

LINK 3

Benutzerhandbuch



IVIUK BEYOND
THE GLIDE

Die neue *Unabhängigkeit*

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.

Mit dem Link 3 beginnst du das Fliegen und entwickelst deine Fähigkeiten am Motor. Er bietet hohe Stabilität, einfache Handhabung und vereinfachte Steuerung bei Starts und Landungen. Er ist zugänglich, bietet bessere Leistung und größere Manövrierfähigkeit und ist die perfekte Wahl für deine ersten Soloflüge.

Wir sind uns sicher, dass du viel Freude an diesem speziell für den Motorflug konzipierten 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



PROGRESSION



PARAMOTOR

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 LINK 3 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 TRIMMER	9
2.7 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING	9
2.8 EINSTELLEN DER BREMSEN	9
2.9 EINSTELLEN DER BREMSGRIFFE	10

03

DER ERSTE FLUG

10

3.1 DIE RICHTIGE STARTPLATZWahl	10
3.2 VORBEREITUNG	10
3.3 FLUGPLANUNG	10
3.4 VORFLUGCHECK	10
3.5 AUZIEH-, 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

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 KONTROLLEN	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

Der LINK 3 ist der perfekte Schirm für den Einstieg ins Motorschirmfliegen. Genieße die letzten Motorschirmflüge mit der Schule und die ersten Alleinflüge außerhalb der Ausbildung. Der Link 3 ist ein zugänglicher und sicherer Flügel, mit dem du schnell Fortschritte machen und frei fliegen kannst – wohin du willst.

Erlebe maximale Stabilität in allen Flugphasen und entwickle dich sicher weiter nach deiner Schulung. Ideal für Piloten, die komfortabel und entspannt unterwegs sein möchten.

Er ist der perfekte Flügel für Motorflugschulen. Der Link 3 ist der ideal für Schüler, um ihre Grundausbildung im Motorflug abzuschließen und weiter voranzukommen, und ist der nächste Schritt nach der Ausbildung auf dem Wilko.

1.2 ZERTIFIZIERUNG

Der LINK 3 wurde zur europäischen EN- und LTF-Zertifizierung eingereicht.

Alle Zertifizierungstests wurden von der Schweizer Prüfstelle Air Turquoise durchgeführt.

Alle Größen haben die von der DGAC geforderten Tests bestanden. Das Verfahren folgte der in EN 926-1:2015 & LTF NFL II-91/09 Kapitel 3 festgelegten Methodik.

Der Belastungstest hielt einer maximalen Belastung von 5,25 g für 3 Sekunden stand.

Der Zugversuch hielt einer Stoßkraft von 1.000 daN stand.

Für die Berechtigung des Piloten sind die zuständigen nationalen Luftfahrtbehörden zuständig.

Einzelheiten zu den Flugtests und die entsprechende Zertifizierungsnummer finden Sie auf den letzten Seiten dieses Handbuchs oder im [Download-Bereich](#) unserer Website.



1.3 FLUGVERHALTEN

Die Entwicklung des LINK 3 konzentrierte sich auf die Verbesserung aller Aspekte des Fliegens und bietet Präzision, Sicherheit und Komfort in allen Flugphasen. Sein Design kombiniert ein reaktionsschnelleres Handling mit sanften, kontrollierten Starts und Landungen. Ideal für Piloten, die ihre Technik perfektionieren wollen, ohne dabei auf Sicherheit zu verzichten.

Unser Ziel war es, maximale Leistung zu bieten, ohne die Stabilität zu beeinträchtigen. Das Ergebnis ist ein kompakter, zugänglicher Flügel mit einem klaren, intuitiven Steuergefühl. Das neu gestaltete Profil verbessert die Stabilität in allen Bedingungen, dämpft Turbulenzen und reduziert die Notwendigkeit von Piloteneingriffen.

- **Verbessertes Handling:** Der Link 3 reagiert präziser auf deine Steuerimpulse, so dass du deine Manöver verfeinern kannst. Dadurch sind flüssigere, stabilere und dynamischere Kurven möglich.

- **Einfach Starten und Landen:** Der Link 3 lässt sich mühelos und kontrolliert starten – das Aufziehen verläuft gleichmäßig und progressiv, ohne Tendenz zum Überschießen.

Auch die Landung ist sanfter und präziser: Der leichte und fehlerverzeihende Bremsdruck sowie der späte Strömungsabrisspunkt sorgen für hohe Sicherheit und maximale Kontrolle, selbst bei niedrigen Geschwindigkeiten.

- **Sicher und stabil:** Das überarbeitete Profil verbessert die Roll- und Nickstabilität und erhöht den Flugkomfort. Der Link 3 bleibt auch in turbulenter Luft äußerst stabil und sicher, so dass nur minimale Korrekturen durch den Piloten nötig sind.

