

ARTIK 7 P

Benutzerhandbuch



IVIUK BEYOND THE GUIDE

Sportliche *Leistung*

WILLKOMMEN

Herzlich willkommen in der Niviuk Familie - danke für das Vertrauen, das du uns mit der Wahl eines Niviuk-Gleitschirms entgegengebracht hast.

Wir möchten den Enthusiasmus und die Begeisterung, mit der wir unsere Gleitschirme entwickeln, mit dir teilen und dir vermitteln, mit welcher Sorgfalt wir dieses neue Modell entwickelt haben. Wir wünschen dir bei jedem Flug mit deinem Niviuk-Gleitschirm das größte Vergnügen.

Der Artik 7 P ist ein ultraleichter Sportklasse-Schirm für genussvolle Streckenflüge, mit einer außergewöhnlichen Leistung. Mit einer Streckung von 6,2 ist er absolut stabil und verfügt über eine hohe passive Sicherheit.

Mit dem Artik 7 P kommst du überall an am Berg – egal ob zum Starten oder Toplanden. Er ist die perfekte Kombination aus Leistung und Zugänglichkeit, ideal für große Hike & Fly-Ambitionen.

Ab 3,07 kg.

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

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

Dies ist das Benutzerhandbuch und wir empfehlen dir, es sorgfältig zu lesen.

KATEGORIEN



HIKE & FLY



CROSS-COUNTRY

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 ersetzt 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 gefährlichen Flugsituationen und möglichen Risiken zu warnen.

Ebenso möchten wir dich darauf hinweisen, dass es wichtig ist, den gesamten Inhalt deines neuen ARTIK 7 P Handbuchs sorgfältig zu lesen.

Der Fehlgebrauch dieser Ausrüstung kann zu schweren Verletzungen oder zum Tod führen. Die Hersteller und Händler übernehmen für den falschen Gebrauch des Produkts keine Haftung. Es liegt in der Verantwortung des Piloten, sicherzustellen, dass die Ausrüstung korrekt verwendet wird.

01

| | |
|---|----------|
| EIGENSCHAFTEN | 5 |
| 1.1 ZIELGRUPPE | 5 |
| 1.2 ZERTIFIZIERUNG | 5 |
| 1.3 FLUGVERHALTEN | 6 |
| 1.4 TECHNOLOGIEN, KONSTRUKTION, MATERIALIEN | 6 |
| 1.5 BESTANDTEILE | 7 |

02

| | |
|--|----------|
| INBETRIEBNAHME | 8 |
| 2.1 STARTPLATZWahl | 8 |
| 2.2 VORGEHENSWEISE | 8 |
| 2.3 EINHÄNGEN IN DAS GURTZEUG | 8 |
| 2.4 GURTZEUGTYP | 8 |
| 2.5 BESCHLEUNIGER | 8 |
| 2.5.1 MONTAGE DES BESCHLEUNIGERS | 9 |
| 2.5.2 WECHSELN DER LEINEN AN DEN TRAGEGURTEN | 9 |
| 2.6 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING | 9 |
| 2.7 EINSTELLEN DER BREMSEN | 9 |

03

| | |
|--|-----------|
| DER ERSTE FLUG | 10 |
| 3.1 DIE RICHTIGE STARTPLATZWahl | 10 |
| 3.2 VORBEREITUNG | 10 |
| 3.3 FLUGPLAN | 10 |
| 3.4 VORFLUGCHECK | 10 |
| 3.5 AUFZIEH-, KONTROLL- UND ABHEBPHASE | 10 |
| 3.6 LANDUNG | 10 |
| 3.7 PACKEN | 10 |

04

| | |
|--|-----------|
| FLUGVERHALTEN | 11 |
| 4.1 FLIEGEN IN TURBULENZEN | 11 |
| 4.2 MÖGLICHE STÖRUNGEN | 11 |
| 4.3 BESCHLEUNIGTES FLIEGEN | 12 |
| 4.4 FLIEGEN OHNE EINSATZ DER BREMSLEINEN | 12 |
| 4.5 VERHÄNGER IM FLUG | 12 |

05

| | |
|--------------------------------|-----------|
| SCHNELLABSTIEGSMETHODEN | 13 |
| 5.1 OHREN ANLEGEN/BIG EARS | 13 |
| 5.2 STEILSPIRALE | 13 |
| 5.3 ABWIND ZENTRIEREN | 13 |

06

| | |
|---------------------------|-----------|
| SPEZIELLE METHODEN | 14 |
| 6.1 WINDENSCHLEPPEN | 14 |
| 6.2 KUNSTFLUG | 14 |

07

| | |
|----------------------------------|-----------|
| PFLEGE UND INSTANDHALTUNG | 15 |
| 7.1 PFLEGE | 15 |
| 7.2 LAGERUNG | 15 |
| 7.3 CHECKS UND INSPEKTIONEN | 15 |
| 7.4 REPARATUREN | 15 |

08

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG | 16 |
|-------------------------------------|-----------|

09

| | |
|-----------------|-----------|
| GARANTIE | 16 |
|-----------------|-----------|

10

| | |
|-----------------------|-----------|
| ANHÄNGE | 17 |
| 10.1 TECHNISCHE DATEN | 17 |
| 10.2 MATERIALDETAILS | 18 |
| 10.3 LINENPLAN | 19 |
| 10.4 TRAGEGURTPLAN | 20 |
| 10.5 LEINENLÄNGEN | 21 |
| 10.6 ZERTIFIZIERUNG | 23 |

1. EIGENSCHAFTEN

1.1 ZIELGRUPPE

Ein ultraleichter XC-Bergschirm, ideal für fortgeschrittene Hike & Fly Piloten – die perfekte Kombination von Leistung und Leichtigkeit. Mit dem Artik 7 P kommst du überall an am Berg – egal ob zum Starten oder Toplanden. Er ist die perfekte Kombination aus Leistung und Zugänglichkeit, ideal für große Hike & Fly-Ambitionen.

Der Artik 7 P ist ein ultraleichter Sportklasse-Schirm für genussvolle Streckenflüge, mit einer außergewöhnlichen Leistung. Er ist ein Hybrid 2,5 Leiner mit einer moderaten Streckung von 6,2 ist er absolut stabil und verfügt über eine hohe passive Sicherheit. Ein Schirm der dich beeindrucken wird!

Eine neue Generation von 2,5-Leinern, die das Beste aus 2- und 3-Leinern in einem Modell vereint. Der Start ist super intuitiv, der Schirm ist stabil und schnell, mit dem typischen Artik-Handling. Er lässt er sich sehr kompakt zusammenpacken: im Expe Race 60 der Expe 80 Rucksack ist dann noch genug Platz für deine gesamte restliche Ausrüstung.

1.2 ZERTIFIZIERUNG

Der Artik 7 P wurde zur europäischen EN- und LTF-Zertifizierung eingereicht. Alle Zertifizierungstests wurden von der Schweizer Prüfstelle Air Turquoise durchgeführt. Alle Größen haben die Last-, Stoß- und Flugtests bestanden.

Der Belastungstest hat bewiesen, dass der Schirm die vorgeschriebenen 8 G aushalten kann.

Der Schocktest hat gezeigt, dass der Schirm einer Kraft von 800 daN standhalten kann.

Die Flugerprobung führte zur folgenden Zertifizierung des ARTIK 7 P für alle Größen (20, 22, 23, 24, 26 und 28):

EN C
LTF C

Wir empfehlen nur Piloten, die mit dem Fliegen von Schirmen dieser oder höherer Zulassung vertraut sind, diesen Gleitschirm zu fliegen.



Die Kompetenz von Piloten kann ausschließlich durch die Luftfahrtbehörden der jeweiligen Länder bestimmt werden.

Wir empfehlen den Piloten, den Flugtestbericht sorgfältig zu lesen ([Air Turquoise](#)), 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 des Flügels variieren.

