



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

KOYOT 5 P

日本語ユーザーマニュアル V1.1



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

KOYOT 5 P

いざ冒険へ

ようこそ

私たちは、あなたが私たちのチームに参加されることを歓迎し、また、あなたが私たちを選んでくださったことに感謝します。

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。

KOYOT 5 Pは、パラグライダーのエキサイティングな世界に参加するためのイニシエーション、プログレッション、レクリエーション用グライダーです。

このグライダーでフライトを楽しみ、私たちのモットーの意味をすぐに理解していただくと確信しています：

“偉大なことを実現するためには、小さな積み重ねが大切”

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 Gliders & Air Games SL

C/ Del Ter 6 - nave D

17165 La Cellera de Ter - Girona - Spain

+34 972 422 878

info@niviuk.com

www.niviuk.com



USER MANUAL

このマニュアルには、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を飛ばすために必要なトレーニングを提供しているわけではありません。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のみです。

このマニュアルに記載されている情報は、飛行中の不測の事態や潜在的な危険に対して警告を発するためのものです。

同様に、新しいKOYOT 5P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お伝えしておきます。

この機器の誤った使用は、重傷または死亡につながる可能性があります。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。装置が正しく使用されていることを確認するのはパイロットの責任です。



CONTENTS

1. 特性	4	7.3 点検・整備	12
1.1 誰に向けて設計されているのか?	4	7.4 リペア	12
1.2 特性	4	8. 安全性・責任	13
1.3 飛行中の動作	4	9. 保証	13
1.4 構造と素材	4	10. ANNEXES	14
1.5 要素・部品	5	10.1 テクニカルデータ	14
2. 開梱・組立	6	10.2 材料説明	15
2.1 場所選び	6	10.3 ラインプラン	15
2.2 手順	6	10.4 ライザープラン	16
2.3 ハーネスを接続する	6	10.5 LINE LENGTHS KOYOT 5.22	17
2.4 ハーネスタイプ	6	P 10.6 LINE LENGTHS KOYOT 5	18
2.5 スピードバーの接続	6	24 P 10.7 LINE LENGTHS KOYOT	18
2.6 地上でのインフレーション	7	5 26 P 10.8 LINE LENGTHS	18
2.7 プレーキの調整	7	KOYOT 5 28 P 10.10	18
3. 初飛行	8	CERTIFICATION	19
3.1 場所選び	8	20
3.2 準備	8		
3.3 フライトプラン	8		
3.4 飛行前点検	8		
3.5 ライズアップ、コントロール、テイクオフ	8		
3.6 ランディング	8		
3.7 パッキング	8		
4. フライト	8		
4.1 乱気流飛行	9		
4.2 可能な構成	9		
4.3 アクセルフライト	10		
4.4 プレーキなしでの飛行	10		
4.5 ライン絡みや結び目での飛行	10		
5. 降下手段	10		
5.1 ビッグイヤー	10		
5.2 Bラインストール	10		
5.3 スパイラルダイブ	11		
5.4 緩やかな降下手段	11		
6. 特殊な方法	11		
6.1 トーイング	11		
6.2 アクロバット飛行	11		
7. ケア・メンテナンス	11		
7.1 メンテナンス	11		
7.2 保管	12		

特性

1.1 誰に向けて設計されているのか？

冒険心があなたを空から呼んでいます。KOYOT 5 Pでそれに向かって飛び、最も効率的で最も軽い方法でパイロットになりましょう。このグライダーは、あなたがパラグライダーの世界で上達するのを助け、また、初めてのハイク&フライの冒険に完全な安全性と快適さで同行し、フライトに次ぐフライトを得意とすることができるようにします！

EN A認証を取得したKOYOT 5 PIは、おとなしく、本能的で安全なグライダーです。あなたの経験とスキルは高まり、グライダーの進歩的な反応を利用することで徐々に上達することができます。

サーマルでの優れた性能と安定性、コントロール性を兼ね備えたグライダーで、新しいフライトに挑戦してみませんか？

KOYOT 5 Pの軽さは、あなたのフライトへの情熱と登山を結びつけるために、ハイク&フライの世界への第一歩を踏み出すことを可能にします。コンパクトで持ち運びや折り畳みが簡単なグライダーで、快適に頂上まで登りましょう。トレーニングの段階から、さまざまな冒険を楽しんでください。

1.2 認証 (CERTIFICATION)