- **Zugänglich und solide:** Der Link 3 ist ein leicht zu fliegender und stabiler Flügel. Mit einer moderaten Streckung von 5, dabei 9 Zellen weniger als der Link 2 und einem langen Bremsweg bietet er eine kompakte und solide Bauweise, die sich perfekt für deine sichere Weiterentwicklung eignet.

- **Stabilere Kappe:** Das optimierte Profil und die flachere Krümmung der Kappe wurden für maximale Stabilität optimiert. Der Link 3 bleibt in allen Achsen kompakt, sicher und zuverlässig stabil.

- **Verbesserte interne Struktur:** Die überarbeitete innere Struktur mit verbesserten Rippen, Diagonalen und Befestigungspunkten

sorgt für eine optimale Lastverteilung. Dank optimierter Lufteinlässe (RAM-Technologie) bietet der Link 3 höheren Innendruck und noch mehr Stabilität.

1.4 TECHNOLOGIEN, KONSTRUKTION, MATERIALIEN

Bei der Entwicklung des LINK 3 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 eines Klappers 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 erhöhen. Nitinol bietet ein Höchstmaß an Schutz gegen Verformung, Hitze oder Brüche. Nitinol wird jetzt in allen unseren Flügeln verwendet.

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 Stoffes 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.

Die Eintrittskante verfügt über eine zusätzliche Längsnaht und nutzt die 3DP-Technologie, um eine gleichmäßige, faltenfreie Spannung zu gewährleisten, was zu einem perfekt glatten und aerodynamischen Profil führt.

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.

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 LINK 3 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.

Hergestellt aus äußerst langlebigen und robusten Materialien, die speziell ausgewählt wurden, um einer intensiven Nutzung standzuhalten und eine gute Leistung im Laufe der Zeit und des Gebrauchs zu erhalten.

Das gesamte Leinenpaket ist aus Technora mit Polyester-mantel gefertigt. Der Mantel schützt den Kern vor UV-Strahlen und Abrieb.

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. Das Leinen-Set wurde überarbeitet und die Tragegurte des Link 3 im Vergleich zum Vorgängermodell vereinfacht. Durch die Reduzierung von vier auf drei Leinenebenen wird das Gesamtgewicht verringert, die Flugvorbereitung erleichtert und der Luftwiderstand reduziert.

Nach Abschluss der Endmontage wird jede Leine kontrolliert und nachgemessen.

Jeder Motorschirm wird nach den vom Tuchhersteller empfohlenen Pflegeanweisungen verpackt.

Niviuk-Gleitschirme werden aus erstklassigen Materialien hergestellt, die die Anforderungen an Leistung, Haltbarkeit und Zertifizierung erfüllen, die der aktuelle Markt stellt. Die präzise Verarbeitung sorgt für ein tadelloses Finish, das viel straffer ist, um Falten zu vermeiden, und reduziert den Luftwiderstand des Profils so weit wie möglich.

Informationen über die verschiedenen Materialien, die zur Herstellung des Schirms verwendet werden, findest du auf den letzten Seiten dieses Handbuchs und im technischen Datenblatt.

1.5 BESTANDTEILE

Die LINK 3 wird mit einer Reihe von Zubehörteilen geliefert, die dich bei der Pflege deines Gleitschirms unterstützen sollen:

- Der Inner Bag, schützt deinen Schirm während der Lagerung und des Transports.
- Ein verstellbarer Kompressionsriemen, mit dem du den Inner Bag so weit wie möglich komprimieren kannst, um das Packmaß zu verringern.
- Eine Tragegurttasche, um sie zu schützen und ordentlich zu verpacken

Ein Reparaturset mit selbstklebendem Ripstop-Gewebe.

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.

Koli-Bag: Ist nicht im Lieferumfang enthalten, aber die Anschaffung wird empfohlen. Mit ihm kannst du die gesamte Ausrüstung bequem und ohne Platzprobleme transportieren. Der Koli Bag ist ein Schnellpacksack, der sich für den einfachen Transport wie einen Rucksack tragen lässt. Ein hervorragendes Accessoire für Motorschirmpiloten.



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 LINK 3 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-, 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

Nach dem sorgfältigen Auslegen des Flügels werden die Tragegurte mit dem Gurtzeug/Motor gemäß den Anweisungen des Motorherstellers verbunden und die Trimmer in die Neutralstellung gebracht.

Überprüfe die Angaben der Motorherstellers zu den Befestigungspunkten.

Die LINK 3 Tragegurte sind farblich kodiert:

- Rechts: Grün
- Links: Rot

Diese Farbcodierung erleichtert das Anbringen des Flügels auf der richtigen Seite und hilft, Fehler vor dem Flug zu vermeiden.

Verbinde die Tragegurte korrekt mit den Befestigungspunkten des Gurtzeugs, so dass die Tragegurte und Leinen richtig angeordnet und frei von Verdrehungen sind.

Überprüfe, ob die Karabiner ordnungsgemäß befestigt und sicher verriegelt sind.

