

# BETRIEBSANLEITUNG

## ARTIK P



## WILLKOMMEN

Wir möchten dich herzlich willkommen heißen in unserem Team und danken dir für das Vertrauen in unsere NIVIUK Gleitschirme.

Gerne teilen wir mit dir die Leidenschaft und Passion unseres Niviuk Entwicklungsteams, durch welche der neue Artik 4 entstanden ist. Niviuk ist sehr zufrieden dir diesen neuen Schirm zu präsentieren, der so konfiguriert worden ist, dass er höchste Freude und viel Potential zu deiner Weiterentwicklung mit sich bringt..

Wir sind zuversichtlich, dass du viel Freude beim Fliegen mit diesem Schirm haben wirst und die Bedeutung unseres Slogan "Die Bedeutung der kleinen Details" verstehen wirst.

Wir möchten dich in deinem Interesse bitten, dieses Handbuch ausführlich zu lesen.

### **Dein NIVIUK Gleitschirm-Team**

## ZUM GEBRAUCH DES HANDBUCHES

Dieses Handbuch stellt dir die Informationen zur Verfügung, die dich mit deinem NIVIUK ARTIK P vertraut machen. Obwohl in diesem Handbuch verschiedene Fluganleitungen stehen ersetzt dieses Handbuch nicht den Besuch einer Gleitschirmschule, welcher zum Erlernen des Gleitschirmfliegens notwendig ist. Trotzdem ist die Lektüre dieses Handbuches wichtig, da hierin spezifische Informationen zu dem ARTIK P Gleitschirm zu finden sind. Falsche Nutzung der Gleitschirmausrüstung kann zu schweren Verletzungen oder dem Tod führen.

---

NIVIUK GLIDERS & AIR GAMES SL C/ DEL TER 6, NAVE D 17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - SPAIN

TEL. +34 972 42 28 78 FAX +34 972 42 00 86

info@niviuk.com www.niviuk.com

---

## INHALT

WILLKOMMEN	2	10.1 OHREN ANLEGEN	9
ZUM GEBRAUCH DES HANDBUCHES	2	10.2 B-STALL	10
1. EIGENSCHAFTEN	4	10.3 STEILSPIRALE	10
1.1. FÜR WEN IST ER GEBAUT WORDEN?	4	11. WEITERE HINWEISE	10
2. ZULASSUNG	4	11.1 SCHLEPPBETRIEB	10
3. FLUGVERHALTEN	4	11.2 KUNSTFLUG	10
4. MATERIALIEN	4	12. ZUSAMMENLEGEN DES GLEITSCHIRMES	11
5. LIEFERUMFANG	5	13. NATUR- UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN	11
6. INBETRIEBNAHME	5	14. WARTUNG UND PFLEGE	11
6.1 GEEIGNETE GURTZEUGE	5	14.1 WARTUNG	11
6.2 EINSTELLUNG DES BESCHLEUNIGERS	5	14.2 LAGERUNG	12
6.3 BREMSEINSTELLUNGEN	6	14.3 REPARATUREN	12
6.4 CHECKLISTE BEI INBETRIEBNAHME	6	14.4 LISTE DER ERSATZTEILE	12
6.5 STARTVERHALTEN	6	15. ENTSORGUNG	12
6.6 LANDUNG	6	16. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG	12
6.7 FLIEGEN IN TURBULENZ	6	17. GARANTIE	12
6.8 DOPPELSITZIGES FLIEGEN	7	18. TECHNISCHE DATEN	13
7. BESONDERE FLUGZUSTÄNDE	7	18.1 TECHNISCHE DATEN	13
7.1 ASYMMETRISCHER KLAPPER	7	18.2 MATERIALBESCHREIBUNG	14
7.2 FRONTKLAPPER	7	18.3 TRAGEGURTE	15
7.3 TRUDELN	7	18.4 LEINENPLAN	16
7.4 SACKFLUG	7	18.5 LEINENLÄNGEN ARTIK P 21	17
7.5 FULLSTALL	8	18.6 LEINENLÄNGEN ARTIK P 23	17
7.6 LEINENKNOTEN IM FLUG	8	18.7 LEINENLÄNGEN ARTIK P 25	18
7.7 VERHÄNGER	8	18.8 LEINENLÄNGEN ARTIK P 27	18
7.8 ÜBERSTEUERN	8	18.9 ZERTIFIZIERUNG	20
8. GEBRAUCH DES BESCHLEUNIGERS	9		
9. FLIEGEN OHNE BREMSLEINENEINSATZ	9		
10. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN	9		



## 1. EIGENSCHAFTEN

### 1.1. Für wen ist er gebaut worden?

Für wen ist er gebaut worden?

Der ARTIK P ist für Streckenflieger gebaut worden und bietet ihnen die Möglichkeit ihre Leistungen zu verbessern.. Der ARTIK P wurde speziell für Streckenflüge konzipiert, mit dem Ziel diese leistungsstark, sicher und komfortabel zurück legen zu können und somit die Freude am Fliegen zu maximieren.

## 2. ZULASSUNG

Der ARTIK P ist neben den oben genannten Forderungen natürlich noch den Forderungen der Musterprüfung gerecht geworden. Die Püfanforderungen wurden mit der Einstufung EN/LTF-C in allen Größen bestanden und belegen die hohe Sicherheit und die gute Leistung dieses Gleitschirmes.

Ein Lasttest mit 8g Belastung wurde von der Schweizer Air.Turquoise Prüfstelle durchgeführt und anstandslos bestanden

Wir empfehlen die Ergebnisse der Testflugmanöver zu beachten und besonders die Kommentare der Testpiloten zu lesen (Punkt 25 der Testflug-Ergebnisse). Darüber hinaus kann eine unterschiedliche Beladung des Schirmes zu sehr unterschiedlichen Reaktionen führen.

## 3. FLUGVERHALTEN

Der ARTIK P liebt die Luftbewegungen .und gibt dem Piloten klare Rückmeldungen. Dadurch wird das Zentrieren der Thermik sehr effizient und einfach. Der Artik P bleibt agil, leicht und vorhersehbar in allen Flugbedingungen.

