

# PEAK 6

Benutzerhandbuch &  
*Technische Daten*



**PIVIUK** BEYOND  
THE GLIDE

# Das *nächste* *Level*

---

## WILLKOMMEN

Herzlich willkommen und vielen Dank für dein Vertrauen in die Produkte von Niviuk.

Teile mit uns unsere Begeisterung und Leidenschaft, die in die Entwicklung dieses Gleitschirms eingeflossen sind, damit du jeden Flug mit deinem neuen Niviuk Schirm genießen kannst.

Egal ob beim XC- oder Wettbewerbsfliegen, mit diesem Zweileiner erreichst du dein nächstes Level. Mehr Leistung verbunden mit einem unglaublich angenehmen und effizienten Kurvenverhalten machen den PEAK 6 zur ersten Wahl seiner Klasse.

Mit dem PEAK 6 kannst du große Strecken mit maximalem Komfort, Sicherheit, Stabilität und Zugänglichkeit fliegen.

Wir sind uns sicher, dass du Freude an diesem Schirm haben wirst und bald die Bedeutung unseres Mottos darin entdeckst:

“Es sind die kleinen Dinge, die Großes bewirken”.

Wir empfehlen, dieses Benutzerhandbuch sorgfältig durchzulesen.



KATEGORIEN



CROSS-COUNTRY



COMPETITION

## **BENUTZERHANDBUCH**

---

Dieses Handbuch gibt dir die notwendigen Informationen über die wichtigsten Eigenschaften deines neuen Gleitschirms.

Es enthält zwar Informationen über den Schirm, kann aber nicht als Lehrbuch betrachtet werden und bietet keine Ausbildung, die zum Fliegen dieses Gleitschirmtyps erforderlich ist. Die Ausbildung kann nur in einer zertifizierten Gleitschirmschule erfolgen und jedes Land hat sein eigenes Lizenzsystem.

Nur die Luftfahrtbehörden der jeweiligen Länder können die Kompetenz der Piloten bestimmen.

Die Informationen in diesem Handbuch dienen dazu, dich vor ungünstigen Flugsituationen und möglichen Gefahren zu warnen.

Ebenso möchten wir dich daran erinnern, dass es wichtig ist, den gesamten Inhalt deines neuen PEAK 6 Handbuchs sorgfältig zu lesen.

Fehlgebrauch dieser Ausrüstung kann zu schweren Verletzungen oder zum Tod führen. Die Hersteller und Händler können nicht für den falschen Gebrauch des Gleitschirms verantwortlich gemacht werden. Es liegt in der Verantwortung des Piloten, sicherzustellen, dass die Ausrüstung korrekt verwendet wird.

# 01

<b>EIGENSCHAFTEN</b>	<b>5</b>
1.1 ZIELGRUPPE	5
1.2 ZERTIFIZIERUNG	5
1.3 FLUGVERHALTEN	6
1.4 TECHNOLOGIEN, KONSTRUKTION, MATERIALIEN	6
1.5 ELEMENTE, KOMPONENTEN	7

# 02

<b>INBETRIEBNAHME</b>	<b>7</b>
2.1 STARTPLATZWahl	7
2.2 VORGEHENSWEISE	7
2.3 EINHÄNGEN IN DAS GURTZEUG	7
2.4 GURTZEUGTYP	8
2.5 BESCHLEUNIGER	8
2.5.1 MONTAGE DES BESCHLEUNIGERS	8
2.5.2 WECHSELN DER LEINEN AN DEN TRAGEGURTEN	8
2.6 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING	8
2.7 EINSTELLEN DER BREMSEN	8

# 03

<b>DER ERSTE FLUG</b>	<b>9</b>
3.1 DIE RICHTIGE STARTPLATZWahl	9
3.2 VORBEREITUNG	9
3.3 FLUGPLAN	9
3.4 VORFLUGCHECK	9
3.5 AUFZIEH-, KONTROLL- UND ABHEBPHASE	9
3.6 LANDUNG	9
3.7 PACKEN	9

# 04

<b>FLUGVERHALTEN</b>	<b>10</b>
4.1 FLIEGEN IN TURBULENZEN	10
4.2 MÖGLICHE STÖRUNGEN	10
4.3 BESCHLEUNIGTES FLIEGEN	11
4.4 FLIEGEN OHNE EINSATZ DER BREMSLEINEN	11
4.5 VERHÄNGER IM FLUG	11

# 05

<b>SCHNELLABSTIEGSMETHODEN</b>	<b>12</b>
5.1 OHREN ANLEGEN/BIG EARS	12
5.2 B3-TECHNIK	12
5.3 B-STALL	13
5.4 STEILSPIRALE	13
5.5 ABWIND ZENTRIEREN	13

# 06

<b>SPEZIELLE METHODEN</b>	<b>14</b>
6.1 WINDENSCHLEPPEN	14
6.2 KUNSTFLUG	14

# 07

<b>PFLEGE UND INSTANDHALTUNG</b>	<b>15</b>
7.1 PFLEGE	15
7.2 LAGERUNG	15
7.3 CHECKS UND INSPEKTIONEN	15
7.4 REPARATUREN	15

# 08

<b>SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG</b>	<b>16</b>
-------------------------------------	-----------

# 09

<b>GARANTIE</b>	<b>16</b>
-----------------	-----------

# 10

<b>ANHÄNGE</b>	<b>17</b>
10.1 TECHNISCHE DATEN	18
10.2 FARBEN	19
10.3 MATERIALDETAILS	20
10.4 LINENPLAN	21
10.5 TRAGEGURTPLAN	22
10.6 LEINENLÄNGEN NACH GRÖSSE	23
10.7 GESAMTLEINENLÄNGE	27
10.8 MINDESTFESTIGKEIT DER LEINEN	29
10.9 SCHÄKEL & UMLENKROLLEN	30
10.10 ZERTIFIZIERUNG	31

# 1. EIGENSCHAFTEN

## 1.1 ZIELGRUPPE

Ein Hochleistungsschirm, der für die erfahrene Streckenpiloten und hochklassige Wettbewerbsflieger entwickelt wurde, für seine Klasse jedoch erstaunlich leicht zu handeln.

Der PEAK 6 hat mehr Leistung als sein Vorgänger, verbunden mit einem sehr angenehmen und effizienten Kurvenverhalten. Die Optimierung des Profils und der internen Lastverteilung hat zu einer saubereren Oberfläche und einem verbesserten Gleiten geführt, mit einem Gefühl von hoher Stabilität während aller Flugphasen.

## 1.2 ZERTIFIZIERUNG

Der PEAK 6 wurde zur europäischen EN-Zertifizierung eingereicht. Alle Zertifizierungstests wurden von der Schweizer Prüfstelle Air Turquoise durchgeführt. Alle Größen haben die Belastungs-, Stoß- und Flugtests bestanden.

Der Belastungstest hat bewiesen, dass der Flügel die geforderten 8 G aushalten kann.

Der Schocktest hat gezeigt, dass der Flügel einer Kraft von 1000 daN standhalten kann.

Die Flugerprobung führte zu der folgenden Zertifizierung des PEAK 6 für alle Größen (21, 22, 24 und 26):

EN D  
LTF D

Wir empfehlen, dass nur Piloten, die mit Schirmen dieser oder höherer Zulassung vertraut sind, diesen Gleitschirm fliegen.

Nur die Luftfahrtbehörden der jeweiligen Länder können die Kompetenz von Piloten bestimmen.

Wir empfehlen den Piloten, den Flugtestbericht sorgfältig zu lesen, insbesondere die Kommentare des Testpiloten. Der Bericht enthält alle notwendigen Informationen darüber, wie sich der Gleitschirm bei den einzelnen Testmanövern verhält.

Es ist wichtig zu beachten, dass Schirme unterschiedlicher Größe bei



Flugmanövern unterschiedlich reagieren. Selbst bei gleicher Größe können bei maximaler oder minimaler Belastung das Verhalten und die Reaktionen der Schirme variieren.

Beschreibung der Flugeigenschaften von LTF/EN D-Gleitschirmen:

- Gleitschirme mit anspruchsvollen Flugeigenschaften und potenziell heftigen Reaktionen in Turbulenzen und auf Pilotenfehler. Um zum Normalflug nach Störungen zurückzukehren erfordert es ein präzises Eingreifen des Piloten.

Beschreibung der erforderlichen Pilotenfähigkeiten für EN D-Schirme:

- Für Piloten, die mit Schnellabstiegsmethoden vertraut sind, die aktiv fliegen und die Auswirkungen des Fliegens eines Gleitschirms mit reduzierter passiver Sicherheit verstehen.

Weitere Informationen zur Flugerprobung und zur entsprechenden Zertifizierung findest du auf den letzten Seiten dieses Handbuchs oder [auf der Website im Downloadereich.](#)

## 1.3 FLUGVERHALTEN

Niviuk hat diesen Schirm mit sehr spezifischen Zielen entwickelt: bestmögliche Flugeigenschaften, exzellentes Handling, optimale Leistung und gleichzeitig ein Höchstmaß an Sicherheit. Wir wollten sicherstellen, dass der Schirm ein Maximum an Feedback auf verständliche und komfortable Weise übermittelt, damit sich der Pilot auf das Fliegen konzentrieren und den Flug genießen kann. Bei aktiver Pilotierung können alle Vorteile optimal genutzt werden.

In allen Flugsituationen ist der Schirm sehr solide und stabil. Sanft im Gleitflug, auch bei voller Beschleunigung – der Schirm hält die Höhe und bleibt stabil. Die verbesserte Kurvenpräzision bedeutet weniger Anstrengung und besseres Feedback. Das Aufziehen ist einfach und gleichmäßig, ohne Tendenz zu überschießen.

Das Fliegen mit diesem Schirm ist sehr intuitiv, mit klarem und nützlichem Feedback über die Luftmasse. Er reagiert effektiv auf die Eingaben des Piloten und bleibt auch in thermischen und turbulenten Bedingungen stabil und solide.

Der PEAK 6 fliegt sehr effizient. Er zentriert schnell in die Thermik, und steigt schnell. Das Handling ist progressiv und effektiv für noch mehr Flugspaß unter einem aufregenden Schirm von außergewöhnlicher Leistung.

Es ist leicht, einfach und intuitiv über die Handles zu steuern, mit hervorragender Dämpfung und einem großen Geschwindigkeitsbereich für unglaubliche Gleitleistung.

## 1.4 TECHNOLOGIEN, KONSTRUKTION, MATERIALIEN

Der PEAK 6 profitiert von allen Konstruktions- und Montagetechniken, die in unserem Werk verwendet werden. Er verfügt über alle unsere neuesten Technologien und Zubehörteile, die den Komfort des Piloten verbessern und gleichzeitig die Sicherheit und Leistung erhöhen.

Bei der Entwicklung aller Niviuk-Produkte ist das Team bestrebt, Entwicklung und kontinuierliche Verbesserung zu gewährleisten. Die in den letzten Jahren entwickelten Technologien haben es uns ermöglicht, größere und bessere Schirme zu entwickeln. In diesem Zusammenhang möchten wir dir die Technologien vorstellen, die in diesem neuen Modell enthalten sind:

**RAM Air Intake** – Das System zeichnet sich durch die Anordnung der Lufteinlässe aus, um den Innendruck über den gesamten Anstellwinkelbereich optimal aufrecht zu erhalten.

Das Ergebnis: Ein höherer Innendruck bedeutet eine bessere Turbulenztoleranz und eine gleichmäßigere Profilform über den gesamten Geschwindigkeitsbereich; hervorragendes Handling auch bei niedrigen Geschwindigkeiten, der Pilot kann die Bremswege ausreizen, es besteht ein geringeres Risiko des Kollabierens und folglich mehr Kontrolle und Sicherheit.

**TNT Titanium Technology** – eine revolutionäre Technik unter Verwendung von Titan. Die Verwendung von Nitinol in der Innenkonstruktion sorgt für ein einheitlicheres Profil und reduziert das Gewicht, um die Effizienz im Flug zu steigern. Nitinol bietet das höchste Maß an Schutz gegen Verformung, Hitze oder Brüche.

Nitinol ist jetzt in allen unseren Schirmen enthalten.

**SLE Structured Leading Edge** – SLE ist die Verwendung von Nitinol-Stäben in der Vorderkante. Diese Technologie sorgt für mehr Festigkeit und Stabilität, da die Form des Schirms in allen Flugphasen erhalten bleibt. Dies erhöht die Leistung, Effizienz und Stabilität, absorbiert Turbulenzen besser und macht den Schirm auf Dauer haltbarer.

**3DP Pattern Cut Optimization** – dabei wird der Stoff jedes Paneels nur in eine Richtung gelegt, wobei die Lage an der Eintrittskante als Referenz dient. Es hat sich gezeigt, dass sich das Material bei korrekter Ausrichtung des Stoffmusters auf die Richtung der Belastungsachsen von Flug zu Flug viel weniger verformt, so dass die Vorderkante ihre Form besser behält und im Laufe der Zeit viel haltbarer ist.

Im Laufe der Jahre hat sich das Design unserer Gleitschirm- und Motorschirmpalette stark weiterentwickelt, mit einer positiven und spezifischen Weiterentwicklung der Eintrittskante.

**3DL 3D Leading Edge** – das bedeutet, dass das Material der Eintrittskante so angepasst wird, dass ein Aufblähen und die Faltenbildung in diesem gekrümmten Bereich des Schirms vermieden werden. Konkret wird die Eintrittskante in "Teilflächen" unterteilt, die in jede der Zellen an der Vorderseite des Schirms eingnäht werden. Dadurch ist die Spannung des Tuchs an der Eintrittskante vollkommen gleichmäßig, was die Leistung und Haltbarkeit des Schirms erhöht.

**STE Structured Trailing Edge** – die Anwendung von Nitinol-Stäben in der Hinterkante macht die STE aus. Dank dieser Technologie wird die Form des Profils beibehalten, insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten, die Lastverteilung und die Festigkeit werden verbessert, wodurch Faltenbildung und Luftwiderstand reduziert und die Leistung des Schirms erhöht werden.