2.4 GURTZEUGTYP

Überprüfe die Angaben des Motorherstellers zu den Aufhängepunkten.

Es wird dringend empfohlen, dass der Pilot vor jedem Flug die Verbindung des Schirms mit dem Gurtzeug/Motor überprüft. Und während er im Gurtzeug sitzt, die Länge der Bremsleinen überprüft, dass er die Bremsgriffe leicht erreichen kann und auch die Trimmer auf beiden Seiten leicht erreichen und bedienen kann.

Der LINK 3 ist mit drei Bremshöhen-Optionen ausgestattet, so dass der Pilot seine optimale Bremsposition wählen kann.

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 LINK 3 verfügt über ein Beschleunigungssystem mit einer Differenz zwischen den A- und C Tragegurten von 8 cm.

Das Beschleunigungssystem wird aktiviert, wenn der Pilot den Beschleuniger (der bei diesem Modell nicht im Lieferumfang enthalten ist) mit den Füßen betätigt (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.

- Freigegebener Beschleuniger: Die A-, B- und C-Tragegurte sind ausgerichtet.

- Volle Beschleunigung: Der Unterschied zwischen den Tragegurten A – C beträgt in allen Größen 8 cm.

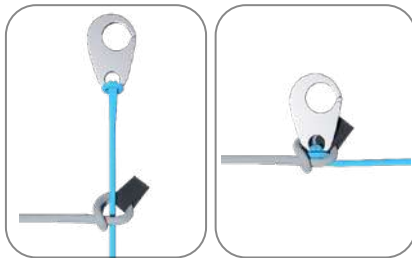
⚠ Bitte beachte! Die Verwendung des Beschleunigungssystems führt zu Änderungen der Geschwindigkeit und der Reaktionen auf Störungen des Schirms. Weitere Informationen entnimmst du bitte dem Zertifizierungsbericht



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.



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

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 TRIMMER

Die Trimmer sind ein einstellbares System zur Profilveränderung. Sie werden durch Lösen der Trimmer aktiviert. Um die Trimmer zu öffnen, drücke die Trimmlasche nach innen, bis das Band freigegeben wird. Lasse das Band los, bis es sich in der gewünschten Position befindet.

Wenn die Trimmlasche nicht mehr gedrückt wird, ist das Band in dieser Position verriegelt.

Sobald er in dieser Position verriegelt ist, löst er sich nicht mehr automatisch und kehrt in seine Ausgangsposition zurück. Der Pilot ist allein für das Öffnen und Schließen der Trimmer verantwortlich.

Um die Trimmer zu schließen, ziehe das Band mit dem Griff nach unten – ohne die Trimmerlaschen zu berühren. Lasse den Griff los, wenn die gewünschte Position erreicht ist. Dies wird umgangssprachlich als “Schließen” der Trimmer bezeichnet.

Die Trimmer müssen symmetrisch angebracht werden.

- Trimmer geschlossen oder in neutraler Position: Die Tragegurte A, B und C sind ausgerichtet.
- Trimmer voll geöffnet: der Unterschied zwischen den A-C Tragegurten beträgt: 11 cm in allen Größen

Start: Dank der Profilgestaltung des LINK 3 kann der Pilot alle Phasen des Starts leicht kontrollieren. Das SLE-System passt die Lufteinlässe automatisch an, um das Aufziehen und die Profilkonfiguration zu erleichtern, insbesondere bei wenig Wind.

Auch mit geschlossenen Trimmern lässt sich der LINK 3 problemlos aufziehen. Der Pilot kann jedoch die Aufziehgeschwindigkeit durch Loslassen der Trimmer je nach Situation anpassen. Es ist wichtig, die Aufziehgeschwindigkeit nicht mit der Laufgeschwindigkeit zu verwechseln.

Die minimale Startgeschwindigkeit wird erreicht, wenn die Trimmer vollständig geschlossen sind. Wenn sie freigegeben werden, erhöht sich die Startgeschwindigkeit, so dass der Pilot seinen Lauf dem Gelände anpassen kann.

Im Flug: Der Link 3 bietet einen großen Einstellbereich über die Trimmer. Dank der Markierungen auf dem Band kannst du leicht überprüfen, ob die Trimmer symmetrisch eingestellt sind oder nachjustiert werden müssen. Sie zeigen zudem den verfügbaren Trimmerweg an, sodass eine präzise und einfache Nutzung möglich ist.

Bei geschlossenen Trimmern kann der LINK 3 auch bei laufendem Motor gleiten. Außerdem können die Bremsen über den gesamten Weg genutzt werden, so dass jederzeit Kontrolle und Stabilität gewährleistet sind.

Der Link 3 ist so konzipiert, dass die Bremse auch bei vollständig geöffneten Trimmern und vollem Beschleunigereinsatz genutzt werden kann. Selbst in dieser Konfiguration bleibt er stabil, ohne Risiko eines Strömungsabrisses.