KOYOT 5 PI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。

荷重試験により、グライダーは規定の8Gに耐えられることが証明されました。

衝撃試験で、グライダーは1000daNの力に耐えられることが証明されました。

このフライトテストの結果、KOYOT 5 Pの全サイズ(22、24、26、28)において、以下の認定を取得しました。

EN-A
LTF-A

このパラグライダーは、同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、飛行試験報告書をよく読んでいただくことをお勧めします。特に、テストパイロットのコメントです。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、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、最大荷重時、最小荷重時には、翼の挙動や反応は異なる場合があります。

- LTF/EN Aパラグライダーの飛行特性について説明しています。最大限の受動的安全性と極めて寛容な飛行特性を持つパラグライダー。通常のフライトにおいて、優れた潰れにくさを持つグライダー。
- EN Aグライダーを操縦するために、必要なスキルの説明
訓練中のパイロットを含む、すべてのパイロットを対象に設計されています。

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か、www.niviuk.com のダウンロードセクションを参照またはご覧ください。

1.3 飛行中の動作

NIVIUKは、性能の向上、優れたハンドリング、パイロットのコントロール性を高めるとい、とても明確な目標を掲げてこのグライダーを開発しました。

最高レベルの安全性を維持しながら、パフォーマンスを向上させること。パイロットが操縦に集中し、フライトを楽しめるように、翼が最大限のフィードバックをわかりやすく、快適に伝えること。そして、アクティブな操縦で、あらゆる好条件を生かすこと。

このグライダーは、フライトのあらゆる面で非常に安定しています。フル加速しても滑空はスムーズです。滑空中は優れた沈下速度で、機体は安定したままです。ターン精度が向上したことで、ハンドリングがより軽くなりました。グライダーのインフレーションはより簡単に、より優しく、オーバーシュートすることなく行えます。

このグライダーの飛行はとても直感的で、周囲の気流に関する明確で有効なフィードバックが得られます。パイロットの操作に効果的に反応し、サーマルや乱気流のコンディションでも、安定性と堅牢性を維持します。

KOYOT 5 PIは効率よく飛びます。十分なスピードでサーマルに入り、リフトを中心にして徐々に上昇します。ハンドリングは進歩的かつ効果的で、並外れた品質のエキサイティングな翼の下でさらなる飛行の喜びを味わうことができます。

軽量で飛行中はさらに軽く、操縦しやすく、抜群の乱気流緩衝性能と驚異的なスピードレンジで驚くほどの滑空性能を発揮します。

1.4 構造と素材

KOYOT 5 PIは、当社の製造工場で行われている設計・施工の技術革新のすべてを注ぎ込んでいるのが特徴です。この機体はパイロットの快適性を高めながら、安全性と性能を向上させるために、最新の素材、技術、アクセサリを厳選し、製造されています。



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 エアインテーク - このシステムの特徴は、内圧を最適に保つために、エアインレットの配置にあります。この設計のおかげで、どの角度でも同じ空気の流れを維持しながら、サイズを小さくして層流を改善することができました。安全性を損なうことなく、全速度域でより安定した性能を発揮します。

チタンテクノロジー (TNT) - チタンを使った画期的な技術です。内部構造にニチノールを使用することで、より均一なプロファイルを提供し、飛行効率を得るために重量を減らすことができます。ニチノールは、変形、熱、破損に対して最高レベルの保護を提供します。リーディングエッジはより剛性が高く、翼面は完璧な張りを保ち、折り目や寄生抵抗はありません。これにより、フライトのあらゆる場面で滑空が最適化されます。フレキシブルロッドは常に元の形状に戻るため、プロファイルの完全性が損なわれることはありません。ニチノールは、変形、熱、破損に対して最高レベルの保護を提供します。

ストラクチャードリーディングエッジ (SLE) - SLEの採用により、これまでのNIVIUKグライダーで使用されていたマイラーの量が大幅に減少し、リーディングエッジの重量も軽減されました。そのため、このシステムを採用していないパラグライダーよりも簡単にライズアップすることができます。

3Dパターンカット最適化 (3DP) - 最新世代の翼には、新しいファブリックパターンと裁断システムが必要です。翼の前面の各セクションに別々のパネルを作成することで、セイル生地に張りとしワがないことを意味します。裁断の際、生地部分の最終的な位置に応じて最適な向きが選択されます。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、前縁部にとって長期的な利点となります。

