

# BETRIEBSANLEITUNG



PEAK 2

## WILLKOMMEN

Wir möchten dich herzlich willkommen heißen in unserem Team und danken dir für das Vertrauen in unsere NIVIUK Gleitschirme.

Der neue PEAK 2 ist nicht aus einer Modifikation des Vorgängers PEAK entstanden, sondern ist eine völlig eigene Entwicklung. Jedes Detail am PEAK 2 wurde neu konzipiert. Dieser Flügel, der von dem Wunsch nach mehr Leistungsstärke inspiriert wurde, bringt ein höheres Potential in allen seinen Einsatzfacetten: höhere Geschwindigkeit, besseres Steigen in der Thermik und bessere Gleitleistung!

Ein neues Profil, eine höchst effiziente Leinengeometrie und eine Streckung von 6,8 lassen die Grenze des Unvorstellbarem überschreiten. Die Magie des Peak ist wieder da! Es war eine große Herausforderung den PEAK 2 in der Hochleisterklasse zu positionieren, aber dank der geradlinigen Weiterentwicklung ist dies vollständig gelungen.

Wir möchten dich in deinem Interesse bitten, dieses Handbuch ausführlich zu lesen.

Dein NIVIUK Gleitschirm-Team

## ZUM GEBRAUCH DES HANDBUCHES

Dieses Handbuch stellt dir die Informationen zur Verfügung, die dich mit deinem NIVIUK Peak 2 vertraut machen. Obwohl in diesem Handbuch verschiedene Fluganleitungen stehen ersetzt dieses Handbuch nicht den Besuch einer Gleitschirmschule, welcher zum Erlernen des Gleitschirmfliegens notwendig ist.

Trotzdem ist die Lektüre dieses Handbuches wichtig, da hierin spezifische Informationen zu dem PEAK 2 Gleitschirm zu finden sind.

Falsche Nutzung der Gleitschirmausrüstung kann zu schweren Verletzungen oder dem Tod führen.

---

**NIVIUK GLIDERS** C/ DOCTOR CODINA, 29 BAJOS 17165 LA CELLERA DE TER GIRONA - SPAIN  
TEL. +34 972 42 28 78 FAX +34 972 42 00 86  
info@niviuk.com www.niviuk.com

---

## INHALT

<b>WILLKOMMEN</b>	<b>2</b>	<b>11. WEITERE HINWEISE</b>	<b>11</b>
<b>ZUM GEBRAUCH DES HANDBUCHES</b>	<b>2</b>	11.1 SCHLEPPBETRIEB	11
<b>1. EIGENSCHAFTEN DES PEAK 2</b>	<b>4</b>	11.2 KUNSTFLUG	11
<b>2. ZULASSUNG</b>	<b>4</b>	<b>12. ZUSAMMENLEGEN DES</b>	
<b>3. FLUGVERHALTEN</b>	<b>4</b>	<b>GLEITSCHIRMES</b>	<b>11</b>
<b>4. MATERIALIEN</b>	<b>4</b>	<b>13. NATUR- UND</b>	
<b>5. LIEFERUMFANG</b>	<b>5</b>	<b>LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES</b>	
<b>6. INBETRIEBNAHME</b>	<b>5</b>	<b>VERHALTEN</b>	<b>12</b>
6.1 GEEIGNETE GURTZEUGE	5	<b>14. WARTUNG UND PFLEGE</b>	<b>12</b>
6.2 EINSTELLUNG DES BESCHLEUNIGERS	6	14.1 WARTUNG	12
6.3 BREMSEINSTELLUNGEN	6	14.2 LAGERUNG	12
6.4 CHECKLISTE BEI INBETRIEBNAHME	6	14.3 REPARATUREN	12
6.5 STARTVERHALTEN	7	14.4 LISTE DER ERSATZTEILE	12
6.6 LANDUNG	7	<b>15. ENTSORGUNG</b>	<b>13</b>
6.7 FLIEGEN IN TURBULENZ	7	<b>16. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG</b>	<b>13</b>
6.8 DOPPELSITZIGES FLIEGEN	7	<b>17. GARANTIE</b>	<b>13</b>
<b>7. BESONDERE FLUGZUSTÄNDE</b>	<b>7</b>	<b>18. TECHNISCHE DATEN</b>	<b>14</b>
7.1 ASYMMETRISCHER KLAPPER	7	18.1 TECHNISCHE DATEN	14
7.2 FRONTKLAPPER	8	18.2 MATERIALLISTE	14
7.3 TRUDELN	8	18.3 TRAGEGURTE	15
7.4 SACKFLUG	8	18.4 LEINENPLAN	16
7.5 FULLSTALL	8	18.5 LEINENLÄNGEN PEAK 2	22
7.6 LEINENKNOTEN IM FLUG	9	18.6 LEINENLÄNGEN PEAK 2	24
7.7 VERHÄNGER	9	18.7 LEINENLÄNGEN PEAK 2	26
7.8 ÜBERSTEUERN	9	18.8 LEINENLÄNGEN PEAK 2	28
<b>8. GEBRAUCH DES BESCHLEUNIGERS</b>	<b>9</b>	18.10 MUSTERPRÜFUNG	19
<b>9. FLIEGEN OHNE BREMSLEINENEINSATZ</b>	<b>10</b>		
<b>10. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN</b>	<b>10</b>		
10.1 OHREN ANLEGEN	10		
10.2 B-STALL	10		
10.3 STEILSPIRALE	11		



## 1. EIGENSCHAFTEN DES PEAK 2

Für wen ist er gebaut worden?

Der PEAK 2 ist für erfahrene und aktive Piloten gebaut worden, welche in Wettbewerben oder Streckenflügen einen Hochleister fliegen wollen, ohne aber auf die Sicherheit eines mustergeprüften Gleitschirmes zu verzichten. Der Peak 2 wurde speziell für Streckenflüge konzipiert, mit dem Ziel diese leistungsstark, sicher und komfortabel zurück legen zu können und somit die Freude am Fliegen zu maximieren.

## 2. ZULASSUNG

Der PEAK 2 ist neben den oben genannten Forderungen natürlich noch den Forderungen der Musterprüfung gerecht geworden. Die Püfanforderungen wurden mit der Einstufung EN-D bestanden und belegen die hohe Sicherheit und die gute Leistung dieses Gleitschirmes.

Ein Lasttest mit 8g Belastung wurde von der Schweizer Air. Turquoise Prüfstelle durchgeführt und anstandslos bestanden.

## 3. FLUGVERHALTEN

Der PEAK 2 ist mit dem einmaligen DNA Design von Niviuk ausgestattet. Dadurch erreicht er eine optimale Leistung, ein höchstmögliches Sicherheitspotential und ermöglicht dem Piloten sein gesamtes Potential auszuschöpfen. Das Ziel von Niviuk war es beim PEAK 2 eine komplette Harmonie zwischen Schirm und Piloten zu erreichen.

