



# ARTIK 6

## 日本語ユーザーマニュアル

V1.1

警告！

いかなる目的のためにも本マニュアルを複製、送信、流布、ダウンロード、媒体へ保存することを禁じます。



有限会社エアハート コーポレーション

〒125-0035東京都葛飾区南水元2-26-11

Bell Wood bldg.101号室

TEL:090-4735-6585

WEB:[https:// www.airheart.jp](https://www.airheart.jp)

E-mail:[info@airheart.jp](mailto:info@airheart.jp)



## ARTIK 6

### EN-C革命

私たちは、NIVIUKの翼を信頼して選んでいただいたことに感謝し、あなたを歓迎いたします。

私たちは、この新しいモデルの設計と製造において、このグライダーを作り上げた熱意と、重要性、注意点を共有したいと思います。すべては、NIVIUKのグライダーでフライトするたびに最高の喜びを味わっていただくことを目的としています。

ARTIK 6は、無数のルートがあなたを待ち受けるクロカンフライトの新時代の幕開けを告げるものです。卓越した性能とアクセシビリティの融合が、あなたの飛行距離への欲求を満たしてくれるでしょう。

その高い性能は、比類ないフライト体験を提供するために設計されたNIVIUKの技術から生み出されています。

この翼で飛ぶことを楽しんでいただき、やがて私たちのモットーの意味を知っていただけると確信しています。  
「小さなこだわりの大切さ」

本書は取扱説明書ですので、よくお読みになることをおすすめします。

### NIVIUKグライダーチーム

NIVIUK GLIDERS & AIR GAMES SL / DEL TER 6, NAVE D. 17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - SPAIN  
TEL. +34 972 42 28 78 info@niviuk.com www.niviuk.com

## USER'S MANUAL

このマニュアルには、あなたの新しいパラグライダーの主な特性について必要な情報が記載されています。

この本はグライダーに関する情報を提供していますが、教則本として見ることはできませんし、このタイプのパラグライダーのフライトに必要なトレーニングを提供するものではありません。

トレーニングは、認定されたパラグライディングスクールでのみ受けることができ、各国には独自のライセンス制度があります。

パイロットの能力を判断できるのは、各国の航空当局だけです。

このマニュアルに記載されている情報は、飛行中の不都合な状況や潜在的な危険を警告するために提供されています。

同様に、新しいKLIMBER 2Pの取扱説明書の内容をすべてよくお読みいただくことが重要であることを、あらためてお伝えします。

この機材を誤って使用すると、パイロットに重傷を負わせたり、取り返しのつかない事態を招いたりすることがあります。死亡することもあります。パラグライダーを誤って使用した場合、メーカーや販売店は責任を負いかねます。機材を正しく使用することはパイロットの責任です。

## SUMMARY

WELCOME	2	4.3 アクセルフライト	12
USER'S MANUAL	2	4.4 ブレーキなしでの飛行	12
1. 特性	4	4.5 ライン絡みや結び目での飛行	12
1.1 誰に向けて設計されているのか?	4	5. 降下手段	13
1.2 認証 (CERTIFICATION)	4	5.1 ビッグイヤー	13
1.3 飛行中の動作	4	5.2 Bラインストール	14
1.4 構造と素材	5	5.3 スパイラルダイブ	15
1.5 要素・部品	6	5.4 緩やかな降下手段	15
2. 開梱・組立	6	6. 特殊な方法	16
2.1 場所選び	6	6.1 トーイング	16
2.2 手順	6	6.2 アクロバット飛行	16
2.3 ハーネスを接続する	7	7. ケア・メンテナンス	16
2.4 ハーネスタイプ	7	7.1 メンテナンス	16
2.5 スピードバーの接続	7	7.2 保管	17
2.6 地上での点検と翼のインフレーション	8	7.3 点検・整備	17
2.7 ブレーキの調整	9	7.4 リペア	17
3. 初飛行	9	8. 安全性・責任	18
3.1 場所選び	9	9. 保証	18
3.2 準備	9	10. ANNEXES	18
3.3 フライトプラン	9	10.1 テクニカルデータ	20
3.4 飛行前点検	9	10.2 材料説明	21
3.5 ライズアップ、コントロール、テイクオフ	9	10.3 ライザーブラン	22
3.6 ランディング	9	10.4 ラインブラン	23
3.7 パッキング	9	10.5 寸法 ARTIK 6 21	24
4. フライト中	10	10.6 寸法 ARTIK 6 23	24
4.1 乱気流飛行	10	10.6 寸法 ARTIK 6 25	25
4.2 可能な構成	11	10.6 寸法 ARTIK 6 27	25
		10.10 認証試験	27



## 1. 特性

### 1.1 誰に向けて設計されているのか？

クロスカントリー：優れた滑空性能を持つ高性能グライダーで、本格的な長距離飛行に備えよう。卓越した緩衝性能は安定性と快適性を保証します。

コンペティション：サーマルでの高い効率性を実感していただけると思います。その高いスピードは、スポーツカテゴリーであなたを頂点へと導くでしょう。

上達する：安全に学習を続けることができ、さらにマニューバビリティとパフォーマンスを向上させるコミュニケーション型グライダーです。

### 1.2 認証 (CERTIFICATION)

ARTIK 6は、ヨーロッパのENおよびLTF認証を受けています。すべての認証試験は、スイスのエアターコイズ試験センターで実施されました。すべてのサイズが荷重試験、衝撃試験、飛行試験に合格しました。

グライダーは、8Gの負荷率で持続負荷試験に合格しました。

また、1000daNの衝撃荷重試験にも合格しています。

この飛行試験の結果、すべてのARTIK 6が以下の認定を受けました。

EN -C  
LTF-C

このパラグライダーは、この認証以上のグライダーに慣れたパイロットのみがフライトすることをお勧めします。

パイロットの能力を判断できるのは、各国の航空当局だけです。

パイロットの皆さんには、認証飛行試験報告書、特にテストパイロットのコメントを注意深く読むことをお勧めします。レポートには、テストされた各操縦中にパラグライダーがどのように反応したかについて必要な情報が全て含まれています。

異なるサイズの翼は、操縦中の反応が異なることに注意することが重要です。同じサイズであっても、最大負荷時、最小負荷時では、翼の挙動や反応は異なる場合があります。

#### -EN Cパラグライダーの飛行特性に関する説明

中程度の受動的安全性を持つパラグライダーは、乱気流やパイロットのエラーに対して動的に反応する可能性があります。通常のフライトに戻るには、パイロットによる正確な操作が必要な場合があります。

#### -EN Cグライダーを操縦するために、必要なスキルの説明

リカバリーテクニックに精通し、アクティブにフライトし、受動的安全が低いパラグライダーでフライトする意味を理解しているパイロットのためにデザインされています。

フライトテストとそれに対応する認証番号の詳細については、本マニュアルの最終ページをご覧ください。 [niviuk.com](http://niviuk.com)をご覧ください。

### 1.3 飛行中の動作

新しい翼型は、フライトのあらゆる局面で非常に安定し、ソリッドな印象を与えます。リーディングエッジの最適化により、翼はより緻密に構成されています。このため、グライド時にはフル加速しても高度を維持