**DRS Drag Reduction Structure** – die DRS zielt darauf ab, den Luftwiderstand zu reduzieren, indem die aerodynamische Form des Flügels optimiert wird. Durch seine Anwendung wird die Strömungsrichtung an der Hinterkante wesentlich progressiver. Dies erhöht die Leistung, ohne die Sicherheit und Kontrolle des Flügels zu beeinträchtigen.

**RSD Radical Sliced Diagonal** – Hierbei handelt es sich um eine Neugestaltung der inneren Struktur des Flügels. Sie beinhaltet unabhängige und effizient ausgerichtete Diagonalen, d.h. sie folgen der Richtung des Tuchs. Dies verbessert die Festigkeit, reduziert das Gesamtgewicht des Schirms und vermeidet Verformungen.

Um die Spannungsverteilung zu verbessern und die Anzahl der Befestigungspunkte und Leinen zu reduzieren, haben die meisten Gleitschirme bereits diese Diagonalen, die von den Befestigungspunkten zu den angrenzenden Profilen führen.

Der Einsatz dieser Technologien ist ein großer technologischer Sprung in der Herstellung von Gleitschirmen und damit eine deutliche Verbesserung des Flugkomforts.

Für die Konstruktion des PEAK 6 gelten die gleichen Kriterien, Qualitätskontrollen und Fertigungsverfahren wie für den Rest unserer Produktpalette. Vom Computer von Olivier Nef bis zum Zuschnitt des Stoffes ist kein einziger Millimeter Fehler erlaubt. Der Zuschnitt der einzelnen Flügelteile erfolgt durch einen rigorosen, äußerst sorgfältigen, automatisierten Computer-Laserschneidroboterarm.

Dieses Programm malt auch die Markierungen und Nummern auf jedes einzelne Stoffteil, um Fehler bei diesem heiklen Vorgang zu vermeiden.

Der puzzleartige Zusammenbau wird durch diese Methode vereinfacht und optimiert die Arbeitsabläufe und macht die Qualitätskontrolle effizienter. Alle Niviuk-Schirme durchlaufen eine äußerst gründliche und detaillierte Endkontrolle. Der Zuschnitt und die Montage der Kappe erfolgen unter strengen Qualitätskontrollbedingungen, die durch die Automatisierung dieses Prozesses erleichtert werden.

Jeder Schirm wird einzeln geprüft und einer abschließenden Sichtkontrolle unterzogen.

Der für die Herstellung des Schirms verwendete Stoff ist leicht, widerstandsfähig und langlebig. Der Stoff verblasst nicht und ist durch unsere Garantie abgedeckt.

Die Leinen sind aus unummanteltem Aramid und Dyneema gefertigt.

Der Leinendurchmesser wurde in Abhängigkeit von der Arbeitsbelastung berechnet und zielt darauf ab, die geforderte beste Leistung mit dem geringsten Widerstand zu erreichen.

Die Leinen werden halbautomatisch auf Länge geschnitten und alle Näharbeiten werden unter Aufsicht unseres Fachpersonals ausgeführt.

Nach Abschluss der Endmontage wird jede Leine kontrolliert und gemessen.

Jeder Gleitschirm wird nach den vom Stoffhersteller empfohlenen Pflegeanweisungen verpackt.

Niviuk-Gleitschirme werden aus erstklassigen Materialien hergestellt, die die Anforderungen an Leistung, Haltbarkeit und Zertifizierung erfüllen, die der aktuelle Markt stellt.

Informationen über die verschiedenen Materialien, die zur Herstellung des Flügels verwendet werden, findest du auf den letzten Seiten dieses Handbuchs.

## 1.5 ELEMENTE, KOMPONENTEN

Der PEAK 6 wird mit einer Reihe von Zubehörteilen geliefert, die dich bei der Pflege deines Gleitschirms unterstützen sollen:

- Ein NKare-Bag, damit kannst du deinen Schirm schnell verpacken und bis zu deinem nächsten Flug lagern. Um deinen Schirm in perfektem Zustand zu halten und seine Langlebigkeit und Leistung zu garantieren, ist eine ideale Lagerung extrem wichtig.
- Ein Reparaturset mit selbstklebendem Ripstop-Tuch und Ersatzteilen zum Schutz an den Schäkeln.
- Der PEAK 6 wird mit dem Ergo-Griff von Niviuk ausgeliefert, der dem Piloten dank direkter Steuerung an den B-Tragegurten eine komfortable, ergonomische und effiziente Kontrolle ermöglicht.
- Der Kargo-Packsack wird empfohlen. Dieser ist nicht im Lieferumfang enthalten, der Kauf lohnt sich dennoch. Der Kargo ist der ideale Packsack für deine gesamte Gleitschirmausrüstung, von Schirm über Gurtzeug bis hin zu Helm und Zubehör. Er ist auf mittlere bis große Ausrüstung ausgelegt. Durch sein ergonomisches Design wird schon der Weg zum Startplatz zum Vergnügen.



## 2. INBETREIBNAHME

### 2.1 STARTPLATZWAHL

Wir empfehlen, den Schirm auf einem Übungshang oder einer ebenen, windstillen und hindernisfreien Fläche auszupacken und aufzubauen. Hier kannst du alle empfohlenen Schritte zur Kontrolle und zum Aufziehen des PEAK 6 durchzuführen.

Wir empfehlen, den gesamten Vorgang von einem qualifizierten Fachlehrer oder offiziellen Händler überwachen zu lassen. Nur sie können eventuelle Zweifel auf sichere und professionelle Weise ausräumen.

### 2.2 VORGEHENSWEISE

Nimm den Gleitschirm aus dem Rucksack, öffne ihn und lege ihn auf den Boden, wobei die Leinen auf der Unterseite in Aufziehrichtung liegen. Überprüfe den Zustand des Tuchs und der Leinen auf Mängel. Überprüfe, ob die Verbindungen zwischen Leinen und Tragegurten vollständig geschlossen und fest angezogen sind. Identifiziere die A- und B-Leinen, die Bremsleinen und die entsprechenden Tragegurte und entwirre sie gegebenenfalls. Vergewissere dich, dass keine Knoten in den Leinen vorhanden sind.

### 2.3 EINHÄNGEN IN DAS GURTZEUG

Die PEAK 6 Tragegurte sind farbcodiert.

- Rechts: grün
- Links: rot

Diese Farbcodierung erleichtert es, den Schirm auf der richtigen Seite einzuhängen und hilft, Fehler vor dem Flug zu vermeiden.

Verbinde die Tragegurte korrekt mit der Befestigung am Gurtzeug, so dass die Tragegurte und Leinen richtig angeordnet und frei von Verdrehungen sind. Überprüfe, ob das Beschleunigungssystem und die Karabiner richtig befestigt und sicher geschlossen sind.

**!** BITTE BEACHTEN: Der PEAK 6 verwendet Tragegurte unterschiedlicher Länge. Die Größe 21 hat Tragegurte mit eigener Längen, genauso die Größe 22. Für die anderen Größen 24 und 26 sind die Tragegurte gleich und austauschbar.

## 2.4 GURTZEUGTYP

Der PEAK 6 kann mit allen gängigen Gurtzeugtypen geflogen werden. Es wird jedoch ein Liegegurtzeug empfohlen, da der Schirm für das Fliegen mit diesem Gurtzeugtyp ausgelegt ist. Wenn das Gurtzeug über einen verstellbaren Brustgurt verfügt, empfehlen wir, diesen auf den im Zulassungsbescheid angegebenen Abstand einzustellen – dieser ist je nach Größe unterschiedlich, siehe Zulassungsbescheinigung.

Bei der Einstellung des Brustgurtes ist Vorsicht geboten, da der Abstand der Brustgurteinstellung das Handling des Schirms beeinflusst. Ein zu breiter Brustgurt ermöglicht zwar eine bessere Rückmeldung, birgt aber die Gefahr, dass die Stabilität des Schirms beeinträchtigt wird.

Wenn der Brustgurt zu eng eingestellt ist, fühlt sich der Schirm stabiler an, aber es besteht ein Verlust an Feedback und die Gefahr des Vertwistens im Falle eines heftigen asymmetrischen Klappers.

## 2.5 BESCHLEUNIGER

Das Beschleunigungssystem ist ein Mittel zur vorübergehenden Beschleunigung des Gleitschirms durch Veränderung der Strömung über das Profil. Das Beschleunigungssystem ist auf den Tragegurten vorinstalliert und kann nicht verändert werden, da es den in der Zertifizierung festgelegten Abmessungen und Grenzwerten entspricht.

Der PEAK 6 verfügt über ein Beschleunigungssystem mit einem von der Größe abhängigen maximalen Beschleunigungsweg (siehe Full speed-bar).

Das Beschleunigungssystem wird aktiviert, wenn der Pilot den Beschleuniger am oder im Gurtzeug (nicht im Lieferumfang dieses Modells enthalten) mit den Füßen drückt (siehe 2.5.1 Montage des Beschleunigungssystems).

Das Beschleunigungssystem verwendet ein Aktions-/Reaktionssystem. Wird der Beschleuniger losgelassen, ist er auf neutral eingestellt. Wird der Beschleuniger mit den Füßen gedrückt, beschleunigt der Schirm. Die Geschwindigkeit kann über den Druck auf den Beschleuniger reguliert werden. Sobald der Druck auf den Beschleuniger nachlässt, kehrt das Beschleunigungssystem in die Neutralstellung zurück.

Das Beschleunigungssystem ist effizient, sensibel und präzise. Der Pilot kann das System jederzeit während des Fluges benutzen. In der Neutralstellung fliegt der Schirm mit der Standardgeschwindigkeit und gleitet am besten. Mit vollem Beschleuniger fliegt der Schirm mit maximaler Geschwindigkeit, aber das Gleiten wird beeinträchtigt.

- Gelöster Beschleuniger: Die A- und B-Tragegurte sind ausgerichtet.
- Voller Beschleunigungsweg: Der Unterschied zwischen den A- und B-Tragegurten wird größer:

Größe 21 – 14 cm

Größe 22, 24 und 26: 15,5 cm

**!** BITTE BEACHT! Die Verwendung des Geschwindigkeitssystems führt zu Änderungen der Geschwindigkeit und der Reaktionen des Flügels. Weitere Informationen entnimm dazu bitte dem Zertifizierungsbericht.

### 2.5.1 MONTAGE DES BESCHLEUNIGERS

Der Beschleuniger besteht aus der Fußschlaufe, die der Pilot mit den Füßen drückt, sowie aus den beiden Seilen, die ihn mit den Komponenten des Beschleunigungssystems an den Tragegurten verbinden. Wenn du dich für den von dir bevorzugten Typ des Beschleunigers entschieden hast, musst du ihn einbauen. Einige Überlegungen:

- Du solltest die Art von Beschleuniger verwenden, die du für angemessen hältst, je nach Art des Gurtzeugs, persönlichen Vorlieben usw.
- Der Beschleuniger ist abnehmbar, um die Verbindung mit den Tragegurten und die anschließende Einstellung zu vereinfachen.
- Um ihn mit dem Gurtzeug zu verbinden, folge bitte den Anweisungen des Gurtzeugherstellers. Bei den meisten Gurtzeugen ist ein Speedsystem vorinstalliert.
- Standardmäßig wird der Beschleuniger über Brummelhaken mit dem Beschleunigungssystem verbunden, wobei zwei Schlitzlöcher in den Haken miteinander verschränkt werden, so dass sich die Verbindung leicht herstellen und lösen lässt. Es kann jedoch auch jedes andere sichere Verbindungssystem verwendet werden.

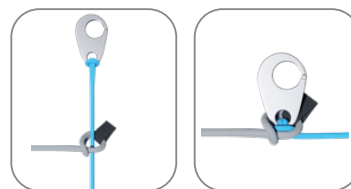


Bild 1. Anschluss der Drosselklappe durch den Durchgang des Brummelhakens.

### 2.5.2 WECHSELN DER LEINEN AN DEN TRAGEGURTEN

Obwohl das Beschleunigungssystem über gelagerte Durchlaufrollen verfügt, um die Reibung auf ein Minimum zu reduzieren, führt die Häufigkeit, mit der der Beschleuniger benutzt wird, dazu, dass die Leinen verschleifen und eventuell ersetzt werden müssen.

Bei allen Niviuk-Schirmen sind die Leinen des Beschleunigungssystems an den Tragegurten komplett abnehmbar und leicht austauschbar. Du kannst die Brummelhaken verwenden, sie nicht verwenden, sie entfernen, eine andere Art von Verbinder verwenden, usw. Es ist sogar möglich, die Speed Bar-Leinen direkt am Speedsystem an den Tragegurten zu befestigen. Diese letzte Option macht die Verbindung / Trennung mühsamer, aber bedeutet, dass die Leine einen maximalen Weg ohne Hindernisse oder Einschränkungen hat, was bei einigen Gurtzeugmodellen sehr von Vorteil ist.

## 2.6 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING

Nachdem du deine Ausrüstung gründlich überprüft hast und die Wetterbedingungen für das Fliegen günstig sind, ziehe den PEAK 6 so oft wie nötig auf, um dich mit seinem Verhalten vertraut zu machen. Das Aufziehen des PEAK 6 ist einfach und sollte keine große körperliche Anstrengung erfordern. Ziehe den Schirm mit Hilfe des Gurtzeugs mit leichtem Druck vom Körper aus auf. Dies kann mit Hilfe der A-Leinen unterstützt werden. Ziehe nicht an ihnen, sondern begleite nur die natürliche Aufziehbewegung des Flügels. Sobald der Schirm in der Überkopfform angekommen ist, reicht eine angemessene Kontrolle mit den Bremsen aus, um ihn dort zu halten.

## 2.7 ADJUSTING THE BRAKES

Die Länge der Hauptbremsleinen ist werkseitig eingestellt und entspricht der Länge, die bei der Zulassung festgelegt wurde. Sie können jedoch entsprechend deinem Flugstil verändert werden. Es ist ratsam, eine Zeit lang mit der ursprünglichen Einstellung zu fliegen, um sich an das tatsächliche Verhalten des PEAK 6 zu gewöhnen. Sollte es notwendig sein, die Länge der Bremse zu ändern, löse den Knoten und ziehe die Leine durch den Bremsgriff bis zum gewünschten Punkt und ziehe den Knoten wieder fest an. Diese Einstellung sollte nur von qualifiziertem Personal durchgeführt werden. Es ist darauf zu achten, dass die Änderung nicht die Hinterkante beeinträchtigt und den Gleitschirm ohne Zutun des Piloten abbremst. Beide Bremsleinen sollten symmetrisch sein und die gleiche Länge haben. Wir empfehlen die Verwendung eines Palsteknotens.