· Beschreibung der Flugeigenschaften von LTF/EN C:

Gleitschirme mit mäßiger passiver Sicherheit, potenziell dynamische Reaktionen auf Turbulenzen und Pilotenfehler. Die Rückkehr zum Normalflug kann präzise Eingriffe des Piloten erfordern.

· Beschreibung der erforderlichen Pilotenfähigkeiten für einen EN C-Schirm:

Gebrauch: Für Piloten, die mit Schnellabstiegsmethoden vertraut sind, die aktiv fliegen und die 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 im [Bereich Downloads](#).

1.3 FLUGVERHALTEN

Niviuk hat diesen Schirm mit ganz bestimmten Zielen entwickelt: bestmögliche Eigenschaften, exzellentes Handling und Erleichterung des Fluges für den Piloten.

Ein weiteres Ziel war eine optimale Leistung zu erreichen und gleichzeitig ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten. Wir wollten sicherstellen, dass der Schirm das 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.

- **Perfektioniertes aerodynamisches Profil:** Das Profil des Artik 7 P, das auf dem Design des Klimber P Wettkampfleichtschrims basiert, bietet noch mehr Stabilität und Leistung als der Artik 6. Wir haben das optimale Ergebnis unserer CFD-Simulationsforschung (Computational Fluid Dynamics) im Bereich 2,5-Leiner EN C Schirmen verarbeitet.
- **Stabil und leistungsstark:** Die ARTIK 7 P bietet sportliche Leistung in Kombination mit exzellentem Komfort und passiver Sicherheit, dank hoher Roll- und Nickstabilität. Leistung und Sicherheit sind die beiden starken Seiten dieses neuen Gleitschrims. Er ist in allen Bereichen des Fluges sehr solide. Das Gleiten ist konstant, auch bei voller Beschleunigung. Das Profil bleibt stabil. Die Kurvencharakteristik verbessert die Präzision und erfordert weniger Körpereinsatz.
- **Mit wenigen Schritten abheben:** Die ARTIK 7 P ist ein unglaublich einfach zu startender All-Terrain-Schirm. Er füllt sich progressiv bei allen Windverhältnissen. Der Schirm steigt schnell über dich und bringt dich mit wenigen Schritten in die Luft, entscheidend an schwierigen Startplätzen. Die Steuerung ist präzise, direkt und intuitiv. Es ist ein sehr einfach zu fliegender Schirm mit dem charakteristischen Niviuk Handling. Er erreicht hohe Geschwindigkeiten und steigt effizient in der Thermik. Er reagiert effektiv auf die Eingaben des Piloten und bleibt auch in starker Thermik und starken Turbulenzen kompakt und stabil.
- **Optimierte Handling:** Die Steuerung ist präzise, direkt und intuitiv. Es ist ein sehr einfach zu fliegender Schirm mit dem charakteristischen Niviuk Handling. Er erreicht hohe Geschwindigkeiten und steigt effizient in der Thermik. Er reagiert effektiv auf die Eingaben des Piloten und bleibt auch in starker Thermik und starken Turbulenzen kompakt und stabil. Der ARTIK 7 P fliegt äußerst effizient. Er zentriert klar in der Thermik und

steigt progressiv Das effektive Handling sorgt für noch mehr Flugspaß unter einem aufregenden Schirm mit außergewöhnlicher Leistung. Er lässt sich leicht und intuitiv steuern und der große Geschwindigkeitsbereich sorgen für eine unglaubliche Gleitleistung.

1.4 TECHNOLOGIEN, KONSTRUKTION, MATERIALIEN

Bei der Entwicklung des ARTIK 7 P wurden all unsere hauseigenen Technologien, Konstruktions- und Montagetechniken angewandt. So konnte der Pilotenkomfort verbessert und gleichzeitig die Sicherheit und Leistung erhöht werden.

Das Niviuk-Team ist bei der Konstruktion neuer Produkte stets auf der Suche nach kontinuierlicher Verbesserung. Die in den letzten Jahren entwickelten Technologien haben es uns ermöglicht, immer noch bessere Schirme zu bauen. Deshalb möchten wir dir im Folgenden die Technologien vorstellen, die wir in diesem Modell angewandt haben:

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: Der höhere Innendruck bedeutet eine bessere Turbulenzabsorption und eine gleichmäßigere Profilform über den gesamten Geschwindigkeitsbereich hinweg. Das hervorragende Handling wird auch bei niedrigen Geschwindigkeiten beibehalten und der Pilot kann die Bremswege komplett ausreizen. Das Risiko des Kollabierens ist deutlich geringer, wodurch der Schirm über mehr Kontrolle und Sicherheit verfügt.

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 ist höchst resistent gegen Verformung, Hitze oder Bruch. Nitinol ist jetzt in allen unseren Schirmen verbaut.

Neuverteilung des TNT: Die Verteilung der Nitinolstäbchen in der Vorderkante und am Obersegel wurde vereinfacht. Der Flügel ist damit leicht, bei hoher Haltbarkeit und lässt sich ultrakompakt zusammenlegen.

SLE Structured Leading Edge – Bei der Structured Leading Edge werden Nitinol-Stäbe in der Eintrittskante verwendet. Diese Technologie sorgt für mehr Festigkeit und Stabilität und die Form des Schirms bleibt in allen Flugphasen erhalten. Dies erhöht die Leistung,

Effizienz und Stabilität, absorbiert Turbulenzen besser und macht den Schirm auf Dauer haltbarer.

3DP Pattern Cut Optimisation – dabei wird der Stoff jedes Panels 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 bleibt. Im Laufe der Jahre hat sich das Design unserer Gleitschirm- und Motorschirmpalette stark verändert, mit einer revolutionären Weiterentwicklung der Eintrittskante.

3DL 3D Leading Edge – Bei dieser Technologie wird das Material der Eintrittskante angepasst, um Ballooning und Faltenbildung in diesem gekrümmten Bereich des Schirms zu vermeiden. Konkret wird die Eintrittskante in "Teilflächen" unterteilt, die in jede der Zellen an der Vorderseite des Schirms eingenäht werden. Dadurch ist die Spannung des Tuchs an der Eintrittskante vollkommen gleichmäßig, was die Leistung und Haltbarkeit des Schirms erhöht.

SMC Structured Middle Chord – die Verwendung von Nitinol-Stäben in der Hinterkante machen die SMC 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 wird, dies erhöht die Leistung und macht den Schirm langlebiger.

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.

Die Mini-Ribs sind in die Hinterkante integriert, in eigenen Stoffhülsen sind sie direkt in die Naht eingearbeitet. Das Ergebnis ist ein saubereres Profil, keine äußeren Nähte mehr und optimaler Schutz vor Abnutzung und Abrieb, z.B. bei Bodenkontakt.

RSD Radical Sliced Diagonal – Hierbei handelt es sich um eine Neugestaltung der inneren Struktur des Schirms. 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.

C2B System – Die Manövrierfähigkeit wurde durch das neue C2B-System verbessert, das in die Tragegurte integriert ist und es ermöglicht,

einen Dreileiner so zu fliegen, als wäre er ein Zweileiner. Die Steuerung mit den C-Tragegurten schließt automatisch die B- Tragegurte mit ein.

Somit kann der Anstellwinkel über den gesamten Geschwindigkeitsbereich vollständig kontrolliert werden, ohne die Kappe zu verformen. Das Ergebnis ist ein wesentlich effizienteres, kontrollierteres und präziseres Handling des Flügels.

IKS Interlock System – das IKS ist ein Verbindungssystem, das es ermöglicht, die Tragegurte mit verschiedenen Teilen des Schirms zu verbinden, z.B. mit den Leinen oder dem Gurtzeug. Die IKS-Technologie ist ein weiterer Schritt der Gewichtsoptimierung bei der Ausrüstung, ohne dabei an Effektivität einzubüßen und dabei das gleiche Maß an Sicherheit und Stabilität zu bieten.

Niviuk hat zwei Typen entwickelt, den IKS1000 für die Verbindung von Leinen mit den Tragegurten und den IKS3000 für die Verbindung von Tragegurten und/oder des Gleitschirms mit dem Gurtzeug.

