

MANUEL D'UTILISATION ICEPEAK 8



ICEPEAK 8

La règle du jeu change

BIENVENUE

Nous vous souhaitons la bienvenue dans le team Niviuk et nous vous remercions pour la confiance que vous investissez dans nos produits Niviuk.

Nous aimerions vous faire partager le plaisir avec lequel nous avons créé cette aile, ainsi que l'importance et le soin que nous avons consacrés à la conception et à la fabrication de ce nouveau modèle dans le but de vous offrir un maximum de plaisir à chaque vol.

L'ICEPEAK 8 est notre réponse : une voile haute performance, conçue, dessinée, confectionnée pour les pilotes les plus exigeants. Le résultat : une voile avec plus de 2000 pièces qui donnent sens et caractère à son profil.

Nous sommes sûrs que voler avec cette voile vous sera profitable et que vous comprendrez très vite la signification de notre slogan :

“Donner de l'importance à ces petits détails qui construisent les grandes choses”.

Ceci est le manuel d'utilisation, nous vous conseillons de le lire attentivement.

L'équipe NIVIUK.

NIVIUK GLIDERS 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

MANUEL D'UTILISATION

NIVIUK Gliders ICEPEAK 8

Ce manuel vous offre toutes les informations nécessaires pour que vous vous familiarisiez avec les caractéristiques principales de votre nouvelle voile.

Bien que ce manuel vous informe au sujet de cette aile, il ne vous procure pas les instructions de pilotage. L'apprentissage du vol peut seulement être garanti dans une école de la Fédération de Vol Libre de votre pays.

Il est de toute façon très utile de lire attentivement le manuel de votre nouvelle voile ICEPEAK 8.

Des lésions sérieuses peuvent être les conséquences d'une mauvaise utilisation de cet équipement.

L'apprentissage de cette voile de compétition réclame de l'humilité et de la patience, y compris pour les pilotes de haut niveau. Les pilotes n'ayant pas le niveau de compétiteurs doivent s'abstenir de voler sous ce parapente, afin de garantir un vol sans problèmes. Toutes les indications prodiguées dans ce manuel ont un caractère informatif et ont pour but de prévenir les situations de vol exposées et potentiellement dangereuses.

SOMMAIRE

BIENVENUE	2	5.4 360 DEGRES	13
MANUEL D'UTILISATION	2	5.5 LA DESCENTE DOUCE	13
1. CARACTERISTIQUES	4	6. METHODES SPECIALES DE VOL	13
1.1 A QUI EST-ELLE DESTINEE?	4	6.1 TREUILLAGE	13
1.2 HOMOLOGATION	4	6.2 VOL ACROBATIQUE	13
1.3 COMPORTEMENT EN VOL	4	7. INSTRUCTIONS DE PLIAGE	14
1.4 ASSEMBLAGE, MATERIAUX	5	8. SOIN ET MAINTENANCE	14
1.5 ELEMENTS, COMPOSANTS	6	8.1 MAINTENANCE	14
2. DEBALLAGE ET ASSEMBLAGE	6	8.2 STOCKAGE	14
2.1 CHOISISSEZ LE BON ENDROIT	6	8.3 REVISION ET CHECK-UP	15
2.2 PROCEDURE	6	8.4 REPARATIONS	15
2.3 ASSEMBLAGE DE LA SELLETTE	6	8.5 CHANGEMENT DES SUSPENTES	15
2.4 TYPE DE SELLETTE	6	9. SECURITE ET RESPONSABILITE	16
2.5 ASSEMBLAGE DE L'ACCELERATEUR	7	10. GARANTIE	16
2.6 INSPECTION ET GONFLAGE SUR LE SOL	7	11. DONNÉES TECHNIQUES	17
2.7 AJUSTEMENT DES FREINS	7	11.1 INFORMATIONS GENERALES	17
3. LE PREMIER VOL	7	11.2 INFORMATIONS TECHNIQUES:	
3.1 LE CHOIX DU BON ENDROIT	7	CIVL COMPETITION CLASS	17
3.2 PREPARATION	8	11.3 INFORMATIONS SUR LE SUSPENTAGE	18
3.3 PLAN DE VOL	8	11.4 PLAN DE SUSPENATGE	19
3.4 LISTE DE CONTROLE PREVOL	8	11.5 DIMMENSION DU SUSPENTAGE 22	20
3.5 GONFLAGE, CONTROLE, DECOLLAGE	8	11.6 DIMMENSION DU SUSPENTAGE 24	21
3.6 ATTERRISSAGE	8	11.7 DIMMENSION DU SUSPENTAGE 26	22
4. EN VOL	8	11.8 PLAN DES LIGNES DE PLIAGE	23
4.1 VOLER EN TURBULENCES	8	11.9 LONGUEUR TOTALE	26
4.2 CONFIGURATIONS POSSIBLES	8	11.10 PLAN DES ELEVATEURS	28
4.3 L'UTILISATION DE L'ACCELERATEUR	10	11.11 POINTS D'ATTACHE	29
4.4 VOLER SANS FREINS	10	11.12 BANDES DE TENSION	30
4.5 NŒUDS EN VOL	10	11.13 RAIDISSEURS	31
5. PERDRE DE L'ALTITUDE	10	11.14 DIAGONALES	32
5.1 OREILLES	10	11.15 ENTRÉES D'AIR	33
5.2 LA TECHNIQUE DES 4C3	12	12. HOMOLOGATION	34
5.3 ÉLÉVATEURS B	13		



1. CARACTERISTIQUES

1.1 A QUI EST-ELLE DESTINEE?

L'ICEPEAK 8 est destinée à des pilotes avec une solide expérience et une très bonne base de vol. Conçue principalement pour la compétition, elle est un concentré de performances. Son plané, sa capacité d'ascension rapide en thermique et sa vitesse de vol sont ses points forts. Cerise sur le gâteau, cette machine présente un niveau de sécurité rarement atteint dans cette catégorie de voiles, avec une pénétration parfaite de la masse d'air.

Description des compétences, de l'expérience et du niveau requis pour le pilote pour ce type de voile :

Pour les pilotes expérimentés dans les techniques de récupération de la voile, qui volent très souvent, qui disposent d'une longue expérience de vol en conditions de turbulences, et qui acceptent les conséquences propres à ce type d'aile sur le vol.

1.2 HOMOLOGATION

L' ICEPEAK 8 a satisfait d'emblée à toutes les exigences de la norme européenne CIVL Competition Class. Toutes les certifications ont été réalisées au sein des installations du laboratoire de tests suisse Air Turquoise.

Toutes les tailles ont passé l'épreuve sans difficulté. Au test de charge, la voile a répondu sans problème à l'exigence de résistance aux 8G de force de traction.

Le résultat de l'homologation place l' ICEPEAK 8 dans toutes ses tailles dans la classe CCC.

Nous recommandons aux pilotes de prêter la plus grande attention au résumé du test de vol réalisé par le laboratoire chargé de l'homologation et, plus particulièrement, aux commentaires du pilote du test.

Dans le rapport, nous trouvons toute l'information nécessaire pour savoir comment réagit la voile face à chacune des manœuvres testées.

Il est important de remarquer que, d'une taille à l'autre, la réaction à la manœuvre peut varier, mais aussi qu'au sein d'une même taille, selon que la charge soit maximale ou minimale, le comportement et les réactions de la voile peuvent être différents.

Description des caractéristiques du vol classe CCC:

Il s'agit de voiles avec des caractéristiques de vol exigeantes et particulières, avec des réactions potentiellement violentes en turbulence et face aux erreurs du pilote. La récupération en vol normal requiert une intervention précise du pilote.

Pour consulter le détail des tests de vol et le numéro d'homologation correspondant, voir les dernières pages ou www.niviuk.com

1.3 COMPORTEMENT EN VOL

Concevoir une voile avec ces performances, en gardant en même Elle est pourvue d'un profil conçu pour tirer le meilleur parti du flux de l'air et pour maximiser le rendement. Plus compacte, elle dispose d'un intérieur mieux défini. De nouveaux matériaux sont utilisés, afin de garantir la résistance nécessaire pour supporter les rudesses extrêmes de la compétition.

Excellente sensation en thermique, meilleur taux d'ascension et de chute. La somme des technologies appliquées permet de conserver une stabilité élevée avec l'accélérateur à fond et un virage exceptionnel pour une voile deux lignes. Plus vive, mais avec le même fond discipliné que ses

devancières.

Son envergure de 7.6, ses deux lignes de suspentes, réclament quelques heures de familiarisation pour les pilotes qui n'ont jamais volé avec ce type d'aile, mais ils ne se sentiront en rien déçus par la voile, bien au contraire ; l'information que transmet l'ICEPEAK 8 est claire et efficace. La voile a tendance, par elle-même, à entrer dans le thermique ou à suivre la masse d'air la plus ascendante.

En thermique, vous constaterez que vous contrôlez une voile avec une capacité supérieure de pénétration dans le noyau. Sur ce terrain, l'ICEPEAK 8 vous apporte plus que ce que vous pouvez imaginer. En termes de finesse et de rapidité, la ICEPEAK 8 s'avère surprenante parce qu'elle permet au pilote, sans avoir recours à l'accélérateur, de ressentir l'information transmise par la voile et d'anticiper ses mouvements, y compris à haute vitesse, car la voile reste solide et communicative. L'accélérateur de l'ICEPEAK 8 est progressif. Vous pourrez ressentir une vraie accélération sans perte de finesse dans la première moitié de l'accélérateur. L'aile est très homogène, elle vole vite et loin. La seconde moitié de l'accélérateur est un enchaînement de plaisirs et offre une accessibilité sans tracas – jusqu'à 100% si la masse d'air le permet. Elle maintient une finesse surprenante jusqu'au bout.

Si vous êtes déjà un pilote Niviuk, les avancées présentes sur cette voile ne cesseront de vous surprendre. Si c'est la première fois que vous montez à bord d'une de nos voiles, profitez-en !

1.4 ASSEMBLAGE, MATERIAUX

La ICEPEAK 8, en plus de jouir de toutes les techniques utilisées dans le reste de la gamme, dispose de petits éléments destinés, d'une part, à améliorer le confort du pilote et, d'autre part, à améliorer le rendement grâce aux SLE, STE et au nouveau bord d'attaque RAM AIR INTAKE.

La prodigieuse architecture intérieure de l'ICEPEAK 8 requiert une

répartition des charges beaucoup plus complexe que sur les autres voiles de sa catégorie: il faut répartir le poids sur les deux lignes de suspentes qui la composent. Le choix du matériel et de l'épaisseur du suspentage ont été étudiés pour obtenir une résistance minimale à l'air mais avec une totale sécurité de la charge.

Des 230 suspentes montées sur l'ICEPEAK 8, aucune ne dispose de gaine, toutes sont exposées aux abrasions propres à notre sport. Cette particularité fait que les révisions du suspentage doivent être réalisées après les 30 premières heures de vol pour vérifier que les mesures se maintiennent. Nous ne devons pas oublier que nous utilisons des suspentes avec de grandes performances mais qui nécessitent un contrôle rigoureux avant chaque vol ainsi qu'un entretien approprié.

Le tissu utilisé, comme dans tout le reste de notre gamme, est choisi parmi les meilleurs tissus du marché, offrant légèreté, longévité et résistance sans perte de couleur.

Pas de place pour un millimètre d'erreur dans le processus de fabrication, venant de l'ordinateur d'Olivier directement vers la découpe du tissu. Le découpage est fait section par section d'une façon extrêmement méticuleuse. Le numérotage et le marquage de chaque pièce se font de la même façon, évitant toute erreur.

Les suspentes sont faites de manière semi-automatique, les coutures sont finalisées sous supervision de nos spécialistes.

Le puzzle d'assemblage devient plus facile en utilisant cette méthode. Nous économisons en ressources en améliorant le contrôle de la qualité.