Beim Ändern der Bremsenlänge ist darauf zu achten, dass sie bei Verwendung des Beschleunigers nicht zu kurz werden. Wenn wir beschleunigen, dreht sich der Schirm über den B-Tragegurt und die Hinterkante hebt sich. Es ist wichtig zu überprüfen, dass die Bremse so eingestellt ist, dass sie diesen zusätzlichen Weg beim Beschleunigen berücksichtigt. Bei dieser Profilverformung besteht die Gefahr, Turbulenzen zu erzeugen und einen frontalen oder asymmetrischen Klapper zu verursachen.

## 3. DER ERSTE FLUG

### 3.1 DIE RICHTIGE STARTPLATZWahl

Für den ersten Flug empfehlen wir dir, dein gewohntes Fluggebiet aufzusuchen und einen qualifizierten Fluglehrer zu beauftragen, der den gesamten Vorgang überwacht.

### 3.2 VORBEREITUNG

Wiederhole die in Abschnitt 2 AUSPACKEN UND MONTAGE beschriebenen Schritte, um deinen Schirm vorzubereiten.

### 3.3 FLUGPLANUNG

Es ist immer ratsam, einen Flug im Vorfeld gründlich zu planen, um mögliche spätere Probleme zu vermeiden.

### 3.4 VORFLUGCHECK

Sobald du bereit bist, aber bevor du abhebst, führe eine weitere Ausrüstungskontrolle durch. Führe eine gründliche Sichtprüfung deiner Ausrüstung durch, wobei der Schirm vollständig geöffnet, die Leinen entwirrt und ordnungsgemäß auf dem Boden ausgelegt sein müssen, um sicherzustellen, dass alles in Ordnung ist. Vergewissere dich, dass die Wetterbedingungen deinem Flugkönnen entsprechen.

### 3.5 AUFZEIH-; KONTROLL- UND ABHEBEPHASE

Für den Start wird ein gleichmäßiges und progressives Aufziehen empfohlen. Der PEAK 6 lässt sich leicht aufziehen und erfordert keinen großen Kraftaufwand. Er neigt nicht zum Überschießen, was eine sanfte Aufziehphase ermöglicht, die in eine Kontrollphase übergeht, in der genügend Zeit bleibt, um die Entscheidung zum Beschleunigen und Starten zu treffen.

Wenn der Wind es zulässt, empfehlen wir einen Rückwärtsstart, da dies eine bessere Sichtkontrolle des Schirms beim Aufziehen ermöglicht. Bei "starkem" Wind ist der PEAK 6 mit dieser Starttechnik besonders gut zu kontrollieren. Winde von 25 bis 30 km/h gelten für das Gleitschirmfliegen als stark.

Das korrekte Auslegen des Schirms am Boden vor dem Start ist besonders wichtig. Wähle einen geeigneten Platz in Windrichtung. Lege den Gleitschirm halbmondförmig aus, um das Aufziehen zu erleichtern. Ein sauberer Aufbau des Schirms sorgt für einen problemlosen Start.

### 3.6 LANDEN

Der PEAK 6 lässt sich hervorragend landen, er setzt die Geschwindigkeit des Flügels auf Wunsch in Auftrieb um und lässt eine enorme Fehlertoleranz zu. Es ist nicht notwendig, die Bremsleinen um die Hand zu wickeln, um eine bessere Bremswirkung zu erzielen.

### 3.7 PACKEN

Der PEAK 6 hat eine komplexe Eintrittskante, die aus verschiedenen Materialien gefertigt ist und sorgfältig verpackt werden muss. Eine korrekte Packmethode trägt dazu bei, die Nutzungsdauer deines Gleitschirms zu verlängern.

Es sollte wie eine Ziehharmonika gepackt werden, wobei die Verstärkungen der Vorderkante flach liegen und die flexiblen Nitinolstäbe übereinander gestapelt werden. Auf diese Weise bleibt das Profil in seiner ursprünglichen Form erhalten und die Stäbchen im Schirm werden langfristig geschützt. Achte darauf, dass die Stäbchen nicht geknickt oder gefaltet werden. Er sollte nicht zu eng gepackt werden, um Schäden am Tuch und/oder den Leinen zu vermeiden.

Niviuk hat den NKare Bag entwickelt. Dieser hilft dir, den Gleitschirm schnell zu packen, wobei das Profil und die Stäbchen in perfektem Zustand bleiben.

Der NKare Bag führt dich logisch durch den Packvorgang, indem er dir erlaubt, die Stäbchen auf der Längsachse übereinander zu legen, um den Schirm "ziehharmonikaartig" zu packen. Dann kannst du ganz einfach die für jedes Modell erforderlichen Teilfalten vornehmen. Dieses Faltsystem garantiert, dass sowohl das Tuch als auch die Verstärkungen der inneren Struktur in perfektem Zustand bleiben.



## 4. FLUGVERHALTEN

Wir empfehlen dir, den Prüfbericht zur Zertifizierung zu lesen.

Der Bericht enthält alle notwendigen Informationen über das Verhalten des PEAK 6 bei jedem der getesteten Manöver.

Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass die angemessene Reaktion auf jedes ungünstige Manöver von Größe zu Größe unterschiedlich sein kann; selbst innerhalb derselben Größe können bei maximaler oder minimaler Belastung das Verhalten und die Reaktionen des Flügels variieren.

Das Wissen, das die Prüfstelle durch den Prüfbericht vermittelt, ist von grundlegender Bedeutung, um zu lernen, wie man mit möglichen Situationen umgeht.

Um sich mit den nachfolgend beschriebenen Manövern vertraut zu machen, empfehlen wir, im Rahmen eines Sicherheitstrainings oder in einer lizenzierten Ausbildungseinrichtung zu üben.

### 4.1 FLIEGEN IN TURBULENZEN

Der PEAK 6 verfügt über ein hervorragendes Kappenprofil; dies ist unter allen Bedingungen sehr stabil und verfügt über ein hohes Maß an passiver Sicherheit, auch in turbulenten Bedingungen.

Alle Gleitschirme müssen entsprechend den vorherrschenden Bedingungen gesteuert werden, der Pilot ist dabei der ultimative Sicherheitsfaktor.

Wir empfehlen, in turbulenten Bedingungen aktiv zu fliegen und stets Maßnahmen zu ergreifen, um die Kontrolle über den Schirm zu behalten, ihn vor dem Klappen zu bewahren und die vom Schirm geforderte Geschwindigkeit nach jeder Korrektur wiederherzustellen.

Korrigiere den Schirm nicht zu lange (Bremsen), da dies einen Strömungsabriss provozieren könnte. Wenn du korrigierend eingreifen musst, führe die Korrektur durch und stelle danach die normale Fluggeschwindigkeit wieder her.

### 4.2 MÖGLICHE STÖRUNGEN

Um sich mit den unten beschriebenen Manövern vertraut zu machen, empfehlen wir, in einem lizenzierten Ausbildungsbetrieb zu üben. Du musst den Einsatz der Bremsen an die Belastung des Schirms anpassen und ein Übersteuern vermeiden.

Es ist wichtig zu beachten, dass die Art der Reaktion auf ein Manöver von einer Flügelgröße zur anderen variieren kann, und selbst innerhalb der gleichen Größe können das Verhalten und die Reaktionen je nach Flügelbelastung unterschiedlich sein.

Im Testbericht findest du alle notwendigen Informationen darüber, wie du deinen neuen Schirm bei jedem der getesteten Manöver handhaben solltest. Diese Informationen sind wichtig, um zu wissen, wie du dich bei diesen Manövern im realen Flug verhalten solltest, damit du diese Situationen so sicher wie möglich bewältigen kannst.

#### Asymmetrischer Klapper

Trotz der Profilstabilität des PEAK 6 kann es bei sehr starken Turbulenzen zu einem asymmetrischen Einklappen des Schirms kommen, insbesondere wenn man nicht aktiv fliegt und das Einklappen verhindert. In diesem Fall leitet der Schirm einen Druckverlust über die Bremsleinen und das Gurtzeug weiter. Um das Einklappen zu verhindern, zieht man den Bremsgriff auf der betroffenen Seite des Schirms. Dadurch wird der Anstellwinkel des Flügels erhöht. Sollte der PEAK 6 dennoch einklappen, reagiert er nicht heftig, sondern die Kurvenneigung ist allmählich und gut kontrollierbar. Verlagere das Gewicht auf die offene, fliegende Seite (die dem Klapper gegenüberliegende Seite), um den Schirm gerade zu halten, und bremse diese Seite gegebenenfalls leicht an. Normalerweise sollte sich die eingeklappte Seite des Schirms dann erholen und von selbst wieder öffnen. Wenn dies nicht der Fall ist, versuche, das Gewicht in Richtung der eingeklappten Seite zu verlagern. Wenn das nicht hilft, ziehe den Bremsgriff auf der eingeklappten Seite entschlossen und schnell ganz (100%) nach unten und lasse ihn sofort wieder nach oben los. Möglicherweise musst du diesen Vorgang wiederholen, damit sich die eingeklappte Seite des Schirms wieder öffnet. Die geöffnete, fliegende Seite des Schirms darf nicht überbremst oder verlangsamt werden (Kontrolle der Kurve). Sobald die eingeklappte Seite offen ist, stelle sicher, dass du zur normalen Fluggeschwindigkeit zurückkehrst.

#### Frontklapper

Aufgrund der Konstruktion des PEAK 6 ist es unter normalen Flugbedingungen unwahrscheinlich, dass es zu einem Frontklapper kommt. Das Profil des Schirms hat große Pufferfähigkeiten bei extremen Anstellwinkeländerungen. Ein Frontklapper kann bei starken Turbulenzen, beim Einfliegen oder Verlassen starker Thermik auftreten. Ein Frontklapper öffnet sich normalerweise wieder, ohne dass der Schirm wegdreht, aber ein symmetrisch ausgeführtes Anbremsen mit



einem schnellen, tiefen Pumpen beider Bremsen beschleunigt das Wiederöffnen, falls nötig. Gib die Bremsleinen sofort danach frei, um zur Standardgeschwindigkeit des Schirms zurückzukehren.

#### Negatives Trudeln

Ein negatives Trudeln entspricht nicht dem normalen Flugverhalten des PEAK 6. Unter bestimmten Umständen kann es jedoch zu einem negativen Trudeln kommen (z.B. beim Versuch zu drehen, wenn man mit sehr geringer Geschwindigkeit fliegt und gleichzeitig stark bremst). Es ist nicht einfach, eine konkrete Empfehlung für diese Situation zu geben, außer der, den Schirm schnell wieder auf die Standardgeschwindigkeit und den Standardanstellwinkel zu bringen, indem man die Spannung der Bremsleinen schrittweise reduziert. Die normale Reaktion des Flügels ist ein seitliches Wegdrehen auf der wieder beschleunigten Seite mit einer Drehung von nicht mehr als 360°, bevor er wieder seine Standardgeschwindigkeit und eine gerade Flugbahn erreicht.

#### Sackflug

Die Möglichkeit, in einen Sackflug zu geraten oder darin zu verbleiben, wurde beim PEAK 6 eliminiert.

Ein Strömungsabriss ist bei diesem Schirm praktisch unmöglich. Sollte er dennoch in den Sackflug geraten, verliert der Schirm seine Vorwärtsbewegung, wird instabil und es fehlt der Druck auf die

Bremsleinen, obwohl die Kappe vollgefüllt zu sein scheint. Um die normale Fluggeschwindigkeit wieder zu erreichen, muss man den Druck auf die Bremsleinen symmetrisch lösen und manuell auf die A-Leinen drücken oder sein Gewicht auf eine beliebige Seite verlagern, OHNE an den Bremsleinen zu ziehen.

### Full Stall

Es ist sehr unwahrscheinlich, dass der PEAK 6 während des normalen Fluges in diesen Zustand gerät. Es kann nur passieren, wenn du mit sehr niedriger Geschwindigkeit fliegst, übersteuerst oder gefährliche Manöver in turbulenter Luft durchführst.

Um einen Full Stall zu provozieren, muss der Schirm durch symmetrisches Ziehen der Bremsleinen bis zum Erreichen des Sackflugpunktes (100%) auf seine Mindestgeschwindigkeit abgebremst und dort gehalten werden. Der Schirm kippt zunächst nach hinten und positioniert sich dann über Kopf, wobei er leicht schaukelt, je nachdem, wie man das Manöver durchführt.

Wenn du den Full Stall ausleitest, behalte einen klaren Kopf und lasse die Bremsleinen kontrolliert bis zur Hälfte des gesamten Bremsweges los. Der Schirm wird dann heftig nach vorne schnellen und könnte einen Punkt unter dir erreichen. Es ist sehr wichtig, den Bremsdruck so lange aufrecht zu erhalten, bis der Schirm wieder in seine normale Flugposition über Kopf zurückgekehrt ist.

Zur Wiederherstellung der normalen Flugbedingungen die Bremsleinen schrittweise und symmetrisch entspannen, um die Fluggeschwindigkeit wieder zu erreichen. Wenn der Schirm die Überkopfform erreicht, müssen die Bremsen vollständig gelöst werden. Der Flügel wird dann nach vorne schnellen, um wieder die volle Geschwindigkeit zu erreichen. Bremsen in diesem Moment nicht zu stark, da der Schirm beschleunigen muss, um sich aus dem Sackflugzustand zu lösen. Einen möglichen Frontklapper korrigierst du, indem du beide Bremsgriffe kurz nach unten ziehst, um den Schirm wieder über dich zu bringen und löse sie sofort wieder, während der Schirm noch in der Übergangsphase ist, um sich wieder über Kopf zu positionieren.