Der Schirm soll dem Piloten alle nötigen Informationen zu Luftbewegungen vermitteln und auf alle Steuereingaben des Piloten präzise reagieren.

Gerade in der Thermik zeigt der PEAK 2 klar seine Überlegenheit gegenüber anderen Schirmen der gleichen Klasse. Es mag aber für Piloten, die es nicht gewohnt sind mit einem 3-Leiner der Streckung 6,7 zu fliegen, etwas Eingewöhnungszeit bedürfen. Einmal an den PEAK 2 gewöhnt wirst du aber sicher begeistert sein von der präzisen Steuerung und der exzellenten Leistung, die es dir erleichtert den Thermikbart als höchster zu verlassen.

Die Gleitleistung und auch der Geschwindigkeitsbereich des PEAK 2 sind außergewöhnlich. Der PEAK 2 meldet dem Piloten auch bei hoher Geschwindigkeit sehr frühzeitig die vorherrschenden Luftströmungen und erlaubt dem Piloten so rechtzeitig zu reagieren.

Die erste Hälfte des Beschleuniger-Weges bringt eine deutliche Erhöhung der Fluggeschwindigkeit ohne, dass das Sinken stark zunimmt. Der weitere Beschleunigerweg bringt dann die sehr hohe Endgeschwindigkeit.

## 4. MATERIALIEN

Beim PEAK 2 wurden alle technischen Innovationen von NIVIUK Gleitschirmen verwirklicht. Darüber hinaus wurde auch den kleinen Details viel Beachtung geschenkt und so zum Beispiel Harken Rollen verwendet. Die sehr kleinen Rollen an den Tragegurten haben die Leistungsfähigkeit und den Bedienungskomfort des Beschleunigungssystems gesteigert. Keine müden Beine mehr!

Die Anwendung des SLE (Structured Leading Edge) ermöglicht eine Verstärkung der Eintrittskante, die sich auch bei Turbulenzen nicht verformt. Dadurch wird eine Verbesserung der Anströmung erreicht und somit eine höhere Leistung erzielt.

Die Verwendung eines neuen Profils führt zu einer besseren Lastverteilung der angehängten Masse auf die drei Leinenebenen. Die gewählten Leinendurchmesser und Materialien führen zu einer optimierten Widerstandsbilanz und Lastaufnahme.

Des Weiteren wurde für den PEAK 2 die neue STE (Structured Trailing Edge) Technologie aus der Entwicklung der Wettkampf-Prototypen angewandt. Diese basiert auf der führenden Technologie, die für den ICEPEAK 4 NS verwendet wurde. STE optimiert das Profil ohne es zu verformen und reduziert damit den Luftwiderstand, was zu einer besseren Leistung führt. Die Umströmung der Kappe ist konstanter und turbulenzärmer, vor allem bei hohen Geschwindigkeiten. Bemerkenswert ist auch, dass dadurch zusätzlich die Nickdämpfung verbessert werden konnte. STE führt über einen weiten Bereich der Kappenoberfläche zu einer verbesserten Profiltreue.

Bei dem PEAK 2 wurden Leinen verwendet, welche höchste Leistungen ermöglichen aber auch eine Überprüfung ALLER Leinen nach spätestens 100 Flugstunden oder 12 Monaten erforderlich macht.

Beim PEAK 2 wurden nicht nur neue Designmethoden verwendet, sondern auch neue Herstellungstechnologien. Oliviers Computer ermöglicht ein millimetergenaues Schneiden des Tuches. Ein automatisches, Laser gesteuertes Programm schneidet jedes Teilstück des Schirmes. Das Programm schneidet nicht nur das Tuch, sondern markiert es auch mit Hilfslinien und versieht es mit Kennnummern. All dies geschieht automatisch, ohne Handarbeit, wodurch menschliche Fehler vermieden werden.

Die Leinen werden halbautomatisch hergestellt und die Vernäherung durch Spezialisten überwacht. Das Puzzle des zusammensetzen des Schirmes wird durch diese Methode viel einfacher gemacht. Dadurch sparen wir Ressourcen und erhöhen die Effizienz der Qualitätskontrolle. Alle Teilstücke des Gleitschirmes werden nach den strengen Regeln des automatisierten Herstellungsprozesses zusammen gesetzt.

Alle NIVIUK Gleitschirme werden einer extrem genauen und effektiven Endkontrolle unterzogen. Dabei wird jede Leine einzeln gemessen. Jeder Schirm wird für eine letzte Sichtkontrolle gefüllt.

Jeder Gleitschirm wird so zusammengelegt, wie es am schonendsten für die verwendeten Materialien ist.

NIVIUK Gleitschirme werden aus den besten Materialien hergestellt um den höchsten Anforderungen an Leistungsfähigkeit, Haltbarkeit und Sicherheit gerecht zu werden.

Informationen über die verwendeten Materialien findest du auf der letzten Seite des Handbuchs.

## 5. LIEFERUMFANG

Der PEAK 2 wird mit verschiedenen Ausrüstungsteilen ausgeliefert, welche eine wichtige Rolle bei der Benutzung, dem Transport und der Lagerung des Gleitschirmes spielen.

Der Gleitschirm wird mit einem Rucksack ausgeliefert, der groß genug ist, um die gesamte Ausrüstung aufzunehmen. Beim Rucksack wurde darauf geachtet, einen guten Tragekomfort zu ermöglichen. Weiterhin wird der PEAK 2 mit einem Innenpacksack ausgeliefert, welcher ihn vor Beschädigungen schützen soll. Ein Kompressionsband ermöglicht es dir den Schirm so klein wie möglich zu packen. Darüber hinaus haben wir dem PEAK 2 ein Speedsystem beigelegt sowie ein kleines Reparaturset mit selbstklebendem Rippstopp-Segeltuch. Das im Lieferumfang enthaltene Handbuch soll dir alle Fragen beantworten.

## 6. INBETRIEBNAHME

Wir empfehlen dir den Schirm das erste Mal in einem Schulungsgelände auszuprobieren. Wähle einen Tag mit passenden Wetterbedingungen, um dich mit dem PEAK 2 vertraut zu machen.

### 6.1 GEEIGNETE GURTZEUGE

Der PEAK 2 hat die EN-D Zulassung in Kombination mit einem GH-Gurtzeug bestanden. Damit kann er mit den meisten Gleitschirmgurtzeugen geflogen

werden. Der empfohlene Karabinerabstand hängt von der Größe des Gleitschirmes ab und beträgt:

- 44 cm für die Größe S
- 45 cm für die Größe M
- 46 cm für die Größe L

Wird der Gleitschirm mit einem anderen Karabinerabstand geflogen, so können sich seine Reaktionen deutlich von den erwarteten unterscheiden.

## 6.2 EINSTELLUNG DES BESCHLEUNIGERS

Der PEAK 2 ist mit einem neuartigen zweistufigen Beschleunigungssystem ausgerüstet.