Toutes les ailes Niviuk passent un contrôle final extrêmement efficace. Toutes les parties de la coupole sont coupées et assemblées sous des conditions strictes, imposées par l'automatisation du processus. Toutes les lignes de chaque aile sont mesurées individuellement une fois que l'assemblage est fini.

Chaque voile est contrôlée individuellement et visuellement à la fin de l'assemblage. Chaque aile est emballée suivant les instructions de maintenance et de conservation, prévues pour les matériaux haut de gamme.

Les parapentes Niviuk sont fabriqués avec des matériaux de premier ordre, comme le recommandent les performances, la durabilité et les exigences d'homologation du marché d'aujourd'hui.

Vous trouverez les informations sur les matériaux utilisés à la fin de ce manuel.

1.5 ELEMENTS, COMPOSANTS

L'ICEPEAK 8 est livrée à son propriétaire avec une série de composants qui, quoique non indispensables, sont utiles à l'usage, le transport et le stockage d'un parapente :

Un nouveau sac à dos Kargo, conçu pour faire de la place aux sellettes de compétition (type Drifter). Il nous permet de transporter tout l'équipement sans problème d'espace et avec un grand confort.

Un NKare Bag pour faciliter la tâche qui consiste à rassembler notre ICEPEAK 8 de manière optimale. Il permet en plus de maintenir la voile protégée durant le stockage et le transport. Une ceinture de compression réglable nous permettra de compacter le NKare Bag, en empêchant que l'air n'en augmente le volume.

Un kit de réparation de la voile ripstop autoadhésif de la même couleur que votre aile et des pièces de rechange pour les sécurités des maillons.

2. DEBALLAGE ET ASSEMBLAGE

2.1 CHOISISSEZ LE BON ENDROIT

Nous vous recommandons de déballer et d'assembler votre parapente sur une pente école, ou encore mieux sur une surface plate sans obstacles et sans vent. Ces conditions vous permettront d'effectuer pas à pas les instructions d'assemblage et de gonflage de votre NIVIUK ICEPEAK 8.

Nous recommandons qu'un revendeur supervise la procédure entière, il est le seul à être compétent en cas de doute, et ceci d'une façon professionnelle.

2.2 PROCEDURE

Sortez le parapente du sac à dos, ouvrez-le et étalez-le avec les suspentes sur l'intrados. Positionnez l'aile comme si vous alliez la gonfler. Contrôlez l'état du tissu et des suspentes, vérifiez qu'il n'y ait pas d'anomalies, contrôlez que les maillons qui attachent les suspentes aux élévateurs sont bien fermés. Identifiez et démêlez les suspentes des élévateurs A, A', B, les freins et les élévateurs correspondants. Vérifiez qu'il n'y ait pas de nœuds ou de cravates.

2.3 ASSEMBLAGE DE LA SELLETTE

Positionnez correctement les élévateurs sur les mousquetons. Il ne peut y avoir des twists et l'ordre doit être respecté. Vérifiez que les mousquetons soient bien fermés.

2.4 TYPE DE SELLETTE

L'ICEPEAK 8 a été homologuée CCC. Ce certificat lui permet de voler avec la plupart des sellettes qui se vendent sur le marché actuel, y compris celles de type « cocon ».

Nous recommandons d'ajuster la ceinture ventrale selon la distance d'homologation entre les mousquetons de la sellette. Ce réglage varie selon la taille de la sellette:

Largeur 41 cm / Hauteur 46cm

Nous devons tenir compte du fait qu'un mauvais ajustement de cette séparation entre les mousquetons peut affecter le contrôle de la voile ; une séparation excessive donne plus de sensations mais peut affecter la stabilité de l'aile. Et au contraire, une séparation trop étroite entraîne plus de stabilité, mais aussi une perte de sensations et un risque de twist en cas de fermeture très violente.

Tout changement de ces conditions peut affecter les performances et les réactions de votre aile. Dans ce cas, l'aile ne se trouve plus dans les conditions d'homologation.

2.5 ASSEMBLAGE DE L'ACCELERATEUR

Le mécanisme d'accélération de l'ICEPEAK 8 fonctionne quand on pousse avec les pieds sur la barre d'accélération. Le système doit être réglé de manière appropriée et est différent pour chaque type de sellette; le pilote doit en tenir compte pour l'installer.

La plupart des sellettes sont équipées d'un système d'accélération préinstallé. Il faut juste raccorder l'accélérateur à ce système et ajuster la longueur pour une utilisation correcte. La longueur varie selon la longueur des jambes du pilote.

Nous vous conseillons d'installer et de régler l'accélérateur sur un équipement spécialement conçu pour cela : la plupart des écoles possèdent ce genre d'équipement.

2.6 INSPECTION ET GONFLAGE SUR LE SOL

Une fois tout contrôlé, et après vous être assuré qu'il n'y ait pas trop de vent, gonflez votre aile autant de fois que nécessaire pour vous familiariser avec son comportement. L'ICEPEAK 8 gonfle facilement et doucement. Un excès d'énergie n'est pas nécessaire, l'aile gonfle avec

un minimum de pression sur la sellette quand vous avancez. Vous pouvez aider ce mouvement en utilisant les élévateurs A, mais ne poussez pas trop fort, il faut juste accompagner la montée naturelle de l'aile.

Nous vous recommandons de vous familiariser avec la manière dont les caissons de l'ICEPEAK 8 prennent l'air depuis le sol. Un pré-gonflage doux, jusqu'à obtenir un certain volume d'air à l'intérieur, constitue une bonne technique.

2.7 AJUSTEMENT DES FREINS

La longueur des freins est ajustée à l'usine pendant l'assemblage et ceci selon les critères de l'homologation. Mais on peut en changer la longueur selon le style de pilotage. Nous conseillons cependant de voler d'abord un certain temps avec la longueur originale, et ceci dans le but de se familiariser avec le comportement original de l'ICEPEAK 8. Si vous changez la longueur des freins, il faut défaire le nœud, glisser la suspente à travers le nœud jusqu'à la longueur désirée, et ensuite resserrer le nœud fermement. Cet ajustement devrait être effectué par du personnel qualifié. Il faut vérifier que cet ajustement ne FREINE pas l'aile en permanence. Les deux lignes de freins doivent être symétriques et de mesures égales. Les deux nœuds les plus utilisés sont le nœud de chaise ou en huit.

En changeant la longueur des freins, on doit vérifier que ceux-ci ne fonctionnent pas quand l'accélérateur est utilisé. Quand nous accélérons, la voile tourne sur les B, en faisant se relever le bord de fuite. Nous devons donc vérifier que le frein est bien ajusté en fonction de cette longueur extra en phase d'accélération.

3. LE PREMIER VOL

3.1 LE CHOIX DU BON ENDROIT

Nous recommandons que vous fassiez votre premier vol avec votre ICEPEAK 8 sur une pente école ou bien sur un site que vous pratiquiez régulièrement.

3.2 PREPARATION

Pour déballer et préparer votre ICEPEAK 8, répétez les procédures du chapitre 2 DEBALLAGE ET ASSEMBLAGE.

3.3 PLAN DE VOL

Concevez votre plan de vol avant le décollage pour éviter des erreurs de pilotage.

3.4 LISTE DE CONTROLE PREVOL

Une fois que vous êtes prêt, mais avant le décollage, faites encore une inspection de votre équipement ; vérifiez l'installation correcte de l'ensemble et l'absence de nœuds dans les suspentes. Vérifiez si les conditions aérologiques correspondent bien à votre niveau de vol.

3.5 GONFLAGE, CONTROLE, DECOLLAGE

L'ICEPEAK 8 gonfle très facilement et ne nécessite pas beaucoup d'énergie. Elle n'a pas de tendance à dépasser. Le gonflage peut se faire sans crainte, pour aboutir à une phase de temporisation suffisante pour exercer un contrôle visuel avant de décider de courir et de décoller.

Si la vitesse du vent le permet, nous conseillons un gonflage face à la voile. Cette façon de faire vous permet un meilleur contrôle visuel de la voile. L'ICEPEAK 8 est particulièrement facile à contrôler dans cette configuration en vent fort. Un vent de 25 à 30 Km/h est considéré comme fort.

La préparation et le positionnement de la voile sur le décollage sont très

importants. Choisissez l'endroit approprié en fonction de la direction et de la force du vent. Positionnez la voile de manière arrondie en respectant la forme de l'aile en vol. Tout ceci contribuera à vous permettre de réaliser un beau décollage.

3.6 ATERRISSAGE

L'ICEPEAK 8 atterrit parfaitement : à la demande du pilote, elle transforme la vitesse en sustentation en un bel arrondi, tout en permettant une marge d'erreur énorme. Il n'est pas recommandé de faire un tour de frein pour améliorer l'efficacité du freinage.

4. EN VOL

4.1 VOLER EN TURBULENCE

L'ICEPEAK 8 dispose d'un excellent profil pour affronter les différentes situations aérologiques dans les meilleures conditions de pilotage et de stabilité. Elle réagit admirablement en vol passif, c'est-à-dire sans intervention du pilote; elle offre donc un très haut degré de sécurité en conditions turbulentes. Néanmoins il est très important que le pilote évolue dans des conditions aérologiques correspondant à son niveau de pilotage. Le facteur ultime de sécurité est le pilote lui-même.

Nous recommandons que le pilote vole de manière active, en faisant les corrections appropriées pour contrôler sa voile. Il doit terminer sa correction pour redonner la vitesse à sa voile.

Il ne faut pas que le pilote corrige trop longtemps, ceci pourrait entraîner la voile dans des conditions critiques de vol. En cas de besoin, contrôlez la situation en faisant les ajustements nécessaires et rétablissez de suite la vitesse requise.

4.2 CONFIGURATIONS POSSIBLES

Nous recommandons d'accorder la plus grande attention au rapport du test de vol réalisé par le laboratoire chargé de l'homologation et, plus particulièrement, aux commentaires du pilote du test. Point 25 du test de vol.

Dans le rapport, nous retrouvons toute l'information nécessaire pour savoir comment réagit notre nouvelle voile face à chacune des manœuvres testées.

Il est important de remarquer que d'une taille à l'autre, le type de réaction à la manœuvre peut varier, y compris au sein d'une même taille: selon que la charge soit maximale ou minimale, le comportement et les réactions de la voile peuvent différer.

Disposer de cette information est fondamental pour savoir comment réagira notre voile face à ces manœuvres dans un vol réel et pouvoir ainsi affronter ces situations avec la meilleure des garanties possibles.

Pour vous entraîner à ces figures, nous vous conseillons de vous exercer sous la supervision d'une école compétente, dans le cadre d'un stage de type SIV.

Fermeture asymétrique

Même si l'ICEPEAK 8 a un profil très stable, certaines conditions météorologiques turbulentes pourraient être la cause d'une fermeture asymétrique. Ceci se produit dans la plupart des cas quand le pilote n'a pas senti arriver la réaction de la voile. Juste avant la fermeture, le pilote sent une diminution de la pression sur les freins et sur la sellette. Pour éviter cette fermeture il faut mettre de la pression sur le frein du côté qui pourrait se fermer pour augmenter l'angle d'incidence. Si la fermeture se produit, l'ICEPEAK 8 ne va pas réagir violemment, la tendance de virage est graduelle et facile à contrôler. Déplacez le poids de votre corps sur le côté qui est encore ouvert pour contrer le virage et pour maintenir le 8 cap. La fermeture se rouvrira normalement d'elle-même, mais si cela ne se produit pas, freinez complètement le côté fermé (100%). Allez-y avec fermeté. Il se pourrait qu'il faille répéter ce mouvement pour provoquer la

réouverture. Faites attention à ne pas sur-commander le côté qui est encore ouvert (contrôle du virage). Une fois que la fermeture est résolue, laissez la voile reprendre sa vitesse.

Vrille à plat

Cette configuration est hors du comportement de vol normal de l'ICEPEAK 8.

