

# Naos



***Woody Valley***

*Manual Edition 1.0 - 11.2024*





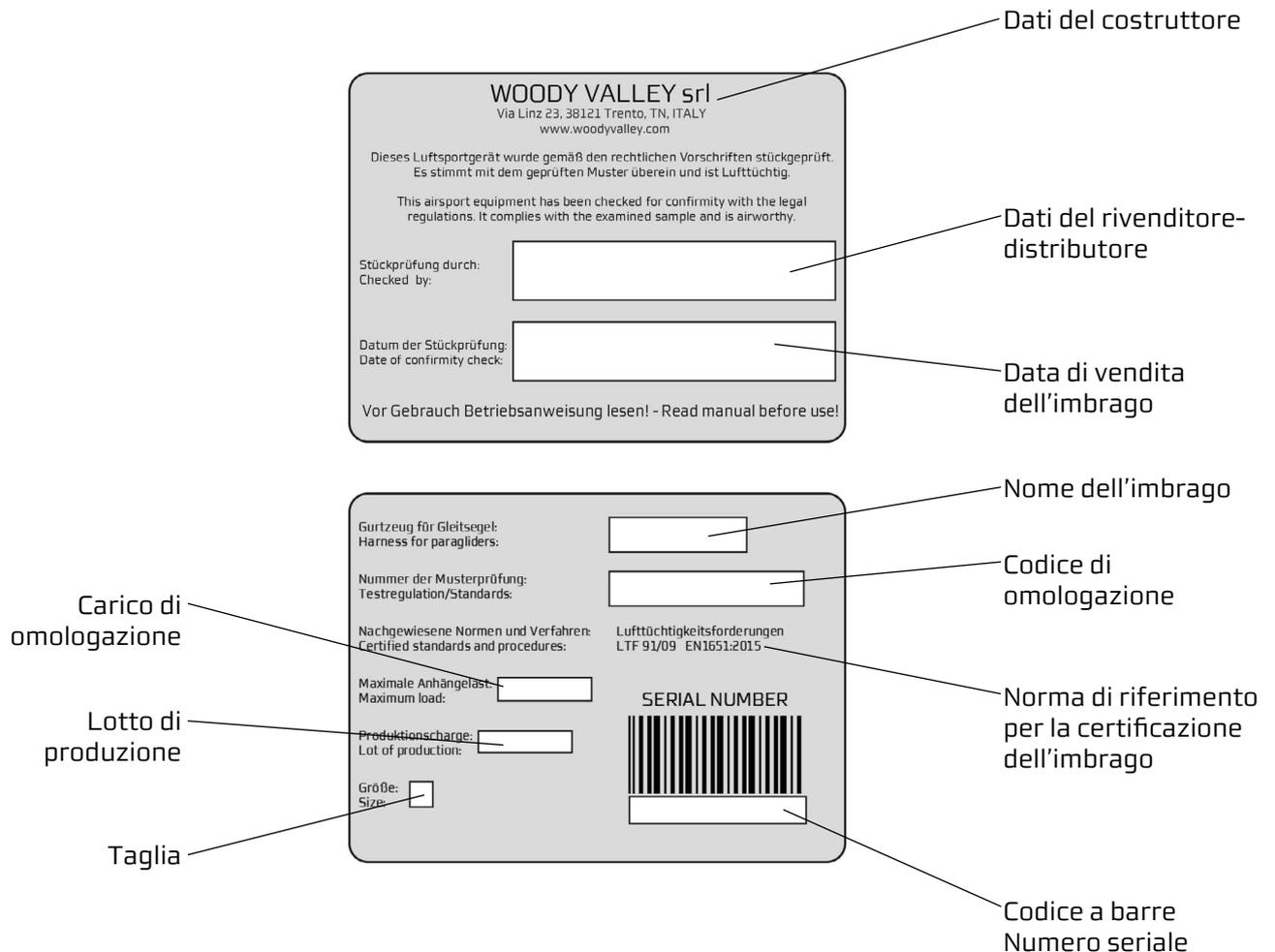
## ***WoodyValley***

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



L'etichetta è posta nella parte superiore, all'interno della cerniera dove trovate la fune di vincolo cucita nelle asole 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 - Sistema di sicurezza T- Lock
- 1.3 - Protezione e sicurezza

### 2 - PRIMA DELL'UTILIZZO

- 2.1 - Paracadute di emergenza
  - 2.1.1 - Ripiegamento del paracadute nella sacca di lancio
  - 2.1.2 - Connessione del paracadute di emergenza all'imbragatura
  - 2.1.3 - Inserimento del paracadute di emergenza
  - 2.1.4 - Paracaduti di emergenza compatibili
  - 2.1.5 - Estrazione del paracadute di emergenza
- 2.2 - Le regolazioni dell'imbragatura
  - 2.2.1 - Regolazione della schiena
  - 2.2.2 - Regolazione degli spallacci
  - 2.2.3 - Regolazione del pettorale
  - 2.2.4 - Regolazione altezza seduta

### 3- VOLARE CON NAOS

- 3.1 - Controlli pre volo
- 3.2 - Tasche
- 3.3 - Camel-bak
- 3.4 - Volare in biposto
- 3.5 - Volare sopra l'acqua
- 3.6 - Aggancio di traino
- 3.7 - Atterrare con NAOS
- 3.8 - Smaltimento dell'imbragatura
- 3.9 - Norme di comportamento in ambienti naturali
- 3.10 - Fissaggio della vela

### 4 - RIPIEGARE L'IMBRACATURA

### 5 - MONTAGGIO E REGOLAZIONE DELLA SPEED-BAR

- 5.1 - Relax bar

### 6- MANUTENZIONE E RIPARAZIONE

### 7 - GARANZIA

### 8 - CERTIFICATI DI OMOLOGAZIONE

### 9 - DATI TECNICI

## 1- INFORMAZIONI GENERALI

Questo manuale è parte integrante dell'imbrago NAOS 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
- Moschettoni di aggancio
- Seduta in polipropilene con parte anteriore flessibile
- Maniglia di emergenza con sacca di lancio integrata
- Protezione (foam o gonfiabile)
- Speed bar
- n° 2 asole elastiche per la chiusura patella paracadute di emergenza
- 2 scudi laterali e 1 scudo schiena per assorbire gli impatti.
- 2 elementi di gommapiuma per un maggiore comfort

I principali optional disponibili sono:

- Relax bar
- Tasca porta radio



## 1.1- Concetto

NAOS è un' imbrago per il volo da diporto sportivo in parapendio, omologata per un peso massimo di 120 kg.

NAOS è stato progettato con l'obiettivo di avere un imbrago dove la sicurezza ed il comfort del pilota sono messi in primo piano.

Un nuovo sistema di difesa passiva protegge il pilota grazie ad alcuni scudi che assorbono l'impatto dagli urti e garantiscono una maggiore protezione per schiena e bacino. Questi scudi sono posizionati sulla parte laterale e lungo tutta la schiena.

L'innovativa geometria delle cinghie con il sistema T-LOCK sono stati progettati per facilitare la chiusura dell'imbrago e per garantire una manovrabilità precisa e fluida con la sicurezza di avere la garanzia dell'anti dimenticanza dato dal T-LOCK.

Progettato con cura in ogni dettaglio, NAOS offre un eccellente comfort in volo e può essere adattato sia ai piloti principianti che a quelli più esperti ma che non accettano compromessi in termini di sicurezza.

