PEAK 7

Manuel d'utilisation &
Données techniques



AIRIUK BEYOND THE GLIDE

CATÉGORIES

CROSS-COUNTRY

COMPETITION

Le plaisir *de voler vite*

BIENVENUE

Nous vous souhaitons la bienvenue dans notre équipe et vous remercions de la confiance que vous nous accordez en choisissant un parapente Niviuk.

Nous souhaitons partager avec vous l'enthousiasme avec lequel nous avons créé cette aile, ainsi que l'importance et le soin apportés à la conception et à la fabrication de ce nouveau modèle. Tout cela dans le but de vous offrir un maximum de plaisir lors de chaque vol sous un parapente Niviuk.

La nouvelle PEAK 7 est une aile plus stable, plus intuitive et plus efficace, qui permet de voler vite avec davantage de confort et de confiance. Profitez pleinement de chaque kilomètre à son bord.

Plus de performance ne rime pas toujours avec plus d'exigence.

Nous sommes certains que vous apprécierez cette aile et que vous découvrirez rapidement le sens de notre devise :

« Donner de l'importance aux détails qui construisent les grandes choses ».

Ceci est le manuel d'utilisation. Nous vous recommandons de le lire attentivement.

MANUEL D'UTILISATION

Ce manuel vous fournit les informations nécessaires pour vous familiariser avec les principales caractéristiques de votre nouveau parapente.

Bien qu'il contienne des informations sur l'aile, il ne constitue pas un manuel d'apprentissage et ne remplace pas la formation nécessaire pour piloter ce type de parapente. Cette formation doit être dispensée par une école de parapente agréée. Chaque pays possède son propre système de délivrance des licences.

Seules les autorités aéronautiques des pays concernés peuvent déterminer les compétences requises pour piloter.

Les informations contenues dans ce manuel ont pour objectif de vous mettre en garde contre les situations de vol défavorables et les dangers potentiels.

Nous tenons également à souligner l'importance de lire attentivement l'intégralité du manuel de votre nouvelle PEAK 7.

Une mauvaise utilisation de cet équipement peut entraîner des blessures graves, voire le décès du pilote. Ni le fabricant ni les revendeurs ne peuvent être tenus responsables d'une utilisation inappropriée du parapente. Il appartient au pilote de s'assurer que son équipement est utilisé correctement.

CONTENU

01

CARACTÉRISTIQUES 5

1.1 POUR QUI ? 5
1.2 HOMOLOGATION 5
1.3 COMPORTEMENT EN VOL 6
1.4 TECHNOLOGIES, MATÉRIAUX, ASSEMBLAGE 6
1.5 ÉLÉMENTS COMPOSANTS 7

02

DÉBALLAGE ET ASSEMBLAGE 7

2.1 CHOISIR LE BON ENDROIT 7
2.2 PROCÉDURE 7
2.3 MONTAGE AVEC LA SELLETTE 7
2.4 TYPE DE SELLETTE 8
2.5 ACCÉLÉRATEUR 8
2.5.1 MONTAGE DE L'ACCÉLÉRATEUR 8
2.5.2 REMPLACEMENT DE LA DRISSE D'ACCÉLÉRATEUR 8
2.6 INSPECTION ET GONFLAGE AU SOL 8
2.7 RÉGLAGE DES FREINS 8

03

LE PREMIER VOL 9

3.1 CHOISIR LE BON ENDROIT 9
3.2 PRÉPARATION 9
3.3 PLAN DE VOL 9
3.4 VÉRIFICATIONS PRE-VOL 9
3.5 GONFLAGE, CONTRÔLE ET DÉCOLLAGE 9
3.6 ATTERRISSAGE 9
3.7 PLIAGE 9

04

EN VOL 10

4.1 VOLER EN TURBULENDES 10
4.2 CONFIGURATIONS POSSIBLES 10
4.3 VOL ACCÉLÉRÉ 11
4.4 PILOTER AUX ARRIÈRES 11
4.5 EN CAS DE CLEF DANS LES SUSPENTES 11

05

PERDRE DE L'ALTITUDE 12

5.1 GRANDES OREILLES 12
5.2 DESCENTE AUX B3 12
5.3 DESCENTE 360° 12
5.4 TECHNIQUE DE DESCENTE DOUCE 13

06

MÉTHODES DE VOL SPÉCIALES 13

6.1 TREUILLAGE 13
6.2 VOL ACROBATIQUE 13

07

ENTRETIEN ET MAINTENANCE 14

7.1 ENTRETIEN 14
7.2 STOCKAGE 14
7.3 CONTRÔLES ET CALAGE 14
7.4 RÉPARATIONS 14

08

SÉCURITÉ ET RESPONSABILITÉ 15

09

GARANTIE 15

10

ANNEXES 16

10.1 DONNÉES TECHNIQUES 17
10.2 COULEURS 18
10.3 MATÉRIAUX 19
10.4 PLAN DE SUSPENTAGE 20
10.5 PLAN DES ÉLÉVATEURS 21
10.6 LONGUEUR DES LIGNES PAR TAILLE 22
10.7 LONGUEUR TOTALE DES LIGNES 27
10.8 RÉSISTANCE MINIMALE DES LIGNES DE SUSPENSION 29
10.9 HOMOLOGATION 30

1. CARACTÉRISTIQUES

1.1 POUR QUI ?

Cross-Country : La PEAK 7 est destinée aux pilotes qui recherchent l'efficacité lors de longs vols. Plus confortable et moins fatigante, elle optimise chaque vol pour tirer le meilleur parti de chaque instant.

Compétition : Cette voile deux lignes haute performance est conçue pour les pilotes expérimentés. Sa grande stabilité, même accélérée, permet de voler vite avec confiance et de conserver un haut niveau de performance tout au long de la manche.

1.2 HOMOLOGATION

La PEAK 7 a été présentée à l'homologation conformément aux normes européennes EN 926-2:2013+A1:2021 et EN 926-1:2015, ainsi qu'à la norme allemande NfL 2024-2-785.

Tous les tests d'homologation ont été réalisés au sein du laboratoire suisse Air Turquoise.

Toutes les tailles ont passé avec succès les tests en charge, au choc et en vol.

Le test en charge a démontré que la voile résiste aux 8 G exigés par la norme.

Le test au choc a démontré que la voile est capable de résister à une force de 1 000 daN.

Les résultats des tests en vol ont permis de classer la PEAK 7, dans toutes ses tailles (19, 21, 23, 24 et 26), dans les catégories suivantes :

EN D
NfL D

Nous recommandons que seuls les pilotes ayant l'expérience de cette classe de parapentes ou de classes supérieures utilisent cette aile.

Seules les autorités aéronautiques des pays concernés peuvent déterminer les compétences requises pour piloter.

Nous recommandons aux pilotes de lire attentivement le rapport des tests en vol, et plus particulièrement les commentaires du pilote d'essai. Ce rapport contient toutes les informations nécessaires sur les réactions du parapente lors de chacune des manœuvres testées.

Il est important de noter que les réactions peuvent varier d'une taille à l'autre lors des manœuvres. Même pour une même taille, le comportement et les réactions de l'aile peuvent différer selon qu'elle est utilisée à la charge maximale ou minimale.

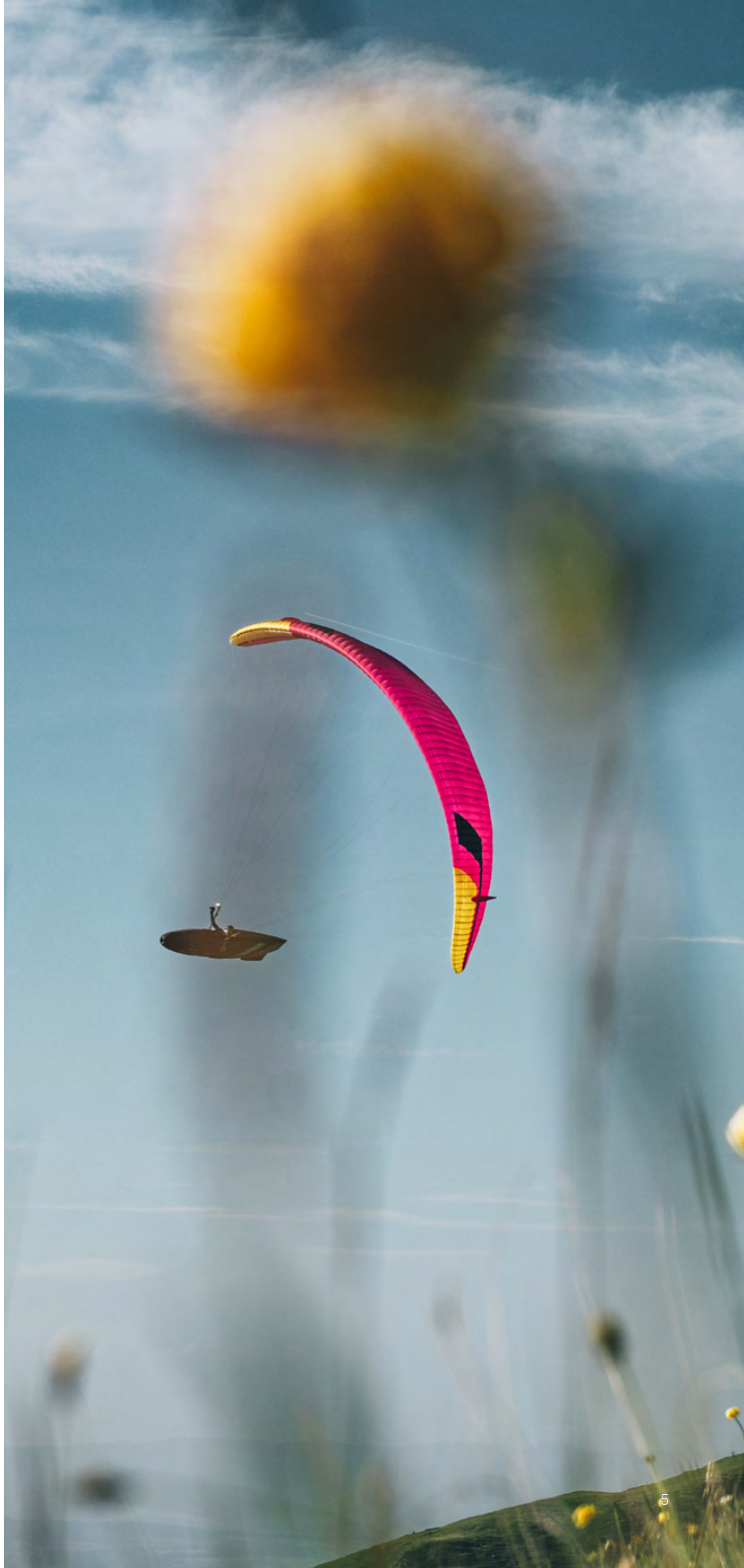
Description des caractéristiques de vol des parapentes EN D :