### Krawatte

Eine Krawatte kann nach einem asymmetrischen Klapper auftreten, wenn das Ende des Flügels zwischen den Leinen eingeklemmt ist. Je nach Art des Verhedderns kann diese Situation schnell zum Trudeln des Flügels führen. Die Korrekturmanöver sind dieselben wie bei einem asymmetrischen Klapper: Kontrolliere die Drehung/das Trudeln, indem du die gegenüberliegende Bremse anziehst und das Gewicht entgegengesetzt zur Drehung verlagerst. Suche dann die Stabilo-

Leine (am Flügelende befestigt), die zwischen den anderen Leinen eingeklemmt ist. Diese Leine hat eine andere Farbe und befindet sich an der äußeren Position des A-Tragegurts.

Ziehe an dieser Leine, bis sie straff ist. Dadurch wird die Verhedderung gelöst. Wenn das nicht funktioniert, fliege zum nächstmöglichen Landeplatz und kontrolliere die Richtung mit Gewichtsverlagerung und dem Einsatz der Bremse gegenüber der verhedderten Seite. Sei vorsichtig, wenn du versuchst, eine Verknotung zu lösen, während du in der Nähe eines Geländes oder anderer Gleitschirme fliegst; es kann sein, dass es nicht möglich ist, den beabsichtigten Flugweg fortzusetzen.

### Übersteuern

Die meisten Flugprobleme werden durch falsche Eingaben des Piloten verursacht, die sich dann zu einer Kaskade von unerwünschten und unvorhersehbaren Ereignissen ausweiten. Wir sollten beachten, dass falsche Eingaben zum Verlust der Kontrolle über den Schirm führen können. Der PEAK 6 ist so konzipiert, dass er sich in den meisten Fällen von selbst wieder erholt. Versuche nicht, ihn zu überkorrigieren!

Im Allgemeinen sind die Reaktionen des Schirms, die durch zu viel Input verursacht werden, darauf zurückzuführen, dass der Pilot den Schirm übersteuert. Gib dem Schirm nach jeder Art von Zwischenfall die Möglichkeit, seine normale Fluggeschwindigkeit und Position wiederherzustellen.

## 4.3 BESCHLEUNIGTES FLIEGEN

Das Profil des PEAK 6 wurde für einen stabilen Flug über den gesamten Geschwindigkeitsbereich entwickelt. Der Beschleuniger kann bei starkem Wind oder erheblichem Sinken eingesetzt werden.

Beschleunigen des Schirms macht das Profil empfindlicher gegenüber Turbulenzen und das Risiko für einen möglichen Frontklapper steigt. Wenn der Innendruck des Flügels nachlässt, sollte die Spannung am Beschleuniger auf ein Minimum reduziert werden und ein leichter Zug an den Bremsleinen wird empfohlen, um den Anstellwinkel des Schirms zu vergrößern. Denke daran, nach der Korrektur des Anstellwinkels die normale Fluggeschwindigkeit wiederherzustellen.

Es wird NICHT empfohlen, in der Nähe von Hindernissen oder unter sehr turbulenten Bedingungen zu beschleunigen. Falls erforderlich, passe die Bewegungen und den Druck auf den Beschleuniger ständig an, während du das Gleiche mit den Bremsen tust. Dieses Gleichgewicht wird als "aktives Fliegen" bezeichnet.

## 4.4 FLIEGEN OHNE EINSATZ DER BREMSLEINEN

Sollten aus irgendeinem Grund die Bremsleinen des PEAK 6 während des Fluges ausfallen, ist es notwendig, den Schirm mit Hilfe der B-Tragegurte und Gewichtsverlagerung bis zur Landung vorsichtig zu steuern. Die B-Tragegurte lassen sich leicht steuern, da sie nicht unter großer Spannung stehen. Man muss vorsichtig sein und darf sie nicht zu stark ziehen, um einen Strömungsabriss oder ein negatives Trudeln zu vermeiden. Der Schirm muss im Landeanflug mit voller Geschwindigkeit (nicht beschleunigt) geflogen werden, und die B-Tragegurte sollten kurz vor dem Bodenkontakt symmetrisch gezogen werden. Diese Bremsmethode ist nicht so effektiv wie die Verwendung der Bremsleinen, und der Schirm landet daher mit einer höheren Geschwindigkeit am Boden.

## 4.5 VERHÄNGER IM FLUG

Der beste Weg, um Knoten und Verwicklungen zu vermeiden, ist eine gründliche Überprüfung der Leinen im Rahmen eines systematischen Vorflugchecks. Wenn du während der Startphase einen Knoten entdeckst, brich die Startsequenz sofort ab.

Wenn du versehentlich mit einer verknoteten Leine startest, musst du die Drift des Gleitschirms durch Gewichtsverlagerung auf die gegenüberliegende Seite und einen leichten Bremszug auf diese Seite ausgleichen. Ziehe vorsichtig an der Bremsleine, um zu sehen, ob sich der Knoten lösen lässt oder versuche, die Problemeleine zu lokalisieren. Versuche zu ziehen, um zu sehen, ob sich der Knoten lösen lässt. Versuche nicht, eine verknotete Leine zu lösen oder eine Leine im Flug zu entwirren, wenn du dich in der Nähe von Hindernissen oder anderer Gefahren befindest. Wenn der Knoten zu fest sitzt und sich nicht lösen lässt, fliege vorsichtig und sicher zum nächsten Landeplatz. Vorsicht: Ziehe nicht zu stark an den Bremsgriffen, da sonst die Gefahr besteht, dass die Strömung abreißt oder der Schirm ins Trudeln gerät. Vergewissere dich vor dem Lösen eines Knotens, dass sich keine anderen Piloten in der Nähe befinden.



## 5. SCHENLLABSTIEGSMETHODEN

Die Kenntnis der verschiedenen Abstiegsstechniken kann in bestimmten Situationen von entscheidender Bedeutung sein. Welche Abstiegsmethode am besten geeignet ist, hängt von der jeweiligen Situation ab.

Um sich mit den nachfolgend beschriebenen Manövern vertraut zu machen, empfehlen wir, im Rahmen eines Sicherheitstrainings oder in der Umgebung einer lizenzierten Ausbildungsstätte zu üben.

### 5.1 OHREN ANLEGEN/BIG EARS

Ohren anlegen ist eine moderate Sinkflugtechnik, die die Sinkgeschwindigkeit auf  $-3$  oder  $-4$  m/s erhöhen kann und die Geschwindigkeit am Boden um 3 bis 5 km/h reduziert. Der Anstellwinkel und die effektive Flächenbelastung nehmen aufgrund der geringeren Fläche des Schirm ebenfalls zu.

Um das Manöver "Große Ohren" auszuführen, nimm die A-Leine an jedem A-Tragegurt und ziehe sie gleichzeitig sanft nach außen und unten. Die Flügelspitzen klappen ein. Um die Vorwärtsgeschwindigkeit und den richtigen Anstellwinkel wiederherzustellen, beschleunige, sobald die Ohren gezogen sind.

Ziehe die Ohren ein, bis du die gewünschte Höhe erreicht hast. Lasse die Leinen los, damit sich die Spitzen automatisch wieder füllen. Sollte dies nicht der Fall sein, versuche, schrittweise erst die eine und dann die andere Bremse zu ziehen. Ein asymmetrisches Wiederöffnen wird empfohlen, um eine Beeinträchtigung des Anstellwinkels zu vermeiden, insbesondere beim Fliegen in Bodennähe oder in turbulenten Bedingungen.

**!** **Achte auf die Gefahr eines Strömungsabrisses!**

Wenn man nach der "3a3"-Leine greift, um die Ohren anzulegen, kann man versehentlich die Bremsen ziehen. Das Gleiche kann passieren, wenn wir die Spitzen mit der "3a3"-Leine festhalten, es ist möglich, versehentlich die Bremsen zu beeinflussen. Dies kann zu einer erheblichen Geschwindigkeitsreduzierung führen.

Bei Gleitschirmen mit sehr großer Streckung bedeutet das Ziehen großer Ohren eine Erhöhung des Luftwiderstands. Bei einem stark gestreckten Flügel falten sich die Ohren nicht, sie hängen nur und flattern stark. Die Zunahme des Luftwiderstands ist stärker als bei Flügeln mit einem weniger ausgeprägten Streckung.

Der PEAK 6 ist mit wenig Leinen konstruiert, was im Normalflug gut ist. Aber genau diese Reduzierung ist es, die dazu führen kann, dass wir Probleme bei der Wiedererlangung der normalen Fluggeschwindigkeit nach einer starken Vergrößerung des Anstellwinkels und dem zusätzlichen Widerstand der Ohren haben.

Diese Besonderheiten könnten zusammen mit den turbulenten thermischen Bedingungen dazu führen, dass einen ungewollten Strömungsabriss verursachen.

Die Lösung: Das Manöver Ohren anlegen kann immer noch angewendet werden, die oben genannten Punkte sind jedoch zu beachten. Um einen Strömungsabriss zu vermeiden, einfach den halben Beschleuniger benutzen (das reicht aus), um die Geschwindigkeit zu erhöhen und verringert den Winkel der Eintrittskante. Dadurch solltest du in der Lage sein genügend Geschwindigkeit zu erreichen, um den Strömungsabriss zu verhindern. Achte darauf, dass du die Bremsen nicht ziehst, während die Ohren angelegt sind, da dies einen Strömungsabriss wahrscheinlicher macht!

### 5.2 B3-TECHNIK

Auch wenn du die klassische Ohrentechnik anwenden kannst, verursacht sie große Turbulenzen an der Hinterkante. Außerdem neigt die Verwendung von Ohren an Flügeln mit hoher Streckung zum "Flattern", wodurch diese Turbulenzen verstärkt werden. Dies führt zu einem Geschwindigkeitsverlust, der durch den Einsatz des Beschleunigers oder durch das Loslassen der Ohren wieder ausgeglichen werden muss.

2009 haben die Piloten des Niviuk Teams ein neues Manöver für den Schnellabstieg entwickelt - die B3-Technik, die mit der 3c3-Leine ausgeführt wird. Bei der Erprobung eines Wettkampfprototyps stellte sich heraus, dass dessen Eigenschaften (hohe Streckung und eine neue Leinenverteilung) die Durchführung von Big Ears nicht zuließen.

Einige aktuelle Zwei- oder Dreileiner sind für Big Ears nicht sehr gut geeignet, da das Risiko zu hoch ist. Viele fortgeschrittene Piloten wünschen sich eine schnelle und kontrollierte Abstiegsstechnik, und hier kommt dieses neue Manöver ins Spiel. Aus diesem Grund empfehlen wir die 3c3-Leine zu verwenden.



Die B3-Technik erhöht die Abstiegs geschwindigkeit schnell, ohne die oben beschriebenen Nachteile zu verursachen. Es besteht auch kein Risiko eines Strömungsabrisses, da der Abstieg stets mit hoher Geschwindigkeit erfolgt.

Um dieses Manöver auszuführen, suche dir die 3c3-Leine und führe die gleiche Bewegung aus, wie für die Ohren: "Ziehe an der Leine, bis die Flügelspitzen eingezogen sind. Jetzt wird der Schirm langsamer und die Flügelspitzen hängen zurück. Dann wird die Geschwindigkeit leicht erhöht, bis er wieder stabil ist und eine Sinkgeschwindigkeit von 5 bis 6 m/s erreicht wird.

Wir empfehlen dir, bei dieser Technik immer den Beschleuniger zu benutzen. Du kannst die Richtung kontrollieren, indem du mit Gewichtsverlagerung arbeitest. Beim ersten Mal wirst du eine Abnahme des relativen Windes und eine leichte Neigung zum hinteren Teil des Segels bemerken, als ob du rückwärts fliegen würdest.

Um das Manöver zu beenden, lasse die Leinen wie bei Big Ears los und du wirst spüren, wie der Schirm sanft zu seiner normalen Sinkgeschwindigkeit zurückkehrt.

Der B3 Technik ermöglicht es dir, schnell abzustiegen, ohne das Risiko einer Krawatte. Es ist sehr komfortabel und bietet Manövrierfähigkeit in Kurven.

