

# MK1



***Woody Valley***

*Manual Edition 1.0 - 06.2023*





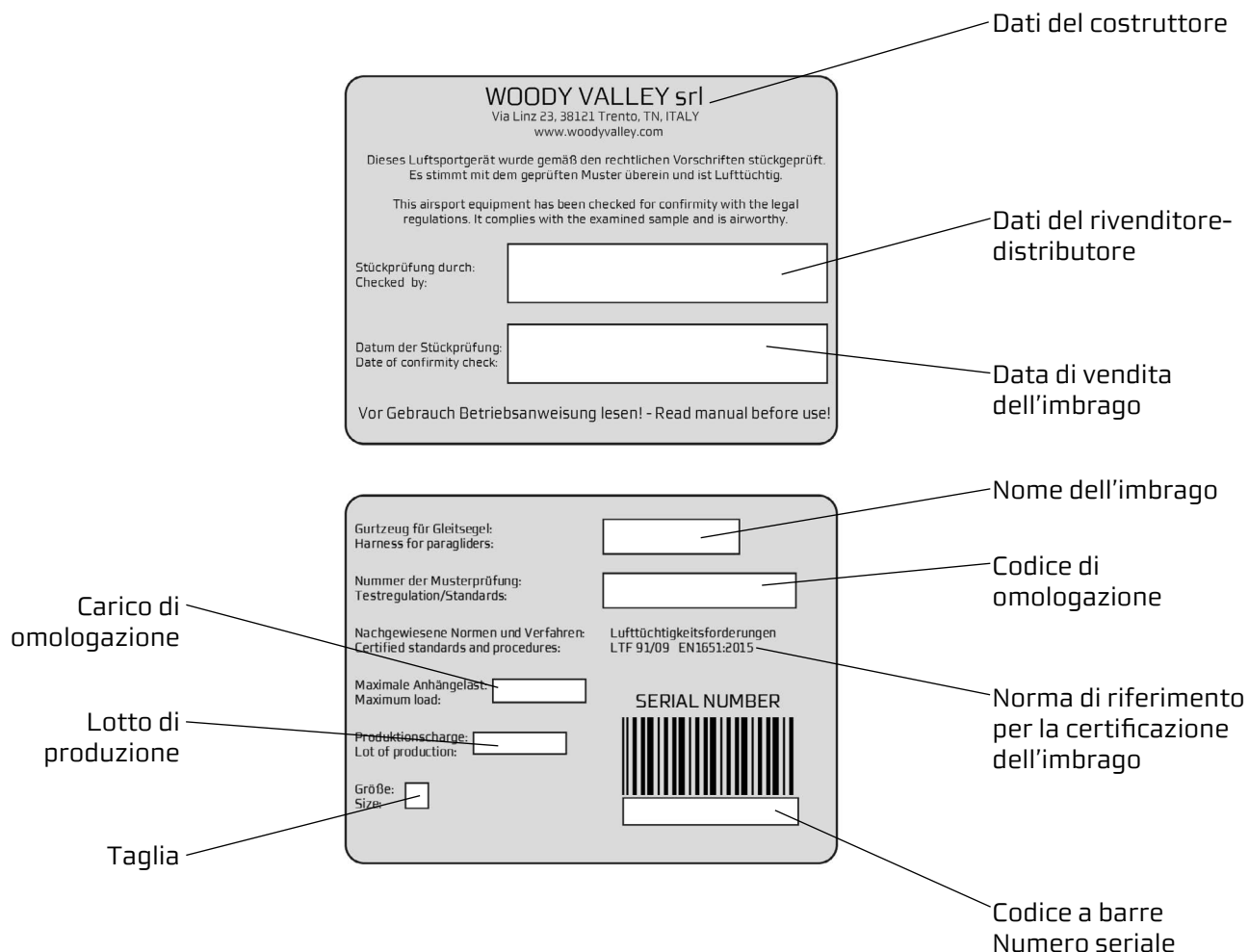
***Woody Valley***

Congratulazioni per aver acquistato un prodotto WOODY VALLEY. Ricordiamo che tutti i nostri prodotti sono il risultato di una ricerca meticolosa in costante collaborazione con i piloti di tutto il mondo. Questo è il motivo per cui la vostra opinione è così importante. La vostra esperienza e collaborazione ci permette di migliorare costantemente i nostri imbraghi, per ottenere sempre il meglio da ogni creazione della Woody Valley

### DATI DEL COSTRUTTORE:

WOODY VALLEY s.r.l.  
via Linz, 23 - 38121 Trento - ITALY  
Tel +39 0461 950811  
Web: [www.woodyvalley.eu](http://www.woodyvalley.eu)  
E-mail: [info@woodyvalley.com](mailto:info@woodyvalley.com)

### DATI CONTENUTI NELLE ETICHETTE DELL'IMBRAGO



## GRAZIE

Nel ringraziarvi per aver scelto un prodotto Woody Valley, vi invitiamo a leggere attentamente questo importante strumento che è il manuale di utilizzo dell'imbragatura, e di tenere particolarmente in considerazione i due paragrafi più importanti riguardanti:

### *INSERIMENTO DEL PARACADUTE DI EMERGENZA.*

Il paracadute di emergenza è uno strumento salva vita, deve essere messo nelle condizioni di funzionare quando serve, sia che venga utilizzato tra due giorni come tra due anni.

### *LE REGOLAZIONI DELL'IMBRAGATURA.*

L'imbragatura è l'elemento di connessione tra il pilota e l'ala, necessario per ottenere performance e piacere dal volo. Una pessima imbragatura ben regolata può farvi volare bene ma una buona imbragatura mal regolata può farvi passare la voglia di volare.

Confidiamo che quest'imbrago sarà in grado di fornirvi un maggiore comfort, controllo, prestazioni e divertimento in volo. Sappiamo benissimo che leggere un manuale di utilizzo potrebbe non essere entusiasmante. In questo caso vogliate tenere in considerazione che il prodotto in oggetto non è uno spremi agrumi o un telefonino e che il corretto utilizzo dell'imbragatura aiuta molto a ridurre i rischi di incidenti di volo. Questo manuale contiene tutte le informazioni necessarie ad assemblare, regolare, volare e conservare il tuo imbrago. Un'accurata conoscenza del tuo equipaggiamento migliorerà la tua personale sicurezza e consentirà di accrescere il tuo potenziale.

*Team Woody Valley*

---

## NOTA DI SICUREZZA

*Con l'acquisto dell'equipaggiamento Woody Valley, sei consapevole di essere un pilota di parapendio con regolare attestato ed accetti tutti i rischi inerenti l'attività del parapendio incluse lesioni e morte. L'uso improprio o scorretto di tale equipaggiamento aumenta considerevolmente questo rischio. In nessun caso, Woody Valley e il rivenditore dell'equipaggiamento Woody Valley, potranno essere responsabili per lesioni personali, recate a te stesso, a terzi o danni di qualsiasi tipo. Se un qualsiasi aspetto sull'uso della nostra attrezzatura non fosse sufficientemente chiaro, ti raccomandiamo di contattare il tuo rivenditore locale o direttamente Woody Valley.*

## INDICE

### 1- INFORMAZIONI GENERALI

- 1.1 - Concetto
- 1.2 - T-Lock Safety System

### 2 - PRIMA DELL'UTILIZZO

- 2.1 - Protezioni MK1
- 2.2 - Paracadute di emergenza
  - 2.2.1 - Maniglie del paracadute di emergenza
  - 2.2.2 - Fune di vincolo (connessione all'imbrago)
  - 2.2.3 - Connessione del paracadute d' emergenza all' imbragatura
  - 2.2.3 - Inserimento dei paracadute di emergenza
  - 2.2.4 - Estrazione del paracadute d' emergenza
  - 2.2.5 - Tasca contenitiva posteriore
- 2.3 - Le regolazioni dell'imbragatura
  - 2.3.1 - Regolazione della schiena alta e bassa
  - 2.3.2 - Regolazione degli spallacci
  - 2.3.3 - Regolazione del pettorale
  - 2.3.4 - Regolazione dei cosciali
  - 2.3.5 - Regolazione ABS stabilizzatore
  - 2.3.6 - Regolazione della profondità della seduta
  - 2.3.7 - Fissaggio e regolazione della speed-bar

### 3 - VOLARE CON MK1

- 3.1 - Controlli pre volo
- 3.2 - Come indossare MK1
- 3.3 - Tasche
- 3.4 - Volare sopra l'acqua
- 3.5 - Aggancio di traino
- 3.6 - Atterrare con MK1
- 3.7 - Smaltimento dell' imbragatura
- 3.8 - Norme di comportamento in ambienti naturali
- 3.9 - Volo in biposto

### 4 - STIVAGGIO DELL'IMBRAGATURA

### 5 - CARATTERISTICHE E MONTAGGIO DEGLI OPTIONAL

- 5.1 - Relax bar

### 6- MANUTENZIONE E RIPARAZIONE

- 6.1 - Controllo periodico protezione dorsale
- 6.2 - Manutenzione in caso di ammaraggio

### 7 - GARANZIA

### 8 - CERTIFICATI DI OMOLOGAZIONE

### 9 - DATI TECNICI

## 1- INFORMAZIONI GENERALI

Questo manuale è parte integrante dell'imbrago MK1 e deve essere tenuto con cura per eventuali consultazioni future.