Néanmoins, certaines circonstances pourraient provoquer cette configuration, comme par exemple essayer de tourner quand l'aile vole très lentement (parce qu'on la freine beaucoup). Il n'est pas facile de donner une réponse à ce genre d'incident car tout dépendra des circonstances de vol. Tenez compte du fait qu'il faut restaurer le vent relatif sur le profil. Pour y arriver, réduisez progressivement la pression sur les freins pour que la voile reprenne de la vitesse. La réaction attendue est une abattée avec une amorce de virage inférieure à 360° avant le retour au vol normal.

Décrochage parachutal

Si cela se passe, le sentiment est celui d'une voile qui n'avance pas. Vous sentez une sorte d'instabilité et un manque de pression sur les freins bien que l'aile semble bien gonflée. La bonne réaction est de relâcher la pression sur les freins et d'exercer une pression en avant sur les A, ou - autre solution - pencher le corps sur un des côtés SANS FREINER.

Décrochage complet

La possibilité que votre voile se trouve dans cette situation est très invraisemblable en vol normal. Ceci pourrait se produire en volant à très basse vitesse et en sur-pilotage dans une série de manœuvres en conditions turbulentes fortes. Pour provoquer un décrochage complet, il faut freiner symétriquement pour que la voile vole à sa vitesse minimale ; une fois arrivé dans cette situation, continuez à freiner jusqu'à 100 % et gardez les freins dans cette position. La voile va tomber en arrière pour après se positionner au-dessus de la tête avec un léger basculement, dont l'ampleur dépendra de la façon dont la manœuvre aura été effectuée. En effectuant un décrochage, il ne peut y avoir d'hésitation,

pas une seconde. Ne relâchez pas les freins quand vous êtes à moitié de la manœuvre. Ceci pourrait provoquer une abattée vigoureuse, avec le risque que la voile se trouve en dessous de vos pieds. Il est très important que vous gardiez la pression sur les freins jusqu'à ce que la voile se stabilise au dessus de la tête.

Pour retourner au vol normal, il faut relâcher progressivement et symétriquement les freins. De cette façon, la voile va reprendre de la vitesse en terminant son action au point le plus avancé devant le pilote. La voile va donc plonger en avant, ceci est nécessaire pour que le vent relatif se réinstalle sur le profil. Il ne faut pas sur-commander les freins à ce stade car la voile doit reprendre de la vitesse pour sortir de ce décrochage.

Si vous avez à contrôler une fermeture frontale, mettez de la pression sur les freins brièvement et symétriquement, même si la voile se trouve encore au-dessus de la tête.

Cravate

Une cravate peut se produire après une fermeture asymétrique : la partie extérieure de l'aile est coincée entre les suspentes. Cette situation peut très vite provoquer un virage de la voile, dépendant de l'importance de la cravate. Les actions de correction sont les mêmes que dans le cas d'une fermeture asymétrique : contrôlez la tendance de virage en freinant du côté opposé et penchez votre poids pour contrer le virage. Au plus vite, localisez la suspente qui va jusqu'au stabilisateur qui est coincé. Cette suspente est d'une couleur différente et fait partie des suspentes extérieures de l'élévateur A'. Tirez dessus jusqu'à ce qu'elle soit tendue, ceci devrait libérer la voile. Si vous n'arrivez pas à résoudre le problème, volez jusqu'au lieu d'atterrissage le plus proche en contrôlant le cap avec le corps et un peu de pression sur l'autre frein. Faites attention, en défaisant la cravate, de ne pas voler trop près de la montagne ou d'autres pilotes. Vous pourriez perdre le contrôle de votre voile et causer une collision.

Sur-pilotage

La plupart des incidents de vol sont causés par des erreurs de pilotage, il y a un enchaînement d'incidents à la suite de configurations anormales de vol (une cascade d'incidents). Il faut se rappeler que le sur-pilotage mène à des niveaux de fonctionnement critiques. La ICEPEAK 8 est conçue pour restaurer le vol normal d'elle-même, ne la sur-pilotez pas ! En général, on peut dire que les réactions de la voile, à la suite d'un sur-pilotage, ne sont pas le résultat de l'action elle-même ou de son intensité, mais de la durée de la manœuvre. Il faut que le profil reprenne sa vitesse normale après toute action.

4.3 L'UTILISATION DE L'ACCELERATEUR

Le profil de l'ICEPEAK 8 a été conçu pour voler de façon stable dans toute la plage de vitesse. L'accélérateur est un outil fortement utilisé en compétition, il est nécessaire de vous entraîner régulièrement à cette pratique pour pouvoir ressentir au mieux votre voile et anticiper d'éventuelles fermetures. Nous vous conseillons d'avoir un pilotage actif et fin aux pieds avec l'accélérateur, qui s'éloigne du "tout ou rien" qui peut être source de fermetures par manque d'anticipation.

Quand vous accélérez votre voile, le profil devient plus sensible aux turbulences et s'approche plus d'une possible fermeture frontale. Si vous sentez une diminution de pression, relâcher un peu l'accélérateur et mettez un peu de pression sur les freins pour augmenter l'incidence de vol du profil. N'oubliez pas de rétablir la vitesse normale de vol après avoir corrigé l'incident. Il est déconseillé de voler accéléré près d'un relief ou dans des circonstances fortement turbulentes. Au besoin, vous devrez doser vos mouvements lorsque vous cesserez de pousser sur l'accélérateur, et équilibrez également le mouvement par la traction sur les lignes de freins. Ce mouvement dosé avec l'accélérateur est considéré comme un pilotage actif.

Les élévateurs de l'Icepeak 8 comprennent des limiteurs qui préviennent l'usage incorrect de l'accélérateur. Ces limiteurs ne doivent pas être ajustés, changés ou éliminés.

4.4 VOLER SANS LES COMMANDES

L'ICEPEAK 8 appartient à la nouvelle génération de voiles classe CCC, avec deux élévateurs permettant aux pilotes de diriger leur aile avec les élévateurs de derrière. Les élévateurs arrière de l'ICEPEAK 8 sont équipés de poignées prévues dans ce but.

L'ICEPEAK 8 peut être commandée de manière classique dans aucun problème, en utilisant les freins. Cependant, la tendance au sein des pilotes de la catégorie supérieure, depuis l'apparition des deux élévateurs, qui veut que le pilotage s'opère grâce aux élévateurs arrière, indique que l'utilisation de cette technique apporte des améliorations dans les longues transitions en permettant un contrôle plus précis sur l'aile sans avoir à jouer avec les freins tout en maintenant l'accélérateur.

4.5 NŒUDS EN VOL

La meilleure façon pour éviter ces nœuds et emmêlements est de bien inspecter les suspentes avant de gonfler l'aile pour décoller. Si vous découvrez un nœud juste avant le décollage, arrêtez immédiatement de courir et ne décollez pas. Si vous avez décollé avec un nœud, vous aurez à compenser la dérive en vous penchant de l'autre côté du nœud et en même temps en freinant du même côté. De cette façon vous pouvez gentiment tirer au frein pour voir si le nœud se défait. Vous pouvez aussi essayer d'identifier la suspente avec le nœud et ensuite essayer de défaire le nœud en tirant dessus. N'essayez jamais de défaire un nœud près d'un relief. Si le nœud est trop serré, volez gentiment et en toute sécurité vers un endroit proche pour atterrir. Soyez très prudent quand vous essayez de défaire un nœud. S'il y a un nœud ou si les suspentes sont en désordre, ne freinez pas trop fort. Il y a en effet un risque d'augmenter les chances de décrochage ou de vrille à plat. Vérifiez qu'il n'y ait pas d'autres pilotes volant tout près.

5. PERDRE DE L'ALTITUDE

Le fait de savoir descendre en se servant de différentes techniques est une ressource importante à utiliser en certaines circonstances. Le choix de la méthode de descente dépendra de la situation particulière. Nous vous recommandons d'apprendre ces méthodes sous la supervision d'une école compétente.

5.1 OREILLES

Les oreilles sont une technique de descente modérée de -3 à -4m/s. La vitesse au sol diminue de 3 à 5km/h et le pilotage est limité. Cela augmente aussi l'angle d'incidence et la charge de l'aile sur la superficie qui reste ouverte. Pour rétablir la vitesse horizontale et l'angle d'incidence, nous pourrions accélérer une fois que les oreilles sont stabilisées.

Pour réaliser cette figure, prenez la suspente de l'élévateur A' des deux côtés, le plus haut possible, et tirez vers l'extérieur et vers le bas. Vous remarquerez que l'aile se plie en partant des extrémités. Pour rouvrir la voile, lâchez les suspentes et elle s'ouvrira seule. Si ce n'est pas le cas, freinez progressivement un côté puis l'autre. La réouverture est recommandée de manière asymétrique pour ne pas compromettre l'angle d'incidence, a fortiori si vous êtes près du sol ou en situation de turbulences.

Attention au risque de décrochage !

Le fait d'aller chercher la suspente « 4a3 » pour faire les oreilles implique que, sans le vouloir, vous êtes en train de jouer sur les freins. La même chose se produit lorsque nous avons la suspente « 4a3 » en main et que nous maintenons les oreilles ; à nouveau, nous sommes en train de jouer sur les freins sans le vouloir. Cela génère une diminution de la vitesse, en plus du fait que ladite manœuvre freine l'aile.

L'ICEPEAK 8 possède une voûte très prononcée, due à son design dernière génération. Faire les oreilles implique donc une augmentation plus importante de la résistance. Sur une voile très arquée, les oreilles ne se replient pas sous l'intrados, elles « pendent » ; c'est de là que vient la différence dans l'augmentation de la résistance, comparée aux oreilles sur une voile avec une voûte moins prononcée.

L'ICEPEAK 8 est inspirée d'un design avec peu de ressort, ce qui est bon pour le vol en général. Cependant, ce même amortissement peut entraîner des problèmes pour reprendre sa vitesse normale de vol après une augmentation élevée de l'angle d'incidence, ajoutée à la résistance causée par les oreilles.

Ces particularités associées à des conditions thermiques turbulentes peuvent donner lieu à un décrochage inattendu.

Solution : nous ne sommes pas en train de dire qu'il ne faut pas faire les oreilles, mais nous vous indiquons comment prévenir ce phénomène lié au design de la voile. Pour éviter un décrochage inattendu alors que vous êtes en train de faire les oreilles, il suffit d'utiliser l'accélérateur jusqu'à la moitié (50% est suffisant) afin d'augmenter la vitesse et diminuer l'angle d'incidence. Ceci permettra de maintenir une vitesse suffisante pour prévenir ce phénomène. Il est important de se souvenir de ne pas manipuler les freins en faisant les oreilles, car cela augmente le risque de décrochage.

5.2 TECHNIQUE DES 4C3

Bien que vous ayez la possibilité de réaliser les oreilles, sur les voiles de dernière génération comme l'ICEPEAK 8, cette procédure crée beaucoup de turbulences sur le bord de fuite. De plus, avec la longueur de la corde et la courbe de la voile, les oreilles ont tendance à provoquer un « flap », augmentant encore davantage la turbulence, et occasionnant une perte importante de vitesse réclamant que le pilote rattrape la voile, en utilisant l'accélérateur ou en sortant de la manœuvre.

Cette technique de descente rapide fut créée et utilisée par les pilotes de la Niviuk Team en 2009, alors qu'ils essayaient un prototype de compétition avec lequel ils ne pouvaient pas réaliser les oreilles, à cause de la nouvelle répartition des suspentes et de l'importance de l'envergure. Avec les profils actuels, composés de deux ou trois lignes de suspentes, cette impossibilité de réaliser les oreilles - ou le risque que ça comporte de les réaliser - est une réalité qui préoccupe beaucoup de pilotes qui veulent avoir sous la main une technique de descente rapide contrôlée.