- Parapentes présentant des caractéristiques de vol exigeantes et particulières, avec des réactions potentiellement violentes en cas de turbulences ou d'erreurs de pilotage. Le retour au vol normal nécessite une intervention précise du pilote.

Description des compétences requises pour les pilotes de parapentes EN D :

- Destinés aux pilotes formés aux techniques de récupération, qui pratiquent un pilotage très actif, possèdent une grande expérience du vol en conditions turbulentes et acceptent les conséquences liées au pilotage de ce type d'aile.

Pour voir le détail des tests de vol et la certification correspondante, consultez les dernières pages du présent manuel ou visitez la section Téléchargements.



1.3 COMPORTEMENT EN VOL

Le développement de ce nouveau projet a suivi des objectifs clairement définis : offrir les meilleures performances possibles, harmoniser les sensations en vol et faciliter le pilotage.

Obtenir des performances optimales tout en maintenant le plus haut niveau de sécurité. Faire en sorte que le profil transmette un maximum d'informations de manière claire et confortable, afin que le pilote puisse se concentrer sur l'interprétation et l'harmonisation des sensations. Et, grâce à un pilotage actif, exploiter toutes les conditions favorables.

La PEAK 7 est une aile haute performance conçue pour les pilotes expérimentés pratiquant le Cross-Country et la compétition. Homologuée EN D et dotée d'une configuration deux lignes, elle associe un haut niveau de performance à un comportement plus stable, intuitif et efficace, permettant de voler vite avec davantage de confort et de confiance.

Son nouveau profil améliore la finesse, notamment à haute vitesse, et conserve mieux l'énergie lors des transitions. La stabilité a été optimisée sur tous les axes, offrant une trajectoire plus propre en turbulence et réduisant le besoin de corrections constantes. Même accélérée, l'aile conserve une structure solide et stable, favorisant un vol efficace sur de longues distances et pendant les manches de compétition.

La PEAK 7 offre un pilotage précis et direct. La réponse aux commandes est immédiate et prévisible, permettant de placer l'aile avec précision dans les virages et d'exploiter efficacement les thermiques. Elle transmet également au pilote les informations nécessaires sur la masse d'air pour identifier les meilleures lignes de transition et maintenir une trajectoire efficace.

Le nouveau design des winglets réduit le roulis et améliore la stabilité en turbulence. La voile conserve une trajectoire plus propre et plus efficace, favorisant une meilleure finesse et de meilleures performances.

Le pilotage aux B s'effectue à l'aide de la poignée Ergo, spécialement développée pour les voiles deux lignes de Niviuk. Ce système permet de contrôler l'aile de manière confortable et précise en vol accéléré, facilitant le contrôle de la trajectoire et du profil sans avoir à solliciter constamment les freins.

1.4 TECHNOLOGIES, MATÉRIAUX, ASSEMBLAGE

La PEAK 7 bénéficie de toutes les techniques de construction et d'assemblage utilisées dans nos installations. Elle est fabriquée à partir d'une sélection rigoureuse des matériaux actuels et intègre des technologies et des éléments destinés à améliorer le confort du pilote tout en augmentant les performances et la sécurité.

L'équipe Niviuk a pour objectif de faire évoluer et d'améliorer continuellement tous les produits qu'elle conçoit. Les technologies développées ces dernières années nous ont permis de proposer des ailes toujours plus évoluées et plus performantes, autrement dit, des ailes toujours meilleures. C'est dans ce contexte que nous souhaitons mettre en avant les technologies intégrées à ce nouveau modèle.

RAM Air Intake - Le système RAM Air Intake repose sur une disposition des entrées d'air orientées vers l'intérieur de l'intrados du profil, permettant de maintenir une pression interne optimale à tous les angles d'incidence. Le résultat ? Une pression interne plus élevée permet de mieux absorber les turbulences, de conserver un profil beaucoup plus homogène sur toute la plage de vitesses et d'améliorer le comportement à basse vitesse, en permettant au pilote d'étendre la plage de freinage. Le risque de fermeture est également réduit, ce qui apporte davantage de sécurité et de contrôle sur l'aile.

L'utilisation de la technologie RAM garantit une pression interne optimale et permet au profil de conserver sa forme idéale dans toutes les conditions de vol.

TNT Titanium Technology - Une révolution technologique basée sur l'utilisation du titane. L'intégration du Nitinol dans la structure interne de l'aile permet d'obtenir un profil plus uniforme et de réduire le poids pour gagner en efficacité en vol. Le Nitinol offre une excellente résistance à la déformation, à la chaleur et à la rupture. Il est désormais utilisé sur l'ensemble de nos ailes.

La répartition des joncs en Nitinol le long du bord d'attaque a été simplifiée et optimisée afin de préserver la légèreté du parapente, sa durabilité et sa compacité lors du pliage.

SLE Structured Leading Edge - L'intégration de joncs en Nitinol dans le bord d'attaque constitue la technologie SLE. Elle apporte davantage de solidité et de stabilité en maintenant la forme du profil dans toutes les phases de vol. Elle améliore ainsi les performances, l'efficacité et la stabilité, permet de mieux absorber les turbulences et augmente la durabilité de l'aile.

SMC Structured Middle Chord - L'intégration de joncs en Nitinol dans la partie médiane et arrière du profil constitue la technologie SMC. Elle permet de maintenir la forme de l'aile tout en apportant davantage de solidité et de stabilité. Le profil reste parfaitement tendu, sans plis, et optimisé pour toutes les phases de vol. Cette technologie améliore les performances et augmente la durabilité de l'aile.

3D Pattern Cut Optimisation (3DP) – Cette technologie consiste à orienter le tissu de chaque panneau dans une direction précise, en prenant comme référence sa position sur le bord d'attaque. Il a été démontré que, lorsque la trame du tissu est correctement alignée avec les axes de charge, le matériau se déforme beaucoup moins au fil des vols. Le bord d'attaque conserve ainsi mieux sa forme et offre une durabilité nettement supérieure.

Au fil des années, la conception de nos ailes de parapente et de paramoteur a considérablement évolué, avec des améliorations spécifiques et significatives au niveau du bord d'attaque.

3D Leading Edge (3DL) - Cette technologie consiste à ajuster le tissu du bord d'attaque afin d'éviter le ballooning et la formation de plis dans cette zone courbée de l'aile. Plus précisément, le bord d'attaque est divisé en sous-panneaux cousus dans chacun des caissons de la partie avant du parapente. Il en résulte une tension parfaitement homogène du tissu du bord d'attaque, ce qui améliore les performances et la durabilité de l'aile.

Drag Reduction Structure (DRS) – La technologie DRS vise à réduire le gradient de pression défavorable et la traînée aérodynamique en optimisant la forme de l'aile. Son application permet un écoulement de l'air beaucoup plus progressif au niveau du bord de fuite. Elle améliore ainsi les performances sans compromettre la sécurité ni le contrôle de l'aile.

Les mini-nervures sont intégrées directement au bord de fuite, grâce à des découpes spécifiques permettant de les incorporer dans les coutures de l'aile. Cette conception permet d'obtenir un profil plus propre, d'éliminer les coutures extérieures et de les protéger contre l'usure liée au contact avec le sol.

Radial Sliced Diagonal (RSD) - Cette technologie représente une évolution de la structure interne de l'aile. Elle intègre des diagonales indépendantes, orientées efficacement dans le sens de la trame du tissu. Cela améliore la résistance, réduit le poids total de l'aile et limite les déformations.

Aujourd'hui, afin d'améliorer la répartition des tensions et de réduire le nombre de points d'ancrage et de suspentes, la plupart des ailes intègrent ces diagonales, qui relient les points d'ancrage aux profils adjacents.