## 1.2 - Sistema di sicurezza T-Lock

Le cinghie dei cosciali e quella del pettorale sono dotati del "sistema T-LOCK" ovvero un sistema di sicurezza anti-dimenticanza per la chiusura dei cosciali. Tale apparato evita che il pilota scivoli fuori dall'imbragatura, nel caso in cui si dimentichi di allacciare i cosciali.

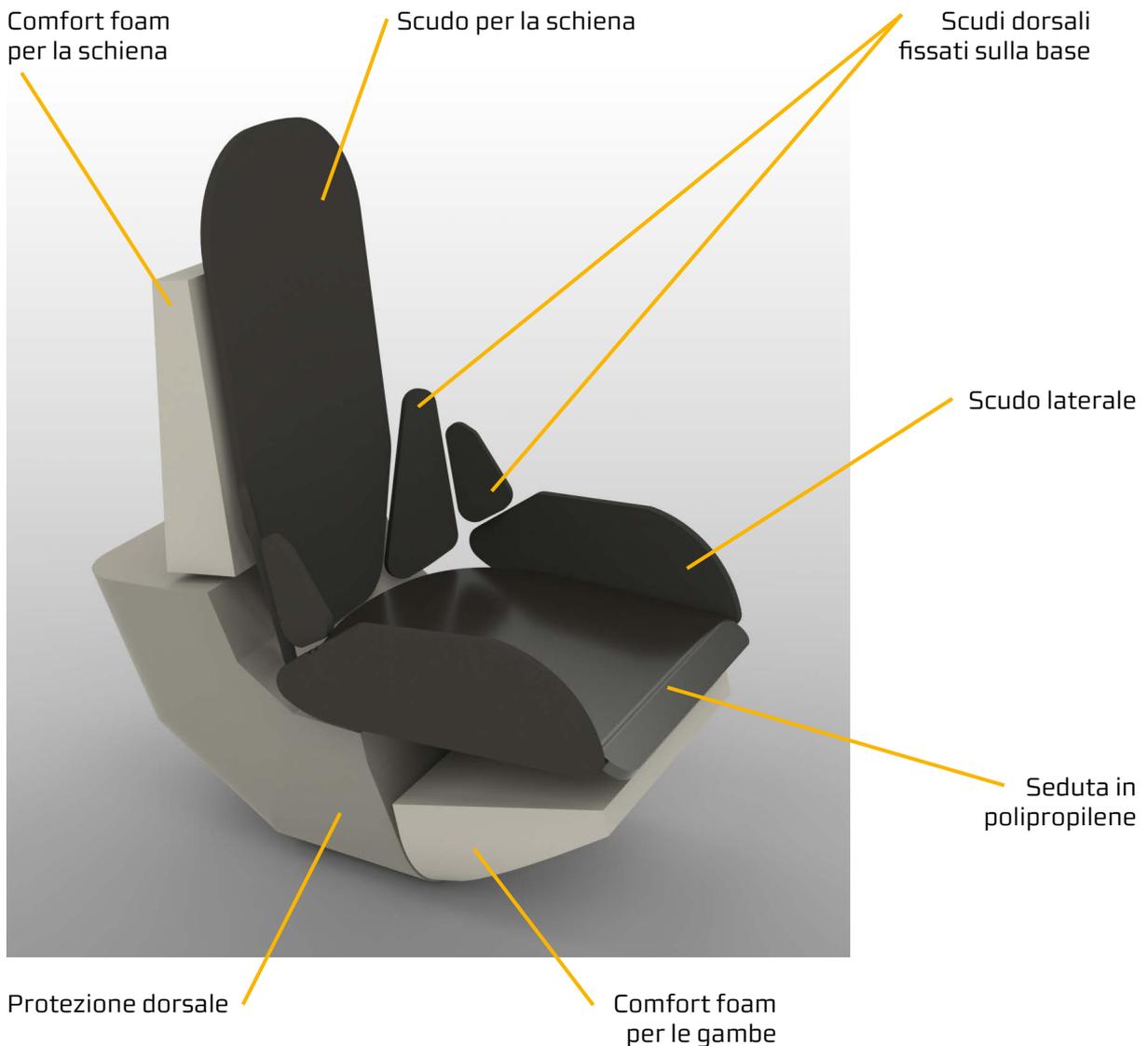
Per chiudere l'imbrago si procede allacciando le fibbie delle cinghie dei cosciali e poi agganciando la fibbia centrale della cinghia pettorale.

Questa operazione, che nella sua semplicità deve essere eseguita e controllata con attenzione per un volo sicuro.



### 1.3- Protezione e sicurezza

NAOS viene equipaggiato con una protezione dorsale approvata dalle norme EN-LTF posizionata sotto la seduta. Questa protezione può essere (a scelta) sia in FOAM che GONFIABILE; entrambe hanno risultati dei test di omologazione inferiori ai 30g.



# Certificato di omologazione della protezione

**AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM**  
 Route du Pré-au-Comte 9 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65  
 Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



**AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM**  
 Route du Pré-au-Comte 9 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65  
 Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



## Harness Impact Pad Report

Inspection certificate number: **MISC\_289.2024**

Inspection certificate number: **MISC\_289.2024**

Name impact pad: **NAOS FOAM M**

Manufacturer data:		Sample data:	
Manufacturer name:	<b>Woody Valley srl</b>	Name impact pad:	<b>NAOS FOAM M</b>
Representative:	<b>Simone Caldana</b>	Impact pad integrated:	<b>No</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>1</b>
Country:	<b>Italy</b>	Serial number:	<b>00001</b>
Harness model:	<b>NAOS</b>	Date of test:	<b>29.08.2024</b>

### Test results of impact pad test

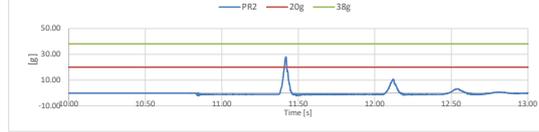
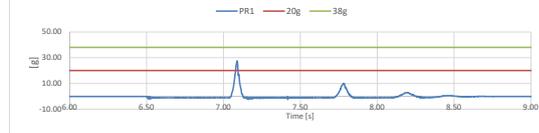
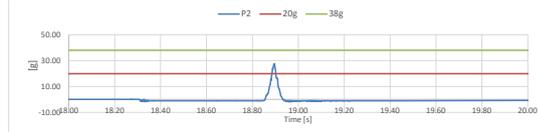
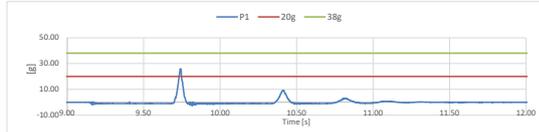
	without emergency parachute		including emergency parachute	
	P1	P2	PR1	PR2
Maximum peak of impact [g]	<b>26.89</b>	<b>26.67</b>	<b>28.76</b>	<b>29.17</b>
Impact duration at +38 [g] in [ms]	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
Impact duration at +20 [g] in [ms]	<b>17.50</b>	<b>18.33</b>	<b>17.50</b>	<b>17.50</b>
Uncertainty k=2 [g]	<b>1.13</b>	<b>1.20</b>	<b>1.21</b>	<b>1.22</b>
Diff. between test 1 and 2 [%]	<b>100.00</b>	<b>105.23</b>	<b>100.00</b>	<b>101.45</b>

