

MANUAL DE USO ARTIK P



ARTIK P

El aventurero

BIENVENIDO

Te damos la bienvenida al equipo y agradecemos la confianza que depositas en nosotros al elegir un parapente Niviuk.

Nos gustaría hacerte participe de la ilusión con que fue creado este parapente y de la importancia y el cuidado que concedimos en el diseño y fabricación de este nuevo modelo con el fin de poder ofrecerte el máximo placer en cada vuelo bajo un parapente Niviuk.

Las prestaciones legendarias de las velas Artik ahora con materiales ultra ligeros que dan forma a una nueva vela nacida de lo mejor de todas las anteriores. Para pilotos de Cross, montaña o Hike&Fly que quieren explorar y que necesitan un equipo con muy poco peso y volumen.

A continuación te ofrecemos el manual del usuario, el cual recomendamos leer detalladamente.

El equipo **NIVIUK**.

MANUAL DE USO

Niviuk Gliders ARTIK P

Este manual te ofrece la información necesaria para que reconozcas las características principales de tu nuevo parapente.

El mismo es de carácter informativo, es decir, que no te da la posibilidad de cumplir con los requerimientos de instrucción necesaria para poder pilotar una aeronave de estas características, que sólo puede darte una escuela reconocida por la federación de tu zona de vuelo.

Todas las indicaciones proporcionadas en este manual son de carácter informativo con el fin de prevenirte ante situaciones de vuelo adversas y potencialmente peligrosas.

Igualmente, te recordamos que es de suma importancia leer a conciencia la totalidad de los contenidos del manual de tu nuevo ARTIK P.

El mal uso de este equipo puede producir lesiones de carácter irreversible en el piloto. Ni el fabricante ni los revendedores pueden asumir la responsabilidad en caso de mal uso. Siendo responsabilidad del piloto el uso adecuado de este equipo.

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

ÍNDICE

BIENVENIDO	2	4.4 PILOTAJE SIN FRENOS	14
MANUAL DE USO	2	4.5 NUDOS EN VUELO	14
1. CARACTERÍSTICAS	4	5. PERDER ALTURA	14
1.1 ¿PARA QUIÉN?	4	5.1 OREJAS	14
1.2 HOMOLOGACIÓN	4	5.2 TÉCNICA 4B2	15
1.3 COMPORTAMIENTO EN VUELO	4	5.3 BANDAS B	15
1.4 CONSTRUCCIÓN, MATERIALES	5	5.4 BARRENA	16
1.5 ELEMENTOS COMPONENTES	7	5.5 DESCENSO DULCE	16
2. DESEMPAQUETADO Y MONTAJE	7	6. MEDIOS ESPECIALES	16
2.1 ELECCIÓN DEL LUGAR	7	6.1 VUELO A REMOLQUE	16
2.2 PROCEDIMIENTO	7	6.2 VUELO ACROBÁTICO	16
2.3 MONTAJE AL ARNÉS	7	7. CUIDADO Y MANTENIMIENTO	17
2.4 TIPO DE ARNÉS	7	7.1 MANTENIMIENTO	17
2.5 MONTAJE DEL ACELERADOR	8	7.2 ALMACENAJE	17
2.6 REVISIÓN E HINCHADO EN LLANO	9	7.3 REVISIÓN Y CONTROLES	18
2.7 AJUSTE DE LOS FRENOS	10	7.4 REPARACIONES	18
3. PRIMER VUELO	10	8. SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD	18
3.1 ELECCIÓN DEL LUGAR	10	9. GARANTÍA	19
3.2 PREPARACIÓN	10	10. ANEXOS	20
3.3 PLAN DE VUELO	10	10.1 DESCRIPCIÓN DATOS TÉCNICOS	20
3.4 CHEQUEO PRE-VUELO	10	10.2 DESCRIPCIÓN MATERIALES	21
3.5 HINCHADO, CONTROL Y DESPEGUE	10	10.3 ELEVADORES	22
3.6 ATERRIZAJE	11	10.4 PLANO DE LÍNEAS	23
3.7 PLEGADO	11	10.5 LONGITUD LÍNEAS ARTIK P 21	24
4. EN VUELO	11	10.6 LONGITUD LÍNEAS ARTIK P 23	24
4.1 VUELO EN TURBULENCIA	11	10.7 LONGITUD LÍNEAS ARTIK P 25	25
4.2 POSIBLES CONFIGURACIONES	12	10.8 LONGITUD LÍNEAS ARTIK P 27	25
4.3 VUELO ACELERADO	13	10.9 HOMOLOGACIÓN	26



1. CARACTERÍSTICAS

1.1 ¿PARA QUIÉN?

El ARTIK P se destina a los pilotos de Cross Country, montaña o Hike&Fly, que quieren explorar y que necesitan un equipo con muy poco peso y volumen sin comprometer la seguridad.

El ARTIK P atendiendo a la normativa EN y queda certificado como un parapente de clase EN C. Recomendamos que solo los pilotos con esta habilitación y/o igual o superior experiencia vuelen este parapente.

- Descripción de las características de vuelo para clase EN C: Parapentes con seguridad pasiva moderada, de reacciones potencialmente dinámicas en turbulencia y a los errores de los pilotos. La recuperación al vuelo normal puede requerir de intervenciones precisas del piloto.

- Descripción de las habilidades requeridas por el piloto clase EN C: Diseñado para los pilotos familiarizados con las técnicas de recuperación, que vuelen activamente y comprendan las implicaciones de volar un planeador con la seguridad pasiva reducida.

La habilitación del piloto es potestad de las autoridades aeronáuticas competentes.

1.2 HOMOLOGACIÓN

El ARTIK P fue presentada a la homologación siguiendo la nueva normativa Europea EN y LTF.

Todas las tallas que se comercializan superaron las pruebas sin contratiempo alguno. El resultado de la homologación coloca al ARTIK P en todas sus tallas en el nivel C.

El test de carga, realizado en las instalaciones del laboratorio de ensayos Suizo Air-Turquoise, superó los 8G exigidos sin el menor contratiempo.

Recomendamos prestar mucha atención al informe del test de vuelo realizado por el laboratorio encargado de la homologación. En el reporte encontraremos toda la información necesaria para saber cómo reacciona nuestro nuevo parapente delante de cada una de las maniobras testadas.

Es importante remarcar que de una talla a otra puede variar el tipo de reacción a la maniobra. Incluso dentro de la misma talla, a carga máxima o mínima, el comportamiento y las reacciones de la vela pueden ser diferentes.

Para ver el desglose del test de vuelo y el nº de homologación correspondiente ver páginas finales.

1.3 COMPORTAMIENTO EN VUELO

El libro de trabajo sobre el que se desarrolló este nuevo proyecto siguió unas líneas bien definidas: mejorar prestaciones, armonizar sensaciones y facilitar la conducción al piloto.

Conseguir aumentar las prestaciones manteniendo una seguridad muy alta dentro de su categoría. Lograr que el perfil nos transmita el máximo de información de manera entendible y cómoda para que el piloto pueda centrarse en armonizar esas sensaciones. Y, a través de una conducción sin esquinas, aprovechar todas las condiciones favorables.

En vuelo, el perfil se siente muy compacto en todas las facetas del vuelo. No presenta altibajos en su planeo, ni tan solo cuando se acelera a fondo. El planeo se mantiene alto y el perfil estable. El giro mejora la precisión y resulta menos físico al tiempo que se hace entender con poca amplitud. En el hinchado es mucho más dulce y sube tranquilo sin tirones al final del recorrido.

Su conducción se presenta muy intuitiva, con abundancia de matices y claras referencias al estado de la masa de aire, de comprensión rápida y entendedora. Admite las decisiones del piloto con eficacia e incluso en condiciones de térmica fuerte y marcada turbulencia se mantiene compacta y bien armada.

El ARTIK P lee la masa de aire con eficacia. Entra en la térmica con velocidad para centrar la ascendencia de manera progresiva. Posee un mando mucho más progresivo y eficaz que su hermano ARTIK para poder disfrutar aún más del placer de volar bajo un diseño emocional y una calidad extraordinaria.

Es ligera, más liviana en vuelo y fácil de pilotar, con un comportamiento en la turbulencia excepcional y una gama de velocidades sorprendente obteniendo un increíble planeo.