Se volete ulteriori informazioni contattate il vostro rivenditore o direttamente Woody Valley.

Prima di utilizzare l'imbrago si consiglia al pilota di leggere attentamente questo manuale.

Dichiarazione di conformità

Il produttore WOODY VALLEY s.r.l. con la presente dichiara che i suoi prodotti sono conformi alle norme UNI EN 1651 - LTF 91-09 - CE 2016/425

Questo equipaggiamento deve contenere:

- Imbragatura
- Tavoletta in legno
- 2 Moschettoni
- 2 Maniglie per estrazione paracadute di emergenza montate
- 2 Maniglie per estrazione paracadute di emergenza a parte
- 1 Fune di vincolo
- 2 Maillon rapide per fissaggio fune di vincolo
- 4 OR per fissaggio funi di vincolo
- 1 tiracorda 50cm per chiusura emergenze
- Speed-bar
- Protezione dorsale

I principali optional disponibili sono:

- Relax bar
- Hook knife
- Lightshield

## 1.1- Concetto

MK1 è un imbragatura per il volo da diporto sportivo in parapendio con un peso massimo di 120 kg; pensato, progettato e realizzato specificatamente per il parapendio acrobatico.

Studiato con la collaborazione del pilota Nicola Donini, questo imbrago si rivolge in maniera specifica alle esigenze dei piloti che praticano questa disciplina.

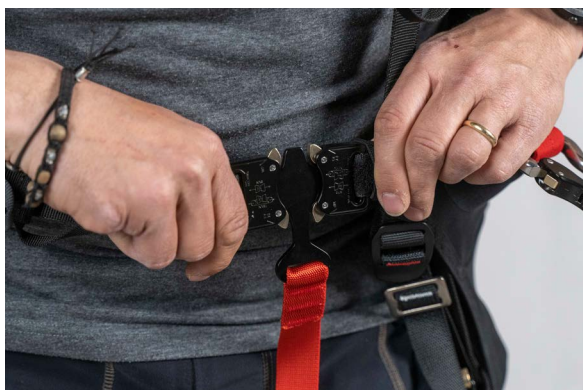
MK1 è dotato di 2 contenitori laterali per emergenze, le elevate caratteristiche di sicurezza del MK1 ti permetteranno di affinare la tua routine acrobatica con una maggiore tranquillità, consentendoti di migliorare in questa specialità.



## 1.2 - T-LOCK safety system

Cosciali e pettorale sono equipaggiati con il “T-LOCK safety system” per prevenire una fuoriuscita dall'imbragatura, nel caso il pilota si fosse dimenticato di allacciare i cosciali.

Procedere chiudendo le fibbie dei cosciali e successivamente agganciare la fibbia centrale del pettorale; operazione questa che nella sua semplicità deve essere eseguita e controllata accuratamente per un volo in totale sicurezza.





## 2- PRIMA DELL'UTILIZZO

MK1 viene fornito con le protezioni già assemblate da Woody Valley. Prima di installare le emergenze assicurarsi di aver montato la protezione dorsale. L'installazione del paracadute di soccorso deve essere effettuata con massima cura ed attenzione da un qualificato operatore professionale, ad esempio il tuo istruttore. Solo successivamente il pilota dovrà regolare l'imbrago per il proprio comfort.



### 2.1- Protezioni MK1

MK1 viene dato equipaggiato con una protezione dorsale in schiuma omologata EN - LTF sotto la seduta, avente uno spessore di minimo di 12 cm e massimo di 16,5 cm.

Inoltre come optional è prevista una protezione lightshield certificata TÜV/ GS in categoria 2 secondo la norma EU 89/686/ECC, per la parte alta della schiena, che non collabora ai risultati dei test d'omologazione.

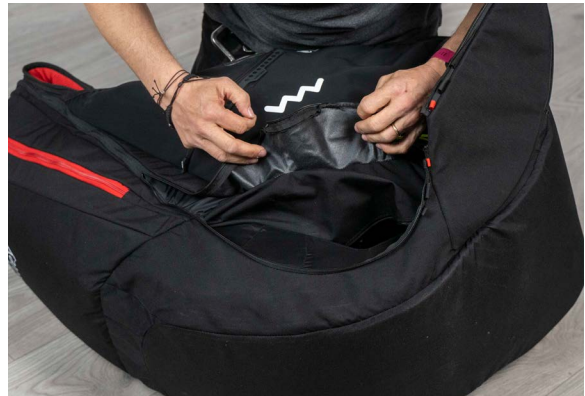
La tasca prevista per collocare la lightshield si trova accedendo dalla zip dietro lo schienale che si trova tra base e tascone.

Suggeriamo di asportare le protezioni per poterle controllare dopo un impatto particolarmente duro o per farle asciugare nel caso di atterraggio in acqua.

Per accedere alla tasca di contenimento della protezione dorsale bisogna aprire la cerniera della fune di vincolo della parte destra, qui si trova un'altra cerniera dove è posizionata la tasca della protezione

Montare la protezione dorsale con la parte più grossa rivolta verso il retro dell'imbrago come si vede nelle immagini.

Consigliamo di inserire la protezione prima dalla parte anteriore.



# Certificato di omologazione della protezione

**AIR TURQUOISE SA | PAKA-TEST.LLM**  
 Route du Pré-au-Comte B • CH-1824 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65  
 Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes.



**AIR TURQUOISE SA | PAKA-TEST.LLM**  
 Route du Pré-au-Comte B • CH-1824 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65  
 Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes.



## Miscellaneous Impact Pad Report

Inspection certificate number: **MISC\_254.2023**

Name impact pad: **MK FOAM PROTECTION**

Manufacturer data:		Sample data:	
Manufacturer name:	<b>Woody Valley srl</b>	Name impact pad:	<b>MK FOAM PROTECTION</b>
Representative:	<b>Simone Caldana</b>	Emergency parachute integrated:	<b>Yes</b>
Street:	<b>Via Linz 23</b>	Impact pad type:	<b>Foam</b>
Post code place:	<b>38121 Trento</b>	Weight of sample [kg]:	<b>0.96</b>
Country:	<b>Italy</b>	Serial number:	<b>107 0115 002P</b>
Harness model:	<b>MK1 and MK1 Pro</b>	Date of test:	<b>07.09.2022</b>


### Atmosphere AGL:

Temp. [C°]	<b>23</b>
R.H. [%]	<b>68</b>
Press. [hPa]	<b>1005</b>

### Summary of Impact pad test <sup>(1)</sup>

Test id	Test configuration <sup>(2)</sup>	Max. Peak of Impact [g] <sup>(3)</sup>	Duration at 3g [g] in [ms] <sup>(4)</sup>	Duration at 20 [g] in [ms] <sup>(5)</sup>	Diff. of test 1 and 2 [%] <sup>(6)</sup>	Result
P	V Test sample attached to dummy in flying position, without emergency parachute	<b>40.34</b>	<b>5.00</b>	<b>18.33</b>	<b>-0.82</b>	<b>POSITIVE</b>
PR	V Test Sample attached to dummy in flying position, including emergency parachute	<b>39.09</b>	<b>3.33</b>	<b>18.33</b>	<b>1.54</b>	<b>POSITIVE</b>

### Issue data

Place of declaration: **Villeneuve**  
 Date of issue: **06.06.2023**  
 Managing director: **Andrea Wigger**  
 Signature: 

Manufacturer	Instrument	Type no	SN	Validity Calibration	
Burster/MTS	Accelerometer	100 g	RM10-100	1263567	23.01.2024
UDC elec.	Geos n°11	Skywatch	Geos n°11	Unv11	18.06.2025

This signature approves the validity of the test report

Air Turquoise SA has thoroughly tested the sample of emergency parachute container mentioned above and certifies its conformity with the following standards:  
**EN 16612018+A1:2020<sup>(7)</sup>, NLT 2-5465-20**

<sup>(1)</sup> Calculated value in tests reports include the value minus the uncertainty (on safe side) / The uncertainty stated is the expanded uncertainty obtained by multiplying the standard uncertainty by the coverage factor k = 2. The value of the measured lies within the assigned range of values with a probability of 95%.  
<sup>(2)</sup> The dummy is lifted minimum up to 1.65 m, and impact pad is mounted on. Where the impact occurs, measure distance from bottom of impact pad to ground.

