PEAK 7

Manual de uso &
Datos técnicos



AIRIUK BEYOND THE GLIDE

El placer *de volar rápido*

CATEGORÍAS

CROSS-COUNTRY

COMPETITION

BIENVENIDO

Te damos la bienvenida al equipo y agradecemos la confianza que has depositado en nosotros al elegir un parapente Niviuk.

Nos gustaría que fueras partícipe de la ilusión con la que hemos creado este parapente y de la importancia y cuidado con la que hemos concebido el diseño y la fabricación de este nuevo modelo. Todo ello, con el fin de poderte ofrecer el máximo placer en cada vuelo bajo un parapente Niviuk.

La nueva PEAK 7 es una vela más estable, intuitiva y eficiente, que te permite volar rápido con mayor confianza y comodidad. Disfruta plenamente de cada kilómetro en el aire.

Porque más rendimiento no siempre significa más exigencia.

Estamos seguros de que disfrutarás volando con este parapente y muy pronto descubrirás el significado de nuestra filosofía:

“Dar importancia a los pequeños detalles que construyen grandes cosas”.

A continuación, te ofrecemos el manual de usuario, que recomendamos leer detalladamente.

MANUAL DE USO

Este manual te da la información necesaria para que reconozcas las características principales de tu nuevo parapente.

El manual es de carácter informativo, es decir, no cumple con los requerimientos de instrucción necesarios para poder pilotar una vela de estas características.

La instrucción como piloto se imparte en las escuelas de vuelo autorizadas en cada país, en función de su reglamento.

La habilitación del piloto es potestad de las autoridades aeronáuticas competentes.

Todas las indicaciones proporcionadas en este manual son de carácter informativo con el fin de prevenir al piloto ante situaciones de vuelo adversas y potencialmente peligrosas.

Igualmente, recordamos que es de suma importancia leer a conciencia todos los contenidos del manual de tu nueva PEAK 7.

Un uso indebido del equipo puede causar daños irreversibles al piloto, e incluso la muerte. Ni el fabricante ni el distribuidor pueden asumir la responsabilidad por el mal uso del material. Es responsabilidad única del piloto utilizar su equipo de forma adecuada.

ÍNDICE

01

CARACTERÍSTICAS 5

1.1 ¿PARA QUIÉN? 5
1.2 HOMOLOGACIÓN 5
1.3 COMPORTAMIENTO EN VUELO 6
1.4 TECNOLOGÍAS, CONSTRUCCIÓN Y MATERIALES 6
1.5 ELEMENTOS COMPONENTES 7

02

DESEMPAQUETADO Y MONTAJE 7

2.1 ELECCIÓN DEL LUGAR 7
2.2 PROCEDIMIENTO 7
2.3 MONTAJE AL ARNÉS 7
2.4 TIPO DE ARNÉS 8
2.5 MONTAJE DEL ACELERADOR 8
2.5.1 INSTALACIÓN DEL ACELERADOR 8
2.5.2 CAMBIO DEL CORDINO EN LAS BANDAS 8
2.6 REVISIÓN E HINCHADO EN LLANO 8
2.7 AJUSTE DE LOS FRENOS 8

03

PRIMER VUELO 9

3.1 ELECCIÓN DEL LUGAR 9
3.2 PREPARACIÓN 9
3.3 PLAN DE VUELO 9
3.4 CHEQUEO PRE-VUELO 9
3.5 HINCHADO, CONTROL Y DESPEGUE 9
3.6 ATERRIZAJE 9
3.7 PLEGADO 9

04

EN VUELO 10

4.1 VUELO EN TURBULENCIA 10
4.2 POSIBLES CONFIGURACIONES 10
4.3 VUELO ACELERADO 11
4.4 PILOTAJE SIN FRENOS 11
4.5 NUDOS EN VUELO 11

05

PERDER ALTURA 12

5.1 OREJAS 12
5.2 TÉCNICA B3 12
5.3 BARRENA 12
5.4 DESCENSO DULCE 12

06

MEDIOS ESPECIALES 13

6.1 VUELO A REMOLQUE 13
6.2 VUELO ACROBÁTICO 13

07

CUIDADO Y MANTENIMIENTO 14

7.1 MANTENIMIENTO 14
7.2 ALMACENAJE 14
7.3 REVISIÓN Y CONTROLES 14
7.4 REPARACIONES 14

08

SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD 15

09

GARANTÍA 15

10

ANEXOS 16

10.1 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS 17
10.2 COLORES 18
10.3 MATERIALES 19
10.4 PLANO DE SUSPENTAJE 20
10.5 PLANO DE ELEVADORES 21
10.6 LONGITUD LÍNEAS POR TALLAS 22
10.7 LONGITUD LÍNEAS TOTALES 27
10.8 RESISTENCIA MÍNIMA LÍNEAS DE SUSPENSIÓN 29
10.9 HOMOLOGACIÓN 30

1. CARACTERÍSTICAS

1.1 ¿PARA QUIÉN?

LCross-Country: La PEAK 7 está diseñada para pilotos que buscan recorrer grandes distancias con la máxima eficiencia. Más cómoda y menos exigente, optimiza cada vuelo para sacar el máximo partido a cada momento.

Competición: Una vela dos líneas de altas prestaciones pensada para pilotos experimentados. Su comportamiento estable, incluso acelerada, permite volar rápido con confianza y mantener un alto nivel de rendimiento durante toda la manga.

1.2 HOMOLOGACIÓN

La PEAK 7 se ha presentado a la homologación siguiendo las normativas europeas EN926-2:2013+A1:2021 / EN926-1:2015 y la alemana NfL 2024-2-785.

Todos los test se han realizado en las instalaciones del laboratorio Air Turquoise en Suiza.

Todas las tallas han superado los test de carga, tracción y vuelo sin ningún contratiempo.

El test de carga ha resistido a los 8G de esfuerzo.

El test de tracción ha soportado 1000 daN de choque.

En el test de vuelo el resultado de la homologación coloca la PEAK 7 en todas sus tallas (19, 21, 23, 24 y 26) en la clase:

EN D
NfL D

Recomendamos que solo los pilotos con estas habilitaciones o superiores vuelen este parapente.

La habilitación del piloto es potestad de las autoridades aeronáuticas competentes.

Recomendamos prestar mucha atención al informe del test de vuelo realizado por el laboratorio encargado de la homologación y especialmente a los comentarios del piloto de test, si los hubiese. En el informe se encuentra toda la información necesaria para saber cómo reacciona tu nuevo parapente delante de cada una de las maniobras testadas.

Es importante remarcar que de una talla a otra puede variar el tipo de reacción a la maniobra e incluso dentro de la misma talla a carga máxima o mínima el comportamiento y las reacciones de la vela pueden ser diferentes.

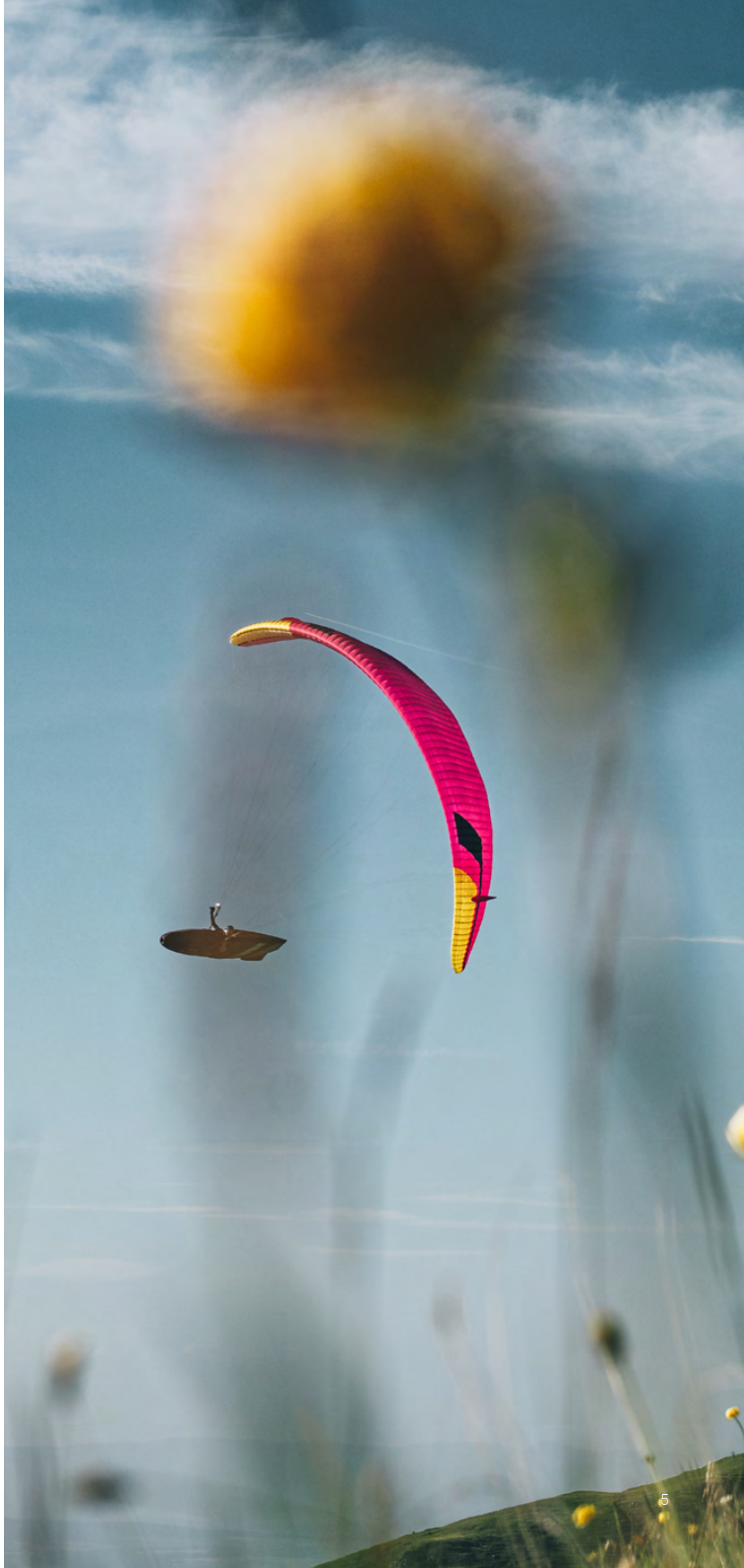
Descripción de las características de vuelo en parapentes nivel EN D:

