

# BETRIEBSANLEITUNG

## PEAK 4



## WILLKOMMEN

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

Der neue PEAK 4 ist ein Gleitschirm für äußerst erfahrenen Piloten, welche höchste Leistung beherrschen und mit anspruchsvollen Gleitschirmen bestens vertraut sind.

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 PEAK 4 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 PEAK 4 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 B-TIPP STALL ALS	
ZUM GEBRAUCH DES HANDBUCHES	2	ABWANDLUNG DES OHRENANLEGENS	9
1. EIGENSCHAFTEN DES PEAK 4	4	10.2 B-STALL	10
1.1. FÜR WEN IST ER GEBAUT WORDEN? 4	4	10.3 STEILSPIRALE	10
2. ZULASSUNG	4	11. WEITERE HINWEISE	10
3. FLUGVERHALTEN	4	11.1 SCHLEPPBETRIEB	10
4. MATERIALIEN	4	11.2 KUNSTFLUG	10
5. LIEFERUMFANG	5	12. ZUSAMMENLEGEN DES	
6. INBETRIEBNAHME	5	GLEITSCHIRMES	11
6.1 GEEIGNETE GURTZEUGE	5	13. NATUR- UND	
6.2 EINSTELLUNG DES BESCHLEUNIGERS	6	LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES	
6.3 BREMSEINSTELLUNGEN	6	VERHALTEN	11
6.4 CHECKLISTE BEI INBETRIEBNAHME	6	14. WARTUNG UND PFLEGE	11
6.5 STARTVERHALTEN	6	14.1 WARTUNG	11
6.6 LANDUNG	7	14.2 LAGERUNG	11
6.7 FLIEGEN IN TURBULENZ	7	14.3 REPARATUREN	11
6.8 DOPPELSITZIGES FLIEGEN	7	14.4 LISTE DER ERSATZTEILE	11
7. BESONDERE FLUGZUSTÄNDE	7	15. ENTSORGUNG	12
7.1 ASYMMETRISCHER KLAPPER	7	16. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG	12
7.2 FRONTKLAPPER	7	17. GARANTIE	12
7.3 TRUDELN	8	18. TECHNISCHE DATEN	13
7.4 SACKFLUG	8	18.1 TECHNISCHE DATEN	13
7.5 FULLSTALL	8	18.2 MATERIALLISTE	14
7.6 LEINENKNOTEN IM FLUG	8	18.3 TRAGEGURTE	15
7.7 VERHÄNGER	8	18.4 LEINENPLAN	16
7.8 ÜBERSTEUERN	9	18.5 ÜBERSICHTSZEICHNUNG	17
8. GEBRAUCH DES BESCHLEUNIGERS	9	18.6 LEINENLÄNGEN PEAK 4 21	18
9. FLIEGEN OHNE		18.7 LEINENLÄNGEN PEAK 4 23	18
BREMSLEINENEINSATZ	9	18.8 LEINENLÄNGEN PEAK 4 25	19
10. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN	9	18.9 LEINENLÄNGEN PEAK 4 27	19
		18.10 ZERTIFIZIERUNG	20



## 1. EIGENSCHAFTEN DES PEAK 4

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

Der PEAK 4 ist für sehr erfahrene und aktive Piloten gebaut worden, welche in Wettbewerben oder Streckenflügen einen Hochleister fliegen wollen.

## 2. ZULASSUNG

Der PEAK 4 ist neben den oben genannten Forderungen natürlich noch den Forderungen der Musterprüfung gerecht geworden. Die Püfanforderungen wurden mit der Einstufung EN-D bestanden. Ein Lasttest mit 8g Belastung wurde von der Schweizer Air.Turquoise Prüfstelle durchgeführt und anstandslos bestanden.

## 3. FLUGVERHALTEN

Der PEAK 4 ist mit dem einmaligen DNA Design von Niviuk ausgestattet. Dadurch erreicht er eine optimale Leistung.

Die Gleitleistung und auch der Geschwindigkeitsbereich des PEAK 4 sind außergewöhnlich.