2.7 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING

Nachdem du deine Ausrüstung gründlich überprüft hast und die Wetterbedingungen für das Fliegen günstig sind, ziehe deinen LINK 3 so oft wie nötig auf, um dich mit seinem Verhalten vertraut zu machen. Das Aufziehen des LINK 3 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 Überkopfposition angekommen ist, reicht eine angemessene Kontrolle mit den Bremsen aus, um ihn dort zu halten.

2.8 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 LINK 3 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 Palstekknotsens.

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.

2.9 EINSTELLEN DER BREMSGRIFFE

Die Bremsgriffe können in verschiedenen Positionen eingestellt werden, um den Komfort während des Fluges zu verbessern, je nach Sitzposition des Piloten oder den Befestigungspunkten des Motors.

Die Umlenkrollen sind mit einer Schlaufe am Tragegurt befestigt, die sich leicht lösen lässt. Der Tragegurt hat drei Befestigungspunkte entlang seiner Länge, um sich an die Bedürfnisse des Piloten anzupassen.

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

Die Lufteinlässe an der Vorderkante und die interne Struktur wurden so optimiert, dass sie ein gleichmäßiges und progressives Aufziehen ermöglichen. Dadurch bleibt die Stabilität des Flügels während des Starts jederzeit erhalten.

Das Starten mit dem LINK 3, ob zu Fuß oder mit einem Trike, erfordert keine besondere Technik. Seine Steuerung ist intuitiv, der Schirm steigt sanft, leicht und progressiv und stellt sich ohne Schwingungen über Kopf auf. Wenn es notwendig ist, das Aufziehen zu korrigieren, reagiert er zügig und gibt dem Piloten jederzeit ein Feedback. Die Bremsen sind immer funktionsfähig und ermöglichen ein problemloses Steuern des Schirms.

Der Link 3 bietet beim Start eine hervorragende Tragfähigkeit, wobei der Motorschub schnell in Auftrieb umgewandelt wird. Auch bei Windstille bleibt der Start einfach und problemlos. Der Schirm steigt stabil auf, ohne Überschießen oder Zurückhängen, und bietet dabei ausgezeichnete Richtungsstabilität sowie eine schnelle, progressive Belastung. Ein sanftes, gleichmäßiges Aufziehen genügt, ohne dass zusätzliche körperliche Anstrengung erforderlich ist.

Es ist wichtig, die Position der Trimmer vor dem zu überprüfen (siehe Abschnitt 2.6).

3.6 LANDUNG

Der Link 3 ermöglicht sanfte und kontrollierte Landungen ohne lange Anflüge. Mit geschlossenen Trimmern verhält er sich wie ein klassischer Flügel und bietet ein langsames, stabiles Gleiten – ideal für enge Landeplätze.

Bei Nullwind: Der Pilot muss die Trägheit durch progressives Abbremsen oder eine längere Laufphase ausgleichen.

Bei mäßigem Wind: Die Bodengeschwindigkeit ist geringer, sodass sanfte Landungen mit feinem Bremseneinsatz möglich sind.

Mit geöffneten Trimmern: Eine Landung ist möglich, erfordert jedoch mehr Platz und eine präzise Steuerung während des Ausrollens.

Dank seiner Fähigkeit, Geschwindigkeit in Auftrieb umzuwandeln, sorgt der Link 3 für einfache und effiziente Landungen – unabhängig von den Windverhältnissen.

3.7 PACKEN

Der LINK 3 hat eine komplexe Eintrittskante, die aus verschiedenen Materialien gefertigt ist und sorgfältig gepackt werden sollte. Eine korrekte Packmethode 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 übereinandergestapelt 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.

Für eine längere Lebensdauer und optimale Instandhaltung deines Link 3 empfehlen wir die Verwendung des Koli Bag – einer speziell von Niviuk entwickelten Tasche für einfaches Packen und Verstauen deines Paramotor-Flügels.

Dank des intuitiven Designs lässt sich der Schirm sauber und schnell in einer kompakten „Blumenkohl“-Form falten. Dies schützt die Struktur der Eintrittskante, verhindert unnötige Knicke und reduziert Abnutzung durch falsches Falten. Zudem bewahrt der Koli Bag das Material vor äußeren Einflüssen wie Feuchtigkeit und Schmutz.

Niviuk hat auch den NKare Bag und den ZipNkare P entwickelt. Beides sind Packsäcke, die 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. Sieh dir dieses Video an, [wie man einen Schirm richtig packt](#).

Mit dem ZipNkare ist es möglich, genau den gleichen Packvorgang durchzuführen, und mit seinem Reißverschluss wird er zu einer einfach zu tragenden Tasche.

4. FLUGVERHALTEN

Wir empfehlen dir, den Prüfbericht zur Zertifizierung zu lesen.

Der Bericht enthält alle notwendigen Informationen über das Verhalten des LINK 3 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.