- Parapentes con exigentes y particulares características de vuelo con reacciones potencialmente violentas en turbulencia y a los errores del piloto. La recuperación al vuelo normal requiere intervención precisa del piloto.

Descripción de las habilidades requeridas por el piloto de clase EN D:

- Diseñado para los pilotos ejercitados en las técnicas de recuperación, que vuelan de forma muy activa, tienen una importante experiencia de vuelo en condiciones de turbulencia, y que aceptan las consecuencias de volar con este tipo de alas.

Para ver el desglose de los test de vuelo y el nº de homologación correspondiente, ver las páginas finales de este manual o visitar el apartado descargas en nuestra web.



1.3 COMPORTAMIENTO EN VUELO

La línea de trabajo con que se desarrolló este nuevo proyecto siguió unos objetivos bien definidos: ofrecer las mejores prestaciones posibles, armonizar las sensaciones y facilitar el vuelo al piloto.

Conseguir un rendimiento óptimo manteniendo el máximo nivel de seguridad. Lograr que el perfil nos transmita la máxima información de manera entendible y cómoda para que el piloto pueda centrarse en armonizar las sensaciones. Y, a través de un pilotaje activo, aprovechar todas las condiciones favorables.

La PEAK 7 es una vela de altas prestaciones diseñada para pilotos experimentados que practican Cross-Country y competición. Homologada en EN D y con una configuración de dos líneas, combina un alto nivel de rendimiento con un comportamiento más estable, intuitivo y eficiente, permitiendo volar rápido con mayor confianza y comodidad.

Su nuevo perfil mejora el planeo, especialmente a alta velocidad, y conserva mejor la energía durante las transiciones. La estabilidad se ha optimizado en todos los ejes, ofreciendo una trayectoria más limpia en turbulencia y reduciendo la necesidad de realizar correcciones constantes. Incluso acelerada, mantiene una estructura sólida y estable, favoreciendo un vuelo eficiente durante largas distancias y mangas de competición.

La PEAK 7 ofrece un pilotaje preciso y directo. La respuesta a los frenos es inmediata y predecible, permitiendo colocar la vela con exactitud en el giro y aprovechar eficazmente las térmicas. Al mismo tiempo, transmite al piloto la información necesaria sobre la masa de aire para identificar buenas líneas y mantener una trayectoria eficiente.

El nuevo diseño con winglets reduce el alabeo y mejora la estabilidad en turbulencia. La vela mantiene una trayectoria más limpia y eficiente, favoreciendo un mejor planeo y rendimiento.

El control mediante las bandas B se realiza con el mando Ergo, desarrollado específicamente para las velas de dos líneas de Niviuk. Este sistema permite gestionar la vela de forma cómoda y precisa durante el vuelo acelerado, facilitando el control de la trayectoria y del perfil sin necesidad de recurrir constantemente a los frenos.

1.4 TECNOLOGÍAS, CONSTRUCCIÓN Y MATERIALES

La PEAK 7 goza de todas las técnicas de construcción y ensamblaje utilizadas en nuestras instalaciones y está construido con la más cuidadosa selección de materiales actuales, dispone de aplicaciones tecnológicas, complementos destinados a mejorar la comodidad del piloto e incrementando rendimiento y seguridad.

El equipo de Niviuk tiene como objetivo la evolución y mejora permanente en todos los productos diseñados. Las tecnologías desarrolladas los últimos años, nos han permitido aportar al deporte velas cada vez más evolucionadas y con mayores prestaciones, en definitiva, velas cada vez mejores. Es en este contexto que hay que destacar las tecnologías que aporta este nuevo modelo.

RAM Air Intake - El sistema RAM Air Intake se basa en orientar hacia dentro las bocas de entrada de aire en el intradós del perfil, de tal forma que éstas permiten una presión interna óptima en todos los ángulos de vuelo. ¿El resultado? Con más presión interna, se absorben mejor las turbulencias, el perfil es mucho más consistente en todo el rango de velocidades, se llega mejor a la velocidad mínima permitiendo al piloto alargar el límite de frenado, hay menos riesgo de colapso y, en definitiva, se tiene más seguridad y control sobre la vela.

La aplicación de la tecnología RAM garantiza que la presión interna de la vela sea óptima y que el perfil mantenga su forma ideal en todas las condiciones de vuelo.

TNT Titanium Technology - Una revolución de la técnica a base de titanio. El uso de Nitinol para construir la estructura interna de la vela permite dibujar un perfil más uniforme y reducir el peso para ganar eficiencia en vuelo. El Nitinol aporta total resistencia a la deformación, al calor o a la rotura. La aplicación del Nitinol ya es una realidad en todas nuestras velas.

Se ha simplificado y optimizado la distribución de las varillas de Nitinol en el borde de ataque. Para mantener la ligereza del parapente, la durabilidad y la compacidad durante el plegado.

SLE Structured Leading Edge - La aplicación de varillas de Nitinol en el borde de ataque conforman el SLE. Esta tecnología proporciona más solidez y estabilidad, ya que mantiene la forma del perfil en todas las fases del vuelo. Así, se aumentan las prestaciones, la eficiencia y la estabilidad, se absorben mejor las turbulencias y la vela es mucho más resistente con el paso del tiempo.

SMC Structured Middle Chord - La aplicación de varillas de Nitinol en la parte media-trasera del perfil forman el SMC. Esta tecnología mantiene la forma de la vela aportando mucha solidez y estabilidad. El perfil queda tenso en todo momento, sin pliegues, y totalmente optimizado para todas las fases de vuelo. Aumenta el rendimiento y hace que la vela sea mucho más duradera en el tiempo.

3DP Pattern Cut Optimization - - Se trata de colocar la tela en cada panel en un único sentido, tomando como referencia su localización en el borde de ataque. Se ha demostrado que, si el patrón de la tela está correctamente alienado a la dirección de los ejes de carga, el material se deforma mucho menos vuelo tras vuelo, por lo que el borde de ataque mantiene mejor la forma y es mucho más duradero con el paso del tiempo.

Con los años, el diseño de nuestras velas de parapente y paramotor ha evolucionado mucho, incidiendo de forma positiva y específica al borde de ataque.

3DL 3D Leading Edge - Consiste en ajustar el material del borde de ataque para evitar el ballooning y las arrugas que se forman en esta zona curvada de la vela. Concretamente, se divide el borde de ataque en “sub-paneles” cosidos en cada uno de los cajones de la parte frontal del parapente. Como resultado, la tensión del material del borde de ataque es perfectamente homogénea, aumentando el rendimiento y la durabilidad de la vela.

DRS Drag Reduction Structure - El DRS tiene como objetivo reducir el gradiente de presión adverso y la resistencia al aire, optimizando la forma aerodinámica de la vela. Con su aplicación, se consigue que la dirección del flujo de aire sea mucho más progresiva en el borde de fuga. De este modo, se aumenta el rendimiento sin disminuir la seguridad ni el control de la vela.

Las mini-costillas están integradas directamente en el borde de fuga, con cortes especiales para incorporarlas a la costura de la vela, consiguiendo un perfil más limpio, eliminando costuras externas y protegiéndolas del desgaste al estar en contacto con el suelo.

RSD Radical Sliced Diagonal - Supone una renovación de la estructura interna de la vela. Incorpora diagonales independientes y eficientemente orientadas, es decir, siguiendo la dirección del tejido. Así, se mejora la resistencia, disminuye el peso total de la vela y se evitan las deformaciones.