<sup>(3)</sup> Maximum peak of impact should be less or equal to 50 [g]. <sup>(4)</sup> If any, the maximum duration in at 3g [g] should be less or equal to 7 [ms]. <sup>(5)</sup> If any, the maximum duration in at 20 [g] should be less or equal to 25 [ms]. <sup>(6)</sup> The test should be done twice, and the 2nd test the maximum peak should not differ more than 20% from the first test, maximum peak.  
<sup>(7)</sup> This standards is NOT covered by accreditation DLS-19467-01

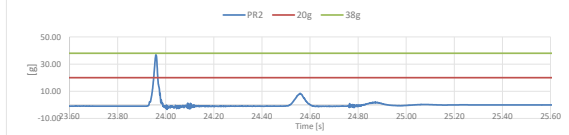
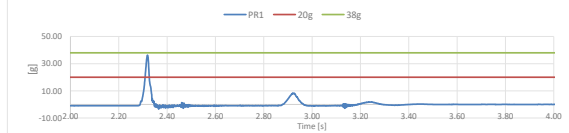
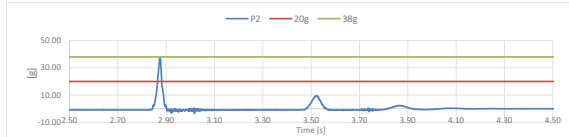
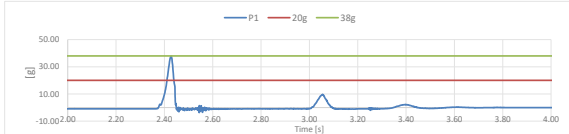
The declaration must not be reproduced in part without the written permission of Air Turquoise SA

Inspection certificate number: **MISC\_254.2023**

Name impact pad: **MK FOAM PROTECTION**

### Test results of Impact pad test

	without emergency parachute		including emergency parachute	
	P1	P2	PR1	PR2
Maximum Peak of impact [g]	<b>40.34</b>	<b>40.01</b>	<b>38.49</b>	<b>39.09</b>
Impact duration at +3g [g] in [ms]	<b>4.17</b>	<b>5.00</b>	<b>2.50</b>	<b>3.33</b>
Impact duration at +20 [g] in [ms]	<b>18.33</b>	<b>17.50</b>	<b>18.33</b>	<b>18.33</b>
Uncertainty k=2[g]	<b>2.32</b>	<b>2.30</b>	<b>2.21</b>	<b>2.25</b>
Diff. between test 1 and 2 [%]	<b>100.00</b>	<b>99.18</b>	<b>100.00</b>	<b>101.54</b>



## 2.2- Paracadute di emergenza

MK1 è dotato di due contenitori per il paracadute di emergenza posti sotto la seduta, nella parte anteriore a destra e a sinistra.

I due contenitori hanno un volume variabile per una somma di 15 litri, il volume di ogni contenitore singolo può mutare dai 5 ai 10 litri massimo.

Può essere utilizzato qualsiasi tipo di paracadute studiato appositamente per il parapendio. MK1 non è adatto all'utilizzo di un contenitore esterno.

Consigliamo di rispettare gli intervalli di ripiegamento delle vostre emergenze e di compilare regolarmente la relativa documentazione.

Il paracadute di emergenza deve essere collegato all'imbragatura prima di venire inserito nel contenitore integrato. Il collegamento è sdoppiato e attaccato in due punti all'altezza delle spalle, per poter distribuire il carico e garantire una corretta posizione d'atterraggio in caso di apertura del paracadute, riducendo al minimo la possibilità di ferirsi. La fune di vincolo integrata è provvista di una asola centrale alla quale collegare il paracadute.

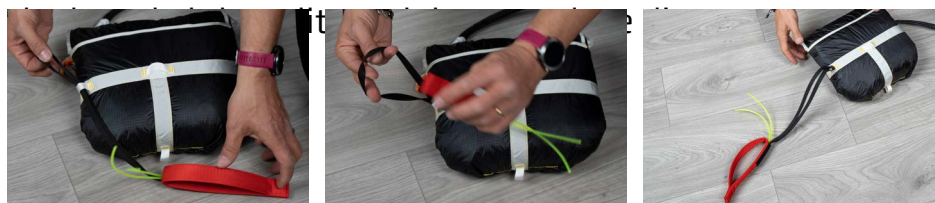


### 2.2.1- Maniglie del paracadute di emergenza

MK1 viene fornito completo di quattro maniglie di estrazione del paracadute, identificata dal N°24. Non utilizzare altre maniglie adattate per tale scopo. L'asola nera di collegamento della maniglia, va inserita nell'asola della sacca di lancio, successivamente l'intera maniglia va fatta passare nell'asola della stessa in modo da ottenere un collegamento stretto.

Per una più facile estrazione, l'asola di collegamento sulla sacca di lancio dovrebbe essere posizionata lontano dal centro dell'emergenza.

Se la vostra sacca di lancio non dovesse avere quest'asola, vi preghiamo di



#### ATTENZIONE

Controllare che la lunghezza del vincolo tra maniglia e contenitore non in-



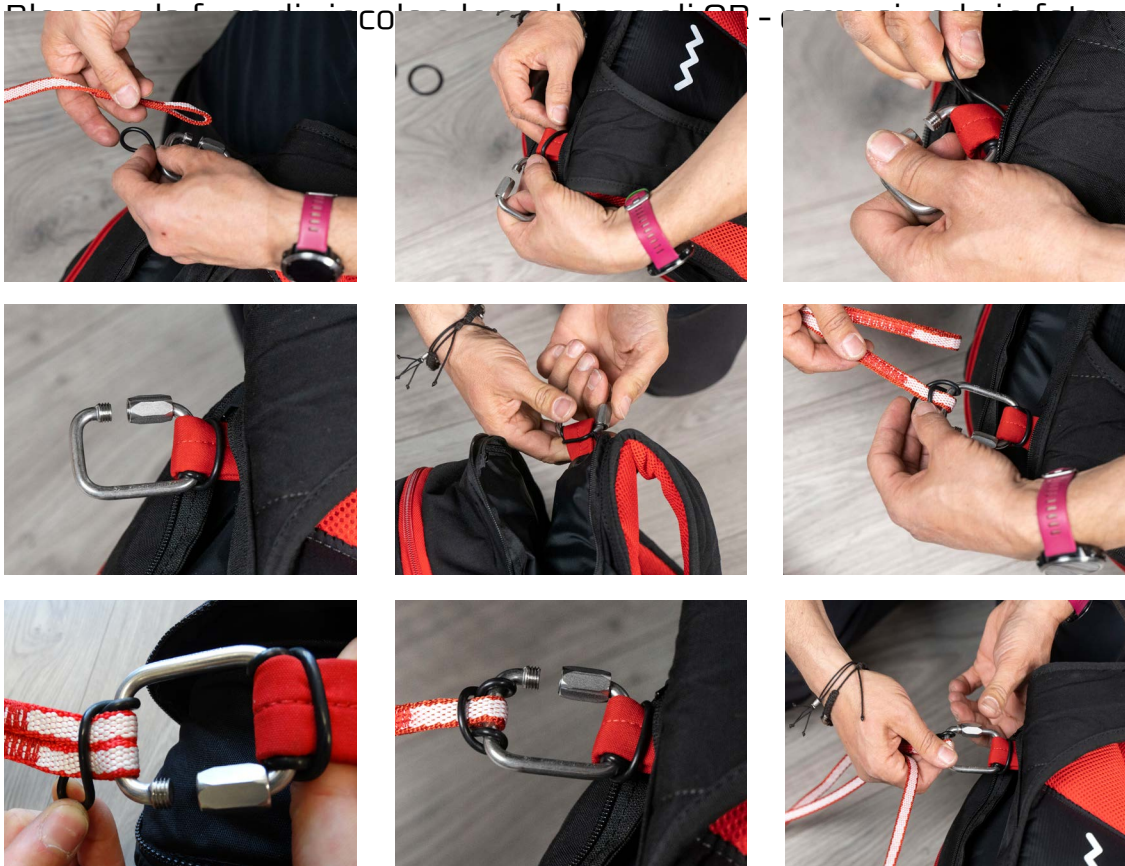
terferisca con le linee del paracadute di emergenza.

### 2.2.2 - Fune di vincolo (connessione all'imbrago)

Per connettere la fune di vincolo sulle asole rosse presenti dietro gli spal-  
lacci utilizzare i Maillon Danide rettangolari forniti.



Le due connessioni vanno fatte con moschettoni a vite con carico di rottura di almeno 1400 Kg. In ogni caso va verificato che la lunghezza della fune di vincolo sia sufficiente a posizionare l'emergenza dentro il contenitore integrato dell'imbragatura e che rimanga un lasco sufficiente a consentire l'estrazione dell'emergenza senza provocare l'apertura della sacca di lancio in fase di estrazione.





**ATTENZIONE:**

Per evitare anomali caricamenti laterali, la fune va agganciata a tutte due le asole poste sulle rispettive spalline. Non solo ad una delle due.





### 2.2.3- Connessione del paracadute di emergenza all'imbragatura

Ci sono tre sistemi diversi per agganciare la fune di vincolo del paracadute all'imbragatura.