### Atmosphere AGL:

Temp. [C°]	<b>24</b>
R.H. [%]	<b>54</b>
Press. [hPa]	<b>1008</b>

### Summary of impact pad test (1)

Test id	Test configuration (2)	Max Peak of Impact [g] (3)	Duration at 38 [g] in [ms] (4)	Duration at 20 [g] in [ms] (5)	Diff. of test 1 and 2 [%] (6)	Result
P	Test sample attached to dummy in flying position, without emergency parachute	<b>26.67</b>	<b>0.00</b>	<b>18.33</b>	<b>6.23</b>	<b>POSITIVE</b>
PR	Test sample attached to dummy in flying position, including emergency parachute	<b>29.17</b>	<b>0.00</b>	<b>17.50</b>	<b>1.45</b>	<b>POSITIVE</b>



Manufacturer	Instrument	Type no	S/N	Validity Calibration	
Burster/MTS	Accelerometer	100 g	89010-100	1263667	23.08.2028
JDC elec	Gess n°11 Skywatch		Gess n°11	Line11	18.06.2025

The validation of this test report is given by the signature of the test manager on the Inspection Certificate no 94.20a or 94.20b  
 Air Turquoise SA has thoroughly tested the sample mentioned above and certified its conformity with the following standards:

**NL 2465-20 and EN16618-2019-A1:2020<sup>(1)</sup>**

(1) Calculated values 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%  
 (2) The dummy is lifted minimum up to 1.85 m, and impact pad is mounted on. Where the impact occurs, measure distance from bottom of impact pad to ground  
 (3) Maximum peak of impact should be less or equal to 50 [g] (4) If any, the maximum duration in at 38 [g] should be less or equal to 7 [ms] (5) If any, the maximum duration in at 20 [g] should be less or equal to 25 [ms] (6) 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  
 (7) This standard is NOT covered by accreditation D-65-19437-01  
 This declaration must not be reproduced in part without the written permission of AIR TURQUOISE SA

**AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM**  
 Route du Pré-au-Comte 9 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65  
 Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



**AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM**  
 Route du Pré-au-Comte 9 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65  
 Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



## Harness Impact Pad Report

Inspection certificate number: **MISC\_288.2024**

Inspection certificate number: **MISC\_288.2024**

Name impact pad: **NAOS INFLATABLE M**

Manufacturer data:		Sample data:	
Manufacturer name:	<b>Woody Valley srl</b>	Name impact pad:	<b>NAOS INFLATABLE M</b>
Representative:	<b>Simone Caldana</b>	Impact pad integrated:	<b>No</b>
Street:	<b>Via Linz 23</b>	Impact pad type:	<b>Inflatable</b>
Post code place:	<b>38121 Trento</b>	Weight of sample (kg):	<b>0.41</b>
Country:	<b>Italy</b>	Serial number:	<b>00001</b>
Harness model:	<b>NAOS</b>	Date of test:	<b>29.08.2024</b>

### Test results of impact pad test

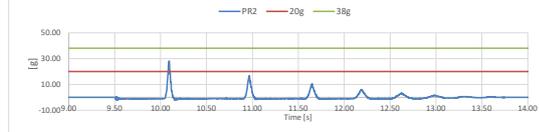
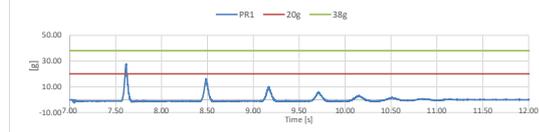
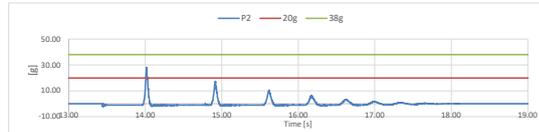
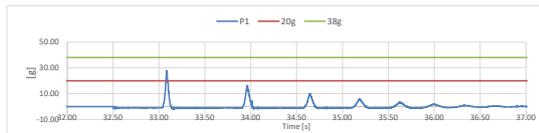
	without emergency parachute		including emergency parachute	
	P1	P2	PR1	PR2
Maximum peak of impact [g]	<b>25.85</b>	<b>29.36</b>	<b>29.14</b>	<b>29.49</b>
Impact duration at +38 [g] in [ms]	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
Impact duration at +20 [g] in [ms]	<b>18.33</b>	<b>19.17</b>	<b>18.33</b>	<b>18.33</b>
Uncertainty k=2 [g]	<b>1.21</b>	<b>1.23</b>	<b>1.22</b>	<b>1.24</b>
Diff. between test 1 and 2 [%]	<b>100.00</b>	<b>101.77</b>	<b>100.00</b>	<b>101.18</b>

### Atmosphere AGL:

Temp. [C°]	<b>24</b>
R.H. [%]	<b>54</b>
Press. [hPa]	<b>1008</b>

### Summary of impact pad test (1)

Test id	Test configuration (2)	Max Peak of Impact [g] (3)	Duration at 38 [g] in [ms] (4)	Duration at 20 [g] in [ms] (5)	Diff. of test 1 and 2 [%] (6)	Result
P	Test sample attached to dummy in flying position, without emergency parachute	<b>29.36</b>	<b>0.00</b>	<b>19.17</b>	<b>1.77</b>	<b>POSITIVE</b>
PR	Test sample attached to dummy in flying position, including emergency parachute	<b>29.49</b>	<b>0.00</b>	<b>18.33</b>	<b>1.18</b>	<b>POSITIVE</b>

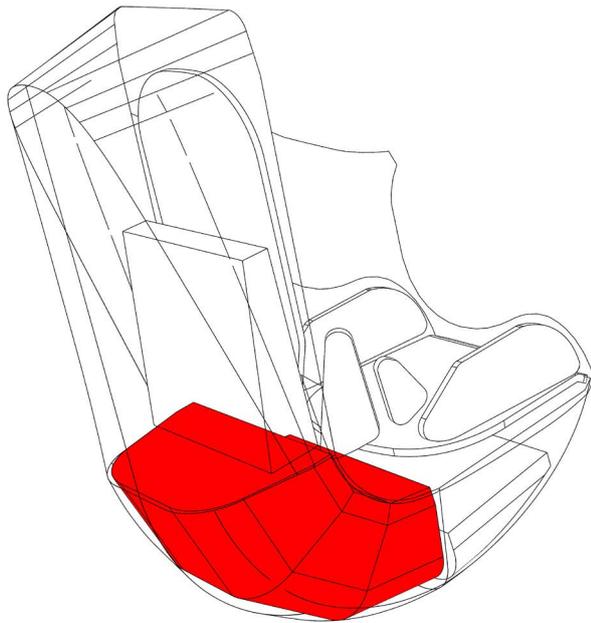


Manufacturer	Instrument	Type no	S/N	Validity Calibration	
Burster/MTS	Accelerometer	100 g	89010-100	1263667	23.08.2028
JDC elec	Gess n°11 Skywatch		Gess n°11	Line11	18.06.2025

The validation of this test report is given by the signature of the test manager on the Inspection Certificate no 94.20a or 94.20b  
 Air Turquoise SA has thoroughly tested the sample mentioned above and certified its conformity with the following standards:

**NL 2465-20 and EN16618-2019-A1:2020<sup>(1)</sup>**

(1) Calculated values 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%  
 (2) The dummy is lifted minimum up to 1.85 m, and impact pad is mounted on. Where the impact occurs, measure distance from bottom of impact pad to ground  
 (3) Maximum peak of impact should be less or equal to 50 [g] (4) If any, the maximum duration in at 38 [g] should be less or equal to 7 [ms] (5) If any, the maximum duration in at 20 [g] should be less or equal to 25 [ms] (6) 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  
 (7) This standard is NOT covered by accreditation D-65-19437-01  
 This declaration must not be reproduced in part without the written permission of AIR TURQUOISE SA