## 4. MATERIALIEN

Beim ARTIK P wurden alle technischen Innovationen von NIVIUK Gleitschirmen verwirklicht. Darüber hinaus wurde auch den kleinen Details viel Beachtung geschenkt.

Die Anwendung des SLE (Structured Leading Edge) ermöglicht eine Verstärkung der Eintrittskante, die sich auch bei Turbulenzen nicht verformt. Dadurch wird eine Verbesserung der Anströmung erreicht und somit eine höhere Leistung erzielt.

Die Verwendung der RAM Air Einlässe bewirkt einen höheren Innendruck über einen größeren Anstellwinkelbereich.

Des Weiteren wurde für den ARTIK P die neue DRS Technologie angewandt. Hier wird die Hinterkante durch kleine Rippen verstärkt um diesen Bereich schmaler zu machen für eine bessere Druckverteilung und damit zur Reduktion des Widerstandes. Dadurch wird das Handling viel feinfühlig und exakter.

3LT: Durch die Verwendung eines leistungsstarken Profils, eine besondere innere Architektur und besonders belastbarer High-Tech Materialien kommt der Artik P mit sehr wenig Leinengesamtlänge aus und damit hat er einen sehr geringen Luftwiderstand.

Beim ARTIK P wurden nicht nur neue Designmethoden verwendet, sondern auch neue Herstellungstechnologien. Oliviers Computer ermöglicht ein millimetergenaues Schneiden des Tuches. Ein automatisches, Laser gesteuertes Programm schneidet jedes Teilstück des Schirmes. Das Programm schneidet nicht nur das Tuch, sondern markiert es auch mit Hilfslinien und versieht es mit Kennnummern. All dies geschieht automatisch, ohne Handarbeit, wodurch menschliche Fehler vermieden werden.

Die Leinen werden halbautomatisch hergestellt und die Vernähung durch Spezialisten überwacht. Das Puzzle des Zusammensetzen des

Schirmes wird durch diese Methode viel einfacher gemacht. Dadurch sparen wir Ressourcen und erhöhen die Effizienz der Qualitätskontrolle. Alle Teilstücke des Gleitschirmes werden nach den strengen Regeln des automatisierten Herstellungsprozesses zusammen gesetzt.

Alle NIVIUK Gleitschirme werden einer extrem genauen und effektiven Endkontrolle unterzogen. Dabei wird jede Leine einzeln gemessen. Jeder Schirm wird für eine letzte Sichtkontrolle gefüllt.

Jeder Gleitschirm wird so zusammengelegt, wie es am schonendsten für die verwendeten Materialien ist.

NIVIUK Gleitschirme werden aus den besten Materialien hergestellt um den höchsten Anforderungen an Leistungsfähigkeit, Haltbarkeit und Sicherheit gerecht zu werden.

*Informationen über die verwendeten Materialien findest du auf der letzten Seite des Handbuchs.*

## 5. LIEFERUMFANG

Der ARTIK P wird mit verschiedenen Ausrüstungsteilen ausgeliefert, welche eine wichtige Rolle bei der Benutzung, dem Transport und der Lagerung des Gleitschirmes spielen.

Der Gleitschirm wird mit einem Rucksack ausgeliefert, der groß genug ist, um die gesamte Ausrüstung aufzunehmen. Beim Rucksack wurde darauf geachtet, einen guten Tragekomfort zu ermöglichen. Weiterhin wird der ARTIK P mit einem Innenpacksack ausgeliefert, welcher ihn vor Beschädigungen schützen soll. Ein Kompressionsband ermöglicht es dir den Schirm so klein wie möglich zu packen. Darüber hinaus haben wir dem ARTIK P ein kleines Reparaturset mit selbstklebendem Rippstopp-Segeltuch beigelegt.

Das im Lieferumfang enthaltene Handbuch soll dir alle Fragen beantworten.

## 6. INBETRIEBNAHME

Wir empfehlen dir den Schirm das erste Mal in einem Schulungsgelände auszuprobieren. Wähle einen Tag mit passenden Wetterbedingungen, um dich mit dem ARTIK P vertraut zu machen.

### 6.1 GEEIGNETE GURTZEUGE

Der ARTIK P hat die EN-C Zulassung in Kombination mit einem GH-Gurtzeug bestanden. Damit kann er mit den meisten Gleitschirmgurtzeugen geflogen werden. Der empfohlene Karabinerabstand hängt von der Größe des Gleitschirmes ab und beträgt:

44 cm für die Größe S  
45 cm für die Größe M  
46 cm für die Größe L

Wird der Gleitschirm mit einem anderen Karabinerabstand geflogen, so können sich seine Reaktionen deutlich von dem Erwarteten unterscheiden.

### 6.2 EINSTELLUNG DES BESCHLEUNIGERS

Der ARTIK P ist mit einem Beschleunigungssystem ausgerüstet.

**Empfehlung:** Der Einsatz des Beschleunigungssystems ist besonders bei Überlandflügen, bei Gegenwind, oder um das Ziel zu erreichen, angebracht. Damit verbessert sich die Gleitzahl gegenüber dem Boden. Einsatz auch dann, wenn ein Gebiet mit starkem Sinken schnell durchfliegen werden soll. Bei Gefahr von Verblasen ins Lee des Berges (Leerotoren) nur mit äußerster Vorsicht benutzen! Beim Einflug in eine starke Turbulenz oder bei einem Einklapper der Eintrittskante ist der Beschleuniger sofort loszulassen.

Der Beschleuniger darf nur in ausreichender Höhe aktiviert werden!