Actualmente, para mejorar la distribución del tensionado y reducir el número de puntos de anclaje y líneas, la mayoría de las velas ya tienen estas diagonales, conectadas desde los puntos de anclaje hasta los perfiles adyacentes.

INS Intake Stabiliser - La nueva tecnología INS (Intake Stabiliser) se ha desarrollado específicamente durante la concepción de la PEAK 7. Optimiza el comportamiento de las entradas de aire en el borde de ataque, con el objetivo de mantener una mejor presión interna favoreciendo la entrada del flujo de aire.

Este sistema permite conservar mejor la forma del perfil, reducir las deformaciones y vibraciones, y mantener una estructura más limpia y cohesionada durante el vuelo, favoreciendo la eficiencia aerodinámica.

Con ellas aportamos un gran paso tecnológico en la construcción de las alas y una gran mejora en el confort de vuelo.

Para el proceso de construcción de la PEAK 7 se utilizan los mismos criterios, controles de calidad y estructura que en el resto de la gama. Del ordenador de Olivier a la pieza de tela acabada de cortar no se permite ni el más mínimo error, el corte de cada uno de los elementos de ensamblaje que componen la vela se realiza uno a uno, mediante un trabajo riguroso y extremadamente minucioso. Para el posterior marcaje y enumeración de cada pieza, se utiliza el mismo sistema minucioso, evitando así posibles errores en un proceso muy delicado.

El proceso de ensamblaje es todo un puzle y al usar este método es más fácil de organizar, se economizan recursos y se obtiene un excelente control de calidad. Todos los parapentes Niviuk pasan un control final extremadamente riguroso. Por ejemplo, la campana se corta y ensambla a través de un proceso automatizado que sigue un orden muy estricto donde no hay margen de error.

Finalmente, cada vela se revisa y controla de forma individual.

Se ha usado el mismo tejido que en el resto de la gama, asegurando su garantía de ligereza, resistencia y durabilidad sin pérdida de color.

En el suspentaje se utiliza Dyneema y Aramid sin funda. Los nuevos suspentes superiores están hechos con un nuevo material más resistente al desgaste: Edelrid 9200. Ofrecen una mayor durabilidad sin comprometer las prestaciones.

El diámetro se acomoda en función de la carga de trabajo, buscando el mejor rendimiento con la menor resistencia.

Los suspentes se fabrican semi automáticamente y todas las costuras se rematan bajo la supervisión de nuestros especialistas.

Después del montaje final en la campana, el cono de suspentaje se mide en cada vela de forma individual.

Cada parapente se empaqueta siguiendo las directrices de mantenimiento y conservación de los materiales más avanzados.

Los parapentes Niviuk se construyen con materiales de primera calidad, acordes a las necesidades de rendimiento, durabilidad y homologación exigidos por el mercado actual.
Ver los datos de los materiales en las páginas finales.

1.5 ELEMENTOS Y COMPONENTES

La PEAK 7 se entrega a su propietario con una serie de componentes que son de gran utilidad en el uso y mantenimiento del equipo:

- La NKare Bag, una bolsa de plegado que te permite mantener la vela protegida durante el almacenamiento y el transporte.
- Un kit de reparación con tejido ripstop autoadhesivo.
- La PEAK 7 se entrega con el tirador Ergo de Niviuk, que permite al piloto un control más cómodo, ergonómico y eficiente gracias al pilotaje directo sobre las bandas B.
- La mochila Kargo 180 para las tallas PEAK 7 20, 21, 23 y 24. Esta no se incluye por defecto en el pack, pero es recomendable su compra. Nos permite transportar todo el equipo cómodamente y sin problemas de espacio.
- La mochila Kargo 220 para la talla PEAK 7 26. Esta no se incluye por defecto en el pack, pero es recomendable su compra. Nos permite transportar todo el equipo cómodamente y sin problemas de espacio



2. DESEMPAQUETADO Y MONTAJE

2.1 ELECCIÓN DEL LUGAR

Para el desempaquetado y el montaje, recomendamos que se realice en una pendiente escuela o en un área llana y despejada, sin excesivo viento y libre de obstáculos que permita realizar el reconocimiento del equipo siguiendo todos los pasos hasta terminar hinchando la PEAK 7.

Se recomienda que todo el proceso sea supervisado por un instructor o vendedor, ya que solo ellos podrán resolver cualquier duda de una manera segura y profesional.

2.2 PROCEDIMIENTO

Sacar el parapente de la mochila, abrirlo y desplegarlo, extendiéndolo con las líneas por encima del intradós y orientado hacia la dirección del hinchado, revisar que la tela y el suspentaje no presenten anomalías y verificar el correcto cierre de los maillones de unión de los suspentes a las bandas. Identificar y ordenar las líneas A y B, los frenos y las bandas correspondientes en la posición correcta, comprobando que no tengan enganches ni nudos.

2.3 MONTAJE AL ARNÉS

Las bandas de la PEAK 7 disponen de colores indicativos para cada lado.

- Derecha: verde
- Izquierda: rojo

Esta identificación facilita su uso, identifica cada lado ayudando en la lateralización y evita errores en el montaje.

Posicionar correctamente las bandas en los mosquetones de la silla, de manera que las bandas y líneas, queden libres de vueltas y correctamente ordenadas. Verificar el correcto cierre del sistema de enganche utilizado.

(!) La PEAK 7 tiene bandas con longitudes diferentes dependiendo de la talla. Los diferenciales de las bandas de la talla 19 son distintos a las demás. En el resto de las tallas (21, 23, 24 y 26) las bandas son iguales e intercambiables, cosa que NO pasa en la talla 19.

2.4 TIPO DE ARNÉS

La PEAK 7 acepta todos los tipos de silla actuales. En caso de que la silla utilizada tuviera cinta central ajustable, recomendamos ajustarla a la distancia de homologación, que varía según la talla. Ver homologación.

Se debe tener en cuenta que un mal ajuste de la separación entre los mosquetones puede afectar al control de la vela; una excesiva separación da más sensaciones, pero se corre el riesgo de afectar a la estabilidad de la vela; al contrario, una separación demasiado escasa da más estabilidad, pero con la pérdida de sensaciones y de un riesgo de twist en caso de una plegada muy violenta.

2.5 MONTAJE DEL ACELERADOR

El acelerador es un sistema de aumento de velocidad no permanente que se consigue con la modificación del calado. El sistema de aceleración ya instalado de serie en las bandas no es modificable y corresponde a las medidas y topes establecidos por la homologación.

La PEAK 7 incluye un sistema de acelerador con un recorrido máximo según su talla (ver acelerador al máximo). El sistema de aceleración se acciona empujando con los pies la "barra del acelerador" -no entregada de serie en este modelo- que el piloto deberá instalar conectándola al sistema de aceleración en las bandas (Ver 2.5.1: "Instalación del acelerador").

El sistema de aceleración utilizado es un sistema de acción/reacción: Partimos de un punto neutro y cuando presionamos sobre la barra de pie, aceleramos. En función de la presión podemos dosificar la velocidad deseada. Cuando dejamos de ejercer presión, el acelerador retorna al punto neutro inicial.

El acelerador es eficaz, sensible y preciso. Está habilitado perfectamente para que se use en vuelo a voluntad del piloto. Con la posición neutral se obtiene una velocidad y planeo estándar. En cambio, con el acelerador al máximo se obtiene velocidad máxima y se degrada el planeo.

- Punto neutro del acelerador: Las bandas A y B permanecen alineadas.
- Acelerador al máximo: La diferencia entre bandas A-B es de 145 mm para la talla 19, y de 180 mm para el resto de las tallas (21, 23, 24 y 26).

(!) ATENCIÓN! Toda acción sobre el acelerador implica cambios sobre la velocidad, pero también sobre las reacciones de la vela. Para más información, ver la homologación.

2.5.1 INSTALACIÓN DEL ACELERADOR

Entendemos por acelerador la barra de pie que el piloto accionará para acelerar, junto con las dos líneas que lo unen a la instalación fija de las bandas. Una vez decidido el tipo de "barra de acelerador" que se desea utilizar, es necesario proceder a su instalación. A considerar:

- El piloto puede utilizar el tipo "barra de acelerador" que considere oportuno en función del tipo de arnés utilizado y sus preferencias.
- Este complemento es desmontable para facilitar su conexión y/o desconexión a las bandas y su respectiva regulación.
- Para la instalación a través del arnés se deberán seguir las instrucciones del fabricante del arnés. La mayoría de los arneses ya disponen de una instalación a tal efecto.
- La conexión estándar se realiza mediante el gancho Brummel en que se enfrentan las dos ranuras para entrelazarlas, asegurando su uso y conexión/desconexión. Sin embargo, se puede utilizar cualquier sistema de empalme que sea seguro.