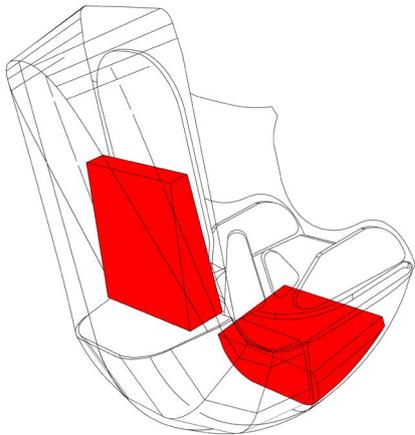
Suggeriamo di rimuovere la protezione per poterla controllare dopo un impatto particolarmente duro o per farla asciugare nel caso di atterraggio in acqua. Per accedere alla tasca di contenimento della protezione dorsale bisogna aprire la cerniera nella parte posteriore, estrarre quindi la protezione. Per rimontarla seguire il procedimento inverso ricordandosi di chiudere del tutto la cerniera.



Per estrarre la protezione gonfiabile procedere esattamente come con la protezione in FOAM. Facendo però attenzione nel rimontarla ad inserire prima il tubo di gonfiaggio nel foro all'interno della tasca ed il beccuccio bianco verso il fronte dell'imbrago come si vede nelle immagini. Ricordarsi poi di inserire l'estremità con il tappo blu nell'asola elastica rossa.



Ci sono inoltre due supporti in FOAM per aumentare la comodità e difendere ulteriormente la schiena e le gambe del pilota. Rimuovere questi supporti per farli asciugare nel caso di atterraggio in acqua.



Il supporto della schiena è alloggiato nella cerniera laterale all'interno della tasca posteriore principale.



Mentre il supporto in FOAM per le gambe è collocato nella cerniera posta all'interno della tasca della protezione principale, per poter accedervi bisogna togliere la protezione.



Nel rimontare questi supporti fare attenzione che la faccia inclinata guardi verso l'esterno dell'imbrago e di conseguenza la faccia piana sia verso il pilota.

NAOS ha anche un innovativo sistema di scudi fatti da una schiuma ad alta densità creati appositamente per assorbire gli urti e per proteggere ulteriormente il pilota.

Questi elementi sono posizionati in modo da difendere il bacino, le cosce e la colonna vertebrale dagli impatti accidentali.

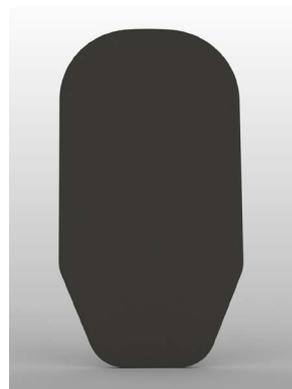
Con una densità di 180 kg/m<sup>3</sup> è un ottimo materiale per l'assorbimento degli impatti, è utilizzato anche per indumenti protettivi per motociclisti e supera i test per la protezione di parti del corpo con normative EN 1621-1.

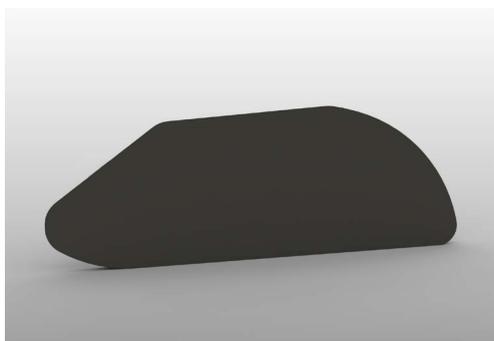


Alcuni di questi elementi sono fissati nella parte lombare della base e non è possibile toglierli, al contrario degli scudi laterali e della schiena che sono integrati nei fianchi e nello schienale dell'imbracatura, che possono essere rimossi se necessario.

Per poter estrarre lo scudo che tutela la schiena, accedere dal passaggio della fune di vincolo aprendo il velcro posto nella parte superiore, qui trovate una tasca chiusa con una cerniera dove è alloggiato lo scudo.

I gusci laterali per difendere le gambe si trovano nelle tasche ai lati della seduta.





## 2- PRIMA DELL'UTILIZZO

### 2.1- Paracadute di emergenza

L'alloggiamento del paracadute di emergenza è stato progettato con un volume massimo di 5.6 litri adatto a contenere i modelli più comuni presenti sul mercato.

Il contenitore è predisposto sotto la seduta ed è necessario e obbligatorio utilizzare la sua specifica sacca di lancio con annessa la maniglia di estrazione inclusa nell'imbrago al momento dell'acquisto.

Non può essere utilizzato alcun altro tipo di sacca di lancio e/o maniglia di estrazione.

#### 2.1.1 - Ripiegamento del paracadute di emergenza nella sacca di lancio

NAOS viene fornito con una sacca di lancio con annessa maniglia di estrazione. Piegare il paracadute di emergenza rispettando le dimensioni della sacca di lancio. Ripiegare i cordini del paracadute di emergenza sul lato opposto alla maniglia di estrazione. Chiudere i lembi della sacca di lancio.



#### ATTENZIONE:

Farsi aiutare da un istruttore di volo o da una persona qualificata per ripiegare il paracadute di emergenza all'interno della sacca di lancio.

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

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

Primo sistema:

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:

La fune di vincolo dell'imbragatura va infilata nell'asola della fune di vincolo del paracadute d'emergenza. Successivamente, l'emergenza va fatta passare nell'asola grande della fune di vincolo dell'imbragatura.

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:

Se utilizzate una emergenza pilotabile con fune di vincolo sdoppiata o se la vostra emergenza è già dotata di fune di vincolo sdoppiata, si può connetterla all'imbragatura utilizzando le due asole poste alla base della fune di vincolo dell'imbragatura, vicino agli spallacci imbottiti. In questo caso la fune di vincolo originale dell'imbragatura non utilizzata, verrà ripiegata, fermata con due elastici e posizionata sotto la copertura posta dietro il collo del pilota.



Le due connessioni vanno fatte con i 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 carichi laterali anomali, la fune va agganciata a tutte e due le asole poste sulle rispettive spalline. Non solo ad una delle due.

Non riporre alcun oggetto all'interno del contenitore della fune di vincolo.