1.4 CONSTRUCCIÓN, MATERIALES

El ARTIK P, además de gozar de todas las técnicas utilizadas en el resto de la gama, dispone de pequeños complementos destinados unos a la mayor comodidad del piloto y otros a la mejora del rendimiento (RAM, TNT, DRS, IKS y suspentaje 3 líneas).

Las poleas provistas de rodamientos, son montadas en el acelerador para reducir el esfuerzo del piloto y mejorar la progresión en el uso del acelerador.

RAM Air Intake (RAM).- Con una disposición interior de las bocas de entrada de aire ganamos eficiencia aerodinámica, mejor absorción de la turbulencia en el ángulo de ataque, mejor estabilidad en velocidad variable y mejor rendimiento sin renunciar a la seguridad.

Titanium Technology (TNT). - Una revolución de la técnica a base de titanio. El uso de nitinol para construir la estructura interna de la vela permite dibujar un perfil más uniforme y reducir el peso para ganar

eficiencia en vuelo. El nitinol aporta total resistencia a la deformación, al calor o a la rotura.

Gracias a la aplicación de esta tecnología, la vela mantiene sus prestaciones originales por más tiempo. Además, aumenta significativamente la resistencia al desgaste producido por el uso, manejo y plegado del parapente.

Drag Reduction Structure (DRS).- La incorporación de pequeñas intercostillas en el borde de fuga que refuerzan y reparten mejor la presión en esta parte de la vela, dan como resultado una maniobrabilidad excelente y un mayor control y precisión.

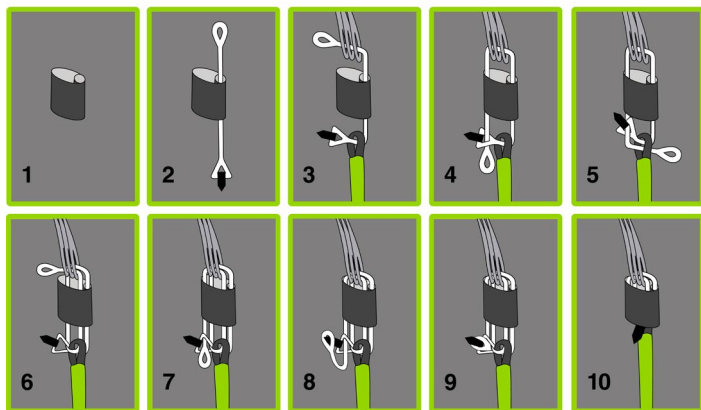
3 Liner Technology (3LT).- Gracias a un laborioso trabajo en el perfil, a la utilización de materiales de última generación y a una elaborada arquitectura interior, la carga se reparte de forma más eficiente y con los mínimos puntos de anclaje. Reducimos la resistencia para ganar rendimiento.

Interlock System (IKS). - Es un método de unión ultraligero y con alta resistencia que tiene como objetivo completar la gama de productos light y sustituir los sistemas actuales basados en el uso del maillón y/o mosquetón. Este nuevo sistema se basa en una unión fija mediante un sencillo lazo de Dyneema provisto de un sistema de sujeción y bloqueo, asegurando la completa eficacia y seguridad de la unión, y permitiendo tener el equipo listo en todo momento, ya sea con o sin carga.

El IKS1000 está diseñado y dimensionado para la unión de las bandas con los suspentes. Tiene una carga de rotura de 1055 kg, la cual supera ampliamente la del maillón clásico de 3mm (550Kg), pero con un peso mucho más ligero. Esta característica lo convierte en una pieza fundamental en toda la gama de velas P-Series (light), que se entregan de serie con dicha tecnología.

Atención: el IKS1000 no ha sido probado ni dimensionado para la unión

de bandas con silla y/o paracaídas con silla. Para esta función, Niviuk ha desarrollado el IKS3000. Puedes consultar toda la información en nuestra página web niviuk.com



1. Localizar el canal interior de la funda elástica.
2. Pasar la línea del IKS a través del canal interior. Solo se pasará por el canal interior la primera vez.
3. Pasar a continuación la línea IKS a través de las líneas y la banda. El extremo reforzado (el de la lengüeta negra) deberá estar colocado en el lado de la banda.
4. Pasar el extremo superior de la línea IKS primero por dentro de la funda elástica (no por el canal) y después por el loop del extremo reforzado.
5. Pasar este mismo extremo por la banda.
6. Seguir el movimiento y pasar ahora el extremo de nuevo por dentro de la

- funda (no por el canal) y después por las líneas.
7. Volver a pasarlo por la funda (no por el canal) y después por el loop del extremo reforzado.
8. Pasar la lengüeta del extremo reforzado por el loop del otro extremo.
9. Tirar de la lengüeta para fijar el nudo y asegurar la conexión.
10. Comprobar el montaje final

El suspensores del ARTIK P combina el Dyneema Liros para las cascadas altas con el Vectram Cousin en ramificaciones y principales. Esta combinación es la misma que se utiliza en los modelos superiores con eficacia probada.

Tanto el Dyneema como el Vectram no disponen de funda, esto hace que estén expuestos a abrasiones. En consecuencia y de acuerdo con la recomendación de la homologación EN, un control del suspensores debe de ser realizado cada 100 horas de vuelo por un taller especializado. Estos materiales de altas prestaciones requieren de mayor atención antes de cada vuelo.

El tejido utilizado ofrece ligereza, resistencia y durabilidad sin pérdida de color son sus garantías.

Para el proceso de construcción del ARTIK P se han utilizado los mismos criterios controles y estructura que en el resto de la gama. Del ordenador de Olivier a la pieza acabada de cortar no es posible un solo milímetro de error, el corte de cada uno de los elementos de ensamblaje que componen la vela es cortado uno a uno mediante un riguroso trabajo de corte extremadamente minucioso. Para el posterior marcaje y enumeración de cada pieza es utilizado el mismo minucioso sistema, evitando así posibles errores en este delicado proceso.

Los suspensores son fabricados semiautomáticamente, todas las costuras

son rematadas bajo supervisión ocular de nuestros especialistas. Organizar el puzle que es el proceso de ensamblaje resulta con este método más fácil de organizar economizando recursos para un control de calidad más riguroso. Todos los parapentes Niviuk Gliders son sometidos a un control final extremadamente riguroso. La campana es cortada y ensamblada bajo estricto orden impuesto por la automatización de este proceso.

Todo el cono de suspentaje es medido en cada vela individualmente después de su montaje final en la campana.

Cada vela es controlada individualmente para su revisión ocular final. Cada parapente es empaquetado siguiendo las directrices de mantenimiento y conservación de los materiales más avanzadas.

Los parapentes Niviuk Gliders están contruidos con materiales de primera calidad, acordes a las necesidades de rendimiento, durabilidad y homologación exigidos por el mercado actual.

Ver datos de materiales en páginas finales.

1.5 ELEMENTOS COMPONENTES

El ARTIK P es entregado a su propietario con una serie de componentes que son de gran utilidad en el uso y mantenimiento de nuestro equipo:

- Una práctica mochila.
- Un kit de reparación de tela ripstop autoadhesiva del mismo color que nuestra ala y repuestos de los bloqueadores de los maillones.

2. DESEMPAQUETADO Y MONTAJE

2.1 ELECCIÓN DEL LUGAR

Para el desempaque y montaje, recomendamos se realice en una pendiente escueta, o mejor en un área llana y despejada, sin excesivo viento y libre de obstáculos que nos permita realizar todos los pasos requeridos para el reconocimiento del equipo, hasta terminar haciendo un hinchado del ARTIK P.

Es recomendable que todo el proceso sea supervisado por un instructor o vendedor, solo ellos podrán resolver cualquier duda de una manera segura y profesional.

2.2 PROCEDIMIENTO

Retirar el parapente de la mochila, abrirlo y desplegarlo, extendiéndolo con las líneas por encima del intradós y orientado hacia la dirección del hinchado, revisar que la tela y el suspentaje no presenten anomalías, verificar el correcto cierre de los maillones de unión de los suspentes a las bandas. Identificar y ordenar las líneas A, B, C los frenos y las bandas correspondientes en la posición correcta, comprobando que queden libres de enganches y nudos.

2.3 MONTAJE AL ARNÉS

Posicionar correctamente las bandas en los mosquetones de la silla, de manera que las bandas y líneas, queden libres de vueltas y correctamente ordenadas. Verificar el correcto cierre del sistema de enganche utilizado.