Die Leistung des LINK 3 hängt direkt von der Motorleistung und der Flächenbelastung ab, mit der er geflogen wird.

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 LINK 3 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 LINK 3 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 LINK 3 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 LINK 3 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 LINK 3. 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 LINK 3 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 LINK 3 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 Überkopposition 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 Verhedders 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 (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 LINK 3 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 LINK 3 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 BREMSEN

Sollten aus irgendeinem Grund die Bremsleinen des LINK 3 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 3A3 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.

Ziehe die Ohren ein, bis du die gewünschte Höhe erreicht hast.

Um die Ohren zu öffnen, bremse zunächst ab und 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.



6. SPEZIELLE METHODEN

6.1 WINDENSCHLEPPEN

Der LINK 3 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 aufgezogen 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 LINK 3 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.

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 verstaue 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 KONTROLLEN

Gemäß den Zertifizierungsrichtlinien solltest du deinen LINK 3 regelmäßig überprüfen, alle 24 Monate oder alle 100 Flugstunden, je nachdem, was zuerst eintritt.

Wir empfehlen dringend, alle Reparaturen in einer Fachwerkstatt von qualifiziertem Personal durchführen zu lassen. Dadurch wird die Flugtüchtigkeit und die weitere Zulassung des LINK 3 gewährleistet.

Vor jedem Flug muss ein gründlicher Vorflugcheck durchgeführt werden.

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 R&D-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.

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 Motorschirmfliegen 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

			22	24	26	28
Zellen	Anzahl		46	46	46	46
Streckung	Ausgelegt		5	5	5	5
	Projiziert		3,85	3,85	3,85	3,85
Fläche	Ausgelegt	m2	22	24	26	28
	Projiziert	m2	19,05	20,79	22,52	24,25
Spannweite	Ausgelegt	m	10,89	10,95	11,40	11,83
Flächentiefe	Max	m	2,63	2,75	2,86	2,97
Leinen	Total	m	272	285	297	308
	Stamm		2+1/4/3	2+1/4/3	2+1/4/3	2+1/4/3
Tragegurte	Anzahl	3+1	A+A'/B/C	A+A'/B/C	A+A'/B/C	A+A'/B/C
	Beschleunigerweg	mm	80	80	80	80
	Trimmer	mm	190	190	190	190
Schirmgewicht		kg	4,74	4,95	5,30	5,64
Gewichtsbereich	Min-Max	kg	55-100	70-120	90-145	105-170
Zertifizierung			DGAC/EN 926-1	DGAC/EN 926-1	DGAC/EN 926-1	DGAC/EN 926-1

