF: NFL II 91/09 **29. 03. 2016**

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

Model: **Koyot 3 26**


Serial number: **Koyot 3 17-26**

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	95	Range of speed system (cm)	10.5
Minimum weight in flight (kg)	75	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	4.32	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	23
Projected area (m ²)	22.5		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)
Harness type	AB\$	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	Flugasu	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	XX-Lite	Person or company having presented the glider for testing: None

Harness to risers distance (cm)	41
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 24


KOYOT 3 28

para-test.com



paragliding by air hangarise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-B44 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 532 52 30
info@para-test.com

 **NIVIUK**

Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2015 **PG_1029.2016**
Date of issue (DMY): / LTF: NFL II 91/09 **29. 03. 2016**

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

Model: **Koyot 3 28**


Serial number: **koyot 3 18-28**

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	115	Range of speed system (cm)	10.5
Minimum weight in flight (kg)	90	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	5.16	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	23
Projected area (m ²)	24.23		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)
Harness type	AB\$	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	NIVIUK	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	Hamak L	Person or company having presented the glider for testing: None

Harness to risers distance (cm)	43
Distance between risers (cm)	46

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


KOYOT 3 31

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

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

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



Class: **A**

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

PG_1030.2016

Date of issue (DMY):

14. 06. 2016

Manufacturer: Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Model: Koyot 3 31

Serial number: Koyot 3 19-31

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	135	Range of speed system (cm)	10.9
Minimum weight in flight (kg)	110	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	5.5	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	23
Projected area (m2)	26.83		
Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Gin Gliders	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Gingo 2 L	Person or company having presented the glider for testing: None	
Harness to risers distance (cm)	43		
Distance between risers (cm)	46		

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