Es funktioniert in zwei Phasen und ermöglicht eine progressive Beschleunigung des Schirmes durch gleichzeitiges Ziehen der A, B und C Tragegurte. In der ersten Phase im Verhältnis  $A/B = 1/2$  und  $A/C = 1/4$ . In der zweiten Phase im Verhältnis  $A/B = 1/1$  und  $A/C = 1/2$ .

Durch das sich ändernde Verhältnis der Zuglängen der A- B- und C-Tragegurte kommt es gleichzeitig zur gesteuerten Änderung des Flügelprofils und Winkeleinstellung in dem ganzen Wirkungsbereich des Beschleunigers. Dabei wurde die größte Beschleunigung bei Beibehaltung der bestmöglichen Gleitzahl für das Profil erreicht.

Das System schließt einen Einklapper in diesem Flugzustand zwar nicht aus, die Gefahr wurde aber durch diese Konstruktion bedeutend verringert.

**Empfehlung:** Der Einsatz des Beschleunigungssystems ist besonders bei Überlandflügen, bei Gegenwind, oder um das Ziel zu erreichen, angebracht. Damit verbessert sich die Gleitzahl gegenüber dem Boden. Einsatz auch dann, wenn ein Gebiet mit starkem Sinken schnell durchfliegen werden soll. Bei Gefahr von Verblasen ins Lee des Berges (Leerotoren) nur mit äußerster Vorsicht benutzen! Beim Einflug in eine starke Turbulenz oder bei einem Einklapper der Eintrittskante ist der Beschleuniger sofort loszulassen.

Der Beschleuniger darf nur in ausreichender Höhe aktiviert werden!

## 6.3 BREMSEINSTELLUNGEN

Die Bremsleinen werden werkseitig wie bei der Zulassung eingestellt. Sollte diese Einstellung nicht zu dem Piloten passen, können sie an den Piloten angepasst werden. Wir empfehlen aber die Länge erst einmal nicht zu ändern, sondern einige Flüge mit der Originaleneinstellung durchzuführen, um mit den Flugeigenschaften des PEAK 2 vertraut zu werden. Die Verstellung der Bremsen sollte nur durch geschultes Personal gemacht werden. Eine Verkürzung der Bremsen darf nicht dazu führen, dass bei freigegebenen Bremsen der Schirm bereits angebremst fliegt.

Die Bremsleinen sollten symmetrisch verstellt werden. Der empfohlene Knoten ist der Palstek.

Denke daran, dass die Bremsleinen beim Beschleunigen freigegeben werden müssen, da sonst die Gefahr eines Frontklappers erhöht wird. Bedenke, dass die C-Tragegurte beim Beschleunigen nach oben wandern.

## 6.4 CHECKLISTE BEI INBETRIEBNAHME

### Beim Auslegen

- Schirmkappe ohne Beschädigungen
- Tragegurte ohne Beschädigungen
- Leinenschlösser fest verschlossen
- Fangleinenvernähung am Tragegurt
- alle Fangleinen frei von der Kappe zum Tragegurt, Bremsleinen

### Beim Anziehen des Gurtzeugs

- Rettungsgerätegriff (Splints)
- Schnallen (Beinschlaufen, Brustgurt) geschlossen
- Hauptkarabiner

## **Vor dem Start**

- Speedsystem eingehängt
- Gurte nicht verdreht
- Bremsgriffe in der Hand, Bremsleinen frei
- Pilotenposition mittig (alle Leinen gleich gespannt)
- Windrichtung
- Hindernisse am Boden
- freier Luftraum

## **6.5 STARTVERHALTEN**

Ziehe den Schirm langsam und progressiv auf. Der PEAK 2 füllt sich einfach und erfordert dazu keinen übermäßigen Impuls. Der PEAK 2 neigt nicht zum Überschießen. Die Starteigenschaften des PEAK 2 erlauben eine perfekte Kontrollphase und geben dir genug Zeit für die Startentscheidung.

Wenn immer die Windbedingungen es erlauben, empfehlen wir dir einen Rückwärtsstart. Dieser erleichtert die Kontrolle des Schirmes in der Aufziehphase, Störungen werden sofort erkannt. Der PEAK 2 lässt sich so auch bei starkem Wind gut aufziehen.

Die Wahl des Startplatzes ist für einen erfolgreichen Startplatz entscheidend. Wähle einen Startplatz, der zu der Windrichtung optimal ausgerichtet ist. Lege den Gleitschirm bogenförmig aus.

## **6.6 LANDUNG**

Der PEAK 2 landet sich sehr einfach. Die Fluggeschwindigkeit lässt sich durch entsprechenden Steuerinput leicht in Steigen verwandeln. Er verfügt über eine hohe Fehlertoleranz. Die Bremsen müssen nicht gewickelt werden, um eine höhere Bremswirkung zu erzeugen.

## **6.7 FLIEGEN IN TURBULENZ**

Der PEAK 2 eine hohe Stabilität in turbulenten Flugbedingungen. Trotzdem sollte jeder Gleitschirm aktiv geflogen werden, da der Pilot letztendlich den entscheidenden Sicherheitsfaktor darstellt.

Wir empfehlen einen aktiven Flugstil mit feinfühligem Bremseneinsatz. Der Pilot sollte nach der Korrektur die Bremsen wieder freigeben. Ziehe die Bremsen nicht länger, als für die Korrektur notwendig, da ein Überbremsen des Gleitschirmes zu einem Strömungsabriss führen kann.

## **6.8 DOPPELSITZIGES FLIEGEN**

Dieser Schirm ist für den doppelsitzigen Einsatz weder geeignet noch zugelassen.

## **7. BESONDERE FLUGZUSTÄNDE**

Wir empfehlen besondere Flugzustände im Rahmen eines Sicherheitstrainings zu erlernen.

### **7.1 ASYMMETRISCHER KLAPPER**

Trotz der großen Stabilität des PEAK 2 kann es in starken Turbulenzen zum Einklappen eines Teiles oder des ganzen Flügels kommen. Das geschieht normalerweise nur, wenn der Pilot den Schirm nicht aktiv fliegt.

Bei einem einseitigen Klapper kommt es zu einer Entlastung der kollabierenden Seite an der Bremse sowie am Tragegurt. Soll der Klapper verhindert werden, musst du die Seite, die entlasten will anbremsen. Dadurch wird der Anstellwinkel auf dieser Seite erhöht und der Klapper eventuell verhindert.

Falls es trotzdem zum Klapper kommt, wird der PEAK 2 nicht aggressiv reagieren. Die Wegdrehtendenz zur geklappten Seite ist relativ gering und leicht zu stabilisieren. Stabilisiere die Flugrichtung durch Gewichtsverlagerung und leichten Bremsensatz auf der offenen Seite. Der Schirm wird normalerweise wieder selbstständig öffnen. Sollte dies aber nicht erfolgen, ziehe die Bremsleine der geklappten Seite kurzzeitig voll durch. Achte darauf, die offene Seite dabei nicht zu überbremsen. Lass den Schirm nach dem Klapper wieder seine nötige Fluggeschwindigkeit aufnehmen.