することができます。滑空中は優れた沈下速度で、プロファイルは安定したままです。旋回も直感的で正確、かつ少ない労力で行えます。

特筆すべきは、ARTIK 6は前モデルよりもサーマルでの上昇性能が向上していることです。

ARTIK 6は、このクラスでは最高レベルの滑空効率を持ち、飛行中はとも安定しています。

#### 1.4 構造と素材

ARTIK 6は他のNIVIUKグライダーで採用されている全ての技術革新を搭載し、最新の素材を最も慎重に選んで作られています。安全性と性能を高めつつ、パイロットの快適性を向上させるために、最新のテクノロジーとアクセサリを全て備えています。

NIVIUKの全製品の設計において、チームは開発と継続的な改善を確実なものにすることを目標としています。近年開発された技術により、私たちはより進化した高性能グライダーを開発することができました。つまり、より優れたグライダーを開発することができるようになったのです。このような背景から、この新モデルに搭載された技術を紹介したいと思います。

RAM Air Intake - このシステムの特徴は、内圧を最適に維持するためのエアインレットの配置にあります。この設計により、エアインテークを小型化しながらも、どの角度から見ても同じエアフローを維持し、層流を改善することに成功しました。これにより、全速度域での安定性が向上し、安全性を損なうことなく、より優れた性能を発揮することができるようになりました。

TNT (チタンテクノロジー) - ニチノールは、50%のニッケルと50%のチタンの組み合わせです。このテクノロジーは、プラスチックロッドと比較して、翼の性能を向上させる3つの優れた利点を提供します。\*ニチノールロッドの採用により、ナイロン製に比べ13%の軽量化を実現しました。

\*ニチノールは密接に関連した特性を持っています。それは、形状記憶と巨大な弾力性です。つまり、超小型化しても、ひどい折り畳みをして、ロッドは最適な形状を保つので、折り曲げ部の半径が1cm以下でない限り、翼が変形することはないのです。

\*前縁の形状は、より剛性が高く、均一です。これは、より一貫した、より進歩的なライズアップを意味し、テイクオフの容易さにつながります。プロファイルは常に張りがあり、折り目やしわがなく、すべての飛行段階において完全に最適化されています。

さらに、ロッドの端にはプラスチック製のプロテクターがあり、翼の生地を傷めないようになっています。ニチノールは現在、私たちのすべてのグライダーに採用されています。

SLE (Structural Leading Edge) : リーディングエッジのスパンに沿ってより高い剛性と安定性を提供しますが、垂直軸と水平軸の両方に沿った完全な柔軟性も備えています。縦軸と横軸の両方向に柔軟性を持たせることができます。マイラーの量を減らすことで、軽量化を実現し、翼を膨らませやすくしています。

3D Pattern Cut Optimization (3DP) : 前縁の完璧な形状を確保するために、生地パネルをカットする最適化されたプロセス。翼前面の各セクションに別々のパネルを作成することで、帆布に張りとしわがないことを意味します。裁断の際には、生地部分の最終的な位置に応じて最適な向きを選択します。生地のパターンが負荷の軸に正しく沿っていれば、繰り返し使用しても変形が少なく、リーディングエッジに長期的な利益をもたらします。この技術革新を3DLと組み合わせて応用することが、2Dから3Dへの完璧な形状変換の鍵となります。

3DL (3次元リーディングエッジ) : 3DL技術は、翼のリーディングエッジ部分の生地を調整し、この部分の湾曲によって発生するバルーンやしわをコントロールするものです。リーディングエッジはサブパネル

に分割され、翼前面の各セルに縫い付けられます。その結果、翼のリーディングエッジはより均等に張力を受けるようになり、性能と耐久性において有利に働きます。例として、ラグビーボールを想像してみてください。ラグビーボールは、その特徴的な楕円形をシワなく表現するために、カバーが1枚ではなく数枚のパネルで構成されています。

このイノベーションと3DPの組み合わせが、完璧な形状を2Dから3Dに変換する鍵なのです。

STE (Structured Trailing Edge) – STEは、高速飛行で形状を維持するためにトレーリングエッジに剛性構造を提供します。STEは、加速度飛行で形状を維持するために、後縁に剛性構造を提供します。

DRS (Drag Reduction Structure) – DRSの適用により、トレーリングエッジでの気流は、逆圧力勾配に沿ってより徐々に導かれ、この領域で生じる空気抵抗を低減することを目的としています。これにより、安全性や翼のコントロール性を損なうことなく、性能を向上させることができます。

RSD (Radial Sliced Diagonal) – RSD (Radial Sliced Diagonal) 技術は、翼の内部構造を改善し、より効率的に、つまり生地最適な方向に向けられた異なる独立した斜めのリブを組み込むことにより、強度を高め、重量と変形を軽減するものです。現在、ほとんどのパラグライダーは、取り付け位置から隣接するプロファイルに接続された斜めのリブを持ち、取り付け位置やラインの数を減らし、荷重分布を向上させることを目的としています。

従来のダイアゴナルリブでは、布の最高強度軸から離れた位置で荷重/荷重のサイクルが発生するため、形状が崩れ、翼の凝集力が低下し、空力効率が低下します。

これらの技術の活用は、翼を作る上で大きな技術的進歩であり、飛行の快適性を大きく向上させるものです。

ARTIK 6の製造工程には、他の製品と同じ基準、品質管理、製造工程が用いられています。オリビエ・ネフ氏のコンピュータから生地裁断に至るまで、1ミリの誤差も許されない作業です。各翼の部品の裁断は、厳格で極めて綿密な自動コンピュータ・レーザー裁断ロボットアームによって行われます。

また、このプログラムにより、個々の生地にガイドラインマーカーと番号が描かれるため、この繊細な工程でのミスを防ぐことができるのです。

この方法によって、ジグソーパズルのような組み立てが容易になり、作業の最適化と品質管理の効率化が実現します。NIVIUKのグライダーはすべて、非常に徹底的で詳細な最終検査を受けています。キャノピーのカットと組み立ては、このプロセスの自動化により、厳しい品質管理条件のもとで行われます。

すべてのグライダーは、最終的な目視検査で個別にチェックされます。グライダーの製造に使用されている生地は、軽く、抵抗力があり、耐久性に優れています。生地は色あせることなく、当社の保証でカバーされています。

アッパーラインとミッドラインには、鞆無しダイニーマと鞆無しケブラーを使用しました。ライン径は負荷に応じて計算され、必要な性能を最小限の抵抗で達成することを目的としています。ラインは長さに合わせて半自動的に切断され、縫製はすべて当社の専門家の監督の下で行われます。

最終的な組み立てが完了すると、すべてのラインがチェックされ、測定されます。

各グライダーは、生地メーカーが推奨する特定のメンテナンス手順に従って梱包されます。

NIVIUKのグライダーは、現在のマーケットが求める性能、耐久性、認証の要件を満たすプレミアムな素材で作られています。

グライダーの製造に使用された様々な素材に関する情報は、このマニュアルの最終ページで見ることができます。

## 1.5 要素・部品

ARTIK 6には、パラグライダーのメンテナンスに大いに役立つ一連のアクセサリーが付属しています。

- カーゴバッグです。すべての機材をゆったりと収納できる大きさで、容量も十分。
- 保管時や輸送時に翼を保護するためのインナーバッグです。
- インナーバッグをコンパクトにして体積を減らすための、調節可能なコンプレッションストラップです。
- 収納時に金属部分が布に接触するのを防ぐ「ライザープロテクター」。
- リップストップテープとOリングのリペアキットです。