INS Intake Stabiliser - L'IKS est un système de connexion permettant de relier les élévateurs à différents éléments de l'équipement, comme les suspentes ou la sellette. La technologie IKS contribue à réduire le poids des ailes et de l'ensemble de l'équipement, sans compromettre

l'efficacité des connexions ni le niveau de sécurité.

Nous avons développé deux variantes : l'IKS1000, conçu pour relier les élévateurs aux suspentes, et l'IKS3000, destiné à relier les élévateurs et/ou le parachute de secours à la sellette.

Ensemble, ces technologies représentent une avancée majeure dans la construction des ailes et apportent une amélioration significative du confort en vol.

Pour la fabrication de la PEAK 7, nous appliquons les mêmes critères, contrôles qualité et procédés de production que pour le reste de notre gamme. De l'ordinateur d'Olivier à chaque pièce de tissu fraîchement découpée, aucune erreur, même minime, n'est tolérée. Chaque élément qui compose l'aile est découpé individuellement, dans le cadre d'un travail rigoureux et extrêmement minutieux. Le même soin est apporté au marquage et à la numérotation de chaque pièce, afin d'éviter toute erreur lors de cette étape particulièrement délicate.

L'assemblage de l'aile ressemble à un véritable puzzle. Cette méthode facilite l'organisation du processus, optimise les ressources et garantit un excellent contrôle qualité. Tous les parapentes Niviuk sont soumis à une inspection finale extrêmement rigoureuse. Par exemple, la voilure est découpée et assemblée selon un processus automatisé qui respecte un ordre très strict, sans aucune marge d'erreur.

Enfin, chaque aile est vérifiée et contrôlée individuellement.

Le même tissu que celui utilisé sur le reste de la gamme a été sélectionné, garantissant légèreté, résistance et durabilité, sans perte de couleur.

Le suspentage est composé de Dyneema et d'Aramide non gainés. Les nouvelles suspentes hautes utilisent un matériau plus résistant à l'usure : l'Edelrid 9200. Elles offrent une meilleure durabilité sans compromettre les performances.

Le diamètre des suspentes est adapté aux charges auxquelles elles sont soumises, afin d'obtenir les meilleures performances avec une traînée minimale.

Les suspentes sont fabriquées de manière semi-automatique et toutes les finitions des coutures sont réalisées sous la supervision de nos spécialistes.

Après l'assemblage final sur la voilure, la géométrie du suspentage de chaque aile est mesurée individuellement.

Chaque parapente est conditionné conformément aux recommandations les plus récentes en matière d'entretien et de conservation des matériaux.

Les parapentes Niviuk sont fabriqués à partir de matériaux de première qualité, répondant aux exigences actuelles du marché en matière de performance, de durabilité et d'homologation.

Vous trouverez les données détaillées des matériaux dans les dernières pages de ce manuel.

1.5 ÉLÉMENTS, COMPONENTS

La PEAK 7 est livrée avec une série d'accessoires particulièrement utiles pour l'utilisation et l'entretien de l'équipement :

- Le NKare Bag, un sac de pliage qui permet de protéger l'aile pendant le stockage et le transport.
- Un kit de réparation contenant du tissu Ripstop autocollant.
- La PEAK 7 est livrée avec la poignée Ergo de Niviuk, qui permet un pilotage plus confortable, ergonomique et efficace grâce au contrôle direct des élévateurs B.
- Le sac de portage Kargo 180 pour les PEAK 7 de tailles 20, 21, 23 et 24. Il n'est pas inclus de série, mais son achat est recommandé. Il permet de transporter confortablement tout l'équipement, sans manquer d'espace.
- Le sac de portage Kargo 220 pour la PEAK 7 de taille 26. Il n'est pas inclus de série, mais son achat est recommandé. Il permet de transporter confortablement tout l'équipement, sans manquer d'espace.



2. DÉBALLAGE ET ASSEMBLAGE

2.1 CHOISIR LE BON ENDROIT

Pour déballer et assembler votre parapente, nous recommandons de choisir une pente école ou une surface plane et dégagée, sans obstacles et avec peu de vent. Vous pourrez ainsi vous familiariser avec l'équipement et suivre toutes les étapes de préparation jusqu'au gonflage de la PEAK 7.

Nous recommandons que l'ensemble de la procédure soit supervisé par un instructeur qualifié ou un revendeur, car seuls ces professionnels pourront répondre à vos questions de manière sûre et compétente.

2.2 PROCÉDURE

Sortez le parapente du sac, ouvrez-le et dépliez-le au sol, avec les suspentes positionnées sur l'intrados et l'aile orientée dans le sens du gonflage. Vérifiez que le tissu et le suspentage ne présentent aucune anomalie et que les maillons reliant les suspentes aux élévateurs sont correctement fermés. Identifiez et organisez les suspentes A et B, les freins et les élévateurs correspondants, en vérifiant qu'ils sont correctement positionnés et exempts de tours, d'enchevêtrements ou de nœuds.

2.3 CONNEXION À LA SELLETTE

Les élévateurs de la PEAK 7 disposent d'un code couleur permettant d'identifier chaque côté.

- À droite : vert
- À gauche : rouge

Ce code couleur facilite l'utilisation et l'identification de chaque côté, tout en aidant à éviter les erreurs lors de la connexion.

Positionnez correctement les élévateurs dans les mousquetons de la sellette, en veillant à ce que les élévateurs et les suspentes soient bien alignés et exempts de tours. Vérifiez que le système de connexion utilisé est correctement fermé et verrouillé.

(!) ATTENTION ! La PEAK 7 possède des élévateurs de longueurs différentes selon la taille. Les différentiels des élévateurs de la taille 19 sont différents de ceux des autres tailles. Pour les tailles 21, 23, 24 et 26, les élévateurs sont identiques et interchangeables, ce qui N'EST PAS LE CAS pour la taille 19.

2.4 TYPE DE SELLETTE

La PEAK 7 est compatible avec tous les types de sellettes actuels. Si la sellette utilisée possède une ventrale réglable, nous recommandons de la régler à la distance indiquée dans le rapport d'homologation, qui varie selon la taille de l'aile. Consultez le rapport d'homologation.

Il est important de tenir compte du fait qu'un mauvais réglage de l'écartement entre les mousquetons peut affecter le pilotage de l'aile. Un écartement trop important transmet davantage de sensations, mais risque de réduire la stabilité de la voile. À l'inverse, un écartement trop faible procure une plus grande stabilité, mais réduit les sensations et augmente le risque de twist en cas de fermeture très violente.

2.5 ACCÉLÉRATEUR

L'accélérateur est un système permettant d'augmenter temporairement la vitesse en modifiant le calage de l'aile. Le système d'accélération, préinstallé de série sur les élévateurs, ne peut pas être modifié, car il respecte les dimensions et les limites définies lors de l'homologation.

La PEAK 7 dispose d'un système d'accélération dont le débattement maximal varie selon la taille (voir « Accéléré à fond »). Ce système s'actionne en poussant avec les pieds sur la barre d'accélérateur, qui n'est pas fournie de série avec ce modèle. Le pilote devra l'installer en la reliant au système d'accélération des élévateurs (voir section 2.5.1 « Montage de l'accélérateur »).

Le système d'accélération fonctionne selon un principe d'action/réaction : il se trouve initialement en position neutre et l'aile accélère lorsque le pilote appuie sur la barre. La pression exercée permet de moduler la vitesse souhaitée. Lorsque le pilote relâche la pression, l'accélérateur revient à sa position neutre initiale.

L'accélérateur est efficace, sensible et précis. Il est parfaitement adapté à une utilisation en vol selon les besoins du pilote. En position neutre, la voile conserve sa vitesse et sa finesse habituelles. En revanche, lorsque l'accélérateur est actionné à fond, la voile atteint sa vitesse maximale, mais sa finesse diminue.

- Accélérateur au neutre : Les élévateurs A et B sont alignés.
- Accéléré à fond : La différence entre les élévateurs A et B est de 145 mm pour la taille 19 et de 180 mm pour les autres tailles (21, 23, 24 et 26).

(!) ATTENTION ! Toute action sur l'accélérateur entraîne des modifications de la vitesse, mais également des réactions de l'aile. Pour plus d'informations, consultez le rapport d'homologation.

2.5.1 MONTAGE DE L'ACCÉLÉRATEUR

L'accélérateur comprend la barre que le pilote actionne avec les pieds ainsi que les deux drisses qui la relient au système fixe installé sur les élévateurs. Une fois le type de barre d'accélérateur choisi, il convient de procéder à son installation en tenant compte des points suivants :

- Le pilote peut utiliser le type de barre d'accélérateur qui lui convient le mieux, en fonction de sa sellette et de ses préférences personnelles.
- Cet accessoire est amovible afin de faciliter sa connexion et sa déconnexion des élévateurs, ainsi que son réglage.
- Pour l'installation sur la sellette, suivez les instructions du fabricant de celle-ci. La plupart des sellettes disposent déjà d'un système prévu à cet effet.
- La connexion standard s'effectue à l'aide de crochets Brummel, dont les deux fentes s'emboîtent pour assurer une connexion sûre et faciliter le montage et le démontage. Toutefois, tout autre système de connexion sécurisé peut être utilisé.