C'est pourquoi nous conseillons l'utilisation de la technique 4C3. Cette technique accroît facilement le taux de descente sans provoquer les problèmes cités ci-dessus et sans le risque d'occasionner un décrochage, parce que cette figure se réalise en maintenant toujours une vitesse élevée.

COMMENT ?

Repérez la 4C3, ensuite réalisez le même mouvement que celui des oreilles : « tirez » sur la suspente, jusqu'à ce que le stabilo recule. A ce moment-là, la voile commencera à réduire sa vitesse, les extrémités de la voile se dirigeront un peu vers l'arrière, ensuite la vitesse augmentera légèrement jusqu'à se stabiliser et vous obtiendrez un taux de chute de 5-6 m/s. Nous conseillons d'accélérer sans relâche chaque fois que vous utilisez cette technique. Vous pouvez contrôler la direction en tournant, comme si vous étiez en position oreilles. La première sensation est celle d'une diminution du vent relatif et une légère inclinaison vers la partie postérieure de la voile, comme si vous partiez en arrière. Pour sortir de cette manœuvre, nous lâcherons les suspentes comme nous le faisons avec les oreilles et nous attendrons la douce abattée de la voile qui précèdera la stabilisation, avec un retour à un taux de chute normal.

Cette technique vous permet de descendre rapidement sans risquer une cravate. Elle est très confortable et offre une grande facilité dans les virages. Nous conseillons d'avoir recours à cette technique pour

la première fois dans des conditions calmes et en altitude. C'est une nouvelle technique de descente rapide contrôlée et sûre, qui réclame seulement un peu d'entraînement pour être exécutée en toute simplicité et avec efficacité.

5.3 ELÉVATEURS B

Cette manœuvre n'est pas possible sur cette voile.

5.4 360 DEGRES

Voici une façon plus efficace pour perdre de la hauteur. Il faut savoir que la voile va prendre pas mal de vitesse et de G. Ceux-ci peuvent désorienter le pilote et même le rendre inconscient. C'est la raison pour laquelle il est préférable d'apprendre cette manœuvre progressivement. De cette façon, vous allez apprendre à résister aux forces G et à comprendre la manœuvre. Exercez-vous à cette manœuvre à grande altitude.

Pour entrer dans la manœuvre, appuyez d'abord votre poids d'un côté de la sellette et ensuite freinez du même côté. Vous pouvez régler l'intensité du virage en freinant un peu à l'extérieur du virage. Un parapente à pleine vitesse peut descendre à -20 m/s, ce qui équivaut à 70 Km/h en vitesse verticale. Il se stabilise en spirale dès -15 m/s. C'est la raison pour laquelle il faut se familiariser avec la manœuvre et savoir comment effectuer les méthodes de sortie !

Pour sortir de cette manœuvre, il faut progressivement relâcher le frein intérieur du virage. En même temps, il faut freiner brièvement et appuyer le poids vers l'extérieur du virage. Cette action doit être dosée et stoppée quand la voile commence à sortir du virage. L'effet secondaire de cette action de sortie est un mouvement pendulaire et une abattée latérale, dépendant de la façon dont la manœuvre a été menée.

Exercez ces mouvements avec modération à grande altitude.

5.5 LA DESCENTE DOUCE

En utilisant cette technique (il ne faut pas être pressé pour descendre), vous vous maintiendrez dans une phase de vol normale, sans forcer ni le matériel, ni le pilote que vous êtes. Il s'agit de localiser les zones d'air descendantes et de tourner comme s'il s'agissait d'un thermique, avec la claire intention de descendre.

En cas de zones peu favorables à de saines distractions, nous vous conseillons dans un premier temps de vous éloigner de celles-ci, puis de chercher à descendre pour vous poser en sécurité.

6. METHODES SPECIALES DE VOL

6.1 TREUILLAGE

L'ICEPEAK 8 ne démontre pas de problèmes spéciaux au treuillage. Seul du personnel dûment formé et qualifié devrait utiliser le matériel de treuillage. La voile doit être gonflée de la même façon qu'en vol normal.

Il est important de travailler sur un débattement très court en cas de besoin de réaligement surtout en début de treuillage. La voile étant soumise à un fort couple à cabrer, elle est très proche de sa vitesse de décrochage, donc la correction à la commande doit se faire de façon très douce pour ne pas augmenter trop fortement ce couple à cabrer.

6.2 VOL ACROBATIQUE

Bien que l'ICEPEAK 8 ait été testée par des experts en acro dans des situations extrêmes, elle N'A PAS été conçue pour le vol acrobatique et nous recommandons DE NE PAS UTILISER CE TYPE DE VOILE pour ce domaine d'activité.

Le vol acro est la plus jeune discipline du vol libre. Comme vol acro, nous

considérons toute forme de vol différent d'un vol normal. Pour apprendre à maîtriser les manœuvres acro, vous devriez prendre des cours au-dessus de l'eau, supervisée par un instructeur qualifié. Un vol acro vous mène, vous et votre aile, vers des forces centrifuges qui peuvent atteindre 4 à 5g. Les matériaux s'usent plus vite qu'en vol normal. Si vous pratiquez régulièrement des manœuvres extrêmes, nous vous conseillons de faire réviser vos suspentes au moins une fois tous les 3 mois.

7. INSTRUCTIONS DE PLIAGE

Pour garantir la conservation de la voile et s'assurer qu'elle maintiendra ses performances initiales plus longtemps, nous conseillons de stocker l'équipement correctement en utilisant une méthode de pliage appropriée. Souvenons-nous que le moindre composant de notre équipement de vol réclame un soin adéquat afin d'assurer un rendement optimal.

L'ICEPEAK 8 est fournie de série avec le sac de pliage NKare Bag de Niviuk. L'objectif du NKare Bag est de faciliter le processus de pliage ; d'abord, en nous servant d'une plateforme sur laquelle nous réaliserons toutes les actions de pliage, nous évitant ainsi d'abîmer la voile contre le sol ; ensuite, en nous guidant aussi tout au long du processus de pliage.

Pour plus d'informations:

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

Une fois l'ICEPEAK 8 rentrée dans le NKare, le sac à dos Kargo est prêt à héberger tout l'équipement afin de le transporter et de le stocker dans les meilleures conditions de conservation.

8. SOIN ET MAINTENANCE

8.1 MAINTENANCE

Si vous prenez bien soin de votre voile, elle sera performante. Le tissu et les suspentes ne doivent pas être lavés. S'ils se salissent, vous pouvez vous servir d'un linge humide et doux.

S'ils sont mouillés, séchez-les dans un endroit aéré et loin du soleil. S'ils sont mouillés avec de l'eau salée, vous devrez d'abord les immerger dans de l'eau douce pour éliminer le sel.

Le soleil endommage prématurément votre voile; une fois que vous avez atterri, ne laissez pas votre voile au soleil, rangez-la dès que possible.

Si vous utilisez votre matériel dans une zone sablonneuse, il est inévitable que du sable rentre à l'intérieur de la voile. Videz alors le sable une fois l'activité terminée.

Nous vous recommandons également, avant de procéder au pliage, de retirer tous les restes de feuilles, de matière organique, d'insectes, etc.

8.2 STOCKAGE

Stockez votre voile dans un endroit frais, sec et loin des solvants, graisses ou carburants.

Il n'est pas nécessaire de le comprimer pour obtenir un stockage correct.

Un pliage correct est très important pour ne pas provoquer de déformations sur le matériel durant le stockage. Les mauvaises positions empireront avec le stockage.

Nous déconseillons de ranger votre matériel dans le coffre de la voiture de manière permanente. Les températures à l'intérieur de la voiture peuvent être très élevées et détériorer des parties du matériel sensibles à la chaleur.

Ne mettez pas du poids sur votre équipement.

Si l'équipement est stocké avec de la matière organique à l'intérieur

(feuilles ou insectes), des réactions chimiques détérioreront le matériel de manière irréversible durant le stockage.

8.3 REVISION ET CHECK-UP

Nous conseillons fermement que toutes les interventions sur la voile soient assistées et réalisées par des professionnels.

Avant chaque vol, il vous faut réaliser un check-up préventif de tout l'équipement.

Avec l'application de deux lignes de suspentes aux voiles de série, les pilotes bénéficient des nombreuses améliorations permises par cette technologie, mais son usage réclame un contrôle plus spécifique des suspentes de l'aile.

L'ICEPEAK 8 est fabriquée avec des suspentes sans gaine. Leur durabilité s'inscrit dans les standards des suspentes de ce type. Leur résistance tant sur le plan mécanique qu'aux UV fait partie des plus élevées pour ce type de suspentes.

Cependant, une des obligations dérivées de l'usage de ces technologies est la nécessité de maintenir la couture de notre ICEPEAK 8 à l'intérieur des marges déterminées. Autrement dit, avec les deux lignes de suspentes augmente l'exigence de stabilité sur les suspentes et, aussi petite que soit la variation sur des suspentes, elle affecte de manière directe les performances et le comportement.

Nous recommandons de réaliser un ajustement/contrôle des suspentes après les 30 premières heures de vol environ. Ce contrôle des suspentes doit être réalisé indépendamment des révisions périodiques qui devront être effectuées toutes les 100 heures de vol ou tous les deux ans, selon la première échéance atteinte.

Pourquoi est-ce nécessaire ?

Grâce à l'expérience acquise sur les profils à deux lignes de suspentes, lors des saisons précédentes et au contrôle de notre équipe de I+D réalisé sur les voiles du Team Abac, nous disposons de l'information nécessaire pour pouvoir définir comment se comporte réellement le suspentage sur ce type de profils. Avec ces contrôles, nous pouvons maintenir notre aile avec les mêmes performances originales sur le long terme.

Le résultat sera différent sur chaque voile, en fonction des conditions d'usage de chaque zone de vol, de la région climatique, de la température, de l'humidité, du type de terrain, du poids total volant, etc. C'est pourquoi il faudra s'accommoder des particularités, s'il y en a, afin de maintenir des suspentes en parfait état. Ce travail sur les suspentes doit être réalisé par un personnel qualifié. Il est important de ne pas modifier des suspentes de l'aile de la même manière d'un pilote à l'autre, car il est possible que ce ne soit pas nécessaire sur votre aile.

8.4 REPARATIONS

Si la voile est endommagée, vous pouvez temporairement la réparer en utilisant du ripstop que vous trouverez dans votre kit de réparation. Ceci est valable si les coutures ne sont pas impliquées. Tout autre dégât doit être réparé dans un atelier spécialisé par du personnel qualifié. N'acceptez pas du travail fait à la maison.

8.5 CHANGEMENT DES SUSPENTES

L'utilisation de nouveaux matériaux « hautes performances » pour les voiles de série est maintenant une réalité. L'avancée technologique faite dans ces matériaux en termes de performance est une normalité dans le domaine de notre sport. Malheureusement, il y a des responsabilités qu'on ne peut se permettre d'oublier. La révision et le changement des suspentes doit donc se faire plus fréquemment et certains pilotes décident de le faire eux-mêmes sans passer par l'expérience d'un professionnel.

NOUS RECOMMANDONS DE CONFIER CE TRAVAIL A UNE PERSONNE

AUTORISEE ET SPECIALISEE.

Si vous souhaitez quand même le faire par vous-même, ce guide peut être utilisé pour éviter des erreurs. Avant d'enlever une suspente, nous vérifions les points suivants :

- Que le plan de suspentage est correct
- Que dans le cône de suspentage, il y ait toutes les suspentes nécessaires
- Vérifiez toutes les suspentes, une par une
- Placez la nouvelle suspente sans enlever l'étiquette d'identification
- Une fois celle-ci changée, vous devez comparer sa longueur totale à la longueur théorique mise à disposition sur le site Niviuk
- Après le gonflage de contrôle de la voile, et seulement quand vous êtes sûr que le changement est correct, vous pouvez enlever l'étiquette d'identification. PAS AVANT.