2.4 TIPO DE ARNÉS

El ARTIK P acepta todos los tipos de silla actuales, incluso las que utilizan cocoon. Recomendamos ajustar la cinta ventral a la distancia de homologación, que varía según la talla.

Debemos de tener en cuenta que un mal ajuste de esta separación entre los mosquetones puede afectar al control de la vela; una excesiva separación da más sensaciones pero se corre el riesgo de afectar a la

estabilidad del ala; al contrario, una separación demasiado escasa reparte más de estabilidad, pero con pérdida de sensaciones y de un riesgo de twist en caso de una plegada muy violenta.

2.5 ACELERADOR

El acelerador es un sistema no permanente de aumento de velocidad mediante la modificación del calado del perfil. El sistema de aceleración ya instalado de serie en las bandas no es modificable y es conforme a medidas y topes establecidos por la homologación.

El ARTIK 4 P incluye un sistema de acelerador con un recorrido máximo según su talla (ver acelerador al máximo).

El sistema de aceleración se acciona empujando con los pies la “barra del acelerador” - **no entregada de serie en este modelo** - que el piloto deberá instalar conectándola al sistema de aceleración en las bandas (Ver 2.5.1: “Instalación del acelerador”).

El sistema de aceleración utilizado es un sistema de acción/reacción: Partimos de un punto neutro y cuando presionamos sobre la barra de pie, aceleramos. En función de la presión podemos dosificar la velocidad deseada. Cuando dejamos de ejercer presión, el acelerador retorna al punto neutro inicial.

El acelerador es eficaz, sensible y preciso. Está habilitado perfectamente para ser usado en vuelo a voluntad del piloto. Con la posición neutral obtendremos velocidad estándar y planeo estándar. En cambio, con acelerador al máximo se obtiene velocidad máxima y planeo degradado.

- **Punto neutro del acelerador:** Las bandas A, B, C, D permanecen alineadas.
- **Acelerador al máximo:** La diferencia entre bandas A-C es de:
 - Talla 21 - 10.5cm
 - Talla 23 Y 25 - 15cm
 - Talla 27 - 14cm

ATENCION

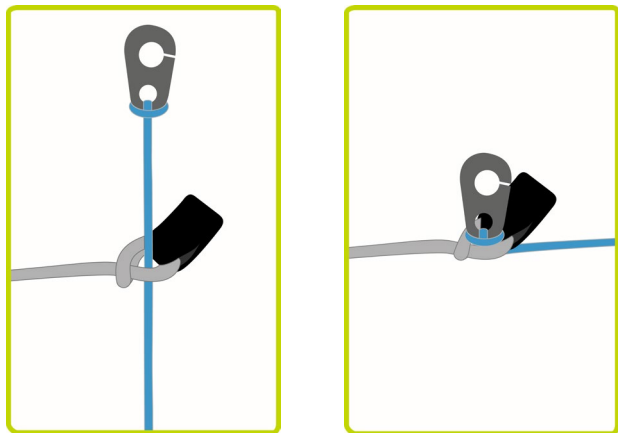
Toda acción sobre el acelerador implica cambios sobre la velocidad, pero también sobre las reacciones del ala. Para más información, ver la homologación.

2.5.1 Instalación del acelerador.

Entendemos por acelerador la barra de pie que el piloto accionará para acelerar, junto con las dos líneas que lo unen a la instalación fija de las bandas. Una vez decidido el tipo de “barra de acelerador” que se desea utilizar, es necesario proceder a su instalación. A considerar:

- El piloto puede utilizar el tipo “barra de acelerador” que considere oportuno en función del tipo de arnés utilizado, preferencias, etc.
- Este complemento es desmontable para facilitar su conexión y/o desconexión a las bandas y su respectiva regulación.
- Para la instalación a través del arnés se deberán seguir las instrucciones del fabricante del mismo. La mayoría de arneses ya disponen de una instalación a tal efecto.
- La conexión estándar se realiza mediante un ingenio llamado gancho Brummel, donde se enfrentan las dos ranuras para entrelazarlas, asegurando su uso y conexión/desconexión. Sin embargo, puede ser utilizado cualquier sistema de empalme que sea seguro.

Gráfico 1. Conexión del acelerador mediante el paso del gancho Brummel.

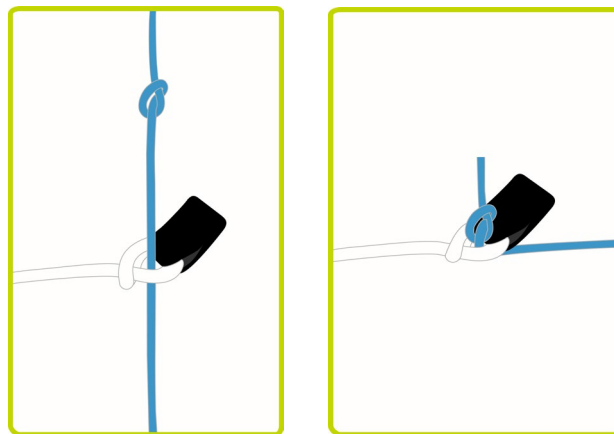


Nota serie P

La serie P se diseñó con la idea de ahorrar peso en el conjunto del equipo. De esta manera, Niviuk decidió entregar las alas sin el gancho Brummel clásico, optando así por un sistema de lazada tipo kite. Este sistema ofrece la misma eficacia y seguridad que los clásicos ganchos pero con mucho menos peso.

Gráfico 2. Conexión del acelerador mediante lazada tipo “Kite” (Sin gancho Brummel)

1. Hacemos un nudo en el cordino del acelerador y lo pasamos a través del conector del cordino de las bandas.
2. Aplicamos tensión en ambos lados del sistema hasta que el nudo haga tope con el conector de las bandas.



Tener en consideración que el sistema o procedimiento de conexión es exactamente el mismo para el gancho Brummel que para la lazada tipo Kite, y a su vez sería aplicable a otros sistemas o elementos de conexión.

2.6 REVISIÓN E HINCHADO EN LLANO

Una vez revisado todo el equipo y comprobar que las condiciones de viento son las apropiadas, podemos practicar en tierra el hinchado del ARTIK P tantas veces como sea necesario hasta familiarizarnos con su comportamiento. El hinchado del ARTIK P es fácil y suave y no requiere de una sobrecarga de energía, hinchará realizando una suave presión con el cuerpo, mediante el arnés y ayudando el movimiento con las bandas “A”, sin tirar de ellas, sólo acompañando el movimiento natural de subida del ala. Una vez el ala se posiciona a las (12) bastará un control apropiado con los frenos para retenerla sobre nuestra cabeza.

2.7 AJUSTE DE LOS FRENOS

Las líneas principales de los frenos, vienen reguladas de fábrica con la medida preestablecida en la homologación, esta regulación puede variarse para adaptarla al tipo de pilotaje de cada piloto. No obstante es recomendable volar con la regulación original durante un periodo de tiempo lo suficientemente largo para habituarse al comportamiento original del ARTIK P. En caso que fuera necesario modificar, aflojar el nudo, deslizar la línea por la manija del freno hasta el punto deseado y volver a ajustar el nudo con firmeza. Esta regulación deberá ser realizada por personal cualificado, siempre comprobando que la modificación no comprometa el borde de fuga, dejándolo FRENADO y que ambos lados queden simétricos. El As de Guía o el Ballestrinque son los nudos más aconsejados para fijar los frenos.

Al cambiar la longitud de los frenos, se debe de comprobar que estos no actúen cuando el acelerador está siendo utilizado. Cuando aceleramos, el parapente rota sobre la banda C haciendo que el borde de fuga quede más elevado. Debemos de comprobar que el freno está ajustado en función de esa longitud extra en la aceleración. Con la deformación del perfil corremos el riesgo de generar turbulencias y provocar una plegada frontal o asimétrica.

3. PRIMER VUELO

3.1 ELECCIÓN DEL LUGAR

Para la realización del primer vuelo, recomendamos realizarlo en una pendiente suave (escuela) o en tu zona de vuelo habitual acompañado por un instructor certificado.

3.2 PREPARACIÓN

Para la preparación, repetir el procedimiento del apartado desempaqueado y montaje.

3.3 PLAN DE VUELO

Es necesario realizar un plan de vuelo previo, para evitar posibles errores en la toma de decisiones.

3.4 CHEQUEO PRE-VUELO

Una vez listos, y antes de despegar realizar otro chequeo del equipamiento, montaje correcto y líneas libres de enganches o nudos. Comprobar que las condiciones son las apropiadas para nuestro nivel de vuelo.