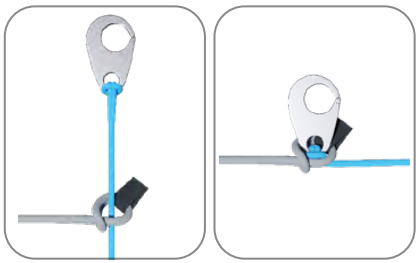


Diagramme 1. Connexion de l'accélérateur à l'aide de crochets Brummel.

2.5.2 REMPLACEMENT DE LA DRISSE D'ACCÉLÉRATEUR

Bien que le système d'accélération soit équipé de poulies spécifiques à roulements afin de réduire les frottements au minimum, une utilisation fréquente peut entraîner l'usure de la drisse et nécessiter son remplacement.

C'est pourquoi, sur tous les modèles Niviuk, la drisse d'accélération située sur les élévateurs est entièrement amovible et facilement remplaçable. Le pilote peut utiliser les crochets Brummel, les retirer ou choisir un autre type de connexion. Il est même possible de fixer directement les drisses de la barre d'accélérateur au système installé sur les élévateurs, sans utiliser les drisses intermédiaires. Cette dernière solution rend la connexion et la déconnexion plus laborieuses, mais permet d'utiliser l'intégralité du débattement sans obstacle susceptible de gêner le coulissement, ce qui peut être très utile avec certains modèles de sellettes.

2.6 INSPECTION ET GONFLAGE AU SOL

Une fois l'ensemble de l'équipement vérifié et les conditions de vent jugées adaptées, vous pouvez vous entraîner à gonfler la PEAK 7 au sol autant de fois que nécessaire pour vous familiariser avec son comportement. Le gonflage de la PEAK 7 est facile et ne nécessite pas d'effort excessif. Il suffit d'exercer une légère pression avec le corps à travers la sellette, en accompagnant le mouvement à l'aide des élévateurs A, sans tirer dessus, mais simplement en suivant la montée naturelle de l'aile. Une fois la voile au-dessus de la tête, un contrôle approprié aux freins suffit à la maintenir dans cette position.

2.7 RÉGLAGE DES FREINS

La longueur des suspentes principales de frein est réglée en usine selon les dimensions établies lors de l'homologation. Ce réglage peut être modifié pour s'adapter au style de pilotage de chacun. Toutefois, nous recommandons de voler suffisamment longtemps avec le réglage d'origine afin de se familiariser avec le comportement initial de la PEAK 7. Si une modification s'avère nécessaire, desserrez le nœud, faites coulisser la suspente dans la poignée de frein jusqu'à la position souhaitée, puis resserrez fermement le nœud. Ce réglage doit être effectué par du personnel qualifié, en veillant toujours à ce que la modification ne mette pas le bord de fuite en tension et ne freine pas l'aile sans intervention du pilote. Les réglages doivent également être symétriques des deux côtés. Le nœud de chaise et le nœud de cabestan sont les plus recommandés pour fixer les freins.

Lorsque la longueur des freins est modifiée, il est essentiel de vérifier qu'ils n'agissent pas sur l'aile lorsque l'accélérateur est utilisé. Lors de l'accélération, la voile pivote autour des élévateurs B, ce qui relève le bord de fuite. Il faut donc s'assurer que la longueur des freins tient compte de ce déplacement supplémentaire. Une déformation du profil peut générer des turbulences et provoquer une fermeture.

3. LE PREMIER VOL

3.1 CHOISIR LE BON ENDROIT

Pour le premier vol, nous vous recommandons d'aller sur votre zone de vol habituelle accompagné d'un instructeur qualifié pour superviser toute la procédure.

3.2 PRÉPARATION

Répétez les procédures décrites dans le chapitre 2 DÉBALLAGE ET ASSEMBLAGE pour préparer votre équipement.

3.3 PLAN DE VOL

Il est recommandé d'avoir un plan de vol avant de vous mettre en l'air afin d'anticiper les éventuels imprévus qui pourraient vous surprendre.

3.4 VÉRIFICATIONS PRÉ-VOL

Une fois prêt, mais avant de décoller, effectuez une nouvelle vérification de l'équipement. Assurez-vous que tout est correctement assemblé et que les suspentes ne présentent aucun enchevêtrement ni nœud. Vérifiez également que les conditions météorologiques sont adaptées à votre niveau de pilotage.

3.5 GONFLAGE, CONTRÔLE ET DÉCOLLAGE

Nous recommandons de gonfler la PEAK 7 de manière douce et progressive. Le gonflage est facile et ne nécessite pas d'énergie supplémentaire. L'aile n'a pas tendance à dépasser le pilote, ce qui permet une montée sereine, suivie d'une phase de contrôle laissant suffisamment de temps pour décider d'accélérer et de décoller au moment souhaité.

Lorsque les conditions de vent le permettent, nous recommandons un gonflage face à la voile, car cette technique permet un meilleur contrôle visuel de l'aile. La PEAK 7 est particulièrement facile à contrôler par vent fort. En parapente, un vent de 25 à 30 km/h est considéré comme fort.

La préparation de la voile et son positionnement sur l'aire de décollage sont essentiels. Pour garantir un bon décollage, choisissez un emplacement adapté à la direction du vent et disposez le parapente en formant un large demi-cercle, en respectant la forme naturelle de la voilure en vol.

3.6 ATTERRISSAGE

La PEAK 7 offre d'excellentes caractéristiques à l'atterrissage. Elle transforme efficacement sa vitesse en portance lorsque le pilote le demande, tout en tolérant de légères marges d'erreur. Il n'est pas nécessaire de faire un tour de frein pour augmenter l'efficacité du freinage. La PEAK 7 offre d'excellentes caractéristiques à l'atterrissage, transformant sa vitesse en portance à la demande du pilote et permettant une très large marge d'erreur. Il n'est pas nécessaire de faire un tour de frein pour améliorer l'efficacité du freinage.

3.7 PLIAGE

La PEAK 7 possède un bord d'attaque complexe, constitué de différents matériaux qui nécessitent une manipulation soigneuse. Il est donc essentiel d'utiliser une méthode de pliage adaptée pour prolonger la durée de vie du parapente.

L'aile doit être pliée en accordéon, en superposant les renforts du bord d'attaque bien à plat les uns sur les autres. Cette méthode permet de préserver la voile sans altérer son profil ni ses performances. Veillez à ne pas tordre ni plier les renforts. Il n'est pas nécessaire de comprimer excessivement l'aile lors du pliage, car cela pourrait endommager le tissu ou les suspentes.

Chez Niviuk, nous avons développé le NKare Bag et le ZipNkare. Ces deux sacs de pliage permettent de plier rapidement le parapente tout en préservant le profil et l'intégrité de ses structures internes.

Le NKare Bag, livré de série avec la PEAK 7, vous guide tout au long du pliage en permettant de superposer les nervures les unes sur les autres dans l'axe longitudinal, en accordéon. Il facilite ensuite les plis transversaux nécessaires selon le modèle. Cette méthode garantit une bonne conservation du tissu et des renforts de la structure interne. Le ZipNkare permet de réaliser exactement le même pliage, mais dispose d'une fermeture zippée qui le transforme en un sac compact, plus facile à transporter.



4. EN VOL

Nous recommandons de prêter une attention particulière au rapport des tests en vol réalisé par le laboratoire chargé de l'homologation. Vous y trouverez toutes les informations nécessaires sur les réactions de votre PEAK 7 lors de chacune des manœuvres testées.

Il est important de souligner que la manière d'aborder une manœuvre peut varier selon la taille de l'aile. Même au sein d'une même taille, le comportement et les réactions peuvent différer selon que la charge est maximale ou minimale.

Les informations fournies par le laboratoire à travers les tests en vol sont essentielles pour savoir comment réagir face à ces situations éventuelles.

Nous recommandons d'apprendre ces manœuvres sous la supervision d'une école de parapente qualifiée.

4.1 VOLER EN TURBULENCES

La PEAK 7 possède un excellent profil pour affronter les turbulences dans les meilleures conditions. Elle offre une grande stabilité dans toutes les situations et un excellent comportement en vol passif, ce qui procure un haut niveau de sécurité en conditions turbulentes.

Néanmoins, tout parapente nécessite un pilotage adapté aux conditions rencontrées, le pilote restant le premier facteur de sécurité.

Nous recommandons d'adopter un pilotage actif en conditions turbulentes, en effectuant les corrections nécessaires pour maintenir le contrôle de l'aile et éviter les fermetures, tout en lui permettant de retrouver la vitesse indispensable à son bon fonctionnement après chaque intervention.

Il ne faut pas maintenir une action corrective aux freins trop longtemps, car cela pourrait amener le parapente à des conditions de vol critiques. Lorsqu'une correction est nécessaire, effectuez l'action appropriée, puis laissez l'aile retrouver sa vitesse.

4.2 CONFIGURATIONS POSSIBLES

Nous recommandons d'apprendre ces manœuvres sous la supervision d'une école de parapente qualifiée. Le pilote doit toujours adapter ses actions sur les commandes en fonction de la charge alaire avec laquelle il vole, en évitant le sur-pilotage.

Il est important de noter que les réactions aux manœuvres peuvent varier d'une taille à l'autre. Même pour une même taille, le comportement et les réactions de l'aile peuvent différer selon que la charge est maximale ou minimale.