3Dリーディングエッジ (3DL) - グライダーの縦軸に余分な縫い目を加えることで、一方ではプロファイルに一貫性とボリュームを与え（より効率的な3D輪郭）、他方ではリーディングエッジパネルを結合し形成するのに役立っています。生地はパネルの位置によって誘導され、折り目が少なく、荷重がより分散されるようになります。その結果、よりすっきりとしたプロファイルとなり、性能と耐久性の面で翼に恩恵をもたらします。

インターロック・システム (IKS) - 山岳・軽量装備のために特別に設計された超軽量接続システムです。従来のカラビナに比べて軽量でありながら、より高い強度を誇ります。

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。

KOYOT 5 Pの製造プロセスには、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の裁断まで、1ミリの誤差も許されない作業が進められています。

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ます。

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。キャンピエ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。

メインラインはポリエステルシースのテクノロジー製、ギャラリラインは被覆のないアラミド製です。

ライン径は負荷に応じ計算され、要求される最高のパフォーマンスを最小限の抵抗で達成することを目的としています。被覆は紫外線や擦り傷からラインの芯材を保護します。

ラインは長さに合わせて半自動で切断され、縫製はすべて専門家の監督のもとで完成します。

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方法に従って梱包されています。

NIVIUKのグライダーは、現在の市場が求める性能、耐久性、認証などの要件を満たす高級素材を使用しています。

翼の製造に使用されたさまざまな材料に関する情報は、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

KOYOT 5 Pには、メンテナンスに役立つ様々なアクセサリが付属しています。

- ・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。
- ・カーゴバッグです。バックには含まれていませんが、入手することをお勧めします。このバッグは、すべての機材を快適に収納できる大きさで、容量も十分です。

開梱・組立

2.1 場所選び

グライダーの開封と組み立ては、トレーニングヒルや風のあまりない平らな場所、障害物のない場所で行うことをお勧めします。KOYOT 5 P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のに役立ちます。

取り付け作業は、資格を持ったプロのインストラクター、または正規販売店に依頼されることをお勧めします。彼らだけが、安全かつ専門的な方法で、あらゆる疑問に対処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カラビナがすべてロックされていることを確認します。



A、B、C、ブ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

KOYOT 5 P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、ねじれないようにライザーを取付部に正しく接続します。カラビナが正しく固定され、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

KOYOT 5 Pは、現行のすべてのハーネスタイプで飛行可能です。チェストストラップは、認証書に記載されている間隔に設定することをお勧めします - これはサイズによって異なります。認証書をご覧ください。

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。

KOYOT 5 P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。

パイロットが足でスピードバー（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用することができます。ニュートラルポジションでは、グライダーは標準的な速度と滑空で飛行します。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、滑空に悪影響が出ます。

- ・リリースされたスピードバー：A、B、Cライザーの位置が揃っています
- ・すべてのサイズにおいて、スピードバーの最大移動量は130mmです。ご注意ください

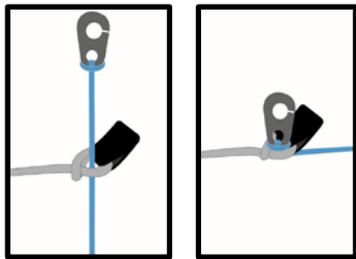


ご注意ください！
スピードシステムの使用により、翼の速度と反応に変化が生じます。詳しくは、認証報告書をご覧ください。

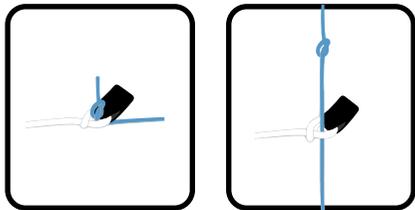
2.5.1 スピードシステムアセンブリ

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標準的な接続方法は、ブランメル式フックで、フックの2つのスロットが連動しているため、簡単に着脱できます。ただし、安全な接続方法であれば、どのような接続方法でも可能です。



ブルーム (P) モデル - ご注意ください
Pモデルは、機材全体の軽量化を念頭に置いて設計されています。これを実現するために、NIVIUKは従来のブランメルフックを使用せず、カイトスタイルの結び方で翼を提供することを決定しました。このシステムは、従来のブランメルフックと同じ効率と安全性を提供しますが、さらに軽量になりました。