3.5 HINCHADO, CONTROL Y DESPEGUE

Realizar una acción de hinchado suave y progresiva, el hinchado del ARTIK P es fácil y no necesita energía de más, no tiene tendencia a adelantar lo que permitirá una fase de hinchado sin agobios, dando paso a una fase de control con suficiente tiempo para tomar la decisión de aceleración y despegue cuando el piloto lo desee.

Siempre que el viento lo permita se aconseja el despegue de cara a la vela, de esta manera podemos hacer una chequeo visual con más garantías. El ARTIK P es especialmente fácil de controlar en esta configuración con vientos “fuertes”. Vientos de 25 a30 km/h son considerados fuertes para volar.

La preparación del ala y su disposición en la zona de despegue es de fundamental importancia, elegir la zona apropiada dependiendo de cómo entre el viento en el lugar, disponer el parapente como si formara parte de un gran círculo, respetando así la forma de la campana en vuelo, será una excelente manera de garantizar un buen despegue.

3.6 ATERRIZAJE

El ARTIK P tiene un excelente aterrizaje, transforma la velocidad en sustentación a medida que el piloto lo solicita, permitiendo un enorme margen de error. No es necesario dar vueltas a los frenos para obtener más eficacia en el frenado.

3.7 PLEGADO

El ARTIK P dispone de un borde de ataque complejo donde se reúnen distintos materiales que necesitan de atención. Por lo tanto, utilizar un método de plegado correcto es importante para alargar la vida de su parapente.

La vela debería doblarse en acordeón, poniendo los refuerzos del borde de ataque completamente planos los unos contra los otros. Este método mantendrá su perfil en buen estado sin perjudicar el perfil de la vela ni las prestaciones de la misma. Esté atento para que los refuerzos no estén torcidos o estén doblados. No es necesario un plegado muy apretado, ya que puede dañar el tejido o las líneas.

En Niviuk hemos diseñado el NKare Bag, una bolsa de plegado que te asistirá a plegar rápidamente el parapente y de la misma manera mantendrá el perfil y la integridad de sus estructuras internas en perfectas condiciones.

El NKare Bag nos guiará en el proceso de doblado permitiéndonos recoger las costillas unas sobre las otras en el eje longitudinal “en acordeón” para luego permitirnos de manera sencilla realizar los dobleces transversales que cada modelo requiera. Este sistema de plegado nos garantiza que tanto el tejido como los refuerzos de la estructura interna se mantengan en perfectas condiciones.

4. EN VUELO

Recomendamos prestar mucha atención al informe de la prueba de vuelo realizado por el laboratorio encargado de la homologación.

En él encontraremos toda la información necesaria para saber cómo reacciona nuestro ARTIK P delante de cada una de las 24 maniobras testadas.

Es importante remarcar que en cada talla puede variar la manera de afrontar la solución a la maniobra incluso dentro de la misma talla a carga máxima o mínima el comportamiento y las reacciones de la vela pueden ser diferentes.

Disponer del conocimiento que nos proporciona el laboratorio a través del test de vuelo es pues fundamental para saber cómo afrontar estas posibles situaciones.

Recomendamos que el aprendizaje de estas maniobras sea realizado bajo el control de una escuela con capacidad para ello.

4.1 VUELO EN TURBULENCIA

El ARTIK P dispone de un excelente perfil para afrontar estas situaciones con las mejores garantías, tiene una gran estabilidad en todo tipo de condiciones, y una excelente reacción en vuelo pasivo, lo que nos dará una gran seguridad en condiciones turbulentas.

Igualmente todo parapente requiere de un pilotaje acertado para cada condición, siendo el piloto el último factor de seguridad.

Recomendamos tomar una actitud de pilotaje activo en situaciones de turbulencias, accionando en la medida justa para mantener el control del ala, evitando que ésta se cierre, pero permitiendo que se restablezca la velocidad del perfil necesaria para su funcionamiento luego de cada

corrección.

No permanecer demasiado tiempo en una acción de corrección (frenado), ya que predisponemos al parapente a situaciones críticas de funcionamiento, en caso de necesitar controlar, accionar y restablecer la velocidad.

4.2 POSIBLES CONFIGURACIONES

Recomendamos que el aprendizaje de estas maniobras sea realizado bajo el control de una escuela con capacidad para ello. El piloto deberá adaptarse en todo momento a la acción que ejerce sobre los frenos en función de la carga alar con la que vuela, evitando el sobre pilotaje.

Es importante señalar que, de un tamaño a otro, el tipo de reacción de la maniobra puede variar, incluso dentro de un mismo tamaño con la carga alar máxima o mínima, el comportamiento y las reacciones pueden ser diferentes.

En el test, encontrará toda la información necesaria sobre cómo hacer frente a su nueva vela cada una de las maniobras de prueba. Tener esta información es crucial saber cómo reaccionan a su cara vela estas maniobras en un vuelo real y así poder hacer frente a estas situaciones con la mayor seguridad posible.

Plegada asimétrica

A pesar de la gran estabilidad del elaborado perfil del ARTIK P, puede producirse en algún caso una plegada de un lado del ala (asimétrica), en situaciones de turbulencias muy marcadas, generalmente cuando el piloto no anticipa la corrección. En este caso el parapente nos transmitirá una pérdida de presión, a través del comando y del arnés. Para evitar que se cierre realizar una acción de freno del lado comprometido para aumentar el ángulo de incidencia y evitar que pliegue. En caso de que se produzca una plegada, el ARTIK P no tiene una reacción violenta, o sea que la tendencia al giro será muy gradual y fácil de controlar, inclinando

el cuerpo hacia el lado abierto para evitar que se incremente el giro y mantener la trayectoria y de ser necesario aplicar un poco de freno del mismo lado. Normalmente la plegada se reabre sola, pero en caso que esto no ocurra, realizar una acción de freno firme y profunda (100%) del lado de la plegada. Es posible que debamos repetir la acción, hasta que se reabra el lado cerrado, cuidando de no frenar de más el lado que permanece abierto (control de giro) y dejando recuperar la velocidad de vuelo una vez que se abre la plegada.

Plegada frontal

En condiciones de vuelo normal, el ARTIK P está muy lejos de que se produzca una plegada frontal, ya que el perfil está diseñado para volar con mucha tolerancia a los cambios bruscos de incidencia. Puede producirse en condiciones de mucha turbulencia, en la entrada o salida de ascendencias fuertes o bien usando el acelerador sin adaptarse a la masa de aire. Generalmente se reabre sola sin tendencia al giro, pero podemos accionar simétricamente ambos frenos, en una acción rápida y profunda para ayudar a la reapertura, sin mantener más que un instante esta acción, liberando los frenos inmediatamente para recuperar la velocidad óptima de vuelo.

Barrena plana

Esta configuración (giro negativo), queda lejos de las posibilidades de vuelo normal del ARTIK P, aunque una serie de acciones (giros), desde una situación de muy baja velocidad (volar muy frenado) puede comprometer el funcionamiento del parapente y entrar en esta configuración. No es fácil dar recomendaciones sobre este tipo de configuraciones, ya que dependerá de la naturaleza de la misma, pero se debe saber que el ala necesitará restablecer la velocidad de aire relativo sobre el perfil, para lo cual debemos liberar los frenos progresivamente y dejar que aumente la velocidad. La reacción normal será de una abatida lateral, con tendencia a girar no más de 360°, para restablecer el vuelo normal.

Parachutaje

La tendencia a entrar o quedarse en parachutaje está eliminada en el ARTIK P.

Esta configuración está muy lejos de las posibilidades de este parapente. En caso de que ocurra, la sensación será que el parapente no avanza, con cierta inestabilidad, falta de presión en los frenos, aunque la campana aparentemente estará perfectamente hinchada. La acción correcta es liberar los frenos y empujar las bandas A (acelerar) hacia el frente o bien inclinar un poco el cuerpo hacia un lado SIN FRENAR.

Pérdida

La posibilidad de entrar en pérdida en vuelo normal es remota en el ARTIK P. Puede producirse por volar a una velocidad demasiado baja e intentar una serie de acciones en esta situación, (sobre mandar), en condiciones de turbulencias fuertes.

Para provocar una pérdida, se debe llevar al parapente a la velocidad mínima de vuelo frenando simétricamente y una vez logrado esto, accionar los frenos al 100% y mantener. El parapente caerá hacia atrás para luego estabilizarse sobre el piloto con un cierto péndulo, que dependerá de la forma en que se realice la maniobra.