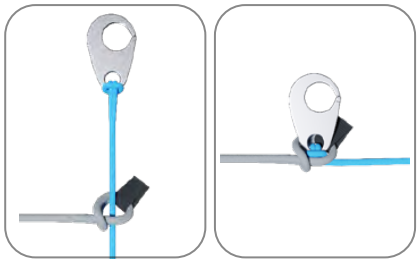


Gráfico 1. Conexión del acelerador mediante el paso del gancho Brummel.

2.5.2 CAMBIO DEL CORDINO EN LAS BANDAS

A pesar de disponer de poleas especificas con cojinetes para reducir la fricción al mínimo, la frecuencia con la que se utiliza el acelerador puede provocar su deterioro y que, si se daña, sea necesario reemplazarlo.

Por este motivo, en todos los modelos de Niviuk el cordino "bandas" es totalmente desmontable y fácilmente sustituible. El piloto puede utilizar el gancho Brummel, no utilizarlo, sacarlo, utilizar otro tipo de enganche, etc. Incluso está preparado para que las líneas de la barra pie del acelerador se fijen directamente en la instalación de las bandas sin utilizar el cordino bandas. Este último paso hace que la conexión/desconexión sea más laboriosa, pero permite realizar el máximo recorrido sin obstáculos que impidan el deslizamiento, muy útil en algunos modelos de arneses.

2.6 REVISIÓN E HINCHADO EN LLANO

Una vez revisado todo el equipo y comprobar que las condiciones de viento son las apropiadas, podemos practicar en tierra el hinchado de la PEAK 7 tantas veces como sea necesario hasta familiarizarnos con su comportamiento. El hinchado de la PEAK 7 es fácil y no requiere de una sobrecarga de energía. Se hinchará realizando una suave presión con el cuerpo, mediante el arnés y ayudando el movimiento con las bandas "A", sin tirar de ellas, sólo acompañando el movimiento natural de subida. Una vez la vela se posicione a las 12, bastará un control con los frenos para retenerla sobre nuestra cabeza.

2.7 AJUSTE DE LOS FRENOS

Las líneas principales de los frenos se regulan en fábrica con la medida preestablecida en la homologación, esta regulación puede variarse para adaptarla al tipo de pilotaje de cada piloto. No obstante, es recomendable volar con la regulación original durante un periodo de tiempo lo suficientemente largo para habituarse al comportamiento original de la PEAK 7. En caso de que fuera necesario modificar la regulación, se debe aflojar el nudo, deslizar la línea por la manija del freno hasta el punto deseado y volver a ajustar el nudo con firmeza. La regulación la debe realizar personal cualificado, siempre comprobando que la modificación no comprometa el borde de fuga, dejándolo FRENADO y que ambos lados queden simétricos. El As de Guía o el Ballestrinque son los nudos más aconsejados para fijar los frenos.

Al cambiar la longitud de los frenos, se debe comprobar que estos no actúen cuando se usa el acelerador. Cuando se acelera, el parapente rota sobre la banda B haciendo que el borde de fuga quede más elevado. Se debe comprobar que el freno está ajustado también a esa longitud extra de la aceleración. Con la deformación de la vela se corre el riesgo de generar turbulencias y provocar un colapso.

3. PRIMER VUELO

3.1 ELECCIÓN DEL LUGAR

Para realizar el primer vuelo, recomendamos ir acompañado por un instructor certificado y elegir una pendiente suave (escuela) o tu zona de vuelo habitual.

3.2 PREPARACIÓN

Para la preparación, realizar el procedimiento del apartado desempaquetado y montaje.

3.3 PLAN DE VUELO

Es necesario elaborar un plan de vuelo previo, para evitar posibles errores en la toma de decisiones.

3.4 CHEQUEO PRE-VUELO

Una vez listos y antes de despegar, se debe realizar otro chequeo del equipamiento, montaje correcto y líneas libres de enganches o nudos. Comprobar que las condiciones son las apropiadas para nuestro nivel de vuelo.

3.5 HINCHADO, CONTROL Y DESPEGUE

Se recomienda realizar una acción de hinchado suave y progresiva, el hinchado de la PEAK 7 es fácil y no necesita energía de más. No tiene tendencia a adelantarse, lo que permite una fase de hinchado sin agobios, dando paso a una fase de control con tiempo suficiente para tomar la decisión de aceleración y despegue cuando el piloto lo desee.

Siempre que el viento lo permita, se aconseja el despegue de cara a la vela, de esta manera podemos hacer un chequeo visual con más garantías. La PEAK 7 es especialmente fácil de controlar con vientos “fuertes”. Para volar, vientos de 25 a 30 Km/h son considerados fuertes.

La preparación de la vela y su disposición en la zona de despegue es de fundamental importancia. Para garantizar un buen despegue se debe elegir la zona apropiada en función de cómo entre el viento y poner el parapente como si formara parte de un gran círculo, respetando así la forma de la campana en vuelo.

3.6 ATERRIZAJE

La PEAK 7 tiene un excelente aterrizaje, transforma la velocidad en sustentación a medida que el piloto lo solicita, permitiendo ligeros márgenes de error. No es necesario dar vueltas a los frenos para obtener más eficacia en el frenado, tiene un excelente aterrizaje, transforma la velocidad en sustentación a medida que el piloto lo solicita, permitiendo un enorme margen de error. No es necesario dar vueltas a los frenos para obtener más eficacia en el frenado.

3.7 PLEGADO

La PEAK 7 dispone de un borde de ataque muy complejo, hecho de distintos materiales que requieren ser tratados con cura. Por lo tanto, utilizar un método de plegado correcto es muy importante para alargar la vida del parapente.

La vela debería doblarse en acordeón, poniendo los refuerzos del borde de ataque completamente planos los unos contra los otros. Este método mantendrá la vela en buen estado sin perjudicar su perfil ni sus prestaciones. Se debe prestar atención a que los refuerzos no estén torcidos o doblados. No es necesario un plegado muy apretado, ya que puede dañar el tejido o las líneas.

En Niviuk hemos diseñado la NKare Bag y la ZipNkare. Ambas son bolsas de plegado que te asisten a plegar rápidamente el parapente, manteniendo el perfil y la integridad de sus estructuras internas en perfectas condiciones.

La NKare Bag, que se entrega de serie con la PEAK 7, te guiará en el proceso de doblado permitiéndonos recoger las costillas unas sobre las otras en el eje longitudinal “en acordeón”, y luego te permitirá realizar de manera sencilla los dobles transversales que cada modelo requiera. Este sistema de plegado garantiza que tanto el tejido como los refuerzos de la estructura interna se mantienen en perfectas condiciones. La ZipNkare, por su lado, realiza exactamente el mismo procedimiento de plegado y, a través de un cierre con cremallera, se convierte en un maletín mucho más fácil de transportar.



4. EN VUELO

Recomendamos prestar mucha atención al informe de la prueba de vuelo realizado por el laboratorio encargado de la homologación. En él encontraremos toda la información necesaria para saber cómo reacciona nuestra PEAK 7 delante de cada una de las maniobras testadas.

Es importante remarcar que dependiendo de la talla puede variar la manera de afrontar la maniobra, o incluso dentro de la misma talla el comportamiento y las reacciones de la vela pueden ser diferentes, estando a carga máxima o mínima.

Disponer del conocimiento que nos proporciona el laboratorio a través del test de vuelo es fundamental para saber cómo afrontar estas posibles situaciones.

Recomendamos que el aprendizaje de estas maniobras se realice bajo el control de una escuela capacitada.

4.1 VUELO EN TURBULENCIA

La PEAK 7 dispone de un excelente perfil para afrontar las turbulencias con las mejores garantías. Tiene una gran estabilidad en todo tipo de condiciones, y una excelente reacción en vuelo pasivo, lo que nos dará una gran seguridad en condiciones turbulentas.

Igualmente, todo parapente requiere de un pilotaje acertado para cada condición, siendo el piloto el último factor de seguridad.

Recomendamos tener una actitud de pilotaje activo en situaciones de turbulencias, accionando en la medida justa para mantener el control de la vela y evitando que se cierre, pero permitiendo que se reestablezca la velocidad necesaria para su funcionamiento después de cada corrección.

No se debe permanecer demasiado tiempo en una acción de corrección (frenado), ya que predisponemos al parapente a situaciones críticas de funcionamiento. En caso de necesitar controlar, se debe accionar y reestablecer la velocidad.

4.2 POSIBLES CONFIGURACIONES

Recomendamos que el aprendizaje de las maniobras sea realizado bajo el control de una escuela capacitada. El piloto deberá adaptarse en todo momento a la acción que ejerce sobre los frenos en función de la carga alar con la que vuele, evitando el sobre pilotaje.

Es importante señalar que, de una talla a otra, el tipo de reacción de la maniobra puede variar, incluso dentro de una misma talla con la carga máxima o mínima, el comportamiento y las reacciones pueden ser diferentes.