Le rapport des tests en vol contient toutes les informations nécessaires pour comprendre les réactions de votre nouvelle aile lors de chacune des manœuvres testées. Ces informations sont essentielles pour savoir comment réagir en conditions réelles et gérer ces situations avec le maximum de sécurité.

Fermeture asymétrique

Malgré la grande stabilité du profil de la PEAK 7, de fortes turbulences peuvent occasionnellement provoquer une fermeture asymétrique, généralement lorsque le pilote n'anticipe pas la correction nécessaire. Dans ce cas, le parapente transmet une perte de pression à travers les commandes et la sellette. Pour éviter la fermeture, il faut agir sur le frein du côté concerné afin d'augmenter l'angle d'incidence et d'empêcher l'aile de se fermer. Si une fermeture se produit, la PEAK 7 ne réagit pas brutalement : la mise en virage est très progressive et facile à contrôler. Transférez le poids du corps vers le côté encore ouvert pour éviter que le virage ne s'accentue et maintenir la trajectoire. Si nécessaire, appliquez légèrement le frein du même côté. En général, la partie fermée se rouvre spontanément. Si ce n'est pas le cas, exercez une action ferme et profonde (100 %) sur le frein du côté fermé. Il peut être nécessaire de répéter cette action jusqu'à la réouverture complète de l'aile, en évitant de trop freiner le côté encore ouvert lors du contrôle du virage et en laissant la voile retrouver sa vitesse une fois la fermeture résolue.

Fermeture frontale

En conditions normales de vol, une fermeture frontale est très peu probable avec la PEAK 7, car son profil est conçu pour tolérer d'importantes variations de l'angle d'incidence. Une fermeture frontale peut toutefois se produire dans de fortes turbulences, à l'entrée ou à la sortie de puissantes ascendances, ou lors d'une utilisation de l'accélérateur inadaptée à la masse d'air. Généralement, l'aile se regonfle spontanément sans tendance à la rotation. Il est néanmoins possible d'appliquer brièvement une action symétrique, rapide et profonde sur les deux freins pour faciliter la réouverture, puis de les relâcher immédiatement afin de retrouver la vitesse de vol optimale.



Vrille à plat

Cette configuration, également appelée rotation négative, est très éloignée du domaine de vol normal de la PEAK 7. Toutefois, une succession d'actions en virage à très basse vitesse, lorsque la voile est fortement freinée, peut compromettre son fonctionnement. Il est difficile de donner une recommandation unique pour sortir d'une vrille à plat, car la réaction dépend de la nature de la situation. Il est néanmoins essentiel de rétablir la vitesse de l'air relatif sur l'aile en relâchant progressivement les freins et en permettant à la voile d'accélérer. La réaction habituelle consiste en une abattée latérale, avec une tendance à effectuer une rotation ne dépassant pas 360° avant de retrouver un vol normal.

Décrochage parachutal

La tendance à entrer ou à rester en phase parachutale a été éliminée sur la PEAK 7.

Cette configuration est très éloignée du comportement habituel de ce parapente. Si elle devait néanmoins se produire, le pilote aurait la sensation que la voile n'avance plus, avec une certaine instabilité et un manque de pression dans les commandes, alors même que la voilure semblerait parfaitement gonflée. La bonne réaction consiste à relâcher les freins et à pousser les élévateurs A vers l'avant pour accélérer, ou à incliner légèrement le corps d'un côté SANS FREINER.

Décrochage

La possibilité d'entrer en décrochage en vol normal est très faible avec la PEAK 7. Cette situation peut se produire en conditions fortement turbulentes, lorsque l'aile vole à une vitesse trop basse et que le pilote effectue une série d'actions excessives ou inadaptées.

Pour provoquer un décrochage, il faut amener le parapente à sa vitesse minimale en appliquant symétriquement 100 % du débattement des freins pendant quelques secondes. La voile bascule alors vers l'arrière, puis se stabilise au-dessus du pilote avec un certain mouvement pendulaire, dont l'ampleur dépend de la manière dont la manœuvre est réalisée.

Au début du décrochage, il ne faut pas hésiter ni relâcher les freins au milieu de la manœuvre, car cela pourrait provoquer une abattée très violente, l'aile pouvant alors passer sous le pilote. Il faut maintenir l'action pendant quelques secondes, jusqu'à ce que la voile se stabilise à la verticale.

Pour retrouver un vol normal, relâchez les freins progressivement et symétriquement afin de reprendre de la vitesse, puis libérez-les lorsque l'aile atteint son point d'avancée maximal. La voile effectuera une abattée nécessaire au rétablissement de la vitesse de l'air relatif. Il ne faut pas freiner excessivement à ce moment-là, car le parapente doit reprendre de la vitesse pour sortir du décrochage. S'il est nécessaire de contrôler une éventuelle fermeture frontale, appliquez brièvement une action symétrique sur les freins, puis relâchez-les, même si l'aile se trouve encore en avant du pilote.

Cravate

Une cravate peut apparaître après une fermeture asymétrique, lorsque l'extrémité de l'aile reste coincée entre les suspentes. Cette situation peut provoquer une mise en rotation relativement rapide, selon la nature de la cravate. Les actions correctives sont les mêmes que pour une fermeture asymétrique : contrôlez le virage en agissant sur le frein opposé et en transférant le poids du corps vers le côté ouvert. Repérez ensuite la suspente qui rejoint le stabilo, à l'extrémité de l'aile du côté de la cravate. Cette suspente est identifiée par une couleur différente et correspond à la ligne de l'élévateur A'.

Tirez sur cette suspente jusqu'à la mettre en tension afin de libérer la cravate. Si cela ne suffit pas, dirigez-vous vers le premier atterrissage possible en contrôlant la trajectoire avec les appuis sellette et un léger freinage. Soyez particulièrement vigilant lorsque vous tentez de libérer une cravate à proximité du relief ou d'autres parapentes, car vous pourriez perdre le contrôle de votre trajectoire.

Sur-pilotage

La plupart des incidents en parapente sont causés par des décisions ou des actions inadaptées du pilote, qui peuvent entraîner des configurations de vol anormales et un enchaînement d'incidents. Il faut garder à l'esprit qu'un sur-pilotage peut amener l'aile à des conditions de fonctionnement critiques. La PEAK 7 est conçue pour chercher à retrouver d'elle-même un vol normal. Évitez donc de multiplier les corrections inutiles.

En général, le sur-pilotage ne dépend pas tant de la nature ou de l'intensité d'une action que de la durée pendant laquelle elle est maintenue. Après chaque intervention, il est essentiel de laisser le profil retrouver sa vitesse de vol normale.

4.3 VOL ACCÉLÉRÉ

Le profil de la PEAK 7 a été conçu pour offrir une grande stabilité sur l'ensemble de sa plage de vitesses. L'utilisation de l'accélérateur peut être particulièrement utile par vent fort ou dans les zones de fortes descendances.

Lors de l'accélération, le profil devient plus sensible aux turbulences et se rapproche des conditions susceptibles de provoquer une fermeture frontale. Si vous ressentez une perte de pression, relâchez l'accélérateur et appliquez légèrement les freins pour augmenter l'angle d'incidence de l'aile, en veillant toujours à rétablir la vitesse de vol après la correction.

Nous déconseillons l'utilisation de l'accélérateur à proximité du relief ou en conditions fortement turbulentes. Si son utilisation est nécessaire, dosez la pression exercée, relâchez l'accélérateur en cas de perte de pression et équilibrez l'action avec les freins. C'est ce que l'on appelle le pilotage actif à l'accélérateur.

4.4 PILOTER AUX ARRIÈRES

Si, pour une raison quelconque, les freins de votre PEAK 7 deviennent inutilisables en vol, vous devrez piloter l'aile en tirant doucement sur les élévateurs B et en utilisant les appuis sellette pour vous diriger vers un atterrissage adapté. La pression dans ces élévateurs étant relativement faible, veillez à ne pas tirer excessivement dessus, car cela pourrait provoquer un décrochage ou une vrille à plat. Pour atterrir, conservez la vitesse la plus élevée possible et, juste avant de toucher le sol, tirez symétriquement sur les deux élévateurs B. Cette méthode de freinage est moins efficace que l'utilisation des commandes classiques : l'atterrissage se fera donc à une vitesse plus élevée.

4.5 EN CAS DE CLEF DANS LES SUSPENTES

La meilleure manière d'éviter les nœuds et les enchevêtrements consiste à effectuer une vérification minutieuse du suspentage avant le gonflage au décollage. Si vous remarquez un nœud avant de décoller, arrêtez immédiatement votre course et renoncez au décollage.

Si vous avez malgré tout décollé avec un nœud, compensez l'inclinaison de l'aile en transférant tout votre poids dans la sellette du côté opposé au nœud et en appliquant le frein du même côté. Vous pouvez tirer doucement sur le frein du côté du nœud pour essayer de le défaire, ou identifier la suspente concernée et tirer prudemment dessus, toujours à bonne distance du relief. Si le nœud est trop serré et ne peut pas être défait, volez prudemment jusqu'à la zone d'atterrissage adaptée la plus proche. Soyez particulièrement vigilant lorsque vous tentez de défaire un nœud : une action trop importante sur le frein augmente le risque de décrochage ou de vrille à plat. Avant toute tentative, assurez-vous qu'aucun autre pilote ne vole à proximité.