Primo sistema (per paracaduti non pilotabili):

Utilizzare un moschettone con chiusura a vite e il carico di rottura di almeno 2400 kg. In questo caso le funi di vincolo vanno fermate dentro al moschettone con elastici per evitare la rotazione dello stesso che, in quel caso, subirebbe un pericoloso caricamento laterale. La chiusura a vite del moschettone va stretta con forza per evitare aperture accidentali. Questo tipo di collegamento supporta uno shock di apertura più elevato del secondo sistema ed è sicuramente, quello più consigliato.



Secondo sistema (per paracaduti non pilotabili):

La fune di vincolo del paracadute di emergenza va infilata nell'asola della fune di vincolo dell'imbragatura. Successivamente, il paracadute di emergenza va fatto passare nell'asola grande della fune di vincolo del paracadute stesso. Si ottiene così un collegamento che va stretto il più possibile, in modo da evitare pericolose frizioni tra le due funi durante lo shock di apertura dell'emergenza.



Terzo sistema: (adatto a paracadute pilotabili o non pilotabili, con fune di vincolo sdoppiata)

Se utilizzate una emergenza pilotabile o se la vostra emergenza è già dotata di fune di vincolo sdoppiata, si può connetterla all'imbragatura utilizzando le due asole poste dietro gli spallacci imbottiti.

In caso di dubbi fare riferimento al paragrafo 2.2.2 - Fune di vincolo (connessione all'imbrago)





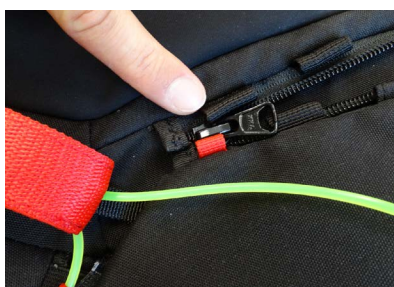
## 2.2.4- Inserimento dei paracadute d' emergenza

Aprire la zip in modo da ottenere il passaggio libero della fune di vincolo. Dopo aver connesso l'emergenza all'imbrago con uno dei sistemi precedentemente esplicitati. Inserire il paracadute ed il suo fascio nel contenitore dell'imbragatura avendo cura di mettere il fascio funicolare verso il basso dell'imbrago per agevolare l'apertura.



Portare il cursore della copertura della fune di vincolo fino a fine corsa, infilare il tiracorda nel cursore, procedere inserendo il pin in plastica della maniglia nelle prime due asole per poi, aiutandosi con il tiracorda, chiudere un paio di cm la cerniera. Proseguire infilando il pin nelle asole restanti e come appena fatto chiudere il cursore fino alla sua taschetta.

Seguire questa procedura per entrambi i lembi di apertura del contenitore di emergenza. Prestare particolare attenzione a non aprire involontariamente la zip. Fissare la maniglia che la manterrà nella posizione ideale ed eviterà aperture accidentali. Fare questa operazione per ambedue i paracadute.



**ATTENZIONE:**

Ogni nuova combinazione di paracadute d'emergenza e imbragatura che verrà montata per la prima volta dovrà essere controllata verificandone l'effettiva estraibilità da un rivenditore ufficiale dell'imbragatura oppure dell'emergenza, se non da un istruttore di volo. L'estrazione dell'emergenza deve essere perfettamente possibile dalla posizione normale di volo.

L'imbragatura per parapendio e il sistema di apertura del paracadute di emergenza, non è adatta per l'utilizzo in caduta libera e per forti shock.

La sua struttura portante è progettata, testata ed omologata, per sopportare lo shock di apertura del paracadute di emergenza, secondo gli standard richiesti per il volo in parapendio.

Questo non esclude che le altre parti dell'imbragatura possano subire dei danni dovuti allo shock di apertura del paracadute di emergenza. Sia che questo avvenga per necessità in caso di incidente reale, sia che avvenga volontariamente, ad esempio durante un corso per la sicurezza.

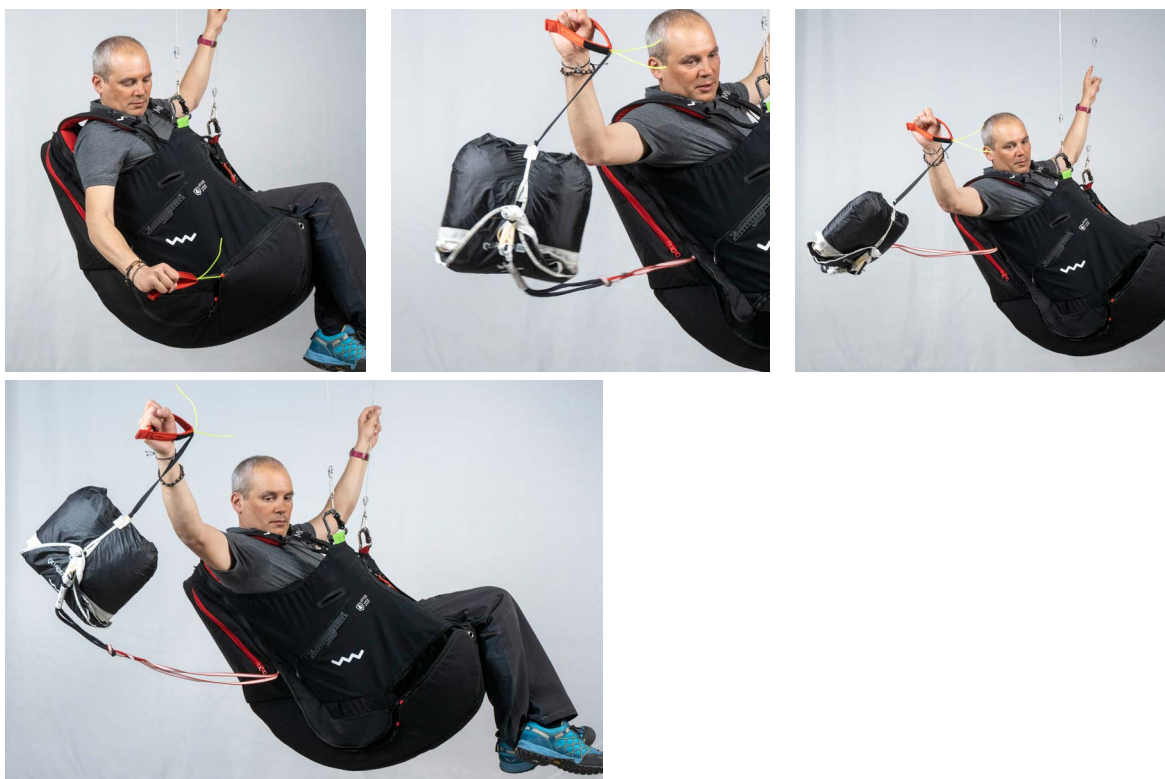


## 2.2.5- Estrazione del paracadute d' emergenza

E' importante ricercare periodicamente, la posizione delle maniglie di lancio durante il volo normale, in modo che il movimento di reazione per afferrarla sia istintivo in caso d'emergenza.

Nel caso di situazione d'emergenza la procedura di lancio è la seguente:

- Ricercate la maniglia di estrazione ed afferratela saldamente con una mano.
- Tirate verso l'esterno la maniglia per estrarre, dal contenitore dell'imbragatura, il paracadute di soccorso.
- Cercate uno spazio libero, ed in un'unica sequenza di movimento, lanciate il paracadute di soccorso lontano da voi e dalla vela.
- Dopo l'apertura per evitare che il parapendio interferisca con il paracadute di soccorso:
  - se il bordo d'attacco è rivolto verso l'alto afferrate le bretelle "D" oppure i freni ed abbattere il vostro parapendio;
  - mentre se la vela ha il bordo d'attacco verso il basso trazione una bretella "D" o un freno fino a far ruotare la vela con il bordo d'attacco verso l'alto e poi successivamente trazione entrambi i freni o bretelle per abbattere più agevolmente il vostro parapendio.
- Nell'atterrare assumete con il corpo una posizione eretta e assicuratevi di usare una "tecnica di caduta paracadutistica", per ridurre il rischio di lesioni.



**ATTENZIONE:** Nel caso in cui vengono lanciati entrambi i paracadute di emergenza, potrebbe avvenire che si mettano a specchio andando ad aumentare il tasso di caduta.



## 2.2.5- Tasca contenitiva posteriore

Per accedere alla tasca contenitiva dietro alla schiena basta aprire la cerniera posta sulla parte posteriore dell'imbragatura.