### 6.3 BREMSEINSTELLUNGEN

Die Bremsleinen werden werkseitig wie bei der Zulassung eingestellt. Sollte diese Einstellung nicht zu dem Piloten passen, können sie an den Piloten angepasst werden. Wir empfehlen aber die Länge erst einmal nicht zu ändern, sondern einige Flüge mit der Originaleinstellung durchzuführen, um mit den Flugeigenschaften des ARTIK P vertraut zu werden. Die Verstellung der Bremsen sollte nur durch geschultes Personal gemacht werden. Eine Verkürzung der Bremsen darf nicht dazu führen, dass bei freigegebenen Bremsen der Schirm bereits angebremsst fliegt. Die Bremsleinen sollten symmetrisch verstellt werden. Der empfohlene Knoten ist der Palstek.

Denke daran, dass die Bremsleinen beim Beschleunigen freigegeben werden müssen, da sonst die Gefahr eines Frontklappers erhöht wird.

### 6.4 CHECKLISTE BEI INBETRIEBNAHME

#### **Beim Auslegen:**

- Schirmkappe ohne Beschädigungen
- Tragegurte ohne Beschädigungen
- Leinenschlösser fest verschlossen
- Fangleinenvernähung am Tragegurt
- Alle Fangleinen frei von der Kappe zum Tragegurt, Bremsleinen

#### **Beim Anziehen des Gurtzeugs:**

- Rettungsgerätegriff (Splints)
- Schnallen (Beinschlaufen, Brustgurt) geschlossen
- Hauptkarabiner

#### **Vor dem Start:**

- Speedsystem eingehängt
- Gurte nicht verdreht
- Bremsgriffe in der Hand, Bremsleinen frei
- Pilotenposition mittig (alle Leinen gleich gespannt)
- Windrichtung
- Hindernisse am Boden
- Freier Luftraum

### 6.5 STARTVERHALTEN

Ziehe den Schirm langsam und progressiv auf. Der ARTIK P füllt sich einfach und erfordert dazu keinen übermäßigen Impuls. Der ARTIK P neigt nicht zum Überschießen. Die Starteigenschaften des ARTIK P erlauben eine perfekte Kontrollphase und geben dir genug Zeit für die Startentscheidung.

Wenn immer die Windbedingungen es erlauben, empfehlen wir dir einen Rückwärtsstart. Dieser erleichtert die Kontrolle des Schirmes in der Aufziehphase, Störungen werden sofort erkannt. Der ARTIK P lässt sich so auch bei starkem Wind gut aufziehen.

Die Wahl des Startplatzes ist für einen erfolgreichen Startplatz entscheidend. Wähle einen Startplatz, der zu der Windrichtung optimal ausgerichtet ist. Lege den Gleitschirm bogenförmig aus.

### 6.6 LANDUNG

Der ARTIK P landet sich sehr einfach. Die Fluggeschwindigkeit lässt sich durch entsprechenden Steuerinput leicht in Steigen verwandeln. Er verfügt über eine hohe Fehlertoleranz. Die Bremsen müssen nicht gewickelt werden, um eine höhere Bremswirkung zu erzeugen.

### 6.7 FLIEGEN IN TURBULENZ

Der ARTIK 4 eine hohe Stabilität in turbulenten Flugbedingungen. Trotzdem sollte jeder Gleitschirm aktiv geflogen werden, da der Pilot letztendlich den entscheidenden Sicherheitsfaktor darstellt.

Wir empfehlen einen aktiven Flugstil mit feinfühligem Bremsensatz. Der Pilot sollte nach der Korrektur die Bremsen wieder freigeben. Ziehe die Bremsen nicht länger, als für die Korrektur notwendig, da ein Überbremsen des Gleitschirmes zu einem Strömungsabriss führen kann.

## 6.8 DOPPELSITZIGES FLIEGEN

Dieser Schirm ist für den doppelsitzigen Einsatz weder geeignet noch zugelassen.

## 7. BESONDERE FLUGZUSTÄNDE

Wir empfehlen besondere Flugzustände im Rahmen eines Sicherheitstrainings zu erlernen..

### 7.1 ASYMMETRISCHER KLAPPER

Trotz der großen Stabilität des ARTIK P kann es in starken Turbulenzen zum Einklappen eines Teiles oder des ganzen Flügels kommen. Das geschieht normalerweise nur, wenn der Pilot den Schirm nicht aktiv fliegt.

Bei einem einseitigen Klapper kommt es zu einer Entlastung der kollabierenden Seite an der Bremse sowie am Tragegurt. Soll der Klapper verhindert werden, musst du die Seite, die entlasten will anbremsen. Dadurch wird der Anstellwinkel auf dieser Seite erhöht und der Klapper eventuell verhindert.

Falls es trotzdem zum Klapper kommt, wird der ARTIK P nicht aggressiv reagieren. Die Wegdrehetendenz zur geklappten Seite ist relativ gering und leicht zu stabilisieren. Stabilisiere die Flugrichtung durch Gewichtsverlagerung und leichten Bremseneinsatz auf der offenen Seite. Der Schirm wird normalerweise wieder selbstständig öffnen. Sollte dies aber nicht erfolgen, ziehe die Bremsleine der geklappten Seite kurzzeitig voll durch. Achte darauf, die offene Seite dabei nicht zu überbremsen. Lass den Schirm nach dem Klapper wieder seine nötige Flugeschwindigkeit aufnehmen.

### 7.2 FRONTKLAPPER

Bei normalen Flugbedingungen macht die Auslegung des ARTIK P einen Frontklapper äußerst unwahrscheinlich, da das verwendete Profil einen sehr hohen Anstellwinkelbereich toleriert.

Ein Frontklapper wird nur bei heftigen Turbulenzen auftreten, zum Beispiel beim Herausfliegen aus einer starken Thermik oder bei zu weitem Betätigten Beschleuniger in turbulenten Verhältnissen. Bei einem Frontklapper füllt sich die Kappe des ARTIK P normalerweise wieder selbstständig, ohne Tendenz zum Wegdrehen. Die Bremsen sollten vollständig gelöst werden, um die optimale Flugeschwindigkeit wieder zu erlangen. Das Beschleunigungssystem sollte ebenfalls gelöst werden. Ein kurzer, symmetrischer Bremsleieneinsatz kann die Öffnung beschleunigen, danach müssen die Bremsen umgehend wieder frei gegeben werden.