Die ARTIK 7 P ist serienmäßig mit IKS 1000 ausgestattet und für die Verbindung von Tragegurten und Leinen konzipiert. Es hat eine Bruchlast von 1055 kg, die die der klassischen 3 mm (550 kg) Maillon bei weitem übertrifft, aber mit einem viel geringeren Gewicht. Dieses System ermöglicht eine Reduzierung des Gesamtgewichts der Ausrüstung bei gleichzeitiger Beibehaltung von Sicherheit und Haltbarkeit.

Der Einsatz dieser Technologien bedeutet einen enormen Sprung im Bau von Gleitschirmen und eine deutliche Verbesserung des Flugkomforts bei allen Niviuk Gleitschirmen.

Für die Konstruktion des ARTIK 7 P 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 Sichtprüfung unterzogen.

Mit nur 3,07 kg ist der Artik 7 P sehr kompakt, mit einer robusten und ultraleichten Innenstruktur, abgeleitet vom Klimber P. Es wurden verschiedene Materialien kombiniert, sorgfältig ausgewählt nach ihren leichten Eigenschaften, die gleichzeitig Festigkeit und Haltbarkeit bieten. Die Oberseite besteht aus Dokdo 32 und 25 g, die Unterseite ist aus Dokdo 25 g und die Rippen aus Dokdo 32 g und Skytex 27 g.

Die Leinen sind aus unummanteltem Aramid und Dyneema gefertigt.

Der jeweilige Leinendurchmesser wurde in Abhängigkeit von der Arbeitsbelastung berechnet und ist darauf ausgerichtet, die beste Leistung mit dem geringsten Widerstand zu erreichen.

Die Leinen werden halbautomatisch auf Länge geschnitten und alle Näharbeiten werden von unserem Fachpersonal und unter Aufsicht der Qualitätssicherung ausgeführt. Dank des hybriden 2,5-Leiner-Systems haben wir den Luftwiderstand um 5% und die Gesamtzahl der Leinen deutlich reduziert. Diese Entwicklung verbessert nicht nur die aerodynamische Effizienz, sondern trägt auch zu einem agileren und präziseren Handling des Flügels bei. Durch die Reduzierung der Anzahl der Leinen wird der Luftwiderstand minimiert und die Gesamtleistung optimiert.

Die Leinen werden halbautomatisch auf Länge geschnitten und alle Näharbeiten werden von unserem Fachpersonal und unter Aufsicht der Qualitätssicherung ausgeführt.

Nach Abschluss der Endmontage wird jede Leine kontrolliert und nachgemessen.

Jeder Schirm 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 Schirms verwendet werden, findest du auf den letzten Seiten dieses Handbuchs.

1.5 BESTANDTEILE

Die ARTIK 7 P wird mit einer Reihe von Zubehörteilen geliefert, die dich bei der Pflege deines Gleitschirms unterstützen sollen:

- Ein ZipNkare P, damit kannst du deinen Schirm kompakt und

schonend packen. Dank des geringen Eigengewichts und seinem ergonomischen Griff kannst du ihn angenehm tragen.

- Ein Reparaturset mit selbstklebendem Ripstop-Gewebe
- Der Expe Race 60 Rucksack ist nicht im Lieferumfang enthalten, wird aber empfohlen. Er ermöglicht es dir, die gesamte Ausrüstung bequem und ohne Platzprobleme zu transportieren. Er wurde extra für die X-Alps Athleten optimal ergonomisch designt. Er bietet höchsten Tragekomfort über weite Strecken hinweg und genügend Platz für den ARTIK 7 P und das Arrow P / Arrow P Race.
- Der Expe 80 ist nicht im Lieferumfang enthalten, aber auch zu empfehlen, wenn du mehr Platz benötigst. Er ist der größte leichte Bergrucksack in unserem Sortiment. Er wurde speziell für Hike & Fly mit unseren größeren Flügeln der P-Serie entwickelt. Er ist vielseitig verstellbar, leicht und ergonomisch – auf ins nächste Biwak-Abenteuer. Sein Fassungsvermögen ist variabel, mit +15 Litern, dank des aufrollbaren Deckels, der es ermöglicht, den Raum je nach Inhalt zu variieren. Er ist die perfekte Kombination aus Tragekomfort, Funktionalität und Kapazität.
- The ARTIK 7 P ist serienmäßig mit dem IKS 1000 ausgestattet, dies ist eine leichte Variante, um Tragegurte und Leinen zu verbinden.



2. INBETRIEBNAHME

2.1 STARTPLATZWAHL

Wir empfehlen, den Schirm auf einem Übungshang oder einer ebenen, windstillen und hindernisfreien Fläche auszupacken und auszulegen. Hier kannst du alle empfohlenen Schritte zur Kontrolle und zum Aufziehen des ARTIK 7 P durchführen.

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

2.2 VORGEHENSWEISE

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

2.3 EINHÄNGEN IN DAS GURTZEUG

Die ARTIK 7 P Tragegurte sind farblich kodiert.

- 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.

! ACHTUNG! Der ARTIK 7 P hat je nach Größe unterschiedliche Tragegurtlängen. Die Tragegurte der Größe 20 unterscheiden sich zu den anderen. Bei den übrigen Größen (22, 23, 24, 26 und 28) sind die Tragegurte gleich und austauschbar, was bei Größe 20 NICHT der Fall ist.

2.4 GURTZEUGTYP

Der ARTIK 7 P 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 besseres Feedback, beeinträchtigt jedoch die Stabilität des Schirms.

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

2.5 BESCHLEUNIGER

Das Beschleunigungssystem ist ein Mittel zur vorübergehenden Beschleunigung 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 ARTIK 7 P 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 funktioniert nach dem Aktions-/Reaktionssystem. Wenn der Beschleuniger losgelassen wird, 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 voller Beschleunigung fliegt der Schirm mit maximaler Geschwindigkeit, die Gleitleistung wird jedoch beeinträchtigt.

- Gelöster Beschleuniger: Die A- und B- und C-Tragegurte sind in Neutralstellung.
- Voller Beschleunigungsweg: Der Unterschied zwischen den A- und B- und C-Tragegurten beträgt 140 mm (Größe 20) und 160 mm für alle anderen Größen (22, 23, 24, 26 und 28)

! Bitte beachte! Die Verwendung des Beschleunigungssystems führt zu Änderungen der Geschwindigkeit und der Reaktionen auf Störungen des Schirms. Weitere Informationen entnimmst du bitte dem Zertifizierungsbericht



2.5.1 MONTAGE DES BESCHLEUNIGERS

Der Beschleuniger besteht aus der Speed-Bar, die der Pilot mit den Füßen drückt, sowie aus den beiden Leinen, welche die Komponenten des Beschleunigungssystems mit den Tragegurten verbinden. Wenn du dich für den von dir bevorzugten Typ des Beschleunigers entschieden hast, musst du ihn einbauen. Beachte dabei Folgendes:

- Du solltest die Art von Beschleuniger verwenden, die du für angemessen hältst, je nach Art des Gurtzeugs, persönlichen Vorlieben usw.
- Das Beschleunigungssystem ist abnehmbar, um die Verbindung mit den Tragegurten zu erleichtern und die Einstellung zu vereinfachen.
- Um es mit dem Gurtzeug zu verbinden, folge bitte den Anweisungen des Gurtzeugherstellers. Bei den meisten Gurtzeugen ist ein Speed System vorinstalliert.
- Die Standardverbindung erfolgt mit den Brummelhaken, bei denen die beiden Rillen ineinander gleiten und sich gegenseitig verriegeln, so dass die Verwendung und die Verbindung/Trennung gewährleistet ist. Es kann auch die "Kite" (Drachenknoten)-Verbindung verwendet werden.

