PEAK 7

Benutzerhandbuch &
Technische Daten



AIVIUK BEYOND THE GLIDE

KATEGORIEN

CROSS-COUNTRY

COMPETITION

Die Freude am *schnellen Fliegen*

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.

Mehr Leistung muss nicht immer auch anspruchsvoller zu fliegen bedeuten. Der Peak 7 ist stabiler, intuitiver und effizienter und ermöglicht dir, schneller, sicherer und komfortabler zu fliegen. Genieße jeden Kilometer in der Luft in vollen Zügen.

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.

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 PEAK 7 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.

INHALT

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 7

2.1 STARTPLATZWAHL 7
2.2 VORGEHENSWEISE 7
2.3 EINHÄNGEN IN DAS GURTZEUG 7
2.4 GURTZEUGTYP 8
2.5 SPEED-BAR 8
2.5.1 MONTAGE DES BESCHLEUNIGERS 8
2.5.2 WECHSELN DER LEINEN AN DEN TRAGEGURTEN 8
2.6 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING 8
2.7 EINSTELLEN DER BREMSEN 8

03

DER ERSTE FLUG 9

3.1 DIE RICHTIGE STARTPLATZWAHL 9
3.2 VORBEREITUNG 9
3.3 FLUGPLAN 9
3.4 VORFLUGCHECK 9
3.5 AUFZIEH-, KONTROLL- UND ABHEBPHASE 9
3.6 LANDUNG 9
3.7 PACKEN 9

04

FLUGVERHALTEN 10

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

05

SCHNELLABSTIEGSMETHODEN 12

5.1 OHREN ANLEGEN/BIG EARS 12
5.2 B3-TECHNIK 12
5.3 STEILSPIRALE 12
5.4 ABWIND ZENTRIEREN 13

06

SPEZIELLE METHODEN 13

6.1 WINDENSCHLEPPEN 13
6.2 KUNSTFLUG 13

07

PFLEGE UND INSTANDHALTUNG 14

7.1 PFLEGE 14
7.2 LAGERUNG 14
7.3 CHECKS UND INSPEKTIONEN 14
7.4 REPARATUREN 14

08

SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG 15

09

GARANTIE 15

10

ANHÄNGE 16

10.1 TECHNISCHE DATEN 17
10.2 FARBEN 18
10.3 MATERIALDETAILS 19
10.4 LEINENPLAN 20
10.5 TRAGEGURTPLAN 21
10.6 LEINENLÄNGEN NACH GRÖSSE 22
10.7 GESAMTLEINENLÄNGE 27
10.8 MINDESTFESTIGKEIT DER LEINEN 29
10.9 ZERTIFIZIERUNG 30

1. EIGENSCHAFTEN

1.1 ZIELGRUPPE

Cross-Country: Der Peak 7 wurde für Piloten entwickelt, die lange Strecken mit maximaler Effizienz zurücklegen möchten. Er ist komfortabler und weniger anspruchsvoll und optimiert jeden Flug, damit du jeden Moment optimal nutzen kannst.

Wettbewerb: Ein leistungsstarker Zweileiner für erfahrene Piloten. Sein stabiles Verhalten, selbst bei Höchstgeschwindigkeit, ermöglicht dir, schnell und sicher zu fliegen und während der gesamten Aufgabe ein hohes Leistungsniveau zu halten.

1.2 ZERTIFIZIERUNG

Der PEAK 7 wurde gemäß den europäischen Normen EN 926-2:2013+A1:2021 und EN 926-1:2015 sowie der deutschen Norm NfL 2024-2-785 zur Zertifizierung eingereicht.

Alle Zertifizierungstests wurden beim Schweizer Prüfinstitut Air Turquoise durchgeführt.

Alle Größen haben die Last-, Schock- und Flugtests bestanden.

Der Lasttest bestätigte, dass der Schirm der vorgeschriebenen Belastung von 8 G standhält.

Der Schocktest bestätigte, dass der Schirm einer Kraft von 1000 daN standhält.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Flugtests wurde der PEAK 7 in allen Größen (19, 21, 23, 24 und 26) in die folgende Kategorie eingestuft:

EN D
NfL D

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, 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 Gleitschirmen der Kategorie EN D:

- Gleitschirme mit anspruchsvollen und spezifischen Flugeigenschaften, die auf Turbulenzen und Pilotenfehler möglicherweise heftig reagieren. Die Rückkehr in den Normalflug erfordert präzise Eingriffe des Piloten.

Beschreibung der erforderlichen Fähigkeiten für Piloten der Kategorie EN D:

- Entwickelt für Piloten, die in Techniken zur Wiederherstellung des Normalflugs geschult sind, sehr aktiv fliegen, über umfangreiche Erfahrung beim Fliegen unter turbulenten Bedingungen verfügen und die Konsequenzen des Fliegens mit einem Schirm dieser Kategorie akzeptieren.

Weitere Informationen zur Flugerprobung und zur entsprechenden Zertifizierung findest du auf den letzten Seiten dieses Handbuchs oder im Bereich Downloads unter.



1.3 FLUGVERHALTEN

Die Entwicklung des PEAK 7 erfolgte auf Grundlage klar definierter Ziele: bestmögliche Leistung, ein ausgewogenes und intuitives Feedback sowie ein einfacheres Flugverhalten für den Piloten.

Unser Ziel war es, eine optimale Leistung bei gleichzeitig höchstmöglicher Sicherheit zu erreichen. Das Flügelprofil sollte klare, angenehme und hilfreiche Rückmeldungen vermitteln, damit du das Verhalten des Schirms intuitiv interpretieren und durch aktives Fliegen die günstigen Flugbedingungen optimal nutzen kannst.

Der PEAK 7 ist ein Hochleistungsschirm, der für erfahrene Streckenflug- und Wettkampfpiloten entwickelt wurde. Mit seiner EN-D-Zertifizierung und der Zweileiner-Konstruktion kombiniert er herausragende Leistung mit einem stabileren, intuitiveren und effizienteren Flugverhalten. Dadurch kannst du mit höherer Geschwindigkeit, mehr Vertrauen und größerem Komfort fliegen.

Das neue Flügelprofil verbessert die Gleitleistung, insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten, und ermöglicht eine effizientere Energieerhaltung während der Gleitphasen. Die Stabilität wurde auf allen Achsen optimiert, wodurch der Schirm in Turbulenzen ein ruhigeres Flugverhalten zeigt und weniger ständige Korrekturen erforderlich sind. Auch im beschleunigten Flug behält der Schirm eine stabile und widerstandsfähige Struktur bei. Dies ermöglicht effizientes Fliegen über lange Strecken und während der gesamten Wettkampfaufgaben.

Der PEAK 7 zeichnet sich durch ein präzises und direktes Handling aus. Die Bremsen reagieren unmittelbar und vorhersehbar, sodass du den Schirm in Kurven präzise positionieren und die Thermik effizient nutzen kannst. Gleichzeitig liefert er die notwendigen Rückmeldungen, um die Luftmasse richtig einzuschätzen, die besten Gleitlinien zu erkennen und eine effiziente Flugbahn beizubehalten.

Das neue Winglet-Design reduziert die Rollbewegungen und verbessert die Stabilität in Turbulenzen. Der Schirm hält eine ruhigere und effizientere Flugbahn ein, wodurch die Gleitleistung und die Gesamtleistung verbessert werden.

Die Steuerung über die B-Tragegurte erfolgt mithilfe der Ergo-Handles von Niviuk, die speziell für unsere Zweileiner entwickelt wurden. Dieses System ermöglicht eine komfortable und präzise Kontrolle des Schirms im beschleunigten Flug. Dadurch lassen sich die Flugbahn und das Flügelprofil einfacher kontrollieren, ohne ständig auf die Bremsen zurückgreifen zu müssen.

1.4 TECHNOLOGIEN, KONSTRUKTION, MATERIALIEN

Bei der Entwicklung des PEAK 7 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.

Die Anwendung der RAM-Technologie sorgt für einen optimalen Innendruck des Flügels und gewährleistet, dass das Profil in allen Flugbedingungen seine ideale Form behält.

Titanium Technology (TNT) - Eine revolutionäre Technik mit Titan: Der Einsatz von Nitinol in der inneren Struktur sorgt für ein gleichmäßigeres Profil und reduziert das Gewicht, um die Effizienz im Flug zu steigern. Nitinol bietet maximalen Schutz vor Verformung, Hitze und Brüchen – und kommt jetzt in all unseren Gleitschirmen zum Einsatz.

Die Verteilung der Nitinol-Stäbe an der Vorderkante wurde vereinfacht und optimiert, um das geringe Gewicht, die Langlebigkeit und die Kompaktheit des Gleitschirms beim Packen zu erhalten.