## 4. MATERIALIEN

Beim PEAK 4 wurden alle technischen Innovationen von NIVIUK Gleitschirmen verwirklicht. Darüber hinaus wurde auch den kleinen Details viel Beachtung geschenkt und so zum Beispiel Harken Rollen verwendet. Die sehr kleinen Rollen an den Tragegurten haben die Leistungsfähigkeit und den Bedienungskomfort des Beschleunigungssystems gesteigert. Keine müden Beine mehr!

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 eines neuen Profils führt zu einer besseren Lastverteilung der angehängten Masse auf die drei Leinenebenen. Die gewählten Leinendurchmesser und Materialien führen zu einer optimierten Widerstandsbilanz und Lastaufnahme.

Des Weiteren wurde für den PEAK 4 die neue SLE, STE (Structured Trailing Edge), DRS, TNT und RAM Technologie aus der Entwicklung der Wettkampf-Prototypen angewandt. Diese basiert auf der führenden Technologie, die für den ICEPEAK 8 verwendet wurde.

Durch die Benutzung der SLE (Structured Leading Edge) erhält die Eintrittskante eine Verstärkung, durch welche sie bei Turbulenzen nicht verformt wird. Die Versteifung führt auch zu einer besseren Umströmung der Anströmkante über die gesamte Spannweite.

Die STE (Structured Trailing Edge) optimiert das Profil durch eine Wölbungs- und Falltenfreie Oberfläche an der Profilhinterkante, wodurch der Profilwiderstand minimiert wird und eine bessere Leistung erzielt wird. Mit DRS wird die Profilhinterkante durch kleine Rippen in Form gehalten und dadurch wird ein Aufblähen in diesem Bereich verhindert. Die Umströmung des Profils wird hierdurch verbessert und der Widerstand vermindert. Das Handling wird durch diese kleinen Rippen besser und präziser, wodurch die Kontrolle über den Schirm größer wird. TNT ist eine technische Revolution, bei der die interne Struktur durch die Verwendung von Nitinol verstärkt wird. Dadurch wird die Profiltreue erhöht und der Schirm erhält eine bessere Leistung. Nitinol ist ein sehr formstabiles und temperaturresistentes Material, welches auch beim Zusammenlegen des Schirmes nicht dauerhaft verformt wird, sondern wieder in seine Ausgangsform zurück findet.

Durch die RAM AIR INTAKE Technologie wird der Innendruck des Gleitschirmes über einen extrem großen Anstellwinkelbereich sehr hoch gehalten, ohne dabei die Umströmung des Profils zu stören.

Das Resultat ist eine optimal gefüllte Kappe über einen großen Geschwindigkeitsbereich, welche auch in Turbulenzen stabil bleibt und höchste Leistung bringt.

Bei dem PEAK 4 wurden Leinen verwendet, welche höchste Leistungen ermöglichen aber auch eine Überprüfung ALLER Leinen nach spätestens 100 Flügen oder 24 Monaten erforderlich macht.

Beim PEAK 4 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 Handbuches.*

## 5. LIEFERUMFANG

Der PEAK 4 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 PEAK 4 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 PEAK 4 ein Speedsystem beigelegt sowie ein kleines Reparaturset mit selbstklebendem Rippstopp-Segeltuch. 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 PEAK 4 vertraut zu machen.

### 6.1 GEEIGNETE GURTZEUGE

Der PEAK 4 hat die EN-D 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 den erwarteten unterscheiden.

## 6.2 EINSTELLUNG DES BESCHLEUNIGERS

Der PEAK 4 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

Der PEAK 4 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!

## 6.4 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 an den innersten A-Leinen auf. Der PEAK 4 füllt sich einfach und erfordert dazu keinen übermäßigen Impuls. Der PEAK 4 neigt nicht zum Überschießen. Die Starteigenschaften des PEAK 4 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 PEAK 4 lässt sich so auch bei starkem Wind gut aufziehen. Dabei wird der Schirm während der Aufziehphase über die B-Tragegurte kontrolliert.