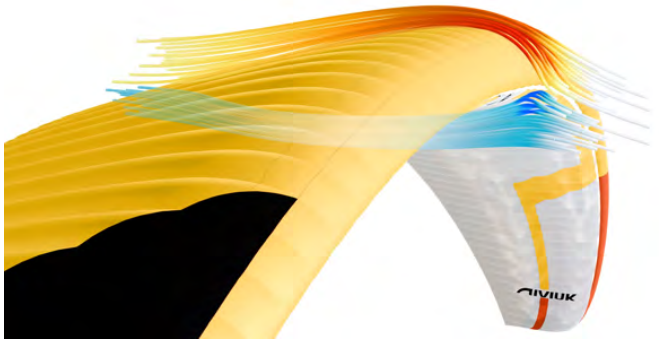
En el test, encontrará toda la información necesaria sobre cómo hacer frente a su nueva vela en cada una de las maniobras de prueba. Tener esta información es crucial para saber cómo reacciona la vela con estas maniobras en un vuelo real y así poder afrontar las situaciones con la mayor seguridad posible.

Plegada asimétrica

A pesar de la gran estabilidad del perfil de la PEAK 7, en situaciones de turbulencias muy marcadas puede producirse en algún caso una plegada de un lado de la vela (asimétrica), generalmente cuando el piloto no anticipa la corrección. En este caso, el parapente nos transmitirá una pérdida de presión, a través del comando y del arnés. Para evitar que se cierre, se debe realizar una acción de freno del lado comprometido para aumentar el ángulo de incidencia y evitar que acabe plegando. Si se produce una plegada, la PEAK 7 no tiene una reacción brusca, así que el giro será muy gradual y fácil de controlar, inclinando el cuerpo hacia el lado abierto para evitar que se incremente el giro y mantener la trayectoria. De ser necesario, aplicar un poco de freno del mismo lado. Normalmente, la plegada se reabre sola, pero si esto no ocurriese, se debe accionar el freno firme y profundamente (100%) del lado de la plegada. Es posible que debamos repetir la acción, hasta que se reabra el lado cerrado, evitando no frenar de más el lado que permanece abierto (control de giro) y dejando recuperar la velocidad de vuelo una vez que se abre la plegada.

Plegada frontal

En condiciones de vuelo normal, la PEAK 7 está muy lejos de que se produzca una plegada frontal, ya que el perfil está diseñado para volar con mucha tolerancia a los cambios bruscos de incidencia. Puede producirse en condiciones de muchas turbulencias, en la entrada o salida de ascendencias fuertes o bien usando el acelerador sin adaptarse a la masa de aire. Generalmente, se reabre sola sin tendencia al giro, pero podemos accionar simétricamente ambos frenos un instante, en una acción rápida y profunda, para ayudar a la reapertura y dejando los frenos inmediatamente para recuperar la velocidad óptima de vuelo.



Barrena plana

Esta configuración (giro negativo) queda lejos de las posibilidades de vuelo normal de la PEAK 7, aunque una serie de acciones (giros), desde una situación de muy baja velocidad (volar muy frenado), puede comprometer el funcionamiento del parapente. No es fácil dar recomendaciones sobre la barrena plana, ya que dependerá de la naturaleza de la misma, pero es necesario saber que hay que reestablecer la velocidad de aire relativo sobre la vela, dejando ir los frenos progresivamente y permitiendo que aumente la velocidad. La reacción normal será de una abatida lateral, con tendencia a girar no más de 360º para reestablecer el vuelo normal.

Parachutaje

La tendencia a entrar o quedarse en parachutaje está eliminada en la PEAK 7.

Esta configuración queda muy lejos de las posibilidades de este parapente. En caso de que ocurriera, la sensación será de que el parapente no avanza, con cierta inestabilidad y falta de presión en los frenos, aunque aparentemente la campana estará hinchada a la perfección. Lo correcto es dejar ir los frenos y empujar las bandas A (acelerar) hacia el frente o bien inclinar un poco el cuerpo hacia un lado SIN FRENAR.

Pérdida

La posibilidad de entrar en pérdida en vuelo normal es remota en la PEAK 7. Puede producirse por volar en condiciones de turbulencias fuertes y a una velocidad demasiado baja mientras se intentan una serie de acciones en esta situación (sobre mandar).

Para provocar una pérdida, se debe llevar el parapente a la velocidad mínima de vuelo frenando simétricamente al 100% durante unos segundos. El parapente caerá hacia atrás y se estabilizará sobre el piloto con cierto péndulo, que dependerá de la forma en que se realice la maniobra.

En el momento de comenzar la pérdida no se debe dudar y soltar la acción en mitad de la maniobra, ya que en este caso el parapente abatirá con gran fuerza, pudiendo quedar por debajo del piloto. Debemos mantener la acción unos segundos hasta que se estabilice en vertical.

Para recuperar la configuración de vuelo, liberamos los frenos de forma progresiva y simétrica, ganando velocidad y dejando ir los frenos una vez que la vela llegue a su punto máximo de adelantamiento. La vela experimentará una abatida que es necesaria para reestablecer la velocidad de aire relativo. No se debe frenar de más en ese momento, ya que el parapente necesita coger velocidad para salir de la pérdida. Si es necesario controlar una posible plegada frontal, hay que frenar simétricamente un instante y dejar ir, aún con la vela adelantada.

Corbata

Una corbata puede aparecer después de una plegada asimétrica, cuando la punta de la vela queda "enganchada" entre las líneas. Esta situación puede provocar una entrada en giro bastante rápida, dependiendo de la naturaleza de la misma. Se corrige igual que en la plegada asimétrica, controlando la entrada en el giro, accionando el freno contrario e inclinando el cuerpo. Después, se debe ubicar la línea que va al estabilo (punta de ala) del lado encorbatado, que está identificada por otro color y corresponde a la línea de la banda A'.

Tiramos de esa línea hasta tensarla para liberar la corbata. Si no se consigue liberarla, debemos seguir volando hacia el primer aterrizaje, controlando la trayectoria con el cuerpo y con un poco de freno. Debemos tener cuidado cuando realizamos acciones para liberar la corbata cerca del relieve o de otros parapentes, ya que podemos perder el control de la trayectoria.

Sobre mando

La mayoría de los incidentes de vuelo en parapente son causados por las malas decisiones y acciones del piloto, que resultan en configuraciones anormales de vuelo (cascada de incidentes). Debemos tener en cuenta que sobre mandar la vela sólo la llevará hasta niveles críticos de funcionamiento. La PEAK 7 está diseñada para que siempre intente recuperar el vuelo normal por sí sola, no intentes accionarla de más.

Normalmente, el sobre mando no se debe al tipo de acción ni a la intensidad de la misma, sino a cuánto tiempo mantenemos dicha acción. Después de cada acción, debemos permitir que el perfil pueda reestablecer la velocidad normal de vuelo.

4.3 VUELO ACELERADO

El perfil de la PEAK 7 está diseñado para volar con mucha estabilidad en todo su margen de velocidades. Acelerar será de utilidad en situaciones de viento fuerte o en descendencias muy marcadas.

Con la aceleración, el perfil del parapente queda más expuesto a posibles turbulencias y más cerca de una plegada frontal. Si notamos una pérdida de presión, debemos liberar el acelerador y accionar un poco los frenos para aumentar la incidencia de la vela, recordando que siempre se debe restablecer la velocidad de vuelo después de la corrección.

No se recomienda el uso del acelerador cerca del relieve ni en condiciones de mucha turbulencia. En caso de necesitarlo, se debe dosificar su uso, dejándolo ir cuando se pierde presión y equilibrando la acción con los frenos. Lo que significa un pilotaje activo sobre el acelerador.

4.4 PILOTAJE SIN FRENOS

Si por cualquier motivo los frenos de tu PEAK 7 no están operativos, tienes que pilotar la vela tirando suavemente de las bandas B y usar el peso de tu cuerpo para dirigir la vela hacia el aterrizaje. Estas bandas no tienen mucha presión, así que hay que ir con cuidado de no pasarse al tirar de ellas porque podríamos provocar una pérdida o negativo. Para aterrizar, cogeremos la máxima velocidad posible y antes de llegar al suelo tiraremos de las dos bandas B simétricamente. Este tipo de frenado no es tan efectivo como lo son los frenos, así que el aterrizaje se realizará a mayor velocidad.

4.5 NUDOS EN VUELO

La mejor manera de evitar nudos o enredos es una buena revisión del suspentaje antes del hinchado de la vela en el despegue. Si antes de despegar ves que hay un nudo, deja de correr inmediatamente y no despegues.