## 2. 開梱・組立

### 2.1 場所選び

グライダーの開梱と組み立ては、障害物がなく、風が強すぎない、トレーニング用の丘や平坦な場所で行うことをお勧めします。そうすることで、ARTIK 6をチェックし、膨らませるために必要な推奨されるすべてのステップを実行することができます。

### 2.2 手順

リュックサックからグライダーを取り出し、開いて地面に広げます。グライダーを広げてください。クロスやラインが損傷していないこと、ラインとライザーをつなぐマイロンがすべてロックされていることを確認します。A、B、C、プレーキラインとそれに対応するライザーを確認し、必要であればほどいてください。結び目がないことを確認します。

### 2.3 ハーネスを接続する

ARTIK 6のライザーは色分けされています。

- 右：緑色
- 左：赤色

この色分けにより、グライダーを正しく接続することが容易になり、フライト前のミスを防ぐことができます。

ライザーとラインの順番が正しく、ねじれがないようにライザーを取り付け部に正確に接続します。IKSやカラビナが適切に固定され、しっかりとロックされていることを確認します。

### 2.4 ハーネスタイプ

ARTIK 6は、現在使用されているすべてのタイプのハーネスでフライトすることができます。選択したハーネスに調節可能なチェストストラップがある場合、ハーネスのサイズによって異なりますが、認証時に推奨される間隔に設定しておくことをお勧めします。認証報告書をご覧ください。

チェストストラップのセッティングには注意が必要です。チェストストラップのセッティングの間隔はグライダーのハンドリングに影響するからです。チェストストラップが広すぎる場合、より大きなフィードバックが得られますが、グライダーの安定性に影響を与える危険性があります。チェストストラップがきつく設定された場合、グライダーはより強固に感じられますが、フィードバックが失われ、激しい非対称の潰れが生じた場合にねじれる危険性があります。

### 2.5 スピードバーの接続

スピードバーは、プロファイル上の流れを変えることで、一時的に加速する手段です。スピードシステムはライザーにあらかじめ取り付けられており、その認証で規定された測定値と限界値に適合しているため、改造することはできません。

ARTIK 6には、サイズに応じた最大ストロークを持つスピードシステムが搭載されています。

パイロットがスピードバー（このモデルには標準装備されていません）を足で押すと、スピードシステムが作動します（2.5.1スピードシステムの組み立てを参照）。

スピードシステムは、アクション/リアクション方式を採用しています。リリース状態では、スピードバーはニュートラルにセットされています。足でバーを押すと、グライダーは加速します。バーの圧力を変化させることで、速度を調節することができます。バーの圧力が解放されると、スピードシステムはニュートラルに戻ります。

スピードシステムは効率的で、繊細かつ正確です。パイロットはフライト中、いつでも好きな時にこのシステムを使うことができます。ニュートラルポジションでは、グライダーは標準的な速さと滑空性能で飛行します。スピードバーをフルに使用すると、グライダーは最高速度で飛行しますが、滑空性能に悪影響が出ます。

- 解除されたスピードバー：A、B、C、-ライザーが揃った状態
- フルスピードバー：A～Cライザーの差は、こうなります。

Size 21 - 18 cm  
Size 23 - 20 cm  
Size 25 - 20 cm  
Size 27 - 20 cm

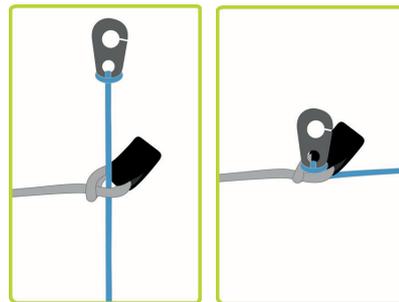
## 注意事項

スピードシステムの使用により、速度だけでなく、翼の反応も変化します。詳しくは、**認証報告書**をご覧ください。

### 2.5.1 スピードシステムアセンブリ

スピードバーは、パイロットが足で押すバーと、ライザーにあるスピードシステムの部品と接続する2本のコードで構成されています。お好みのスピードバーのタイプを選択したら、取り付けを行う必要があります。いくつか考慮すべき点があります。

- パイロットは、ハーネスの種類や個人の好みなどに応じて、適切と思われるスピードバーの種類を選択する必要があります。
- スピードバーは着脱式で、ライザーへの着脱や調整が容易に行えます。
- ハーネスへの接続は、ハーネスメーカーの説明書に従って行ってください。ハーネスの大半は、あらかじめスピードシステムが搭載されています。
- スピードバーとスピードシステムの接続は、ブランメルフックが標準となっています。フックの2つのスロットが運動しているため、簡単に着脱が可能です。ただし、安全性の高い接続方式であれば、どのような接続方式でもかまいません。



### 2.5.2 ライザーコードの交換

スピードシステムは、摩擦を最小限に抑えるためにベアリング付きのプーリーを使用していますが、スピードバーの使用頻度が高いため、コードの摩耗が進み、交換が必要になる場合があります。

すべてのNIVIUKのグライダーでは、ライザーのスピードシステムコードは完全に取り外し可能で、簡単に交換することができます。パイロットはブランメルフックを使用することも、使用しないことも、取り外すことも、他のタイプのコネクタを使用することもできます。スピードバーコードをライザーのスピードシステムに直接固定することも可能です。

この最後のオプションは、接続/取り外しに手間がかかりますが、コードが障害物や制限なしに最大に移動できることを意味し、ハーネスのモデルによっては非常に便利なものです。

## 2.6 地上での点検と翼のインフレーション

フライト前の徹底的な点検と、フライトに適した気象条件が整ったら、必要なだけARTIK 6を立ち上げて、その挙動に慣れるようにしてください。ARTIK 6のライズアップは簡単で、大きな力を必要としません。ハーネスを使い、体から少し圧力をかけて翼を膨らませます。このとき、Aラインを使って補助することもできます。Aラインを引っ張らないで、グライダーの自然な上昇の動きに合わせてください。翼が頭上の位置まで上がったなら、ブレーキで適切にコントロールすれば十分です。

## 2.7 ブレーキの調整

メインブレーキラインの長さは工場で調整され、認証時に規定された長さに適合しています。しかし、パイロットの飛行スタイルに合わせるために長さを変更することができます。ブレーキの長さを変更する必要がある場合は、結び目を緩め、ラインをブレーキハンドルに通して希望のポイントまでスライドさせ、結び目をしっかりと締め直してください。

この調整は、有資格者のみが行ってください。また、パイロットの操作なしでグライダーを減速させることができるように、後縁に影響がないことを確認する必要があります。両方のブレーキラインは対称であるべきです。クローブヒッチかボーラインノットを使用することをお勧めします。

ブレーキの長さを変えるときは、スピードバーを使用したときにブレーキが掛からないように確認することが必要です。加速するとき、グライダーはCライザーが伸びて後縁が上昇します。この加速時の余分な距離を考慮してブレーキが調整されていることを確認してください。プロファ

イルの変形により乱気流が発生し、正面または非対称の潰れを引き起こす危険性があります。

## 3. 初飛行

### 3.1 場所選び

最初のフライトは、いつものフライトエリアかトレーニングヒルで、行うことをお勧めします。

### 3.2 準備

「第2章 開梱・組立」に記載されている手順を繰り返し、機材を準備します。

### 3.3 フライトプラン

離陸する前に、問題が起きないようにフライトプランを立てることは、大切なことです。

### 3.4 飛行前点検

準備ができれば、離陸する前に、もう一度装備の点検を行います。翼を完全に開き、ラインを解き、地面にきちんと並べた状態で、機材がすべて正常に作動することを目視で確認します。天候が自分の飛行レベルに合っていることを確認します。