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 PEAK 4 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 PEAK 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 Bremseinsatz. 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 PEAK 4 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 PEAK 4 nicht aggressiv reagieren. Die Wegdrehtendenz zur geklappten Seite ist relativ gering und leicht zu stabilisieren. Stabilisiere die Flugrichtung durch Gewichtsverlagerung und leichten Bremseinsatz 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 Fluggeschwindigkeit aufnehmen.

### 7.2 FRONTKLAPPER

Bei normalen Flugbedingungen macht die Auslegung des PEAK 4 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 weit betätigtem Beschleuniger in turbulenten Verhältnissen. Bei einem Frontklapper fühlt sich die Kappe des PEAK 4 normalerweise wieder selbständig, ohne Tendenz zum Wegdrehen. Die Bremsen sollten vollständig gelöst werden, um die optimale Fluggeschwindigkeit 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 PEAK 4. Trotzdem kann es unter gewissen Umständen eintreten, zum Beispiel, wenn ein Kurvenflug bei sehr langsamer Fluggeschwindigkeit (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 Fluggeschwindigkeit zum Fliegen benötigt. Um dies zu erreichen, löse den Bremsleinendruck progressiv und lasse das Segel wieder anfahren. Die normale Reaktion besteht aus einem seitlichen Abtauchen mit einer Wegdrehtendenz um weniger als 360°.

### 7.4 SACKFLUG

Die Möglichkeit, dass ein Sackflug unabsichtlich passiert, ist aufgrund der Auslegung des PEAK 4 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 PEAK 4 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 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 PEAK 4 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 äußerste A-Leine, die beim PEAK 4 mit dem Stabi verbunden ist. Ziehe an dieser Leine, bis sie straff ist. Dadurch sollte sich der Verhänger lösen. Falls sich der Verhänger nicht lösen lässt, versuche durch Gewichtsverlagerung und gefühlvollem Bremsleieneinsatz 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 PEAK 4 so ausgelegt ist, dass er selbsttätig in eine normale Fluglage zurückkehrt.

## 8. GEBRAUCH DES BESCHLEUNIGERS

Das Profil des PEAK 4 ist so ausgelegt, dass es über den gesamten Geschwindigkeitsbereich stabil fliegt. Bei der Erfüllung der Zulassungsanforderungen EN-D 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 Bremsleieneinsatz, ist die hohe Schule des aktiven Fliegens. Beim Beschleunigen sollte nicht angebremst werden, da es sonst leichter zu Frontklappen kommt.

## 9. FLIEGEN OHNE BREMSLEIENEINSATZ

Falls aus irgendeinem Grund die Bremsleinen nicht benutzt werden können, kann der PEAK 4 auch über die B-Tragegurte und über Gewichtsverlagerung gesteuert werden. Die B-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 B-Tragegurten gebremst werden. Diese Bremsmethode ist nicht so effektiv, wie der normale Bremsleieneinsatz und somit wird die Landegeschwindigkeit höher sein.

## 10. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN

Die Schnellabstiegsmethoden solltest du im Rahmen eines Sicherheitstrainings erlernen.

### 10.1 B-TIPP STALL ALS ABWANDLUNG DES OHRENANLEGENS

Bei den modernen Gleitschirmen dieser Klasse erzeugen angelegte Ohren eine große Wirbelschlepe mit dem Nachteil eines unruhigen Flugverhaltens und dem hohen Risiko des Strömungsabrisse. Es wird daher bei dieser Klasse von Schirmen empfohlen die Flügelenden über die äußersten B-Leinen (2c3 Leinen) einzuklappen.

Diese Abstiegsmethode wurde 2009 von einem NIVIUK Team Pilot erprobt, der einen Prototypen flog, welcher aufgrund seiner

Leinengeometrie keine andere Möglichkeit des Ohrenanlegens zuließ.  
Durchführung: suche die 2c3-Leinen (äußerste B-Stammleinen) 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 freigegeben und den Anstellwinkel kontrollieren.