En el momento de comenzar la pérdida no se debe dudar y soltar la acción en mitad de la maniobra, ya que en este caso el parapente abatirá con gran fuerza, pudiendo quedar por debajo del piloto. Debemos mantener la acción unos segundos hasta que se estabilice en la vertical.

Para recuperar la configuración de vuelo, liberamos los frenos en forma progresiva y simétrica, dejando restablecer la velocidad liberando la acción una vez que el ala llega a su punto máximo de adelantamiento. El ala tendrá una abatida, necesaria para restablecer la velocidad de aire relativo, no debemos frenar de más en ese momento, ya que el parapente necesita tomar velocidad para salir de la pérdida. Si es necesario controlar una posible plegada frontal, frenar simétricamente sólo por un instante y liberar, aún con el ala adelantada.

Corbata

Una corbata puede aparecer luego de una plegada asimétrica, en la cual la punta de ala queda “enganchada” entre las líneas. Esta configuración puede provocar una entrada en giro bastante rápida, dependiendo de la naturaleza de la misma. La corrección es de la misma manera que en la plegada asimétrica, controlar la entrada en giro accionando el freno contrario e inclinando el cuerpo y luego, ubicamos la línea que va al establijo (punta de ala), del lado encorbatado, que está identificada por otro color y corresponde a la línea de la banda B en las tallas 21 - 27 y la banda C en la talla 23 - 25 stab- en el line plan. Tiramos de esa línea hasta tensarla y esta acción ayudará a liberar la corbata. Si no logramos liberarla, debemos seguir volando hacia el primer aterrizaje, controlando la trayectoria con el cuerpo y con un poco de freno. Debemos tener cuidado cuando realizamos acciones para liberar la corbata cerca del relieve o de otros parapentes, ya que podemos perder el control de la trayectoria.

Sobre mando

La mayoría de los incidentes de vuelo en parapente son por causa de acciones erróneas del piloto, las cuales sumadas, dan como resultado configuraciones anormales de vuelo (cascada de incidentes). Debemos tener en cuenta que sobre mandar el ala sólo llevará a la misma a niveles críticos de funcionamiento. El ARTIK P está diseñado para que él siempre intente recuperar el vuelo normal por sí solo, no intentes accionar de más.

Generalmente el sobre mando no se debe al tipo de acción ni a la intensidad de la misma, sino que el motivo es debido a cuánto tiempo mantenemos dicha acción. Debemos permitir que el perfil pueda restablecer la velocidad normal de vuelo, luego de cada acción.

4.3 VUELO ACELERADO

El perfil del ARTIK P está diseñado para volar con mucha estabilidad en todo su margen de velocidades. Acelerar será de utilidad en situaciones de viento fuerte o en descendencias muy marcadas.

Acelerando, el perfil del parapente queda más sensible a posibles turbulencias y más próximo a una plegada frontal. Si sentimos una pérdida de presión, debemos liberar la acción del acelerador y accionar un poco los frenos para aumentar así la incidencia del perfil, recordando que se debe restablecer la velocidad de vuelo luego de la corrección.

No es recomendable el uso del acelerador cerca del relieve y en condiciones de mucha turbulencia. En caso de necesitarlo, se debe dosificar su acción liberando cuando se pierde presión y equilibrando con acción de frenos. Esta dosificación significa un pilotaje activo sobre el acelerador.

Las bandas del ARTIK P incluyen limitadores que previenen del incorrecto uso del acelerador. Este limitador no se debe ajustar, variar o eliminar.

4.4 PILOTAJE SIN FRENOS

Si por cualquier motivo los frenos de tu ARTIK P no están operativos, tienes que pilotar la vela tirando suavemente de las bandas C y usar el peso de tu cuerpo para dirigir la vela hacia el aterrizaje. Estas bandas están bastante blandas debido a que no tienen mucha presión, hay que tener cuidado de no pasarse al tirar de ellas porque podríamos provocar una pérdida o negativo. Para aterrizar dejaremos máxima velocidad y antes de llegar al suelo tiraremos de las dos bandas C simétricamente. Este tipo de frenado no es tan efectivo como los frenos, el aterrizaje pues, se realizará a mayor velocidad.

4.5 NUDOS EN VUELO

La mejor manera de evitar estos nudos o enredos es una buena revisión del suspentaje antes del hinchado de la vela para el despegue. Si antes de despegar ves que hay un nudo, deja de correr inmediatamente y no despegues.

En caso de que hayas despegado con un nudo, deberás corregir la

deriva cargando todo el peso en la silla del lado contrario al nudo y usar el freno necesario de este mismo lado. Se puede tirar suavemente del freno en el lado con nudo para ver si éste sale, o bien identificar la línea comprometida y tirar de ella, siempre apartados del relieve. En caso de que el nudo esté demasiado apretado y no salga, hay que volar con cuidado y de forma segura hasta el aterrizaje más cercano. Mucho cuidado al intentar sacar el nudo, no hay que tirar muy fuerte del freno, la posibilidad de que la vela entre en pérdida o negativo es mayor con nudos o enredos. Antes de intentar sacar el nudo asegúrate de que no hay pilotos volando cerca.

5. PERDER ALTURA

Perder altura rápidamente es un recurso muy importante en determinadas situaciones. Dependerá de cada situación el método apropiado a utilizar para descender rápido.

Recomendamos que el aprendizaje de estas maniobras sea realizado bajo el control de una escuela con capacidad para ello.

5.1 OREJAS

Las orejas son una forma de descenso moderado -3 a -4 m/s, la velocidad suelo disminuye de 3 a 5 km/h y se limita el pilotaje. También aumenta el ángulo de incidencia y la carga alar sobre la superficie que queda abierta.

Para restablecer la velocidad horizontal y el ángulo de incidencia, podremos acelerar una vez que entran las orejas. Puedes aplicar orejas hasta el aterrizaje y liberarlas en el momento del frenado.

Para realizarlas toma la línea 4A2 de ambos lados, lo más alto que puedas y tira hacia afuera y abajo. Notarás que el ala se pliega por las puntas. Para reabrirla, suelta las líneas y se abrirá sola, en caso de que esto no

ocurra, frena progresivamente un lado y luego el otro. La reapertura es recomendada de forma asimétrica para no comprometer el ángulo de incidencia y más aún cerca del suelo y en turbulencias.

5.2 TÉCNICA 4B2

Aún con la posibilidad de realizar orejas, en los parapentes de nueva generación como es el ARTIK P, cuando se ponen orejas se crean muchas turbulencias en el borde de fuga, además con la longitud de la cuerda y la bóveda de la vela, las orejas tienen la tendencia a provocar un “flap” aumentando mucho más la turbulencia, y ocasionando que el parapente pierda demasiada velocidad haciendo necesario que el piloto la recupere ya sea utilizando el acelerador o saliendo de la maniobra.

Esta técnica para descender rápidamente fue creada y utilizada por los pilotos del Niviuk Team en el 2009 probando un prototipo de competición con la que no podían realizar la maniobra de orejas debido a la nueva repartición de las líneas del suspentaje y a un alargamiento elevado. Con el perfil actual de tres líneas, esta imposibilidad de realizar orejas, o el riesgo que conlleva realizarlas, es una realidad que preocupa a muchos pilotos que gustan de disponer de una técnica de descenso rápido controlada.

Por estas razones, aconsejamos utilizar la línea 4B2. Esta técnica incrementa fácilmente la tasa de descenso sin provocar los problemas anteriores y sin el riesgo de ocasionar una pérdida, porque se realiza manteniendo siempre una velocidad alta.

¿CÓMO?

Localiza la 4B2, luego realiza el mismo movimiento que se realizaba al meter las orejas: “tirar” del suspente hasta que el establo se retrase, en este momento la vela empezará a reducir la velocidad, las puntas de la vela se irán un poco hacia atrás, luego se incrementará ligeramente la velocidad hasta ser estable y se conseguirá una tasa de caída de 5-6

m/s. Aconsejamos acelerar siempre que utilices esta técnica. Puedes controlar la dirección girando como si lo hicieses con las orejas puestas. La primera sensación es la de una disminución del viento relativo y una ligera inclinación hacia la parte posterior de la vela, como yendo hacia atrás. Para la salida soltaremos las líneas como lo hacíamos con las orejas y atenderemos la suave abatida de la vela al retomar su tasa de caída normal.