## 7.2 FRONTKLAPPER

Bei normalen Flugbedingungen macht die Auslegung des PEAK 2 einen Frontklapper äußerst unwahrscheinlich, da das verwendete Profil einen sehr hohen Anstellwinkelbereich toleriert.

Ein Frontklapper wird nur bei heftigen Turbulenzen auftreten, zum Beispiel beim Herausfliegen aus einer starken Thermik oder bei zu weit betätigtem Beschleuniger in turbulenten Verhältnissen. Bei einem Frontklapper füllt sich die Kappe des PEAK 2 normalerweise wieder selbstständig, ohne Tendenz zum Wegdrehen. Die Bremsen sollten vollständig gelöst werden, um die optimale Fluggeschwindigkeit wieder zu erlangen. Das Beschleunigungssystem sollte ebenfalls gelöst werden.

Ein kurzer, symmetrischer Bremsleieneinsatz kann die Öffnung beschleunigen, danach müssen die Bremsen umgehend wieder frei gegeben werden.

## 7.3 TRUDELN

Dieses Flugmanöver gehört nicht zu den normalen Flugmanövern des PEAK 2. Trotzdem kann es unter gewissen Umständen eintreten, zum Beispiel, wenn ein Kurvenflug bei sehr langsamer Fluggeschwindigkeit (viel Bremse) erzwungen wird. Es ist nicht einfach einen guten Rat zu dieser Flugfigur zu geben, da sie sehr unterschiedlich ausfallen kann. Denke daran, dass der Flügel wieder seine Fluggeschwindigkeit zum Fliegen benötigt. Um dies zu

erreichen, löse den Bremsleinedruck progressiv und lasse das Segel wieder anfahren. Die normale Reaktion besteht aus einem seitlichen Abtauchen mit einer Wegdrehtendenz um weniger als 360°.

## 7.4 SACKFLUG

Die Möglichkeit, dass ein Sackflug unabsichtlich passiert, ist aufgrund der Auslegung des PEAK 2 äußerst unwahrscheinlich. Falls es doch passiert, fühlt es sich an, als ob das Segel nicht mehr vorwärts fliegen würde.

Das Segel fühlt sich weich an und der Bremsdruck lässt nach, obwohl die Kappe vollständig gefüllt ist. Die korrekte Reaktion besteht aus dem Nachlassen der Bremsen und dem Vordrücken der A-Tragegurte oder der Gewichtsverlagerung zu einer Seite, ohne an der Bremse zu ziehen.

## 7.5 FULLSTALL

Es ist praktisch unmöglich mit dem PEAK 2 unabsichtlich in einen Fullstall zu geraten, solange die Bremsleieneinstellung nicht geändert wurde. Um einen Fullstall zu fliegen, musst du den Schirm auf die Minimalgeschwindigkeit herunter bremsen. Nachdem dieser Punkt erreicht worden ist, ziehst Du die Bremse symmetrisch weiter bis auf 100% und hältst sie dort. Der Schirm wird erst nach hinten wegkippen und sich dann wieder über dich positionieren, leicht schlagend, je nachdem wie das Manöver ausgeführt wurde. Wenn Du diese Flugfigur durchführen willst, handle entschlossen und ohne Zweifel. Die Bremse darf auf keinen Fall auf gelöst werden, während der Schirm nach hinten kippt. Wird die Bremse in dem Moment gelöst, wenn die Kappe hinter dem Piloten ist, schießt der Schirm sehr weit nach Vorne mit der Gefahr, dass der Pilot in die Kappe fällt. Deshalb ist es sehr wichtig den Bremsdruck zu halten, bis der Schirm wieder über dem Piloten steht.

Um wieder in die normale Fluglage zu gelangen wird die Bremse progressiv und symmetrisch gelöst. Dies erfolgt idealerweise, wenn sich der Schirm vor dem Piloten befindet. Der Schirm muss dann nach Vorne nicken, damit sich die Strömung wieder komplett anlegt. Das Nach-Vorne-Nicken darf nicht

durch Überbremsen verhindert werden. Falls es dabei zu einem Frontstall kommt, kann dieser durch einen kurzen, symmetrischen Bremsleinenzug schneller geöffnet werden.

## 7.6 LEINENKNOTEN IM FLUG

Die beste Methode um Verknotungen oder Verhänger zu vermeiden ist eine gute Startvorbereitung. Solltest du trotzdem beim Aufziehen eine Störung bemerken, brich den Start ab.

Falls du trotz einer Kappenstörung gestartet bist, wird dein Flügel wahrscheinlich nach einer Seite ziehen. Versuche die Flugrichtung über Gewichtsverlagerung und gefühlvollem Bremsleineneinsatz zu korrigieren. Bei genügend Geländeabstand kannst du versuchen durch Ziehen an der verknoteten Leine die Störung zu beseitigen. Achtung: Ziehe dabei nicht zu stark an den Leinen, vor allem nicht an der Bremsleine! Achte auf Richtung und Geschwindigkeit sowie ausreichend Abstand zu Hindernissen.

Falls sich die Störung nicht beheben lässt, fliege den nächstmöglichen Landeplatz an. Achte dabei auf gefühlvolle Steuerung.

## 7.7 VERHÄNGER

Von allen Situationen, die beim Flugbetrieb mit dem PEAK 2 auftauchen können, ist dies die unwahrscheinlichste. Dies liegt in der richtigen Auslegung der Streckung und der Leinenpositionierung des Schirmes begründet.

Ein Verhänger könnte nach einem einseitigen Klapper auftreten, bei dem sich ein Flügelende in den Leinen verhängt. Diese Situation kann sehr schnell zu einem gefährlichen Wegdrehen des Schirmes führen. Die Ausleitung ist die gleiche wie bei einem einseitigen Klapper: die Drehung muss durch Gegenbremsen und Gewichtsverlagerung gestoppt werden. Danach suche die Stabiloleine. Sie hat eine andere Farbe und ist auf dem B-Tragegurt aufgehängt. Ziehe an der Stabiloleine, bis sie straff ist. Dadurch sollte sich

der Verhänger lösen. Falls sich der Verhänger nicht lösen lässt, versuche durch Gewichtsverlagerung und gefühlvollem Bremsleineneinsatz auf der nicht verhängten Seite den nächst gelegenen Landeplatz anzufliegen. Achte auf genügend Abstand zum Gelände und zu anderen Flugobjekten beim Lösen des Verhängers, da du eventuell die Flugrichtung änderst.

## 7.8 ÜBERSTEUERN

Die meisten Flugunfälle passieren dadurch, dass die Piloten zu stark an den Bremsen ziehen und dadurch abnormale Flugzustände erzeugen. Denke immer daran, dass der PEAK 2 so ausgelegt ist, dass er selbsttätig in eine normale Fluglage zurückkehrt.