Structured Leading Edge (SLE) - 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.

Structured Middle Chord - Nitinol-Stäbe im mittleren bis hinteren Bereich des Profils bilden das **SMC**. Diese Technologie verleiht dem Flügel deutlich mehr Festigkeit und Stabilität, sodass er jederzeit seine Form behält. Das Profil bleibt straff, frei von Falten und ist für alle Flugphasen vollständig optimiert. Dadurch wird die Leistung erhöht und die Lebensdauer des Gleitschirms deutlich verlängert.

3D-Musterschnitt-Optimierung (3DP) - 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.

3D Leading Edge (3DL) - 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.

Drag Reduction Structure (DRS) – 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.

Radial Sliced Diagonal (RSD) - 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.

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

INS Intake Stabiliser – Die neue INS-Technologie (Intake Stabiliser) wurde speziell im Rahmen der Entwicklung des PEAK 7 entwickelt. Sie optimiert das Verhalten der Lufteinlässe entlang der Eintrittskante, um einen höheren Innendruck aufrechtzuerhalten und eine effiziente

Luftströmung in den Schirm zu gewährleisten.

Dieses System trägt dazu bei, die Form des Flügelprofils zu erhalten, Verformungen und Vibrationen zu reduzieren und während des gesamten Fluges eine stabilere und gleichmäßigere Flügelstruktur aufrechtzuerhalten. Dadurch wird die aerodynamische Effizienz verbessert.

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 PEAK 7 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.

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

Die Leinen sind aus unummanteltem Aramid und Dyneema gefertigt. Für die neuen oberen Leinen wird Edelrid 9200 verwendet, ein Material mit verbesserter Abriebfestigkeit. Dies sorgt für eine höhere Langlebigkeit, ohne die Leistung zu beeinträchtigen.

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.

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

- NKare Bag: Ein Packsack, der deinen Schirm während der Lagerung und des Transports schützt.
- Reparaturset: Enthält selbstklebendes Ripstop-Gewebe für kleinere Reparaturen.
- Niviuk Ergo Handle: Wird mit dem PEAK 7 geliefert und ermöglicht eine komfortablere, ergonomischere und effizientere Steuerung durch die direkte Kontrolle über die B-Tragegurte.
- Kargo 180 Rucksack: Empfohlen für den PEAK 7 in den Größen 19, 21, 23 und 24. Er ist nicht im Lieferumfang enthalten, wird jedoch für den komfortablen Transport deiner gesamten Ausrüstung empfohlen und bietet viel Stauraum.
- Kargo 220 Rucksack: Empfohlen für den PEAK 7 in Größe 26. Er ist nicht im Lieferumfang enthalten, bietet jedoch ausreichend Platz, um deine gesamte Flugausrüstung bequem zu transportieren.



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 PEAK 7 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-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 PEAK 7 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 det 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 PEAK 7 hat Tragegurte (Riser) mit unterschiedlichen Längen, abhängig von der Größe. Die Riser der Größe 19 unterscheiden sich von den anderen. Bei den restlichen Größen (21, 23, 24 und 26) sind die Riser gleich und untereinander austauschbar – was jedoch nicht für die Größe 19 zutrifft.

2.4 GURTZEUGTYP

Der PEAK 7 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 SPEED-BAR

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 PEAK 7 verfügt über ein Beschleunigungssystem mit einem von der Größe abhängigen maximalen Beschleunigungsweg (siehe voller Beschleunigungsweg).

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-Tragegurte sind in Neutralstellung.
- Voller Beschleunigungsweg: Der Unterschied zwischen den A- und B-Tragegurten wird bei der Größe 19 145 mm und bei den Größen 21, 23, 24 und 26 180 mm.

(!) 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 Beschleunigungsssytem 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 jedoch auch jedes andere sichere Spleißsystem verwendet werden.

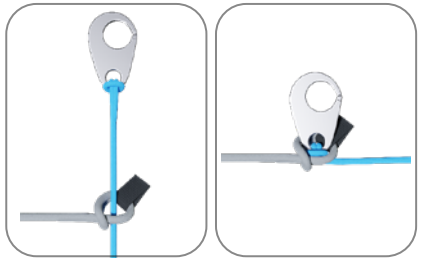


Abbildung 1. Verbindung des Beschleunigungssystems mithilfe von Brummelhaken.

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 verschleißen 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 PEAK 7 so oft wie nötig auf, um dich mit seinem Verhalten vertraut zu machen. Das Aufziehen des PEAK 7 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.

2.7 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 PEAK 7 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 B-Tragegurt und die Hinterkante hebt sich. Es ist wichtig zu überprüfen, dass die Bremse so eingestellt ist, dass sie diesen zusätzlichen Weg beim Beschleunigen berücksichtigt. Bei dieser Profilverformung besteht die Gefahr, Turbulenzen zu erzeugen und einen frontalen oder asymmetrischen Klapper zu verursachen.

3. DER ERSTE FLUG

3.1 DIE RICHTIGE STARTPLATZWAHL

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

3.2 VORBEREITUNG

Bereite deine Ausrüstung gemäß den in Kapitel 2 „Inbetriebnahme“ beschriebenen Schritten vor.

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 PEAK 7 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 PEAK 7 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 PEAK 7 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 PEAK 7 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.

Der NKare Bag, der serienmäßig mit dem PEAK 7 geliefert wird, erleichtert dir das Packen des Schirms in der Ziehharmonika-Falttechnik. Dabei werden die Rippen entlang der Längsachse des Schirms übereinandergelegt, bevor die für das jeweilige Modell erforderlichen Querfaltungen vorgenommen werden. Diese Packmethode trägt dazu bei, sowohl das Tuch als auch die inneren Verstärkungen zu schonen.

Der ZipNkare verwendet dieselbe Packmethode, verfügt jedoch über einen Reißverschluss, wodurch ein kompaktes und leicht zu transportierendes Packmaß erreicht wird.



4. FLUGVERHALTEN

Wir empfehlen dir, den Prüfbericht zur Zertifizierung zu lesen.

Der Bericht enthält alle notwendigen Informationen über das Verhalten des PEAK 7 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 PEAK 7 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 PEAK 7 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 PEAK 7 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 PEAK 7 ist ein Frontalklapper unter normalen Flugbedingungen unwahrscheinlich. Das Profil des Schirms hat große Pufferfähigkeiten bei extremen Anstellwinkeländerungen. Ein Frontalklapper 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 PEAK 7. 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, indem man die Spannung der Bremsleinen schrittweise reduziert. Die normale Reaktion des Flügels ist ein seitlicher Schub auf der wieder beschleunigten Seite mit einer Drehung von nicht mehr als 360°, bevor er wieder seine Standardgeschwindigkeit und eine gerade Flugbahn erreicht.

Sackflug

Die Möglichkeit, mit dem Gleitschirm in einen Sackflug zu geraten oder in diesem zu verbleiben, wurde beim PEAK 7 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-Tragegurte

drücken oder das Gewicht auf eine beliebige Seite verlagern, OHNE an den Bremsleinen zu ziehen.

Full Stall

Es ist sehr unwahrscheinlich, dass der PEAK 7 während des normalen Fluges in einen Fullstall gerät. Ein Strömungsabriss kann auftreten, wenn du bei starken Turbulenzen mit zu geringer Fluggeschwindigkeit fliegst und dabei wiederholt falsche oder übermäßige Steuereingriffe vornimmst. Um einen Fullstall herbeizuführen, muss der Schirm durch vollständiges symmetrisches Ziehen der Bremsleinen (100 %) über mehrere Sekunden auf seine Mindestfluggeschwindigkeit abgebremst werden. Der Schirm kippt zunächst nach hinten und stabilisiert sich anschließend über dem Piloten, wobei je nach Ausführung des Manövers leichte Pendelbewegungen auftreten können.

Sobald der Strömungsabriss einsetzt, ist es entscheidend, nicht zu zögern oder die Bremsen während des Manövers nur teilweise freizugeben. Dies kann dazu führen, dass der Schirm heftig nach vorne schießt und sich möglicherweise unterhalb des Piloten befindet. Halte die Bremsen für einige Sekunden in dieser Position, bis sich der Schirm in der Überkopfposition stabilisiert hat. Um den Normalflug wiederherzustellen, gib die Bremsen schrittweise und symmetrisch frei, damit der Schirm wieder Geschwindigkeit aufnehmen kann.