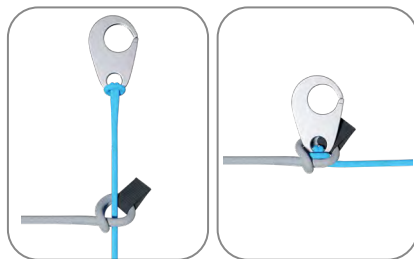
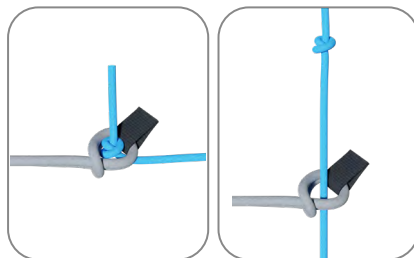


Bild 1.
BESCHLEUNIGER-
Verbindung mit **einem**
Brummelhaken. Die
blaue Leine gehört
zum Gurtzeug, die
graue zum Tragegurt.

Bild 2.
BESCHLEUNIGER-
Verbindung mit **einem**
Drachenknoten (ohne
Brummelhaken). Die blaue
Leine gehört zum Gurtzeug,
die graue zum Tragegurt.



1. Ein Knoten wird in die Beschleunigerleine geknüpft und durch den Stecker der Tragegurtleine geführt.

2. Die Spannung wird auf beiden Seiten aufgebracht, bis der Knoten auf den Verbinders des Tragegurtes trifft.

Es wird darauf hingewiesen, dass beide Varianten gleichermaßen anwendbar sind.

2.5.2 WECHSELN DER LEINEN AN DEN TRAGEGURTEN

Obwohl das Beschleunigungssystem über gelagerte Durchlaufrollen verfügt, um die Reibung auf ein Minimum zu reduzieren, können die Leinen bei häufigem Gebrauch des Beschleunigers verschleiben und müssen eventuell ersetzt werden.

Bei allen Niviuk-Schirmen sind die Leinen des Beschleunigungssystems an den Tragegurten komplett abnehmbar und leicht austauschbar. Du kannst die Brummelhaken verwenden, sie entfernen oder ein anderes Verbindungssystem verwenden. Es ist sogar möglich, die Speed Bar-Leinen direkt am Speedsystem an den Tragegurten zu befestigen. Diese Option macht die Verbindung / Trennung zwar mühsamer, bedeutet jedoch, dass die Leine den maximalen Weg ohne Hindernisse oder Einschränkungen gezogen werden kann, was bei einigen Gurtzeugmodellen von Vorteil sein kann.

2.6 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING

Nachdem du deine Ausrüstung gründlich überprüft hast und die Wetterbedingungen für das Fliegen günstig sind, ziehe deinen ARTIK 7 P so oft wie nötig auf, um dich mit seinem Verhalten vertraut zu machen. Das Aufziehen des ARTIK 7 P 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 EINSTELLEN DER BREMSEN

Die Länge der Hauptbremsleinen ist werksseitig eingestellt und entspricht der bei der Zulassung vorgeschriebenen Länge. Du kannst sie entsprechend deinem Flugstil verändern. Es ist jedoch ratsam, eine Zeit lang mit der ursprünglichen Einstellung zu fliegen, um sich an das tatsächliche Verhalten des ARTIK 7 P zu gewöhnen. Sollte es notwendig sein, die Länge der Bremse zu verändern, löse den Knoten, schiebe die Leine durch den Bremsgriff an die gewünschte Stelle und ziehe den Knoten wieder fest an. Diese Einstellung sollte nur von qualifiziertem Personal durchgeführt werden. Es ist darauf zu achten, dass die Änderung die Hinterkante nicht beeinträchtigt und der Gleitschirm dadurch nicht schon angebremst ist. Beide Bremsleinen sollten symmetrisch sein und die gleiche Länge haben. Wir empfehlen die Verwendung eines Palstekknotens.

Beim Ändern der Bremsenlänge ist darauf zu achten, dass sie bei Verwendung des Beschleunigers nicht zu kurz werden. Wenn wir beschleunigen, verändert sich die Kappe über den C-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 INBETREIBNAHME beschriebenen Schritte, um deinen Schirm vorzubereiten.

3.3 FLUGPLANUNG

Eine sorgfältige Flugplanung im Voraus vermeidet mögliche Fehler bei späteren Entscheidungen während des Fluges.

3.4 VORFLUGCHECK

Kontrolliere deine Ausrüstung unmittelbar vor dem Start ein weiteres Mal. Führe eine gründliche Sichtprüfung deiner Ausrüstung durch, wenn der Schirm vollständig geöffnet ist und die Leinen entwirrt und ordnungsgemäß auf dem Boden ausgelegt sind, um sicherzustellen, dass alles in Ordnung ist. Vergewissere dich, dass die Wetterbedingungen deinem Flugkönnen entsprechen.

3.5 AUFZIEH-; KONTROLL- UND ABHEBEPHASE

Für den Start wird ein gleichmäßiges und progressives Aufziehen empfohlen. Der ARTIK 7 P 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 eine bewusste Startentscheidung zu treffen, wenn der Pilot dies wünscht.

Wenn der Wind es zulässt, empfehlen wir einen Rückwärtsstart, da dies eine bessere Sichtkontrolle des Schirms beim Aufziehen ermöglicht. Bei "starkem" Wind ist der ARTIK 7 P mit dieser Starttechnik besonders gut zu kontrollieren. Windgeschwindigkeiten 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 LANDUNG

Der ARTIK 7 P landet hervorragend. Er setzt die Geschwindigkeit des Schirms 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 ARTIK 7 P hat eine komplexe Eintrittskante, die aus verschiedenen Materialien gefertigt ist und sorgfältig gepackt werden sollte. Eine korrekte Faltmethode hilft, die Lebensdauer deines Gleitschirms zu verlängern.

Er sollte Zelle-auf-Zelle gepackt werden, wobei die Verstärkungen der Vorderkante flach aufeinander liegen und die flexiblen Stäbchen 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 und den ZipNKare P Bag entwickelt. Dieser soll dir helfen, den Gleitschirm schnell zu packen und dabei das Profil und Stäbchen in perfektem Zustand zu halten.

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. Diese Packmethode garantiert, dass sowohl das Tuch als auch die Verstärkungen der inneren Struktur in perfektem Zustand bleiben. Schauen Sie sich [das Video-Tutorial](#) an, um zu lernen, wie man es richtig verpackt.

Der ZipNKare P folgt demselben Prinzip, zusätzlich verfügt er über einen Reißverschluss und kann mit den Griffen wie ein Koffer getragen werden.



4. FLUGVERHALTEN

Wir empfehlen dir, den Prüfbericht zur Zertifizierung zu lesen. Der Bericht enthält alle notwendigen Informationen über das Verhalten des ARTIK 7 P bei jedem der getesteten Manöver.

Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass die angemessene Reaktion auf jedes unerwünschte Manöver der Kappe von Größe zu Größe unterschiedlich sein kann; selbst innerhalb derselben Größe können bei maximaler oder minimaler Belastung das Verhalten und die Reaktionen des Schirms variieren. Das Wissen, das die Prüfstelle durch den Prüfbericht vermittelt, ist von grundlegender Bedeutung, um zu verstehen, wie man mit möglichen Situationen umgeht.

Um sich mit den nachfolgend beschriebenen Manövern vertraut zu machen, empfehlen wir, diese im Rahmen einer lizenzierten Ausbildungseinrichtung (z.B. in einem Sicherheitstraining) zu üben.

4.1 FLIEGEN IN TURBULENZEN

Der ARTIK 7 P verfügt über ein hervorragendes Kappenprofil. Dies ist unter allen Bedingungen sehr stabil und verfügt auch in turbulenten Bedingungen über ein hohes Maß an passiver Sicherheit.

Alle Gleitschirme müssen entsprechend den vorherrschenden Bedingungen gesteuert werden. Der Pilot ist der entscheidende 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 Einklappen 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 eingreifen musst, korrigiere rasch und konsequent und stelle danach die korrekte Fluggeschwindigkeit wieder her.