Esta técnica te permite descender rápidamente sin tener el riesgo que se produzca una corbata. Es muy cómodo y ofrece mucha facilidad en los giros. Aconsejamos utilizar esta técnica por primera vez en condiciones suaves y con altura. Es una nueva técnica de descenso controlado y con seguridad, que solo necesita de un poco de entrenamiento para ser ejecutada con total comodidad y eficacia.

5.3 BANDAS B

En esta maniobra el ala deja de volar, no hay velocidad horizontal y no hay control sobre el parapente.

La circulación del aire sobre el perfil se interrumpe y el ala queda en una situación similar al paracutaje.

Para realizarla se toman las bandas B por debajo de los maillones de las líneas y se tira hacia abajo simétricamente (aprox. 20 a 30cm) manteniendo la posición.

En un primer momento la acción es física (dura) por lo cual deberemos tirar con fuerza hasta que el perfil se deforme, donde la fuerza requerida será menor. En este momento debemos seguir con la acción sin soltar. El ala se deforma, su velocidad horizontal es 0 km/h, y su velocidad vertical aumenta hasta los -6 a -8 m/s. dependiendo de las condiciones y de cómo realicemos la maniobra.

Para salir, se sueltan en un tiempo ambas bandas, el ala tendrá una

abatida suave y retomará el vuelo por sí sola. Es mejor liberar las bandas rápido que lentamente.

Se trata de una maniobra fácil pero debemos recordar que el parapente deja de volar, no tiene avance respecto al viento y las reacciones son muy diferentes al vuelo normal.

5.4 BARRENA

Ésta es la maniobra más efectiva para perder altura rápidamente. Debemos saber que puede adquirir grandes velocidades incrementando mucho la fuerza G, llegando a provocar pérdida de orientación y hasta del conocimiento. Por eso es recomendado realizar esta maniobra gradualmente para adecuar nuestra capacidad de resistir el incremento de fuerzas e interpretar la maniobra, siempre con altura.

Para iniciar la maniobra se debe inclinar el cuerpo y frenar suavemente del mismo lado. Puedes regular la intensidad del giro frenando un poco el lado externo.

Un parapente en su máxima velocidad de giro, puede llegar a -20 m/s, equivalente a 70 km/h de velocidad vertical y quedar estabilizada en espiral a partir de 15 m/s.

Por este motivo, es muy importante conocer y ejercitar la forma de salir.

Para salir de la maniobra, debemos liberar la acción progresivamente y frenar e inclinar el cuerpo por un momento breve sobre el lado contrario del giro (un tiempo), dosificando esta acción, liberando una vez que comenzó a salir de giro.

Esta acción de salida debe ser realizada gradualmente y con acciones suaves, para poder registrar los cambios de presiones y velocidades. Como consecuencia de la salida, el parapente tendrá un momento de péndulo con una abatida de lado, dependiendo de la forma en que se

realice la salida.

Realiza estas acciones con suficiente altura y moderadamente.

5.5 DESCENSO DULCE

Utilizando esta técnica (no hay que tener prisa por bajar) permaneceremos en una fase de vuelo normal, sin forzar ni el material ni al piloto. Se trata de localizar las zonas de aire descendente y girar como si de una térmica se tratase, claro está que con la intención de descender.

El sentido común nos tiene que aconsejar evitar situarnos en zonas aerológicamente peligrosas en nuestra búsqueda de zonas descendentes. La seguridad ante todo.

6. MEDIOS ESPECIALES

6.1 VUELO A REMOLQUE

El ARTIK P no presenta ningún problema en el vuelo a remolque. Es necesario realizar las operaciones referentes a la tracción con un equipo y personal certificado. El hinchado debe realizarse de la misma manera que en vuelo normal.

Es importante de trabajar sobre un recorrido de los frenos corto en el caso de necesidad de correcciones en el alineado, sobre todo al principio del torneado. Dado que la vela está sometida a una velocidad lenta y con un ángulo en positivo, debemos de realizar toda corrección con la máxima suavidad, con el fin de evitar acercarnos a la pérdida.

6.2 VUELO ACROBÁTICO

Aunque el ARTIK P ha sido probado por expertos pilotos acrobáticos y en todo tipo de situaciones extremas, NO ha sido diseñado para el vuelo

acrobático y NO recomendamos un uso en dicho tipo de vuelo.

La acrobacia es la modalidad más joven del vuelo libre en parapente. Consideramos maniobras extremas o acrobáticas todas aquellas que implican pilotaje y la salida del vuelo normal. Para llegar a aprender de forma segura las maniobras acrobáticas tienes que asistir a los cursos que se realizan sobre agua asistido por un equipo de profesionales. Realizando maniobras extremas someterás a la vela y tu cuerpo a fuerzas centrífugas que pueden llegar hasta los 4 o 5 G, desgastando el material de una forma mucho más rápida que con el vuelo normal.

7. CUIDADO Y MANTENIMIENTO

7.1 MANTENIMIENTO

En Niviuk apostamos firmemente por convertir la tecnología en un valor accesible a todos los pilotos. Por eso, nuestras velas están equipadas con los últimos avances tecnológicos trasladados de la experiencia adquirida de nuestro I+D.

El cuidado de tu equipamiento te asegura el correcto funcionamiento de todo el conjunto. Independientemente de los chequeos generales, aconsejamos un cuidado activo del equipo.

Un chequeo pre-vuelo del material es obligatorio antes de cada vuelo. Si tienes algún percance, en donde el material sea susceptible de recibir daños, debes revisar el material y actuar en consecuencia.

Todas las incidencias en las que esté involucrado el borde de ataque deben de ser revisadas. El golpeo violento del borde de ataque contra superficies duras puede infligir daños al tejido.

Gracias al sistema TNT y RAM obtenemos más seguridad y rendimiento, pero a cambio nos exige una mayor cuidado sobre el material. Si algún nitinol se dañase, todos son fácilmente reemplazables.

La utilización de suspentaje sin funda aporta mejores prestaciones, obligándonos de nuevo a prestar una mayor atención en la utilización y mantenimiento de este material.

El tejido y las líneas no necesitan lavado, en caso de ensuciarse puedes limpiarlo utilizando un paño humedecido en agua. No utilices productos químicos.

En caso de mojarse, deberás secarlo en un lugar seco, aireado y no exponerlo al sol.

La luz solar daña los materiales provocando un envejecimiento prematuro. No dejes tu parapente expuesto al sol innecesariamente, ni el despegue ni en el aterrizaje, guárdalo debidamente.

Si utilizas el ala en la arena, intenta que ésta no entre por las bocas del borde de ataque, y quita la que haya entrado al final de la práctica. Las aberturas de limpieza en las puntas del ala te facilitarán este trabajo.

Si se moja con agua salada, deberás sumergirlo en agua dulce y secarlo en un lugar ventilado y no expuesto al sol.

7.2 ALMACENAJE

Escoge para guardar tu equipo un lugar fresco, seco y libre de disolventes, combustibles o aceites.

No se recomienda guardarlo en el maletero de tu coche, ya que las temperaturas al sol pueden ser muy elevadas. Una mochila al sol puede llegar a 60° de temperatura en su interior.

NO se debe aplicar peso encima.

El plegado correcto es muy importante para el almacenaje.

Es importante que el ala esté bien plegada y bien guardada. En caso de almacenaje por largo tiempo, es aconsejable dentro de lo posible que no estuviera comprimida y que se pudiera almacenar de manera holgada y sin contacto directo con el suelo, las humedades y las calefacciones pueden deteriorar el equipo.

7.3 REVISIÓN Y CONTROLES

Cada 100 horas de vuelo o 2 años, lo que primero suceda, debes realizar un chequeo completo a tu parapente (normativa EN/LTF).

Aconsejamos firmemente que todas las acciones sobre el parapente estén asesoradas y sean realizadas por profesionales. Siempre antes de cada vuelo se debe de realizar un chequeo preventivo de todo el equipo.

El ARTIK P está construido con suspentes sin funda. Su durabilidad está dentro de los estándares de las líneas sin funda. Su resistencia está garantizada y su resistencia a los UV es una de las más elevadas en este tipo de suspentes.

No obstante una de las obligaciones derivadas del uso de estas tecnologías es la necesidad de mantener el calado de nuestro ARTIK P dentro de los márgenes determinados. Dicho de otra manera con las tres líneas aumenta la exigencia de estabilidad sobre los suspentes y por pequeña que sea la variación en el calado afecta de manera directa sobre las prestaciones.