- スピードバーのコードに結び目を作り、これをライザーのコード接続部に通します。
- ノットがライザー接続部にしっかりとロックされるまで、両側からテンションをかけます。

カイトノットを接続するシステムまたは手順は、ブランメルフックと全く同じであり、他のシステムまたは接続要素に使用することができます。

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KOYOT 5 Pを立ち上げて、その挙動に慣れるようにしてください。KOYOT 5 P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は調整され、認証時に規定された長さに準拠しています。しかし、あなたの飛行スタイルに合わせて変更することができます。KOYOT 5 Pの実際の挙動に慣れるために、一定期間、オリジナルのセッティングで飛行することをお勧めします。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を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。クローブヒッチかもやい結び目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。



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、資格を持ったインストラクターが同席し、手順全体を監督する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

準備ができたなら、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

KOYOT 5 PIは、余分なエネルギーを必要とせず、簡単に立ち上がり、飛びすぎることありません。それは加速して飛び立つかどうかを判断するのに十分な時間があり、素直な動きです。

風が許せば、リバースローンチをお勧めします。強風下では、KOYOT 5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。パラグライダーでは、時速25～30kmが強い風とされています。

離陸前に地上で翼を正しくセットアップすることは特に重要です。風に向かって適切な場所を選びます。ライズアップがしやすいようにパラグライダーを三日月型に配置します。きれいなグライダーのレイアウトはトラブルのないテイクオフを約束します。

3.6 ランディング

KOYOT 5 PI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

KOYOT 5 PIは複雑なリーディングエッジを持ち、様々な素材を用いて製造されているため、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、正しい折りたたみ方法が非常に重要です。

前縁の補強材は平らに、フレキシブルロッドは1つずつ重ねて、コンチェルティーナパックする必要があります。この方法は、プロファイルを元の形状に保ち、長期にわたって翼の完全性を保護します。補強材が曲がったり折れたりしていないことを確認してください。クロスやラインの損傷を防ぐため、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とその内部構造の完全な状態を維持するために、迅速なパッキングを支援するバッグ、NKare Bagを設計しました。

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チェルティーナパックし、必要に応じて折りたたむことができます。この折りたたみシステムにより、生地と内部構造の補強の両方が完璧な状態に保たれます。

フライト

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KOYOT 5 Pがどのように反応したかについて、必要な情報がすべて含まれています。

同じサイズでも、最大また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

KOYOT 5 P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るのです。

非対称の潰れ

KOYOT 5 P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い場合、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、KOYOT 5 P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、再び開くはずで、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

KOYOT 5 P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、その時々コンディションに適應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

ネガティブスピンとは、KOYOT 5 Pの通常の飛行挙動とは異なるものです。しかし、特定の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、非常に低い対気速度でブレーキを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、グライダーの既定の対気速度と迎え角を素早く回復させる以外に、具体的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、再加速した側で360度以内の回転で横方向に急上昇した後、既定の対気速度に戻り、飛行経路も直線的になります。

パラシュートストール

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。

ディーブストール

KOYOT 5 P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、フロント潰れ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/スピニングをコントロールし、ターンと反対の方向に体重移動します。次に、スタビライザーライン（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、Bライザー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ので注意が必要です。KOYOT 5 P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。

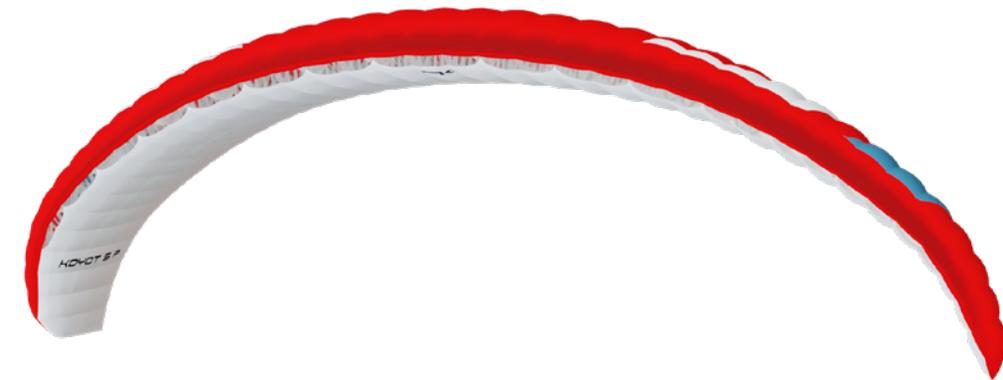
一般的に、必要以上の入力による翼の反応は、パイロットが翼を過剰にコントロールし続けた時間の長さ起因すると言われています。どのようなアクシデントの後でも、グライダーが通常の飛行速度と姿勢を取り戻すようにしなければなりません。