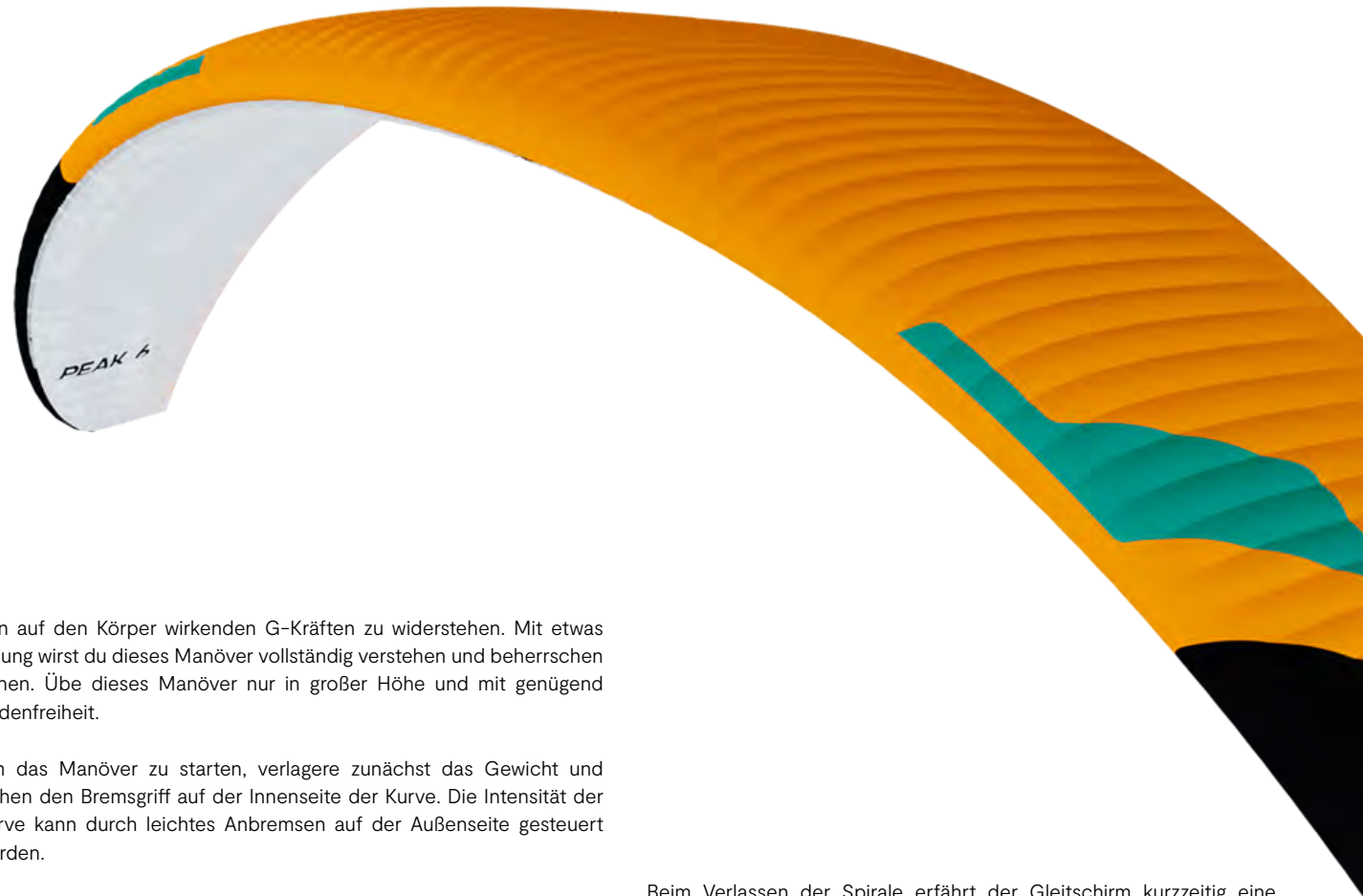
**!** BITTE BEACHTEN: Wir empfehlen, dieses Manöver zum ersten Mal unter sanften Bedingungen und in ausreichender Höhe zu üben. Es ist eine sichere und kontrollierte Abstiegs technik, die nur ein wenig Training benötigt, um bequem und effizient durchgeführt zu werden.

### 5.3 B-STALL

Mit dem PEAK 6 ist es nicht möglich, diese Abstiegs technik zu verwenden.

### 5.4 STEILSPIRALE

Dies ist ein effektiverer Weg, um schnell an Höhe zu verlieren. Achte darauf, dass der Schirm einer enormen Sink- und Drehgeschwindigkeit (G-Kraft) ausgesetzt ist, die zu einem Orientierungs- und Bewusstseinsverlust (Blackout) führen kann. Dieses Manöver muss daher schrittweise durchgeführt werden, um die Fähigkeit zu erhöhen,



den auf den Körper wirkenden G-Kräften zu widerstehen. Mit etwas Übung wirst du dieses Manöver vollständig verstehen und beherrschen lernen. Übe dieses Manöver nur in großer Höhe und mit genügend Bodenfreiheit.

Um das Manöver zu starten, verlagere zunächst das Gewicht und ziehe den Bremsgriff auf der Innenseite der Kurve. Die Intensität der Kurve kann durch leichtes Anbremsen auf der Außenseite gesteuert werden.

Ein Gleitschirm, der mit seiner maximalen Rotationsgeschwindigkeit fliegt, kann -20 m/s erreichen, was einem vertikalen Abstieg von 70 km/h entspricht, und stabilisiert sich ab 15 m/s in einer Steilspirale.

Grund genug, sich mit dem Manöver vertraut zu machen und zu wissen, wie man es beendet.

Um dieses Manöver zu beenden, muss der innere Bremsgriff (auf der kurvenzugewandten Seite) allmählich entspannt werden, während der äußere Bremsgriff auf der kurvenabgewandten Seite kurzzeitig angezogen wird. Der Pilot muss gleichzeitig sein Gewicht verlagern und sich auf die gegenüberliegende Seite der Kurve lehnen.

Das Beenden der Spirale sollte allmählich und gleichmäßig erfolgen, damit die Druck- und Geschwindigkeitsveränderungen registriert werden können.

Beim Verlassen der Spirale erfährt der Gleitschirm kurzzeitig eine asymmetrische Beschleunigung und er schießt vor, je nachdem, wie das Manöver ausgeführt wurde.

Übe diese Manöver in ausreichender Höhe und sorgfältig.

### 5.5 ABWIND ZENTRIEREN

Diese Technik ermöglicht den Sinkflug, ohne den Schirm zu belasten oder den Piloten zu überfordern. Gleite normal, während du nach absteigender Luft suchst und beginnen zu drehen, als ob du in einer Thermik steigen würdest, aber mit der Absicht zu sinken.

Meide gefährliche Bereiche im Lee auf der Suche nach sinkender Luftmasse. Sicherheit geht vor!

## 6. SPEZIELLE METHODEN

### 6.1 WINDENSCHLEPP

Der PEAK 6 lässt sich einfach an der Winde starten. Nur qualifiziertes Windenpersonal sollte mit der zertifizierten Ausrüstung umgehen, um diesen Vorgang durchzuführen. Der Schirm muss ähnlich wie bei einem normalen Start aufgezo-gen werden.

Es ist wichtig, die Bremsen zur Korrektur der Flugbahnausrichtung einzusetzen, insbesondere in der ersten Phase des Schlep-ps. Da der Schirm einer langsamen Fluggeschwindigkeit und einem hohen positiven Anstellwinkel unterliegt, müssen alle Korrekturen mit viel Feingefühl vorgenommen werden, um einen Strömungsabriss zu vermeiden.

### 6.2 KUNSTFLUG

Obwohl der PEAK 6 von erfahrenen Kunstflugpiloten in extremen Situationen getestet wurde, wurde er nicht dafür entwickelt. Wir raten davon ab, diesen Schirm für Kunstflug zu verwenden!!!

Wir betrachten Kunstflug als jede Form des Fliegens, die sich von Standardflügen unterscheidet. Das Erlernen von Kunstflugmanövern sollte unter der Aufsicht von qualifizierten Fluglehrern in einem schulischen Umfeld und über Wasser mit allen Sicherheits- und Rettungselementen durchgeführt werden. Bei extremen Manövern können Zentrifugalkräfte von 4 bis 5 g auf Körper und Flügel einwirken.



## 7. PFLEGE UND INSTANDHALTUNG

### 7.1 PFLEGE

Eine sorgfältige Pflege deiner Geräte gewährleistet eine kontinuierliche Spitzenleistung. Neben den allgemeinen Checks empfehlen wir eine aktive Wartung deines Schirms.

Eine Vorflugkontrolle ist vor jedem Flug obligatorisch.

Wenn du Schäden an der Ausrüstung feststellst oder vermutest, dass bestimmte Bereiche des Flügels verschleißanfällig sind, solltest du diese überprüfen und entsprechend handeln.

Niviuk hat die Absicht, beste Technologie für alle Piloten zugänglich zu machen. Deshalb sind unsere Schirme mit den neuesten technologischen Fortschritten ausgestattet, die aus der Erfahrung unseres Forschungs- und Entwicklungsteams gewonnen wurden. Dank dieser neuen Technologien gewinnen die Gleitschirme an Sicherheit und Leistung, was eine größere Sorgfalt bei den Materialien erfordert.

**!** WICHTIG: Es ist wichtig, jede Art von Aufprall oder Schleifen der Vorderkante auf dem Boden zu vermeiden. Dieser Teil ist mit sehr haltbaren und starken Nitinol-Stäben verstärkt, die leicht ausgetauscht werden können. Ein Ziehen und/oder Stoßen an der Eintrittskante kann zu schweren Schäden am Gewebe führen, deren Reparatur kompliziert und kostspielig ist.

Das Segel und die Leinen brauchen nicht gewaschen zu werden. Wenn sie schmutzig werden, reinige sie mit einem weichen, feuchten Tuch und nur mit Wasser. Verwende keine Reinigungsmittel oder andere Chemikalien.

Wenn dein Schirm durch den Kontakt mit Wasser nass geworden ist, bring ihn an einen trockenen Ort, lüfte ihn und halte ihn von direkter Sonneneinstrahlung fern.

Direkte Sonneneinstrahlung kann die Materialien des Schirms beschädigen und zu vorzeitiger Alterung führen. Lasse den Schirm nach der Landung nicht in der Sonne liegen. Verpacke ihn ordnungsgemäß und verstau ihn in seinem Packsack.

Wenn du in sandigen Gebieten fliegst, vermeide es, Sand in die Zellen oder in die Hinterkante zu bekommen. Entleere am Ende des Fluges den Sand, der sich in deinem Flügel befindet. Die Öffnungen am Ende der Flügelspitzen machen dies viel einfacher.

Wenn dein Schirm durch den Kontakt mit Salzwasser nass geworden ist, tauche ihn in Süßwasser und trockne ihn nicht bei direkter Sonneneinstrahlung.

### 7.2 LAGERUNG

Es ist wichtig, dass der Schirm bei der Lagerung richtig gepackt ist. Bewahre ihn an einem kühlen, trockenen Ort auf, fern von Lösungsmitteln, Kraftstoffen und Ölen.

Lasse deine Ausrüstung nicht in einem Kofferraum liegen, denn Autos, die in der Sonne stehen, können sehr heiß werden. Ein Rucksack kann Temperaturen von bis zu 60°C erreichen.

Das Gewicht sollte nicht auf das Gerät gelegt werden.

Es ist sehr wichtig, dass der Schirm vor der Lagerung richtig gepackt wird.

Bei langfristiger Lagerung ist es ratsam, den Schirm möglichst nicht zusammenzudrücken und locker zu lagern, ohne dass er direkten Bodenkontakt hat. Feuchtigkeit und Erwärmung können sich nachteilig auf die Ausrüstung auswirken.

### 7.3 CHECKS UND KONTROLLEN

Der PEAK 6 muss in regelmäßigen Abständen gecheckt werden. Ein Check muss alle 100 Flugstunden oder alle zwei Jahre durchgeführt werden, je nachdem, was zuerst eintritt (EN/LTF-Norm).

Wir empfehlen dringend, alle Reparaturen in einer Fachwerkstatt von qualifiziertem Personal durchführen zu lassen.

Dadurch werden die Lufttuchtigkeit und die weitere Zertifizierung Ihres PEAK 6 gewährleistet.

Vor jedem Flug muss ein gründlicher Vorflugcheck durchgeführt werden.

Der PEAK 6 ist mit unummantelten Leinen ausgestattet. Ihre Haltbarkeit entspricht den Normen für unummantelte Leinen. Ihre Festigkeit ist garantiert und ihre UV-Beständigkeit ist eine der höchsten bei dieser Art von Leinen.

Die Leinen bestehen aus einem neuen, wasserfest beschichteten Material (Magix Pro Dry), das das Entwirren von Knoten erleichtert und das Sortieren der Leinen vor dem Fliegen vereinfacht. Um die Standardleistung des Schirms aufrechtzuerhalten, ist es jedoch notwendig, die Trimmung ständig anzupassen.

Generell gilt, dass sich die Leinenlängen mit der Nutzung des Gleitschirms verändern. Aus diesem Grund empfehlen wir einen Trimm-Check nach den ersten 30 Flugstunden. Die Stunden oder Maßnahmen zur Reparatur der Leinen können für jeden Schirm unterschiedlich sein, abhängig von den Bedingungen des jeweiligen Fluggebiets, den klimatischen Bedingungen, der Temperatur, der Luftfeuchtigkeit, der Art des Geländes, der Flächenbelastung usw.

Dank der erworbenen Erfahrung und der gründlichen Überprüfungen, die unser F+E-Team an unseren Schirmen durchführt, verfügen wir über die notwendigen Informationen, um das tatsächliche Verhalten der Leinen zu kennen. Mit diesem Wissen können wir unsere Schirme in einem optimalen Zustand halten, um mehr Flüge ohne Leistungseinbußen durch den Gebrauch zu ermöglichen.

Das wichtigste Detail, das es an den Leinen zu überprüfen und/oder zu reparieren gilt, sind die so genannten "Loops" (Knoten). Bei einigen Modellen, wie z.B. dem PEAK 6, werden die Schirme serienmäßig mit bereits montierten Schlaufen ausgeliefert. Diese Loops müssen je nach aktueller Leinenlänge gelockert oder nachjustiert werden.

Ein Gleitschirm darf niemals nach den Parametern eines anderen Gleitschirms eingestellt werden. Jede Einstellung muss individuell für jeden betroffenen Schirm durchgeführt werden, als Ergebnis einer Analyse, die von spezialisiertem und autorisiertem Personal durchgeführt wird.

Die Anpassung der Leinenlängen darf nie mehr als 1 % der in der Musterzulassung zugelassenen Länge betragen.

### 7.4 REPARATUREN

Kleine Risse kannst du mit dem im Reparaturset enthaltenen Ripstop-Tuch provisorisch ausbessern, sofern keine Nähte erforderlich sind, um den Stoff zu flicken.

Alle anderen Risse oder Reparaturen sollten in einer Fachwerkstatt von qualifiziertem Personal durchgeführt werden. Beschädigte Leinen müssen sofort repariert oder ausgetauscht werden. Bitte beachte den Leinenplan am Ende dieses Handbuchs.

Wir empfehlen, jede Inspektion oder Reparatur von Niviuk-Fachpersonal in unserer [offiziellen Werkstatt durchführen](#) zu lassen.

Jegliche Modifikation des Schirms, die in einer externen Werkstatt vorgenommen wurde, führt zum Erlöschen der Garantie für das Produkt. Niviuk kann nicht für Probleme oder Schäden verantwortlich gemacht werden, die aus Änderungen oder Reparaturen resultieren, die von nicht qualifizierten oder nicht vom Hersteller zugelassenen Fachleuten durchgeführt wurden.

## 8. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG

Es ist allgemein bekannt, dass das freie Fliegen mit einem Gleitschirm als Hochrisikosport gilt, bei dem die Sicherheit von der Person abhängt, die ihn ausübt.

Die unsachgemäße Verwendung dieser Ausrüstung kann zu schweren, lebensverändernden Verletzungen des Piloten oder sogar zum Tod führen.