Sobald der Schirm sein maximales Vorschießen erreicht hat, gib die Bremsen vollständig frei. Der Schirm bewegt sich nach vorne und gewinnt dabei die für den Normalflug erforderliche Anströmgeschwindigkeit zurück. Vermeide in dieser Phase übermäßiges Bremsen, da der Schirm beschleunigen muss, um sich aus dem Strömungsabriss zu erholen. Falls erforderlich, betätige beide Bremsen kurz und symmetrisch, um einen möglichen Frontklapper zu kontrollieren. Gib die Bremsen anschließend sofort wieder frei, auch wenn sich der Schirm noch vor der Überkopfposition befindet.

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 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 A-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 PEAK 7 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 PEAK 7 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 einem 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 PEAK 7 im Flug unbrauchbar werden, ist es notwendig, den Schirm bis zur Landung mit den B-Tragegurten und Gewichtsverlagerung sanft zu steuern. Die B-Tragegurte lassen sich leicht steuern, da sie nicht unter großer Spannung stehen. Man muss vorsichtig sein und darf sie nicht zu stark ziehen, um einen Strömungsabriss oder ein negatives Trudeln zu vermeiden.

Der Schirm muss im Landeanflug mit voller Geschwindigkeit (nicht beschleunigt) geflogen werden, und die B-Tragegurte sollten kurz vor dem Bodenkontakt symmetrisch gezogen werden. Diese Bremsmethode ist nicht so effektiv wie die Verwendung der Bremsleinen und der Schirm landet daher mit 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 Problemleine 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 Abstiegstechniken 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 3A3-Leine 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, lasse den Beschleuniger los und danach die Leinen, 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.

ACHTUNG: STRÖMUNGSABRISS-GEFAHR!

Beim Greifen der 3A3-Leine zum Anlegen der Ohren kann es passieren, dass du unbeabsichtigt die Bremsen betätigst. Dasselbe kann beim Halten der 3A3-Leinen während des Manövers auftreten. Dadurch verringert sich die Fluggeschwindigkeit, da der Schirm zusätzlich angebremst wird.

Gleitschirme mit einer ausgeprägten Krümmung, wie der PEAK 7, weisen beim Ohrenanlegen einen erhöhten aerodynamischen Widerstand auf. Aufgrund der starken Krümmung des Schirms legen sich die eingeklappten Flügelenden nicht unter das Untersegel, sondern hängen nach unten und erzeugen dadurch zusätzlichen Luftwiderstand.

Der PEAK 7 verfügt außerdem über eine relativ geringe Flügeltiefe, die im normalen Flug erhebliche Vorteile bietet, beim Ohrenanlegen jedoch zu Schwierigkeiten führen kann. Die Dämpfungseigenschaften, die mit der reduzierten Leinenanordnung verbunden sind, können es dem Schirm erschweren, nach einer deutlichen Erhöhung des Anstellwinkels wieder seine normale Fluggeschwindigkeit zu erreichen. Der zusätzliche Luftwiderstand durch die angelegten Ohren erschwert diese Rückkehr zusätzlich.

In Kombination mit ungünstigen thermischen oder turbulenten Bedingungen können diese Eigenschaften zu einem unerwarteten Strömungsabriss führen.

Um das Risiko eines unerwarteten Strömungsabrisses beim Ohrenanlegen zu reduzieren, solltest du den Beschleuniger zu etwa 50 % betätigen. Dadurch erhöht sich die Fluggeschwindigkeit, der Anstellwinkel wird verringert und eine ausreichende Geschwindigkeit aufrechterhalten, um einen Strömungsabriss zu vermeiden. Es ist wichtig, während des Ohrenanlegens keine Bremsen zu betätigen.

Das Risiko eines Strömungsabrisses bedeutet nicht, dass das Ohrenanlegen mit dem PEAK 7 nicht möglich ist. Diese Empfehlungen sollen dir helfen, eine solche Situation während des Fluges zu vermeiden und gegebenenfalls zu beherrschen.

5.2 B3-TECHNIK

Die B3-Technik ist ein Schnellabstiegsmanöver, das Sinkgeschwindigkeiten von etwa 5–6 m/s ermöglicht und gleichzeitig eine hohe Fluggeschwindigkeit und ein stabiles Flugverhalten beibehält.

Um das Manöver einzuleiten, suche die 3C3-Leine und ziehe sie wie beim Ohrenanlegen nach unten, bis sich der Stabilo nach hinten bewegt. Zunächst wird der Schirm langsamer und die Flügelenden bewegen sich leicht nach hinten. Anschließend nimmt die Fluggeschwindigkeit wieder zu, bis sie sich stabilisiert.

Wir empfehlen, während des gesamten Manövers den Beschleuniger zu betätigen. Die Flugrichtung kann auf die gleiche Weise wie beim Ohrenanlegen gesteuert werden.

Um das Manöver auszuleiten, gib die Leinen schrittweise frei. Der Schirm kehrt mit einem leichten Vorschießen in seine normale Flugkonfiguration und Sinkgeschwindigkeit zurück.

(!) Übe dieses Manöver zunächst bei ruhigen Bedingungen und mit ausreichend Höhe. Es ist wichtig, dass du dich mit dem Verhalten des Schirms während dieses Manövers vertraut machst, bevor du es im Flug anwendest.

5.3 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 Steilspirale.

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.

5.4 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 PEAK 7 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 PEAK 7 von erfahrenen Akropiloten in einer Vielzahl extremer Flugsituationen getestet wurde, wurde er NICHT für den Kunstflug entwickelt. Wir empfehlen daher ausdrücklich NICHT, ihn für diesen Zweck zu verwenden.

Zu den extremen Flugmanövern oder Kunstflugmanövern zählt jede Form des Fliegens außerhalb des normalen Flugbereichs. Um Kunstflugmanöver sicher zu erlernen, solltest du spezielle Kurse besuchen, die von qualifizierten Fachleuten über Wasser durchgeführt werden. Bei extremen Flugmanövern können sowohl der Schirm als auch der Pilot Fliehkräften von bis zu 4 oder 5 g ausgesetzt sein, wodurch sich der Materialverschleiß im Vergleich zum normalen Flug beschleunigen kann.



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 INSPEKTIONEN

Der PEAK 7 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 PEAK 7 gewährleistet.

Unabhängig von diesen regelmäßigen Kontrollen solltest du vor jedem Flug einen Vorflugcheck durchführen.

Der PEAK 7 wurde mit unummantelten Leinen entwickelt und hergestellt. Ihre Festigkeit entspricht den für diesen Leinentyp geltenden Normen. Sie bieten eine hohe Langlebigkeit und eine ausgezeichnete UV-Beständigkeit.

Darüber hinaus bestehen die neuen oberen Leinen aus Edelrid 9200, einem neuen Material mit höherer Abriebfestigkeit. Dadurch wird die Langlebigkeit erhöht, ohne die Leistung zu beeinträchtigen.

Die Aramidleinen bestehen aus einem neuen Material mit wasserabweisender Beschichtung (Magix Pro Dry), wodurch sich Knoten leichter lösen lassen und die Vorbereitung der Leinen vor dem Flug vereinfacht wird.

Um die ursprüngliche Leistung des Schirms zu erhalten, muss die Trimmung jedoch regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

Im Allgemeinen verändern sich die Leinenlängen mit zunehmender Nutzung. Aus diesem Grund empfehlen wir, die Trimmung nach etwa den ersten 30 Flugstunden zu überprüfen. Die Kontrollintervalle und erforderlichen Anpassungen können je nach Schirm variieren und hängen unter anderem von den Bedingungen im Fluggebiet, dem Klima, der Temperatur, der Luftfeuchtigkeit, dem Gelände, der Flächenbelastung und weiteren Faktoren ab.

Dank unserer gesammelten Erfahrungen und der umfangreichen Untersuchungen durch unser Forschungs- und Entwicklungsteam verfügen wir über detaillierte Kenntnisse darüber, wie sich die Leinen im Laufe der Zeit verändern. Dieses Wissen ermöglicht es uns, die optimale Trimmung des Schirms über einen längeren Zeitraum aufrechtzuerhalten und den durch die Nutzung bedingten Leistungsverlust zu minimieren.

Zu den wichtigsten Elementen, die bei der Überprüfung und Einstellung der Leinen berücksichtigt werden müssen, gehören die sogenannten Loops (Knoten). Einige Modelle, darunter auch der PEAK 7, können bereits mit vorinstallierten Loops ausgeliefert werden. Diese müssen entsprechend den jeweiligen Anforderungen an die Trimmung während der verschiedenen Phasen der Lebensdauer des Schirms angepasst werden.

Übertrage niemals die Einstellungen eines anderen Schirms auf deinen Gleitschirm, auch wenn es sich um dasselbe Modell handelt. Jede Anpassung muss individuell für den jeweiligen Schirm festgelegt werden und auf einer Überprüfung und Analyse durch spezialisiertes und autorisiertes Fachpersonal basieren.