4.3 アクセルフライト

KOYOT 5 P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KOYOT 5 P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ニング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、ブレーキ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、結び目をほどこか、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：ブレーキハンドルを強く引きすぎると、翼が失速したり、ネガティブスピニング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。

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ことがあります。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。

ビッグイヤー操作を行うには、各Aライザーの一番外側のライン（特定のAライザーの3A3ライン）を取り、同時に外側と下側に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てください。希望の高度になるまで、耳を引き込んだままにしておきます。

ラインから手を離すと自動的にチップが膨らみます。そうならない場合は、片方のブレーキを引き、もう片方を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、翼端を非対称に膨らませることをお勧めします。

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になります。

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。ゆっくりとではなく、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、ゆっくりとスムーズに行い、圧力と速度の変化に注意する必要があります。

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。

十分な高度で、慎重にこれらの操縦を練習してください。

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避けるように常識的な範囲で行います。安全第一です。



特殊な方法

6.1 トーイング

KOYOT 5 PI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

KOYOT 5 PI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。

アクロバット飛行とは、通常の飛行とは異なる操縦のことであると私たちは考えています。アクロバット飛行の習得は、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/救助の要素が整った水で行う必要があります。極端な操縦をすると、体や翼に4～5gもの遠心力がかかることがあります。

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、最高の性能を継続的に発揮することができます。一般的なチェック

クとは別に、積極的に機器のメンテナンスを行うことをお勧めします。

毎回のフライト前には、飛行前点検が義務付けられています。

もし、機器に損傷があったり、翼が摩耗しやすいと思われる部分があれば、それらを点検し、それに応じて対処する必要があります。

NIVIUKは、すべてのパイロットが技術にアクセスできるようにすることをお約束します。そのため、私たちのグライダーには、研究開発チームの経験から得られた最新の技術が盛り込まれています。



重要：リーディングエッジに何らかの衝撃を与えたり、地面に引きずったりしないようにすることが非常に重要です。この部分は非常に丈夫で強いニチノールロッドで補強されており、簡単に交換することができます。リーディングエッジを引きずったり、ぶつけたりすると、生地に深刻なダメージを与え、修理がより複雑になり、コストもかかります。

生地やラインは洗う必要がありません。汚れた場合は、柔らかい湿らせた布で、水だけでお手入れしてください。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。着陸後、グライダーを直射日光にさらしたままにしないでください。適切に梱包し、バックパックに収納してください。

砂地でのフライトの場合、セル内や後縁に砂が入らないようにしてください。フライトの最後には、翼の中に入っている砂をすべて空にしてください。翼端にある開口部を使えば、この作業はとても簡単です。

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

保管するときは、翼を正しく折りたたむことが大切です。溶剤、燃料、油のかからない、涼しく乾燥した場所に保管してください。



NIVIUK logo

車のトランクの中に道具を放置しないでください。リュックサックは60 に達することもあります。

装置の上に重量をかけないようにしてください。

保管する前に正しく梱包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

検査

KOYOT 5 Pは定期的に点検を行う必要があります。100飛行時間ごと、または2年ごとのいずれか早い時期に点検を行う必要があります（EN/LTF基準）。

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、KOYOT 5 Pの耐空性および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いましょ。

7.4 リペア

小さな破れの場合は、縫製が不要であれば、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、当社の公式ワークショップでNIVIUKの専門家が行うことをお勧めします。

<https://niviuk.com/en/niviuk-service-form>

認可されていないワークショップで行われたグライダーの改造は、製品の保証を無効にします。NIVIUKは、資格のない専門家やメーカーの承認を受けていない人が行った改造や修理に起因する問題や損害について責任を負うものではありません。

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。

誤った使い方をすると、パイロットの生命を脅かすような重大な傷害を負うか、あるいは死に至る可能性があります。

メーカーおよび販売店は、このスポーツに参加することによって生じるお客様の判断、行動、事故について責任を負いません。

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を受けたり、非公式のトレーニングを受けたりしないでください。