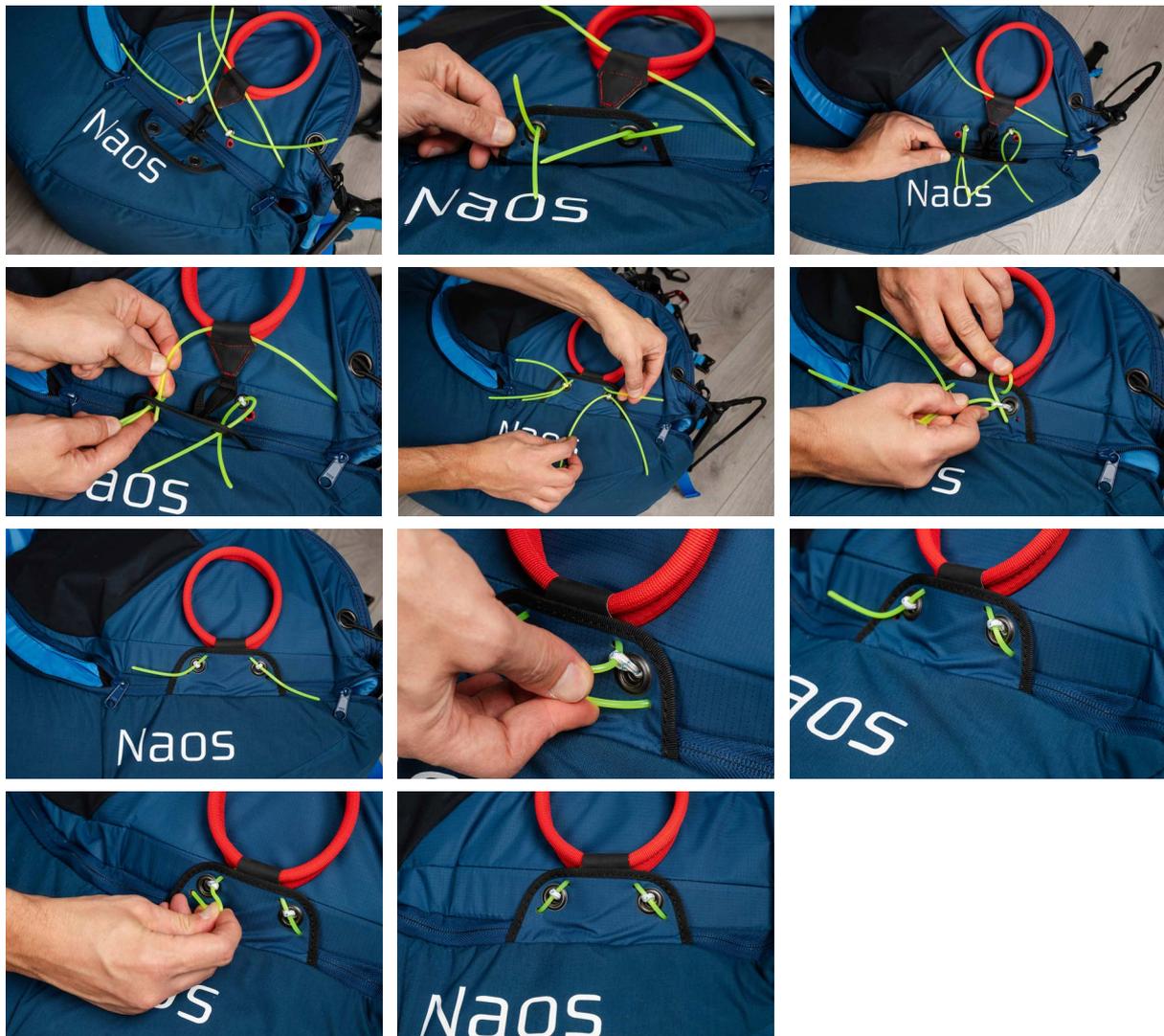
**2.1.3- Inserimento del paracadute di emergenza**

Inserire il paracadute nel contenitore dell'imbragatura con la maniglia visibile verso l'esterno e con le funi rivolte verso il basso.

Infilare un cordino sottile (tipo fascio funicolare di parapendio) in ciascuna asola elastica, con l'aiuto dei quali riuscirete a chiudere il contenitore.



Portare il cursore della copertura della fune di vincolo e quello della seconda cerniera che chiude estremità anteriore fino alla bordatura posta sotto la patella. Chiudere la cerniera da entrambi i lati per circa 10 cm. Infilare i due pin in plastica gialla della maniglia nei fori superiori della patella e successivamente nei loop elastici inseriti negli occhielli. Fissare i pin facendoli entrare nel foro della patella e nel foro ricamato di rosso dell'imbrago in corrispondenza dello stesso. Fare attenzione che i pin siano dentro nell'apposito contenitore e che siano allineati alla cerniera.



Dopo aver chiuso tutte le parti del contenitore è consigliato verificare che le due cerniere poste sotto il sistema di apertura siano correttamente chiuse. Il cordino deve essere assolutamente tolto al termine di questa fase, va estratto lentamente per non danneggiare le asole elastiche per eccessivo sfregamento fra le parti.

Alla fine le due cerniere vanno chiuse completamente fino ad inserire i cursori sotto le loro coperture, alle estremità opposte.

**ATTENZIONE:**

Ogni nuova combinazione di paracadute d'emergenza e imbragatura che verrà montato per la prima volta dovrà essere controllato verificandone l'effettiva estraibilità da un rivenditore ufficiale dell'imbragatura oppure dell'emergenza, se non da un istruttore di volo. La verifica va effettuata appendendosi ad un simulatore di volo, l'estrazione dell'emergenza dovrà essere perfettamente possibile nella 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.

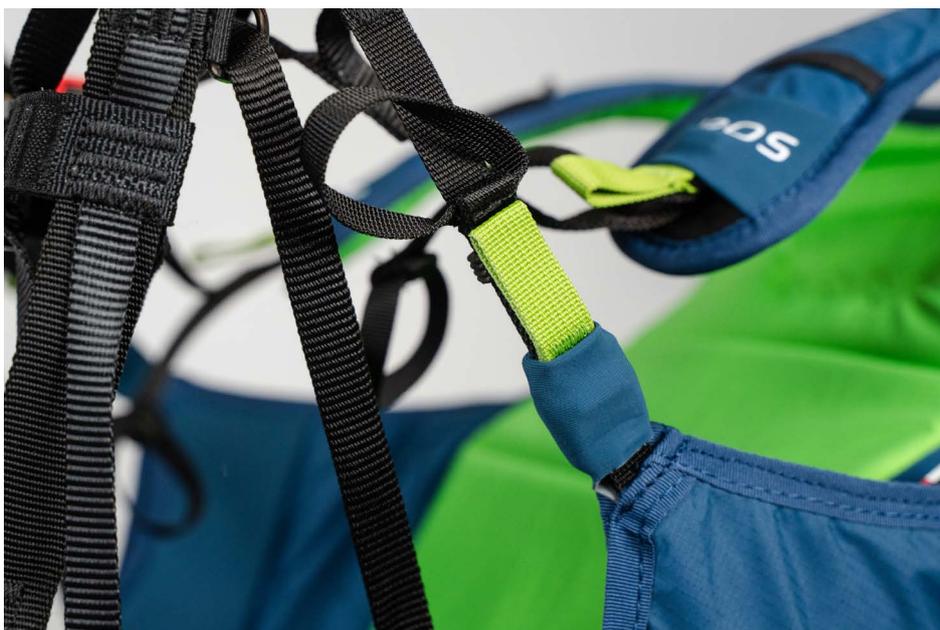
La sua struttura portante è progettata, testata ed omologata, per sopportare lo shock di apertura del paracadute di emergenza, secondo gli standard richiesti per il volo in parapendio.

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.

#### 2.1.4- Paracadute di emergenza compatibili

Il volume del paracadute d'emergenza deve essere inferiore ai 5.6 litri.



### 2.1.5- Estrazione del paracadute di emergenza

E' importante ricercare periodicamente, la posizione della maniglia 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 trazionare una bretella "D" o un freno fino a far ruotare la vela con il bordo d'attacco verso l'alto e poi successivamente trazionare 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.

Dopo ogni lancio del paracadute, l'imbragatura deve essere ispezionata da personale qualificato.



## 2.2 - Le regolazioni dell'imbragatura

NAOS offre la possibilità di regolare l'inclinazione della schiena, la larghezza del pettorale e l'altezza degli spallacci per garantire al pilota la sua posizione ottimale. Per trovare questa posizione ottimale è necessario un po' di tempo, che verrà ripagato da un comfort di volo eccezionale.