Diese B3-Technik erlaubt eine komfortable und gut kontrollierbare Erhöhung der Sinkgeschwindigkeit ohne die Gefahr des Verhängens oder eines Sackfluges.

## 10.2 B-STALL

Dieses Manöver kann mit dem PEAK 4 nicht durchgeführt werden.

## 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 Steilspiral 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 PEAK 4 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 PEAK 4 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

Das richtige Zusammenlegen des Gleitschirmes ist wichtig für seine lange Lebensdauer. Er sollte wie ein Akkordeon zusammengelegt werden, wobei die Verstärkungen an der Eintrittskante aufeinandergelagt werden sollen. 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.

## 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.

Du solltest deinen PEAK 4 regelmäßig überprüfen lassen, mindestens nach 100 Flügen oder 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 beigefügten 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 PEAK 4 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

<b>PEAK 4</b>			<b>21</b>	<b>23</b>	<b>25</b>	<b>27</b>
ZELLEN	ANZAHL		75	75	75	75
	GESCHLOSSEN		8	8	8	8
	KAMMERN		25	25	25	25
AUSGELET	FLÄCHE	m <sup>2</sup>	21	23	24,5	26
	SPANNWEITE	m	11,95	12,506	12,907	13,297
	STRECKUNG		6,8	6,8	6,8	6,8
PROJEZIERT	FLÄCHE	m <sup>2</sup>	17,95	19,666	20,94	22,22
	SPANNWEITE	m	9,604	10,051	10,374	10,686
	STRECKUNG		5,14	5,14	5,14	5,14
KRÜMMUG		%	15	15	15	15
TIEFE	MAXIMAL	m	2,15	2,25	2,33	2,4
	MINIMAL	m	0,44	0,46	0,48	0,49
	DURCHSCHNITT	m	1,76	1,84	1,9	1,96
LEINEN	GESAMTLÄNGE	m	182	191	197	203
	MAXIMAL	m	7,1	7,43	7,68	7,9
	ANZAHL		196	196	196	196
	STAMMLEINEN		2/1/3	2/1/3	2/1/3	2/1/3
TRAGEGURTE	ANZAHL	3	A / A' / B	A / A' / B	A / A' / B	A / A' / B
	TRIMMER		KEINE	KEINE	KEINE	KEINE
	BESCHLEUNIGER	m/m	135	135	135	135
ABFLUGGEWICHT	MINIMAL	kg	70	85	95	105
	MAXIMAL	kg	90	105	115	125
GERÄTEGEWICHT		kg	5,1	5,3	5,5	5,8
PRÜFUNG		EN/LTF	D	D	D	D

## 18.2 MATERIALLISTE

LEINENMATERIAL STAMMLEINEN	TEIJIN TNL 280, 220, 140, 080
LEINENMATERIAL 1. GALERIELEINEN	TEIJIN TNL 140, 080, DC 060
LEINENMATERIAL 2. GALERIELEINEN	TEIJIN DC 060, DC 040
MATERIAL OBERSEGEL	SKYTEX 40 9017 E77A
MATERIAL OBERSEGEL ANSTRÖMKANTE	SKYTEX 40 9017 E77A
MATERIAL UNTERSEGEL DESIGN	SKYTEX 40 9017 E38A
MATERIAL UNTERSEGEL	SKYTEX 40 9017 E38A
MATERIAL RIPPEN	SKYTEX 40 9017 E29A
MATERIAL VERSTÄRKUNGEN	D-P W-420
TRAGEGURTE	COUSIN 3455
ROLLEN	HARKEN 224
SCHÄKEL	PEGUET MRDI03.5 S12

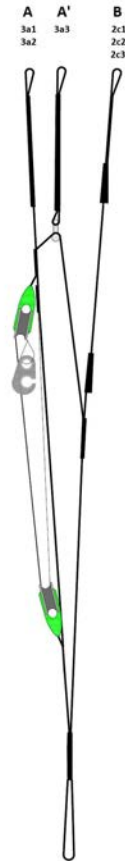
### 18.3 TRAGEGURTE

Das Tragegurtsystem besteht aus 3 Tragegurten.