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年間の保証が提供されます。

機器の誤使用は保証対象外となります。

パラグライダーまたはその構成部品に変更を加えた場合、保証および認証は無効となります。

パラグライダーの故障や欠陥に気づいたら、すぐにNIVIUKに連絡し、完全な点検を受けてください。



ANNEXES

テクニカルデータ

			22	24	26	28
CELLS	NUMBER		39	39	39	39
ASPECT RATIO	FLAT		4,7	4,7	4,7	4,7
AREA	FLAT	m2	22	24	26	28
	PROJECTED	m2	18,92	20,62	22,24	23,99
SPAN	FLAT	m	10,27	10,72	11,13	11,56
CORD	MAXIMUM	m	2,66	2,77	2,88	3
LINES	TOTAL	m	213	223	233	242
	MAIN		2+1/3/2	2+1/3/2	2+1/3/2	2+1/3/2
RISERS	NUMBER	3+1	A+A'/B/C	A+A'/B/C	A+A'/B/C	A+A'/B/C
	ACCELERATOR	mm	130	130	130	130
TOTAL WEIGHT IN FLIGHT	MIN-MAX	kg	45-70	60-80	75-95	90-115
GLIDER WEIGHT		kg	3,2	3,5	3,8	4,1
CERTIFICATION			EN/LTF A	EN/LTF A	EN/LTF A	EN/LTF A