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

FARBEN



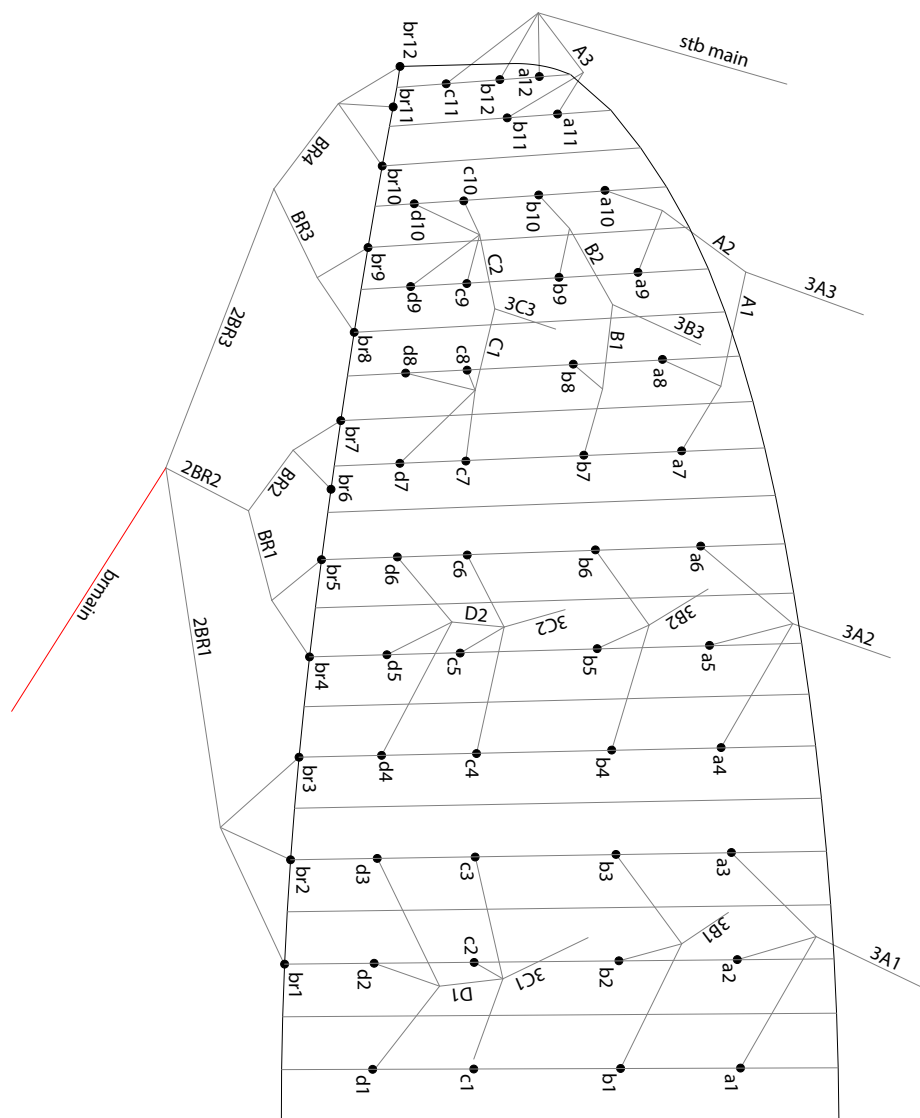
10.2 MATERIALDETAILS

CANOPY	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER SURFACE	N20 DMF	DOMINICO TEX CO (KOREA)
BOTTOM SURFACE	N20 DMF	DOMINICO TEX CO (KOREA)
PROFILES	30 DFM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
DIAGONALS	30 DFM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
LOOPS	LKI - 10	KOLON IND. (KOREA)
REINFORCEMENT LOOPS	W-420	D-P (GERMANY)
TRAILING EDGE REINFORCEMENT	MYLAR	D-P (GERMANY)
RIBS REINFORCEMNET	LTN-0.5/0.8 STICK	SPORTWARE CO.CHINA
THREAD	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

SUSPENSION LINES	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER CASCADES	TNL - 80	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
UPPER CASCADES	TNL - 140	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MIDDLE CASCADES	TNL - 80	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MIDDLE CASCADES	TNL - 140	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MAIN	TNL - 140	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MAIN	TNL - 220	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MAIN	TNL - 280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MAIN	TNL - 400	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
MAIN BREAK	TNL - 240	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
THREAD	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

RISERS	FABRIC CODE	SUPPLIER
MATERIAL	WD103	COUSIN (FRANCE)
COLOR INDICATOR	PAD	TECNI SANGLES (FRANCE)
THREAD	V138	COATS (ENGLAND)
MAILLONS	MRI4	ANSUNG PRECISION (KOREA)

AK



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.

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

10.4 TRAGEGURTPLAN



10.5 TRAGEGURTPLAN

LINK 3 - 22

LINES HEIGHT + RISER MM					
	A	B	C	D	br
1	5900	5753	5846	5993	6677
2	5825	5684	5762	5888	6478
3	5836	5702	5783	5925	6408
4	5799	5690	5749	5884	6322
5	5741	5645	5706	5798	6134
6	5764	5689	5744	5845	6098
7	5744	5659	5776	5849	6141
8	5630	5593	5661	5727	6129
9	5549	5532	5597	5657	5911
10	5494	5472	5586	5628	5722
11	5359	5359	5377		5506
12	5265	5287			5444

RISERS LENGHT MM			
A	B	C	
480	480	480	STANDARD
480	517	590	TRIMMER OPENED
400	464	590	ACCELERATED

LINK 3 - 24

LINES HEIGHT + RISER MM					
	A	B	C	D	br
1	6183	6030	6126	6279	6970
2	6106	5959	6040	6171	6762
3	6120	5980	6064	6211	6691
4	6083	5968	6031	6171	6603
5	6023	5922	5986	6082	6407
6	6048	5968	6027	6132	6370
7	6029	5940	6062	6139	6416
8	5911	5872	5942	6011	6405
9	5827	5808	5876	5938	6178
10	5770	5745	5865	5908	5981
11	5626	5625	5644		5756
12	5528	5550			5692

RISERS LENGHT MM			
A	B	C	
480	480	480	STANDARD
480	517	590	TRIMMER OPENED
400	464	590	ACCELERATED

LINK 3 - 26

LINES HEIGHT + RISER MM					
	A	B	C	D	br
1	6455	6296	6395	6554	7294
2	6376	6223	6307	6443	7078
3	6392	6246	6333	6486	7005
4	6355	6235	6300	6447	6914
5	6293	6188	6255	6355	6711
6	6320	6237	6299	6408	6674
7	6303	6208	6336	6416	6722
8	6181	6138	6211	6284	6711
9	6094	6072	6144	6208	6476
10	6035	6007	6132	6177	6272
11	5882	5881	5901		6038
12	5779	5802			5971