Hersteller und Händler können nicht für Entscheidungen, Handlungen oder Unfälle verantwortlich gemacht werden, die sich aus der Ausübung an diesem Sport ergeben können.

Du darfst diese Ausrüstung nicht benutzen, wenn du nicht ordnungsgemäß dafür ausgebildet wurdest. Nimm keine Ratschläge oder informelle Schulungen von Personen an, die nicht ordnungsgemäß als Fluglehrer qualifiziert sind.

## 9. GARANTIE

Für die Geräte und Komponenten gilt eine 2-jährige Garantie auf Herstellungsfehler.

Die Garantie erstreckt sich nicht auf die missbräuchliche Verwendung des Geräts.

Jegliche Veränderung des Gleitschirms oder seiner Komponenten führt zum Erlöschen der Garantie und der Zertifizierung.

Wenn du einen Fehler oder Defekt an deinem Gleitschirm feststellst, wende dich sofort an Niviuk, um eine vollständige Inspektion durchführen zu lassen.



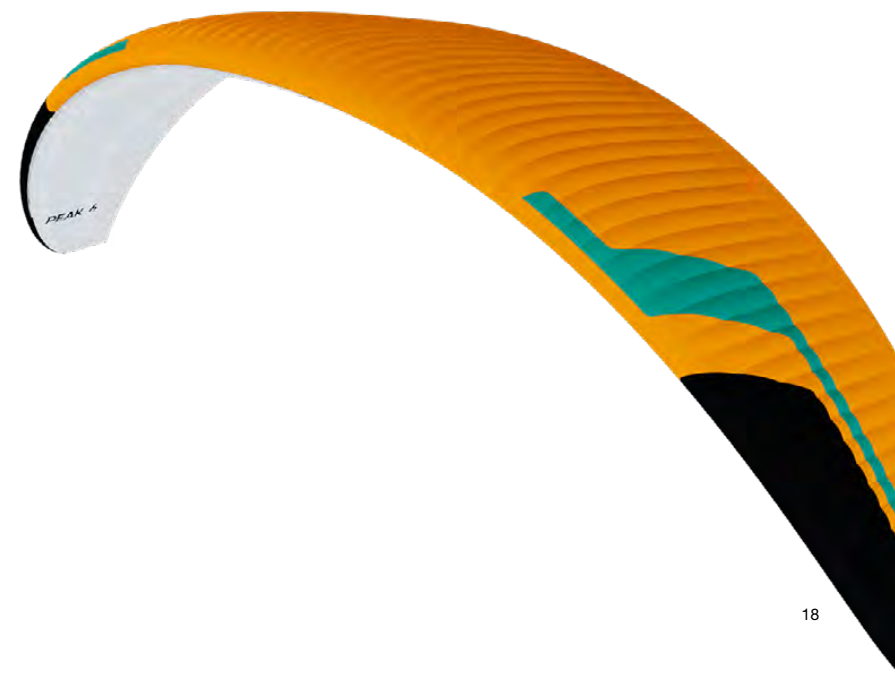
# ANHÄNGE

# 10. ANHÄNGE

## 10.1 Technische daten

			21	22	24	26
Zellen	Anzahl		80	80	80	80
Streckung	Ausgelegt		6,9	6,9	6,9	6,9
	Projiziert		5,26	5,26	5,26	5,26
Fläche	Ausgelegt	m <sup>2</sup>	20,5	22	23,7	26
	Projiziert	m <sup>2</sup>	17,55	18,83	20,29	21,83
Spannweite	Ausgelegt	m	11,89	12,32	12,79	13,27
Flächentiefe	Max	m	2,2	2,28	2,36	2,45
	Total	m	198	205	213	224
Leinen	Stamm		2-1/3	2-1/3	2-1/3	2-1/3
	Anzahl	3+1	A-A'/B	A-A'/B	A-A'/B	A-A'/B
Tragegurte	Beschleunigerweg	mm	145	155	155	155
	Schirmgewicht	kg	4,8	5	5,3	5,6
Gewichtsbereich	Min-max	kg	70-85	80-98	92-110	105-125
Opt. Gewicht Im Flug	Min-max	kg	78-82	89-94	104-107	115-120
Zertifizierung			EN/LTF D	EN/LTF D	EN/LTF D	EN/LTF D

Das Gesamtgewicht des Schirms kann aufgrund unterschiedlicher Gewichte der von den Herstellern gelieferten Tücher um ±2% abweichen.



## 10.2 Farben



<b>LIZARD</b>	SB1	SPECTRA GREEN	TOP	REF: 5335
	SB2	WHITE	BOTTOM-ALL WHITE	REF: 001
	SB3	BLACK	HORN	REF: 102
	SB4	LIMA	PRINCIPAL SHADOW	REF: 500



<b>ZURA</b>	SB1	SLATE BLUE	TOP	REF: 317
	SB2	WHITE	BOTTOM	REF: 001
	SB3	PINK	HORN	REF: 2047
	SB4	WHITE	PRINCIPAL SHADOW	REF: 001



<b>ZEESTER</b>	SB1	ORANGE	TOP	REF: 744
	SB2	WHITE	BOTTOM	REF: 001
	SB3	BLACK	HORN	REF: 102
	SB4	SPECTRA GREEN	PRINCIPAL SHADOW	REF: 5335

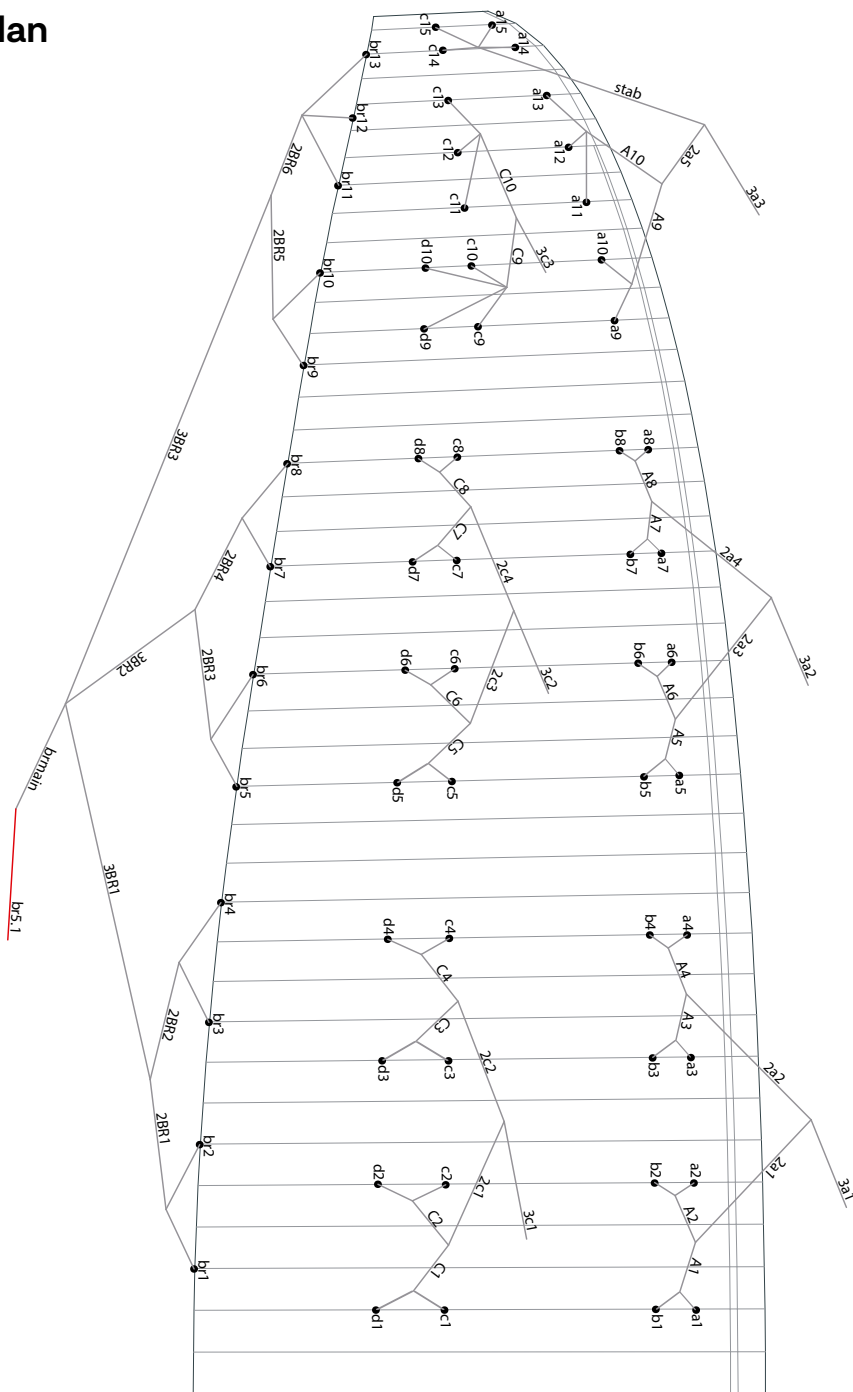
## 10.3 Materialdetails

CANOPY	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER SURFACE	HYPERAIRTEX-41 / HYPERAIRTEX-36	DOMINICO TEX CO (KOREA)
BOTTOM SURFACE	70000 E3H	PORCHER IND (FRANCE)
PROFILES	HYPERAIRTEX-41 / 2044 32 FM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
DIAGONALS	HYPERAIRTEX-41 / 2044 32 FM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
LOOPS	LKI - 12	KOLON IND. (KOREA)
REINFORCEMENT LOOPS	DACRON / RIPSTOP	D-P (GERMANY)
TRAILING EDGE REINFORCEMENT	MYLAR	D-P (GERMANY)
RIBS REINFORCEMENT	LTN-0.8/0.5 STICK	SPORTWARE CO.CHINA
THREAD	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

SUSPENSION LINES	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER CASCADES	DC - 60	LIROS GMHB (GERMANY)
UPPER CASCADES	DC - 40	LIROS GMHB (GERMANY)
UPPER CASCADES	DC - 35	LIROS GMHB (GERMANY)
UPPER CASCADES	A-8001/U 50	EDELRID (GERMANY)
UPPER CASCADES	A-8001/U 70	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	DC - 35	LIROS GMHB (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8001/U 50	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8001/U 70	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8001/U 90	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8001/U 130	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8001/U 190	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8001/U 230	EDELRID (GERMANY)
MAIN	A-8001/U 70	EDELRID (GERMANY)
MAIN	A-8001/U 130	EDELRID (GERMANY)
MAIN	A-8001/U 190	EDELRID (GERMANY)
MAIN	A-8001/U 340	EDELRID (GERMANY)
MAIN	A-8001/U 470	EDELRID (GERMANY)
MAIN BREAK	TARAX-200	EDELRID (GERMANY)
THREAD	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

RISERS	FABRIC CODE	SUPPLIER
MATERIAL	3455	COUSIN (FRANCE)
COLOR INDICATOR	210D	TECNI SANGLES (FRANCE)
THREAD	V138	COATS (ENGLAND)
MAILLONS	3.5	ANSUNG PRECISION (KOREA)
PULLEYS	RF25109	RONSTAN (AUSTRALIA)

## 10.4 Leinenplan



## LEINENTAUSCH

Bei der Entwicklung moderner Gleitschirme wird heutzutage auf innovative Materialien gesetzt. Diese tragen erheblich zur Verbesserung der Leistung und der stetigen Weiterentwicklung unseres Sports bei. Der technologische Fortschritt bringt jedoch auch zusätzliche Verantwortung für den Piloten mit sich. Um Sicherheit und Performance stets zu gewährleisten, sollten die Leinen regelmäßig überprüft und bei Bedarf getauscht werden.

### WIR EMPFEHLEN DRINGEND, LEINEN NUR VON AUTORISIERTEN EXPERTEN TAUSCHEN ZU LASSEN.

Wenn du dich als Pilot dennoch dafür entscheidest, die Leinen deines Niviuk Schirms ohne professionelle Unterstützung zu tauschen, trägst du selbst die volle Haftung und Verantwortung dafür. Gehe in diesem Fall bitte in folgenden Schritten vor.

### VOR DEM ENTFERNEN DER LEINEN MUSS FOLGENDES KONTROLLIERT WERDEN:

- Der beiliegende Leinenplan muss zu Größe und Modell deines Schirms passen.
- Der neue Leinensatz muss vollständig sein und ebenfalls zu Größe und Modell passen. Überprüfe jede Leine einzeln auf die korrekte Spezifizierung.

### WENN DU DIR SICHER BIST, DASS ALLES VOLLSTÄNDIG IST:

- Baue die Leine(n) ein, OHNE das Label zu entfernen.
- Messe jede Leine nach dem Tausch nach und überprüfe, ob sie mit der angegebenen Länge übereinstimmt.
- Ziehe den Schirm auf und überprüfe ihn auf Fehler.
- Wenn alle Leinen VOLLSTÄNDIG getauscht und überprüft sind, können die Labels an den Leinen entfernt werden.

Niviuk empfiehlt dringend, Leinen ausschließlich von autorisierten Profis tauschen zu lassen und haftet nicht für jegliche Schäden oder Verletzungen, die aufgrund fehlerhaften Leinentauschs entstehen.

### BESONDERE KONFIGURATION DER LINIEN 3C1 - 3C2 - 3C3

Die Leinen 3C1 - 3C2 - 3C3 sind über einen Ankerstich mit dem Schäkel verbunden. Siehe Diagramm.

Mit dem Ankerstich wird die Trimmung auf den voreingestellten Bereich eingestellt. Der Loop ermöglicht eine Nachjustierung der Trimmung aufgrund von Gebrauch, Dehnung oder Schrumpfung.

Wird dieser Loop nicht gemacht, sind die Trimmung des Flügels und die Sicherheit des Piloten gefährdet.