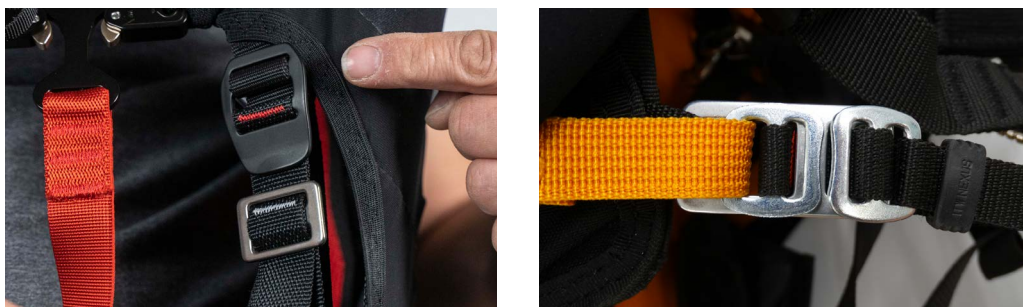
## 2.4 - Le regolazioni dell'imbragatura



### LEGENDA :

- |    |                                   |           |       |
|----|-----------------------------------|-----------|-------|
| 1. | Cinghia regolazione Schiena alta  | paragrafo | 2.4.1 |
| 2. | Cinghia regolazione Schiena bassa | paragrafo | 2.4.1 |
| 3. | Cinghia regolazione Spalline      | paragrafo | 2.4.2 |
| 4. | Cinghia regolazione Pettorale     | paragrafo | 2.4.3 |
| 5. | Cinghia Cosciali                  | paragrafo | 2.4.4 |
| 6. | Cinghia Stabilizzatore ABS        | paragrafo | 2.4.5 |

MK1 viene fornito già regolato secondo uno standard ergonomico, al di fuori delle regolazioni che sono influenzate dall'altezza del pilota. Per il primo volo consigliamo di agire solo su queste ultime lasciando inalterate le altre regolazioni che si sono dimostrate soddisfacenti per la maggior parte dei piloti.



Nel caso in seguito riteniate opportuno modificare le altre regolazioni tenete in considerazione che in ogni momento è possibile ritornare alla regolazione preimpostata dal costruttore seguendo i riferimenti di colore rosso visibili su ogni cinghia di regolazione.

Ricordiamo che la taglia del vostro MK1 deve essere scelta in base alla vostra altezza e non in base alla larghezza della seduta.

Per trovare la posizione ottimale consigliamo di appendersi con l'imbragatura, simulando la posizione e le condizioni di volo, è meglio quindi inserire nella tasca posteriore tutto il materiale che normalmente vi portate in volo.

#### ATTENZIONE:

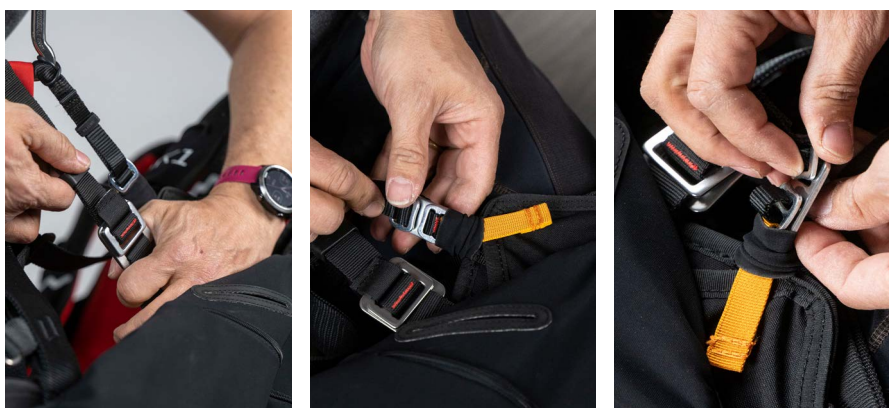
- Prima di effettuare qualsiasi regolazione, deve essere inserito il paracadute d'emergenza.
- Ogni regolazione deve essere eseguita simmetricamente su entrambi i lati.
- Ogni cinghia di regolazione deve essere in tensione.

### 2.4.1- Regolazione della schiena alta e bassa

In questa foto si può notare come le regolazioni "lateral" siano disposte e in quanti punti vadano effettivamente a sostenere il pilota, dalla parte alta della schiena alla parte lombare. Queste regolazioni permettono di aggiustare l'inclinazione del busto rispetto all'asse verticale di volo quindi contribuiscono al sostentamento del pilota e permettono all'imbrago di adattarsi ad ogni tipo di schiena.

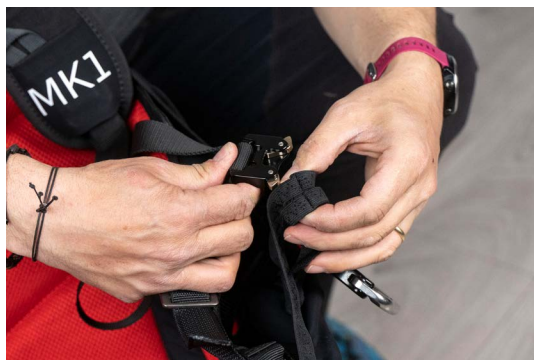
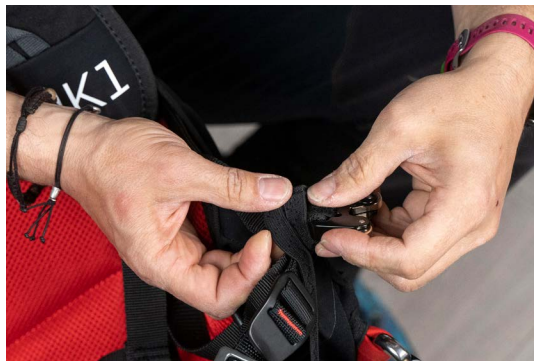


Nel dettaglio, la regolazione n°1 varia l'angolo fra le cosce e la schiena (profondità della seduta) distribuendo i carichi tra la seduta e la fascia lombare, dando così maggior comodità al pilota. La principale regolazione che permette di scegliere l'inclinazione del busto rispetto all'asse verticale di volo è la n°2, per la regolazione della schiena.





Per agevolare le regolazioni della schiena, consigliamo di scollegare la lycra dal cinghiaggio principale seguendo la sequenza illustrata nelle foto sottostanti. Per ricollegare la lycra seguire i passaggi al contrario.





### 2.4.2- Regolazione degli spallacci

La regolazione degli spallacci compensa la variazione di altezza del pilota, la fibbia di regolazione è posta alle estremità delle spalline.

Gli spallacci supportano anche parte del peso del busto per un migliore comfort. Consigliamo di regolare gli spallacci in modo che aderiscano alle vostre spalle senza essere ne troppo laschi e ne troppo in tensione.



### 2.4.3- Regolazione del pettorale

Il pettorale che regola la distanza fra i due moschettoni ha una apertura massima di 50 centimetri. Consigliamo per il primo volo con MK1 di regolare il pettorale a metà e trovare la giusta misura in volo con regolazioni graduali. Ricordiamo che con il pettorale più stretto si ottiene una maggiore stabilità. Un'eccessiva apertura non migliora le prestazioni della vela e, un'eccessiva chiusura può accentuare l'effetto di un eventuale "twist" a seguito di una chiusura asimmetrica della vela.



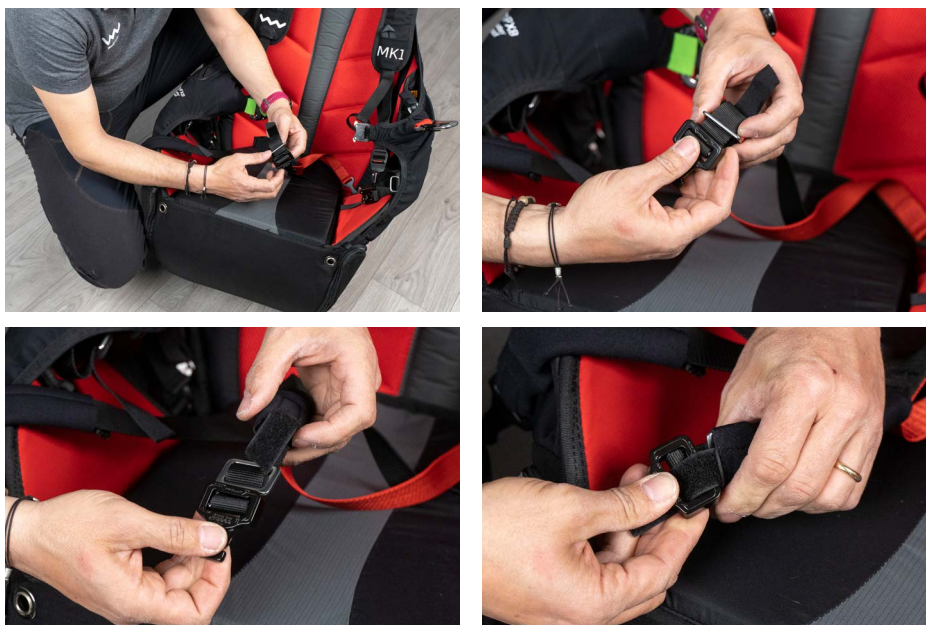


#### 2.4.4- Regolazione dei cosciali

Il posizionamento alto dell'attacco dei cosciali offre un ampio movimento alle gambe del pilota. Normalmente dovrebbe andare bene la regolazione impostata dal costruttore. È importante comunque, provare a raggiungere la corretta posizione seduta in fase di decollo senza l'uso delle mani, provandola preventivamente sul simulatore. Se non si può fare a meno dell'uso delle mani si deve ricontrollare l'angolo di seduta e dopo, regolare nuovamente i cosciali.