RISERS LENGHT MM			
A	B	C	
480	480	480	STANDARD
480	517	590	TRIMMER OPENED
400	464	590	ACCELERATED

LINK 3 - 28

LINES HEIGHT + RISER MM

	A	B	C	D	br
1	6716	6552	6654	6819	7584
2	6636	6478	6563	6705	7361
3	6654	6503	6593	6751	7286
4	6616	6492	6560	6712	7193
5	6553	6444	6514	6617	6983
6	6582	6495	6560	6673	6945
7	6566	6467	6600	6683	6996
8	6440	6395	6471	6546	6986
9	6350	6327	6401	6468	6742
10	6289	6260	6389	6436	6531
11	6128	6126	6147		6289
12	6022	6045			6219

RISERS LENGHT MM

A	B	C	
480	480	480	STANDARD
480	517	590	TRIMMER OPENED
400	464	590	ACCELERATED

10.6 ZERTIFIZIERUNG

FICHE D'IDENTIFICATION ULM
(à joindre à la carte d'identification)

a	b	c	d		e					f	Rév n°	
B	1	0	1	S	F	0	4	3	3	2	E	-
a) Construction en série : B – autres cas A b) Monoplace : 1 - Biplace : 2 c) 01 : paramoteur												d) Code de l'autorité aéronautique e) Numéro d'ordre f) Utilisation : Loisir : L - Activité particulière : T - Loisir et activité particulière : E
Modèle		LINK 3 -22										
Constructeur		NIVIUK GLIDERS / AIR GAMES S.L.										
Adresse du constructeur		Carrer del Ter, 6 nave D 17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - ESPAGNE										
Activités particulières		n/a										
Equipements autorisés		n/a										
Masse minimale			Masse maximale (MMD)			Résistance minimale d'ancrage						
55 kg			100 kg			1000 daN						
Voilure												
Fabricant			Modèle			Surface à plat						
Niviuk Gliders / Air Games SL			LINK 3 -22			22 m²						
Autres limitations		Puissance maximale du moteur : 27kW										
Réf. manuel d'utilisation		Manuel Link3										
Réf. manuel d'entretien		Manuel Link3										

Document établi le : 12 juin 2025
(annule et remplace toute version précédente)
Pour le Ministre chargé de l'Aviation civile,


Raphaël AUBERT
Adjoint au chef du pôle navigabilité DSAC-ECNO/NAV

renseigner par le constructeur de l'ULM de série ou par un représentant dûment habilité

Iméro de série de l'ULM : A : le :
l'ronef livré en kit : ☐ oui* ☐ non (si l'assemblage a été réalisé sous la responsabilité du constructeur, cocher « non »)
Nom, prénom du signataire :
Signature et cachet de l'entreprise :
: certifie que l'ULM est conforme aux éléments descriptifs de cette fiche et aux conditions techniques applicables, sauf mention contraire ci-dessous.
ste attestation porte sur l'état de l'ULM :
à la date de signature ☐ à la date du :
smarques/exceptions éventuelles :
.....

Si l'ULM a été livré en kit, l'attestation du constructeur porte sur les éléments du kit livré et les instructions d'assemblage fournies par lui ; la conformité finale de l'aéronef

FICHE D'IDENTIFICATION ULM
(à joindre à la carte d'identification)

a	b	c	d		e					f	Rév n°	
B	1	0	1	S	F	0	4	3	3	3	E	-
a) Construction en série : B – autres cas A b) Monoplace : 1 - Biplace : 2 c) 01 : paramoteur												d) Code de l'autorité aéronautique e) Numéro d'ordre f) Utilisation : Loisir : L - Activité particulière : T - Loisir et activité particulière : E
Modèle		LINK 3 -24										
Constructeur		NIVIUK GLIDERS / AIR GAMES S.L.										
Adresse du constructeur		Carrer del Ter, 6 nave D 17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - ESPAGNE										
Activités particulières		n/a										
Equipements autorisés		n/a										
Masse minimale			Masse maximale (MMD)			Résistance minimale d'ancrage						
70 kg			120 kg			1000 daN						
Voilure												
Fabricant			Modèle			Surface à plat						
Niviuk Gliders / Air Games SL			LINK 3 -24			24 m²						
Autres limitations		Puissance maximale du moteur : 27kW										
Réf. manuel d'utilisation		Manuel Link3										
Réf. manuel d'entretien		Manuel Link3										

Document établi le : 12 juin 2025
(annule et remplace toute version précédente)
Pour le Ministre chargé de l'Aviation civile,


Raphaël AUBERT
Adjoint au chef du pôle navigabilité DSAC-ECNO/NAV

renseigner par le constructeur de l'ULM de série ou par un représentant dûment habilité

Iméro de série de l'ULM : A : le :
l'ronef livré en kit : ☐ oui* ☐ non (si l'assemblage a été réalisé sous la responsabilité du constructeur, cocher « non »)
Nom, prénom du signataire :
Signature et cachet de l'entreprise :
: certifie que l'ULM est conforme aux éléments descriptifs de cette fiche et aux conditions techniques applicables, sauf mention contraire ci-dessous.
ste attestation porte sur l'état de l'ULM :
à la date de signature ☐ à la date du :
smarques/exceptions éventuelles :
.....