カラー



KRATER



TEKNO

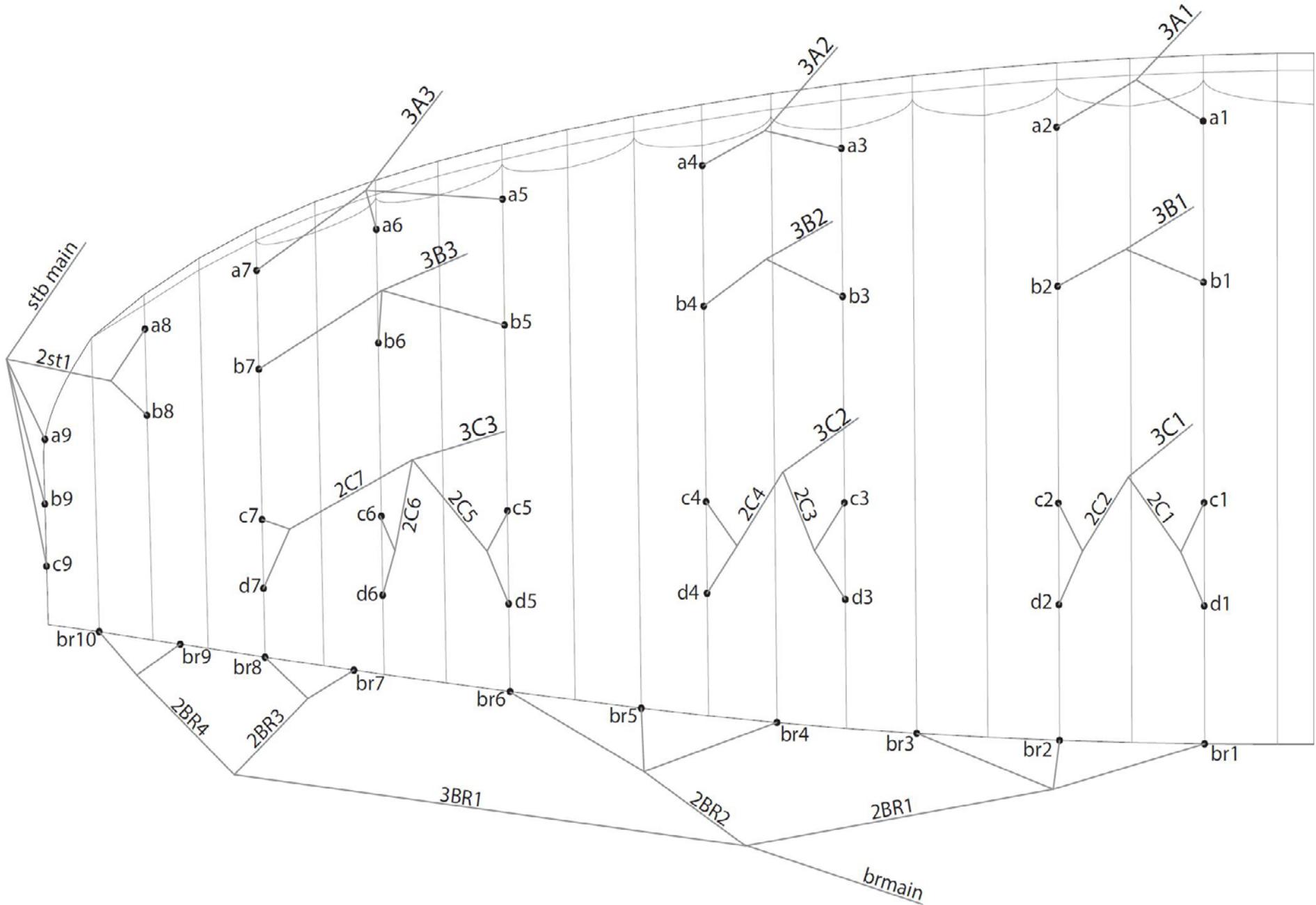
材料説明

CANOPY	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER SURFACE	2044 32 PS	DOMINICO TEX CO (Korea)
BOTTOM SURFACE	70000 E3H	PORCHER IND (France)
PROFILES	70000 E91 / 2044 32 FM	PORCHER IND (FRANCE)/ DOMINICO TEX CO (Korea)
DIAGONALS	30 DFM / 70000 E91 / 2044 32 FM	PORCHER IND (FRANCE)/ DOMINICO TEX CO (Korea)
LOOPS	LKI - 10	KOLON IND. (KOREA)
REINFORCEMENT LOOPS	W-420	D-P (GERMANY)
TRAILING EDGE REINFORCEMENT	MYLAR	D-P (GERMANY)
RIBS REINFORCEMENT	LTN-0.8/1 STICK	SPORTWARE CO.CHINA
THREAD	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

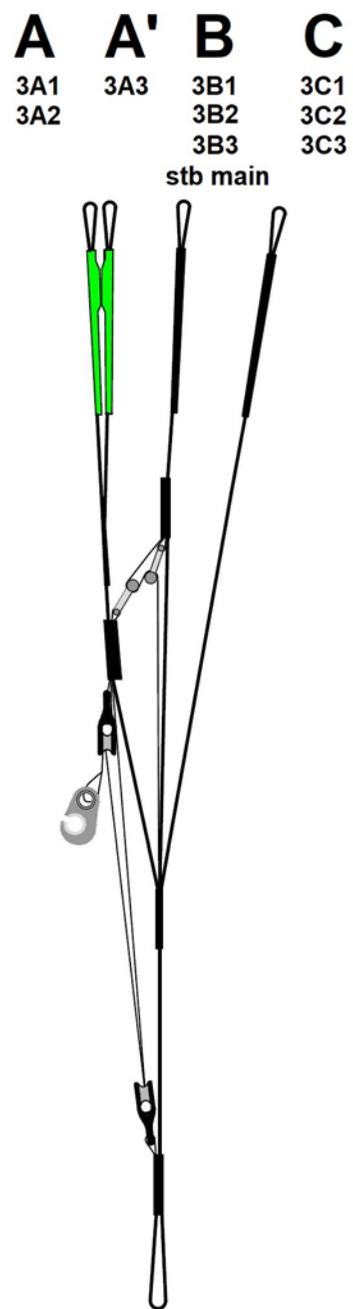
SUSPENSION LINES	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER CASCADES	DC - 60	LIROS GMHB (GERMANY)
UPPER CASCADES	A-8001/U 50	EDELRID (GERMANY)
UPPER CASCADES	A-8001/U 70	EDELRID (GERMANY)
UPPER CASCADES	A-8001/U 130	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	TNL - 80	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MIDDLE CASCADES	A-8001/U 70	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8001/U 90	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8001/U 130	EDELRID (GERMANY)
MAIN	TNL - 220	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MAIN	TNL - 280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
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)

ラインプラン



ライザープラン



KOYOT 5 P 22

	A	B	C	D	BR
1	5873	5776	5825	5935	6769
2	5839	5741	5795	5907	6447
3	5799	5709	5769	5876	6324
4	5763	5677	5743	5842	6177
5	5702	5637	5724	5825	6013
6	5595	5542	5617	5705	6024
7	5530	5498	5592	5659	6076
8	5358	5311	5224		5940
9	5131	5159			5801
10					5712