### 7.3 TRUDELN

Dieses Flugmanöver gehört nicht zu den normalen Flugmanövern des ARTIK P. Trotzdem kann es unter gewissen Umständen eintreten, zum Beispiel, wenn ein Kurvenflug bei sehr langsamer Flugeschwindigkeit (viel Bremse) erzwungen wird. Es ist nicht einfach einen guten Rat zu dieser Flugfigur zu geben, da sie sehr unterschiedlich ausfallen kann. Denke daran, dass der Flügel wieder seine Flugeschwindigkeit zum Fliegen benötigt. Um dies zu erreichen, löse den Bremsleinedruck progressiv und lasse das Segel wieder anfahren. Die normale Reaktion besteht aus einem seitlichen Abtauchen mit einer Wegdrehetendenz um weniger als 360°.

### 7.4 SACKFLUG

Die Möglichkeit, dass ein Sackflug unabsichtlich passiert, ist aufgrund der Auslegung des ARTIK P äußerst unwahrscheinlich. Falls es doch passiert, fühlt es sich an, als ob das Segel nicht mehr vorwärts fliegen würde. Das Segel fühlt sich weich an und der Bremsdruck lässt nach, obwohl die Kappe vollständig gefüllt ist. Die korrekte Reaktion besteht aus dem Nachlassen der Bremsen und dem Vordrücken der A-Tragegurte oder der

Gewichtsverlagerung zu einer Seite, ohne an der Bremse zu ziehen.

## 7.5 FULLSTALL

Es ist praktisch unmöglich mit dem ARTIK P unabsichtlich in einen Fullstall zu geraten, solange die Bremsleineneinstellung nicht geändert wurde. Um einen Fullstall zu fliegen, musst du den Schirm auf die Minimalgeschwindigkeit herunter bremsen. Nachdem dieser Punkt erreicht worden ist, ziehst Du die Bremse symmetrisch weiter bis auf 100% und hältst sie dort. Der Schirm wird erst nach hinten wegkippen und sich dann wieder über dich positionieren, leicht schlagend, je nachdem wie das Manöver ausgeführt wurde. Wenn Du diese Flugfigur durchführen willst, handle entschlossen und ohne Zweifel. Die Bremse darf auf keinen Fall auf gelöst werden, während der Schirm nach hinten kippt. Wird die Bremse in dem Moment gelöst, wenn die Kappe hinter dem Piloten ist, schießt der Schirm sehr weit nach Vorne mit der Gefahr, dass der Pilot in die Kappe fällt. Deshalb ist es sehr wichtig den Bremsdruck zu halten, bis der Schirm wieder über dem Piloten steht.

Um wieder in die normale Fluglage zu gelangen wird die Bremse progressiv und symmetrisch gelöst. Dies erfolgt idealerweise, wenn sich der Schirm vor dem Piloten befindet. Der Schirm muss dann nach Vorne nicken, damit sich die Strömung wieder komplett anlegt. Das Nach-Vorne-Nicken darf nicht durch Überbremsen verhindert werden. Falls es dabei zu einem Frontstall kommt, kann dieser durch einen kurzen, symmetrischen Bremsleinenzug schneller geöffnet werden.

## 7.6 LEINENKNOTEN IM FLUG

Die beste Methode um Verknotungen oder Verhänger zu vermeiden ist eine gute Startvorbereitung. Solltest du trotzdem beim Aufziehen eine Störung bemerken, brich den Start ab.

Falls du trotz einer Kappenstörung gestartet bist, wird dein Flügel wahrscheinlich nach einer Seite ziehen. Versuche die Flugrichtung über

Gewichtsverlagerung und gefühlvollem Bremsleineneinsatz zu korrigieren. Bei genügend Geländeabstand kannst du versuchen durch Ziehen an der verknoteten Leine die Störung zu beseitigen. Achtung: Ziehe dabei nicht zu stark an den Leinen, vor allem nicht an der Bremsleine! Achte auf Richtung und Geschwindigkeit sowie ausreichend Abstand zu Hindernissen.

Falls sich die Störung nicht beheben lässt, fliege den nächstmöglichen Landeplatz an. Achte dabei auf gefühlvolle Steuerung.

## 7.7 VERHÄNGER

Von allen Situationen, die beim Flugbetrieb mit dem ARTIK P auftauchen können, ist dies die unwahrscheinlichste. Dies liegt in der richtigen Auslegung der Streckung und der Leinenpositionierung des Schirmes begründet.

Ein Verhänger könnte nach einem einseitigen Klapper auftreten, bei dem sich ein Flügelende in den Leinen verhängt. Diese Situation kann sehr schnell zu einem gefährlichen Wegdrehen des Schirmes führen. Die Ausleitung ist die gleiche wie bei einem einseitigen Klapper: die Drehung muss durch Gegenbremsen und Gewichtsverlagerung gestoppt werden. Danach suche die Stabiloleine. Sie hat eine andere Farbe und ist bei den Größen 23 und 25 auf dem C-Tragegurt, bei den Größen 21 und 27 auf dem B-Tragegurt aufgehängt. Ziehe an der Stabiloleine, bis sie straff ist. Dadurch sollte sich der Verhänger lösen. Falls sich der Verhänger nicht lösen lässt, versuche durch Gewichtsverlagerung und gefühlvollem Bremsleineneinsatz auf der nicht verhängten Seite den nächst gelegenen Landeplatz anzufliegen. Achte auf genügend Abstand zum Gelände und zu anderen Flugobjekten beim Lösen des Verhängers, da du eventuell die Flugrichtung änderst.

## 7.8 ÜBERSTEUERN

Die meisten Flugunfälle passieren dadurch, dass die Piloten zu stark an den Bremsen ziehen und dadurch abnormale Flugzustände erzeugen.



Denke immer daran, dass der ARTIK P so ausgelegt ist, dass er selbsttätig in eine normale Fluglage zurückkehrt.