En caso de que hayas despegado con un nudo, deberás corregir la inclinación cargando todo el peso en la silla del lado contrario al nudo y usar el freno de este mismo lado. Se puede tirar suavemente del freno que hay en el lado del nudo para ver si éste sale, o bien identificar la línea comprometida y tirar de ella, haciéndolo siempre apartados del relieve. En caso de que el nudo esté demasiado apretado y no salga, hay que volar con cuidado y de forma segura hasta el aterrizaje más cercano. Mucho cuidado al intentar sacar el nudo, no hay que tirar muy fuerte del freno, ya que la posibilidad de que la vela entre en pérdida o negativo es mayor. Antes de intentar sacar el nudo, asegúrate de que no hay pilotos volando cerca.



5. PERDER ALTURA

Perder altura rápidamente es un recurso muy importante en determinadas situaciones. El método apropiado a utilizar para descender rápido depende de cada situación.

Recomendamos que el aprendizaje de estas maniobras sea realizado bajo el control de una escuela capacitada.

5.1 OREJAS

Las orejas son una forma de descenso moderado -3 a -4 m/s, en que la velocidad suelo disminuye de 3 a 5 km/h y se limita el pilotaje. También aumenta el ángulo de incidencia y la carga alar sobre la superficie que queda abierta.

Para realizarlas toma la línea de la banda A' de ambos lados, lo más alto que puedas y tira hacia afuera y abajo. Notarás que la vela se pliega por las puntas, que es la línea 3a3 en la PEAK 7.

Para reestablecer la velocidad horizontal y el ángulo de incidencia, podemos acelerar cuando entren las orejas.

Mantén las orejas el tiempo necesario para perder la altura deseada.

Para reabrir la vela, suelta las líneas. Si no se abre sola, frena primero de un lado y luego del otro. Se recomienda una reapertura asimétrica para no comprometer el ángulo de incidencia, especialmente cerca del suelo y en turbulencias.

¡Atención al riesgo de pérdida!

Al ir a buscar el suspente "3a3" para hacer orejas, sin querer, se actúa también sobre los frenos. Sucede lo mismo cuando tenemos el suspente "3a3" recogido y mantenemos las orejas puestas. Con ello, se provoca una disminución de la velocidad, ya que esta maniobra va frenando la vela.

Los parapentes diseñados con una bóveda muy pronunciada, como la PEAK 7, aumentan la resistencia al aire cuando se practica con ellos la maniobra de las orejas. Como la vela es muy arqueada, las orejas no se pliegan bajo el intradós, si no que "cuelgan" boca abajo, lo que implica una mayor resistencia al aire.

La PEAK 7 presenta un diseño con poca cuerda, lo que es muy bueno para el vuelo en general, pero puede ser problemático al realizar orejas. La misma amortiguación del poco suspentaje, puede complicar el retomo de la velocidad normal de vuelo después de un aumento elevado del ángulo de incidencia. Con la resistencia al aire de las orejas añadida, aún se complica más.

Todas estas particularidades, asociadas a condiciones térmicas poco favorables o turbulentas, pueden concluir en una entrada en pérdida inesperada.

Para evitar una entrada en pérdida inesperada al hacer orejas, simplemente se debe utilizar el acelerador hasta la mitad (50% es suficiente). Así, se aumenta la velocidad, disminuye el ángulo de incidencia y se mantiene la velocidad suficiente para evitar entrar en la pérdida. Es importante recordar que no se debe ejercer ninguna acción sobre los frenos al hacer orejas.

El riesgo de pérdida en la PEAK 7 no significa que no se puedan hacer las orejas, solo se está indicando una pauta a seguir para prevenir esta situación y poder solucionarla en vuelo.

5.2 TÉCNICA B3

La Técnica B3 es una maniobra de descenso rápido que permite alcanzar una tasa de caída de entre 5 y 6 m/s, manteniendo una velocidad elevada y un vuelo estable.

Para ejecutarla, localiza la línea 3C3 y tira de ella como si fueras a realizar las orejas, hasta que el estabilo se desplace hacia atrás. Inicialmente, la velocidad disminuirá y las puntas de la vela retrocederán ligeramente. A continuación, la velocidad aumentará hasta estabilizarse.

Recomendamos utilizar el acelerador durante toda la maniobra. La dirección puede controlarse del mismo modo que con las orejas.

Para salir de la maniobra, suelta progresivamente las líneas. La vela recuperará su configuración y tasa de descenso normales, con una ligera abatida.

(!) ¡ATENCIÓN! Practica esta maniobra por primera vez en condiciones suaves y con suficiente altura. Es necesario familiarizarse con su comportamiento antes de utilizarla en vuelo.

5.3 BARRENA

Ésta es la maniobra más efectiva para perder altura rápidamente. Puede alcanzar grandes velocidades con el incremento de la fuerza G, llegando a provocar la pérdida de la orientación y hasta del conocimiento. Por ello, se recomienda realizar la maniobra de forma gradual y con altura, adecuando la resistencia del piloto al incremento de fuerza y su capacidad para interpretar la maniobra.

Para iniciar la maniobra se debe inclinar el cuerpo y frenar suavemente del mismo lado. Puedes regular la intensidad del giro frenando un poco el lado externo.

La velocidad máxima de giro de un parapente puede llegar a -20m/s, equivalente a 70Km/h de velocidad vertical y quedar estabilizada en espiral a partir de 15m/s. Por este motivo, es muy importante conocer y practicar la forma de salir.

Para salir de la maniobra, debemos liberar la acción progresivamente, frenar e inclinar el cuerpo brevemente hacia el lado contrario del giro y parando cuando se empiece a salir del giro.

La acción de salida se debe realizar gradual y suavemente para poder registrar los cambios de presiones y velocidades.

Como consecuencia de la salida y dependiendo de la forma en que se realice, el parapente puede experimentar un péndulo con una abatida lateral por un momento.

Realiza estas acciones de manera moderada y con suficiente altura.

5.4 DESCENSO DULCE

Al usar esa técnica no se debe tener prisa por bajar y se permanecerá en una fase de vuelo normal, sin forzar ni el material ni al piloto. Se trata de localizar las zonas de aire descendente y girar como si se tratase de una térmica, pero con la intención de descender.

Siempre hay que tener en cuenta el sentido común, que debe alejarnos de las zonas aerológicamente peligrosas cuando buscamos las zonas adecuadas para el descenso. Ante todo, la seguridad.

6. MEDIOS ESPECIALES

6.1 VUELO A REMOLQUE

La PEAK 7 no presenta ningún inconveniente para el vuelo a remolque. Es necesario realizar y seguir los pasos de la tracción con un equipo y personal certificado. El hinchado debe realizarse de la misma manera que en el vuelo normal.

En el caso de necesitar correcciones en el alineado, es importante trabajar con un recorrido corto en los frenos, especialmente al principio del remolcado. Dado que la vela está sometida a una velocidad lenta y con un ángulo en positivo, debemos realizar toda corrección con la máxima suavidad posible para evitar acercarnos a la pérdida.

6.2 VUELO ACROBÁTICO

Aunque la PEAK 7 ha sido probada por pilotos acrobáticos expertos y en todo tipo de situaciones extremas, NO ha sido diseñada para el vuelo acrobático y NO recomendamos su uso en este tipo de vuelo.

Se consideran maniobras extremas o acrobáticas todas aquellas que impliquen un pilotaje fuera del vuelo normal. Para aprender de forma segura las maniobras acrobáticas, se debe asistir a los cursos sobre el agua impartidos por un equipo de profesionales. Al realizar maniobras extremas, someterás tanto a la vela como a tu cuerpo a fuerzas centrífugas que pueden llegar hasta los 4 o 5 G, desgastando el material mucho más rápidamente que con el vuelo normal.



7. CUIDADO Y MANTENIMIENTO

7.1 MANTENIMIENTO

El cuidado de tu equipo te asegura su correcto funcionamiento. Con independencia de las revisiones generales, aconsejamos un cuidado activo del equipo.

Una revisión pre-vuelo del material es obligatorio antes de cada vuelo.

Si tienes algún imprevisto en las áreas donde el material es más susceptible a recibir daños, debes revisarlo y actuar en consecuencia.

En Niviuk apostamos firmemente por convertir la tecnología en un valor accesible para todos los pilotos. Por eso, nuestras velas están equipadas con los últimos avances tecnológicos. Gracias a las nuevas tecnologías obtenemos más seguridad y rendimiento, cosa que nos exige un mayor cuidado del material.

(!) ATENCIÓN: Es importante evitar cualquier tipo de golpe o fricción con el suelo en el borde de ataque de la vela. Esta parte está reforzada con varillas de Nitinol muy duraderas y resistentes que se pueden reemplazar fácilmente. Arrastrar y/o golpear el borde de ataque puede causar graves daños al tejido, mucho más complicado y costoso de reparar.

Ni el tejido ni las líneas necesitan lavarse. Si se ensucian se pueden limpiar usando un paño humedecido con agua, sin utilizar productos químicos.

En caso de mojarse, la vela debe secarse en un lugar sin humedad, debidamente ventilado y sin exposición solar.

La luz solar daña los materiales anticipando su envejecimiento. No dejes tu parapente expuesto al sol de forma innecesaria, ni en el despegue ni en el aterrizaje. Guárdalo siempre debidamente.