NAOS 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 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.



Prima di effettuare qualsiasi regolazione, deve essere inserito il paracadute d'emergenza. Per trovare la posizione ottimale consigliamo di appenderci 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.



- Regolazione della schiena (1)  
Paragrafo 2.2.1
- Regolazione degli spallacci (2)  
Paragrafo 2.2.2
- Regolazione del pettorale (3)  
Paragrafo 2.2.3
- Regolazione altezza seduta (4)  
Paragrafo 2.2.4

### 2.2.1- Regolazione della schiena

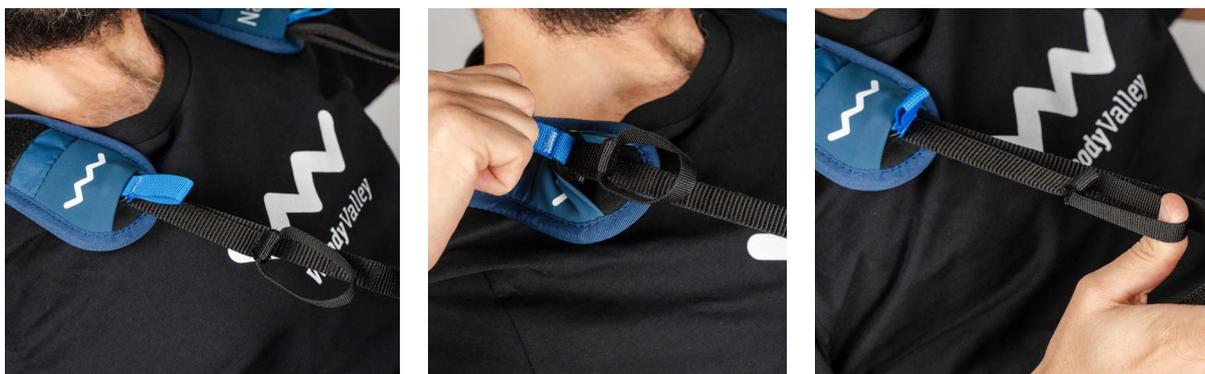
Questa regolazione permette di scegliere l'inclinazione del busto rispetto all'asse verticale di volo.



### 2.2.2- Regolazione degli spallacci

La regolazione degli spallacci compensa la variazione di altezza del pilota e la fibbia di regolazione è posta all'apice degli stessi. 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.



All'altezza delle spalline Possiamo trovare anche un piccolo aggancio che funge da chiudi spalline ed evita la fuoriuscita delle spalle durante la corsa di decollo. L'aggancio in plastica prevede anche un pratico fischiotto, utile in caso di emergenza.



### 2.2.3- Regolazione del pettorale

Il pettorale regola la distanza fra i due moschettoni che è variabile tra 37 e 49 centimetri. Consigliamo per il primo volo di regolare il pettorale intorno ai 40 cm 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.



## 2.2.4- Regolazione altezza seduta

Questa regolazione varia l'angolo tra le cosce e la schiena (profondità seduta) distribuendo i carichi tra la seduta e la fascia lombare, dando così maggior comodità al pilota.



**ATTENZIONE:**

Ogni regolazione deve essere eseguita simmetricamente su entrambi i lati.

## 3- VOLARE CON NAOS

### 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:

- La maniglia del paracadute d'emergenza sia fissata correttamente nella sua posizione e i pin saldamente infilati.
- Le tasche e le cerniere siano chiuse;
- Tutte le fibbie siano chiuse;
- Il parapendio sia correttamente agganciato all'imbrago sui moschettoni principali, i quali devono essere 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.

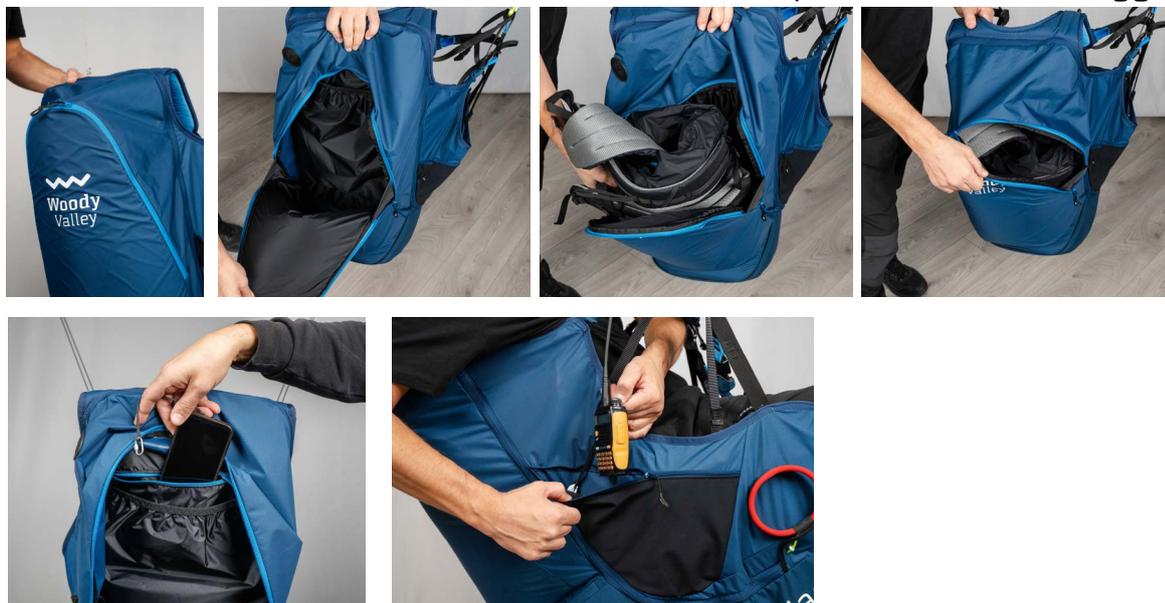
Come si vede nelle foto sottostanti, per chiudere l'imbrago procedere infilando le braccia nelle spalline, prendere le cinghie dei cosciali e chiudere le fibbie sia nella parte destra che in quella sinistra, agganciando successivamente la fibbia centrale della cinghia pettorale.