Niviuk ne pourra être tenu pour responsable à quelque niveau que ce soit en cas d'erreurs de montage.

9. SECURITE ET RESPONSABILITE

Il faut se rendre compte que le parapente est considéré comme un sport à risques, où la sécurité dépend de la personne qui le pratique. Un usage fautif de l'équipement peut être la cause de blessures graves, même de la mort du pilote. Les fabricants et les distributeurs ne peuvent être tenus responsables pour les actions ou accidents résultant de la pratique de ce sport.

Vous ne pouvez utiliser cet équipement si vous n'êtes pas entraîné. Ne prenez pas de conseils auprès de quelqu'un qui n'est pas qualifié comme instructeur de vol, et ne faites pas d'entraînement avec une personne non compétente.

10. GUARANTEE

Cet équipement et tout ses composants sont garantis pendant 2 ans pour toute faute de fabrication.

Cette garantie ne couvre pas l'usage fautif ou anormal des matériaux.

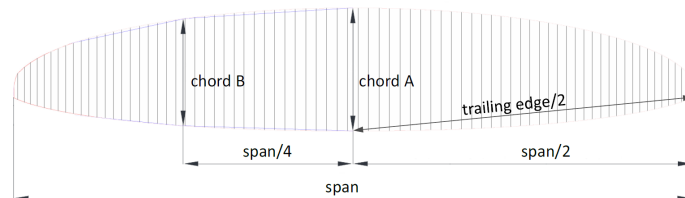
11. DONNÉES TECHNIQUES

11.1 INFORMATIONS GENERALES

ICEPEAK 8			22	24	26
ALVÉOLES	NOMBRE		99	99	99
	FERMÉS		14	14	14
	CAISSONS		27	27	27
À PLAT	SURFACE	M²	22,5	24	25,5
	ENVERGURE	M	13,08	13,51	13,92
	ALLONGEMENT		7,6	7,6	7,6
PROJETÉE	SURFACE	M2	19,31	20,6	21,89
	ENVERGURE		10,74	11,1	11,44
	ALLONGEMENT		5,98	5,98	5,98
APLATISSEMENT		%	15	15	15
CORDE	MAXIMUM	M	2,13	2,2	2,27
	MINIMUM	M	0,48	0,5	0,51
	MOYENNE	M	1,72	1,78	1,83
SUSPENTES	METRES TOTALES	M	220	227	235
	HAUTEUR	M	8	8,26	8,52
	NOMBRE		230	230	230
	PRINCIPALES	6 + BRAKE	2/1/3+B	2/1/3+B	2/1/3+B
ÉLÉVATEURS	NOMBRE	3	A/A'/B	A/A'/B	A/A'/B
	AFFICHEURS		NO	NO	NO
	ACCELERATEUR	M/M	120	120	130
POIDS TOTAL	MINIMUM	KG	80	95	105
	MAXIMUM	KG	100	115	125
POIDS DE L'AILE		KG	6	6,15	6,3
HOMOLOGATION			CCC	CCC	CCC

11.2 INFORMATIONS TECHNIQUES: CIVL COMPETITON CLASS (CCC)

ICEPEAK 8 CCC			22	24	26
À PLAT	SURFACE	M²	22,5	24	25,5
	ENVERGURE	M	12,73	13,18	13,6
	ALLONGEMENT		7,28	7,28	7,28
CORDE	CORDE A	M	2,17	2,25	2,32
	CORDE B (RIB N°21)	M	1,92	1,99	2,06
BORD DE FUITE/2		M	6,49	6,69	6,88



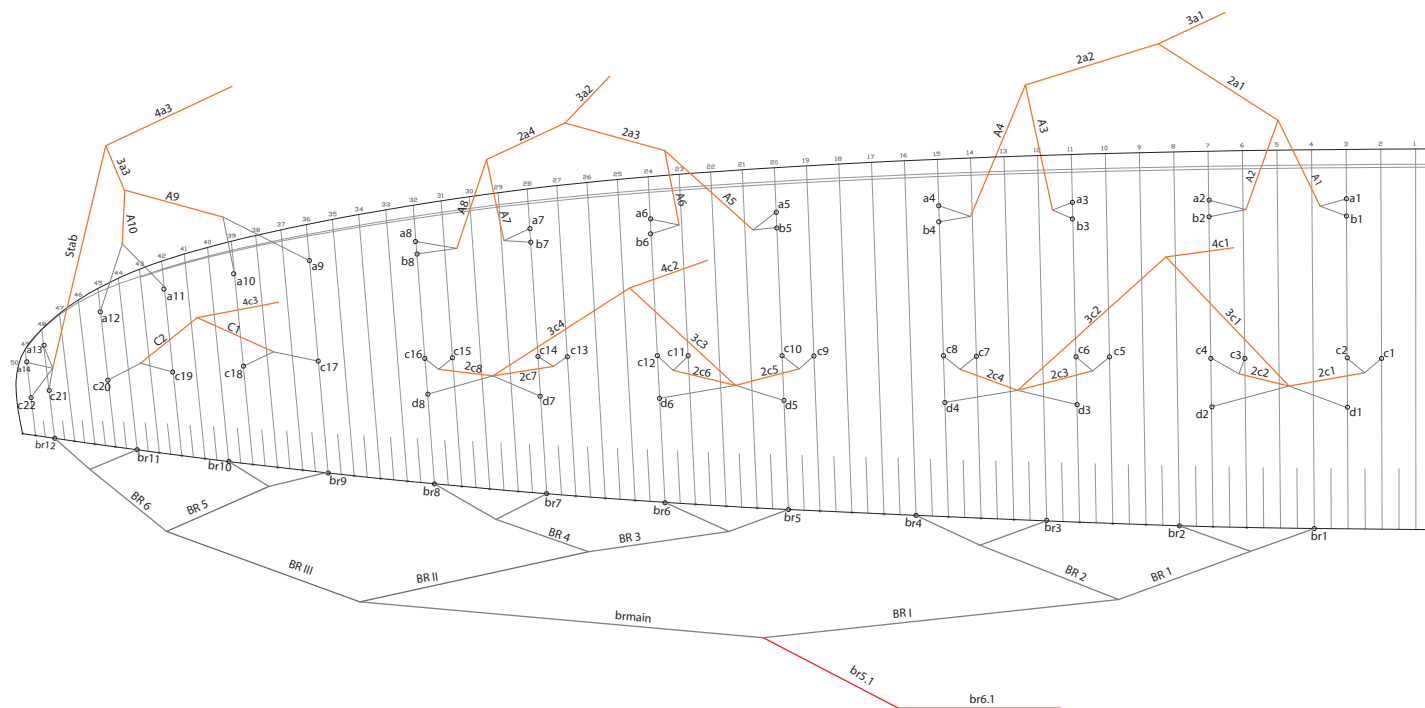
Canopy measurements referenced to points 7.1 and 7.5 in CIVL Competition Class (CCC), 2015 Edition, Revision 3.5.

11.3 INFORMATIONS SUR LE SUSPENTAGE

ICEPEAK 8

CODE MATERIAL		DC	DC	16140	16330	12240	12470	12950	TNL
CODE CHARGE		040	060	70	145	115	200	405	280
DIAMETRE EN m/m	Ø	0,5	0,6	0,7	1	0,9	1,2	1,6	1,8
MATERIEL AME		DYNEEMA	DYNEEMA	VECTRAM	VECTRAM	VECTRAM	VECTRAM	VECTRAM	TECHNORA
MATERIEL GAINÉ		NON	NON						POLYESTER
POIDS METRIQUE G/M	TOTAL	0,19	0,24	0,39	0,77	0,56	1,17	2	2,7
CHARGE DE RUPTURE	MINIMUM	40	60	70	145	115	200	405	280
	MAXIMUM	48	84	74	153	122	215	430	320
RESISTANCE APRES									
5.000 CICLOS	TEST EN	33	74	31	77,5	60,9	112,1	237,5	138,6
DE FLEXION									
ALLONGEMENT A	5 DAN EN %			0,75	0,2	0,2	0,2	0,35	0,2
	10 DAN EN %		0,43	1	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3
	15 DAN EN %			1	0,7	0,4	0,4	0,5	0,4
	20 DAN EN %			1,4	0,8	0,9	0,5	0,7	0,4
	25 DAN EN %			1,75	0,9	1	0,6	0,9	0,5
	30 DAN EN %		1,2	2,75	1,5	1,6	1	1	0,9
	75 DAN EN %				2	2	1,4	1,3	1,3
	100 DAN EN %				2,4	3	1,7	1,7	1,7
	125 DAN EN %				3		2,1	1,8	2
	150 DAN EN %				3,6		2,4	1,9	2
	175 DAN EN %						2,8	2	2,7
	200 DAN EN %						3,2	2,4	2,8
	250 DAN EN %							2,7	
ALLONGEMENT A LA CHARGE DE RUPTURE %			3,2	3,7	3,7	3,5	3,4	4,2	4

11.4 PLAN DU SUSPENTAGE



11.5 DIMMENSION DU SUSPENTAGE 22

ICEPEAK 8

22					22					22					22					22				
REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m	REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m	REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m	REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m	REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m
A					B					C					D					BRAKE				
a1	DC	60	WHT	204	b1	DC	60	WHT	192	c1	DC	40	WHT	262	d1	DC	40	WHT	1.319	br1	DC	40	WHT	884
a2	DC	60	WHT	202	b2	DC	60	WHT	189	c2	DC	40	WHT	197	d2	DC	40	WHT	1.201	br2	DC	40	WHT	530
a3	DC	60	WHT	198	b3	DC	60	WHT	184	c3	DC	40	WHT	250	d3	DC	40	WHT	1.168	br3	DC	40	WHT	730
a4	DC	60	WHT	193	b4	DC	60	WHT	179	c4	DC	40	WHT	245	d4	DC	40	WHT	1.262	br4	DC	40	WHT	829
a5	DC	60	WHT	192	b5	DC	60	WHT	177	c5	DC	40	WHT	251	d5	DC	40	WHT	1.191	br5	DC	40	WHT	811
a6	DC	60	WHT	189	b6	DC	60	WHT	174	c6	DC	40	WHT	236	d6	DC	40	WHT	1.089	br6	DC	40	WHT	609
a7	DC	60	WHT	184	b7	DC	60	WHT	170	c7	DC	40	WHT	208	d7	DC	40	WHT	992	br7	DC	40	WHT	618
a8	DC	60	WHT	168	b8	DC	60	WHT	157	c8	DC	40	WHT	252	d8	DC	40	WHT	1.054	br8	DC	40	WHT	706
a9	DC	60	WHT	837						c9	DC	40	WHT	244						br9	DC	40	WHT	567
a10	DC	60	WHT	726						c10	DC	40	WHT	191						br10	DC	40	WHT	536
a11	DC	60	WHT	718						c11	DC	40	WHT	223						br11	DC	40	WHT	258
a12	DC	60	WHT	727						c12	DC	40	WHT	222						br12	DC	40	WHT	481
a13	DC	60	WHT	574						c13	DC	40	WHT	219										
a14	DC	60	WHT	562						c14	DC	40	WHT	204										
										c15	DC	40	WHT	178										
										c16	DC	40	WHT	211										
										c17	DC	40	WHT	678										
										c18	DC	40	WHT	571										
										c19	DC	40	WHT	552										
										c20	DC	40	WHT	592										
										c21	DC	40	WHT	576										
										c22	DC	40	WHT	584										
A1	12240	115	ORG	1.327						2c1	16140	70	ORG	1.052						BR1	DC	40	WHT	951
A2	12240	115	ORG	1.201						2c2	16140	70	ORG	882						BR2	DC	40	WHT	637
A3	12240	115	ORG	1.236						2c3	16140	70	ORG	859						BR3	DC	40	WHT	814
A4	12240	115	ORG	1.278						2c4	16140	70	ORG	944						BR4	DC	40	WHT	723
A5	12240	115	ORG	1.206						2c5	16140	70	ORG	946						BR5	DC	40	WHT	398
A6	12240	115	ORG	1.087						2c6	16140	70	ORG	815						BR6	DC	40	WHT	796
A7	12240	115	ORG	1.055						2c7	16140	70	ORG	738										
A8	12240	115	ORG	1.076						2c8	16140	70	ORG	803										
A9	16140	70	ORG	682						C1	12100	50	ORG	556										
A10	16140	70	ORG	624						C2	16140	70	ORG	526										
2a1	12470	200	ORG	1.284						3c1	12240	115	ORG	1.049						BRI	DC	60	WHT	3.604
2a2	12470	200	ORG	1.209						3c2	12240	115	ORG	1.037						BRII	DC	40	WHT	1.731
2a3	12470	200	ORG	1.093						3c3	12240	115	ORG	918						BRIII	DC	40	WHT	2.101
2a4	12470	200	ORG	1.071						3c4	12240	115	ORG	960						brmain	DC	60	WHT	1.561
3a3	16330	145	ORG	2.072																				
3a1	12950	405	ORG	4.722						4c1	12470	200	ORG	5.228						br5.1	12240	115	ORG	1.543
3a2	12950	405	ORG	4.834						4c2	12470	200	ORG	5.253						br6.1	TNL	280	RED	1.510
4a3	16330	145	ORG	3.397						4c3	12240	115	ORG	5.756						Point at:				1.310
										Stab	16140	70	ORG	2745										