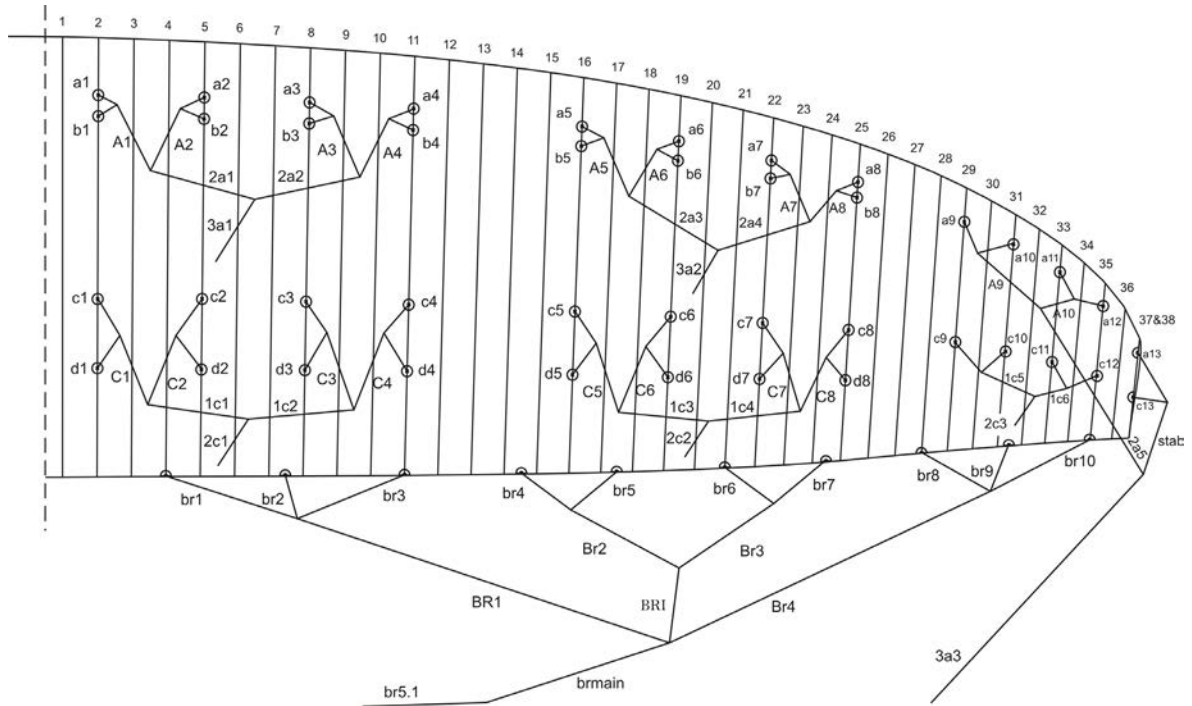
Das Beschleunigungssystem wirkt auf die A- und A'-Gurte. In der Ausgangsstellung sind alle Gurte gleich lang.

Nach Betätigung des Beschleunigers spannen sich zuerst der A-Gurte direkt durch den Zug des Beschleunigungssystems und A' entsprechend der Untersetzung durch den Flaschenzug..

Die Tragegurte sind nicht mit einem Trimmersystem ausgerüstet.