### 3.2- Tasche

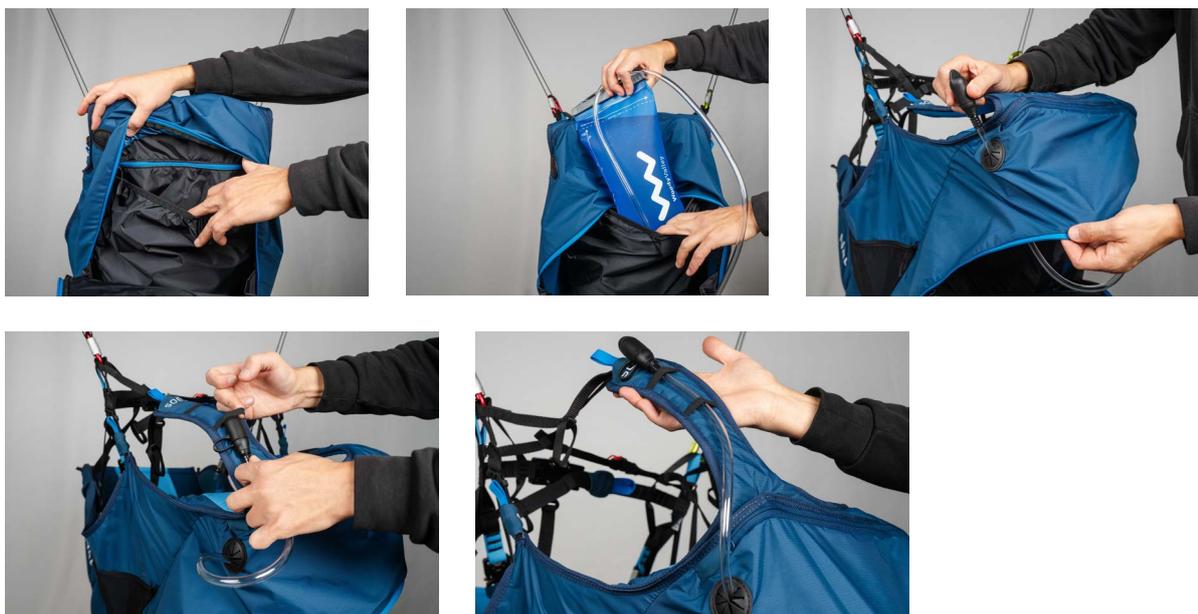
NAOS ha una spaziosa tasca posteriore nella quale può essere stivato lo zaino, la concertina o del vestiario.

Inoltre è presente una tasca per alloggiare la camel-bak ed una tasca piccola per portafogli o chiavi. Ai lati dell'imbragatura sono presenti due tasche in rete elastica con asole di sicurezza e cerniere per fissare i vostri oggetti.



### 3.3- Camel-bak

NAOS è predisposto per l'installazione e l'utilizzo della camel-bak, o sistemi di idratazione simili. Prima di decollare posizionare la camel-bak all'interno della tasca posteriore facendo uscire il tubo dall'ovale in plastica già presente sulla sommità della tasca e passarlo sotto i due nastri elastici dello spallaccio sinistro come in foto.



### 3.4- Volare in biposto

NAOS non è adatto per il volo in biposto.

### 3.5- Volare sopra l'acqua

Non è raccomandato usare NAOS nei voli sopra l'acqua, in caso di atterraggio forzato in acqua, c'è la possibilità che la protezione ancora piena d'aria mantenga il pilota sott'acqua.

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

### 3.6- Aggancio di traino

NAOS è adatto per il decollo al traino. Il gancio di traino va inserito direttamente nei moschettoni principali, preoccupandosi di posizionare i moschettoni con la barretta di apertura posteriormente. Per ulteriori dettagli, fate riferimento alle istruzioni del vostro gancio di traino o chiedete ad un qualificato istruttore di traino presso il vostro campo di volo.

### 3.7- Atterrare con NAOS

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 in schiuma o Airbag, 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.

### 3.8- Smaltimento dell'imbragatura

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

### 3.9- Norme di comportamento in ambienti naturali

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

### 3.10 - Fissaggio della vela

Per poter aprire i moschettoni bisogna ruotare la barra in alluminio di circa 90°. Questo modello di moschettone è autobloccante e si chiude automaticamente non appena si rilascia la leva.

Inserite correttamente sui moschettoni le bretelle della vela e controllate che i moschettoni siano ben chiusi.



### 4 - RPIEGARE L'IMBRACATURA

NAOS è stato progettato con la possibilità di essere facilmente ripiegato su se stesso, nonostante le protezioni in schiuma e i gusci per assorbire gli impatti.

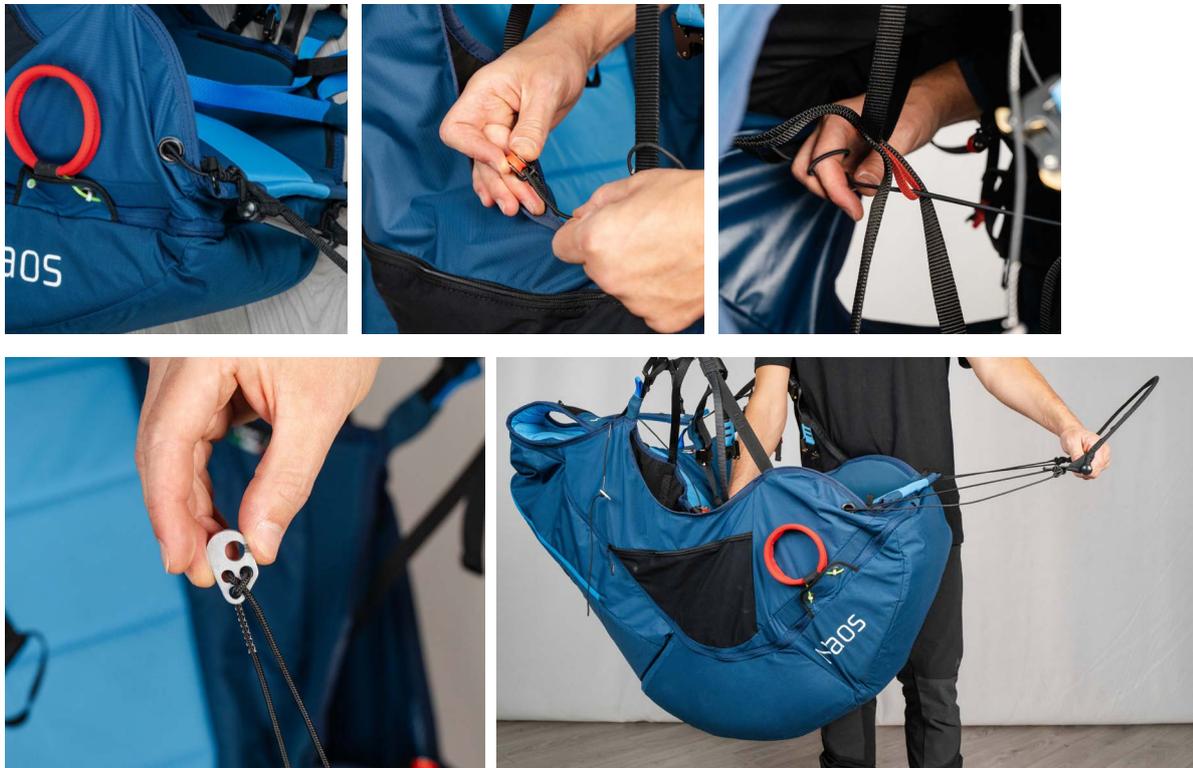


## 5 - MONTAGGIO E REGOLAZIONE DELLA SPEED-BAR

NAOS é equipaggiato con una pedalina a due step, ma è compatibile con tutti i comuni tipi di 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 prima negli anelli fissati all'elastico davanti alla tavola poi, nell'imbragatura attraverso gli occhielli vicino agli angoli anteriori della seduta, quindi attraverso le carrucole poste vicino agli angoli posteriori della seduta. Successivamente prendere l'elastico e fissarlo con un nodo nell'asola della speed, farlo passare prima nell'occhiello e poi nell'asola rossa dietro la schiena, facendolo uscire nell'occhiello dall'altro lato per poi annodare l'elastico nell'asola della pedalina.

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 dei cordini 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.



## 5.1 – Relax - bar

Su tutte le nostre imbragature è possibile montare una apposita relax-bar, con l'esclusione di quelle imbragature in cui è già integrato questo strumento. 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 ciandoloni.

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 di contenimento della fune di vincolo posta dietro le spalline.

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 NAOS!!