11.6 DIMMENSION DU SUSPENTAGE 24

ICEPEAK 8

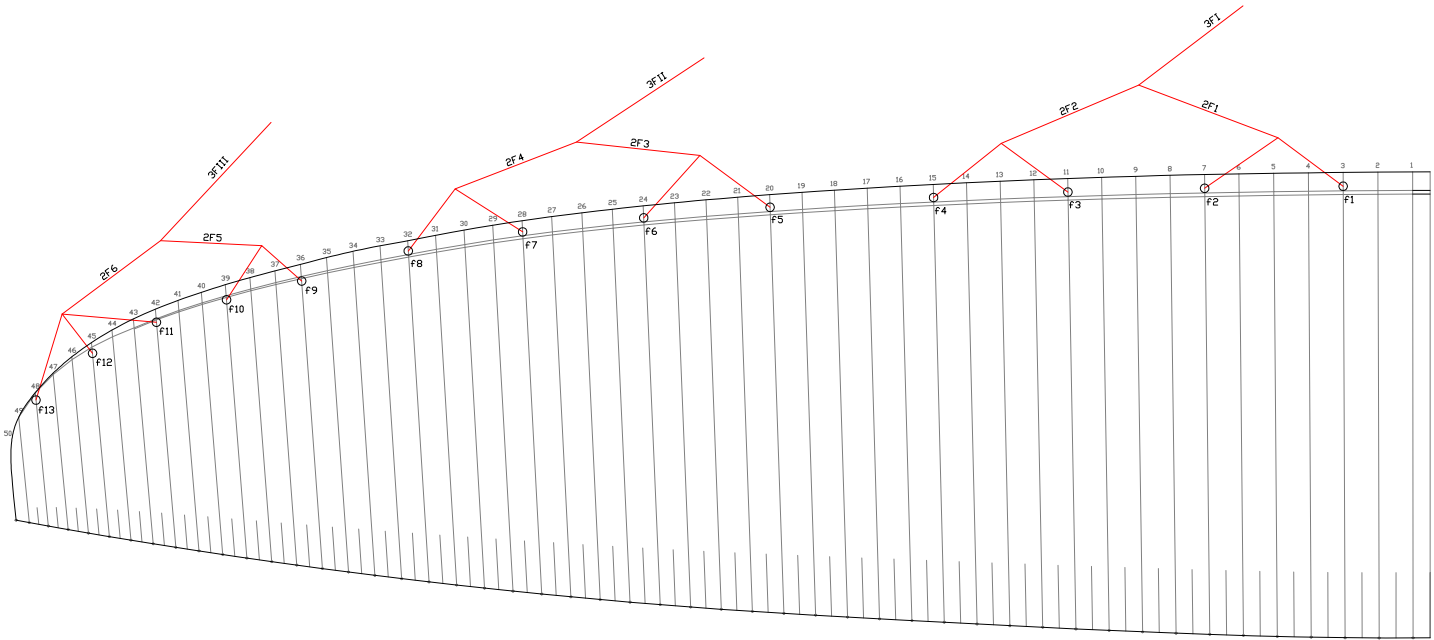
24					24					24					24					24				
REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m	REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m	REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m	REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m	REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m
A					B					C					D					BRAKE				
a1	DC	60	WHT	211	b1	DC	60	WHT	199	c1	DC	40	WHT	270	d1	DC	40	WHT	1.362	br1	DC	40	WHT	913
a2	DC	60	WHT	209	b2	DC	60	WHT	195	c2	DC	40	WHT	204	d2	DC	40	WHT	1.241	br2	DC	40	WHT	547
a3	DC	60	WHT	205	b3	DC	60	WHT	190	c3	DC	40	WHT	258	d3	DC	40	WHT	1.205	br3	DC	40	WHT	753
a4	DC	60	WHT	199	b4	DC	60	WHT	185	c4	DC	40	WHT	254	d4	DC	40	WHT	1.303	br4	DC	40	WHT	856
a5	DC	60	WHT	198	b5	DC	60	WHT	183	c5	DC	40	WHT	259	d5	DC	40	WHT	1.230	br5	DC	40	WHT	838
a6	DC	60	WHT	195	b6	DC	60	WHT	180	c6	DC	40	WHT	244	d6	DC	40	WHT	1.125	br6	DC	40	WHT	629
a7	DC	60	WHT	190	b7	DC	60	WHT	175	c7	DC	40	WHT	215	d7	DC	40	WHT	1.024	br7	DC	40	WHT	638
a8	DC	60	WHT	174	b8	DC	60	WHT	162	c8	DC	40	WHT	260	d8	DC	40	WHT	1.088	br8	DC	40	WHT	729
a9	DC	60	WHT	865						c9	DC	40	WHT	252						br9	DC	40	WHT	585
a10	DC	60	WHT	750						c10	DC	40	WHT	198						br10	DC	40	WHT	553
a11	DC	60	WHT	742						c11	DC	40	WHT	230						br11	DC	40	WHT	267
a12	DC	60	WHT	750						c12	DC	40	WHT	229						br12	DC	40	WHT	497
a13	DC	60	WHT	593						c13	DC	40	WHT	226										
a14	DC	60	WHT	581						c14	DC	40	WHT	211										
										c15	DC	40	WHT	184										
										c16	DC	40	WHT	218										
										c17	DC	40	WHT	700										
										c18	DC	40	WHT	589										
										c19	DC	40	WHT	570										
										c20	DC	40	WHT	611										
										c21	DC	40	WHT	595										
										c22	DC	40	WHT	603										
A1	12240	115	ORG	1.371						2c1	16140	70	ORG	1.086						BR1	DC	40	WHT	982
A2	12240	115	ORG	1.242						2c2	16140	70	ORG	911						BR2	DC	40	WHT	658
A3	12240	115	ORG	1.276						2c3	16140	70	ORG	887						BR3	DC	40	WHT	840
A4	12240	115	ORG	1.321						2c4	16140	70	ORG	975						BR4	DC	40	WHT	747
A5	12240	115	ORG	1.246						2c5	16140	70	ORG	978						BR5	DC	40	WHT	411
A6	12240	115	ORG	1.123						2c6	16140	70	ORG	842						BR6	DC	40	WHT	823
A7	12240	115	ORG	1.090						2c7	16140	70	ORG	763										
A8	12240	115	ORG	1.111						2c8	16140	70	ORG	829										
A9	16140	70	ORG	704						C1	12100	50	ORG	574										
A10	16140	70	ORG	644						C2	16140	70	ORG	544										
2a1	12470	200	ORG	1.324						3c1	12240	115	ORG	1.083						BRI	DC	60	WHT	3.722
2a2	12470	200	ORG	1.250						3c2	12240	115	ORG	1.073						BRII	DC	40	WHT	1.787
2a3	12470	200	ORG	1.129						3c3	12240	115	ORG	948						BRIII	DC	40	WHT	2.171
2a4	12470	200	ORG	1.107						3c4	12240	115	ORG	992						brmain	DC	60	WHT	1.615
3a3	16330	145	ORG	2.151																				
3a1	12950	405	ORG	4.894						4c1	12470	200	ORG	5.416						br5.1	12240	115	ORG	1.655
3a2	12950	405	ORG	5.019						4c2	12470	200	ORG	5.446						br6.1	TNL	280	RED	1.510
4a3	16330	145	ORG	3.524						4c3	12240	115	ORG	5.966						Point at:				1.310
										Stab	16140	70	ORG	2845										

11.7 DIMMENSION DU SUSPENTAGE 26

ICEPEAK 8

PEPEAK 8					26																			
REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m	REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m	REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m	REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m	REF.	MAT.	KG	COLOR	m/m
A					B					C					D					BRAKE				
a1	DC	60	WHT	217	b1	DC	60	WHT	205	c1	DC	40	WHT	279	d1	DC	40	WHT	1.403	br1	DC	40	WHT	941
a2	DC	60	WHT	215	b2	DC	60	WHT	201	c2	DC	40	WHT	211	d2	DC	40	WHT	1.279	br2	DC	40	WHT	565
a3	DC	60	WHT	211	b3	DC	60	WHT	196	c3	DC	40	WHT	266	d3	DC	40	WHT	1.241	br3	DC	40	WHT	776
a4	DC	60	WHT	205	b4	DC	60	WHT	191	c4	DC	40	WHT	261	d4	DC	40	WHT	1.342	br4	DC	40	WHT	883
a5	DC	60	WHT	204	b5	DC	60	WHT	189	c5	DC	40	WHT	267	d5	DC	40	WHT	1.267	br5	DC	40	WHT	864
a6	DC	60	WHT	201	b6	DC	60	WHT	186	c6	DC	40	WHT	251	d6	DC	40	WHT	1.159	br6	DC	40	WHT	649
a7	DC	60	WHT	196	b7	DC	60	WHT	181	c7	DC	40	WHT	221	d7	DC	40	WHT	1.055	br7	DC	40	WHT	658
a8	DC	60	WHT	179	b8	DC	60	WHT	167	c8	DC	40	WHT	268	d8	DC	40	WHT	1.121	br8	DC	40	WHT	752
a9	DC	60	WHT	891						c9	DC	40	WHT	260						br9	DC	40	WHT	603
a10	DC	60	WHT	773						c10	DC	40	WHT	204						br10	DC	40	WHT	571
a11	DC	60	WHT	764						c11	DC	40	WHT	238						br11	DC	40	WHT	275
a12	DC	60	WHT	774						c12	DC	40	WHT	236						br12	DC	40	WHT	512
a13	DC	60	WHT	612						c13	DC	40	WHT	233										
a14	DC	60	WHT	598						c14	DC	40	WHT	217										
										c15	DC	40	WHT	189										
										c16	DC	40	WHT	225										
										c17	DC	40	WHT	721										
										c18	DC	40	WHT	607										
										c19	DC	40	WHT	588										
										c20	DC	40	WHT	630										
										c21	DC	40	WHT	613										
										c22	DC	40	WHT	621										
A1	12240	115	ORG	1.413						2c1	16140	70	ORG	1.119						BR1	DC	40	WHT	1.011
A2	12240	115	ORG	1.281						2c2	16140	70	ORG	940						BR2	DC	40	WHT	680
A3	12240	115	ORG	1.315						2c3	16140	70	ORG	913						BR3	DC	40	WHT	865
A4	12240	115	ORG	1.362						2c4	16140	70	ORG	1.006						BR4	DC	40	WHT	771
A5	12240	115	ORG	1.285						2c5	16140	70	ORG	1.007						BR5	DC	40	WHT	423
A6	12240	115	ORG	1.158						2c6	16140	70	ORG	868						BR6	DC	40	WHT	848
A7	12240	115	ORG	1.123						2c7	16140	70	ORG	786										
A8	12240	115	ORG	1.146						2c8	16140	70	ORG	855										
A9	16140	70	ORG	726						C1	12100	50	ORG	592										
A10	16140	70	ORG	664						C2	16140	70	ORG	560										
2a1	12470	200	ORG	1.364						3c1	12240	115	ORG	1.115						BRI	DC	60	WHT	3.835
2a2	12470	200	ORG	1.290						3c2	12240	115	ORG	1.107						BRII	DC	40	WHT	1.841
2a3	12470	200	ORG	1.163						3c3	12240	115	ORG	977						BRIII	DC	40	WHT	2.239
2a4	12470	200	ORG	1.142						3c4	12240	115	ORG	1.023						brmain	DC	60	WHT	1.667
3a3	16330	145	ORG	2.227																				
3a1	12950	405	ORG	5.060						4c1	12470	200	ORG	5.598						br5.1	12240	115	ORG	1.728
3a2	12950	405	ORG	5.193						4c2	12470	200	ORG	5.632						br6.1	TNL	280	RED	1.500
4a3	16330	145	ORG	3.642						4c3	12240	115	ORG	6.168						Point at:				1.300
										Stab	16140	70	ORG	2942										