## 8. GEBRAUCH DES BESCHLEUNIGERS

Das Profil des ARTIK P ist so ausgelegt, dass es über den gesamten Geschwindigkeitsbereich stabil fliegt. Bei der Erfüllung der Zulassungsanforderungen EN-B wurde dies bestätigt. Die Benutzung des Beschleunigers ist sinnvoll bei starkem Wind oder in fallender Luftmasse. Durch die Benutzung des Beschleunigers wird das Profil allerdings empfindlicher für Turbulenzen und Klapper. Falls der Segeldruck nachlässt sollte der Beschleuniger nicht mehr getreten werden und der Schirm evtl. leicht angebremst werden. Der Einsatz des Beschleunigers wird nicht empfohlen bei geringem Bodenabstand und in turbulenten Bedingungen. Das angepasste Treten und Nachlassen des Beschleunigers gekoppelt mit einem angepassten, gefühlvollen Bremsleineneinsatz, ist die hohe Schule des aktiven Fliegens. Beim Beschleunigen sollte nicht plötzlich angebremst werden, da es sonst leichter zu Frontklappern kommt. Die Tragegurte des Artik P wurden ohne Verstellmöglichkeiten und ohne abnehmbare oder veränderbare Teile ausgelegt, um einer Fehlbedienung des Beschleunigungssystems entgegen zu wirken.

## 9. FLIEGEN OHNE BREMSLEINENEINSATZ

Falls aus irgendeinem Grund die Bremsleineneinsatz nicht benutzt werden können, kann der ARTIK P auch über die C-Tragegurte und über Gewichtsverlagerung gesteuert werden. Die C-Tragegurte sind dabei vorsichtig zu bedienen, da sie sehr wenig Last haben und ein Überziehen zu einem Strömungsabriss oder zum Trudeln führen können. Bei der Landung sollte der Schirm mit voller Geschwindigkeit anfliegen und erst kurz vor dem Boden über einen symmetrischen Zug an den C-Tragegurten gebremst werden. Diese Bremsmethode ist nicht

so effektiv, wie der normale Bremsleineneinsatz und somit wird die Landegeschwindigkeit höher sein.

## 10. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN

Die Schnellabstiegsmethoden solltest du im Rahmen eines Sicherheitstrainings erlernen.

### 10.1 OHREN ANLEGEN

Das Ohrenanlegen stellt eine moderate Abstiegsilfe dar. Die erzielten Sinkgeschwindigkeiten liegen bei -3 bis -4 m/s. Die Vorwärtsgeschwindigkeit verringert sich dabei geringfügig um 3-5 km/h, was durch den Einsatz des Beschleunigungssystems ausgeglichen werden kann. Die Steuerung erfolgt nur noch über Gewichtsverlagerung.

Um die Ohren anzulegen, nimm die äußeren A-Leinen (4A2) so hoch wie möglich in die Hand und ziehe sie nach außen unten. Die Flügelenden werden nach innen klappen.

Zum Lösen wird zunächst der Beschleuniger und danach die A-Leinen wieder frei gegeben. Die Flügelenden füllen sich dann von alleine. Soll das Füllen beschleunigt werden, wird erst eine Bremsleine leicht gezogen und wieder freigegeben und anschließend die andere. Wir empfehlen ein Ohr nach dem anderen zu öffnen, um den Anstellwinkel nicht zu plötzlich zu ändern.

### 4B2 Abstiegsilfe

Bei den modernen Gleitschirmen dieser Klasse ist erzeugen die angelegten Ohren eine große Wirbelschlepe mit dem Nachteil eines unruhigen Flugverhalten und dem hohen Risiko des Strömungsabrisse. Es wird daher bei dieser Klasse von Schirmen empfohlen das Flügelende über die äußerste B-Leine (die 4B2 Leine) einzuklappen. Diese Abstiegsmethode wurde 2009 von einem NIVIUK Team

Pilot erprobt, der einen Prototypen flog, welcher aufgrund seiner Leingeometrie keine andere Möglichkeit des Ohrenanlegens zuließ. Durchführung: suche die 4B2-Leine (äußerste B-Stammleine) an deinen Tragegurten, fasse sie möglichst hoch (mit den Bremsen in der Hand) und ziehe sie symmetrisch und gleichmäßig nach unten bis die Flügelenden nach hinten wegnicken. Der Schirm verliert dabei etwas Geschwindigkeit, stabilisiert sich aber sehr schnell wieder und beschleunigt wieder. Das erreichte Sinken liegt dann bei 5 bis 6 m/s. Richtungskorrekturen können über Gewichtsverlagerung erfolgen. Die Betätigung des Beschleunigers während des Manövers wird empfohlen. Zur Ausleitung die Leinen symmetrisch freigeben und den Anstellwinkel kontrollieren.

Die 4B2-Technik erlaubt eine komfortable und gut kontrollierbare Erhöhung der Sinkgeschwindigkeit ohne die Gefahr des Verhängens oder eines Sackfluges.

## 10.2 B-STALL

Beim B-Stall verliert der Gleitschirm seine Vorwärtsfahrt vollständig und die Richtung kann nicht mehr gesteuert werden. An der Kappe reißt die Strömung komplett ab.

Um dieses Manöver durchzuführen werden die B-Tragegurte unter den Schäkeln gefasst, 20 – 30 cm symmetrisch herunter gezogen und in dieser Position gehalten. Um das Profil des Gleitschirms zum Einfalten zu bringen ist ein hoher Kraftaufwand nötig. Dieser reduziert sich deutlich, wenn sich das Profil zusammengeschoben hat. Solange die B-Gurte herabgezogen werden, bleibt der Schirm im B-Stall. Die Vorwärtsgeschwindigkeit verringert sich auf 0, die Sinkgeschwindigkeit steigert sich auf – 6 bis – 8 m/s. Das Manöver wird beendet in dem beide Tragegurte symmetrisch und zügig freigegeben werden. Die Bremse ist dabei komplett freizugeben, bis der Schirm wieder angefahren ist.