## 8. GEBRAUCH DES BESCHLEUNIGERS

Das Profil des PEAK 2 ist so ausgelegt, dass es über den gesamten Geschwindigkeitsbereich stabil fliegt. Bei der Erfüllung der Zulassungsanforderungen EN-B wurde dies bestätigt. Die Benutzung des Beschleunigers ist sinnvoll bei starkem Wind oder in fallender Luftmasse. Durch die Benutzung des Beschleunigers wird das Profil allerdings empfindlicher für Turbulenzen und Klapper. Falls der Segeldruck nachlässt sollte der Beschleuniger nicht mehr getreten werden und der Schirm evtl. leicht angebremst werden.

Der Einsatz des Beschleunigers wird nicht empfohlen bei geringem Bodenabstand und in turbulenten Bedingungen. Das angepasste Treten und Nachlassen des Beschleunigers gekoppelt mit einem angepassten, gefühlvollen Bremsleineneinsatz, ist die hohe Schule des aktiven Fliegens.

Beim Beschleunigen sollte nicht angebremst werden, da es sonst leichter zu Frontklappern kommt.

## 9. FLIEGEN OHNE BREMSLEINENEINSATZ

Falls aus irgendeinem Grund die Bremsleinen nicht benutzt werden können, kann der PEAK 2 auch über die D-Tragegurte und über Gewichtsverlagerung gesteuert werden. Die D-Tragegurte sind dabei vorsichtig zu bedienen, da sie sehr wenig Last haben und ein Überziehen zu einem Strömungsabriss oder zum Trudeln führen können. Bei der Landung sollte der Schirm mit voller Geschwindigkeit anfliegen und erst kurz vor dem Boden über einen symmetrischen Zug an den D-Tragegurten gebremst werden. Diese Bremsmethode ist nicht so effektiv, wie der normale Bremsleineneinsatz und somit wird die Landegeschwindigkeit höher sein.

## 10. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN

Die Schnellabstiegsmethoden solltest du im Rahmen eines Sicherheitstrainings erlernen.

### 10.1 OHREN ANLEGEN

Das Ohrenanlegen stellt eine moderate Abstieghilfe dar. Die erzielten Sinkgeschwindigkeiten liegen bei -3 bis -4 m/s. Die Vorwärtsgeschwindigkeit verringert sich dabei geringfügig um 3-5 km/h, was durch den Einsatz des Beschleunigungssystems ausgeglichen werden kann. Die Steuerung erfolgt nur noch über Gewichtsverlagerung.

Um die Ohren anzulegen, nimm die äußeren A-Leinen so hoch wie möglich in die Hand und ziehe sie nach außen unten. Die Flügelenden werden nach innen klappen.

Zum Lösen wird zunächst der Beschleuniger und danach die A-Leinen wieder frei gegeben. Die Flügelenden füllen sich dann von alleine. Soll das Füllen beschleunigt werden, wird erst eine Bremsleine leicht gezogen und wieder freigegeben und anschließend die andere. Wir empfehlen ein Ohr nach dem anderen zu öffnen, um den Anstellwinkel nicht zu plötzlich zu ändern.

### Achtung bitte Beachten: Gefahr des Fullstalls!

Der PEAK 2 ist mit kurzen Steuerwegen ausgestattet, wie sich auch aus dem Prüfprotokoll ersehen lässt. Durch das Ziehen an den äußeren A-Leinen wird womöglich unabsichtlich und unbemerkt an den Bremsleinen gezogen. Dadurch kann es zu einem erheblichen Verlust an Geschwindigkeit kommen.

Der PEAK 2 ist mit einer hohen Krümmung konzipiert, was dazu führt, dass die angelegten Ohren sich nicht anlegen sondern herunterhängen, was zu einer größeren Widerstandserhöhung führt als bei Standard-Gleitschirmen.

Das Design des PEAK 2 ist auf eine geringe Querspannung ausgelegt wodurch eine kleinerer Anstellwinkel entsteht. Dies hat unter normalen Umständen Vorteile bringt aber Probleme mit sich, wenn man den Schirm zu stark anstellt.

**Diese drei Eigenheiten können zusammen mit Turbulenten Bedingungen zu einem unbeabsichtigten kompletten Strömungsabrisß führen.**

**Lösung:** Ohrenanlegen ist ein Manöver, welche durchaus angewendet werden kann, aber man sollte sich der oben erwähnten Eigenarten bewusst sein. **Um einen Strömungsabrisß zu verhindern sollte der Beschleuniger auf Halbgas benutzt werden!**

**Achtung mit Bremsleinenbetätigung bei angelegten Ohren!!!**

### 10.2 B-STALL

Beim B-Stall verliert der Gleitschirm seine Vorwärtsfahrt vollständig und die Richtung kann nicht mehr gesteuert werden. An der Kappe reißt die Strömung komplett ab.

Um dieses Manöver durchzuführen werden die B-Tragegurte unter den Schäkeln gefasst, 20 – 30 cm symmetrisch herunter gezogen und in dieser Position gehalten. Um das Profil des Gleitschirms zum Einfallen zu bringen

ist ein hoher Kraftaufwand nötig. Dieser reduziert sich deutlich, wenn sich das Profil zusammengeschoben hat.

Solange die B-Gurte herabgezogen werden, bleibt der Schirm im B-Stall. Die Vorwärtsgeschwindigkeit verringert sich auf 0, die Sinkgeschwindigkeit steigert sich auf – 6 bis – 8 m/s.

Das Manöver wird beendet in dem beide Tragegurte symmetrisch und zügig freigegeben werden. Die Bremse ist dabei komplett freizugeben, der Schirm nickt nach vorne bis die Strömung wieder anliegt und der Schirm wieder angefahren ist.

Dieses Manöver ist einfach, aber denke daran, dass der Schirm vollständig aufhört zu fliegen und keine horizontale Geschwindigkeit mehr hat und sich auch nicht mehr wie gewohnt steuern lässt.

### 10.3 STEILSPIRALE

Dies ist die effektivste Art schnell Höhe zu verlieren. Du solltest wissen, dass der Flügel sehr schnell wird und der Zuwachs an G-Kräften sehr stark ist. Dadurch kann es zum Verlust der Orientierungsfähigkeit und sogar des Bewusstseins kommen. Deshalb sollte dieses Manöver sehr bedacht und angepasst an dein Können und deine Tagesform ausgeführt werden. Übe dieses Manöver mit großem Bodenabstand!

Die Einleitung der Steilspirale erfolgt durch Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite. Danach wird die Bremse auf der Kurveninnenseite hinzugenommen. Die Sinkgeschwindigkeit und die Intensität kann über die Außenbremse gesteuert werden.