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.



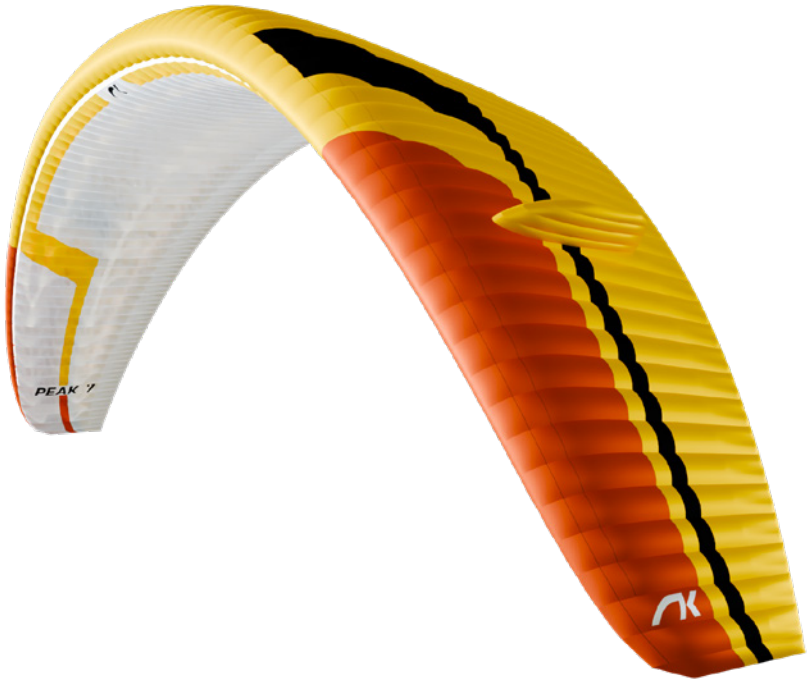
ANHÄNGE

10. ANHÄNGE

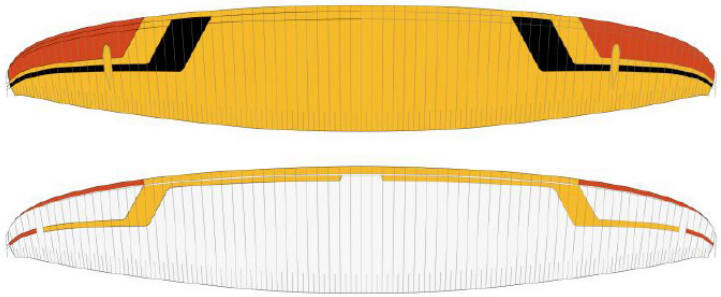
10.1 Technische daten

			19	21	23	24	26
Zellen	Anzahl		80	80	80	80	80
Streckung	Ausgelegt		6,9	6,9	6,9	6,9	6,9
	Projiziert		5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Fläche	Ausgelegt	m2	19,7	21	22,5	24	26
	Projiziert	m2	16,73	17,84	19,11	20,38	22,08
Spannweite	Ausgelegt	m	11,66	12,03	12,46	12,87	13,39
Fläschentiefe	Max	m	2,14	2,21	2,29	2,37	2,46
Leinen	Total	m	195	201	209	216	225
	Stamm		2-1/3	2-1/3	2-1/3	2-1/3	2-1/3
Tragegurte	Anzahl		A-A'/B	A-A'/B	A-A'/B	A-A'/B	A-A'/B
	Beschleunigerweg	mm	145	180	180	180	180
Schirmgewicht		kg	4,45	4,70	5,00	5,25	5,50
Gewichtsbereich	Min-Max	kg	65-80	75-90	85-100	95-113	110-125
Opt. Gewicht im flug		kg	75	85	95	107	120
Zertifizierung			EN/LTF D	EN/LTF D	EN/LTF D	EN/LTF D	EN/LTF D

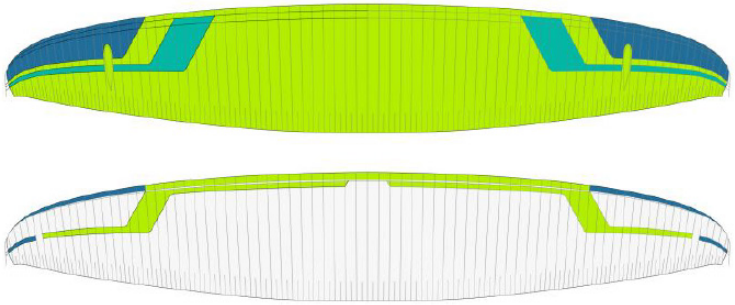
Das Gesamtgewicht des Schirms kann aufgrund unterschiedlicher Gewichte der von den Herstellern gelieferten Tücher um ±2% abweichen.



10.2 Farben



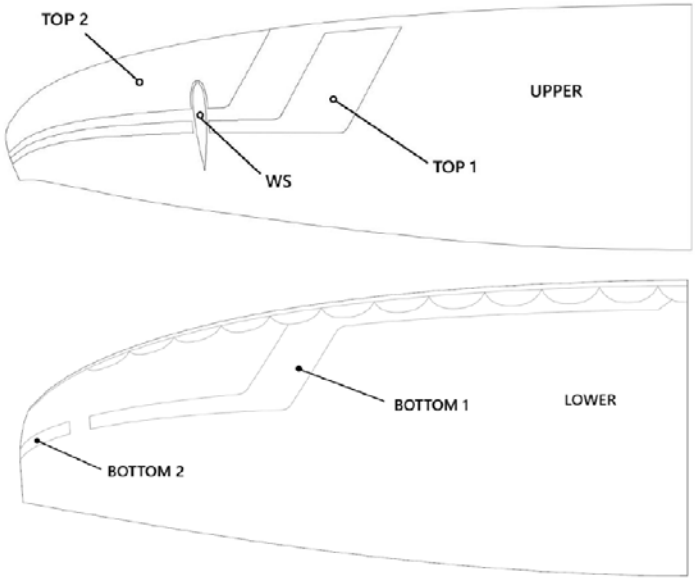
	UPPER	GOLD	**LOWER**	WHITE
VENUS	**TOP 1**	BLACK	**BOTTOM 1**	GOLD
	TOP 2	DARK BRICK	**BOTTOM 2**	DARK BRICK
	WS	GOLD		



	UPPER	LIMA	**LOWER**	WHITE
AZARA	**TOP 1**	SPECTRA GREEN	**BOTTOM 1**	LIMA
	TOP 2	SLATE BLUE	**BOTTOM 2**	SLATE BLUE
	WS	LIMA		