5. PERDRE DE L'ALTITUDE

Savoir perdre rapidement de l'altitude est une ressource très importante dans certaines situations. La méthode de descente rapide la plus appropriée dépend des circonstances rencontrées.

Nous recommandons d'apprendre ces manœuvres sous la supervision d'une école de parapente qualifiée.

5.1 GRANDES OREILLES

Les grandes oreilles constituent une technique de descente modérée, permettant d'atteindre un taux de chute de -3 à -4 m/s, avec une réduction de la vitesse sol de 3 à 5 km/h et une capacité de pilotage limitée. Cette manœuvre augmente également l'angle d'incidence et la charge alaire sur la surface de voile qui reste ouverte.

Pour effectuer les grandes oreilles, saisissez la suspente de l'élévateur A' de chaque côté, le plus haut possible, puis tirez vers l'extérieur et vers le bas. Vous sentirez les extrémités de l'aile se replier. Sur la PEAK 7, il s'agit de la suspente 3A3.

Pour rétablir la vitesse horizontale et l'angle d'incidence, vous pouvez utiliser l'accélérateur une fois les oreilles engagées.

Maintenez les oreilles aussi longtemps que nécessaire pour perdre l'altitude souhaitée.

Pour rouvrir la voile, relâchez les suspentes. Si les extrémités ne se regonflent pas spontanément, appliquez le frein d'un côté, puis de l'autre. Nous recommandons une réouverture asymétrique afin de ne pas compromettre l'angle d'incidence, notamment à proximité du sol ou en conditions turbulentes.

ATTENTION AU RISQUE DE DÉCROCHAGE !

Lorsque le pilote va chercher la suspente 3A3 pour effectuer les grandes oreilles, il peut involontairement agir également sur les freins. La même chose se produit lorsque la suspente 3A3 est maintenue en tension pour conserver les oreilles fermées. Cela entraîne une diminution de la vitesse, car la manœuvre freine progressivement l'aile.

Les parapentes présentant une voûte très prononcée, comme la PEAK 7, génèrent davantage de traînée aérodynamique lors de la manœuvre des grandes oreilles. En raison de la courbure importante de l'aile, les oreilles ne se replient pas sous l'intrados, mais restent suspendues vers le bas, ce qui augmente la résistance à l'air.

La PEAK 7 possède une conception avec une faible corde, ce qui présente de nombreux avantages en vol normal, mais peut devenir problématique lors des grandes oreilles. L'amortissement lié à la faible quantité de suspentage peut compliquer le retour à la vitesse normale après une augmentation importante de l'angle d'incidence. La traînée supplémentaire générée par les oreilles accentue encore cette difficulté.

Toutes ces particularités, associées à des conditions thermiques défavorables ou turbulentes, peuvent provoquer un décrochage inattendu.

Pour éviter un décrochage inattendu lors des grandes oreilles, il suffit d'utiliser l'accélérateur à mi-course (50 % suffisent). Cela permet d'augmenter la vitesse, de diminuer l'angle d'incidence et de maintenir une vitesse suffisante pour éviter le décrochage. Il est important de rappeler qu'aucune action sur les freins ne doit être effectuée pendant les grandes oreilles.

Le risque de décrochage sur la PEAK 7 ne signifie pas qu'il est impossible d'effectuer les grandes oreilles. Ces recommandations indiquent simplement la procédure à suivre pour prévenir cette situation et pouvoir la gérer en vol.

5.2 DESCENTE AUX B3

La technique B3 est une manœuvre de descente rapide qui permet d'atteindre un taux de chute de 5 à 6 m/s tout en conservant une vitesse élevée et un vol stable.

Pour l'effectuer, repérez la suspente 3C3 et tirez dessus comme pour réaliser les grandes oreilles, jusqu'à ce que le stabilo recule. Dans un premier temps, la vitesse diminue et les extrémités de l'aile se déplacent légèrement vers l'arrière. Ensuite, la vitesse augmente jusqu'à se stabiliser.

Nous recommandons d'utiliser l'accélérateur pendant toute la manœuvre. La direction peut être contrôlée de la même manière qu'avec les grandes oreilles.

Pour sortir de la manœuvre, relâchez progressivement les suspentes. La voile retrouvera sa configuration et son taux de chute habituels, avec une légère abattée.

(!) ATTENTION ! Effectuez cette manœuvre pour la première fois dans des conditions calmes et avec une hauteur sol suffisante. Il est nécessaire de se familiariser avec son comportement avant de l'utiliser en vol.

5.3 DESCENTE 360°

Il s'agit de la manœuvre la plus efficace pour perdre rapidement de l'altitude. Elle peut générer des vitesses très élevées et une augmentation importante des forces G, susceptibles de provoquer une désorientation, voire une perte de connaissance. C'est pourquoi nous recommandons d'aborder cette manœuvre progressivement et avec une hauteur suffisante, afin d'adapter la résistance du pilote à l'augmentation des forces G et de lui permettre de bien comprendre les réactions de l'aile.

Pour entrer dans la manœuvre, transférez le poids du corps d'un côté de la sellette et appliquez doucement le frein du même côté. Vous pouvez régler l'intensité du virage en freinant légèrement du côté extérieur.

La vitesse maximale de rotation d'un parapente peut entraîner un taux de chute de -20 m/s, soit environ 70 km/h de vitesse verticale. La voile peut se stabiliser en spirale à partir de 15 m/s. Il est donc essentiel de connaître et de pratiquer la procédure de sortie.

Pour sortir de la manœuvre, relâchez progressivement le frein intérieur, appliquez brièvement le frein opposé et transférez le poids du corps vers l'extérieur du virage. Arrêtez cette action lorsque la voile commence à sortir de la rotation.

La sortie doit être effectuée progressivement et en douceur afin de percevoir les changements de pression et de vitesse.

Selon la manière dont la sortie est réalisée, le parapente peut présenter un bref mouvement pendulaire accompagné d'une abattée latérale.

Effectuez ces actions avec modération et avec une hauteur suffisante.

5.4 TECHNIQUE DE DESCENTE DOUCE

Cette technique permet de descendre sans précipitation, en maintenant une phase de vol normale et sans solliciter excessivement le matériel ni le pilote. Il s'agit de repérer les zones d'air descendant et de tourner comme dans un thermique, mais avec l'objectif de perdre de l'altitude.

Il faut toujours faire preuve de bon sens et éviter les zones aérologiquement dangereuses lorsque l'on recherche des conditions favorables à la descente. La sécurité doit toujours rester la priorité.

6. MÉTHODES DE VOL SPÉCIALES

6.1 TREUILLAGE

La PEAK 7 est parfaitement adaptée au vol au treuil. Il est nécessaire d'utiliser un équipement certifié et de respecter les procédures de treuillage sous la supervision de personnel qualifié. Le gonflage doit être effectué de la même manière que lors d'un décollage classique.

Si des corrections d'alignement sont nécessaires, il est important d'utiliser un faible débattement des freins, notamment au début du treuillage. La voile évoluant à faible vitesse avec un angle d'incidence élevé, toutes les corrections doivent être effectuées avec la plus grande douceur possible afin d'éviter de se rapprocher du décrochage.

6.2 VOL ACROBATIQUE

Bien que la PEAK 7 ait été testée par des pilotes acrobatiques expérimentés dans toutes sortes de situations extrêmes, elle N'A PAS été conçue pour le vol acrobatique et nous DÉCONSEILLONS son utilisation dans cette discipline.

Nous considérons comme manœuvres extrêmes ou acrobatiques toutes celles qui impliquent un pilotage sortant du domaine de vol normal. Pour apprendre les manœuvres acrobatiques en toute sécurité, il est nécessaire de suivre des formations spécialisées au-dessus de l'eau, encadrées par une équipe de professionnels. Lors de manœuvres extrêmes, l'aile et le corps du pilote peuvent être soumis à des forces centrifuges atteignant 4 à 5 G, ce qui accélère considérablement l'usure du matériel par rapport à une utilisation normale.



7. ENTRETIEN ET MAINTENANCE

7.1 ENTRETIEN

Prendre soin de votre équipement permet de garantir son bon fonctionnement. En complément des contrôles périodiques, nous recommandons un entretien régulier et attentif du matériel.

Une vérification prévol de l'équipement est obligatoire avant chaque vol.

Si un incident survient dans une zone du matériel particulièrement susceptible d'être endommagée, inspectez soigneusement cette partie et prenez les mesures nécessaires.

Chez Niviuk, nous nous engageons à rendre la technologie accessible à tous les pilotes. C'est pourquoi nos ailes intègrent les dernières avancées technologiques. Ces nouvelles technologies permettent d'améliorer la sécurité et les performances, mais exigent également un soin accru des matériaux.

(!) ATTENTION : Il est essentiel d'éviter tout choc ou frottement du bord d'attaque contre le sol. Cette partie de l'aile est renforcée par des joncs en Nitinol très résistants et durables, qui peuvent être facilement remplacés. Cependant, traîner le bord d'attaque au sol ou lui faire subir des impacts peut provoquer de graves dommages au tissu, beaucoup plus complexes et coûteux à réparer.