### 3.5 ライズアップ、コントロール、テイクオフ

スムーズかつ段階的にグライダーを膨らませます。ARTIK 6は簡単に膨らみ、追加の入力を必要としません。翼はパイロットを飛び越えるようなことはありません。パイロットが離陸するかどうか判断するのに十分な時間があり、簡単なトレーニングです。

風が許せば、リバーランチをお勧めします。これは、ライズアップ中

のグライダーをよりよく見ることができるからです。強風下では、ARTIK 6はこのテイクオフテクニックで特に簡単にコントロールすることができます。時速25kmから30kmの風は、パラグライダーにとって強い風とみなされます。

離陸前に翼を地面に正しく設置することは、極めて重要です。きれいなテイクオフをするために、風に面した適切な場所を選びます。パラグライダーを半月の形に整え、ライズアップがしやすいようにします。

### 3.6 ランディング

ARTIK 6は優れた着地性能を持ち、あなたの要求に応じて翼速を揚力に変換し、大きな余裕を持って着地することができます。より高いブレーキ効率を得るためにブレーキラインを手に巻き付ける必要はありません。

### 3.7 パッキング

ARTIK 6は、さまざまな素材を用いて製造された複雑なリーディングエッジを持つため、慎重に梱包する必要があります。パラグライダーの耐用年数を延ばすには、正しい折り畳み方が非常に重要です。

リーディングエッジの補強材を平らにし、フレキシブルロッドを1つずつ重ねて、コンサーティーナパッキングをする必要があります。この方法であれば、プロファイルや性能を損なうことなく、元の形状を保つことができます。補強材が曲がったり折れたりしていないことを確認します。クロスやラインの損傷を防ぐため、翼はあまりきつく折り曲げないようにしてください。

NIVIUKでは、リーディングエッジの完全性を維持し、内部構造を完璧な状態に保つために、迅速なパッキングを支援するバッグ、NKareバッグを作りました。

NKareバッグは、折りたたみプロセスをガイドし、各ロッドを重ねて翼をコンサーティーナパックし、必要ときに折りたたむことができるようになっていました。この折りたたみシステムにより、生地と内部構造の補強材の両方が完璧な状態に保たれます。

## 4. フライト中

認証試験報告書をお読みになることをお勧めします。

このレポートには、テストされた各操縦中にARTIK 6がどのように反応するかについて、必要なすべての情報が記載されています。

同じサイズでも、最大あるいは最小荷重時の翼の挙動と反応は異なる場合があります。

テストを行う機関がレポートを通じて提供する知識を持つことは、起こりうる事態に対処するための基本的な知識です。

このグライダーの操縦は、資格を持ったインストラクターの指導のもとで習得することをお勧めします。

### 4.1 乱気流飛行

ARTIK 6は、乱気流を緩衝する優れたプロファイルを持っています。どんなコンディションでも安定し、パッシブフライトリアクションに優れているため、乱気流下でも非常に安全です。

すべてのパラグライダーは、その時々コンディションに合わせて操縦されなければならない、パイロットこそが究極の安全を確保する要素なのです。

乱気流の中では、常に翼のコントロールを維持し、翼が潰れないようにし、補正のたびに翼が必要とする速度を回復させる対策を講じながら、積極的に飛行することをお勧めします。

グライダーの修正（ブレーキング）はあまり長くしないでください。失速を引き起こす可能性があります。もし、修正する必要がある場合は、入力後、正しい飛行速度に戻してください。

## 4.2 可能な構成

このグライダーの操縦は、資格を持ったインストラクターの指導のもとで習得することをお勧めします。パイロットは翼面荷重に応じてブレーキの使い方を調整し、過剰な操縦をしないようにしなければなりません。

同じサイズでも、最大荷重と最小荷重では、翼の挙動や反応が異なることがあります。

テストレポートには、テストされた各操作の間、この新しいグライダーをどのように扱えば良いのか、必要な情報が全て記載されています。これらの情報は、実際のフライトでのアクシデントにどう対処するかを知る上で非常に重要であり、可能な限り安全にこれらの状況に対処することができます。

### 非対称の潰れ

ARTIK 6のプロファイルの安定性にもかかわらず、強い乱気流が翼を左右非対称に潰し、特にパイロットがアクティブにフライトして潰れを防ぐことができな場合、翼が潰れることがあります。この場合、グライダーはブレークラインとハーネスを通して圧力の損失を伝えます。潰れを防ぐには、翼の影響を受ける側に対応するブレーキハンドルを引きます。そうすると、翼の入射角が大きくなります。万が一、潰れたとしても、ARTIK 6は激しく反応せず、旋回傾向は緩やかで、簡単にコントロールできます。グライダーがまっすぐ飛ぶように、開いている側（潰れた反対側）に体重を移動し、必要ならそちらに軽いブレーキをかけてください。通常、潰れた側の翼は自然に回復し、再び開かずです。そうならない場合は、潰れた側のブレーキハンドルを決定的に素早く全開（100%）にしてください。このポンピング動作を繰り返すことで、潰れたグライダー側を再び開かせることができるかもしれません。グライダーの飛行側をオーバーブレーキにしたり速度を落としたりしないでください（旋回をコントロールする）。潰れていた側が開いたら、必ずデフォルトの飛行速度に戻してください。

### フロント潰れ

ARTIK 6のデザインにより、通常の飛行条件下では、フロントコラップスが起ることはまずありません。翼のプロフィールは、極端な入射角の変化に対応する優れた緩衝能力を備えています。フロントコラップスは、強い乱気流、強力なサーマルに入るときや出るとき、あるいはスピードバーの使用経験が少なく、その時々でのコンディションに適応できないときに起こることがあります。フロントコラップスは通常グライダーが旋回することなく回復しますが、必要であれば、左右対称に両方のブレーキを素早く深くかけることで回復を早めることができます。すぐにブレーキラインを解除し、グライダーを既定の対気速度に戻してください。

### ネガティブスピン

ネガティブスピンは、ARTIK 6の通常の飛行挙動とは一致しません。しかし、ある状況下では、ネガティブスピンの発生することがあります（例えば、低空飛行でブレーキを多くかけながら旋回しようとした場合など）。このような場合、ブレークラインのテンションを徐々に下げ、グライダーのデフォルトの対気速度と迎え角を素早く回復させる以外に、何か特別なアドバイスをするのは簡単ではありません。通常の翼の反応は、デフォルトの対気速度に戻る前に、再加速された側で360°を超えない回転で横方向の急上昇をすることでしょう。

### パラシュートストール

ARTIK 6では、パラシュート失速の可能性を排除しています。このグライダーでは、パラシュートストールはほとんど起こりません。もしパラシュートストールした場合、キャノピーは完全に膨らんでいるように見えますが、グライダーは前方の動きを失い、不安定になり、ブレークラインの圧力が不足しています。通常のエアスピードを取り戻すには、ブレークラインのテンションを左右対称に解除し、手動でAライザーを押すか、ブレークラインを引かずに体を左右どちらかに体重移動させます。

### ディープストール

ARTIK 6が通常の飛行中にストールする可能性は非常に低いです。パイロットが低速で飛行しているとき、過度なステアリング操作を行ったとき、乱気流下で危険な操作を行ったときのみ発生する可能性があります。