## 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 di contenimento della fune di vincolo posta dietro le spalline.

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 Pré-au-Comte B • CH-1804 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65  
Test laboratory for paragiders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes.



## Harness inspection certificate - EN

Inspection certificate number: PH\_454.2024      Impact pad number: MISC\_289.2024

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:	NAOS	Name Impact pad: (1) NAOS FOAM M
Type:	ABS	Impact pad integrated: (1) No
Size:	M	Impact pad type: Foam
Weight of Sample [kg]:	4.54	Weight of Sample [kg]: (1) 1
Serial number:	118 0115 001P	Serial number: (1) 00001
Clip-in weight [kg]:	120	Date of reception: 29.08.2024
Integrated container for rescue system:	Yes	
Volume container [cm <sup>3</sup> ]:	5600 max 1500 min	
Date of reception:	29.08.2024	

Test report summary	Structural test	Impact pad test
Result:	POSITIVE	POSITIVE
Place:	Villeneuve	Villeneuve
Date:	10.09.2024	29.08.2024

Issue data	
Place of declaration:	Villeneuve
Date of issue:	07.10.2024
Managing Director:	Alain Zoller
Signature:	

This signature approve the validity of the test reports 94.21b and 94.22 (only if test reports are applicable)  
Air Turquoise SA, has thoroughly tested the sample mentioned above and certifies its conformity with the following standards:  
EN1861:2018+A1:2020<sup>(1)</sup> and EN12491:2015+A1:2021<sup>(2)</sup>

(1) 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.  
(2) These standards are NOT covered by accreditation D-18-15457-01  
The certificate of inspection is completed with test reports, if available, number: 94.21b and 94.22  
The declaration must not be reproduced in part without the written permission of Air Turquoise SA

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM  
Route du Pré-au-Comte B • CH-1804 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65  
Test laboratory for paragiders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes.



## Harness inspection certificate - nFl

Inspection certificate number: PH\_454.2024      Impact pad number: MISC\_289.2024

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:	NAOS	Name Impact pad: (1) NAOS FOAM M
Type:	ABS	Impact pad integrated: (1) No
Size:	M	Impact pad type: Foam
Weight of Sample [kg]:	120	Weight of Sample [kg]: (1) 1
Serial number:	118 0115 001P	Serial number: (1) 00001
Clip-in weight [kg]:	120	Date of reception: 29.08.2024
Integrated container for rescue system:	Yes	
Volume container [cm <sup>3</sup> ]:	5600 max 1500 min	
Date of reception:	29.08.2024	

Test report summary	Structural test	Impact pad test
Result:	POSITIVE	POSITIVE
Place:	Villeneuve	Villeneuve
Date:	10.09.2024	29.08.2024

Issue data	
Place of declaration:	Villeneuve
Date of issue:	07.10.2024
Managing Director:	Alain Zoller
Signature:	

This signature approve the validity of the test reports 94.21a and 94.22 (only if test reports are applicable)  
Air Turquoise SA, has thoroughly tested the sample mentioned above and certifies its conformity with the following standards:  
NF 2.665-20, EN12491:2015 and EN1861:1999

(1) 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.  
(2) If harness has an integrated inner container for emergency parachute, extra deployment tests are done.  
The certificate of inspection is completed with test reports, if available, number: 94.21a and 94.22  
The declaration must not be reproduced in part without the written permission of AIR TURQUOISE SA

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM  
Route du Pré-au-Comte B • CH-1804 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65  
Test laboratory for paragiders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes.



## Harness inspection certificate - EN

Inspection certificate number: PH\_454.2024      Impact pad number: MISC\_288.2024

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:	NAOS	Name Impact pad: (1) NAOS INFLATABLE M
Type:	ABS	Impact pad integrated: (1) No
Size:	M	Impact pad type: Inflatable
Weight of Sample [kg]:	4.54	Weight of Sample [kg]: (1) 0.41
Serial number:	118 0115 001P	Serial number: (1) 00001
Clip-in weight [kg]:	120	Date of reception: 29.08.2024
Integrated container for rescue system:	Yes	
Volume container [cm <sup>3</sup> ]:	5600 max 1500 min	
Date of reception:	29.08.2024	

Test report summary	Structural test	Impact pad test
Result:	POSITIVE	POSITIVE
Place:	Villeneuve	Villeneuve
Date:	10.09.2024	29.08.2024

Issue data	
Place of declaration:	Villeneuve
Date of issue:	07.10.2024
Managing Director:	Alain Zoller
Signature:	

This signature approve the validity of the test reports 94.21b and 94.22 (only if test reports are applicable)  
Air Turquoise SA, has thoroughly tested the sample mentioned above and certifies its conformity with the following standards:  
EN1861:2018+A1:2020<sup>(1)</sup> and EN12491:2015+A1:2021<sup>(2)</sup>

(1) 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.  
(2) These standards are NOT covered by accreditation D-18-15457-01  
The certificate of inspection is completed with test reports, if available, number: 94.21b and 94.22  
The declaration must not be reproduced in part without the written permission of Air Turquoise SA

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM  
Route du Pré-au-Comte B • CH-1804 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65  
Test laboratory for paragiders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes.



## Harness inspection certificate - nFl

Inspection certificate number: PH\_454.2024      Impact pad number: MISC\_288.2024

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:	NAOS	Name Impact pad: (1) NAOS INFLATABLE M
Type:	ABS	Impact pad integrated: (1) No
Size:	M	Impact pad type: Inflatable
Weight of Sample [kg]:	120	Weight of Sample [kg]: (1) 0.41
Serial number:	118 0115 001P	Serial number: (1) 00001
Clip-in weight [kg]:	120	Date of reception: 29.08.2024
Integrated container for rescue system:	Yes	
Volume container [cm <sup>3</sup> ]:	5600 max 1500 min	
Date of reception:	29.08.2024	

Test report summary	Structural test	Impact pad test
Result:	POSITIVE	POSITIVE
Place:	Villeneuve	Villeneuve
Date:	10.09.2024	29.08.2024

Issue data	
Place of declaration:	Villeneuve
Date of issue:	07.10.2024
Managing Director:	Alain Zoller
Signature:	

This signature approve the validity of the test reports 94.21a and 94.22 (only if test reports are applicable)  
Air Turquoise SA, has thoroughly tested the sample mentioned above and certifies its conformity with the following standards:  
NF 2.665-20, EN12491:2015 and EN1861:1999

(1) 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.  
(2) If harness has an integrated inner container for emergency parachute, extra deployment tests are done.  
The certificate of inspection is completed with test reports, if available, number: 94.21a and 94.22  
The declaration must not be reproduced in part without the written permission of AIR TURQUOISE SA

## 9- DATI TECNICI

Altezza moschettone	S = 42 cm      M = 44 cm L = 46 cm      XL = 47,5 cm
Distanza fra i moschettoni (min. max.)	S = 37-43,5 cm      M = 37-44,5 cm L = 37-47 cm      XL = 37- 49 cm
Peso totale NAOS taglia M	4,35 kg FOAM 3,80 kg INFLATABLE
Tipologia protezione dorsale	FOAM - INFLATABLE
Tipologia cinghiaggio	T-LOCK
Alloggiamento del paracadute d'emergenza	Contenitore sotto le gambe con maniglia laterale
Volume alloggiamento del paracadute d'emergenza	1500 – 5600 cm <sup>3</sup>
Limite d' utilizzo	120 daN
Numero di omologazione	PH_454.2024

---

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 NAOS.

Ultimo aggiornamento: NOVEMBRE 2024