	UPPER	PINK	**LOWER**	WHITE
PETAL	**TOP 1**	BLACK	**BOTTOM 1**	PINK
	TOP 2	DARK BRICK	**BOTTOM 2**	DARK GOLD
	WS	PINK		



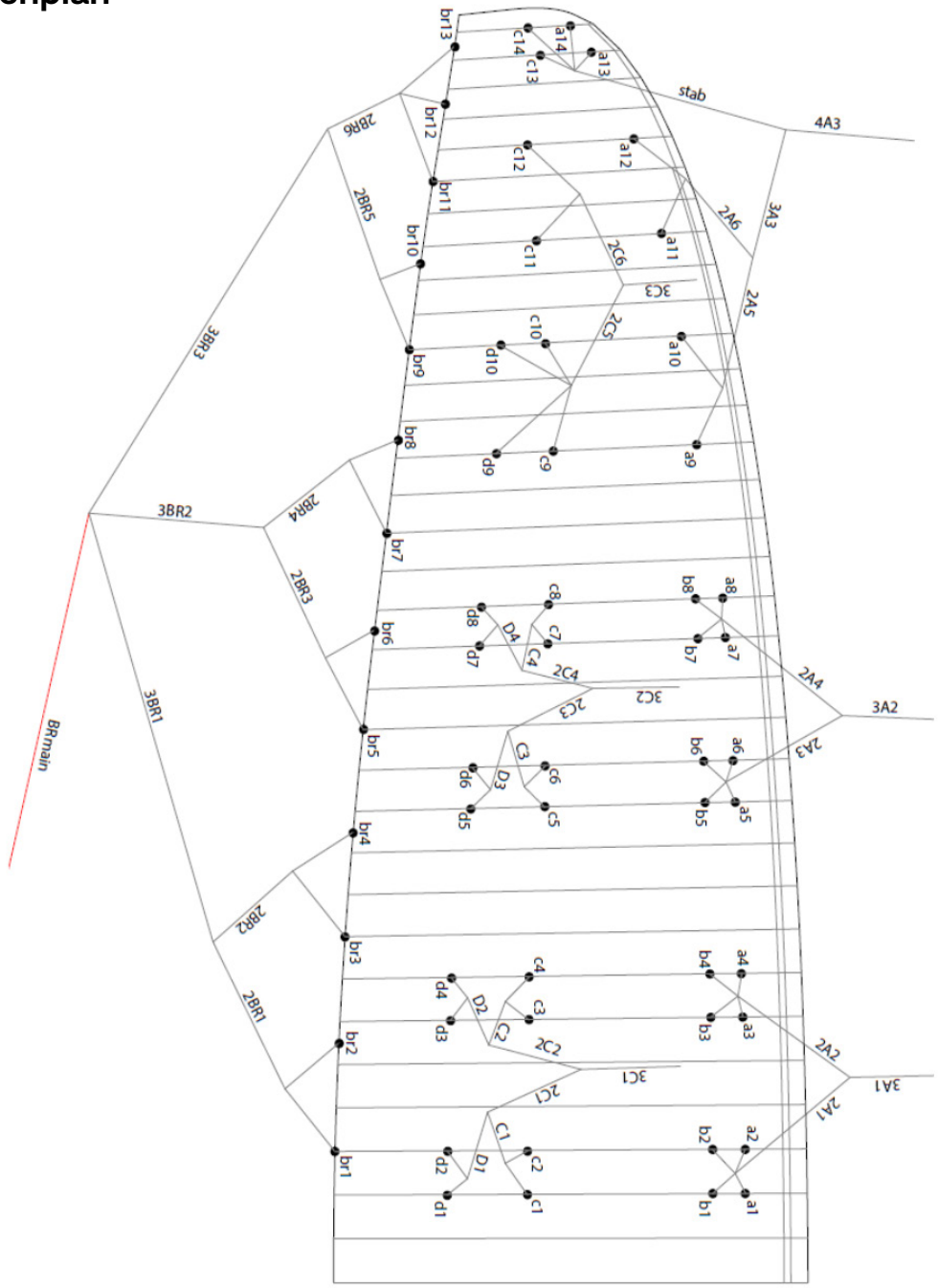
10.3 Materialdetails

CANOPY	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER SURFACE	N30 DMF / N20 DMF	DOMINICO TEX CO (KOREA)
BOTTOM SURFACE	N10 / 70000E3H	DOMINICO TEX CO (KOREA) / PORCHER SPORT (FRANCE)
PROFILES	E29 / 2044 32 FM	PORCHER SPORT (FRANCE) / DOMINICO TEX CO (KOREA)
DIAGONALS	30 DFM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
LOOPS	LKI - 10	KOLON IND. (KOREA)
REIFORCEMENT LOOPS	RIPSTOP FABRIC	DOMINICO TEX CO (KOREA)
TRAILING EDGE REIFORCEMENT	MYLAR	D-P (GERMANY)
RIBS REIFORCEMNET	LTN-0.8 / 0.5 STICK	SPORTWARE CO.CHINA
THREAD	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

SUSPENSION LINES	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER CASCADES	A-8001/U (40/50/70)	EDELRID (GERMANY)
UPPER CASCADES	9200 (35)	EDELRID (GERMANY)
UPPER CASCADES	DC - 60	LIROS GMHB (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	8001/U (190/130/90/50)	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	9200 (35)	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	DC (60)	LIROS GMHB (GERMANY)
MAIN	A-8001/U 130	EDELRID (GERMANY)
MAIN	8001/U (340/190/90)	EDELRID (GERMANY)
MAIN BREAK	TARAX-240	EDELRID (GERMANY)
THREAD	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

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

10.4 Leinenplan



LEINENTAUSCH

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

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

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

VOR DEM ENTFERNEN DER LEINEN MUSS FOLGENDES KONTROLLIERT WERDEN:

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

WENN DU DIR SICHER BIST, DASS ALLES VOLLSTÄNDIG IST:

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

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

10.5 Tragegurtplan

A	A’	B
3A1	3A3	3C1
3A2	stab	3C2
		3C3



10.6 Leinenlängen nach Größe

PEAK 7 - 19

ref.	mat.	kg	color	mm
		A		
a1	8001/U	70	ORANGE	335
a2	8001/U	70	ORANGE	332
a3	8001/U	70	ORANGE	325
a4	8001/U	70	ORANGE	315
a5	8001/U	70	ORANGE	312
a6	8001/U	70	ORANGE	307
a7	8001/U	70	ORANGE	293
a8	8001/U	70	ORANGE	270
a9	9200	70	WHT	788
a10	9200	35	WHT	693
a11	9200	35	WHT	709
a12	9200	35	WHT	662
a13	9200	35	WHT	699
a14	9200	35	WHT	551
A15	9200	35	WHT	546
A1	8001/U	90	ORG	982
A2	8001/U	90	ORG	887
A3	8001/U	90	ORG	893
A4	8001/U	90	ORG	930
A5	8001/U	90	ORG	865
A6	8001/U	90	ORG	749
A7	8001/U	90	ORG	762
A8	8001/U	90	ORG	763
A9	8001/U	70	ORG	742
A10	8001/U	70	ORG	665
2a1	8001/U	190	ORG	1236
2a2	8001/U	190	ORG	1198
2a3	8001/U	190	ORG	1089
2a4	8001/U	190	ORG	1014
2a5	8001/U	90	ORG	1892
stab	8001/U	50	ORG	2606
3a1	8001/U	340	ORG	3986
3a2	8001/U	340	ORG	4069
3a3	8001/U	130	ORG	2511

ref.	mat.	kg	color	mm
		B		
b1	8001/U	50	ORANGE	319
b2	8001/U	50	ORANGE	314
b3	8001/U	50	ORANGE	308
b4	8001/U	50	ORANGE	300
b5	8001/U	50	ORANGE	296
b6	8001/U	50	ORANGE	291
b7	8001/U	50	ORANGE	279
b8	8001/U	50	ORANGE	259

ref.	mat.	kg	color	mm
		C		
c1	8001/U	50	BLUE	522
c2	8001/U	50	BLUE	514
c3	8001/U	50	BLUE	504
c4	8001/U	50	BLUE	498
c5	8001/U	50	BLUE	458
c6	8001/U	50	BLUE	438
c7	8001/U	50	BLUE	409
c8	8001/U	50	BLUE	387
c9	9200	35	WHT	620
c10	9200	35	WHT	529
c11	9200	35	WHT	541
c12	9200	35	WHT	517
c13	9200	35	WHT	583
c14	9200	35	WHT	569
c15	9200	35	WHT	583
C1	8001/U	50	BLUE	494
C2	8001/U	50	BLUE	371
C3	8001/U	50	BLUE	381
C4	8001/U	50	BLUE	452
C5	8001/U	50	BLUE	455
C6	8001/U	50	BLUE	335
C7	8001/U	50	BLUE	363
C8	8001/U	50	BLUE	407
C9	8001/U	50	BLUE	573
C10	8001/U	50	BLUE	514
2c1	8001/U	90	BLUE	918
2c2	8001/U	90	BLUE	884
2c3	8001/U	90	BLUE	817
2c4	8001/U	90	BLUE	753
3c1	8001/U	190	BLUE	4610
3c2	8001/U	190	BLUE	4603
3c3	8001/U	70	BLUE	4738

ref.	mat.	kg	color	mm
		D		
d1	8001/U	40	BLUE	622
d2	8001/U	40	BLUE	616
d3	8001/U	40	BLUE	604
d4	8001/U	40	BLUE	589
d5	8001/U	40	BLUE	554
d6	8001/U	40	BLUE	526
d7	8001/U	40	BLUE	493
d8	8001/U	40	BLUE	459
D9	9200	35	WHT	678
D10	9200	35	WHT	584

ref.	mat.	kg	color	mm
		BRAKE		
br1	9200	35	WHT	806
br2	9200	35	WHT	503
br3	9200	35	WHT	701
br4	9200	35	WHT	757
br5	9200	35	WHT	740
br6	9200	35	WHT	553
br7	9200	35	WHT	612
br8	9200	35	WHT	668
br9	9200	35	WHT	587
br10	9200	35	WHT	477
br11	9200	35	WHT	814
br12	9200	35	WHT	813
br13	9200	35	WHT	899
2BR1	9200	35	WHT	874
2BR2	9200	35	WHT	548
2BR3	9200	35	WHT	724
2BR4	9200	35	WHT	588
2BR5	9200	35	WHT	799
2BR6	9200	35	WHT	395
3BR1	9200	70	WHT	3164
3BR2	9200	70	WHT	2828
3BR3	9200	70	WHT	2553
BRmain	8001/U	190	ORG	1117
br5.1	TARAX	200	RED	1300