Si l'ULM a été livré en kit, l'attestation du constructeur porte sur les éléments du kit livré et les instructions d'assemblage fournies par lui ; la conformité finale de l'aéronef

FICHE D'IDENTIFICATION ULM

(à joindre à la carte d'identification)

a	b	c	d	e	f	Rév n°
B	1	0	1	S	F	0
						4
						3
						3
						4
						E
						-

a) Construction en série : B – autres cas A
b) Monoplace : 1 - Biplace : 2
c) 01 : paramoteur

d) Code de l'autorité aéronautique
e) Numéro d'ordre
f) Utilisation : Loisir : L - Activité particulière : T - Loisir et activité particulière : E

Modèle	LINK 3 -26
Constructeur	NIVIUK GLIDERS / AIR GAMES S.L.
Adresse du constructeur	Carrer del Ter, 6 nave D 17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - ESPAGNE

Activités particulières	n/a		
Equipements autorisés	n/a		
Masse minimale		Masse maximale (MMD)	Résistance minimale d'ancrage
90 kg		145 kg	1000 daN
Voilure			
Fabricant		Modèle	Surface à plat
Niviuk Gliders / Air Games SL		LINK 3 -26	26 m²
Autres limitations	Puissance maximale du moteur : 27kW		
Réf. manuel d'utilisation	Manuel Link3		
Réf. manuel d'entretien	Manuel Link3		

Document établi le : 12 juin 2025
(annule et remplace toute version précédente)
Pour le Ministre chargé de l'Aviation civile,


Raphaël ALBERT
Adjoint au chef du pôle navigabilité DSAC/ECNNAV

renseigner par le constructeur de l'ULM de série ou par un représentant dûment habilité

Iméro de série de l'ULM : A : le :
ronef livré en kit : ☐ oui* ☐ non (si l'assemblage a été réalisé sous la responsabilité
constructeur, cocher « non »)
Nom, prénom du signataire :
Signature et cachet de l'entreprise :
certifie que l'ULM est conforme aux éléments descriptifs de cette fiche et aux
nditions techniques applicables, sauf mention contraire ci-dessous.
ste attestation porte sur l'état de l'ULM :
à la date de signature ☐ à la date du :
smarques/exceptions éventuelles :
.....

Si l'ULM a été livré en kit, l'attestation du constructeur porte sur les éléments du kit livré et les instructions d'assemblage fournies par lui ; la conformité finale de l'aérone

FICHE D'IDENTIFICATION ULM

(à joindre à la carte d'identification)

a	b	c	d	e	f	Rév n°
B	1	0	1	S	F	0
						4
						3
						3
						5
						E
						-

a) Construction en série : B – autres cas A
b) Monoplace : 1 - Biplace : 2
c) 01 : paramoteur

d) Code de l'autorité aéronautique
e) Numéro d'ordre
f) Utilisation : Loisir : L - Activité particulière : T - Loisir et activité particulière : E

Modèle	LINK 3 -28
Constructeur	NIVIUK GLIDERS / AIR GAMES S.L.
Adresse du constructeur	Carrer del Ter, 6 nave D 17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - ESPAGNE

Activités particulières	n/a		
Equipements autorisés	n/a		
Masse minimale		Masse maximale (MMD)	Résistance minimale d'ancrage
105 kg		170 kg	1000 daN
Voilure			
Fabricant		Modèle	Surface à plat
Niviuk Gliders / Air Games SL		LINK 3 -28	28 m²
Autres limitations	Puissance maximale du moteur : 27kW		
Réf. manuel d'utilisation	Manuel Link3		
Réf. manuel d'entretien	Manuel Link3		

Document établi le : 12 juin 2025
(annule et remplace toute version précédente)
Pour le Ministre chargé de l'Aviation civile,


Raphaël ALBERT
Adjoint au chef du pôle navigabilité DSAC/ECNNAV

renseigner par le constructeur de l'ULM de série ou par un représentant dûment habilité

Iméro de série de l'ULM : A : le :
ronef livré en kit : ☐ oui* ☐ non (si l'assemblage a été réalisé sous la responsabilité
constructeur, cocher « non »)
Nom, prénom du signataire :
Signature et cachet de l'entreprise :
certifie que l'ULM est conforme aux éléments descriptifs de cette fiche et aux
nditions techniques applicables, sauf mention contraire ci-dessous.
ste attestation porte sur l'état de l'ULM :
à la date de signature ☐ à la date du :
smarques/exceptions éventuelles :
.....

Si l'ULM a été livré en kit, l'attestation du constructeur porte sur les éléments du kit livré et les instructions d'assemblage fournies par lui ; la conformité finale de l'aérone



Niviuk Paragliders

C/ Del Ter 6 - D

17165 La Cellerà de Ter - Girona - Spain

+34 972 422 878 | info@niviuk.com

niviuk.com