## 10.3 STEILSPIRALE

Dies ist die effektivste Art schnell Höhe zu verlieren. Du solltest wissen, dass der Flügel sehr schnell wird und der Zuwachs an G-Kräften sehr stark ist. Dadurch kann es zum Verlust der Orientierungsfähigkeit und sogar des Bewusstseins kommen. Deshalb sollte dieses Manöver sehr bedacht und angepasst an dein Können und deine Tagesform ausgeführt werden. Übe dieses Manöver mit großem Bodenabstand!

Die Einleitung der Steilspirale erfolgt durch Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite. Danach wird die Bremse auf der Kurveninnenseite hinzugenommen. Die Sinkgeschwindigkeit und die Intensität kann über die Außenbremse gesteuert werden.

Ein Gleitschirm kann bei seiner maximalen Sturzgeschwindigkeit über 20 m/s Sinken erreichen und die Spirale kann ab ca. 15 m/s stabil werden. Aus diesen Gründen solltest du dich langsam an dieses Manöver herantasten und die Ausleitung beherrschen. Bei der Ausleitung wird die Innenbremse progressiv freigegeben und die Außenbremse hinzugenommen. Auch das Körpergewicht sollte zur Kurvenaußenseite verlagert werden. Die Ausleitung sollte gefühlvoll und kontrolliert erfolgen, so dass die hohe Fluggeschwindigkeit in mehreren Kreisen langsam abgebaut werden kann.

## 11. WEITERE HINWEISE

### 11.1 SCHLEPPBETRIEB

Der ARTIK P eignet sich zum Winden-Schlepp. Er sollte nur mit qualifiziertem Personal und zugelassener Ausrüstung durchgeführt werden. Das Aufziehen des Schirmes erfolgt genauso wie im normalen Flugbetrieb.

### 11.2 KUNSTFLUG

Obwohl der ARTIK P von professionellen Kunstflugpiloten in extremen Situationen getestet worden ist, ist er nicht für Kunstflug gebaut worden. Wir empfehlen keinen Kunstflug damit durchzuführen. Kunstflug ist eine neue Disziplin im Gleitschirmsport. Es gibt spezielle Schirme, die den auftretenden hohen Belastungen des Kunstfluges standhalten. Die extremen Manöver beim Kunstflug führen zu Beschleunigungen von über 5 g und belasten das Material sehr stark, was zu schnellerer Materialermüdung führt. Falls du mit deinem Schirm extreme Manöver fliegst, solltest du ihn mindestens zweimal pro Jahr zur Leinenüberprüfung bringen.

## 12. ZUSAMMENLEGEN DES GLEITSCHIRMES

Der ARTIK P ist mit der neuesten Technologie von Verstärkungen ausgerüstet: SLE und RAM AIR INTAKES an der Vorderkante, SLE und DRS an der Hinterkante. Um diese Konstruktionsdetails zu schützen ist es wichtig den Gleitschirm richtig zusammen zu legen.

Der ARTIK P wird mit einem N-Kare Bag ausgeliefert und in diesen gepackt werden. Die Verstärkungen sollen nicht geknickt werden. Der Schirm sollte nicht zu eng gepackt werden, um Knicke zu vermeiden. Er sollte nicht im feuchten Zustand für längere Zeit zusammengelegt bleiben.

<http://www.niviuk.com/accessories.asp?id=JNKQKNP4>

Der gefaltete ARTIK P passt sehr gut in den Niviuk Karo Rucksack und kann dort gut längere Zeit aufbewahrt werden.

## 13. NATUR- UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN:

Abschließend hier noch der Aufruf, unseren Sport möglichst so zu betreiben, dass Natur und Landschaft geschont werden!

Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und die sensiblen biologischen Gleichgewichte im Gebirge respektieren.  
Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert!

## 14. WARTUNG UND PFLEGE

### 14.1 WARTUNG

Wenn du dein Material gut behandelst, wird es eine hohe Lebensdauer haben.

Weder das Segeltuch noch die Leinen sollten gewaschen werden. Falls sie verschmutzt sind, reinige sie mit einem weichen Tuch. Falls dein Gleitschirm mit Salzwasser in Berührung gekommen ist, spüle ihn mit Süßwasser aus und trockne ihn im Schatten. Setze ihn nicht mehr als nötig dem direkten Sonnenlicht aus, da dieses das Material schädigt und vorzeitig altern lässt. Nach der Landung sollte der Schirm nicht in der Sonne liegen gelassen, sondern ordentlich zusammengelegt werden.

Falls du an sandigen Plätzen fliegst, versuche zu vermeiden, dass Sand in den Schirm gelangt. Ist doch Sand in den Schirm gelangt, schüttele ihn vor dem Zusammenpacken heraus.

Trotz vorsichtigem Umgang durch den Piloten, brauchen die 2 Leiner Gleitschirme mehr Pflege und Kontrolle als andere Geitschirme. Durch die besondere Qualität des Leinenmaterials hat der Peak3 eine hohe UV - Resistenz und lange Haltbarkeit bei mechanischen Verschleiß. Jede kleine Veränderung der Leinen beeinträchtigt die Geometrie und das Verhalten der Kappe. Hier ist Vorsicht geboten !

Du solltest deinen ARTIK P regelmäßig überprüfen lassen, einmal nach den ersten 30 Flugstunden und dann spätestens nach 100 Flugstunden oder spätestens nach 24 Monaten.  
Das garantiert, dass dein Schirm den Zulassungsvorschriften entspricht.

## 14.2 LAGERUNG

Es ist wichtig, dass der Schirm richtig zusammengelegt wird, wenn er gelagert wird. Lagere deine Flugausrüstung an einem kühlen, trockenen Platz, der frei von Lösungsmitteln, Treibstoffen oder Ölen ist. Es ist nicht zu empfehlen den Gleitschirm im Kofferraum deines Autos zu lagern, denn dort können beim Parken in der Sonne die Temperaturen sehr hoch steigen. Im Rucksack in der Sonne können Temperaturen bis zu 60° C erreicht werden. Es sollte kein Gewicht auf die Gleitschirm-Ausrüstung gelegt werden.