Recomendamos realizar un chequeo del calado pasadas las primeras 30 horas de vuelo +/- . Este control sobre el calado debe de realizarse independientemente de las revisiones periódicas que deberán de realizarse cada 100 horas de vuelo o dos años de uso, lo que antes suceda.

¿Porque es necesaria esta actuación?

Con estos controles podemos mantener nuestra ala con las prestaciones originales durante más vuelos.

El resultado será diferente en cada vela debido a los condicionantes de uso de cada zona de vuelo, región climática, temperatura, humedad, tipo de terreno, carga alar, etc. Por eso, se deberán acomodar las diferencias, si las hubiere, al calado óptimo. Este trabajo sobre el calado debe de ser realizada por personal cualificado.

Es importante no modificar el calado de nuestra ala de la misma manera de la de otro piloto, puede que no sea necesario en nuestra ala.

7.4 REPARACIONES

En caso de roturas pequeñas del tejido, podrás repararlo tú mismo provisionalmente con el kit de reparación de tejido adhesivo, siempre que no esté comprometida alguna costura. Cualquier otra rotura deberá ser reparada por un taller especializado o personal capacitado para ello. No aceptes reparaciones caseras.

8. SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD

Es sabido que el vuelo libre en parapente es considerado como deporte de alto riesgo, en donde la seguridad depende de quién lo practica.

El mal uso de este equipo puede producir lesiones de carácter irreversible en el piloto o incluso la muerte. Los fabricantes o los distribuidores no son responsables de cualquier acto o accidente debido a la práctica de este deporte.

No debes de volar este equipo si no estás habilitado para ello. No aceptes consejos ni cursos informales de nadie que no sea debidamente certificado como instructor.

9. GARANTÍA

Todo el equipo y sus componentes disfrutan de una garantía de 2 años contra todo defecto de fabricación.

La garantía no cubre ni el mal uso ni el desgaste normal de los materiales.

AVISO LEGAL:

El parapente es una actividad que requiere atención, conocimientos específicos y sensatez. ¡Ten cuidado! Aprende todos los conocimientos bajo la supervisión y orientación de una escuela certificada. Contrata un seguro personal, conviértete en un piloto con licencia. Se modesto cuando evalúes tu nivel respecto a las condiciones meteorológicas antes de decirte a volar.

La responsabilidad de cobertura por daños de Niviuk recae solamente en los productos propios de su línea. Niviuk no se hace responsable de tus acciones. Vuela asumiendo tú mismo el riesgo que conlleva.

10. ANEXOS

10.1 DESCRIPCIÓN DATOS TÉCNICOS

ARTIK P		21	23	25	27	
ALVÉOLOS	NÚMERO	63	63	63	63	
	CERRADOS	10	10	10	10	
	CAJONES	23	23	23	23	
EN PLANTA	ÁREA	m ²	21	23	24,5	26,5
	ENVERGADURA	m	11,32	11,85	12,23	12,71
	ALARGAMIENTO		6,1	6,1	6,1	6,1
PROYECTADO	ÁREA	m ²	17,8	19,5	20,77	22,46
	ENVERGADURA	M	9,01	9,43	9,73	10,12
	ALARGAMIENTO		4,6	4,6	4,6	4,6
BÓVEDA		%	15	15	15	15
CUERDA	MÁXIMA	m	2,28	2,4	2,47	2,56
	MÍNIMA	m	0,53	0,55	0,57	0,59
	MEDIA	m	1,85	1,94	2	2,08
SUSPENTES	METROS TOTALES	m	226	237	245	255
	ALTURA	m	6,9	7,22	7,46	7,75
	NÚMERO		226	226	226	226
	PRINCIPALES		2/3/2/	1/1/2/3	1/1/2/3	2/3/2/
ELEVADORES	BANDAS	3/4	A/B/C	A/A'/B/C	A/A'/B/C	A/B/C
	TRIMS		NO	NO	NO	NO
	ACELERADOR	m/m	105	150	150	150
CARGA TOTAL	MÍNIMO	kg	60	60	75	90
EN VUELO	MÁXIMO	kg	73	80	95	110
PESO DEL ALA		kg	3,2	3,8	4,1	4,5
HOMOLOGACIÓN		EN/LTF	C	C	C	C

10.2 DESCRIPCIÓN MATERIALES

VELA	REFERENCIA	FABRICANTE
EXTRADÓS (BORDE DE ATAQUE)	9017 E25	PORCHER IND (FRANCIA)
EXTRADÓS (SUPERFICIE RESTANTE)	70000 E3H	PORCHER IND (FRANCIA)
INTRADÓS	70000 E3H	PORCHER IND (FRANCIA)
PERFILES	70000 E91	PORCHER IND (FRANCIA)
DIAGONALES	70000 E91	PORCHER IND (FRANCIA)
CINTAS DE CARGA	LKI - 10	KOLON IND. (KOREA)
REFUERZOS CARGA PERFIL	SOFT DACRON	D-P (ALEMANIA)
REFUERZOS BORDE DE FUGA	DACRON	D-P (ALEMANIA)
REFUERZOS PERFIL	LTN-0.8 STICK	SPORTWARE CO. (CHINA)
HILO	SERAFIL 60	AMAN (ALEMANIA)

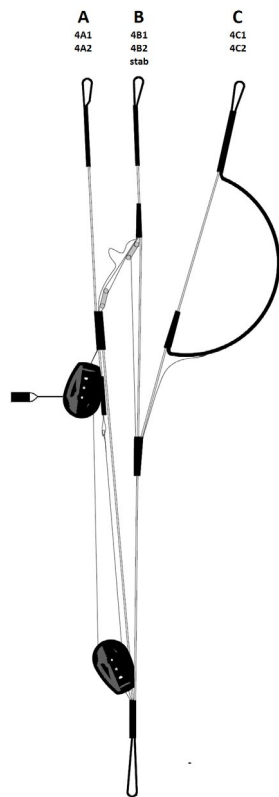
SUSPENTES	REFERENCIA	FABRICANTE
CONO ALTO	DC - 40	LIROS GMHB (ALEMANIA)
CONO ALTO	DC - 60	LIROS GMHB (ALEMANIA)
CONO ALTO	DC - 100	LIROS GMHB (ALEMANIA)
CONO ALTO	12100-50	COUSIN (FRANCIA)
CONO MEDIO	DC - 40	LIROS GMHB (ALEMANIA)
CONO MEDIO	DC - 60	LIROS GMHB (ALEMANIA)
CONO MEDIO	DC - 100	LIROS GMHB (ALEMANIA)
CONO MEDIO	12240-115	COUSIN (FRANCIA)
CONO MEDIO	12470-200	COUSIN (FRANCIA)
CONO MEDIO	16140-70	COUSIN (FRANCIA)

CONO MEDIO	16330-145	COUSIN (FRANCIA)
CONO MEDIO	12100-50	COUSIN (FRANCIA)
CONO MEDIO	12240-115	COUSIN (FRANCIA)
PRINCIPAL	16560-240	COUSIN (FRANCIA)
PRINCIPAL	12470-200	COUSIN (FRANCIA)
PRINCIPAL	16140-70	COUSIN (FRANCIA)
PRINCIPAL	12950-405	COUSIN (FRANCIA)
FRENO PRINCIPAL	TNL-280	TEJIM LIMITED (JAPÓN)
HILO	SERAFIL 60	AMAN (ALEMANIA)

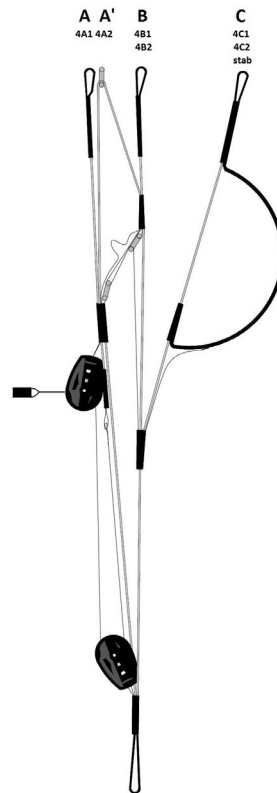
ELEVADORES	REFERENCIA	FABRICANTE
BANDAS	10148	LIROS GMHB (ALEMANIA)
INDICADOR DE COLOR	PAD	TECNI SANGLES (FRANCIA)
HILO	V138	COATS (REGNO UNIDO)
POLEAS	RF25109	RONSTAN (AUSTRALIA)