## 10.5 Tragegurtplan

<b>A</b>	<b>A'</b>	<b>B</b>
3a1	3a3	3c1
3a2		3c2
		3c3



## 10.6 Leinenlängen nach Größe

### PEAK 6 21

REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm
<b>A</b>					<b>B</b>					<b>C</b>					<b>D</b>					<b>BRAKE</b>				
a1	8001/U	70	ORANGE	353	b1	8001/U	50	ORG	324	c1	8001/U	50	BLUE	535	d1	DC	35	WHT	632	br1	DC	35	WHT	833
a2	8001/U	70	ORANGE	349	b2	8001/U	50	ORG	319	c2	8001/U	50	BLUE	527	d2	DC	35	WHT	625	br2	DC	35	WHT	561
a3	8001/U	70	ORANGE	342	b3	8001/U	50	ORG	312	c3	8001/U	50	BLUE	516	d3	DC	35	WHT	612	br3	DC	35	WHT	717
a4	8001/U	70	ORANGE	331	b4	8001/U	50	ORG	303	c4	8001/U	50	BLUE	485	d4	DC	35	WHT	570	br4	DC	35	WHT	783
a5	8001/U	70	ORANGE	323	b5	8001/U	50	ORG	297	c5	8001/U	50	BLUE	425	d5	DC	35	WHT	506	br5	DC	35	WHT	758
a6	8001/U	70	ORANGE	317	b6	8001/U	50	ORG	292	c6	8001/U	50	BLUE	386	d6	DC	35	WHT	459	br6	DC	35	WHT	570
a7	8001/U	70	ORANGE	303	b7	8001/U	50	ORG	279	c7	8001/U	50	BLUE	344	d7	DC	35	WHT	411	br7	DC	35	WHT	616
a8	8001/U	70	ORANGE	279	b8	8001/U	50	ORG	261	c8	8001/U	50	BLUE	308	d8	DC	35	WHT	365	br8	DC	35	WHT	684
a9	DC	60	WHT	809						c9	DC	40	WHT	600	d9	DC	35	WHT	660	br9	DC	35	WHT	628
a10	DC	35	WHT	713						c10	DC	35	WHT	503	d10	DC	35	WHT	562	br10	DC	35	WHT	516
a11	DC	35	WHT	733						c11	DC	35	WHT	519						br11	DC	35	WHT	828
a12	DC	35	WHT	677						c12	DC	35	WHT	487						br12	DC	35	WHT	825
a13	DC	35	WHT	697						c13	DC	35	WHT	550						br13	DC	35	WHT	900
a14	DC	35	WHT	601						c14	DC	35	WHT	623										
a15	DC	35	WHT	578						c15	DC	35	WHT	614										
A1	8001/U	90	ORANGE	985						C1	8001/U	50	Blue	496						2BR1	DC	35	Wht	839
A2	8001/U	90	ORANGE	902						C2	8001/U	50	BLUE	382						2BR2	DC	35	WHT	580
A3	8001/U	90	ORANGE	912						C3	8001/U	50	BLUE	395						2BR3	DC	35	WHT	730
A4	8001/U	90	ORANGE	963						C4	8001/U	50	BLUE	505						2BR4	DC	35	WHT	617
A5	8001/U	90	ORANGE	874						C5	8001/U	50	BLUE	501						2BR5	DC	35	WHT	821
A6	8001/U	90	ORANGE	766						C6	8001/U	50	BLUE	405						2BR6	DC	35	WHT	442
A7	8001/U	90	ORANGE	778						C7	8001/U	50	BLUE	445										
A8	8001/U	90	ORANGE	786						C8	8001/U	50	BLUE	513										
A9	8001/U	70	ORANGE	762						C9	8001/U	50	BLUE	548										
A10	8001/U	70	ORANGE	678						C10	8001/U	50	BLUE	482										
2a1	8001/U	190	ORANGE	1249						2c1	8001/U	90	BLUE	936						3BR1	8001/U	50	ORANGE	3251
2a2	8001/U	190	ORANGE	1229						2c2	8001/U	90	BLUE	916						3BR2	8001/U	50	ORANGE	2943
2a3	8001/U	190	ORANGE	1104						2c3	8001/U	90	BLUE	831						3BR3	8001/U	50	ORANGE	2651
2a4	8001/U	190	ORANGE	1037						2c4	8001/U	90	BLUE	775						BRMAIN	8001/U	90	ORANGE	1289
2a5	8001/U	90	ORANGE	1906																				
STAB	8001/U	50	ORANGE	2558																				
3a1	8001/U	340	ORANGE	4236						3c1	8001/U	190	BLUE	4861						br5.1	TARAX	200	RED	1500
3a2	8001/U	340	ORANGE	4369						3c2	8001/U	190	BLUE	4903										
3a3	8001/U	130	ORANGE	2806						3c3	8001/U	70	BLUE	5137						KNOT POINT:				1300

**PEAK 6 22**

REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm
<b>A</b>					<b>B</b>					<b>C</b>					<b>D</b>					<b>BRAKE</b>				
a1	8001/U	70	ORANGE	366	b1	8001/U	50	ORANGE	336	c1	8001/U	50	BLUE	554	d1	DC	35	WHT	655	br1	DC	35	WHT	863
a2	8001/U	70	ORANGE	362	b2	8001/U	50	ORANGE	330	c2	8001/U	50	BLUE	545	d2	DC	35	WHT	647	br2	DC	35	WHT	581
a3	8001/U	70	ORANGE	354	b3	8001/U	50	ORANGE	323	c3	8001/U	50	BLUE	535	d3	DC	35	WHT	633	br3	DC	35	WHT	743
a4	8001/U	70	ORANGE	342	b4	8001/U	50	ORANGE	314	c4	8001/U	50	BLUE	502	d4	DC	35	WHT	590	br4	DC	35	WHT	812
a5	8001/U	70	ORANGE	335	b5	8001/U	50	ORANGE	308	c5	8001/U	50	BLUE	440	d5	DC	35	WHT	524	br5	DC	35	WHT	786
a6	8001/U	70	ORANGE	329	b6	8001/U	50	ORANGE	302	c6	8001/U	50	BLUE	400	d6	DC	35	WHT	475	br6	DC	35	WHT	591
a7	8001/U	70	ORANGE	314	b7	8001/U	50	ORANGE	289	c7	8001/U	50	BLUE	357	d7	DC	35	WHT	426	br7	DC	35	WHT	637
a8	8001/U	70	ORANGE	289	b8	8001/U	50	ORANGE	271	c8	8001/U	50	BLUE	319	d8	DC	35	WHT	378	br8	DC	35	WHT	709
a9	DC	60	WHT	838						c9	DC	40	WHT	622	d9	DC	35	WHT	683	br9	DC	35	WHT	650
a10	DC	35	WHT	738						c10	DC	35	WHT	521	d10	DC	35	WHT	582	br10	DC	35	WHT	535
a11	DC	35	WHT	759						c11	DC	35	WHT	537						br11	DC	35	WHT	857
a12	DC	35	WHT	701						c12	DC	35	WHT	505						br12	DC	35	WHT	854
a13	DC	35	WHT	722						c13	DC	35	WHT	570						br13	DC	35	WHT	932
a14	DC	35	WHT	622						c14	DC	35	WHT	646										
a15	DC	35	WHT	599						c15	DC	35	WHT	637										
A1	8001/U	90	ORANGE	1019						C1	8001/U	50	Blue	513						2BR1	DC	35	Wht	869
A2	8001/U	90	ORANGE	934						C2	8001/U	50	BLUE	396						2BR2	DC	35	WHT	601
A3	8001/U	90	ORANGE	945						C3	8001/U	50	BLUE	410						2BR3	DC	35	WHT	755
A4	8001/U	90	ORANGE	998						C4	8001/U	50	BLUE	524						2BR4	DC	35	WHT	640
A5	8001/U	90	ORANGE	905						C5	8001/U	50	BLUE	519						2BR5	DC	35	WHT	850
A6	8001/U	90	ORANGE	794						C6	8001/U	50	BLUE	419						2BR6	DC	35	WHT	459
A7	8001/U	90	ORANGE	806						C7	8001/U	50	BLUE	461										
A8	8001/U	90	ORANGE	815						C8	8001/U	50	BLUE	532										
A9	8001/U	70	ORANGE	789						C9	8001/U	50	BLUE	568										
A10	8001/U	70	ORANGE	702						C10	8001/U	50	BLUE	500										
2a1	8001/U	190	ORANGE	1294						2c1	8001/U	90	BLUE	969						3BR1	8001/U	50	ORANGE	3367
2a2	8001/U	190	ORANGE	1273						2c2	8001/U	90	BLUE	950						3BR2	8001/U	50	ORANGE	3049
2a3	8001/U	190	ORANGE	1144						2c3	8001/U	90	BLUE	861						3BR3	8001/U	50	ORANGE	2750
2a4	8001/U	190	ORANGE	1074						2c4	8001/U	90	BLUE	803						BRMAIN	8001/U	90	ORANGE	1397
2a5	8001/U	90	ORANGE	1974																				
STAB	8001/U	50	ORANGE	2650																				
3a1	8001/U	340	ORANGE	4407						3c1	8001/U	190	BLUE	5054						br5.1	TARAX	200	RED	1500
3a2	8001/U	340	ORANGE	4547						3c2	8001/U	190	BLUE	5096										
3a3	8001/U	130	ORANGE	2930						3c3	8001/U	70	BLUE	5337						KNOT POINT:				1300

**PEAK 6 24**

REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm
<b>A</b>					<b>B</b>					<b>C</b>					<b>D</b>					<b>BRAKE</b>				
a1	8001/U	70	ORANGE	380	b1	8001/U	50	ORANGE	349	c1	8001/U	50	BLUE	575	d1	DC	35	WHT	655	br1	DC	35	WHT	896
a2	8001/U	70	ORANGE	375	b2	8001/U	50	ORANGE	343	c2	8001/U	50	BLUE	566	d2	DC	35	WHT	647	br2	DC	35	WHT	604
a3	8001/U	70	ORANGE	367	b3	8001/U	50	ORANGE	335	c3	8001/U	50	BLUE	555	d3	DC	35	WHT	633	br3	DC	35	WHT	770
a4	8001/U	70	ORANGE	355	b4	8001/U	50	ORANGE	326	c4	8001/U	50	BLUE	521	d4	DC	35	WHT	590	br4	DC	35	WHT	843
a5	8001/U	70	ORANGE	348	b5	8001/U	50	ORANGE	320	c5	8001/U	50	BLUE	457	d5	DC	35	WHT	524	br5	DC	35	WHT	815
a6	8001/U	70	ORANGE	341	b6	8001/U	50	ORANGE	314	c6	8001/U	50	BLUE	416	d6	DC	35	WHT	475	br6	DC	35	WHT	615
a7	8001/U	70	ORANGE	325	b7	8001/U	50	ORANGE	300	c7	8001/U	50	BLUE	370	d7	DC	35	WHT	426	br7	DC	35	WHT	661
a8	8001/U	70	ORANGE	300	b8	8001/U	50	ORANGE	281	c8	8001/U	50	BLUE	331	d8	DC	35	WHT	378	br8	DC	35	WHT	736
a9	DC	60	WHT	870						c9	DC	40	WHT	645	d9	DC	35	WHT	683	br9	DC	35	WHT	675
a10	DC	35	WHT	766						c10	DC	35	WHT	541	d10	DC	35	WHT	582	br10	DC	35	WHT	556
a11	DC	35	WHT	788						c11	DC	35	WHT	558						br11	DC	35	WHT	889
a12	DC	35	WHT	728						c12	DC	35	WHT	524						br12	DC	35	WHT	886
a13	DC	35	WHT	749						c13	DC	35	WHT	592						br13	DC	35	WHT	968
a14	DC	35	WHT	646						c14	DC	35	WHT	670										
a15	DC	35	WHT	622						c15	DC	35	WHT	661										
A1	8001/U	90	ORANGE	1057						C1	8001/U	50	Blue	532						2BR1	DC	35	Wht	901
A2	8001/U	90	ORANGE	970						C2	8001/U	50	BLUE	411						2BR2	DC	35	WHT	625
A3	8001/U	90	ORANGE	981						C3	8001/U	50	BLUE	425						2BR3	DC	35	WHT	783
A4	8001/U	90	ORANGE	1037						C4	8001/U	50	BLUE	545						2BR4	DC	35	WHT	666
A5	8001/U	90	ORANGE	939						C5	8001/U	50	BLUE	538						2BR5	DC	35	WHT	881
A6	8001/U	90	ORANGE	824						C6	8001/U	50	BLUE	435						2BR6	DC	35	WHT	477
A7	8001/U	90	ORANGE	837						C7	8001/U	50	BLUE	479										
A8	8001/U	90	ORANGE	847						C8	8001/U	50	BLUE	552										
A9	8001/U	70	ORANGE	819						C9	8001/U	50	BLUE	590										
A10	8001/U	70	ORANGE	729						C10	8001/U	50	BLUE	519										
2a1	8001/U	190	ORANGE	1342						2c1	8001/U	90	BLUE	1005						3BR1	8001/U	50	ORANGE	3492
2a2	8001/U	190	ORANGE	1322						2c2	8001/U	90	BLUE	986						3BR2	8001/U	50	ORANGE	3166
2a3	8001/U	190	ORANGE	1187						2c3	8001/U	90	BLUE	894						3BR3	8001/U	50	ORANGE	2858
2a4	8001/U	190	ORANGE	1115						2c4	8001/U	90	BLUE	834						BRMAIN	8001/U	90	ORANGE	1516
2a5	8001/U	90	ORANGE	2049																				
STAB	8001/U	50	ORANGE	2750																				
3a1	8001/U	340	ORANGE	4594						3c1	8001/U	190	BLUE	5266						br5.1	TARAX	200	RED	1500
3a2	8001/U	340	ORANGE	4743						3c2	8001/U	190	BLUE	5317										
3a3	8001/U	130	ORANGE	3065						3c3	8001/U	70	BLUE	5571						KNOT POINT:				1300