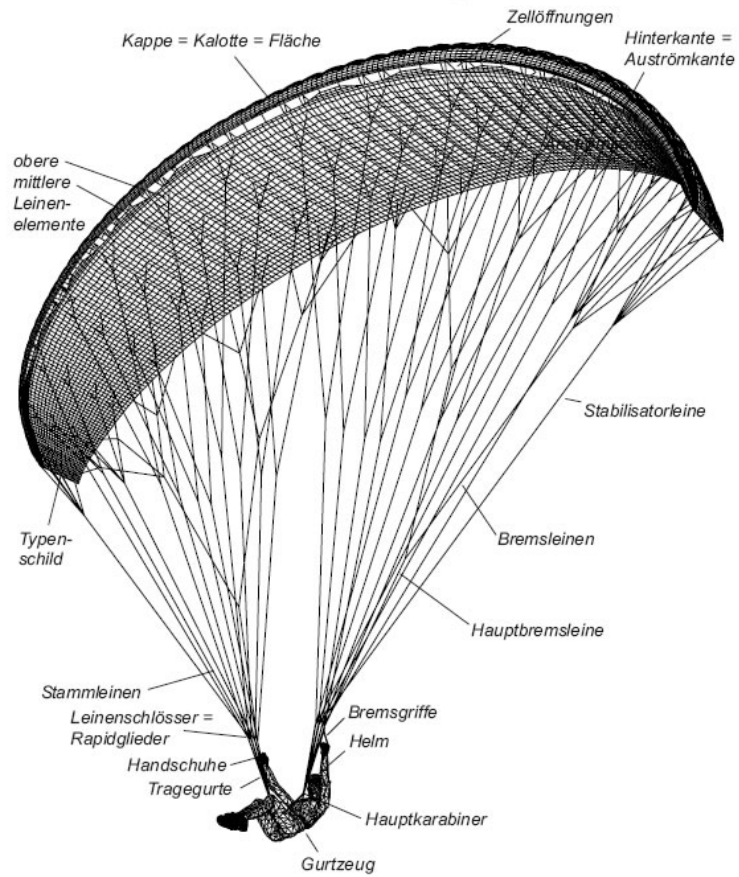


# 18.4 LEINENPLAN





## 18.5 ÜBERSICHTSZEICHNUNG



## 18.6 LEINENLÄNGEN PEAK 4 21

LEINENLÄNGEN m/m					
	A	B	C	D	br
1	6.651	6.616	6.628	6.772	7.381
2	6.529	6.492	6.481	6.642	6.988
3	6.499	6.463	6.454	6.612	6.842
4	6.575	6.542	6.570	6.709	6.792
5	6.451	6.417	6.428	6.559	6.645
6	6.331	6.300	6.297	6.434	6.627
7	6.291	6.263	6.271	6.399	6.769
8	6.339	6.318	6.364	6.467	6.596
9	6.141		6.135		6.565
10	6.043		6.046		6.643
11	5.990		6.005		
12	6.005		6.029		
13	5.893		5.938		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m				
	A	A'	B	
	490	490	490	UNBESCHLEUNIGT
	360	430	490	BESCHLEUNIGT

## 18.7 LEINENLÄNGEN PEAK 4 23

LEINENLÄNGEN m/m					
	A	B	C	D	br
1	7.000	6.968	6.976	7.127	7.724
2	6.865	6.832	6.812	6.982	7.349
3	6.823	6.790	6.770	6.931	7.208
4	6.866	6.836	6.843	6.990	7.158
5	6.764	6.734	6.732	6.870	7.005
6	6.657	6.629	6.618	6.760	6.974
7	6.614	6.589	6.589	6.722	7.124
8	6.648	6.631	6.666	6.775	6.944
9	6.434		6.423		6.912
10	6.354		6.353		6.994
11	6.304		6.316		
12	6.326		6.347		
13	6.200		6.244		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m				
	A	A'	B	
	490	490	490	UNBESCHLEUNIGT
	360	430	490	BESCHLEUNIGT

## 18.8 LEINENLÄNGEN PEAK 4 25

LEINENLÄNGEN m/m					
	A	B	C	D	br
1	7.240	7.207	7.223	7.379	8.036
2	7.101	7.067	7.055	7.230	7.613
3	7.059	7.025	7.012	7.178	7.457
4	7.104	7.073	7.088	7.240	7.406
5	7.000	6.969	6.975	7.117	7.249
6	6.889	6.861	6.858	7.004	7.231
7	6.846	6.820	6.828	6.965	7.385
8	6.881	6.864	6.908	7.020	7.201
9	6.663		6.657		7.168
10	6.581		6.585		7.253
11	6.529		6.547		
12	6.551		6.578		
13	6.421		6.471		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m				
	A	A'	B	
	490	490	490	UNBESCHLEUNIGT
	360	430	490	BESCHLEUNIGT