深い失速を引き起こすには、失速点に達するまで対称的にブレーキラインを全て（100%）引き下げ、数秒間そこに保持することによって、翼を最小対気速度まで減速させる必要があります。グライダーはまず後方にピッチし、その後、操作の仕方にもよりますが、わずかに揺れながら頭上に位置しなおします。

失速に入るときは、冷静さを保ち、ブレーキのストロークが半分に達するまでブレーキラインを緩めてください。その後、グライダーは激しく前進し、パイロットの下に到達する可能性があります。グライダーがデフォルトの頭上飛行姿勢に戻るまで、数秒間ブレーキ圧を維持することが最も重要です。

通常の飛行状態に戻すには、ブレーキラインの張力を徐々に、かつ対称的に解除して、対気速度を回復させます。翼が頭上の位置に来たら、ブレーキを完全に解放する必要があります。そうすると、翼は前方に急上昇し、対気速度が完全に回復します。翼は失速した状態から脱出するために加速する必要があるため、この時に過剰にブレーキをかけないようにしてください。もし、正面衝突の可能性がある場合は、両方のブレーキハンドルを短く引いて翼を戻し、グライダーが頭上に位置し直している間にすぐにハンドルを離すようにしてください。

### クラバット

クラバットは、非対称の潰れ方の後に、翼の端がラインの間に挟まった時に起こることがあります。絡まり具合によっては、この状況は急速に翼をスピニングさせる可能性があります。非対称の潰れをコントロールするのと同じように、反対側のブレーキにテンションをかけてターン/スピンをコントロールし、ターンと反対の方向に体重移動します。次に、3STIスタビライン（翼端に取り付けられている）を他のラインの間に挟むように設置します。このラインは色が異なり、つばさの外側位置にあります。

このラインがクラバットを解くのに役立つはずなので、そのラインを引っ張ります。もし、効果がなければ、最も近いランディング可能な場

所まで飛び、体重移動と絡まった側と反対側のブレーキで方向をコントロールしながら飛んでください。地形や他のパラグライダーの近くを飛行しているときにクラバットを解こうとすると、意図した飛行経路に進めないことがあるので注意してください。

### 過剰なコントロール

飛行中の問題の多くは、誤った判断やパイロットの誤った操作によって引き起こされます。

その結果、予期せぬアクシデントの連鎖へとエスカレートしていきます。間違った操作は、グライダーのコントロールを失うことにつながるため注意が必要です。ARTIK 6のはほとんどの場合、自力で回復するように設計されています。過剰な補正を試みないでください。

一般的に、必要以上の入力による翼の反応は、パイロットが翼を過剰にコントロールし続けた時間の長さで起因すると言われています。どのようなアクシデントの後でも、グライダーが通常の飛行速度と姿勢を取り戻すようにしなければなりません。

### 4.3 アクセルフライト

ARTIK 6プロファイルは、全速度域で安定した飛行ができるように設計されています。スピードバーは強風や大きなシンクでも使用可能です。翼を加速させると、プロファイルは乱気流の影響を受けやすくなり、フロントコラップスに近づく可能性があります。翼内圧の低下を感じたら、スピードバーのテンションを最低限に抑え、ブレーキラインを少し引いて翼の迎え角を大きくすることをお勧めします。修正後は必ず正しい対気速度に戻してください。

障害物の近くや乱気流の中で加速することはお勧めできません。必要であれば、スピードバーの動きと圧力を常に調整し、ブレーキラインも同様に調整します。つまり、アクセルを踏んでいる間、アクティブに飛行することです。

#### 4.4 ブレーキなしでの飛行

もし、飛行中に何らかの理由でARTIK 6のブレーキラインが効かなくなった場合、ランディングまでCライザーとウェイトシフトで操縦する必要があります。このライザーは、テンションがかからないので操縦しやすいですが、ストールやネガティブスピンを起こさないように、慎重に操作する必要があります。ランディングアプローチでは、グライダーをフルスピードで飛行させ、地面に接触する少し前にCライザーを左右対称に引き下げなければなりません。このブレーキ方法は、ブレーキラインを使用した場合ほど効果的ではなく、従って、グライダーはより高い接地速度で着陸することになります。

#### 4.5 ライン絡みや結び目での飛行

結び目や絡まりを防ぐには、飛行前の確認作業でラインを十分に点検することです。テイクオフ中に結び目を発見した場合は、すぐにテイクオフを中止してください。

ラインの結び目がある状態でテイクオフした場合、グライダーのドリフトを補正するために、グライダーの反対側に体重を移動し、ブレークをわずかに引く必要があります。ブレーキラインをゆっくり引っ張り、結び目をほどくか、問題のあるラインの場所を探します。地形に近い場所では、飛行中に結び目を取り除こうとしたり、解こうとしたりしないように注意してください。結び目がきつくて解けない場合は、近くの着陸地点まで慎重に安全に飛行してください。注意：ブレークハンドルを強く引きすぎると、翼が失速したり、ネガティブスピンに陥る危険性が高くなるので注意してください。ノットを解除する前に、周囲に他のパイロットがいないことを確認してください。

#### 5. 降下手段

様々な降下法の知識は、ある特定の状況下では不可欠となる場合があります。最も適した降下方法は、それぞれの状況によって異なります。

資格を持ったインストラクターの指導のもと、これらの操作を習得することをお勧めします。

##### 5.1 ビッグイヤー

ビッグイヤーは適度な降下法で、沈下速度を-3、-4m/sまで上げることができ、対地速度を3~5km/h下げることができます。また、翼の表面積が小さくなるため、迎え角と有効翼面荷重が増加します。

##### スタンダードテクニク

ビッグイヤーは、各Aライザーの一番外側のラインを持って、同時に外側から下に向かって滑らかに引っ張ります。翼端が折り畳まれます。前進速度と正しい迎え角を再び確立するために、耳を引っ張ったら加速します。希望の高度に達するまで、耳を引っ張ったままにしておきます。ラインを離すと、自動的に翼端が膨らみます。再膨張しない場合は、片方のブレークを徐々に引き、もう片方も引いてみてください。特に、地面近くを飛ぶときや乱気流の中を飛ぶときは、迎角を大きく変えずに非対称に翼端を膨らませることをお勧めします。

##### 失速のリスクに注意!

耳を作るために一番外側の4A3ラインに手を伸ばすという動作は、うっかりするとブレーキを引くことになります。同じように、一番外側の4A3ラインで先端を押さえているときに、誤ってブレーキに作用してしまうこともあり得るのです。これは明らかに速度の大幅な低下につながります。

非常に顕著なアーチを描くパラグライダーでは、ビッグイヤーを使用すると抗力が増加します。非常にアーチのかかった翼では、耳は折りたたまれることなく、ただ垂れ下がるだけです。抵抗の増加は、アーチがそれほど顕著でないグライダーよりも顕著です。

ARTIK 6はコードが少なく設計されており、通常の飛行条件下では良好です。しかし、この同じ減衰が、迎え角を大きくした後、通常の飛行速度を取り戻すのに問題を起こす原因となり、耳の抗力が加わります。これらの特殊性は、サーマルなどの乱流条件と相まって、意図しない失速を引き起こす可能性があります。