#### ATTENZIONE:

Ogni regolazione deve essere eseguita simmetricamente su entrambi i lati.





### 2.4.5 - Regolazione ABS stabilizzatore

Una soluzione per controllare la stabilizzazione del MK 1 PRO è data dalla regolazione presente nella cinghia ABS.

L'imbrago viene dato regolato standard, variando la regolazione dal segno rosso standard si può rendere l'imbrago più o meno dinamico rilasciando o stringendo/tirando la cinghia.

Raccomandiamo, una volta regolato a piacere lo stabilizzatore, di bloccare la cinghia ripassandola nell'apposita fibbia a due luci, non è possibile regolare l'ABS in volo.



### 2.4.6 - Regolazione della profondità della seduta

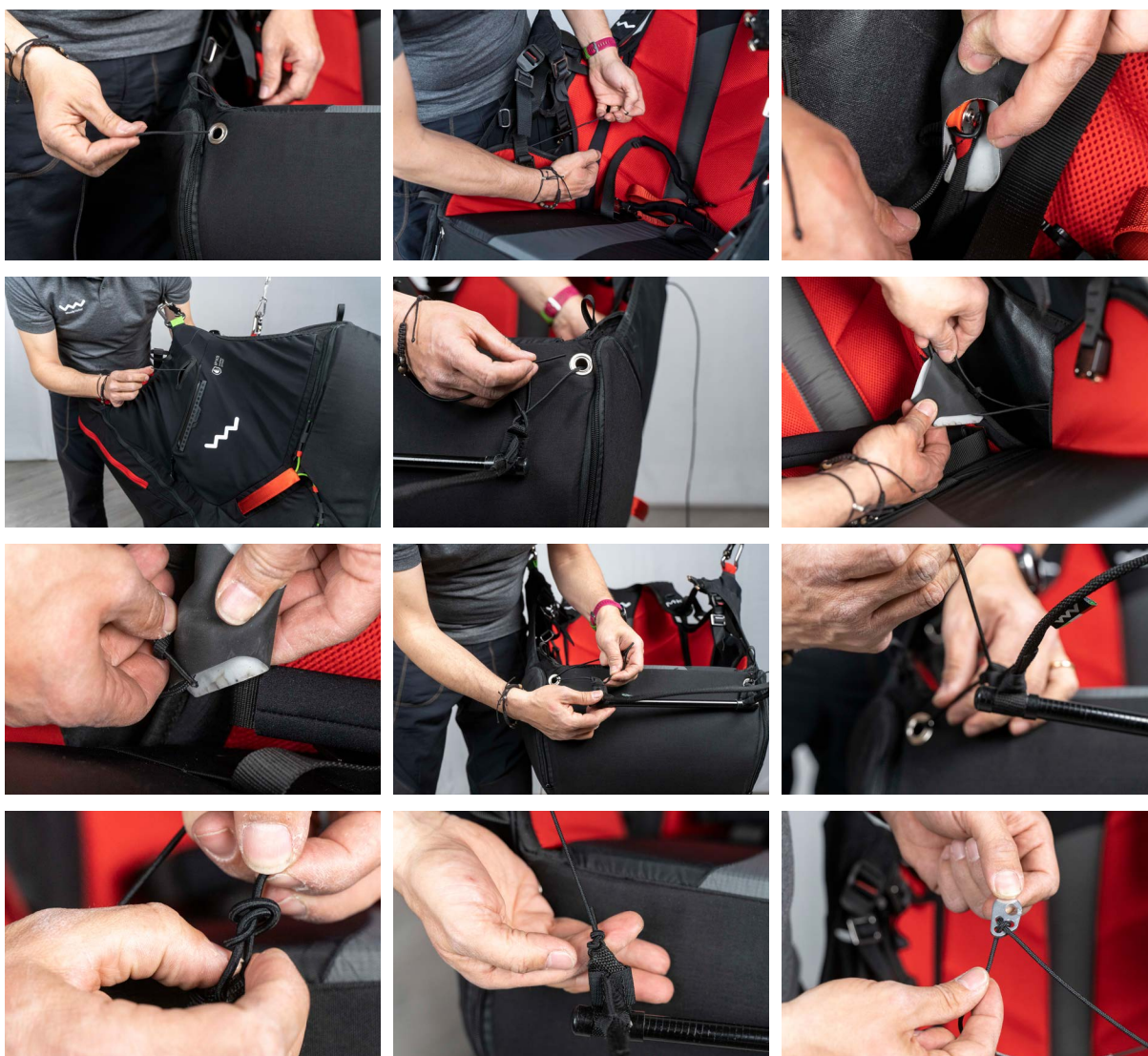
La profondità della seduta può essere regolata attraverso due regolazioni poste sotto la seduta. Per poter accedervi bisogna rovesciare la seduta, internamente dove si connette con la schiena, si trovano le fibbie metalliche per poter fare la regolazione.



### 2.4.7- Fissaggio e regolazione della speed-bar

MK1 è equipaggiato con una pedalina a due step, ma è compatibile con tutti i comuni tipi di pedalina dello speed-system. Dopo aver trovato la messa a punto ottimale dell'imbrago in base alle caratteristiche fisiche del pilota, si deve regolare la pedalina dello speed-system.

Le corde della pedalina vanno fatte passare attraverso gli occhielli vicino agli angoli anteriori, quindi attraverso le carrucole poste sulla base vicino alla regolazione delle cinghie. Per una corretta regolazione bisogna appendersi ad un simulatore, agganciarsi anche alle bretelle del parapendio e facendosi aiutare da un amico che sorregge le bretelle, regolare la lunghezza delle funi dello speed-system. La pedalina rilasciata, deve essere ad una distanza non superiore ai 10 cm sotto la parte frontale dell'imbragatura. Regolare il cordino troppo corto potrebbe portare ad avere lo speed-system costantemente traziionato ed innestato non intenzionalmente durante il volo. E' più sicuro decollare con la speed-bar un po' più lunga, ed accorciarla via via negli immediati voli successivi. Si ricorda che ogni regolazione deve essere eseguita simmetricamente su entrambi i lati.



## 3 - VOLARE CON MK1

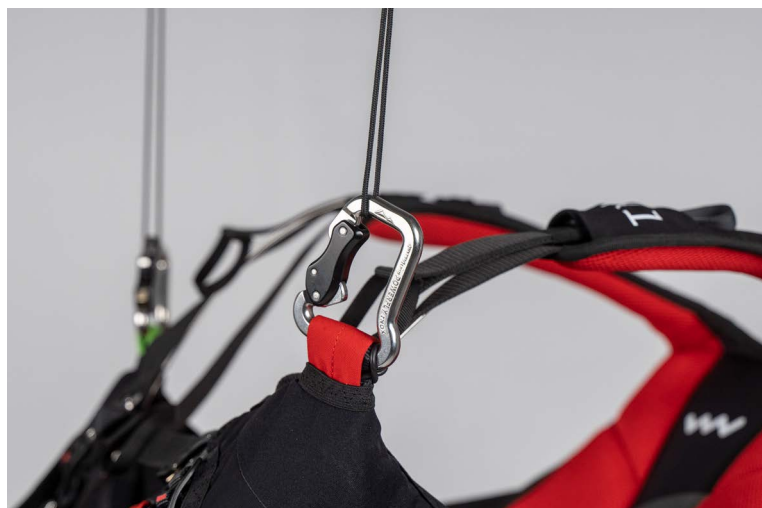
### 3.1 - Controlli pre volo

Per la massima sicurezza, utilizzate un valido e completo metodo di controllo pre-volo e ripetete le stesse sequenze mentali ad ogni volo.

Controllate che:

- Le fibbie del sistema T LOCK siano chiusi.
- Le maniglie dei paracadute d'emergenza siano fissate correttamente nella sua posizione e i pin saldamente infilati.
- Le tasche e le cerniere siano chiuse.
- Il parapendio sia correttamente agganciato all'imbrago ed entrambi i moschettoni siano perfettamente serrati a mezzo del relativo meccanismo di chiusura;
- La speed-bar sia montata correttamente alla vela.