4.2 MÖGLICHE STÖRUNGEN

Um sich mit den unten beschriebenen Manövern vertraut zu machen, empfehlen wir, diese in einem lizenzierten Ausbildungsbetrieb zu üben. Du solltest den Einsatz der Bremsen an die Belastung des Flügels anpassen, um Übersteuern zu vermeiden.

Es ist wichtig zu beachten, dass die Art der Reaktion auf ein Manöver von einer Schirmgröße 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 Ereignissen im realen Flug verhalten solltest, um diese Situationen so sicher wie möglich zu bewältigen

Asymmetrischer Klapper

Trotz der Profilstabilität des ARTIK 7 P kann es bei sehr starken Turbulenzen zu einem asymmetrischen Einklappen des Schirms kommen, insbesondere wenn man nicht aktiv fliegt, um das Einklappen zu verhindern. In diesem Fall überträgt der Schirm einen Druckverlust über die Bremsleinen und das Gurtzeug. Um das Einklappen zu verhindern, zieht man den Bremsgriff auf der betroffenen Seite des Schirms. Dadurch wird der Anstellwinkel des Flügels erhöht. Im Falle eines Einklappens reagiert der ARTIK 7 P nicht heftig, das Wegdrehen ist moderat 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 Flügels 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 offene, fliegende Seite des Schirms darf nicht überbremst werden, versuche die Drehbewegung unter Kontrolle zu behalten. Kehre zur normalen Fluggeschwindigkeit zurück, sobald die eingeklappte Seite wieder offen ist.

Frontklapper

Aufgrund der Konstruktion des ARTIK 7 P ist ein Frontklapper unter normalen Flugbedingungen unwahrscheinlich. Das Profil des Schirms hat große Pufferfähigkeiten bei extremen Anstellwinkeländerungen. Ein Frontklapper kann bei starken Turbulenzen und beim Ein- oder Ausfliegen von starker Thermik auftreten. Ein Frontklapper öffnet sich normalerweise wieder, ohne dass sich der Schirm wegdreht, aber eine symmetrisch ausgeführte Schnellbremsung mit einem schnellen, tiefen Pumpen beider Bremsen beschleunigt das Wiederöffnen, falls nötig. Lasse die Bremsleinen sofort los, um zur Standardgeschwindigkeit des Schirms zurückzukehren.



Negatives Trudeln

Ein negatives Trudeln entspricht nicht dem normalen Flugverhalten des ARTIK 7 P. Unter bestimmten Umständen kann es jedoch zu einem negativen Trudeln kommen (z.B. beim Versuch zu drehen, wenn man mit sehr geringer Fluggeschwindigkeit fliegt und gleichzeitig stark bremst). Es ist nicht einfach, eine konkrete Empfehlung für diese Situation zu geben. Der Schirm sollte auf jeden Fall schnell wieder auf die Standardgeschwindigkeit und den Standardanstellwinkel gebracht werden.

Sackflug

Die Möglichkeit, mit dem Gleitschirm in einen Sackflug zu geraten oder in diesem zu verbleiben, wurde beim ARTIK 7 P weitestgehend 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 voll geöffnet zu sein scheint. Um die normale Fluggeschwindigkeit wieder zu erreichen, muss man die Bremsleinen symmetrisch lösen und manuell auf die A-Leinen drücken oder das Gewicht auf eine beliebige Seite verlagern, OHNE an den Bremsleinen zu ziehen.

Full Stall

Es ist sehr unwahrscheinlich, dass der ARTIK 7 P während des normalen Fluges in diesen Zustand gerät. Es könnte 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 langsam bis zur Hälfte des gesamten Bremsweges los. Der Schirm wird dann heftig nach vorne schnellen und kann einen Punkt unter dir erreichen. Es ist sehr wichtig, den Bremsdruck so lange aufrecht zu erhalten, bis der Schirm wieder in seine normale Position über Kopf zurückgekehrt ist.

Zur Wiederherstellung der normalen Flugbedingungen sollten die Bremsleinen schrittweise und symmetrisch freigegeben werden, um die Trimmgeschwindigkeit wieder zu erreichen. Wenn der Schirm die Überkopfposition 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/Verhänger

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 Stabilleine (an der Flügelspitze befestigt), die zwischen den anderen Leinen verheddert ist. Diese Leine hat eine andere Farbe und befindet sich an der äußeren Position des B-Tragegurts.

Ziehe vorsichtig an dieser Leine, bis sich die Verhedderung löst. Fliege zum nächstmöglichen Landeplatz, falls das nicht funktioniert, und

kontrolliere die Flugrichtung mit Gewichtsverlagerung und vorsichtigem Einsatz der Bremse gegenüber der verhedderten Seite. Sei vorsichtig, wenn du versuchst, eine Verknotung zu lösen, während du in der Nähe von Gelände 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 Gleitschirm führen können. Der ARTIK 7 P ist so konzipiert, dass er sich in den meisten Fällen von selbst wieder erholt. Versuche dabei 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 jedem Zwischenfall die Möglichkeit, seine normale Fluggeschwindigkeit und Fluglage wieder zu erreichen.

4.3 BESCHLEUNIGTES FLIEGEN

Das Profil des ARTIK 7 P wurde für einen stabilen Flug über den gesamten Geschwindigkeitsbereich hinweg entwickelt. Der Beschleuniger kann bei starkem Wind oder erheblichem Sinken eingesetzt werden.

Das 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. Passe den Beschleunigereinsatz und den Bremseinsatz kontinuierlich auf die Bewegungen in der Luft an. Dieses Gleichgewicht wird als "aktives Fliegen" bezeichnet.

4.4 FLIEGEN OHNE EINSATZ DER BREMSSEN

Sollten aus irgendeinem Grund die Bremsleinen des ARTIK 7 P im Flug unbrauchbar werden, ist es notwendig, den Schirm bis zur Landung mit den C-Tragegurten und Gewichtsverlagerung sanft zu steuern.

Die C-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 C-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 erhöhter Geschwindigkeit.

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. Breche den Startvorgang sofort ab, wenn du in der Startphase einen Knoten entdeckst.

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 daran 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. Fliege vorsichtig und sicher zum nächsten Landeplatz, wenn der Knoten zu fest sitzt und sich nicht lösen lässt. Vorsicht: Ziehe nicht zu stark an den Bremsgriffen, da sonst die Gefahr besteht, dass der Schirm abgewürgt wird oder ins Trudeln gerät. Vergewissere dich vor dem Lösen eines Knotens, dass sich keine anderen Piloten in der Nähe befinden.



5. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN

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, diese im Rahmen eines Sicherheitstrainings oder unter Aufsicht einer lizenzierten Ausbildungsstätte zu üben.

5.1 OHREN ANLEGEN/BIG EARS

“Big Ears” ist eine moderate Sinkflugtechnik, die die Sinkgeschwindigkeit auf -3 oder -4 m/s erhöhen kann und die Fluggeschwindigkeit um 3 bis 5 km/h reduziert. Der Anstellwinkel und die effektive Flächenbelastung nehmen aufgrund der geringeren Fläche des Flügels ebenfalls zu.

Um das Manöver “Große Ohren” auszuführen, nimm die Leine 4A3 an jedem A-Tragegurt und ziehe sie gleichzeitig sanft nach außen und unten. Die Flügelenden klappen ein.

Beschleunige, sobald die Ohren angelegt sind, um die Vorwärtsgeschwindigkeit und den richtigen Anstellwinkel wiederherzustellen.

Sobald es erreicht ist, lassen Sie den Beschleuniger los und danach die Leinen, damit sich die Flügelenden automatisch wieder öffnen. Lasse die Leinen los, damit sich die Flügelenden automatisch wieder öffnen. 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.

5.2 STEILSPIRALE

Dies ist ein effektiver Weg, um schnell an Höhe zu verlieren. Achte darauf, dass der Flügel 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 den Körper darauf zu trainieren, den auf ihn wirkenden G-Kräften standzuhalten. Mit etwas Übung wirst du dieses Manöver vollständig beherrschen und kontrollieren lernen. Übe dieses Manöver nur in großer Höhe und mit genügend Bodenfreiheit.