Ni le tissu ni les suspentes ne nécessitent de lavage. En cas de salissures, nettoyez-les avec un chiffon humidifié à l'eau, sans utiliser de produits chimiques.

Si l'aile est mouillée, laissez-la sécher dans un endroit sec et bien ventilé, à l'abri de la lumière directe du soleil.

La lumière du soleil endommage les matériaux et accélère leur vieillissement. Ne laissez pas votre parapente inutilement exposé au soleil, que ce soit au décollage ou à l'atterrissage. Rangez-le toujours correctement.

Si vous utilisez la voile sur du sable, évitez que celui-ci pénètre par les entrées d'air du bord d'attaque et retirez tout le sable qui aurait pu s'accumuler à l'intérieur après le vol. Les ouvertures de nettoyage situées aux extrémités de l'aile facilitent cette opération.

Si l'aile entre en contact avec de l'eau salée, immergez-la dans de l'eau douce, puis laissez-la sécher dans un endroit bien ventilé, à l'abri du soleil.

7.2 STOCKAGE

Conservez votre équipement dans un endroit frais et sec, à l'abri des solvants, des carburants et des huiles.

Nous déconseillons de le laisser dans le coffre d'une voiture, car les températures peuvent devenir très élevées lorsque le véhicule est exposé au soleil. Par exemple, la température à l'intérieur d'un sac à dos exposé au soleil peut atteindre 60 °C.

Ne placez AUCUNE charge sur votre équipement.

Il est très important de plier correctement l'aile avant de la stocker : elle doit être soigneusement pliée et rangée.

Pour un stockage de longue durée, nous recommandons de ne pas comprimer l'aile et, dans la mesure du possible, de la conserver de manière ample, sans contact direct avec le sol. L'humidité et les sources de chaleur peuvent détériorer le matériel.

7.3 CONTRÔLES ET CALAGE

Conformément aux directives d'homologation, votre PEAK 7 doit faire l'objet d'une inspection périodique tous les 24 mois ou toutes les 100 heures de vol, selon la première échéance atteinte.

Nous recommandons vivement que toutes les interventions sur le parapente soient conseillées et réalisées par des professionnels qualifiés.

C'est la seule manière de garantir le bon fonctionnement de votre PEAK 7 et de maintenir son homologation grâce au certificat de révision correspondant.

Dans tous les cas, effectuez toujours une vérification préventive de l'ensemble de l'équipement avant chaque vol.

La PEAK 7 est conçue et fabriquée avec des suspentes non gainées. Leur résistance répond aux normes applicables à ce type de suspentage. Leur durabilité est garantie et leur résistance aux UV figure parmi les plus élevées pour cette catégorie de suspentes.

De plus, les nouvelles suspentes hautes sont fabriquées à partir d'un matériau plus résistant à l'usure : l'Edelrid 9200. Elles offrent une meilleure durabilité sans compromettre les performances.

Les suspentes en Aramide sont fabriquées à partir d'un nouveau matériau doté d'un revêtement hydrofuge (Magix Pro Dry), qui facilite le démêlage des nœuds et simplifie la préparation du suspentage avant le vol.

Cependant, afin de préserver les performances d'origine de l'aile, il est nécessaire de maintenir un calage correctement ajusté.

En règle générale, la longueur des suspentes évolue avec l'utilisation du parapente. C'est pourquoi nous recommandons de procéder à un contrôle du calage après environ 30 heures de vol. La fréquence des contrôles et les interventions nécessaires sur le suspentage peuvent varier selon chaque aile, en fonction des conditions propres à la zone de vol, du climat, de la température, de l'humidité, du type de terrain, de la charge alaire, etc.

Grâce à l'expérience acquise et aux contrôles approfondis réalisés par notre équipe R&D sur les ailes, nous disposons des informations nécessaires pour comprendre le comportement réel du suspentage. Ces contrôles permettent de conserver un calage optimal pendant davantage de vols et d'éviter une perte de performances liée à l'utilisation.

L'un des éléments les plus importants à vérifier et/ou à ajuster sur le suspentage est constitué par les « loops » (nœuds). Sur certains modèles, comme la PEAK 7, les ailes peuvent être livrées de série avec des loops déjà installés. Ceux-ci doivent être ajustés en fonction des besoins du calage à chaque moment.

Il ne faut jamais régler une aile en se basant sur les paramètres appliqués à une autre aile, même si elle est identique. Chaque réglage doit être adapté individuellement à l'aile concernée, sur la base d'une analyse réalisée par du personnel spécialisé et agréé.

7.4 RÉPARATIONS

En cas de déchirures de petite taille, vous pouvez temporairement la réparer en utilisant du Ripstop que vous trouverez dans votre kit de réparation, si les coutures ne sont pas touchées.

Pour toute autre déchirure plus importante ou réparation, faites appel aux services de personnels qualifiés dans un atelier de réparation spécialisé.

Les suspentes endommagées doivent être réparées ou changées immédiatement.

Se référer au plan de suspentage en fin de manuel. Nous conseillons fortement que toutes les réparations ou modifications apportées à la voile soient réalisées dans notre atelier officiel par un professionnel Niviuk.

Toute modification du parapente par un atelier de révision externe invalidera la garantie du produit. Niviuk ne peut pas être tenu responsable des éventuels dommages causés par des modifications ou réparations de mauvaise qualité réalisées par des professionnels non qualifiés ou non certifiés par le fabricant.

8. SÉCURITÉ ET RESPONSIBILITÉ

Le parapente est considéré comme un sport à risques, où la sécurité dépend directement du pratiquant.

Un mauvais usage de l'équipement peut entraîner des blessures graves, voire de la mort du pilote. Les fabricants et les distributeurs ne peuvent être tenus responsables de vos décisions, actions ou accidents résultant de la pratique de ce sport.

N'utilisez pas cet équipement si vous n'êtes pas formé. Ne prenez pas de conseils et ne suivez pas une formation informelle auprès de quelqu'un qui n'est pas qualifié.

9. GARANTIE

Cet équipement et tous ses composants sont garantis pendant 2 ans contre tout vice de fabrication.

Cette garantie ne couvre pas les dégâts liés à un mauvais usage du matériel.

Toute modification du parapente ou de ses composants entraîne une annulation de la garantie et de l'homologation.

Si vous remarquez un défaut ou vice sur votre parapente, veuillez contacter Niviuk immédiatement pour un contrôle approfondi.



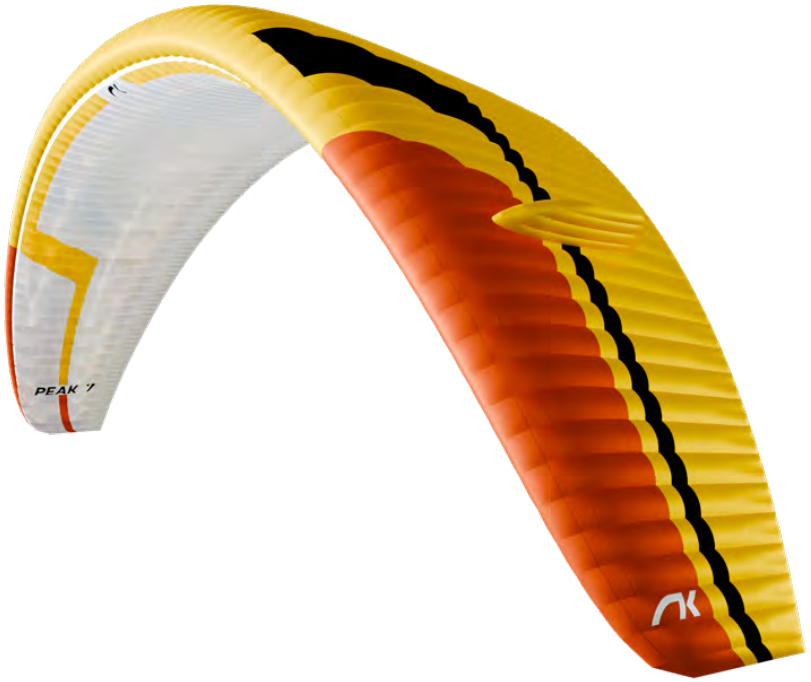
ANNEXES

10. ANNEXES

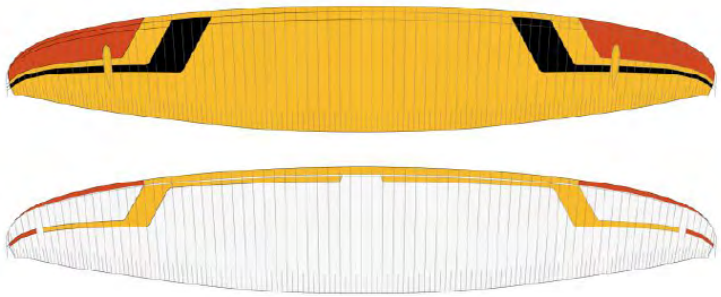
10.1 Données techniques

			19	21	23	24	26
Alvéoles	Nombre		80	80	80	80	80
Allongement	À flat		6,9	6,9	6,9	6,9	6,9
	Projetée		5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Surface	À flat	m2	19,7	21	22,5	24	26
	Projetée	m2	16,73	17,84	19,11	20,38	22,08
Envergure	À flat	m	11,66	12,03	12,46	12,87	13,39
Corde	Max	m	2,14	2,21	2,29	2,37	2,46
Suspentes	Total	m	195	201	209	216	225
	Principal		2-1/3	2-1/3	2-1/3	2-1/3	2-1/3
Élévateurs	Nombre		A-A'/B	A-A'/B	A-A'/B	A-A'/B	A-A'/B
	Course Accél.	mm	145	180	180	180	180
Poids de l'aile		kg	4,45	4,70	5,00	5,25	5,50
Poids total volant	Min-Max	kg	65-80	75-90	85-100	95-113	110-125
Poids opt. en vol		kg	75	85	95	107	120
Homologation			EN/LTF D	EN/LTF D	EN/LTF D	EN/LTF D	EN/LTF D