RISERS LENGHT mm

A	A'	B	C	
470	470	470	470	STANDARD
340	340	383	470	ACCELERATED

KOYOT 5 P 24

	A	B	C	D	BR
1	6155	6051	6105	6221	7091
2	6122	6017	6075	6191	6755
3	6082	5987	6051	6162	6627
4	6045	5955	6024	6128	6474
5	5983	5916	6005	6111	6304
6	5872	5817	5894	5986	6317
7	5804	5771	5868	5938	6369
8	5625	5576	5485		6227
9	5388	5417			6082
10					5990

RISERS LENGHT mm

A	A'	B	C	
470	470	470	470	STANDARD
340	340	383	470	ACCELERATED

KOYOT 5 P 26

	A	B	C	D	BR
1	6427	6317	6375	6495	7397
2	6394	6283	6346	6467	7049
3	6354	6254	6322	6438	6916
4	6317	6222	6295	6402	6759
5	6253	6183	6277	6386	6583
6	6138	6081	6161	6257	6597
7	6068	6034	6134	6207	6652
8	5882	5831	5736		6504
9	5636	5666			6355
10					6259

RISERS LENGHT mm

A	A'	B	C	
470	470	470	470	STANDARD
340	340	383	470	ACCELERATED

KOYOT 5 P 28

	A	B	C	D	BR
1	6688	6573	6634	6759	7693
2	6655	6539	6606	6731	7333
3	6615	6512	6582	6703	7196
4	6578	6480	6555	6667	7034
5	6513	6440	6538	6657	6852
6	6394	6334	6419	6524	6868
7	6322	6286	6391	6473	6925
8	6129	6076	5977		6773
9	5873	5904			6618
10					6519

RISERS LENGHT mm

A	A'	B	C	
470	470	470	470	STANDARD
340	340	383	470	ACCELERATED



Classification: **A**



In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and NF L 2-565-20:

PG_1942.2022

Date of issue (DMY):

28.02.2022

Manufacturer:

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Model:

Koyot 5 P 22

Serial number:

OIKT4222V1

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	70	Range of speed system (cm)	14
Minimum weight in flight (kg)	45	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	3.2	Total speed range with accessories (km/h)	21
Number of risers	3	Range of trimmers (cm)	0
Projected area (m2)	18.75		

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Supair
Harness model	Altiplume S
Harness to risers distance (cm)	44
Distance between risers (cm)	40

Inspections (whichever happens first)

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

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



Classification: **A**



In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and NF L 2-565-20:

PG_1943.2022

Date of issue (DMY):

28.02.2022

Manufacturer:

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Model:

Koyot 5 P 24

Serial number:

OIKT4242V1

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	80	Range of speed system (cm)	13
Minimum weight in flight (kg)	60	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	3.5	Total speed range with accessories (km/h)	21
Number of risers	3	Range of trimmers (cm)	0
Projected area (m2)	20.45		

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Advance
Harness model	Success 4 M
Harness to risers distance (cm)	44
Distance between risers (cm)	40

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
 A 0



Classification: **A**



In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and NfL 2-565-20:

PG_1944.2022

Date of issue (DMY):

28.02.2022

Manufacturer:

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Model:

Koyot 5 P 26

Serial number:

OIKT4P262V1

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	95	Range of speed system (cm)	15
Minimum weight in flight (kg)	75	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	3.9	Total speed range with accessories (km/h)	21
Number of risers	3	Range of trimmers (cm)	0
Projected area (m2)	22.16		

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	Evo XC 3 L	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
 A 0



Classification: **A**



In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and NfL 2-565-20:

PG_1945.2022

Date of issue (DMY):

28.02.2022

Manufacturer:

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Model:

Koyot 5 P 28

Serial number:

OIKT4282V1

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	115	Range of speed system (cm)	13
Minimum weight in flight (kg)	90	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	4.1	Total speed range with accessories (km/h)	21
Number of risers	3	Range of trimmers (cm)	0
Projected area (m2)	23.86		

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	Evo XC 3 L	Person or company having presented the glider for testing: None	
Harness to risers distance (cm)	44		
Distance between risers (cm)	48		

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



Niviuk Gliders & Air Games SL

C/ Del Ter 6 - nave D

17165 La Celler de Ter - Girona - Spain

+34 972 422 878

info@niviuk.com

www.niviuk.com