Um das Manöver einzuleiten, 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 Steilschleife.

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

Um dieses Manöver zu beenden, muss der innere Bremsgriff (auf der Kurven zugewandten Seite) allmählich freigegeben 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 Ausleiten der Spirale sollte allmählich und gleichmäßig erfolgen, damit die Druck- und Geschwindigkeitsveränderungen moderat bleiben.

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

Übe diese Manöver sorgfältig und nur in ausreichender Höhe.

5.3 ABWIND ZENTRIEREN

Diese Technik ermöglicht erhöhten Sinkflug, ohne den Schirm zu belasten oder den Piloten zu überfordern. Gleite normal, während du nach absteigender Luft suchst und beginne zu drehen, als ob du in einer Thermik kurbeln 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 WINDENSCHLEPPEN

Der ARTIK 7 P lässt sich einfach an der Winde starten. Dieser Vorgang sollte nur von qualifiziertem Windenpersonal mit zertifizierter Ausrüstung durchgeführt werden. 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 Schlepps. Da der Schirm einer langsamen Fluggeschwindigkeit und einem hohen positiven Anstellwinkel unterliegt, müssen wir alle Korrekturen mit viel Gefühl und Feingefühl vornehmen, um einen Strömungsabriss zu vermeiden.

6.2 KUNSTFLUG

Obwohl der ARTIK 7 P 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 Flugform, die sich von Standardflügen unterscheidet. Das Erlernen von Kunstflugmanövern sollte unter der Aufsicht von qualifizierten Fluglehrern in einem schulischen Umfeld und über Wasser unter Verfügbarkeit von allen Sicherheits- und Rettungsmaßnahmen erfolgen. Bei extremen Manövern können Zentrifugalkräfte von 4 bis 5 G auf Körper und Schirm 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 sehr viel komplizierter und kostspieliger ist.

Der ARTIK 7 P gehört zu unserer leichten P-Serie. Bei allen leichten und ultraleichten Materialien, die wir verwenden, achten wir auf einen guten Kompromiss zwischen Leistung und Haltbarkeit. Das Gewicht der Materialien wird durch die Verringerung und der Art der Leinen sowie durch die Modifizierung der Oberflächenbeschichtung, minimiert. Daher solltest du bei der Verwendung des Schirms vorsichtig sein und darauf achten, den natürlichen Verschleiß des Materials nicht unnötig zu erhöhen.

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

Bring deinen Schirm nach Kontakt mit Wasser 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 Gerät sollte nicht mit Gewicht belastet werden.
- Es ist sehr wichtig, dass der Schirm vor der Lagerung richtig gepackt wird.
- Bei längerer 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 INSPEKTIONEN

Der ARTIK 7 P muss in regelmäßigen Abständen gecheckt werden. Ein Check muss alle 100 Flugstunden oder alle zwei Jahre erfolgen, je nachdem, was zuerst eintritt (EN/LTF-Norm).

Wir empfehlen dringend, alle Reparaturen in einer Fachwerkstatt von qualifiziertem Personal durchführen zu lassen. Dadurch wird die Flugtüchtigkeit und die weitere Zulassung des ARTIK 7 P gewährleistet.

Vor jedem Flug muss ein gründlicher Vorflugcheck durchgeführt werden. Der ARTIK 7 P 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. Die Leinenlängen verändern sich generell mit der Nutzung des Gleitschirms. Aus diesem Grund empfehlen wir einen Trimm-Check nach den ersten 30 Flugstunden. Die Flugstunden zum Trimmen der Leinen können für jeden Gleitschirm 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 umfassenden Erfahrung und der gründlichen Überprüfungen, die unser F+E-Team an unseren Schirmen durchführt, kennen wir das Verhalten der Leinen sehr gut. 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 an den Leinen zu überprüfen und/oder zu reparieren ist, sind die so genannten "Loops" (Knoten). Bei einigen Modellen, wie z.B. dem ARTIK 7 P, werden die Schirme serienmäßig mit bereits montierten Loops ausgeliefert. Diese Schlaufen müssen je nach aktueller Leinenlänge gelöst oder neu eingestellt 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 Leinenlänge darf nie mehr als 1 % der in der Musterzulassung zugelassenen Länge betragen.

7.4 REPARATUREN

Sofern keine Nähte betroffen sind, kannst du kleine Risse mit dem im Reparaturset enthaltenen Ripstop-Tuch provisorisch 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 übernimmt für Probleme oder Schäden, die aus Änderungen oder Reparaturen resultieren, die von nicht qualifizierten oder nicht vom Hersteller zugelassenen Fachleuten durchgeführt wurden, keine Haftung.

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.



10. ANHÄNGE

10.1 TECHNISCHE DATEN

| | | | 20 | 22 | 23 | 24 | 26 | 28 |
|-----------------------------|------------------|----------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Zellen | Anzahl | | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 |
| Streckung | Ausgelegt | | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 6,2 |
| | Projiziert | | 4,78 | 4,78 | 4,78 | 4,78 | 4,78 | 4,78 |
| Fläche | Ausgelegt | m ² | 20,3 | 21,8 | 23 | 24,5 | 26 | 27,5 |
| | Projiziert | m ² | 17,31 | 18,59 | 19,61 | 20,89 | 22,17 | 23,45 |
| Spannweite | Ausgelegt | m | 11,22 | 11,63 | 11,94 | 12,33 | 12,70 | 13,10 |
| Flächentiefe | Max | m | 2,23 | 2,30 | 2,37 | 2,45 | 2,52 | 2,59 |
| Leinen | Total | m | 232 | 240 | 247 | 255 | 263 | 271 |
| | Stamm | | 2-1/4/2 | 2-1/4/2 | 2-1/4/2 | 2-1/4/2 | 2-1/4/2 | 2-1/4/2 |
| Tragegurte | Anzahl | 3+1 | A+A'/B/C | A+A'/B/C | A+A'/B/C | A+A'/B/C | A+A'/B/C | A+A'/B/C |
| | Beschleunigerweg | mm | 140 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 |
| Schirmgewicht | | kg | 3,07 | 3,22 | 3,33 | 3,52 | 3,65 | 3,87 |
| Gewichtsbereich | Min-Max | kg | 55-75 | 65-85 | 75-95 | 85-105 | 95-115 | 105-125 |
| Opt. Gewicht im flug | Min-Max | kg | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 |
| Zertifizierung | | | EN/LTF C | EN/LTF C | EN/LTF C | EN/LTF C | EN/LTF C | EN/LTF C |

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

FARBEN



Earth



Mint



Neon

10.2 MATERIALDETAILS

| CANOPY | FABRIC CODE | SUPPLIER |
|-----------------------------|-----------------------|--|
| UPPER SURFACE | 2044 32 FM / D10 | DOMINICO TEX CO (KOREA) |
| BOTTOM SURFACE | D10 | DOMINICO TEX CO (KOREA) |
| PROFILES | 2044 32 FM / 7000 E91 | DOMINICO TEX CO (KOREA) / PORCHER SPORT (FRANCE) |
| DIAGONALS | 2044 32 FM / 7000 E91 | DOMINICO TEX CO (KOREA) / PORCHER SPORT (FRANCE) |
| TENSION BANDS | 2044 32 FM | DOMINICO TEX CO (KOREA) |
| LOOPS | LKI - 12 | KOLON IND. (KOREA) |
| REINFORCEMENT LOOPS | RIPSTOP FABRIC | DOMINICO TEX CO (KOREA) |
| TRAILING EDGE REINFORCEMENT | MYLAR | D-P (GERMANY) |
| RIBS REINFORCEMENT | LTN-0.8 STICK | SPORTWARE CO.CHINA |
| THREAD | SERAFIL 60 | AMAN (GERMANY) |

| SUSPENSION LINES | FABRIC CODE | SUPPLIER |
|------------------|--------------|----------------------|
| UPPER CASCADES | DC - 40 | LIROS GMHB (GERMANY) |
| UPPER CASCADES | DC - 60 | LIROS GMHB (GERMANY) |
| MIDDLE CASCADES | DC - 40 | LIROS GMHB (GERMANY) |
| MIDDLE CASCADES | DC - 60 | LIROS GMHB (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) |
| MAIN | A-8001/U 90 | EDELRID (GERMANY) |
| MAIN | A-8001/U 130 | EDELRID (GERMANY) |
| MAIN | A-8001/U 190 | EDELRID (GERMANY) |
| MAIN | A-8001/U 230 | 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) |
| PULLEYS | RF25109 | RONSTAN (AUSTRALIA) |