## 18.9 LEINENLÄNGEN PEAK 4 27

LEINENLÄNGEN m/m					
	A	B	C	D	br
1	7.460	7.426	7.429	7.590	8.280
2	7.328	7.292	7.269	7.448	7.844
3	7.298	7.263	7.243	7.418	7.684
4	7.385	7.354	7.375	7.529	7.596
5	7.251	7.219	7.221	7.367	7.435
6	7.119	7.090	7.077	7.229	7.417
7	7.076	7.049	7.048	7.191	7.577
8	7.130	7.113	7.154	7.268	7.389
9	6.913		6.888		7.356
10	6.804		6.790		7.444
11	6.744		6.744		
12	6.760		6.770		
13	6.634		6.666		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m				
	A	A'	B	
	490	490	490	UNBESCHLEUNIGT
	360	430	490	BESCHLEUNIGT

## 18.6 LEINENLÄNGEN PEAK 4 21

LEINENLÄNGEN m/m					
	A	B	C	D	br
1	6.651	6.616	6.628	6.772	7.381
2	6.529	6.492	6.481	6.642	6.988
3	6.499	6.463	6.454	6.612	6.842
4	6.575	6.542	6.570	6.709	6.792
5	6.451	6.417	6.428	6.559	6.645
6	6.331	6.300	6.297	6.434	6.627
7	6.291	6.263	6.271	6.399	6.769
8	6.339	6.318	6.364	6.467	6.596
9	6.141		6.135		6.565
10	6.043		6.046		6.643
11	5.990		6.005		
12	6.005		6.029		
13	5.893		5.938		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m				
	A	A'	B	
	490	490	490	UNBESCHLEUNIGT
	360	430	490	BESCHLEUNIGT

## 18.7 LEINENLÄNGEN PEAK 4 23

LEINENLÄNGEN m/m					
	A	B	C	D	br
1	7.000	6.968	6.976	7.127	7.724
2	6.865	6.832	6.812	6.982	7.349
3	6.823	6.790	6.770	6.931	7.208
4	6.866	6.836	6.843	6.990	7.158
5	6.764	6.734	6.732	6.870	7.005
6	6.657	6.629	6.618	6.760	6.974
7	6.614	6.589	6.589	6.722	7.124
8	6.648	6.631	6.666	6.775	6.944
9	6.434		6.423		6.912
10	6.354		6.353		6.994
11	6.304		6.316		
12	6.326		6.347		
13	6.200		6.244		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m				
	A	A'	B	
	490	490	490	UNBESCHLEUNIGT
	360	430	490	BESCHLEUNIGT

## 18.8 LEINENLÄNGEN PEAK 4 25

LEINENLÄNGEN m/m					
	A	B	C	D	br
1	7.240	7.207	7.223	7.379	8.036
2	7.101	7.067	7.055	7.230	7.613
3	7.059	7.025	7.012	7.178	7.457
4	7.104	7.073	7.088	7.240	7.406
5	7.000	6.969	6.975	7.117	7.249
6	6.889	6.861	6.858	7.004	7.231
7	6.846	6.820	6.828	6.965	7.385
8	6.881	6.864	6.908	7.020	7.201
9	6.663		6.657		7.168
10	6.581		6.585		7.253
11	6.529		6.547		
12	6.551		6.578		
13	6.421		6.471		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m				
	A	A'	B	
	490	490	490	UNBESCHLEUNIGT
	360	430	490	BESCHLEUNIGT