**PEAK 6 26**

REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm	REF.	MAT.	kg	COLOR	mm
<b>A</b>					<b>B</b>					<b>C</b>					<b>D</b>					<b>BRAKE</b>				
a1	8001/U	70	ORANGE	398	b1	8001/U	70	ORANGE	365	c1	8001/U	70	BLUE	602	d1	DC	35	WHT	711	br1	DC	40	WHT	938
a2	8001/U	70	ORANGE	393	b2	8001/U	70	ORANGE	359	c2	8001/U	70	BLUE	593	d2	DC	35	WHT	702	br2	DC	40	WHT	634
a3	8001/U	70	ORANGE	385	b3	8001/U	70	ORANGE	351	c3	8001/U	70	BLUE	581	d3	DC	35	WHT	688	br3	DC	40	WHT	806
a4	8001/U	70	ORANGE	372	b4	8001/U	70	ORANGE	342	c4	8001/U	70	BLUE	546	d4	DC	35	WHT	640	br4	DC	40	WHT	883
a5	8001/U	70	ORANGE	364	b5	8001/U	70	ORANGE	335	c5	8001/U	70	BLUE	479	d5	DC	35	WHT	569	br5	DC	40	WHT	854
a6	8001/U	70	ORANGE	357	b6	8001/U	70	ORANGE	328	c6	8001/U	70	BLUE	435	d6	DC	35	WHT	516	br6	DC	40	WHT	645
a7	8001/U	70	ORANGE	341	b7	8001/U	70	ORANGE	314	c7	8001/U	70	BLUE	388	d7	DC	35	WHT	462	br7	DC	40	WHT	692
a8	8001/U	70	ORANGE	315	b8	8001/U	70	ORANGE	294	c8	8001/U	70	BLUE	347	d8	DC	35	WHT	410	br8	DC	40	WHT	771
a9	DC	60	WHT	911						c9	DC	40	WHT	676	d9	DC	35	WHT	742	br9	DC	40	WHT	707
a10	DC	40	WHT	803						c10	DC	40	WHT	566	d10	DC	35	WHT	632	br10	DC	40	WHT	583
a11	DC	35	WHT	825						c11	DC	40	WHT	584						br11	DC	40	WHT	931
a12	DC	35	WHT	763						c12	DC	40	WHT	549						br12	DC	40	WHT	928
a13	DC	35	WHT	785						c13	DC	40	WHT	620						br13	DC	40	WHT	1014
a14	DC	35	WHT	677						c14	DC	40	WHT	702										
a15	DC	35	WHT	651						c15	DC	40	WHT	692										
A1	8001/U	130	ORANGE	1106						C1	8001/U	90	Blue	556						2BR1	DC	40	Wht	942
A2	8001/U	130	ORANGE	1016						C2	8001/U	90	BLUE	430						2BR2	DC	40	WHT	656
A3	8001/U	130	ORANGE	1028						C3	8001/U	90	BLUE	445						2BR3	DC	40	WHT	819
A4	8001/U	130	ORANGE	1088						C4	8001/U	90	BLUE	572						2BR4	DC	40	WHT	699
A5	8001/U	90	ORANGE	983						C5	8001/U	90	BLUE	563						2BR5	DC	40	WHT	922
A6	8001/U	90	ORANGE	864						C6	8001/U	90	BLUE	456						2BR6	DC	40	WHT	501
A7	8001/U	90	ORANGE	877						C7	8001/U	90	BLUE	502										
A8	8001/U	90	ORANGE	888						C8	8001/U	90	BLUE	579										
A9	8001/U	70	ORANGE	858						C9	8001/U	50	BLUE	618										
A10	8001/U	70	ORANGE	763						C10	8001/U	50	BLUE	543										
2a1	8001/U	230	ORANGE	1405						2c1	8001/U	130	BLUE	1052						3BR1	8001/U	70	ORANGE	3656
2a2	8001/U	230	ORANGE	1386						2c2	8001/U	130	BLUE	1034						3BR2	8001/U	70	ORANGE	3317
2a3	8001/U	190	ORANGE	1243						2c3	8001/U	130	BLUE	936						3BR3	8001/U	50	ORANGE	2997
2a4	8001/U	190	ORANGE	1169						2c4	8001/U	130	BLUE	874						BRMAIN	8001/U	190	ORANGE	1669
2a5	8001/U	130	ORANGE	2146																				
STAB	8001/U	90	ORANGE	2881																				
3a1	8001/U	470	ORANGE	4837						3c1	8001/U	230	BLUE	5532						br5.1	TARAX	200	RED	1500
3a2	8001/U	340	ORANGE	4996						3c2	8001/U	230	BLUE	5590										
3a3	8001/U	190	ORANGE	3240						3c3	8001/U	70	BLUE	5857						KNOT POINT:				1300

## 10.7 Gesamtleinenlänge

### PEAK 6 - 21

LINES HEIGHT mm

	A	B	C	D	br
1	7328	7299	7322	7419	7602
2	7241	7211	7200	7298	7330
3	7224	7194	7182	7278	7227
4	7264	7236	7261	7346	7293
5	7175	7149	7154	7235	7110
6	7061	7036	7019	7092	6922
7	6992	6968	6961	7028	6855
8	6976	6958	6993	7050	6923
9	6790		6783	6843	6779
10	6694		6686	6745	6667
11	6630		6636		6600
12	6574		6604		6597
13	6594		6667		6672
14	6482		6504		
15	6459		6495		

RISERS LENGHT mm

	A	A'	B	
	500	500	500	STANDARD
	360	405	500	ACCELERATED

### PEAK 6 - 22

LINES HEIGHT mm

	A	B	C	D	br
1	7585	7556	7592	7695	7886
2	7496	7465	7466	7570	7604
3	7478	7448	7451	7551	7498
4	7519	7492	7532	7622	7567
5	7430	7404	7418	7504	7377
6	7313	7287	7278	7355	7182
7	7240	7216	7219	7290	7113
8	7224	7207	7252	7313	7185
9	7042		7039	7100	7037
10	6943		6939	7000	6922
11	6878		6888		6853
12	6818		6856		6850
13	6839		6921		6928
14	6719		6744		
15	6696		6735		

RISERS LENGHT mm

	A	A'	B	
	500	500	500	STANDARD
	335	380	500	ACCELERATED

### PEAK 6 - 24

LINES HEIGHT mm

	A	B	C	D	br
1	7879	7848	7872	7976	8195
2	7787	7755	7742	7847	7903
3	7770	7738	7726	7828	7793
4	7814	7785	7812	7903	7866
5	7723	7695	7700	7787	7670
6	7601	7574	7556	7633	7470
7	7526	7501	7494	7565	7399
8	7511	7492	7528	7589	7474
9	7310		7304	7368	7320
10	7206		7200	7263	7201
11	7138		7146		7130
12	7078		7112		7127
13	7099		7180		7209
14	6978		7002		
15	6954		6993		

RISERS LENGHT mm

	A	A'	B	
	500	500	500	STANDARD
	325	370	500	ACCELERATED

# PEAK 6 - 26

LINES HEIGHT mm

	A	B	C	D	br
1	8253	8220	8251	8360	8595
2	8158	8124	8116	8226	8291
3	8142	8109	8101	8208	8177
4	8190	8159	8192	8287	8254
5	8093	8064	8076	8167	8050
6	7967	7938	7926	8006	7840
7	7890	7863	7862	7936	7766
8	7874	7854	7899	7962	7846
9	7664		7664	7730	7685
10	7556		7554	7620	7561
11	7484		7498		7488
12	7421		7462		7485
13	7443		7533		7571
14	7316		7332		
15	7291		7322		

RISERS LENGHT mm

A	A'	B	
500	500	500	STANDARD
325	370	500	ACCELERATED

## 10.8 Mindestfestigkeit der Leinen

LINE REFERENCE	SIZE			
	21	22	24	26
<b>8001U-50</b>	20	24	26	30
<b>8001U-70</b>	23	27	30	35
<b>8001U-90</b>	39	45	51	58
<b>8001U-130</b>	47	54	60	69
<b>8001U-190</b>	82	95	107	121
<b>8001U-230</b>	96	110	124	141
<b>8001U-340</b>	151	174	195	222
<b>8001U-470</b>	205	236	265	302
<b>DC-35</b>	20	24	26	30
<b>DC-40</b>	29	33	37	42
<b>DC-60</b>	42	49	55	62

Minimum resistance values in daN

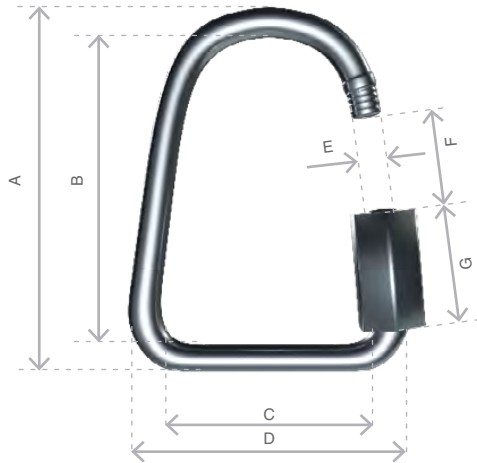
Ausgehend von den originalen experimentellen Festigkeitswerten jedes Leinmaterials, die bei den Zulassungstests ermittelt wurden, wird ein Korrekturfaktor abhängig vom Material und dessen Alterung angewendet, wodurch die in der Tabelle angegebenen Referenzwerte festgelegt werden.

## 10.9 Schäkel & Umlenkrollen

### DESCRIPTION

MAILLON	DELTA
CODE	3.5
MATERIAL	STAINLESS STEEL
SIZE	3 mm
WEIGHT	5 G/PIECE
QUANTITY	6 PIECES
INSERTS	2 GREEN / 4 BLACK

### TECHNICAL SPECIFICATIONS



DIMENSIONS	mm
A	37
B	29
C	14
D	22
E	4
F	5
G	12
LOAD	KG
WORKING LIMIT	110
BREAKING	550

### MATERIAL

AISI 304 STAINLESS STEEL

STANDARD

CLOSING APPLIED BY MANUAL & ENTIRE SCREWING OF THE NUT

TO GUARANTEE THE HIGHEST SAFETY (NO THREAD SHOULD BE OBVIOUS)

SYSTEMATIC CONTROL OF MAILLON QUICK-LINKS BEFORE EVERY FLIGHT

### DESCRIPTION

PULLEY	20 mm
CODE	RF25109
MATERIALS	STAINLESS STEEL NYLON CARBON ACETAL
BEARING	DELRIN®
WEIGHT	9 G/PIECE

### TECHNICAL SPECIFICATIONS



DIMENSIONS	mm
A	32
B	20
C	20
Ø	6 max
LOAD	KG
WORKING LIMIT	250
BREAKING	550

# 10.10 Zertifizierung

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

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

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



Classification: **D**



In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2-565-20

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG\_2120.2023

19.04.2023

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

PEAK 6 21

PEAK621

## Configuration during flight tests

### Paraglider

Maximum weight in flight (kg) **85**  
 Minimum weight in flight (kg) **70**  
 Glider's weight (kg) **4.8**  
 Number of risers **2+1**  
 Projected area (m2) **17.55**

### Accessories

Range of speed system (cm) **13.5**  
 Speed range using brakes (km/h) **13**  
 Total speed range with accessories (km/h) **31**  
 Range of trimmers (cm) **0**

### Harness used for testing (max weight)

Harness type **ABS**  
 Harness brand **Niviuk Gliders**  
 Harness model **Konvers M**

### Inspections (whichever happens first)

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

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

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

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

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

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



Classification: **D**



In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2-565-20

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG\_2078.2022

12.01.2023

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Peak 6 22

PEAK6422

## Configuration during flight tests

### Paraglider

Maximum weight in flight (kg) **98**  
 Minimum weight in flight (kg) **80**  
 Glider's weight (kg) **5.1**  
 Number of risers **2+1**  
 Projected area (m2) **18.83**

### Accessories

Range of speed system (cm) **15.9**  
 Speed range using brakes (km/h) **12**  
 Total speed range with accessories (km/h) **35**  
 Range of trimmers (cm) **0**

### Harness used for testing (max weight)

Harness type **ABS**  
 Harness brand **Dudek**  
 Harness model **Zero Gravity M**

### Inspections (whichever happens first)

every 100 hours of use or every 24 months  
 Warning! Before use refer to user's manual  
 Person or company having presented the glider for testing: **Tim Rochas**

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

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



Classification: **D**



In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2-565-20

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG\_2127.2023

19.04.2023

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

PEAK 6 24

PEAK624

### Configuration during flight tests

#### Paraglider

Maximum weight in flight (kg) **110**  
 Minimum weight in flight (kg) **92**  
 Glider's weight (kg) **5.4**  
 Number of risers **2+1**  
 Projected area (m2) **20.29**

#### Accessories

Range of speed system (cm) **17.1**  
 Speed range using brakes (km/h) **13**  
 Total speed range with accessories (km/h) **31**  
 Range of trimmers (cm) **0**

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

Harness type **ABS**  
 Harness brand **Dudek**  
 Harness model **Zero Gravity M**  
 Harness to risers distance (cm) **43**  
 Distance between risers (cm) **48**

#### Inspections (whichever happens first)

every 100 hours of use or every 24 months  
 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  
**C A B A A A A A C D A A C D A A A B 0 A A A A**



Classification: **D**



In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2-565-20

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG\_2179.2023

19.04.2023

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

PEAK 6 26

PEAK626FTV1

### Configuration during flight tests

#### Paraglider

Maximum weight in flight (kg) **125**  
 Minimum weight in flight (kg) **105**  
 Glider's weight (kg) **5.8**  
 Number of risers **2+1**  
 Projected area (m2) **21.83**

#### Accessories

Range of speed system (cm) **16.2**  
 Speed range using brakes (km/h) **13**  
 Total speed range with accessories (km/h) **31**  
 Range of trimmers (cm) **0**

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

Harness type **ABS**  
 Harness brand **Dudek**  
 Harness model **Zero Gravity M**  
 Harness to risers distance (cm) **43**  
 Distance between risers (cm) **48**

#### Inspections (whichever happens first)

every 100 hours of use or every 24 months  
 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  
**C A B C A A A A D D A A C D A A A B 0 A A A A**



## **Niviuk Paragliders**

C/ Del Ter 6 - D

17165 La Cellerà de Ter - Girona - Spain

+34 972 422 878 | [info@niviuk.com](mailto:info@niviuk.com)

[www.niviuk.com](http://www.niviuk.com)