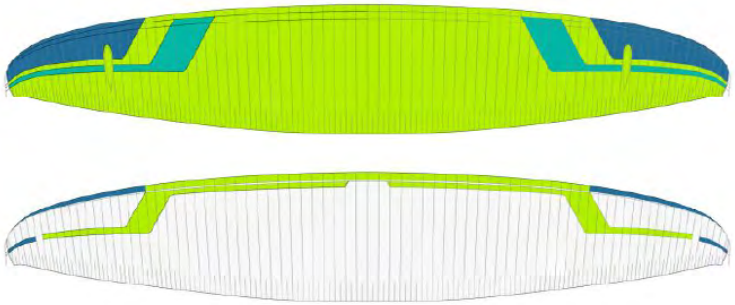
Le poids de la voile peut varier de ±2 % en raison des variations du poids du tissu fourni par les fournisseurs.



10.2 Couleurs



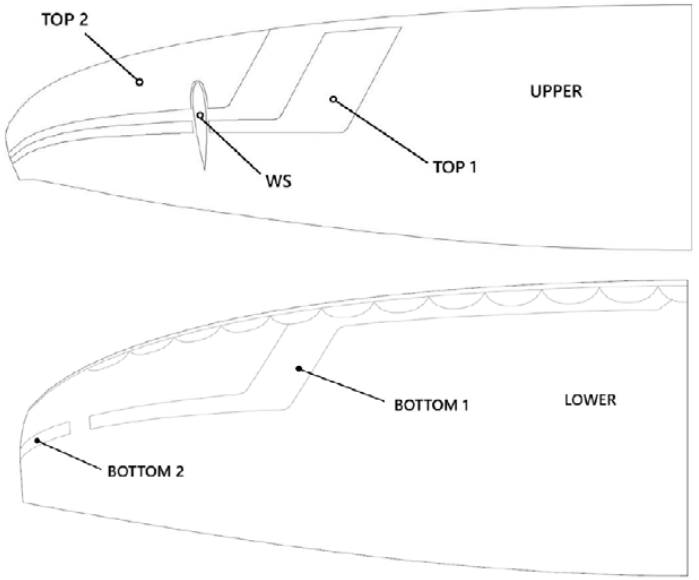
	UPPER	GOLD	**LOWER**	WHITE
VENUS	**TOP 1**	BLACK	**BOTTOM 1**	GOLD
	TOP 2	DARK BRICK	**BOTTOM 2**	DARK BRICK
	WS	GOLD		



	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		



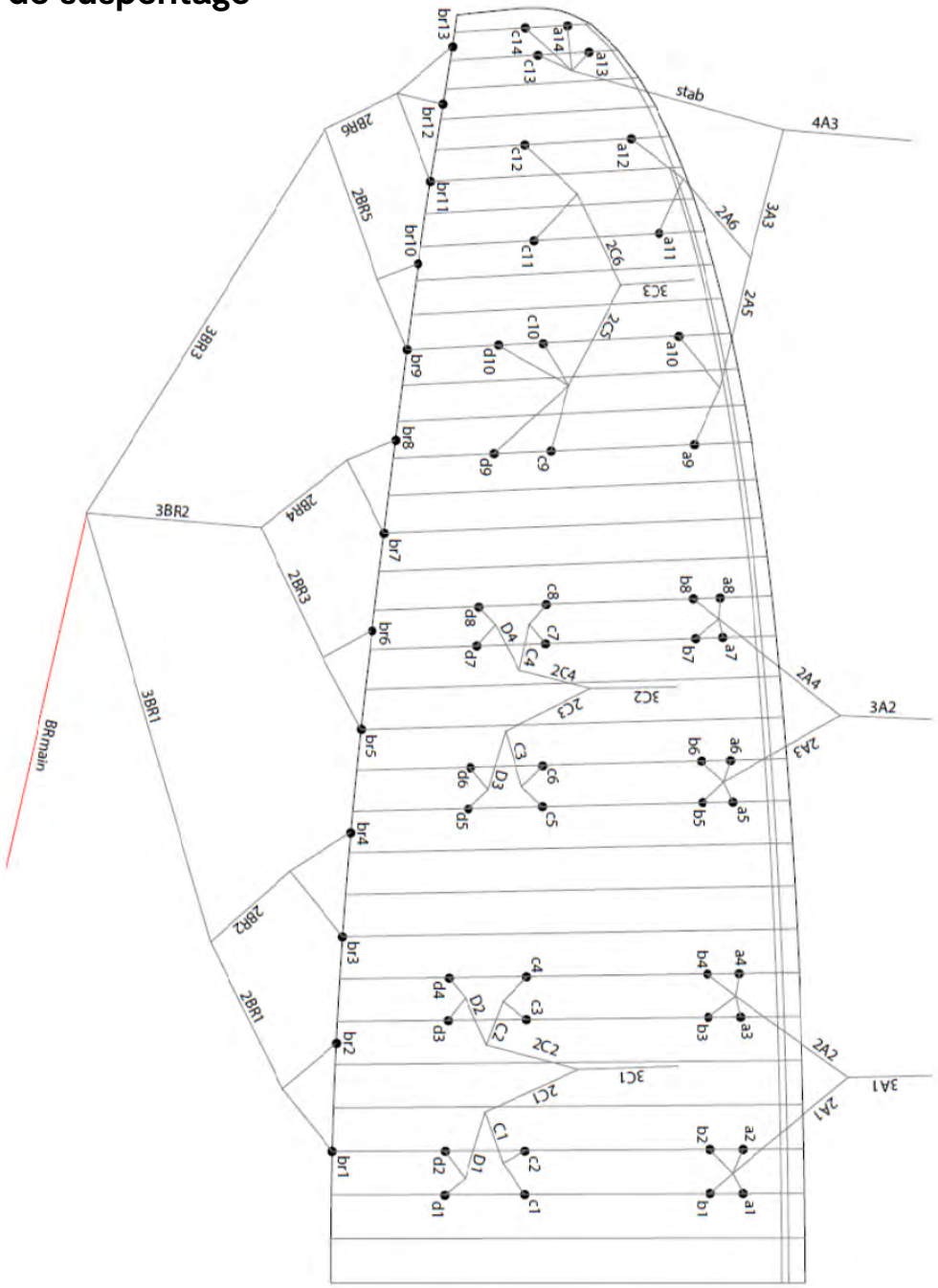
10.3 Matériaux

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 Plan de suspentage



CHANGEMENT DES SUSPENTES

L'utilisation de nouveaux matériaux «hautes performances» pour les voiles de série est maintenant une réalité. L'avancée technologique faite dans ces matériaux en termes de performance est une normalité dans le domaine de notre sport. Malheureusement, il y a des responsabilités qu'on ne peut se permettre d'oublier. La révision et le changement des suspentes doit donc se faire plus fréquemment et certains pilotes décident de le faire eux-mêmes sans passer par l'expérience d'un professionnel.

NOUS RECOMMANDONS DE CONFIER CE TRAVAIL A UNE PERSONNE AUTORISEE ET SPECIALISEE.

Si vous souhaitez quand même le faire par vous-même, ces instructions peuvent vous être utiles pour éviter des erreurs.

AVANT D'ENLEVER LES VIEILLES SUSPENTES, NOUS VÉRIFIERONS LES POINTS SUIVANTS:

- Que le plan et le cône de suspentage correspond au model et taille de votre voile.
- Que dans le cône de suspentage, il y ait toutes les suspentes nécessaires. Vérifiez toutes les suspentes, une par une.

APRÈS AVOIR SOIGNEUSEMENT VÉRIFIÉ L'ÉTAT DU NOUVEAU CÔNE DE SUSPENTAGE :

- Placez la nouvelle suspente SANS ENLEVER L' ETIQUETTE D'IDENTIFICATION.
- Une fois la nouvelle suspente en place, comparez sa longueur totale à la longueur théorique mise à disposition sur le site Niviuk.
- Gonflez la voile et recherchez toute irrégularité dans le profile.
- Une fois que vous avez remplacé toutes les suspentes que vous désiriez changer et si tout est en ordre, vous pouvez enlever les étiquettes d'identification. Mais PAS AVANT.

Nous vous recommandons fortement que le changement du suspentage soit réalisé par un professionnel ou un atelier autorisé. Niviuk ne peut être tenu responsable de tout dommage ou préjudice résultant d'un montage incorrect.

10.5 Plan des élévateurs

A	A’	B
3A1	3A3	3C1
3A2	stab	3C2
		3C3



10.6 Longueur des lignes par taille

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 Longueur totale des lignes

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 Résistance minimale des lignes de suspension

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 Homologation

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