## 14.3 REPARATUREN

Bei kleineren Schäden kannst du den Schirm mit dem beigegefügt Rippstopfgewebe reparieren, solange keine Nähte betroffen sind. Alle anderen Reparaturen müssen durch einen von NIVIUK autorisierten Betrieb durchgeführt werden.

## 14.4 LISTE DER ERSATZTEILE

- Tragegurte
- Steuerschlaufen

Diese Ersatzteile können durch den Halter selber ausgetauscht werden sofern dieser über geeignetes Werkzeug (Schraubenschlüssel für Schäkel) und die Fähigkeit zum korrekten Verknoten der Steuerleinen verfügt.

## 15. ENTSORGUNG

Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoff-Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an NIVIUK zurückschicken: diese werden von uns zerlegt und entsorgt.

## 16. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG

Gleitschirmfliegen ist eine Risikosportart, welche eigenverantwortlich durchgeführt wird. Falscher Gebrauch der Ausrüstung kann zu schweren Gesundheitsschäden oder sogar zum Tod führen. Hersteller und Händler können für Unfälle bei der Ausübung des Gleitschirmsportes nicht verantwortlich gemacht werden.

Fliege nicht, wenn du nicht in Übung bist. Besuche Trainings und Schulungen nur bei zugelassenen Flugschulen.

## 17. GARANTIE

Der ARTIK P wird mit einer 2-Jahresgarantie auf Herstellungsfehler ausgeliefert. Die Garantie beschränkt sich auf die bestimmungsgemäße Nutzung der Ausrüstung.

## 18. TECHNISCHE DATEN

### 18.1 TECHNISCHE DATEN

ARTIK P			21	23	25	27
ZELLEN	ANZAHL		63	63	63	63
	GESCHLOSSEN		10	10	10	10
	KAMMERN		23	23	23	23
AUSGELET	FLÄCHE	M <sup>2</sup>	21	23	24,5	26,5
	SPANNWEITE	M	11,32	11,85	12,23	12,71
	STRECKUNG		6,1	6,1	6,1	6,1
PROJEZIERT	FLÄCHE	M <sup>2</sup>	17,8	19,5	20,77	22,46
	SPANNWEITE	M	9,01	9,43	9,73	10,12
	STRECKUNG		4,6	4,6	4,6	4,6
KRÜMMUG		%	15	15	15	15
TIEFE	MAXIMAL	M	2,28	2,4	2,47	2,56
	MINIMAL	M	0,53	0,55	0,57	0,59
	DURCHSCHNITT	M	1,85	1,94	2	2,08
LEINEN	GESAMTLÄNGE	M	226	237	245	255
	MAXIMAL	M	6,9	7,22	7,46	7,75
	ANZAHL		226	226	226	226
	STAMMLEINEN		2/3/2/	1/1/2/3	1/1/2/3	2/3/2/
TRAGEGURTE	ANZAHL	3/4	A/B/C	A/A'/B/C	A/A'/B/C	A/B/C
	TRIMMER		NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
	BESCHLEUNIGER	M/M	105	150	150	150
ABFLUGGEWICHT	MINIMAL	KG	60	60	75	90
	MAXIMAL	KG	73	80	95	110
GERÄTEGEWICHT		KG	3,2	3,8	4,1	4,5
PRÜFUNG		EN/LTF	C	C	C	C

## 18.2 MATERIALBESCHREIBUNG

KAPPE	MATERIALBEZEICHNG	HERSTELLER
OBERSEGEL	9017 E25	PORCHER IND (FRANCE)
OBERSEGEL (RESTFLÄCHE)	70000 E3H	DOMINICO TEX CO (KOREA)
UNTERSEGEL	70000 E3H	PORCHER IND (FRANCE)
RIPPEN	70000 E91	PORCHER IND (FRANCE)
DIAGONALZELLEN	70000 E91	KOLON IND. (KOREA)
LOOPS	LKI - 10	D-P (GERMANY)
LOOP-VERSTÄRKUNG	SOFT DACRON	D-P (GERMANY)
VERSTÄRKUNG HINTERKANTE	DACRON	R.P.CHINA
RIPPEN-VERSTÄRKUNG	LTN-0.8 STICK	AMAN (GERMANY)
FADEN	SERAFIL 60	AMAN (ALEMANIA)

LEINEN	MATERIALBEZEICHNG	HERSTELLER
TOPLEINEN	DC - 40	LIROS GMHB (GERMANY)
TOPLEINEN	DC - 60	LIROS GMHB (GERMANY)
TOPLEINEN	DC - 100	LIROS GMHB (GERMANY)
TOPLEINEN	12100-50	COUSIN (FRANCE)
MITTELLEINEN	DC - 40	LIROS GMHB (GERMANY)
MITTELLEINEN	DC - 60	LIROS GMHB (GERMANY)
MITTELLEINEN	DC - 100	LIROS GMHB (GERMANY)
MITTELLEINEN	12240-115	COUSIN (FRANCE)
MITTELLEINEN	12470-200	COUSIN (FRANCE)
MITTELLEINEN	16140-70	COUSIN (FRANCE)

MITTELLEINEN	16330-145	COUSIN (FRANCE)
MITTELLEINEN	12100-50	COUSIN (FRANCE)
MITTELLEINEN	12240-115	COUSIN (FRANCE)
STAMMLEINEN	16560-240	COUSIN (FRANCE)
STAMMLEINEN	12470-200	COUSIN (FRANCE)
STAMMLEINEN	16140-70	COUSIN (FRANCE)
STAMMLEINEN	12950-405	COUSIN (FRANCE)
BREMS-STAMMLEINE	TNL-280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
FADEN	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

TRAGEGURTE	MATERIALBEZEICHNG	HERSTELLER
MATERIAL	10148	LIROS GMHB (GERMANY)
FARB INDIKATOR	PAD	TECNI SANGLES (FRANCE)
FADEN	V138	COATS (ENGLAND)
ROLLEN	RF25109	RONSTAN (AUSTRALIA)