11.8 PLAN DES LIGNES DE PLIAGE



ICEPEAK 8 22

NOM	LONGUEUR	MATERIEL	COULEUR
F1	1552	TNL 80	ROUGE
F2	1426	TNL 80	ROUGE
F3	1457	TNL 80	ROUGE
F4	1486	TNL 80	ROUGE
F5	1419	TNL 80	ROUGE
F6	1294	TNL 80	ROUGE
F7	1264	TNL 80	ROUGE
F8	1257	TNL 80	ROUGE
F9	609	TNL 80	ROUGE
F10	499	TNL 80	ROUGE
F11	843	TNL 80	ROUGE
F12	803	TNL 80	ROUGE
F13	894	TNL 80	ROUGE
2F1	1411	TNL 80	ROUGE
2F2	1333	TNL 80	ROUGE
2F3	1212	TNL 80	ROUGE
2F4	1173	TNL 80	ROUGE
2F5	1132	TNL 80	ROUGE
2F6	700	TNL 80	ROUGE
3FI	4701	TNL 80	ROUGE
3FII	4812	TNL 80	ROUGE
3FIII	5333	TNL 80	ROUGE

ICEPEAK 8 24

NOM	LONGUEUR	MATERIEL	COULEUR
F1	1603	TNL 80	ROUGE
F2	1473	TNL 80	ROUGE
F3	1504	TNL 80	ROUGE
F4	1535	TNL 80	ROUGE
F5	1466	TNL 80	ROUGE
F6	1337	TNL 80	ROUGE
F7	1306	TNL 80	ROUGE
F8	1298	TNL 80	ROUGE
F9	629	TNL 80	ROUGE
F10	516	TNL 80	ROUGE
F11	870	TNL 80	ROUGE
F12	829	TNL 80	ROUGE
F13	923	TNL 80	ROUGE
2F1	1456	TNL 80	ROUGE
2F2	1379	TNL 80	ROUGE
2F3	1251	TNL 80	ROUGE
2F4	1212	TNL 80	ROUGE
2F5	1169	TNL 80	ROUGE
2F6	723	TNL 80	ROUGE
3FI	4872	TNL 80	ROUGE
3FII	4990	TNL 80	ROUGE
3FIII	5529	TNL 80	ROUGE

ICEPEAK 8 26

NOM	LONGUEUR	MATERIEL	COULEUR
F1	1652	TNL 80	ROUGE
F2	1520	TNL 80	ROUGE
F3	1550	TNL 80	ROUGE
F4	1583	TNL 80	ROUGE
F5	1511	TNL 80	ROUGE
F6	1378	TNL 80	ROUGE
F7	1346	TNL 80	ROUGE
F8	1338	TNL 80	ROUGE
F9	648	TNL 80	ROUGE
F10	532	TNL 80	ROUGE
F11	897	TNL 80	ROUGE
F12	855	TNL 80	ROUGE
F13	951	TNL 80	ROUGE
2F1	1500	TNL 80	ROUGE
2F2	1422	TNL 80	ROUGE
2F3	1289	TNL 80	ROUGE
2F4	1250	TNL 80	ROUGE
2F5	1205	TNL 80	ROUGE
2F6	746	TNL 80	ROUGE
3FI	5037	TNL 80	ROUGE
3FII	5163	TNL 80	ROUGE
3FIII	5719	TNL 80	ROUGE

S'il vous plaît, veuillez prendre contact avec Niviuk pour de plus amples informations sur les lignes de pliage. Elles seront servies uniquement sur commandes spéciales.

11.9 LONGUEUR TOTALE

ICEPEAK 8 22

LONGUEURS TOTALES+ÉLÉVATEURS+MAILLON m/m					
	A	B	C	D	br+handle
1	8.059	8.047	8.094	8.100	8.373
2	7.931	7.917	8.030	7.982	8.018
3	7.887	7.873	7.913	7.937	7.904
4	7.923	7.909	7.908	8.030	8.003
5	7.847	7.837	7.879	7.866	7.850
6	7.725	7.715	7.864	7.764	7.648
7	7.667	7.657	7.921	7.709	7.567
8	7.672	7.666	7.964	7.771	7.654
9	7.509		7.866		7.560
10	7.398		7.812		7.529
11	7.332		7.713		7.650
12	7.341		7.712		7.873
13	7.237		7.675		
14	7.224		7.660		
15			7.698		
16			7.731		
17			7.494		
18			7.387		
19			7.339		
20			7.379		
21			7.244		
22			7.252		

ICEPEAK 8 24

LONGUEURS TOTALES+ÉLÉVATEURS+MAILLON m/m					
	A	B	C	D	br+handle
1	8.321	8.309	8.360	8.366	8.661
2	8.190	8.176	8.294	8.245	8.296
3	8.146	8.132	8.173	8.199	8.178
4	8.185	8.171	8.169	8.297	8.281
5	8.113	8.098	8.140	8.129	8.124
6	7.987	7.972	8.124	8.024	7.916
7	7.927	7.912	8.184	7.967	7.833
8	7.933	7.921	8.230	8.031	7.924
9	7.764		8.129		7.827
10	7.649		8.074		7.796
11	7.581		7.972		7.921
12	7.590		7.970		8.151
13	7.482		7.932		
14	7.469		7.917		
15			7.956		
16			7.991		
17			7.745		
18			7.634		
19			7.584		
20			7.625		
21			7.483		
22			7.491		

ICEPEAK 8 26

LONGUEURS TOTALES+ÉLÉVATEURS+MAILLON m/m

	A	B	C	D	br+handle
1	8.580	8.567	8.618	8.623	8.896
2	8.446	8.431	8.550	8.500	8.520
3	8.401	8.387	8.426	8.453	8.399
4	8.442	8.428	8.422	8.555	8.506
5	8.369	8.354	8.393	8.383	8.345
6	8.240	8.224	8.377	8.275	8.131
7	8.178	8.163	8.439	8.217	8.045
8	8.184	8.172	8.486	8.283	8.140
9	8.012		8.383		8.041
10	7.893		8.327		8.009
11	7.823		8.222		8.138
12	7.832		8.220		8.376
13	7.721		8.181		
14	7.707		8.165		
15			8.206		
16			8.242		
17			7.989		
18			7.875		
19			7.823		
20			7.865		
21			7.722		
22			7.730		

11.10 PLAN DES ELEVATEURS



ICEPEAK 8 22

LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS + MAILLON m/m			
A	A'	B	
522	521	522	NEUTRE
402	461	522	ACCÉLÉRÉE
120	60	0	PARCOURS

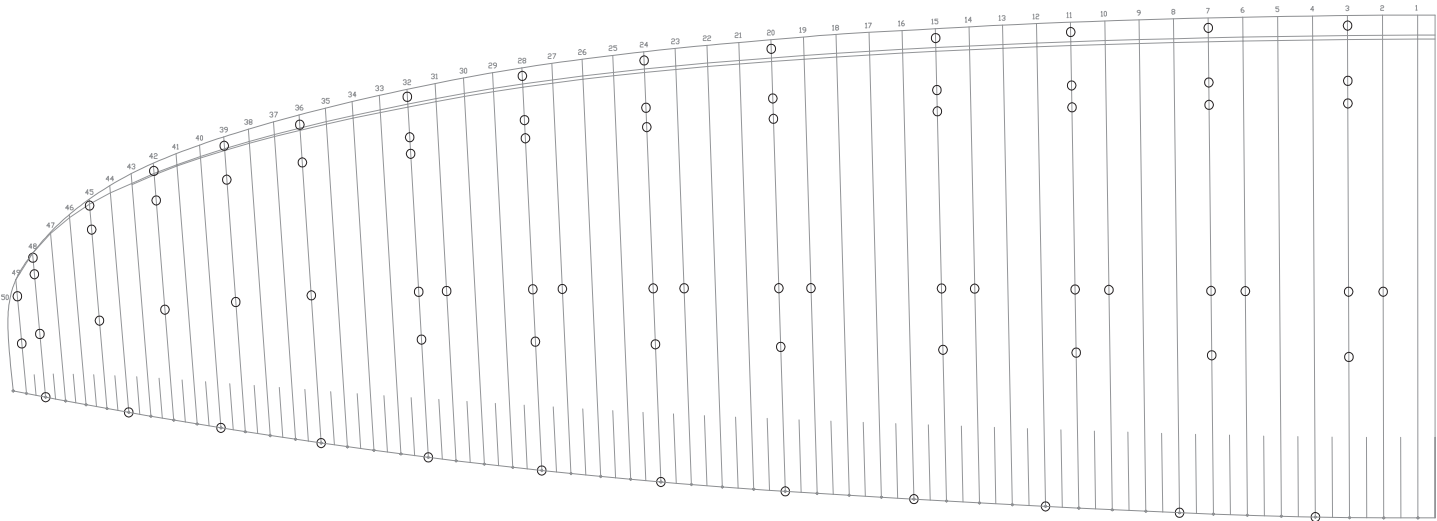
ICEPEAK 8 24

LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS + MAILLON m/m			
A	A'	B	
521	520	523	NEUTRE
401	460	523	ACCÉLÉRÉE
120	60	0	PARCOURS