PEAK 7 - 21

ref.	mat.	kg	color	mm
		A		
a1	8001/U	70	ORANGE	346
a2	8001/U	70	ORANGE	343
a3	8001/U	70	ORANGE	336
a4	8001/U	70	ORANGE	326
a5	8001/U	70	ORANGE	322
a6	8001/U	70	ORANGE	317
a7	8001/U	70	ORANGE	303
a8	8001/U	70	ORANGE	279
a9	9200	70	WHT	814
a10	9200	35	WHT	715
a11	9200	35	WHT	732
a12	9200	35	WHT	684
a13	9200	35	WHT	721
a14	9200	35	WHT	569
A15	9200	35	WHT	563
A1	8001/U	90	ORG	1013
A2	8001/U	90	ORG	916
A3	8001/U	90	ORG	922
A4	8001/U	90	ORG	961
A5	8001/U	90	ORG	893
A6	8001/U	90	ORG	773
A7	8001/U	90	ORG	787
A8	8001/U	90	ORG	788
A9	8001/U	70	ORG	766
A10	8001/U	70	ORG	686
2a1	8001/U	190	ORG	1275
2a2	8001/U	190	ORG	1238
2a3	8001/U	190	ORG	1125
2a4	8001/U	190	ORG	1048
2a5	8001/U	90	ORG	1954
stab	8001/U	50	ORG	2691
3a1	8001/U	340	ORG	4132
3a2	8001/U	340	ORG	4220
3a3	8001/U	130	ORG	2613

ref.	mat.	kg	color	mm
		B		
b1	8001/U	50	ORANGE	329
b2	8001/U	50	ORANGE	324
b3	8001/U	50	ORANGE	318
b4	8001/U	50	ORANGE	310
b5	8001/U	50	ORANGE	306
b6	8001/U	50	ORANGE	300
b7	8001/U	50	ORANGE	288
b8	8001/U	50	ORANGE	267

ref.	mat.	kg	color	mm
		C		
c1	8001/U	50	BLUE	539
c2	8001/U	50	BLUE	531
c3	8001/U	50	BLUE	520
c4	8001/U	50	BLUE	515
c5	8001/U	50	BLUE	472
c6	8001/U	50	BLUE	453
c7	8001/U	50	BLUE	422
c8	8001/U	50	BLUE	400
c9	9200	35	WHT	641
c10	9200	35	WHT	546
c11	9200	35	WHT	559
c12	9200	35	WHT	533
c13	9200	35	WHT	602
c14	9200	35	WHT	587
c15	9200	35	WHT	602
C1	8001/U	50	BLUE	509
C2	8001/U	50	BLUE	383
C3	8001/U	50	BLUE	393
C4	8001/U	50	BLUE	468
C5	8001/U	50	BLUE	470
C6	8001/U	50	BLUE	346
C7	8001/U	50	BLUE	375
C8	8001/U	50	BLUE	420
C9	8001/U	50	BLUE	592
C10	8001/U	50	BLUE	531
2c1	8001/U	90	BLUE	948
2c2	8001/U	90	BLUE	913
2c3	8001/U	90	BLUE	843
2c4	8001/U	90	BLUE	778
3c1	8001/U	190	BLUE	4776
3c2	8001/U	190	BLUE	4772
3c3	8001/U	70	BLUE	4913

ref.	mat.	kg	color	mm
		D		
d1	8001/U	40	BLUE	642
d2	8001/U	40	BLUE	635
d3	8001/U	40	BLUE	624
d4	8001/U	40	BLUE	607
d5	8001/U	40	BLUE	571
d6	8001/U	40	BLUE	543
d7	8001/U	40	BLUE	509
d8	8001/U	40	BLUE	473
D9	9200	35	WHT	699
D10	9200	35	WHT	603

ref.	mat.	kg	color	mm
		BRAKE		
br1	9200	35	WHT	833
br2	9200	35	WHT	519
br3	9200	35	WHT	724
br4	9200	35	WHT	781
br5	9200	35	WHT	764
br6	9200	35	WHT	572
br7	9200	35	WHT	631
br8	9200	35	WHT	690
br9	9200	35	WHT	606
br10	9200	35	WHT	493
br11	9200	35	WHT	840
br12	9200	35	WHT	839
br13	9200	35	WHT	929
2BR1	9200	35	WHT	901
2BR2	9200	35	WHT	567
2BR3	9200	35	WHT	747
2BR4	9200	35	WHT	609
2BR5	9200	35	WHT	825
2BR6	9200	35	WHT	409
3BR1	9200	70	WHT	3265
3BR2	9200	70	WHT	2921
3BR3	9200	70	WHT	2638
BRmain	8001/U	190	ORG	1208
br5.1	TARAX	200	RED	1300

PEAK 7 - 23

ref.	mat.	kg	color	mm
		A		
a1	8001/U	70	ORANGE	358
a2	8001/U	70	ORANGE	355
a3	8001/U	70	ORANGE	348
a4	8001/U	70	ORANGE	337
a5	8001/U	70	ORANGE	334
a6	8001/U	70	ORANGE	329
a7	8001/U	70	ORANGE	313
a8	8001/U	70	ORANGE	289
a9	9200	70	WHT	842
a10	9200	35	WHT	740
a11	9200	35	WHT	757
a12	9200	35	WHT	708
a13	9200	35	WHT	747
a14	9200	35	WHT	589
A15	9200	35	WHT	583
A1	8001/U	90	ORG	1048
A2	8001/U	90	ORG	948
A3	8001/U	90	ORG	954
A4	8001/U	90	ORG	996
A5	8001/U	90	ORG	924
A6	8001/U	90	ORG	801
A7	8001/U	90	ORG	815
A8	8001/U	90	ORG	816
A9	8001/U	70	ORG	793
A10	8001/U	70	ORG	710
2a1	8001/U	190	ORG	1320
2a2	8001/U	190	ORG	1282
2a3	8001/U	190	ORG	1164
2a4	8001/U	190	ORG	1085
2a5	8001/U	90	ORG	2022
stab	8001/U	50	ORG	2786
3a1	8001/U	340	ORG	4295
3a2	8001/U	340	ORG	4389
3a3	8001/U	130	ORG	2728

ref.	mat.	kg	color	mm
		B		
b1	8001/U	50	ORANGE	340
b2	8001/U	50	ORANGE	335
b3	8001/U	50	ORANGE	330
b4	8001/U	50	ORANGE	321
b5	8001/U	50	ORANGE	317
b6	8001/U	50	ORANGE	311
b7	8001/U	50	ORANGE	298
b8	8001/U	50	ORANGE	276

ref.	mat.	kg	color	mm
		C		
c1	8001/U	50	BLUE	558
c2	8001/U	50	BLUE	549
c3	8001/U	50	BLUE	538
c4	8001/U	50	BLUE	533
c5	8001/U	50	BLUE	489
c6	8001/U	50	BLUE	468
c7	8001/U	50	BLUE	437
c8	8001/U	50	BLUE	414
c9	9200	35	WHT	663
c10	9200	35	WHT	565
c11	9200	35	WHT	578
c12	9200	35	WHT	552
c13	9200	35	WHT	623
c14	9200	35	WHT	608
c15	9200	35	WHT	623
C1	8001/U	50	BLUE	526
C2	8001/U	50	BLUE	397
C3	8001/U	50	BLUE	407
C4	8001/U	50	BLUE	485
C5	8001/U	50	BLUE	486
C6	8001/U	50	BLUE	358
C7	8001/U	50	BLUE	388
C8	8001/U	50	BLUE	436
C9	8001/U	50	BLUE	612
C10	8001/U	50	BLUE	549
2c1	8001/U	90	BLUE	981
2c2	8001/U	90	BLUE	946
2c3	8001/U	90	BLUE	873
2c4	8001/U	90	BLUE	805
3c1	8001/U	190	BLUE	4961
3c2	8001/U	190	BLUE	4961
3c3	8001/U	70	BLUE	5107

ref.	mat.	kg	color	mm
		D		
d1	8001/U	40	BLUE	664
d2	8001/U	40	BLUE	657
d3	8001/U	40	BLUE	645
d4	8001/U	40	BLUE	628
d5	8001/U	40	BLUE	591
d6	8001/U	40	BLUE	561
d7	8001/U	40	BLUE	526
d8	8001/U	40	BLUE	489
D9	9200	35	WHT	723
D10	9200	35	WHT	623

ref.	mat.	kg	color	mm
		BRAKE		
br1	9200	35	WHT	862
br2	9200	35	WHT	538
br3	9200	35	WHT	749
br4	9200	35	WHT	809
br5	9200	35	WHT	791
br6	9200	35	WHT	592
br7	9200	35	WHT	653
br8	9200	35	WHT	714
br9	9200	35	WHT	627
br10	9200	35	WHT	511
br11	9200	35	WHT	869
br12	9200	35	WHT	868
br13	9200	35	WHT	961
2BR1	9200	35	WHT	932
2BR2	9200	35	WHT	587
2BR3	9200	35	WHT	773
2BR4	9200	35	WHT	631
2BR5	9200	35	WHT	853
2BR6	9200	35	WHT	424
3BR1	9200	70	WHT	3379
3BR2	9200	70	WHT	3024
3BR3	9200	70	WHT	2734
BRmain	8001/U	190	ORG	1311
br5.1	TARAX	200	RED	1300