Ein Gleitschirm kann bei seiner maximalen Sturzgeschwindigkeit über 20 m/s Sinken erreichen und die Spirale kann ab ca. 15 m/s stabil werden. Aus diesen Gründen solltest du dich langsam an dieses Manöver herantasten und die Ausleitung beherrschen.

Bei der Ausleitung wird die Innenbremse progressiv freigegeben und die Außenbremse hinzugenommen. Auch das Körpergewicht sollte zur Kurvenaußenseite verlagert werden. Die Ausleitung sollte gefühlvoll und kontrolliert erfolgen, so dass die hohe Fluggeschwindigkeit in mehreren Kreisen langsam abgebaut werden kann.

## 11. WEITERE HINWEISE

### 11.1 SCHLEPPBETRIEB

Der PEAK 2 eignet sich zum Winden-Schlepp. Er sollte nur mit qualifiziertem Personal und zugelassener Ausrüstung durchgeführt werden. Das Aufziehen des Schirmes erfolgt genauso wie im normalen Flugbetrieb.

### 11.2 KUNSTFLUG

Obwohl der PEAK 2 von professionellen Kunstflugpiloten in extremen Situationen getestet worden ist, ist er nicht für Kunstflug gebaut worden. Wir empfehlen keinen Kunstflug damit durchzuführen. Kunstflug ist eine neue Disziplin im Gleitschirmsport. Es gibt spezielle Schirme, die den auftretenden hohen Belastungen des Kunstfluges standhalten. Die extremen Manöver beim Kunstflug führen zu Beschleunigungen von über 5 g und belasten das Material sehr stark, was zu schnellerer Materialermüdung führt. Falls du mit deinem Schirm extreme Manöver fliegst, solltest du ihn mindestens zweimal pro Jahr zur Leinenüberprüfung bringen.

## 12. ZUSAMMENLEGEN DES GLEITSCHIRMES

Das richtige Zusammenlegen des Gleitschirmes ist wichtig für seine lange Lebensdauer. Er sollte wie ein Akkordeon zusammengelegt werden, wobei die Verstärkungen an der Eintrittskante aufeinandergelegt werden sollen. Die Verstärkungen sollen nicht geknickt werden. Der Schirm sollte nicht zu

eng gepackt werden, um Knicke zu vermeiden. Er sollte nicht im feuchten Zustand für längere Zeit zusammengelegt bleiben.

### 13. NATUR- UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN

Abschließend hier noch der Aufruf, unseren Sport möglichst so zu betreiben, dass Natur und Landschaft geschont werden!

Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und die sensiblen biologischen Gleichgewichte im Gebirge respektieren.

Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert!

### 14. WARTUNG UND PFLEGE

#### 14.1 WARTUNG

Wenn du dein Material gut behandelst, wird es eine hohe Lebensdauer haben.

Weder das Segeltuch noch die Leinen sollten gewaschen werden. Falls sie verschmutzt sind, reinige sie mit einem weichen Tuch. Falls dein Gleitschirm mit Salzwasser in Berührung gekommen ist, spüle ihn mit Süßwasser aus und trockne ihn im Schatten. Setze ihn nicht mehr als nötig dem direkten Sonnenlicht aus, da dieses das Material schädigt und vorzeitig altern lässt. Nach der Landung sollte der Schirm nicht in der Sonne liegen gelassen, sondern ordentlich zusammengelegt werden.

Falls du an sandigen Plätzen fliegst, versuche zu vermeiden, dass Sand in den Schirm gelangt. Ist doch Sand in den Schirm gelangt, schüttele ihn vor dem Zusammenpacken heraus.

Du solltest deinen PEAK 2 regelmäßig überprüfen lassen, mindestens nach 100 Flugstunden oder nach zwölf Monaten. Das garantiert, dass dein Schirm den Zulassungsvorschriften entspricht.

#### 14.2 LAGERUNG

Es ist wichtig, dass der Schirm richtig zusammengelegt wird, wenn er gelagert wird. Lagere deine Flugausrüstung an einem kühlen, trockenen Platz, der frei von Lösungsmitteln, Treibstoffen oder Ölen ist. Es ist nicht zu empfehlen den Gleitschirm im Kofferraum deines Autos zu lagern, denn dort können beim Parken in der Sonne die Temperaturen sehr hoch steigen. Im Rucksack in der Sonne können Temperaturen bis zu 60° C erreicht werden. Es sollte kein Gewicht auf die Gleitschirm-Ausrüstung gelegt werden.

#### 14.3 REPARATUREN

Bei kleineren Schäden kannst du den Schirm mit dem beigegefügt Rippstoppgewebe reparieren, solange keine Nähte betroffen sind.

Alle anderen Reparaturen müssen durch einen von NIVIUK autorisierten Betrieb durchgeführt werden.

#### 14.4 LISTE DER ERSATZTEILE

- Tragegurte
- Steuerschlaufen

Diese Ersatzteile können durch den Halter selber ausgetauscht werden sofern dieser über geeignetes Werkzeug (Schraubenschlüssel für Schäkel) und die Fähigkeit zum korrekten Verknoten der Steuerleinen verfügt.

## 15. ENTSORGUNG

Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoff-Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an NIVIUK zurückschicken: diese werden von uns zerlegt und entsorgt.

## 16. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG

Gleitschirmfliegen ist eine Risikosportart, welche eigenverantwortlich durchgeführt wird. Falscher Gebrauch der Ausrüstung kann zu schweren Gesundheitsschäden oder sogar zum Tod führen. Hersteller und Händler können für Unfälle bei der Ausübung des Gleitschirmsportes nicht verantwortlich gemacht werden.

Fliege nicht, wenn du nicht in Übung bist. Besuche Trainings und Schulungen nur bei zugelassenen Flugschulen.

## 17. GARANTIE

Der PEAK 2 wird mit einer 2-Jahresgarantie auf Herstellungsfehler ausgeliefert. Die Garantie beschränkt sich auf die bestimmungsgemäße Nutzung der Ausrüstung.