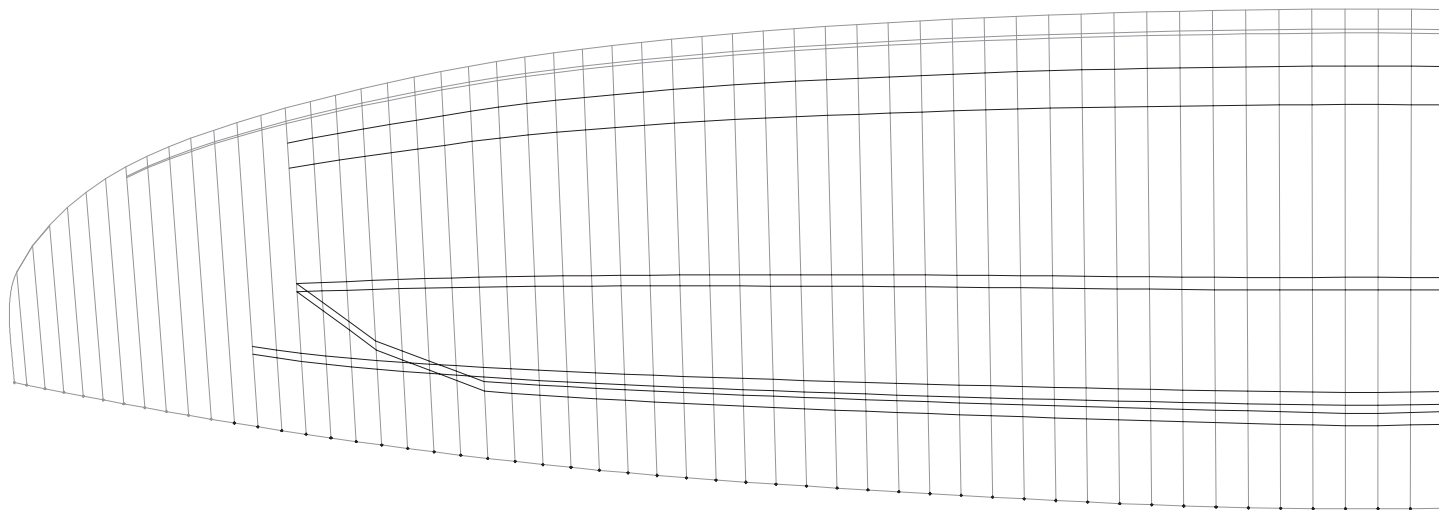
ICEPEAK 8 26

LONGUEURS DES ÉLÉVATEURS + MAILLON m/m			
A	A'	B	
525	525	525	NEUTRE
395	460	525	ACCÉLÉRÉE
130	65	0	PARCOURS

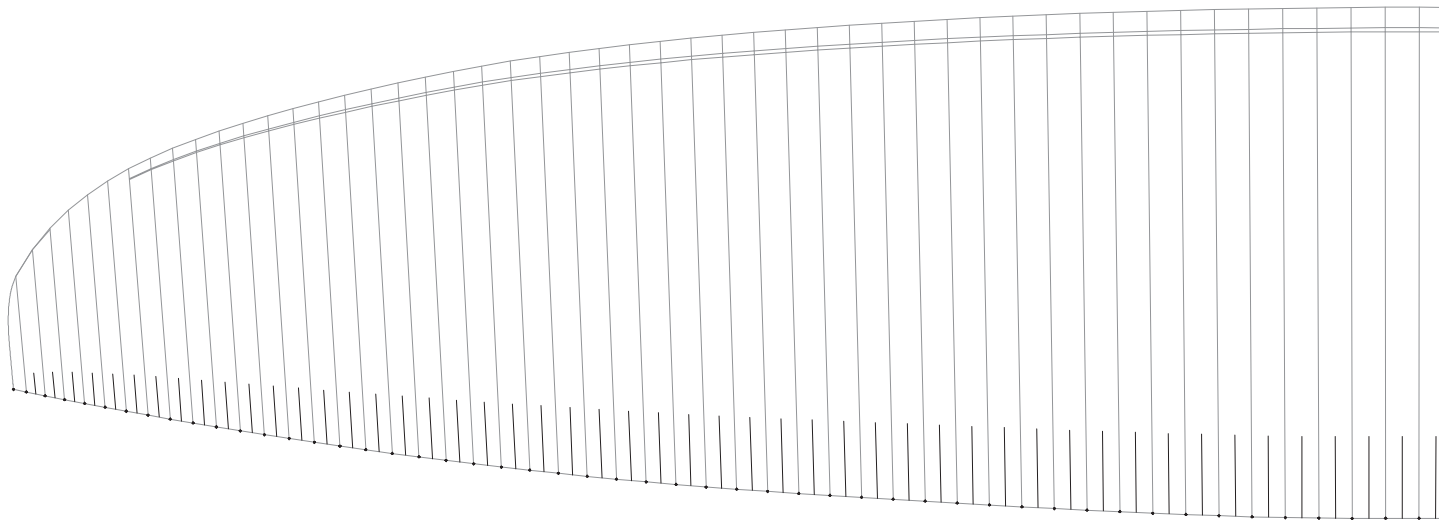
11.11 POINTS D'ATTACHE



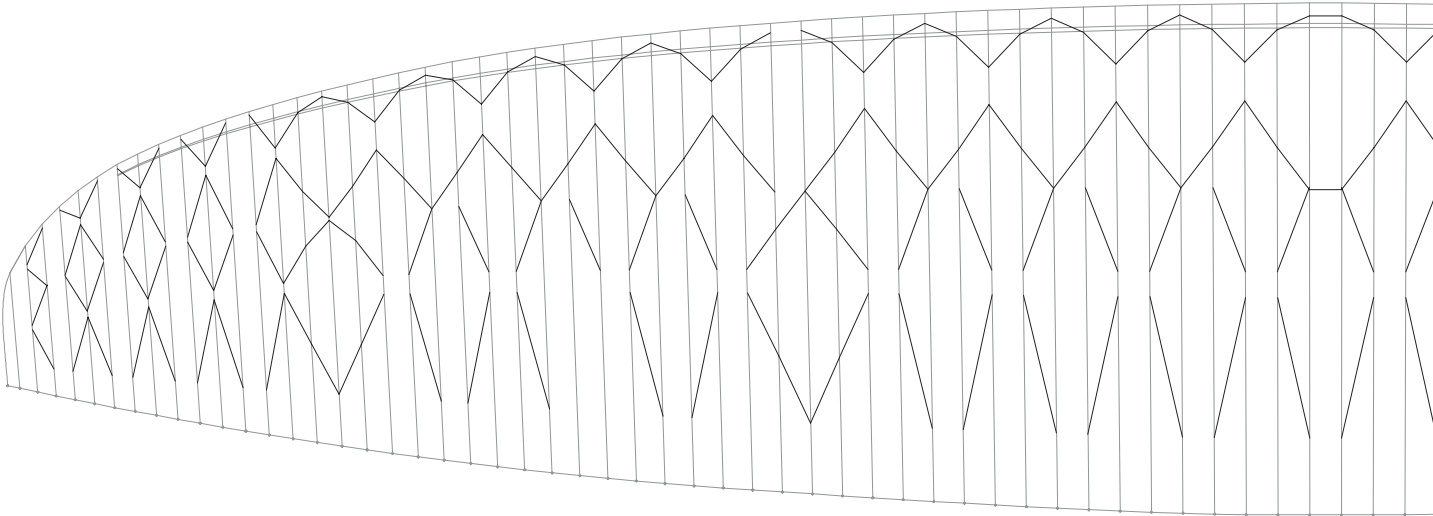
11.12 BANDES DE TENSION



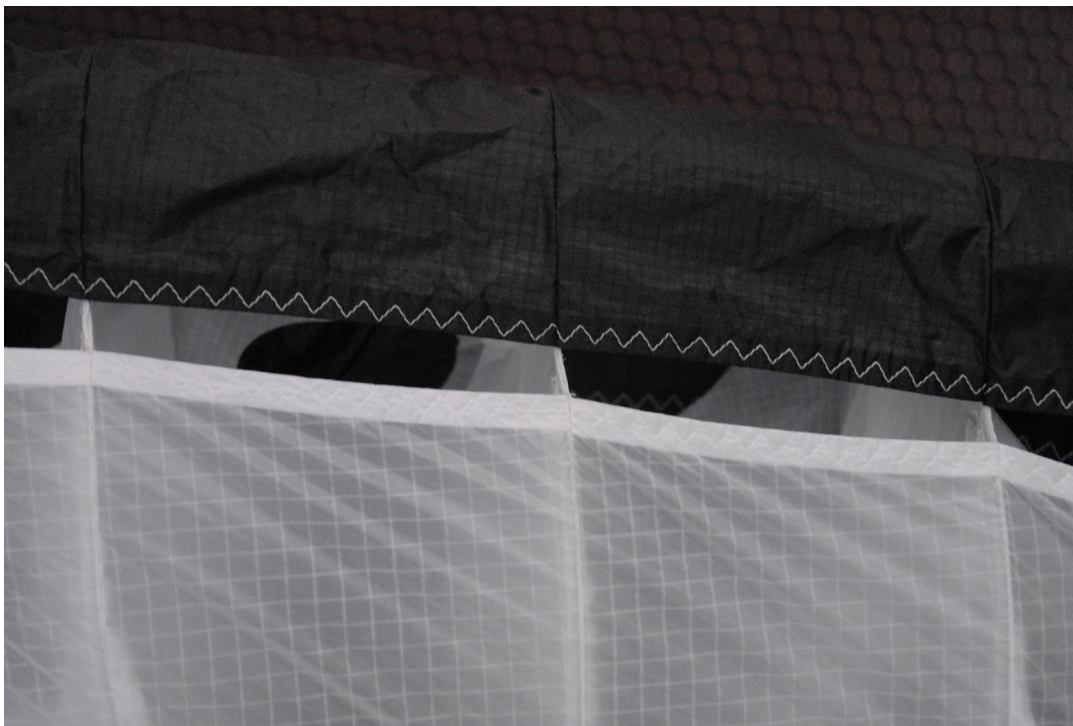
11.13 RAIDISSEURS



11.14 DIAGONALES



11.15 ENTRÉES D'AIR



12. HOMOLOGATION

ICEPEAK 8 22

CERTIFICATE of CONFORMITY

for flight and load tests

Air Turquoise SA, having thoroughly tested in flight and structure the Paraglider mentioned hereunder, certifies its compliance with all criteria defined by the CIVL for:

FAI Category 1 Cross-Country events
2015 Edition | Revision 3.5 | 01 Sept 2014

Manufacturer: **NIVIUK Gliders**

Address: Air Games S.L.
Niviuk Gliders
C. Del Ter, 6 – Nave D
17165 La Cellera de Ter Girona
Spain

Glider model: **Icepeak 8 22**

S/N: Icepeak 8 7-22 pattern v1

Certification number: CCC_003.2014
Date of flight test: 06/10/2014
Date of load test: 04/09/2014
Place of test: Villeneuve
Classification: FAI CCC

Total weight in flight: 100 kg

Delivery date: 09/10/2014

Gilles Beruex
Technical department
Air Turquoise SA



ICEPEAK 8 24

CERTIFICATE of CONFORMITY

for flight and load tests

Air Turquoise SA, having thoroughly tested in flight and structure the Paraglider mentioned hereunder, certifies its compliance with all criteria defined by the CIVL for:

FAI Category 1 Cross-Country events
2015 Edition | Revision 3.5 | 01 Sept 2014

Manufacturer: **NIVIUK Gliders**

Address: Air Games S.L.
Niviuk Gliders
C. Del Ter, 6 – Nave D
17165 La Cellera de Ter Girona
Spain

Glider model: **Icepeak 8 24**

S/N: Icepeak 8 7-24 pattern v1

Certification number: CCC_004.2014
Date of flight test: 06/10/2014
Date of load test: 04/09/2014
Place of test: Villeneuve
Classification: FAI CCC

Total weight in flight: 115 kg

Delivery date: 09/10/2014

Gilles Beruex
Technical department
Air Turquoise SA



CERTIFICATE of CONFORMITY

for flight and load tests

Air Turquoise SA, having thoroughly tested in flight and structure the Paraglider mentioned hereunder, certifies its compliance with all criteria defined by the CIVL for:

FAI Category 1 Cross-Country events
2015 Edition | Revision 3.5 | 01 Sept 2014

Manufacturer: **NIVIUK Gliders**

Address: Air Games S.L.
Niviuk Gliders
C. Del Ter, 6 – Nave D
17165 La Cellera de Ter Girona
Spain

Glider model: **Icepeak 8 26**

S/N: Icepeak 8 7-26 pattern v1

Certification number: CCC_005.2014

Date of flight test: 10/10/2014

Date of load test: 04/09/2014

Place of test: Villeneuve

Classification: FAI CCC

Total weight in flight: 125 kg

Delivery date: 13/10/2014

Gilles Beruex
Technical department
Air Turquoise SA

EN & LTF Testing center



www.para-test.com