解決策：ビッグイヤーはまだ適用可能ですが、上記の点を十分に認識し、行動する必要があります。失速を避けるには、単純にハーフスピードバー（これで十分です）を使って速度を上げ、入射角を下げます。これで失速を防ぐのに十分な速度を維持することができるはずですが、耳を作るときにブレーキを引くと、失速しやすくなるので注意しましょう！

## 5.2 Bラインストール

この操作を行うと、グライダーは飛行を停止し、水平方向のスピードを失い、パイロットはもはやパラグライダーをコントロールすることができなくなります。

プロファイル上の気流が遮断され、翼はパラシュートと同様の状況になります。

この操作に入るには、Bライザーをメイロンの下で握り、左右対称に一緒に引き下げ（約20～30cm）、その位置を維持します。

翼が変形するまではライザーを引き下げる力が必要なため、操作の開始は身体的負担が大きい。その後、体力的な負担は少なくなります。ライザーの位置を保持し続けます。

翼が変形すると、水平速度は0km/hまで低下し、垂直降下速度は条件や操縦の仕方によって-6～-8m/sまで上昇します。

操縦を終了するには、両方のライザーを同時に離します。そうすると、翼はわずかに前方に波打ち、自動的に通常の飛行に戻ります。ゆっくりとはなく、素早くラインを離すとよいでしょう。

これは簡単にできる降下法ですが、通常の飛行形態と比較すると、翼は飛行を停止し、前方の水平速度をすべて失い、反応も著しく変化することを覚えておいてください。

## 5.3 スパイラルダイブ

急速に高度を下げるには、この方法がより効果的です。このとき、翼はものすごい下降速度と回転速度（Gフォース）にさらされ、方向感覚や意識を失う（ブラックアウト）可能性があることに注意してください。したがって、この操作は徐々に行い、体にかかるG力に抵抗する能力を高め、安全に行えるようにする必要があります。

スパイラルダイブに入るには、まず体重を移動させ、ターンの内側にあるブレーキハンドルを引きます。外側のブレーキハンドルで少しブレーキをかけると、ターンの強さをコントロールできます。

最大回転速度で飛んでいるパラグライダーは、-20m/s、つまり70km/hの垂直降下に相当し、15m/sからスパイラルダイブで安定します。この操作に慣れ、脱出方法をマスターするには十分な理由と言えます。

この操作を終了するには、内側のブレーキハンドル（ターンの下側）を徐々に離し、同時にパイロットは体重移動して反対側に傾ける必要があります。翼がスパイラルから抜け始めたら停止します。

脱出は、圧力と速度の変化を記録するために、徐々にスムーズに行う必要があります。

スパイラルから出るとき、操作の仕方によってはグライダーが一時的に揺れたり、横にダイブしたりすることがあります。

これらの操縦は十分な高度で、節度を持って練習してください。

#### 5.4 緩やかな降下手段

このテクニックは、翼に負担をかけず、パイロットに負担をかけずに、非常に緩やかに降下させることができます。下降気流を探しながら普通に滑空し、サーマルで上昇するように旋回を始めますが、沈下するつもりで行ってください。下降気流を探すときは、ローターの危険な部分を避けるように常識的な範囲で行います。

安全第一です。

## 6. 特殊な方法

### 6.1 トーイング

ARTIK 6は、トーイング中に問題が発生することはありません。この作業を行うには、ウィンチの資格を持っている人だけが認定された装置を扱う必要があります。翼は通常の離陸と同じように膨らませる必要があります。

特にトーイングの初期には、ブレーキを使って飛行経路のアライメントを修正することが重要です。翼は遅い対気速度にさらされ、高い迎え角があるので、失速を避けるために、どんなコース修正も高度な感覚と繊細さで行う必要があります。

### 6.2 アクロバット飛行

ARTIK 6は熟練したアクロバットパイロットによって極限の状況でテストされましたが、このような飛行のために設計されたものではありません。このグライダーを曲技飛行に使用することはお勧めできません。私たちは、極端な飛行やアクロバット飛行を、標準的な飛行とは異なる操縦の形態とみなしています。曲芸飛行やアクロバット飛行を学ぶには、資格を持ったインストラクターの監督のもと、スクール環境下で、すべての安全/救助要素が整った水上で実施されるべきです。極端な操縦をする場合、グライダーとあなたの体は4、5Gにも達する遠心力を受けることになり、通常のフライトよりもはるかに早く素材を消耗してしまいます。

## 7. ケア・メンテナンス

### 7.1 メンテナンス

機器のメンテナンスを入念に行うことで、最高の性能を持続させることができます。年1回の点検とは別に、積極的なお手入れをお勧めします。

飛行前には必ず飛行前点検が義務づけられています。

機材が最もダメージを受けやすい部分に影響を与えるような不測の事態が発生した場合は、確認し、対応する必要があります。

NIVIUKでは、すべてのパイロットが最新技術にアクセスできるようにすることを目標としています。このため、私たちのすべてのグライダーには最新の革新的な技術が搭載されています。私たちの革新的な技術のおかげで、グライダーはより安全で高性能なものとなっていますが、これは素材の扱いにはより注意が必要であることを意味しています。

リーディングエッジに強い衝撃が加わったり、固い面に引きずられたりすると、セイルクロスにダメージを与えることがあります。リーディングエッジに関わる事故はすべて見直す必要があります。

ニチノール製のロッドが破損しても、簡単に交換できます。

生地やラインは洗う必要がありません。汚れた場合は、水だけを使い、湿らせた柔らかい布で拭いてください。洗剤やその他の化学薬品は使用しないでください。

水に触れて翼が濡れた場合は、乾燥した場所に置き、風通しを良くして直射日光を避けてください。

直射日光は翼の材質を傷め、劣化を早めることがあります。離陸前や着陸後は、グライダーを日光にさらしたままにしないでください。パッキングしてバックパックに収納します。

砂の多い環境で飛行し、砂が翼の内側に溜まっている場合は、それを取り除いてからパッキングしてください。翼端に開口部があるため、後縁に付着したものを容易に取り除くことができます。

塩水に触れて翼が濡れた場合は、真水に浸し、直射日光を避けて乾かしてください。

## 7.2 保管

機材は、溶剤、燃料、油などのない、涼しく乾燥した場所に保管してください。

車のトランク内に道具を放置しないでください。リュックサックは60°Cに達することがあります。

機材の上におもりは乗せないでください。

保管する前に正しくパッキングすることが非常に重要です。長期保管の場合は、できれば翼を圧縮せず、地面に直接触れないようにゆったりと保管することをお勧めします。湿気や暖房は機材に悪影響を及ぼすことがあります。

## 7.3 点検・整備

ARTIK 6は、定期的に点検を受ける必要があります。100飛行時間ごと、あるいは2年ごとに、どちらか早いほうで点検を受けなければなりません (EN/LTF基準)。

修理は、資格のある人がいる専門の修理工場で行うことを強くお勧めします。修理は、有資格者による専門の修理工場で行うことを強くお勧めします。これにより、ARTIK 6の耐空性と継続的な認証が保証されます。

飛行前には必ず、徹底した飛行前点検を行きましょう。

## ラインのチェック

ARTIK 6には、被覆のないラインが装着されています。その耐久性は、被覆無しラインの規格に適合しています。その強度は保証されており、紫外線に対する耐性はこの種のラインでは最高レベルです。

しかし、このラインを使用することで発生する義務のひとつに、トリムのメンテナンスがあります。

しかし、このラインを使用することで生じる義務の1つは、ARTIK 6のトリムを規定範囲内に維持することです。最初の飛行時間+/-30時間後にラインをチェックすることをお勧めします。