## 18.3 TRAGEGURTE

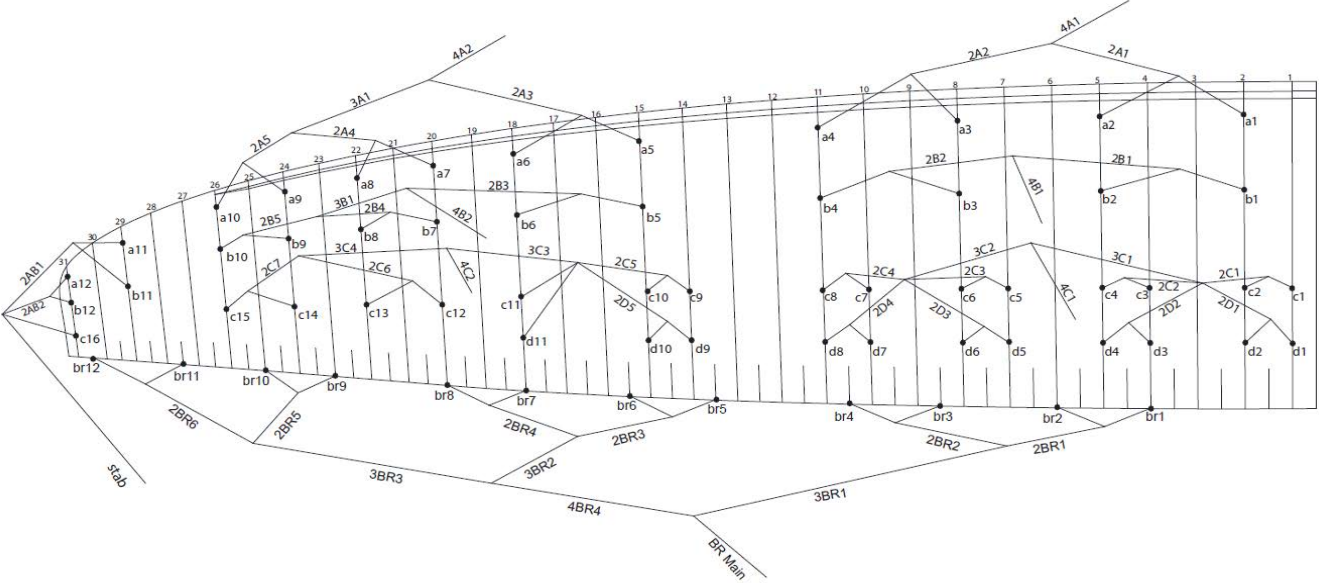
SIZE 21-27



Size 23-25



18.4 LEINENPLAN





## 18.5 LEINENLÄNGEN ARTIK P 21

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

TRAGEGURTLÄNGEN m/m				
A	B	C		
470	470	470	UNBESCHLEUNIGT	
344	374	470	BESCHLEUNIGT	
126	96	0	LAUFLÄNGE	

## 18.6 LEINENLÄNGEN ARTIK P 23

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

TRAGEGURTLÄNGEN m/m					
A	A'	B	C		
470	470	470	470	UNBESCHLEUNIGT	
312	332	352	470	BESCHLEUNIGT	
158	138	118	0	LAUFLÄNGE	

## 18.7 LEINENLÄNGEN ARTIK P 25

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

TRAGEGURTLÄNGEN m/m				
A	A'	B	C	
470	470	470	470	UNBESCHLEUNIGT
312	332	357	470	BESCHLEUNIGT
158	138	113	0	LAUFLÄNGE



## 18.8 LEINENLÄNGEN ARTIK P 27

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

TRAGEGURTLÄNGEN m/m			
A	B	C	
470	470	470	UNBESCHLEUNIGT
312	352	470	BESCHLEUNIGT
158	118	0	LAUFLÄNGE


## 18.9 ZERTIFIZIERUNG

### ARTIK P 21

paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA  
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve  
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30  
info@para-test.com



**Class: C**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG\_0927.2015**

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

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

Model: **Artik P 21**

Serial number:

---

**Configuration during flight tests**

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



Harness used for testing (max weight)	Inspections (whichever happens first)
Harness type <b>ABS</b>	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand <b>Flugsau</b>	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model <b>XX-Lite</b>	Person or company having presented the glider for testing: <b>None</b>
Harness to risers distance (cm) <b>40</b>	
Distance between risers (cm) <b>40</b>	

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


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

### ARTIK P 23

paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA  
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve  
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30  
info@para-test.com



**Class: C**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG\_0928.2015**

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

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

Model: **Artik P 23**

Serial number:

---

**Configuration during flight tests**

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


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

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

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

**para-test.com**

 paragliding by air turquoise

Air turquoise SA  
Rte du Pré-au-Comte B | CH-1844 Villeneuve  
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30  
info@para-test.com

---

**NIVIUK**

Class: **C**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG\_0929.2015**

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

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

Model: **Artik P 25**

Serial number:

---

**Configuration during flight tests**

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	95	Range of speed system (cm)	15
Minimum weight in flight (kg)	75	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	4.1	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	31
Projected area (m2)	20.77		


Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Flugsau	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	XX-Lite	Person or company having presented the glider for testing: <b>None</b>	
Harness to risers distance (cm)	41		
Distance between risers (cm)	44		

---

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

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

**para-test.com**

 paragliding by air turquoise

Air turquoise SA  
Rte du Pré-au-Comte B | CH-1844 Villeneuve  
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30  
info@para-test.com

---

**NIVIUK**

Class: **C**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG\_0930.2015**

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

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

Model: **Artik P 27**

Serial number:

---

**Configuration during flight tests**

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	110	Range of speed system (cm)	14
Minimum weight in flight (kg)	90	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	4.5	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	31
Projected area (m2)	22.46		

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

---

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

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