## 18. TECHNISCHE DATEN

### 18.1 TECHNISCHE DATEN

PEAK 2			22	24	26	28
ZELLEN	ANZAHL		73	73	73	73
	GESCHLOSSEN		14	14	14	14
	BOX		25	25	25	25
AUSGELEGT	FLÄCHE	M2	22	24	26	28
	SPANNWEITE	M	12,14	12,68	13,2	13,7
	STRECKUNG		6,7	6,7	6,7	6,7
PROJEZIERT	FLÄCHE	M2	18,65	20,32	22	23,66
	SPANNWEITE		9,46	9,87	10,26	10,63
	STRECKUNG		4,79	4,79	4,79	4,79
KRÜMMUNG		%	15	15	15	15
GALERIE	MAXIMUM	M	2,28	2,38	2,48	2,57
	MINIMUM	M	0,38	0,4	0,42	0,44
	DURCHSCHNITT		1,33	1,39	1,45	1,5
LEINEN	GESAMTLÄNGE	M	269	280	292	303
	HÖHE	M	6,8	7,1	7,39	7,67
	ANZAHL		172	172	172	172
	STAMM		3/3/4	3/3/4	3/3/4	3/3/4
TRAGEGURTE	ANZAHL	3	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
	TRIMMER		NO	NO	NO	NO
GEWICHTS-	MAXIMUM	KG	90	105	115	130
BEREICH	MINIMUM	KG	70	85	95	110
SCHIRMGEWICHT		KG	5,7	6,1	6,6	7,2
ZULASSUNG		EN	D	D	D	D

### 18.2 MATERIALLISTE

KAPPE	TUCH	LIEFERANT
OBERSEGEL	SKYTEX 40 9017 E77A	NCV (FRANCE)
UNTERSEGEL	SKYTEX 40 9017 E38A	NCV (FRANCE)
PROFILRIPPEN	SKYTEX 40 9017 E29A	NCV (FRANCE)
DIAGONALRIPPEN	SKYTEX 40 9017 E29A	NCV (FRANCE)
AUFHÄNGEPUNKTE	LKI - 10	KOLON INDUSTRIAL (KOREA)
VERSTÄRKUNG DER AUFHÄNGEPUNKTE	W-420	D-P (GERMANY)
VERSTÄRKUNGSBAND FÜR	MYLAR 20 M/M	D-P (GERMANY)
HINTERKANTE		
VERSTÄRKUNG DER PROFILRIPPEN	W-420	D-P (GERMANY)
FADEN	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

FANGLLEINEN	TUCH	LIEFERANT
TOPELEINEN	DC - 060	LIROS (GERMANY)
TOPELEINEN	DC - 040	LIROS (GERMANY)
MITTELLEINEN	TNL - 140	TEIJIN LIMITED (JAPAN)
MITTELLEINEN	TNL - 080	TEIJIN LIMITED (JAPAN)
MITTELLEINEN	DC - 060	LIROS (GERMANY)
STAMMLEINEN	TNL - 280	TEIJIN LIMITED (JAPAN)
STAMMLEINEN	TNL - 220	TEIJIN LIMITED (JAPAN)
STAMMLEINEN	TNL - 140	TEIJIN LIMITED (JAPAN)
STAMMLEINEN	TNL - 080	TEIJIN LIMITED (JAPAN)
HAUPTBREMSLEINE	TNL - 280	TEIJIN LIMITED (JAPAN)
FADEN	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

TRAGEGURTE	TUCH	LIEFERANT
MATERIAL	3455	COUSIN (FRANCE)
FARBINDIKATOR	PAD	TECHNI SANGLES (FRANCE)
FADEN	V138	COATS (ENGLAND)
LEINENSCHLÖSSER	MRDIO3.5 S12	PEGUET (FRANCE)
ROLLEN	224	HARKEN (USA)

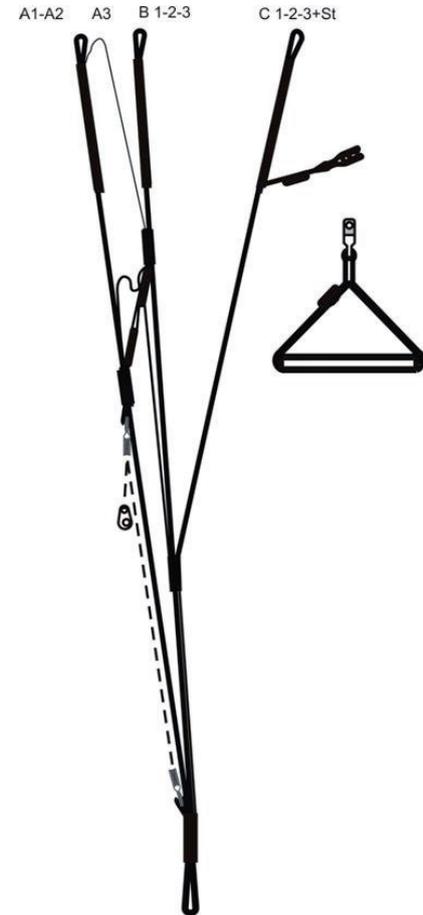
### 18.3 TRAGEGURTE

Das Tragegurtsystem besteht aus 4 Tragegurten.

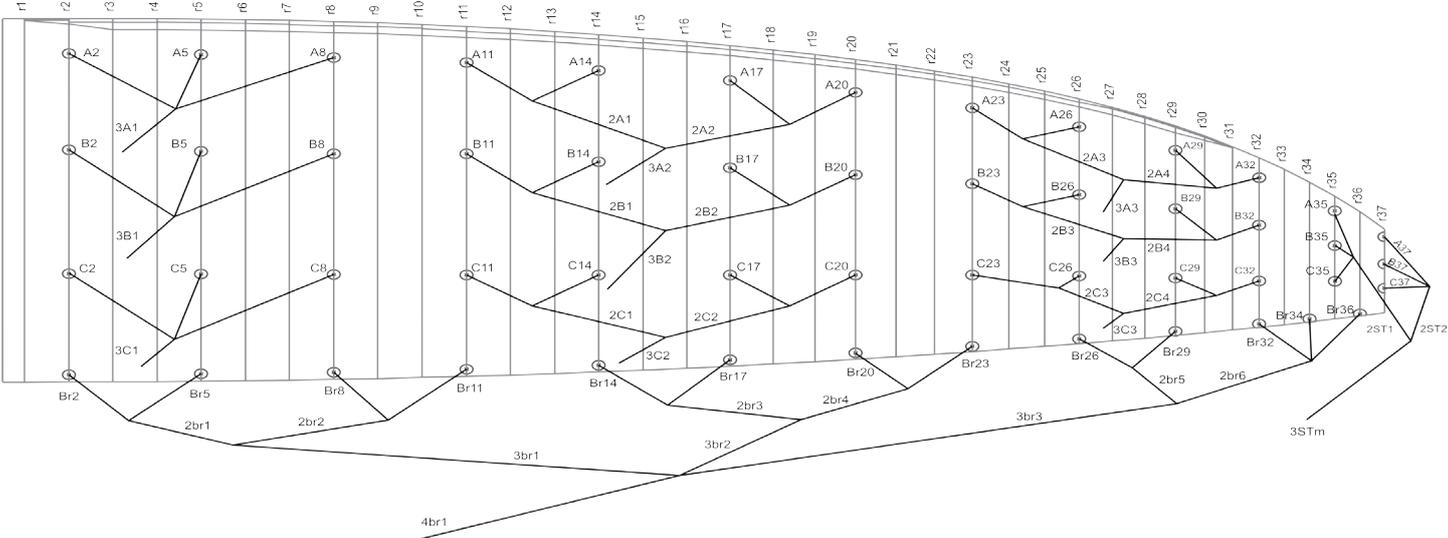
Das Beschleunigungssystem wirkt auf die A- und B-Gurte. In der Ausgangsstellung sind alle Gurte gleich lang.