なぜこのようなことが必要なのでしょう？

当社の研究開発チームによる長年の研究と経験のおかげで、ラインがどのように機能するかを予測することが可能です。

推奨された検査に従うことで、グライダーを最適な状態に維持することができます。

それぞれのグライダーに対して行われるメンテナンスは、それぞれの飛行エリアの条件、気候、温度、湿度、地形の種類、翼の負荷などによって異なります。

#### 7.4 リペア

小さな裂け目の場合は、縫製が必要ない限り、リペアキットに含まれるリップストップテープで一時的に補修することが可能です。それ以外の破れや修理は、専門の修理工場で有資格者が行ってください。

破損したラインは、直ちに修理または交換する必要があります。

本書末尾のラインプランをご参照ください。

点検や修理は、NIVIUK社の公式ワークショップ (<http://niviuk.com/content/service>) で、NIVIUK社の専門家が行うことをお勧めします。NIVIUKは、資格のない専門家やメーカーが承認していない改造や修理によって生じた問題や損害について、責任を負いかねます。

## 8. 安全性・責任

パラグライダーによるフリーフライトは、安全性が実践者次第のハイリスクなスポーツであることはよく知られています。

この機材の不適切な使用は、パイロットの人生を変えるような重傷、あるいは死亡の原因になることがあります。メーカーや販売店は、このスポーツに参加することによって生じる可能性のあるお客様の判断、行動、事故に対して責任を負うことはできません。

この機材を使用するために適切な訓練を受けていない場合は、使用しないでください。フライトインストラクターとして適切な資格を持っていない人からアドバイスを受れたり、非公式のトレーニングを受けたりしないでください。

## 9. 保証

機器およびコンポーネントは、製造上の欠陥に対して2年間の保証が付されています。

ただし、機器の誤使用は保証対象外です。

パラグライダーやその構成部品に手を加えた場合、保証やその証明は無効となります。

a) 次のものは改造とはみなされません：ラインのトリミング、ラインの修理または交換。

上記は全てNIVIUKが規定するパラメーターに従い、その証明書に従って実施されなければなりません。

## 10. ANNEXES





## 10. テクニカルデータ

### 10.1 テクニカルデータ

			<b>21</b>	<b>23</b>	<b>25</b>	<b>27</b>
<b>CELLS</b>	<b>Number</b>		66	66	66	66
<b>ASPECT RATIO</b>	<b>Flat</b>		6,3	6,3	6,3	6,3
<b>AREA</b>	<b>Flat</b>	m2	21,5	23	24,5	27
	<b>Projected</b>	m2	18,33	19,61	20,89	23,02
<b>SPAN</b>	<b>Flat</b>	m	11,64	12,04	12,42	13,04
<b>CHORD</b>	<b>Maximum</b>	m	2,27	2,35	2,43	2,55
<b>LINES</b>	<b>Total</b>	m	248	257	266	279
	<b>Main</b>		2-1/4/2	2-1/4/2	2-1/4/2	2-1/4/2
<b>RISERS</b>	<b>Number</b>	3+1	A-A'/B/C	A-A'/B/C	A-A'/B/C	A-A'/B/C
	<b>Accelerator</b>	mm	160	200	200	200
<b>WEIGHT IN FLIGHT</b>	<b>Min-Max</b>	Kg	58-75	70-90	85-105	100-122
<b>GLIDER WEIGHT</b>		Kg	4,3	4,5	4,7	5
<b>CERTIFICATION</b>	<b>EN/LTF</b>		C	C	C	C

## 10.2 材料説明

CANOPY	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER SURFACE	30 DMF / N20 DMF	DOMINICO TEX CO (KOREA)
BOTTOM SURFACE	2044 32 PS	DOMINICO TEX CO (KOREA)
RIBS	2044 32 FM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
DIAGONALS	30 DFM / 2044 32 FM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
LOOPS	LKI - 10	KOLON IND. (KOREA)
REINFORCEMENT LOOPS	RIPSTOP FABRIC	DOMINICO TEX CO (KOREA)
TRAILING EDGE REINFORCEMENT	MYLAR	D-P (GERMANY)
REINFORCEMENT RIBS	LTN-0.8 STICK	SPORTWARE CO.CHINA
THREAD	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

SUSPENSION LINES	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER CASCADES	DC - 60	LIROS GMHB (GERMANY)
UPPER CASCADES	DC - 40	LIROS GMHB (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	DC - 60	LIROS GMHB (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	DC - 40	LIROS GMHB (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8000/U 70	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8000/U 90	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8000/U 130	EDELRID (GERMANY)
MAIN	A-8000/U 90	EDELRID (GERMANY)
MAIN	A-8000/U 130	EDELRID (GERMANY)
MAIN	A-8000/U 190	EDELRID (GERMANY)
MAIN	A-8000/U 230	EDELRID (GERMANY)
MAIN BREAK	TARAX-200	EDELRID (GERMANY)
THREAD	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

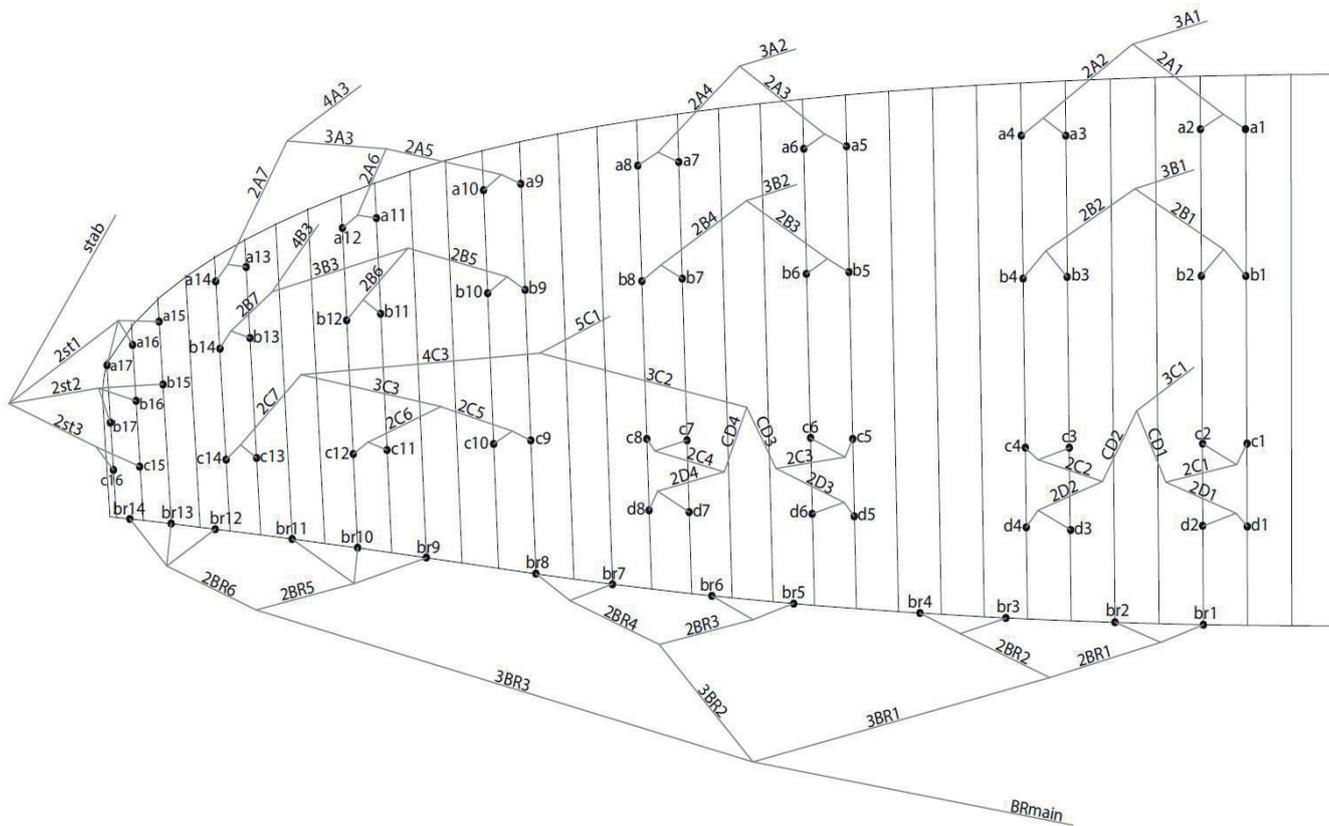
RISERS	FABRIC CODE	SUPPLIER
MATERIAL	3455	COUSIN (FRANCE)
COLOR INDICATOR	210D	TECNI SANGLES (FRANCE)
THREAD	V138	COATS (ENGLAND)
IKS	3.5	ANSUNG PRECISION (KOREA)
PULLEYS	RF25109	RONSTAN (AUSTRALIA)