10.4 TRAGEGURTPLAN

| | | | |
|----------|-----------|----------|----------|
| A | A' | B | C |
| 3A1 | 4A3 | 3B1 | 3C1 |
| 3A2 | | 3B2 | 3C2 |
| | | 4B3 | |
| | | stab | |



10.5 TRAGEGURTPLAN

ARTIK 7 P - 20

LINES HEIGHT + RISER MM

| | A | B | C | D | br |
|----|------|------|------|------|------|
| 1 | 6973 | 6898 | 6956 | 7059 | 7173 |
| 2 | 6938 | 6863 | 6919 | 7025 | 6923 |
| 3 | 6898 | 6822 | 6884 | 6987 | 6781 |
| 4 | 6905 | 6830 | 6897 | 6997 | 6774 |
| 5 | 6828 | 6758 | 6827 | 6925 | 6645 |
| 6 | 6793 | 6724 | 6790 | 6888 | 6515 |
| 7 | 6732 | 6670 | 6740 | 6835 | 6436 |
| 8 | 6742 | 6682 | 6755 | 6832 | 6457 |
| 9 | 6648 | 6619 | 6713 | | 6389 |
| 10 | 6589 | 6564 | 6663 | | 6289 |
| 11 | 6483 | 6468 | 6549 | | 6308 |
| 12 | 6473 | 6460 | 6539 | | 6289 |
| 13 | 6400 | 6399 | 6461 | | 6315 |
| 14 | 6406 | 6401 | 6463 | | 6406 |
| 15 | 6220 | 6214 | 6246 | | |
| 16 | 6172 | 6177 | 6238 | | |
| 17 | 6171 | 6189 | | | |

RISERS LENGHT MM

| A | A' | B | C | |
|-----|-----|-----|-----|-------------|
| 530 | 530 | 530 | 530 | STANDARD |
| 390 | 390 | 435 | 530 | ACCELERATED |

ARTIK 7 P - 22

LINES HEIGHT + RISER MM

| | A | B | C | D | br |
|----|------|------|------|------|------|
| 1 | 7225 | 7148 | 7207 | 7313 | 7447 |
| 2 | 7189 | 7112 | 7169 | 7278 | 7188 |
| 3 | 7148 | 7071 | 7131 | 7239 | 7041 |
| 4 | 7156 | 7079 | 7146 | 7249 | 7035 |
| 5 | 7079 | 7006 | 7075 | 7176 | 6901 |
| 6 | 7042 | 6972 | 7038 | 7138 | 6767 |
| 7 | 6980 | 6917 | 6985 | 7084 | 6686 |
| 8 | 6990 | 6929 | 7001 | 7081 | 6708 |
| 9 | 6893 | 6864 | 6962 | | 6639 |
| 10 | 6832 | 6807 | 6910 | | 6536 |
| 11 | 6722 | 6708 | 6792 | | 6556 |
| 12 | 6712 | 6699 | 6781 | | 6536 |
| 13 | 6636 | 6636 | 6700 | | 6563 |
| 14 | 6642 | 6637 | 6701 | | 6658 |
| 15 | 6451 | 6444 | 6477 | | |
| 16 | 6402 | 6406 | 6468 | | |
| 17 | 6400 | 6418 | | | |

RISERS LENGHT MM

| A | A' | B | C | |
|-----|-----|-----|-----|-------------|
| 530 | 530 | 530 | 530 | STANDARD |
| 370 | 370 | 425 | 530 | ACCELERATED |

ARTIK 7 P - 23

LINES HEIGHT + RISER MM

| | A | B | C | D | br |
|----|------|------|------|------|------|
| 1 | 7417 | 7340 | 7400 | 7510 | 7667 |
| 2 | 7381 | 7304 | 7361 | 7474 | 7402 |
| 3 | 7339 | 7263 | 7324 | 7435 | 7251 |
| 4 | 7348 | 7271 | 7339 | 7446 | 7245 |
| 5 | 7267 | 7198 | 7268 | 7370 | 7101 |
| 6 | 7230 | 7162 | 7229 | 7331 | 6963 |
| 7 | 7167 | 7105 | 7175 | 7277 | 6881 |
| 8 | 7178 | 7118 | 7192 | 7275 | 6904 |
| 9 | 7077 | 7051 | 7152 | | 6837 |
| 10 | 7015 | 6992 | 7098 | | 6732 |
| 11 | 6902 | 6891 | 6977 | | 6752 |
| 12 | 6892 | 6882 | 6966 | | 6733 |
| 13 | 6814 | 6817 | 6883 | | 6761 |
| 14 | 6820 | 6818 | 6884 | | 6858 |
| 15 | 6627 | 6621 | 6655 | | |
| 16 | 6576 | 6581 | 6646 | | |
| 17 | 6574 | 6594 | | | |

RISERS LENGHT MM

| A | A' | B | C | |
|-----|-----|-----|-----|-------------|
| 530 | 530 | 530 | 530 | STANDARD |
| 370 | 370 | 425 | 530 | ACCELERATED |

ARTIK 7 P - 24

LINES HEIGHT + RISER MM

| | A | B | C | D | br |
|----|------|------|------|------|------|
| 1 | 7664 | 7583 | 7637 | 7750 | 7925 |
| 2 | 7627 | 7546 | 7597 | 7714 | 7651 |
| 3 | 7586 | 7505 | 7561 | 7675 | 7496 |
| 4 | 7595 | 7514 | 7577 | 7687 | 7491 |
| 5 | 7515 | 7437 | 7501 | 7608 | 7341 |
| 6 | 7476 | 7401 | 7462 | 7568 | 7200 |
| 7 | 7408 | 7340 | 7408 | 7512 | 7115 |
| 8 | 7419 | 7353 | 7425 | 7510 | 7140 |
| 9 | 7313 | 7282 | 7386 | | 7066 |
| 10 | 7248 | 7221 | 7330 | | 6958 |
| 11 | 7132 | 7116 | 7205 | | 6980 |
| 12 | 7121 | 7107 | 7194 | | 6960 |
| 13 | 7042 | 7039 | 7107 | | 6990 |
| 14 | 7049 | 7040 | 7108 | | 7090 |
| 15 | 6851 | 6844 | 6879 | | |
| 16 | 6799 | 6803 | 6870 | | |
| 17 | 6796 | 6816 | | | |

RISERS LENGHT MM

| A | A' | B | C | |
|-----|-----|-----|-----|-------------|
| 530 | 530 | 530 | 530 | STANDARD |
| 370 | 370 | 425 | 530 | ACCELERATED |

ARTIK 7 P - 26

LINES HEIGHT + RISER MM

| | A | B | C | D | br |
|----|------|------|------|------|------|
| 1 | 7886 | 7808 | 7865 | 7981 | 8175 |
| 2 | 7849 | 7771 | 7824 | 7944 | 7893 |
| 3 | 7807 | 7728 | 7787 | 7904 | 7734 |
| 4 | 7817 | 7738 | 7804 | 7916 | 7729 |
| 5 | 7735 | 7663 | 7728 | 7838 | 7574 |
| 6 | 7696 | 7626 | 7687 | 7796 | 7429 |
| 7 | 7629 | 7567 | 7632 | 7740 | 7343 |
| 8 | 7641 | 7580 | 7650 | 7737 | 7369 |
| 9 | 7534 | 7511 | 7618 | | 7294 |
| 10 | 7468 | 7448 | 7561 | | 7183 |
| 11 | 7348 | 7341 | 7432 | | 7206 |
| 12 | 7337 | 7331 | 7421 | | 7187 |
| 13 | 7255 | 7262 | 7332 | | 7217 |
| 14 | 7262 | 7264 | 7334 | | 7321 |
| 15 | 7062 | 7054 | 7091 | | |
| 16 | 7008 | 7012 | 7082 | | |
| 17 | 7006 | 7026 | | | |