Nach Betätigung des Beschleunigers spannen sich zuerst der A- und B-Gurt direkt durch den Zug des Beschleunigungssystems. Auf dem B-Gurt ist über eine Flaschenzugeinrichtung die C3-Leine angebracht. Dadurch wird die C3-Leine den halben Weg des A- und B- Gurtes im Vergleich zum C-Gurt nach unten gezogen.

Die Tragegurte sind nicht mit einem Trimmersystem ausgerüstet.



# 18.4 LEINENPLAN



## 18.5 LEINENLÄNGEN PEAK 2 22

### NIVIUK PEAK 2 22

LEINENLÄNGE IN CM.

	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>BR</b>
1	677	670,5	679	764
2	668,5	662	669,5	740
3	670	664	672,5	720
4	667	662	672	711
5	658	653	660,5	691,5
6	654,5	649,5	657,5	679
7	658,5	654	664,5	676,5
8	644,5	641	647	682
9	633	630	635	669
10	622	619,5	624,5	661
11	618	616	624	654,5
12	590	586,5	590,5	653
13	576,5	575	578	657,5

LEINENLÄNGEN IN CM.

	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	
	47	47	47	UNBESCHLEUNIGT
	31	36	47	BESCHLEUNIGT

## 18.6 LEINENLÄNGEN PEAK 2 24

### NIVIUK PEAK 2 24

LEINENLÄNGE IN CM.

	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>BR</b>
1	705,5	699	708	795
2	696,5	690	698	770
3	698	692	701	748,5
4	697	690,5	700,5	739
5	687	681	688,5	719,5
6	683,5	678	685	706,5
7	687,5	682	692,5	704
8	672,5	669	674,5	710,5
9	660,5	658	662	695,5
10	649	647	651,5	687,5
11	645	643	651	681
12	615,5	611,5	615	680
13	602,5	600,5	603,5	685

LEINENLÄNGEN IN CM.

	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	
	47	47	47	UNBESCHLEUNIGT
	31	36	47	BESCHLEUNIGT

## 18.7 LEINENLÄNGEN PEAK 2 26

### NIVIUK PEAK 2 26

LEINENLÄNGE IN CM.

	A	B	C	BR
1	735	728	736,5	829,5
2	725,5	719	726,5	803,5
3	727,5	720,5	729,5	780,5
4	725,5	719,5	730	770,5
5	715,5	709,5	717,5	750,5
6	711,5	706,5	714,5	737
7	715,5	711	722	734
8	700,5	696,5	702,5	741
9	688	684,5	690	726
10	675,5	673,5	679	718
11	671	669,5	678,5	711,5
12	642	638	642,5	710
13	627	625,5	629	715,5

LEINENLÄNGEN IN CM.

	A	B	C	
	47	47	47	UNBESCHLEUNIGT
	28	34	47	BESCHLEUNIGT

## 18.8 LEINENLÄNGEN PEAK 2 28

### NIVIUK PEAK 2 28

LEINENLÄNGE IN CM.

	A	B	C	BR
1	763	756	765,5	863
2	753,5	746,5	755	836
3	755	748,5	758,5	813
4	753,5	747	758,5	803
5	743	737	745,5	781
6	739	734	742	767
7	743	738,5	750	764
8	728,5	723,5	730	770,5
9	715,5	711,5	716,5	756
10	702,5	699,5	705,5	747
11	698	695,5	705	740
12	666	662,5	666,5	739
13	651	649,5	653	744,5

LEINENLÄNGEN IN CM.

	A	B	C	
	47	47	47	UNBESCHLEUNIGT
	28	34	47	BESCHLEUNIGT

## 18.10 MUSTERPRÜFUNG

**para-test.com** Air Turquoise SA  
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1814 Villeneuve  
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30  
info@para-test.com


paragliding by air turquoise

**AIR TURQUOISE SA certified by**

ISD 9001  
BUREAU VERITAS  
Certification





**Class: D**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG\_0365.2010**  
 Date of issue (DMY): **22. 10. 2010**  
 Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**  
 Model: **Peak 2-22**  
 Serial number:

---

**Configuration during flight tests**

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	90	Range of speed system (cm)	16
Minimum weight in flight (kg)	70	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	5.4	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	30
Projected area (m2)	18.65		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	<b>ABS</b>	every 6 months or every 100 flying hours	
Harness brand	<b>Niviuk Gliders</b>	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	<b>Hamak M</b>	Person or company having presented the glider for testing: <b>None</b>	
Harness to risers distance (cm)	49		
Distance between risers (cm)	46		

---

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

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

**para-test.com** Air Turquoise SA  
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1814 Villeneuve  
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30  
info@para-test.com


paragliding by air turquoise

**AIR TURQUOISE SA certified by**

ISD 9001  
BUREAU VERITAS  
Certification





**Class: D**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG\_0351.2010**  
 Date of issue (DMY): **22. 10. 2010**  
 Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**  
 Model: **Peak 2-24**  
 Serial number:

---

**Configuration during flight tests**

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	105	Range of speed system (cm)	16
Minimum weight in flight (kg)	85	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	5.8	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	30
Projected area (m2)	20.32		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	<b>ABS</b>	every 6 months or every 100 flying hours	
Harness brand	<b>Sup'Air</b>	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	<b>Altiplume M</b>	Person or company having presented the glider for testing: <b>Nef Oltvier</b>	
Harness to risers distance (cm)	49		
Distance between risers (cm)	46		

---

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

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



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **D**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG\_0352.2010**

Date of issue (DMY): **22. 10. 2010**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Peak 2-26**

Serial number:

### Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	115	Range of speed system (cm)	19
Minimum weight in flight (kg)	95	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	6.2	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	32
Projected area (m2)	22		

#### Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS	Inspections (whichever happens first)	every 6 months or every 100 flying hours
Harness brand	<b>Gin Gliders</b>	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	<b>Gingo 2 L</b>	Person or company having presented the glider for testing: <b>Nef Olivier</b>	
Harness to risers distance (cm)	49		
Distance between risers (cm)	46		

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24  
 A A B C A A A A B D A D B C A A D A A A B D A 0



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **D**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG\_0366.2010**

Date of issue (DMY): **22. 10. 2010**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Peak 2-28**

Serial number:

### Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	130	Range of speed system (cm)	19
Minimum weight in flight (kg)	110	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	6.7	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	32
Projected area (m2)	23.66		

#### Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS	Inspections (whichever happens first)	every 6 months or every 100 flying hours
Harness brand	<b>Gin Gliders</b>	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	<b>Gingo 2 L</b>	Person or company having presented the glider for testing: <b>None</b>	
Harness to risers distance (cm)	49		
Distance between risers (cm)	46		

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24  
 A A B C A A A A B D A A C C A A A C B B D A 0



**nIVIUK**

[niviuk.com](http://niviuk.com)

The importance of small details