Si utilizas la vela en la arena, intenta que ésta no entre por las bocas del borde de ataque, y al final del vuelo quita toda la que haya entrado. Las aperturas de limpieza en las puntas de la vela te facilitarán este trabajo.

Si la vela se moja con agua salada, deberás sumergirla en agua dulce y secarla en un lugar ventilado y sin exposición solar.

7.2 ALMACENAJE

Guarda tu equipo en un lugar fresco, seco y sin contacto con disolventes, combustibles o aceites.

No se recomienda guardarlo en el maletero del coche, ya que las temperaturas al sol pueden ser muy elevadas. Por ejemplo, una mochila al sol puede llegar a los 60ºC en su interior.

NO se debe aplicar peso encima del equipo.

En el almacenaje es muy importante realizar un plegado correcto: la vela debe estar bien plegada y guardada.

En caso de almacenaje a largo plazo, se aconseja que no esté comprimida y que, en la medida de lo posible, se guarde de forma holgada y sin contacto directo con el suelo. Las humedades y las calefacciones pueden deteriorar el equipo.

7.3 REVISIÓN Y CONTROLES

Siguiendo las directrices de la homologación, debes revisar tu PEAK 7 periódicamente cada 24 meses o cada 100 horas de vuelo, lo que suceda primero.

Aconsejamos firmemente que todas las acciones sobre el parapente estén asesoradas y sean realizadas por profesionales.

Sólo de esta manera podrás garantizar el correcto funcionamiento de tu PEAK 7 y mantener la homologación a través del certificado de revisión.

De todos modos, antes de cada vuelo realiza siempre un chequeo preventivo a todo el equipo.

La PEAK 7 está diseñada y producida con suspentes sin funda. Su resistencia se encuentra dentro de los estándares de este tipo de líneas. Su durabilidad está garantizada y su resistencia a los UV es una de las más elevadas en este tipo de suspentes.

Además, los nuevos suspentes superiores están hechos con un nuevo material más resistente al desgaste: Edelrid 9200. Ofrecen una mayor durabilidad sin comprometer las prestaciones.

Las líneas Aramid están hechas de un nuevo material con revestimiento impermeable (Magix Pro Dry), que facilita el desenredo de los nudos y simplifica la preparación del suspentaje antes de salir a volar.
No obstante, para mantener las prestaciones de serie de la vela, es necesario mantener el calado ajustado constantemente.

En términos generales, las longitudes de las líneas van cambiando con el uso del parapente. Por este motivo recomendamos realizar un chequeo del calado pasadas las primeras 30 horas de vuelo, aproximadamente. Las horas o las acciones a realizar en la reparación de los suspentes podrán variar en cada vela dependiendo de las condiciones de cada zona de vuelo, región climática, temperatura, humedad, tipo de terreno, carga alar, etc.

Gracias a la experiencia adquirida y al control exhaustivo que nuestro equipo de I+D realiza sobre las velas, disponemos de la información necesaria para poder definir cómo es el comportamiento real del suspentaje. Con estos controles podemos mantener nuestra ala con el calado óptimo durante más vuelos sin que pierdan prestaciones ni rendimiento debido al uso.

El detalle más importante a controlar y/o reparar en los suspentes son los llamados “loops” (nudos). En algunos modelos, como puede ser el caso de la PEAK 7, las velas se entregan de serie con “loops” ya instalados. Estos deberán ajustarse en función de las necesidades del calado en cada momento.

Nunca se debe ajustar una vela en función de los parámetros aplicados a otra vela igual. Cada ajuste debe ser adaptado y personalizado para cada ala en cuestión, como resultado de un análisis realizado por personal especializado y autorizado.

7.4 REPARACIONES

Si se producen pequeñas roturas en el tejido y siempre que ninguna costura esté dañada, podrás reparar el equipo tú mismo de forma provisional utilizando el tejido adhesivo entregado con el kit de reparación.

Cualquier otra rotura deberá ser reparada lo antes posible por un taller especializado o personal capacitado para ello.

Si se detectan rozaduras o cualquier tipo de daño en el suspentaje, se debe substituir inmediatamente.

En el plano de líneas de este manual aparecen las referencias para todos los suspentes.

Recomendamos que cualquier revisión o reparación sea realizada por un profesional Niviuk en nuestro taller oficial.

Toda modificación de la vela realizada en un taller fuera del Niviuk Service invalidará la garantía del producto. Niviuk no se hace responsable de los posibles problemas o daños derivados de modificaciones o reparaciones que se realicen por profesionales no cualificados o no validados por el propio fabricante.

8. SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD

El vuelo libre en parapente, y especialmente la disciplina de Speedflying, se considera un deporte de alto riesgo donde la seguridad final depende de quién lo practica.

Un mal uso del equipo puede provocar al piloto lesiones irreversibles e incluso la muerte. Los fabricantes o distribuidores no se hacen responsables de cualquier acto o accidente como consecuencia de la práctica de este deporte.

No debes volar este equipo si no estás habilitado para ello. No debes aceptar consejos ni cursos de nadie que no esté certificado como instructor.

9. GARANTÍA

Todo el equipo y sus componentes tienen una garantía de 2 años contra todo defecto de fabricación. La garantía no cubre ni el mal uso ni el desgaste normal de los materiales.

Cualquier modificación realizada al ala o a sus componentes invalida la garantía y la homologación.

Si percibes algún defecto en tu vela, contacta con Niviuk inmediatamente para una revisión más completa.



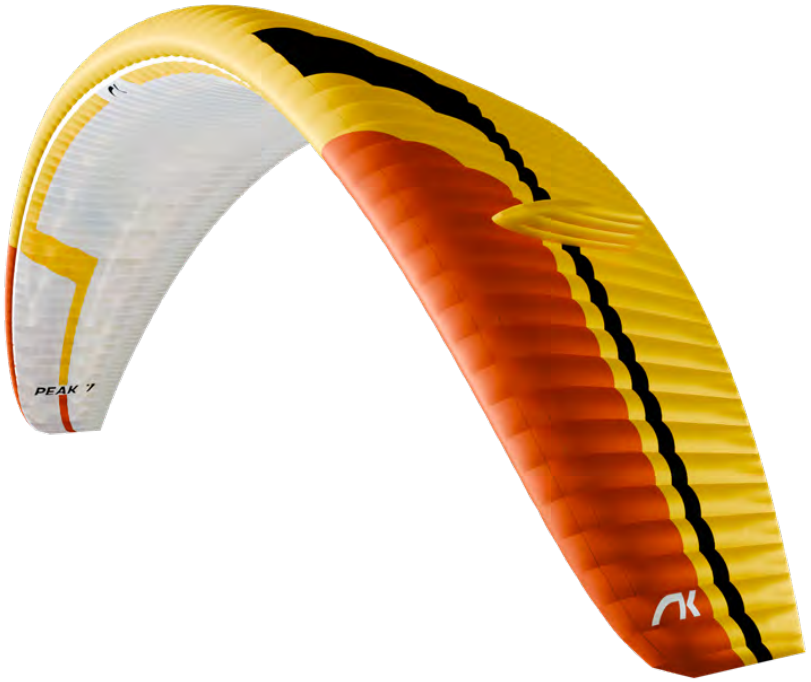
A N E X O S

10. ANEXOS

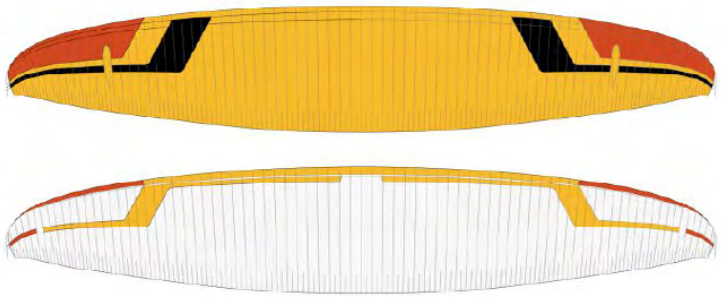
10.1 Especificaciones técnicas

			19	21	23	24	26
Cajones	Número		80	80	80	80	80
Alargamiento	Real		6,9	6,9	6,9	6,9	6,9
	Proyectado		5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Área	Real	m2	19,7	21	22,5	24	26
	Proyectada	m2	16,73	17,84	19,11	20,38	22,08
Envergadura	Real	m	11,66	12,03	12,46	12,87	13,39
Cuerda	Max	m	2,14	2,21	2,29	2,37	2,46
Suspentes	Total	m	195	201	209	216	225
	Principales		2-1/3	2-1/3	2-1/3	2-1/3	2-1/3
Bandas	Número		A-A'/B	A-A'/B	A-A'/B	A-A'/B	A-A'/B
	Acelerador	mm	145	180	180	180	180
Peso de la vela		kg	4,45	4,70	5,00	5,25	5,50
Peso total en vuelo	Min-Max	kg	65-80	75-90	85-100	95-113	110-125
Peso opt. vuelo		kg	75	85	95	107	120
Homologación			EN/LTF D	EN/LTF D	EN/LTF D	EN/LTF D	EN/LTF D

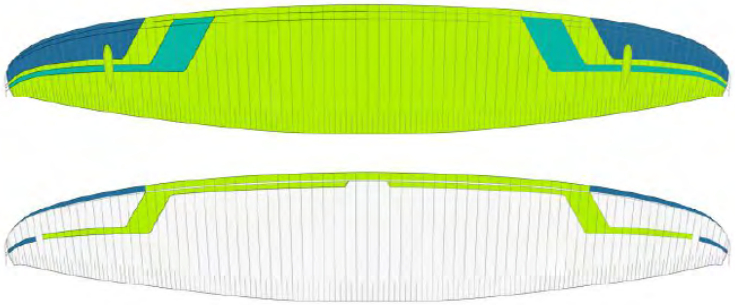
El peso total de la vela puede variar ±2% debido a variaciones en el gramaje del tejido suministrado por los proveedores.