PEAK 7 - 24

ref.	mat.	kg	color	mm
		A		
a1	8001/U	70	ORANGE	370
a2	8001/U	70	ORANGE	367
a3	8001/U	70	ORANGE	360
a4	8001/U	70	ORANGE	349
a5	8001/U	70	ORANGE	345
a6	8001/U	70	ORANGE	339
a7	8001/U	70	ORANGE	324
a8	8001/U	70	ORANGE	299
a9	9200	70	WHT	870
a10	9200	35	WHT	765
a11	9200	35	WHT	782
a12	9200	35	WHT	731
a13	9200	35	WHT	771
a14	9200	35	WHT	608
A15	9200	35	WHT	602
A1	8001/U	90	ORG	1082
A2	8001/U	90	ORG	979
A3	8001/U	90	ORG	986
A4	8001/U	90	ORG	1030
A5	8001/U	90	ORG	954
A6	8001/U	90	ORG	827
A7	8001/U	90	ORG	842
A8	8001/U	90	ORG	844
A9	8001/U	70	ORG	819
A10	8001/U	70	ORG	734
2a1	8001/U	190	ORG	1363
2a2	8001/U	190	ORG	1325
2a3	8001/U	190	ORG	1202
2a4	8001/U	190	ORG	1121
2a5	8001/U	90	ORG	2089
stab	8001/U	50	ORG	2877
3a1	8001/U	340	ORG	4453
3a2	8001/U	340	ORG	4553
3a3	8001/U	130	ORG	2838

ref.	mat.	kg	color	mm
		B		
b1	8001/U	50	ORANGE	352
b2	8001/U	50	ORANGE	346
b3	8001/U	50	ORANGE	340
b4	8001/U	50	ORANGE	331
b5	8001/U	50	ORANGE	327
b6	8001/U	50	ORANGE	321
b7	8001/U	50	ORANGE	308
b8	8001/U	50	ORANGE	286

ref.	mat.	kg	color	mm
		C		
c1	8001/U	50	BLUE	576
c2	8001/U	50	BLUE	568
c3	8001/U	50	BLUE	556
c4	8001/U	50	BLUE	550
c5	8001/U	50	BLUE	505
c6	8001/U	50	BLUE	484
c7	8001/U	50	BLUE	451
c8	8001/U	50	BLUE	427
c9	9200	35	WHT	685
c10	9200	35	WHT	584
c11	9200	35	WHT	597
c12	9200	35	WHT	570
c13	9200	35	WHT	643
c14	9200	35	WHT	628
c15	9200	35	WHT	644
C1	8001/U	50	BLUE	543
C2	8001/U	50	BLUE	410
C3	8001/U	50	BLUE	421
C4	8001/U	50	BLUE	502
C5	8001/U	50	BLUE	502
C6	8001/U	50	BLUE	370
C7	8001/U	50	BLUE	401
C8	8001/U	50	BLUE	450
C9	8001/U	50	BLUE	632
C10	8001/U	50	BLUE	567
2c1	8001/U	90	BLUE	1012
2c2	8001/U	90	BLUE	977
2c3	8001/U	90	BLUE	901
2c4	8001/U	90	BLUE	832
3c1	8001/U	190	BLUE	5141
3c2	8001/U	190	BLUE	5143
3c3	8001/U	70	BLUE	5296

ref.	mat.	kg	color	mm
		D		
d1	8001/U	40	BLUE	685
d2	8001/U	40	BLUE	678
d3	8001/U	40	BLUE	666
d4	8001/U	40	BLUE	648
d5	8001/U	40	BLUE	610
d6	8001/U	40	BLUE	579
d7	8001/U	40	BLUE	543
d8	8001/U	40	BLUE	505
D9	9200	35	WHT	731
D10	9200	35	WHT	643

ref.	mat.	kg	color	mm
		BRAKE		
br1	9200	35	WHT	890
br2	9200	35	WHT	556
br3	9200	35	WHT	773
br4	9200	35	WHT	836
br5	9200	35	WHT	817
br6	9200	35	WHT	612
br7	9200	35	WHT	674
br8	9200	35	WHT	738
br9	9200	35	WHT	648
br10	9200	35	WHT	528
br11	9200	35	WHT	897
br12	9200	35	WHT	896
br13	9200	35	WHT	993
2BR1	9200	35	WHT	962
2BR2	9200	35	WHT	607
2BR3	9200	35	WHT	797
2BR4	9200	35	WHT	653
2BR5	9200	35	WHT	881
2BR6	9200	35	WHT	439
3BR1	9200	70	WHT	3488
3BR2	9200	70	WHT	3124
3BR3	9200	70	WHT	2827
BRmain	8001/U	190	ORG	1410
br5.1	TARAX	200	RED	1300

PEAK 7 - 26

ref.	mat.	kg	color	mm
		A		
a1	8001/U	70	ORANGE	386
a2	8001/U	70	ORANGE	382
a3	8001/U	70	ORANGE	375
a4	8001/U	70	ORANGE	363
a5	8001/U	70	ORANGE	359
a6	8001/U	70	ORANGE	354
a7	8001/U	70	ORANGE	337
a8	8001/U	70	ORANGE	311
a9	9200	70	WHT	906
a10	9200	35	WHT	796
a11	9200	35	WHT	814
a12	9200	35	WHT	761
a13	9200	35	WHT	803
a14	9200	35	WHT	633
A15	9200	35	WHT	627
A1	8001/U	90	ORG	1125
A2	8001/U	90	ORG	1020
A3	8001/U	90	ORG	1026
A4	8001/U	90	ORG	1073
A5	8001/U	90	ORG	993
A6	8001/U	90	ORG	861
A7	8001/U	90	ORG	876
A8	8001/U	90	ORG	879
A9	8001/U	70	ORG	852
A10	8001/U	70	ORG	764
2a1	8001/U	190	ORG	1418
2a2	8001/U	190	ORG	1379
2a3	8001/U	190	ORG	1251
2a4	8001/U	190	ORG	1167
2a5	8001/U	130	ORG	2174
stab	8001/U	50	ORG	2995
3a1	8001/U	340	ORG	4656
3a2	8001/U	340	ORG	4764
3a3	8001/U	190	ORG	2980

ref.	mat.	kg	color	mm
		B		
b1	8001/U	50	ORANGE	366
b2	8001/U	50	ORANGE	361
b3	8001/U	50	ORANGE	354
b4	8001/U	50	ORANGE	345
b5	8001/U	50	ORANGE	340
b6	8001/U	50	ORANGE	334
b7	8001/U	50	ORANGE	321
b8	8001/U	50	ORANGE	297

ref.	mat.	kg	color	mm
		C		
c1	8001/U	50	BLUE	600
c2	8001/U	50	BLUE	591
c3	8001/U	50	BLUE	579
c4	8001/U	50	BLUE	573
c5	8001/U	50	BLUE	526
c6	8001/U	50	BLUE	504
c7	8001/U	50	BLUE	470
c8	8001/U	50	BLUE	445
c9	9200	35	WHT	713
c10	9200	35	WHT	608
c11	9200	35	WHT	622
c12	9200	35	WHT	593
c13	9200	35	WHT	670
c14	9200	35	WHT	654
c15	9200	35	WHT	670
C1	8001/U	50	BLUE	564
C2	8001/U	50	BLUE	427
C3	8001/U	50	BLUE	438
C4	8001/U	50	BLUE	524
C5	8001/U	50	BLUE	522
C6	8001/U	50	BLUE	385
C7	8001/U	50	BLUE	417
C8	8001/U	50	BLUE	469
C9	8001/U	50	BLUE	658
C10	8001/U	50	BLUE	591
2c1	8001/U	90	BLUE	1053
2c2	8001/U	90	BLUE	1018
2c3	8001/U	90	BLUE	938
2c4	8001/U	90	BLUE	866
3c1	8001/U	190	BLUE	5371
3c2	8001/U	190	BLUE	5377
3c3	8001/U	90	BLUE	5538