10.3 ELEVADORES

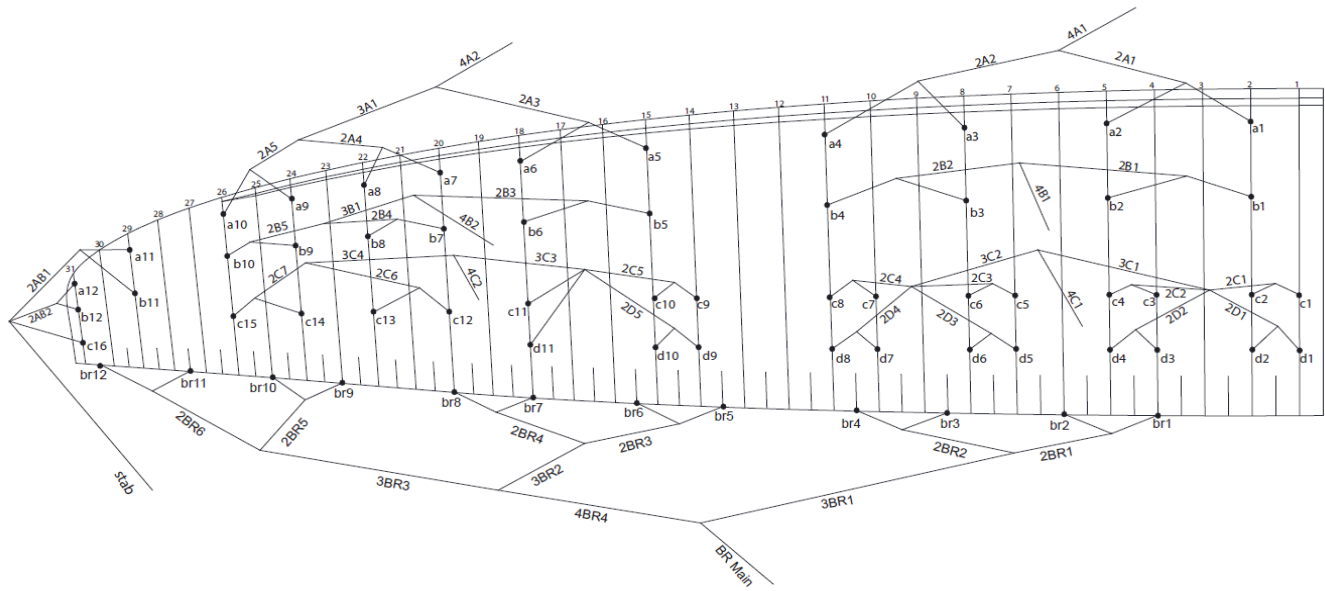
SIZE 21-27



Size 23-25



10.4 PLANO DE LÍNEAS



10.5 LONGITUDES LÍNEAS ARTIK P 21

LONGITUD LÍNEAS m/m					
	A	B	C	D	br
1	6463	6374	6545	6630	7132
2	6327	6240	6446	6539	6857
3	6290	6205	6322	6425	6647
4	6285	6205	6306	6403	6647
5	6229	6151	6265	6361	6544
6	6078	6010	6251	6350	6414
7	6034	5974	6297	6389	6345
8	5967	5915	6343	6426	6385
9	5945	5896	6224	6300	6335
10	5959	5930	6151	6229	6306
11	5657	5622	6056	6135	6325
12	5526	5518	6044		6401
13			6004		
14			6025		
15			6107		
16			5570		

LONGITUD BANDAS m/m				
A	B	C		
470	470	470	ESTÁNDAR	
344	374	470	ACELERADO	
126	96	0	RECORRIDO	

10.6 LONGITUDES LÍNEAS ARTIK P 23

LONGITUD LÍNEAS m/m					
	A	B	C	D	br
1	6786	6693	6882	6973	7482
2	6645	6554	6780	6879	7195
3	6608	6520	6650	6760	6976
4	6605	6521	6629	6737	6977
5	6548	6466	6587	6690	6870
6	6390	6320	6573	6678	6735
7	6345	6282	6622	6720	6663
8	6275	6220	6670	6759	6706
9	6252	6201	6548	6639	6655
10	6267	6236	6472	6565	6624
11	5950	5913	6373	6456	6645
12	5813	5805	6360		6757
13			6318		
14			6340		
15			6425		
16			5858		

LONGITUD BANDAS m/m					
A	A'	B	C		
470	470	470	470	ESTÁNDAR	
312	332	352	470	ACELERADO	
158	138	118	0	RECORRIDO	

10.7 LONGITUDES LÍNEAS ARTIK P 25

LONGITUD LÍNEAS m/m					
	A	B	C	D	br
1	7020	6923	7119	7219	7739
2	6875	6781	7013	7122	7443
3	6838	6747	6880	7000	7217
4	6836	6749	6858	6977	7218
5	6778	6694	6816	6928	7110
6	6616	6543	6802	6916	6970
7	6570	6505	6853	6960	6896
8	6497	6441	6903	7001	6941
9	6474	6421	6779	6868	6889
10	6489	6458	6700	6791	6857
11	6161	6123	6599	6680	6880
12	6020	6012	6584		6981
13			6541		
14			6563		
15			6652		
16			6067		

LONGITUD BANDAS m/m				
A	A'	B	C	
470	470	470	470	ESTÁNDAR
312	332	357	470	ACELERADO
158	138	113	0	RECORRIDO

10.8 LONGITUDES LÍNEAS ARTIK P 27

LONGITUD LÍNEAS m/m					
	A	B	C	D	br
1	7330	7230	7433	7539	8089
2	7181	7083	7323	7438	7781
3	7144	7049	7186	7312	7547
4	7143	7053	7163	7288	7549
5	7084	7002	7120	7234	7437
6	6916	6846	7106	7221	7293
7	6868	6801	7160	7267	7216
8	6793	6735	7212	7310	7263
9	6769	6715	7086	7180	7210
10	6786	6753	7004	7100	7178
11	6444	6404	6898	6984	7201
12	6296	6288	6883		7324
13			6838		
14			6861		
15			6953		
16			6340		

LONGITUD BANDAS m/m			
A	B	C	
470	470	470	ESTÁNDAR
312	352	470	ACELERADO
158	118	0	RECORRIDO

10.9 HOMOLOGACIÓN

ARTIK P 21

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: **C**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG_0927.2015**

Date of issue (DMY): **17. 04. 2015**

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

Model: **Artik P 21**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	73	Range of speed system (cm)	10.5
Minimum weight in flight (kg)	60	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	3.2	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	29
Projected area (m2)	17.8		

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

ARTIK P 23

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: **C**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG_0928.2015**

Date of issue (DMY): **17. 04. 2015**

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

Model: **Artik P 23**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	80	Range of speed system (cm)	14.5
Minimum weight in flight (kg)	60	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	3.8	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	31
Projected area (m2)	19.5		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Supair	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Altiplume S	Person or company having presented the glider for testing: None	
Harness to risers distance (cm)	44		
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

ARTIK P 25

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: **C**In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG_0929.2015**Date of issue (DMY): **17. 04. 2015**Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**Model: **Artik P 25**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	95
Minimum weight in flight (kg)	75
Glider's weight (kg)	4.1
Number of risers	3
Projected area (m2)	20.77

Accessories

Range of speed system (cm)	15
Speed range using brakes (km/h)	15
Range of trimmers (cm)	0
Total speed range with accessories (km/h)	31

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Flugsau
Harness model	XX-Lite

Harness to risers distance (cm)	41
Distance between risers (cm)	44

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: **None**

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 B A A A A A A B A A A C A A A A A B B A 0

ARTIK P 27

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: **C**In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG_0930.2015**Date of issue (DMY): **17. 04. 2015**Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**Model: **Artik P 27**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	110
Minimum weight in flight (kg)	90
Glider's weight (kg)	4.5
Number of risers	3
Projected area (m2)	22.46

Accessories

Range of speed system (cm)	14
Speed range using brakes (km/h)	15
Range of trimmers (cm)	0
Total speed range with accessories (km/h)	31

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Niviuk
Harness model	Hamak XL

Harness to risers distance (cm)	44
Distance between risers (cm)	48

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: **None**

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