Dopo un'accurata valutazione che le condizioni meteorologiche siano favorevoli al volo, indossare l'imbracatura





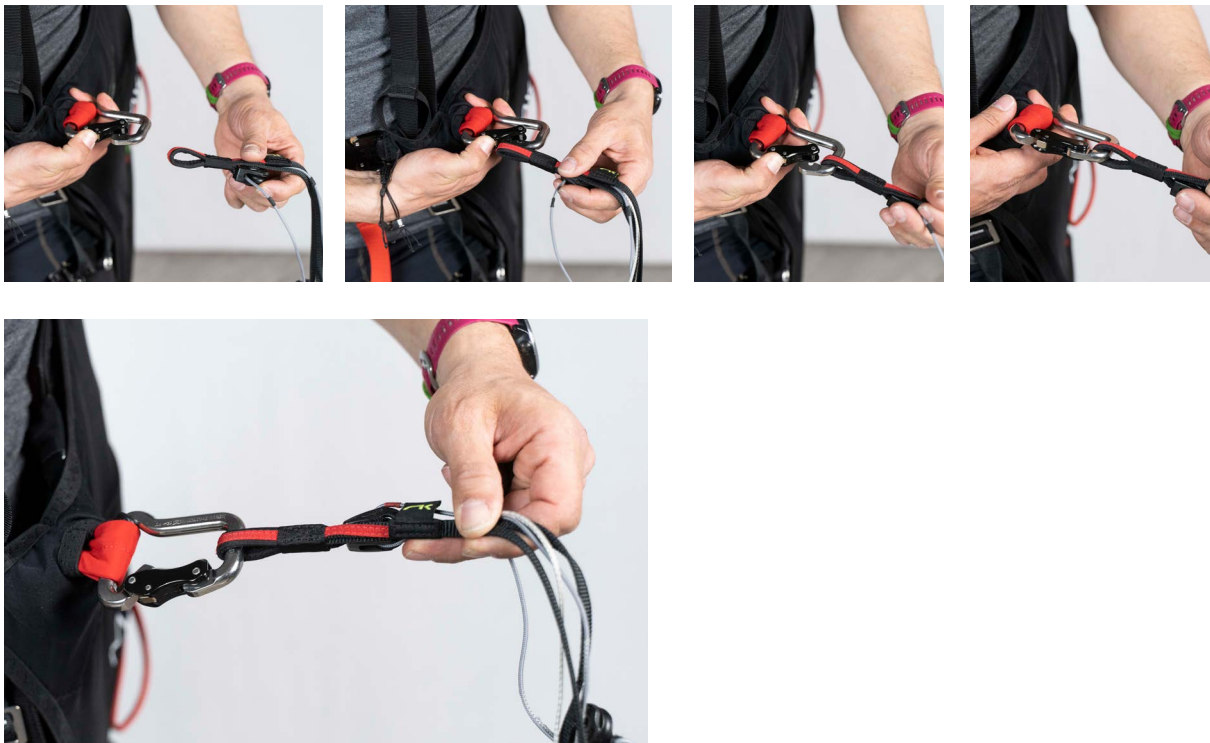
### 3.2 - Come indossare MK1

Infilare le braccia nelle spalline, prendere le cinghie dei cosciali e chiudere le fibbie sia nella parte destra che in quella sinistra.

Sucessivamente prendere la cinghia rossa fissata sulla cinghia del cosciale e chiudere la fibbia centrale del pettorale.

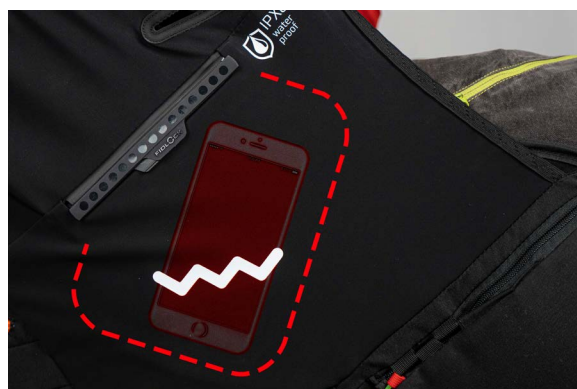


Fissare la vela ai moschettoni come si vede nelle immagini seguenti



### 3.3 - Tasche

MK1 dispone di una tasca posteriore e due tasche laterali. Una di queste due è a tenuta stagna IPX8 (water proof e dust proof) ovvero quando la tasca è chiusa il contenuto è protetto contro gli effetti della immersione per 30 metri. Comoda per l'alloggiamento del telefono cellulare o altri oggetti importanti. Consigliamo di far entrare il telefono perpendicolarmente alla tasca per poi ruotarlo verso il retro dell'imbrago, questo perchè la tasca ha una forma allungata.



### 3.4- Volare sopra l'acqua

MK1 non presenta particolari controindicazioni nei voli sopra l'acqua ma ricordiamo che l'atterraggio in acqua è comunque pericoloso.

Woody Valley consiglia l'utilizzo di un salvagente appropriato in caso di volo sopra l'acqua.

### 3.5- Aggancio di traino

MK1 non è adatto per il decollo al traino.

### 3.6- Atterrare con MK1

Prima di atterrare, fate scivolare le gambe fuori dall'imbrago in maniera da adottare una posizione eretta. Mai atterrare in posizione seduta perché è molto pericoloso per la schiena, anche se disponi della protezione dorsale, la quale è esclusivamente un sistema di sicurezza passiva. Porsi in posizione eretta prima di atterrare è un sistema di sicurezza attiva, ed è molto più efficace.

### 3.7- Smaltimento dell'imbragatura

I materiali utilizzati in un parapendio richiedono un corretto smaltimento. Si prega di restituire l'apparecchiatura a fine vita. Le imbragature verranno poi correttamente smaltite da noi.

### 3.8- Norme di comportamento in ambienti naturali

Si prega di rispettare la natura e i paesaggi che ci circondano quando pratichiamo il nostro sport. Si prega di non uscire dai sentieri segnati, non disperdere rifiuti, non emettere rumori molesti e rispettare il delicato equilibrio vigente tra le montagne.

### 3.9- Volo in biposto

MK 1 PRO non è adatto come imbragatura da biposto,



#### 4- STIVAGGIO DELL'IMBRAGATURA

Quando non utilizzate la vostra attrezzatura, consigliamo di riporla all'interno del vostro zaino da parapendio o sacca, in un luogo asciutto, fresco e pulito, soprattutto al riparo dall'esposizione ai raggi UV.

Se il vostro imbrago è bagnato, vi consigliamo di asciugarlo accuratamente prima di riporlo. La protezione dorsale deve essere conservata all'interno dell'imbrago, non deve essere compressa e non è necessario estrarla.

Durante il trasporto, proteggere l'imbrago da qualsiasi danneggiamento meccanico, suggeriamo di utilizzare uno zaino o una sacca. Evitare lunghi trasporti in condizioni di umidità o calore eccessivi.



## 5- CARATTERISTICHE E MONTAGGIO DEGLI OPTIONAL

## 5.1- Relax bar

La relax-bar serve per mantenere le gambe distese e i piedi appoggiati. Questa posizione di volo, è considerata da alcuni piloti più confortevole della classica posizione seduta con piedi a ciondoloni. Per il montaggio sull'imbragatura, seguire le indicazioni del manuale allegato alla relax-bar.



## 6- MANUTENZIONE E RIPARAZIONE

Controllare l'imbragatura dopo ogni impatto, brutto atterraggio o decollo, o nel caso ci sia qualsiasi segno di danno o eccessivi logoramento.

Consigliamo comunque di far controllare l'imbragatura ogni due anni dal vostro rivenditore e, sostituire i moschettoni principali ogni cinque anni.

Per evitare un invecchiamento precoce dell'imbragatura si deve evitare di strisciare il materiale su terra, sassi o superfici abrasive. Evitare ulteriori esposizioni ai raggi UV (sole), non necessarie alla normale attività di volo. Ove possibile, evitare esposizioni a umidità e calore.

Riponete tutto il vostro equipaggiamento di volo in un luogo asciutto e fresco; mai riporlo quando è ancora umido o bagnato.

Conservate il vostro imbrago il più pulito possibile, effettuando una regolare pulizia dello sporco con una spazzola con setole in plastica e/o un panno umido. Se l'imbrago si è sporcato particolarmente, lavatelo con acqua e sapone delicato.

Permettete all'imbrago d'asciugarsi in maniera naturale, in luogo ben ventilato e lontano dalla luce diretta del sole.

Se anche il vostro paracadute d'emergenza risulta bagnato (es. atterraggio in acqua) dovete staccarlo dall'imbrago, farlo asciugare e ripiegarlo prima di riporlo nel proprio contenitore.

Le riparazioni e le sostituzioni di parti dell'imbragatura non possono essere eseguite dall'utente, solo il costruttore o soggetti da lui autorizzati, possono usare i materiali e le tecniche che garantiscano la funzionalità del prodotto e la conformità all'omologazione.

Le chiusure rapide e le cerniere sono da tenere pulite e da lubrificare con spray siliconico.

Per qualsiasi richiesta di manutenzione, presso un rivenditore autorizzato o Woody Valley, vi preghiamo di comunicare il numero di identificazione completo, riportato sull'etichetta argentata posizionata nella tasca contenitiva posteriore.

Un corretto utilizzo prolungherà la vita dell'imbragatura.

In caso di danni all'imbragatura la riparazione può essere fatta solo dal costruttore o da officine certificate dal costruttore.

Consigliamo di prestare la massima attenzione al modo di utilizzo e allo stivaggio, un corretto utilizzo prolungherà la vita dell'imbragatura.