## 18.9 LEINENLÄNGEN PEAK 4 27

LEINENLÄNGEN m/m					
	A	B	C	D	br
1	7.460	7.426	7.429	7.590	8.280
2	7.328	7.292	7.269	7.448	7.844
3	7.298	7.263	7.243	7.418	7.684
4	7.385	7.354	7.375	7.529	7.596
5	7.251	7.219	7.221	7.367	7.435
6	7.119	7.090	7.077	7.229	7.417
7	7.076	7.049	7.048	7.191	7.577
8	7.130	7.113	7.154	7.268	7.389
9	6.913		6.888		7.356
10	6.804		6.790		7.444
11	6.744		6.744		
12	6.760		6.770		
13	6.634		6.666		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m				
	A	A'	B	
	490	490	490	UNBESCHLEUNIGT
	360	430	490	BESCHLEUNIGT

## 18.10 ZERTIFIZIERUNG

### PEAK 4 21

para-test.com



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

**NIVIUK**

Class: **D**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG\_0945.2015**

Date of issue (DMY): **12. 11. 2015**

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

Model: **Peak 4 21**

Serial number: **Peak 4 1-21**

#### Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	90	Range of speed system (cm)	13.5
Minimum weight in flight (kg)	70	Speed range using brakes (km/h)	14
Glider's weight (kg)	5.1	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	2	Total speed range with accessories (km/h)	31
Projected area (m2)	17.95		

#### Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Niviuk
Harness model	Hamak M

Harness to risers distance (cm)	43
Distance between risers (cm)	44

#### Inspections (whichever happens first)

every 24 months or every 100 flying hours  
Warning! Before use refer to user's manual  
Person or company having presented the glider for testing: **None**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24  
C A B C A A A A D D A D C D A A A B 0 B B A 0 □

### PEAK 4 23

para-test.com



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

**NIVIUK**

Class: **D**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG\_0946.2015**

Date of issue (DMY): **12. 11. 2015**

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

Model: **Peak 4 23**

Serial number: **Peak 4 1-23**

#### Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	105	Range of speed system (cm)	13.5
Minimum weight in flight (kg)	85	Speed range using brakes (km/h)	14
Glider's weight (kg)	5.3	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	2	Total speed range with accessories (km/h)	31
Projected area (m2)	19.66		

#### Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Supair
Harness model	Access M

Harness to risers distance (cm)	43
Distance between risers (cm)	46

#### Inspections (whichever happens first)

every 24 months or every 100 flying hours  
Warning! Before use refer to user's manual  
Person or company having presented the glider for testing: **None**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24  
C A B C A A A A D D A C B D A A D D 0 A A A 0 □

PEAK 4 25

para-test.com



Air Turquoise SA  
Rte du Pré-au-Comble 8 | CH-1844 Villeneuve  
tel. +41 21 955 65 65 | mobile +41 79 202 52 30  
info@para-test.com



**Class: D**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG\_0947.2015**  
Date of issue (DMY): **13. 11. 2015**  
Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**  
Model: **Peak 4 25**  
Serial number: **Peak 4 1-24**

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	115	Range of speed system (cm)	13.5
Minimum weight in flight (kg)	95	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	5.5	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	2	Total speed range with accessories (km/h)	32
Projected area (m2)	20.94		

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 L	Person or company having presented the glider for testing: Olivier Nef
Harness to risers distance (cm)	43	
Distance between risers (cm)	46	

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24  
C A B C A A A A A D A A C F A A A D 0 A A A 0 □

PEAK 4 27

para-test.com



Air Turquoise SA  
Rte du Pré-au-Comble 8 | CH-1844 Villeneuve  
tel. +41 21 955 65 65 | mobile +41 79 202 52 30  
info@para-test.com



**Class: D**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG\_0948.2015**  
Date of issue (DMY): **13. 11. 2015**  
Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**  
Model: **Peak 4 27**  
Serial number: **Peak 4 1-27**

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	125	Range of speed system (cm)	13.5
Minimum weight in flight (kg)	105	Speed range using brakes (km/h)	14
Glider's weight (kg)	5.8	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	2	Total speed range with accessories (km/h)	31
Projected area (m2)	22.22		

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	Gingo 2 L	Person or company having presented the glider for testing: None
Harness to risers distance (cm)	43	
Distance between risers (cm)	46	

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24  
C A B C A A A A A D D D B F A A D B 0 A A A 0 □