RISERS LENGHT MM

| A | A' | B | C | |
|-----|-----|-----|-----|-------------|
| 530 | 530 | 530 | 530 | STANDARD |
| 370 | 370 | 425 | 530 | ACCELERATED |

ARTIK 7 P - 28

LINES HEIGHT + RISER MM

| | A | B | C | D | br |
|----|------|------|------|------|------|
| 1 | 8108 | 8021 | 8087 | 8207 | 8417 |
| 2 | 8070 | 7983 | 8045 | 8169 | 8128 |
| 3 | 8027 | 7940 | 8008 | 8128 | 7965 |
| 4 | 8038 | 7951 | 8026 | 8141 | 7960 |
| 5 | 7955 | 7874 | 7948 | 8061 | 7801 |
| 6 | 7915 | 7836 | 7906 | 8019 | 7652 |
| 7 | 7847 | 7776 | 7849 | 7961 | 7564 |
| 8 | 7859 | 7790 | 7868 | 7958 | 7591 |
| 9 | 7752 | 7721 | 7830 | | 7516 |
| 10 | 7684 | 7656 | 7772 | | 7402 |
| 11 | 7561 | 7546 | 7640 | | 7426 |
| 12 | 7550 | 7536 | 7628 | | 7407 |
| 13 | 7464 | 7465 | 7538 | | 7438 |
| 14 | 7471 | 7467 | 7539 | | 7545 |
| 15 | 7257 | 7250 | 7288 | | |
| 16 | 7202 | 7207 | 7278 | | |
| 17 | 7200 | 7221 | | | |

RISERS LENGHT MM

| A | A' | B | C | |
|-----|-----|-----|-----|-------------|
| 530 | 530 | 530 | 530 | STANDARD |
| 370 | 370 | 425 | 530 | ACCELERATED |

10.6 ZERTIFIZIERUNG

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



Classification: C

In accordance with standards:
EN926-1:2015, EN926-2:2013+A1:2021
and NfL 2-565-20

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_2456.2024

10.12.2024

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Artik 7 P 20

ARTIK7P320E2

Configuration during flight tests

| Paraglider | | Accessories | |
|----------------------------------|-------|---|------|
| Maximum weight in flight [kg] | 75 | Range of speed system [cm] | 15.1 |
| Minimum weight in flight [kg] | 55 | Speed range using brakes [km/h] | 12 |
| Glider's weight [kg] | 3.2 | Total speed range with accessories [km/h] | 26 |
| Number of risers | 3+1 | Range of trimmers [cm] | n/a |
| Projected area [m ²] | 17.31 | | |

Harness used for testing (max weight)

| Harness type | ABS | Inspections (whichever happens first) |
|---------------------------------|------------------|--|
| Harness brand | Woody Valley srl | every 100 hours of use or every 24 months |
| Harness model | Wani Light 2 M | |
| | | Person or company having presented the glider for testing: None |
| Harness to risers distance [cm] | 43 | |
| Distance between risers [cm] | 43 | |

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

The validation of this test report is given by the signature of the test manager on inspection certificate 91.20 // Rev 07 | 04.03.2022 // ISO | 91.21 // Page 1 of 1

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



Classification: C

In accordance with standards:
EN926-1:2015, EN926-2:2013+A1:2021
and NfL 2-565-20

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_2445.2024

10.12.2024

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Artik 7 P 22

ARTIK7P22

Configuration during flight tests

| Paraglider | | Accessories | |
|----------------------------------|-------|---|------|
| Maximum weight in flight [kg] | 85 | Range of speed system [cm] | 17.3 |
| Minimum weight in flight [kg] | 65 | Speed range using brakes [km/h] | 12 |
| Glider's weight [kg] | 3.3 | Total speed range with accessories [km/h] | 26 |
| Number of risers | 3+1 | Range of trimmers [cm] | n/a |
| Projected area [m ²] | 18.59 | | |

Harness used for testing (max weight)

| Harness type | ABS | Inspections (whichever happens first) |
|---------------------------------|-----------------|--|
| Harness brand | Advance Thun AG | every 100 hours of use or every 24 months |
| Harness model | Success 4 M | |
| | | Person or company having presented the glider for testing: None |
| 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
B A B C A A A A B B A A B B A A A B 0 B B A 0

The validation of this test report is given by the signature of the test manager on inspection certificate 91.20 // Rev 07 | 04.03.2022 // ISO | 91.21 // Page 1 of 1



Classification: C

In accordance with standards:
 EN926-1:2015, EN926-2:2013+A1:2021
 and NF L 2-565-20

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_2446.2024

10.12.2024

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Artik 7 P 23

ARTIK7P223

Configuration during flight tests

| Paraglider | | Accessories | |
|----------------------------------|-------|---|------|
| Maximum weight in flight [kg] | 95 | Range of speed system [cm] | 17.1 |
| Minimum weight in flight [kg] | 75 | Speed range using brakes [km/h] | 12 |
| Glider's weight [kg] | 3.5 | Total speed range with accessories [km/h] | 26 |
| Number of risers | 3+1 | Range of trimmers [cm] | n/a |
| Projected area [m ²] | 19.61 | | |

Harness used for testing (max weight)

Harness type **ABS**
 Harness brand **Advance Thun AG**
 Harness model **Success 4 M**

Harness to risers distance [cm] **43**
 Distance between risers [cm] **44**

Inspections (whichever happens first)
 every 100 hours of use or every 24 months

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



Classification: C

In accordance with standards:
 EN926-1:2015, EN926-2:2013+A1:2021
 and NF L 2-565-20

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_2457.2024

10.12.2024

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Artik 7 P 24

ARTIK7P24324

Configuration during flight tests

| Paraglider | | Accessories | |
|----------------------------------|-------|---|------|
| Maximum weight in flight [kg] | 105 | Range of speed system [cm] | 17.3 |
| Minimum weight in flight [kg] | 85 | Speed range using brakes [km/h] | 12 |
| Glider's weight [kg] | 3.6 | Total speed range with accessories [km/h] | 26 |
| Number of risers | 3+1 | Range of trimmers [cm] | n/a |
| Projected area [m ²] | 20.89 | | |

Harness used for testing (max weight)

Harness type **ABS**
 Harness brand **Advance Thun AG**
 Harness model **Success 4 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

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



NIVIUK

Classification: C

In accordance with standards:
 EN926-1:2015, EN926-2:2013+A1:2021
 and NfL 2-565-20 PG_2463.2024
 Date of issue (DMY): 10.12.2024
 Manufacturer: Niviuk Gliders / Air Games S.L.
 Model: Artik 7 P 26
 Serial number: ARTIK7P326

Configuration during flight tests

| Paraglider | | Accessories | |
|--|----------------|--|-------------|
| Maximum weight in flight [kg] | 115 | Range of speed system [cm] | 17.7 |
| Minimum weight in flight [kg] | 95 | Speed range using brakes [km/h] | 12 |
| Glider's weight [kg] | 3.7 | Total speed range with accessories [km/h] | 26 |
| Number of risers | 3+1 | Range of trimmers [cm] | n/a |
| Projected area [m ²] | 22.17 | | |
| Harness used for testing (max weight) | | Inspections (whichever happens first) | |
| Harness type | ABS | every 100 hours of use or every 24 months | |
| Harness brand | Niviuk | | |
| Harness model | Makan L | Person or company having presented the glider for testing: None | |
| Harness to risers distance [cm] | 41 | | |
| Distance between risers [cm] | 48 | | |

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



Niviuk Paragliders

C/ Del Ter 6 - D

17165 La Celler de Ter - Girona - Spain

+34 972 422 878 | info@niviuk.com

niviuk.com