Vi auguriamo grandi voli e atterraggi felici con MK1!

## 6.1- Controllo periodico protezione dorsale

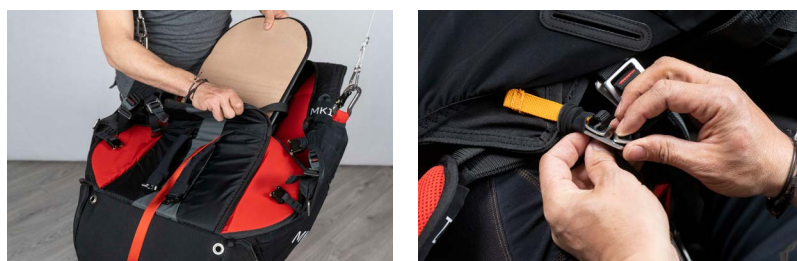
Dopo un impatto particolarmente duro si consiglia di visionare lo stato delle cuciture delle parti che compongono la protezione dorsale. Perciò come descritto nel cap 1.2 aprire la cerniera della fune di vincolo nella parte destra dell'imbrago, all'interno vi è la cerniera della tasca contenitiva della protezione. Rimuovere la protezione e aprire la cerniera della stessa.

Una volta visionato l'integrità di tutte le cuciture, rimontare il tutto. In caso contrario rivolgersi ai rivenditori Woody Valley per la sostituzione della protezione.



## 6.2- Manutenzione in caso di ammaraggio

Nel caso in cui il vostro imbrago finisca in acqua salata raccomandiamo di lavarlo bene con acqua dolce, in quanto la salsedine è corrosiva e potrebbe danneggiare i materiali dell'imbrago. Le parti più importanti da pulire sono tutti gli elementi metallici.



Una volta che l'imbrago si è asciugato ricordiamo di ricontrollare attentamente e lubrificare bene tutte le parti metalliche onde evitare ruggine o che si possano deteriorare.



## 7- GARANZIA

Il periodo di garanzia di 2 anni previsto per legge, ci impegna a correggere eventuali difetti costruttivi sui nostri prodotti che siano attribuibili a difetti di fabbricazione.

Ti consigliamo di validare il periodo di garanzia compilando, entro 10 giorni dalla data di acquisto, il modulo disponibile sul nostro sito nella sezione "Supporto" inserendo il codice identificativo dell'imbragatura riportato sull'etichetta argentata posizionata nella tasca posteriore.

Per avviare una richiesta di garanzia è necessario informare subito WOODY VALLEY della scoperta del presunto difetto costruttivo, inviando il codice identificativo dell'imbragatura e una descrizione dettagliata del problema riscontrato.

Successivamente, per ripristinare il prodotto difettoso, sarà necessario inviarlo a WOODY VALLEY o a soggetti da lei autorizzati.

WOODY VALLEY si riserva il diritto di decidere il metodo migliore per ripristinare l'imbragatura (riparazione, sostituzione di parti o del prodotto).

La garanzia non copre i danni derivanti da incauto o scorretto uso del prodotto. (ad esempio manutenzione inadeguata, immagazzinamento inadeguato, sovraccarico, esposizione a temperature estreme, ecc.). Lo stesso vale per danni attribuibili a incidenti, shock di apertura del paracadute di emergenza e normale usura.

# 8- CERTIFICATI DI OMOLOGAZIONE

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

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

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



## Harness inspection certificate - EN

Inspection certificate number: PH\_410.2023

Impact pad number: MISC\_254.2023

Manufacturer data	
Manufacturer name:	Woody Valley srl
Representative:	Simone Caldana
Street:	Via Linz 23
Post code / place:	38121 Trento
Country:	Italy

Sample data:	Harness	Impact pad
Name:	MK1	Name Impact pad: <sup>(1)</sup> MK FOAM PROTECTION
Type:	ABS	Impact pad integrated: <sup>(1)</sup> No
Size:	M	Impact pad type: <sup>(1)</sup> Foam
Weight of Sample [kg]:	7.24	Weight of Sample [kg]: <sup>(1)</sup> 0.96
Serial number:	114 01150 0005	Serial number: <sup>(1)</sup> 107 0115 002P
Clip-in weight [kg]:	120	Date of reception: <sup>(1)</sup> 07.09.2022
Integrated container for rescue system:	Yes	
Volume container [cm <sup>3</sup> ]:	10000 max 5000 min	
Date of reception:	25.05.2023	

Test report summary	Structural test	Impact pad test
Result:	POSITIVE	POSITIVE
Place:	Villeneuve	Villeneuve
Date:	25.05.2023	07.09.2022

Issue data	
Place of declaration:	Villeneuve
Date of issue:	12.07.2023
Managing Director:	Andrea Wigger
Signature:	

\*This inspection certificate is NOT covered by accreditation D-15-19457-01.\*

This signature approves the validity of the test reports if available, no. 94.210 (test id 01.03.05.06.09.10.11.12.14-PRODT-ARIST) and no. 94.22 (test id: P-PT) Air Turquoise SA, having thoroughly assessed the sample mentioned above, declares it was found conform with all requirements defined by the following norms: European Standard EN1681-2018 and EN12491-2015

<sup>(1)</sup> If impact pad is NOT integrated in the harness, it will have independently inspection number, and serial number. Definition of integrated impact pad is impact pad which can not be dismounted from the harness, e.g. airbag.  
Present declaration's scope only extends to the conformity of a given sample, on a given date and in a given place – as mentioned here above.  
This inspection certificate contains the following test and is complete with the test, if available, report: 94.21 and 94.22

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

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

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



## Harness inspection certificate - nFl

Inspection certificate number: PH\_410.2023

Impact pad number: MISC\_254.2023

Manufacturer data	
Manufacturer name:	Woody Valley srl
Representative:	Simone Caldana
Street:	Via Linz 23
Post code / place:	38121 Trento
Country:	Italy

Sample data:	Harness	Impact pad
Name:	MK1	Name Impact pad: <sup>(1)</sup> MK FOAM PROTECTION
Type:	ABS	Impact pad integrated: <sup>(1)</sup> No
Size:	M	Impact pad type: <sup>(1)</sup> Foam
Weight of Sample [kg]:	7.24	Weight of Sample [kg]: <sup>(1)</sup> 0.96
Serial number:	114 01150 0005	Serial number: <sup>(1)</sup> 107 0115 002P
Clip-in weight [kg]:	120	Date of reception: <sup>(1)</sup> 07.09.2022
Integrated container for rescue system:	Yes	
Volume container [cm <sup>3</sup> ]:	10000 max 5000 min	
Date of reception:	25.05.2023	

Test report summary	Structural test	Impact pad test
Result:	POSITIVE	POSITIVE
Place:	Villeneuve	Villeneuve
Date:	25.05.2023	07.09.2022

Issue data	
Place of declaration:	Villeneuve
Date of issue:	12.07.2023
Managing Director:	Andrea Wigger
Signature:	

This signature approves the validity of the test reports if available, no. 94.21 (test id 02.03.13.09.04.14.07) and no. 94.22 (test id: P-PT) Air Turquoise SA, having thoroughly assessed the sample mentioned above, declares it was found conform with all requirements defined by the following norms: Airworthiness Requirements NLR 2-665-20 - EN12491-2015 5.3.2

<sup>(1)</sup> If impact pad is NOT integrated in the harness, it will have independently inspection number, and serial number. Definition of integrated impact pad is impact pad which can not be dismounted from the harness, e.g. airbag.<sup>(2)</sup> If harness has an integrated inner container for emergency parachute, extra deployment tests are done for different type of emergency parachute.  
Present declaration's scope only extends to the conformity of a given sample, on a given date and in a given place – as mentioned here above.  
This inspection certificate contains the following test and is complete with the test, if available, report: 94.21 and 94.22

## 9 - DATI TECNICI

Distanza moschettone seduta	S = 40,5 cm M = 46 cm L = 52 cm
Distanza fra i moschettoni (min. max.)	S = 39-48,5 cm M = 39-50,5 cm L = 39-53 cm
Peso totale MK1	S = 6,75 Kg M = 7,2 Kg L = 7,7 Kg
Tipologia protezione dorsale	Protezione in schiuma
Tipologia cinghiaggio	T-lock con seduta rigida
Volume variabile alloggiamento del paracadute d'emergenza (min/max)	5000 – 10000 cm <sup>3</sup>
Alloggiamento del paracadute d'emergenza	Contenitore doppio sotto le gambe con maniglia laterale
Limite d' utilizzo	120 daN
Numero di omologazione	PH_410.2023

E' stato fatto ogni sforzo per assicurare che le informazioni presenti in questo manuale siano corrette, ma ad ogni modo tenete in considerazione che è stato prodotto solamente per essere una guida.

Questo manuale d'uso è soggetto a cambiamenti senza alcun preavviso. Controllate [www.woodyvalley.com](http://www.woodyvalley.com) per le più aggiornate informazioni riguardanti MK1.

Ultimo aggiornamento: GIUGNO 2023