ref.	mat.	kg	color	mm
		D		
d1	8001/U	40	BLUE	713
d2	8001/U	40	BLUE	705
d3	8001/U	40	BLUE	692
d4	8001/U	40	BLUE	674
d5	8001/U	40	BLUE	634
d6	8001/U	40	BLUE	602
d7	8001/U	40	BLUE	564
d8	8001/U	40	BLUE	525
D9	9200	35	WHT	776
D10	9200	35	WHT	669

ref.	mat.	kg	color	mm
		BRAKE		
br1	9200	35	WHT	926
br2	9200	35	WHT	580
br3	9200	35	WHT	804
br4	9200	35	WHT	870
br5	9200	35	WHT	850
br6	9200	35	WHT	638
br7	9200	35	WHT	701
br8	9200	35	WHT	768
br9	9200	35	WHT	674
br10	9200	35	WHT	550
br11	9200	35	WHT	933
br12	9200	35	WHT	933
br13	9200	35	WHT	1033
2BR1	9200	35	WHT	1000
2BR2	9200	35	WHT	633
2BR3	9200	35	WHT	829
2BR4	9200	35	WHT	681
2BR5	9200	35	WHT	916
2BR6	9200	35	WHT	458
3BR1	9200	70	WHT	3628
3BR2	9200	70	WHT	3253
3BR3	9200	70	WHT	2946
BRmain	8001/U	190	ORG	1537
br5.1	TARAX	200	RED	1300

10.7 Gesamtleinenlänge

PEAK 7 – 19

LINES HEIGHT mm

	A	B	C	D	BR
1	7037	7022	7043	7145	7290
2	6939	6922	6912	7016	6987
3	6900	6884	6878	6980	6859
4	6927	6913	6943	7036	6915
5	6833	6818	6832	6930	6738
6	6712	6697	6692	6782	6551
7	6636	6623	6627	6713	6474
8	6614	6604	6649	6723	6530
9	6440		6441	6503	6385
10	6346		6350	6409	6275
11	6286		6304		6207
12	6238		6280		6206
13	6275		6346		6292
14	6181		6200		
15	6176		6214		

RISERS LENGHT mm

	A	A'	B	
	500	500	500	STANDARD
	355	428	500	ACCELERATED

PEAK 7 – 21

LINES HEIGHT mm

	A	B	C	D	BR
1	7284	7268	7281	7386	7536
2	7184	7166	7147	7253	7222
3	7146	7129	7111	7217	7093
4	7175	7160	7181	7275	7150
5	7076	7061	7066	7167	6969
6	6951	6935	6923	7015	6777
7	6874	6860	6856	6945	6698
8	6851	6840	6879	6954	6757
9	6655		6666	6728	6606
10	6557		6571	6632	6493
11	6495		6524		6423
12	6446		6498		6422
13	6483		6567		6512
14	6387		6406		
15	6381		6421		

RISERS LENGHT mm

	A	A'	B	
	500	500	500	STANDARD
	320	405	500	ACCELERATED

PEAK 7 – 23

LINES HEIGHT mm

	A	B	C	D	BR
1	7532	7515	7535	7643	7813
2	7429	7410	7397	7507	7489
3	7390	7373	7361	7470	7355
4	7421	7406	7434	7531	7415
5	7322	7306	7318	7422	7228
6	7194	7177	7169	7264	7029
7	7113	7099	7100	7191	6948
8	7090	7078	7125	7202	7009
9	6900		6902	6962	6854
10	6799		6804	6862	6738
11	6734		6755		6666
12	6684		6729		6665
13	6723		6800		6758
14	6624		6644		
15	6618		6659		

RISERS LENGHT mm

	A	A'	B	
	500	500	500	STANDARD
	320	405	500	ACCELERATED

PEAK 7 – 24

LINES HEIGHT mm

	A	B	C	D	BR
1	7784	7767	7781	7892	8079
2	7678	7658	7640	7752	7745
3	7640	7621	7604	7716	7607
4	7673	7656	7679	7779	7670
5	7568	7551	7560	7667	7477
6	7435	7418	7407	7504	7272
7	7354	7339	7336	7430	7190
8	7331	7319	7361	7441	7254
9	7131		7133	7179	7095
10	7027		7032	7076	6975
11	6960		6981		6901
12	6908		6954		6900
13	6948		7027		6997
14	6844		6865		
15	6838		6881		

RISERS LENGHT mm

	A	A’	B	
	500	500	500	STANDARD
	320	405	500	ACCELERATED

PEAK 7 – 26

LINES HEIGHT mm

	A	B	C	D	BR
1	8092	8073	8090	8205	8420
2	7983	7963	7944	8060	8074
3	7943	7923	7908	8023	7931
4	7978	7961	7988	8091	7997
5	7874	7856	7865	7975	7798
6	7737	7718	7706	7806	7586
7	7651	7636	7632	7728	7501
8	7628	7615	7659	7741	7568
9	7423		7422	7485	7402
10	7314		7317	7378	7278
11	7245		7265		7202
12	7191		7236		7202
13	7233		7313		7302
14	7125		7147		
15	7119		7163		

RISERS LENGHT mm

	A	A’	B	
	500	500	500	STANDARD
	320	405	500	ACCELERATED

10.8 Mindestfestigkeit der Leinen

LINE REFERENCE	SIZE				
	19	**21**	**23**	**24**	**26**
8001U-40	16	18	20	23	25
8001U-50	17	19	22	24	27
8001U-70	22	25	28	31	35
8001U-90	32	36	40	45	50
8001U-130	44	49	55	62	69
8001U-190	71	80	89	100	111
8001U-340	132	149	166	187	207
9200-70	38	43	48	54	60
9200-35	20	22	25	28	31

Minimum resistance values in daN

10.9 Zertifizierung

AIR TURQUOISE | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve
Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reverse parachutes

paragliding by air turquoise

NIVIUK

Classification: **D**

In accordance with standards: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785	PG_2751.2026
Date of issue (DMY):	14.09.2026
Manufacturer:	Niviuk Gliders / Air Games S.L.
Model:	Peak 7 19
Serial number:	PEAK720

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight [kg]	**80**
Minimum weight in flight [kg]	**65**
Glider's weight [kg]	**4.9**
Number of risers	**2+1**
Projected area [m²]	**16.73**

Accessories

Range of speed system [cm]	**14.1**
Speed range using brakes [km/h]	**13**
Total speed range with accessories [km/h]	**32**
Range of trimmers [cm]	**n/a**

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]	**43**

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
C	**A**	**B**	**C**	**A**	**A**	**A**	**C**	**B**	**D**	**A**	**C**	**C**	**C**	**A**	**A**	**A**	**D**	**0**	**B**	**B**	**A**	**0**

AIR TURQUOISE | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve
Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reverse parachutes

paragliding by air turquoise

NIVIUK

Classification: D

In accordance with standards: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785	PG_2721.2026
Date of issue (DMY):	09.09.2026
Manufacturer:	Niviuk Gliders / Air Games S.L.
Model:	Peak 7 23
Serial number:	PEAK723XX

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight [kg]	**100**
Minimum weight in flight [kg]	**85**
Glider's weight [kg]	**5**
Number of risers	**2+1**
Projected area [m²]	**19.11**

Accessories

Range of speed system [cm]	**17.1**
Speed range using brakes [km/h]	**13**
Total speed range with accessories [km/h]	**32**
Range of trimmers [cm]	**n/a**

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]	**46**

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
C	**A**	**B**	**C**	**A**	**A**	**A**	**A**	**B**	**D**	**C**	**A**	**C**	**C**	**A**	**A**	**A**	**B**	**0**	**B**	**B**	**A**	**0**

AIR TURQUOISE | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve
Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reverse parachutes

paragliding by air turquoise

NIVIUK

Classification: D

In accordance with standards: EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 and NfL 2024-2-785	PG_2722.2026
Date of issue (DMY):	09.09.2026
Manufacturer:	Niviuk Gliders / Air Games S.L.
Model:	Peak 7 24
Serial number:	PEAK724XX

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight [kg]	**113**
Minimum weight in flight [kg]	**95**
Glider's weight [kg]	**5.5**
Number of risers	**2+1**
Projected area [m²]	**20.38**

Accessories

Range of speed system [cm]	**17.2**
Speed range using brakes [km/h]	**13**
Total speed range with accessories [km/h]	**32**
Range of trimmers [cm]	**n/a**

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
C	**A**	**B**	**C**	**A**	**A**	**A**	**A**	**B**	**D**	**A**	**A**	**C**	**C**	**A**	**A**	**A**	**B**	**0**	**B**	**B**	**A**	**0**



Niviuk Paragliders
C/ Del Ter 6 - D
17165 La Cellera de Ter - Girona - Spain
+34 972 422 878 | info@niviuk.com
niviuk.com