10.2 Colores



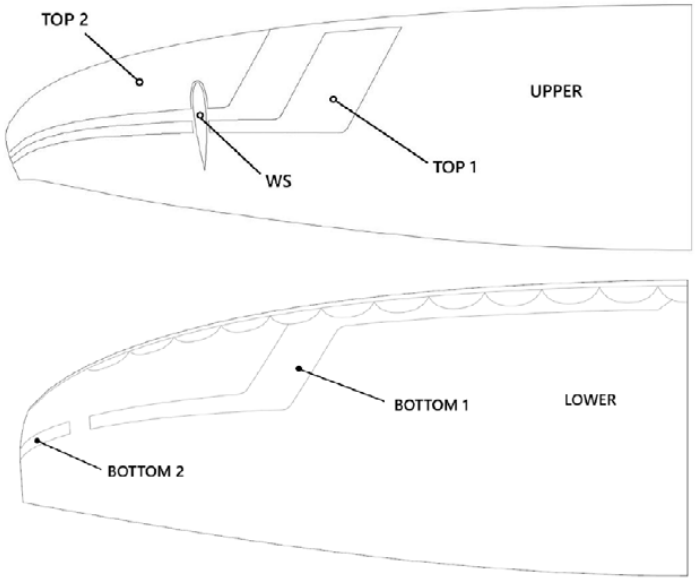
	UPPER	GOLD	**LOWER**	WHITE
VENUS	**TOP 1**	BLACK	**BOTTOM 1**	GOLD
	TOP 2	DARK BRICK	**BOTTOM 2**	DARK BRICK
	WS	GOLD		



	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		



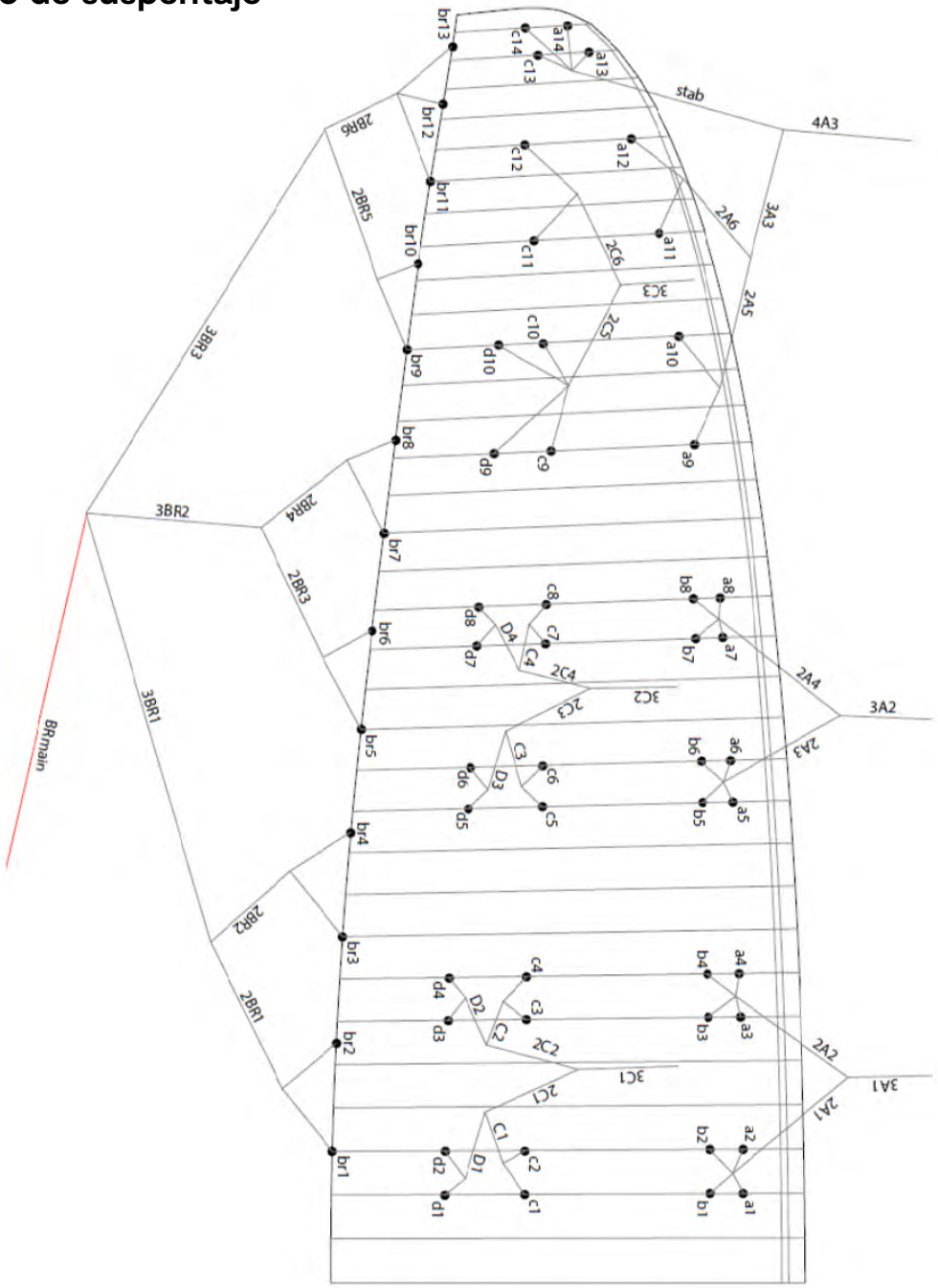
10.3 Materiales

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 Plano de suspentaje



CAMBIO DE SUSPENTAJE

Actualmente, el uso de materiales de alto rendimiento en las velas de serie ya es una realidad. El uso de estos materiales permite que el mundo del parapente evolucione muy positivamente, pero también provoca responsabilidades que no se pueden eludir, como por ejemplo aumentar la frecuencia de las revisiones y los cambios de suspentaje. Como consecuencia, algunos pilotos deciden cambiarse ellos mismos el suspentaje en vez de recurrir a talleres o profesionales especializados.

POR ESTE MOTIVO, RECOMENDAMOS QUE ESTE TRABAJO SEA REALIZADO POR UN PROFESIONAL O TALLER ESPECIALIZADO.

De no ser así, y el piloto cambia los suspentajes por su propia cuenta, esta guía puede serle útil para evitar posibles errores.

ANTES DE DESMONTAR LAS LÍNEAS, SE DEBE COMPROBAR:

- Que el plano de líneas sea el adecuado al modelo y talla de la vela.
- Que en el set de líneas están todos los suspentes necesarios. No lo des por hecho, ¡compruébalos uno a uno!

UNA VEZ ESTEMOS SEGUROS DE QUE TENEMOS TODAS LAS LÍNEAS QUE QUEREMOS CAMBIAR:

- Colocaremos los nuevos SIN SACAR LA ETIQUETA IDENTIFICATIVA.
- Después de colocarlos, mediremos la longitud total de las líneas.
- Hincharemos la vela para comprobar que no hay ninguna anomalía.
- Cuando estemos seguros de que el cambio se ha hecho correctamente, procederemos a retirar las etiquetas de los suspentes, NO ANTES.

Recomendamos que cualquier cambio de suspentaje sea realizado por un profesional o taller autorizado. Niviuk no se hace responsable de los posibles problemas o daños derivados de un mal montaje.

10.5 Plano de elevadores



10.6 Longitud de líneas por tallas

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 Longitud líneas totales

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 Resistencia mínima líneas de suspensión

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 Homologación

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**

The validation of this test report is given by the signature of the test manager on inspection certificate 91.20 // Rev 08 | 02.02.2025 // ISO | 91.21 // Page 1 of 1

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**

The validation of this test report is given by the signature of the test manager on inspection certificate 91.20 // Rev 08 | 02.02.2025 // ISO | 91.21 // Page 1 of 1



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