### 10.3 ライザープラン

<b>A</b>	<b>A'</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
3A1	4A3	3B1	3C1
3A2		3B2	5C1
		4B3	
		stab	



# 10.4 ラインプラン



## 10.5 寸法 ARTIK 6 21

LINES HEIGHT mm					
	A	B	C	D	BR
1	7189	7137	7210	7280	7474
2	7153	7100	7170	7242	7213
3	7112	7058	7131	7201	7063
4	7121	7067	7145	7212	7055
5	7048	6981	7110	7176	6912
6	7011	6945	7054	7120	6775
7	6950	6888	6951	7016	6691
8	6960	6899	6949	6998	6711
9	6877	6824	6904		6632
10	6816	6765	6858		6528
11	6704	6662	6841		6546
12	6693	6654	6876		6524
13	6616	6586	6891		6550
14	6618	6592	6924		6643
15	6448	6428	6444		
16	6393	6385	6432		
17	6382	6390			
RISERS LENGHT mm					
	500	500	500	500	STANDARD
	370	390	410	500	ACCELERATED

## 10.6 寸法 ARTIK 6 23

LINES HEIGHT mm					
	A	B	C	D	BR
1	7448	7380	7454	7526	7742
2	7411	7343	7413	7488	7473
3	7371	7300	7374	7446	7319
4	7380	7310	7389	7458	7311
5	7300	7226	7353	7422	7163
6	7262	7188	7296	7365	7022
7	7200	7130	7190	7257	6935
8	7210	7142	7189	7239	6956
9	7121	7067	7147		6881
10	7058	7007	7101		6773
11	6942	6901	7082		6792
12	6931	6893	7119		6766
13	6846	6822	7134		6793
14	6848	6828	7169		6890
15	6669	6647	6661		
16	6611	6602	6648		
17	6600	6607			
RISERS LENGHT mm					
	500	500	500	500	STANDARD
	330	355	385	500	ACCELERATED

10.7 寸法 ARTIK 6 25

LINES HEIGHT mm					
	A	B	C	D	BR
1	7686	7617	7693	7769	7993
2	7648	7580	7652	7729	7715
3	7607	7537	7612	7687	7555
4	7618	7547	7628	7700	7548
5	7536	7469	7592	7663	7394
6	7497	7431	7534	7604	7250
7	7434	7372	7424	7494	7162
8	7445	7384	7423	7475	7184
9	7356	7300	7381		7108
10	7291	7237	7333		6997
11	7172	7128	7314		7017
12	7160	7120	7352		6995
13	7066	7044	7365		7023
14	7069	7050	7402		7123
15	6888	6866	6880		
16	6829	6820	6867		
17	6817	6825			
RISERS LENGHT mm					
	500	500	500	500	STANDARD
	330	355	385	500	ACCELERATED

10.7 寸法 ARTIK 6 27

LINES HEIGHT mm					
	A	B	C	D	BR
1	7988	7918	8000	8078	8336
2	7949	7880	7957	8037	8048
3	7907	7837	7917	7995	7884
4	7918	7849	7934	8009	7877
5	7831	7769	7901	7974	7716
6	7791	7729	7840	7913	7566
7	7726	7668	7727	7799	7475
8	7737	7681	7726	7780	7500
9	7647	7591	7684		7420
10	7579	7526	7633		7305
11	7456	7413	7613		7327
12	7444	7404	7652		7304
13	7358	7323	7660		7334
14	7361	7330	7697		7438
15	7167	7144	7158		
16	7105	7096	7144		
17	7093	7102			
RISERS LENGHT mm					
	500	500	500	500	STANDARD
	330	355	385	500	ACCELERATED

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

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

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



Classification: **C**

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

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:



PG\_1751.2020

19.01.2021

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Artik 6 21

ARTIK621V1

Configuration during flight tests

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

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS	Inspections (whichever happens first)
Harness brand <td>Supair</td> <td>every 100 hours of use or every 24 months</td>	Supair	every 100 hours of use or every 24 months
Harness model <td>Access S</td> <td>Warning! Before use refer to user's manual</td>	Access S	Warning! Before use refer to user's manual
		Person or company having presented the glider for testing: <b>None</b>
Harness to risers distance (cm)	42	
Distance between risers (cm)	40	

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

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

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

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



Classification: **C**

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

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:



PG\_1733.2020

23.10.2020

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Artik 6 23

ARTIK6423

Configuration during flight tests

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

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS	Inspections (whichever happens first)
Harness brand <td>Flugsau</td> <td>every 100 hours of use or every 24 months</td>	Flugsau	every 100 hours of use or every 24 months
Harness model <td>X-Light M</td> <td>Warning! Before use refer to user's manual</td>	X-Light M	Warning! Before use refer to user's manual
		Person or company having presented the glider for testing: <b>Tim Rochas</b>
Harness to risers distance (cm)	40	
Distance between risers (cm)	44	

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

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

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

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



Classification: **C**

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

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:



PG\_1734.2020

23.10.2020

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Artik 6 25

ARTIK6424

Configuration during flight tests

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

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS	Inspections (whichever happens first)
Harness brand	Advance	every 100 hours of use or every 24 months
Harness model	Success 4 L	Warning! Before use refer to user's manual
		Person or company having presented the glider for testing: <b>Tim Rochas</b>
Harness to risers distance (cm)	44	
Distance between risers (cm)	46	

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

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

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

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



Classification: **C**

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

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:



PG\_1750.2020

09.12.2020

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Artik 6 27

ARTIK627V1

Configuration during flight tests

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

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS	Inspections (whichever happens first)
Harness brand	Advance	every 100 hours of use or every 24 months
Harness model	Success 4 L	Warning! Before use refer to user's manual
		Person or company having presented the glider for testing: <b>None</b>
Harness to risers distance (cm)	44	
Distance between risers (cm)	48	

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

