

BETRIEBSANLEITUNG

ICEPEAK 7



WILLKOMMEN

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

Der neue ICEPEAK 7 ist ein Gleitschirm für äußerst erfahrenen Piloten, welche höchste Leistung beherrschen und mit anspruchsvollen Gleitschirmen bestens vertraut sind.

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 ICEPEAK 7 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 ICEPEAK 7 Gleitschirm zu finden sind. Falsche Nutzung der Gleitschirmausrüstung kann zu schweren Verletzungen oder zum Tod führen.

NIVIUK GLIDERS & AIR GAMES SL C/ DEL TER 6, NAVE D 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

WILLKOMMEN	2	4.3 B-STALL	11
ZUM GEBRAUCH DES HANDBUCHES	2	4.4 STEILSPIRALE	11
1. EIGENSCHAFTEN DES ICEPEAK 7	4	4.5 GEMÄSSIGTE ABSTIEGSMETHODEN	11
1.1 FÜR WEN IST ER GEBAUT WORDEN?	4	5. WEITERE HINWEISE	11
1.2 ZULASSUNG	4	5.1 SCHLEPPBETRIEB	11
1.3 FLUGVERHALTEN	4	5.2 KUNSTFLUG	11
1.4 MATERIALIEN	4	6. ZUSAMMENLEGEN DES GLEITSCHIRMES	12
2. INBETRIEBNAHME	5	7. WARTUNG UND PFLEGE	12
2.1 AUSWAHL EINES GEEIGNETEN STARTPLATZES	5	7.1 WARTUNG	12
2.2 VERLAUF	5	7.2 LAGERUNG	12
2.3 ANBRINGUNG DES GURTZEUGS	5	7.3 ÜBERPRÜFUNGEN UND KONTROLLEN	12
2.4 GEEIGNETE GURTZEUGE	5	7.4 REPARATUREN	13
2.5 EINSTELLUNG DES BESCHLEUNIGERS	6	7.5 LISTE DER ERSATZTEILE	13
2.6 ÜBERPRÜFUNG UND GROUNDHANDLING	6	8. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG	13
2.7 BREMSEINSTELLUNGEN	6	9. GARANTIE	13
2.8 CHECKLISTE BEI INBETRIEBNAHME	6	10. NATUR- UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN	13
2.9 STARTVERHALTEN	7	11. ENTSORGUNG	13
2.10 LANDUNG	7	12. TECHNISCHE DATEN	15
3 IM FLUG	7	12.1 TECHNISCHE DATEN	15
3.1 FLIEGEN IN TURBULENZ	7	12.2 LEINENPLAN	16
3.2 DOPPELSITZIGES FLIEGEN	7	12.3 TRAGEGURTE	17
3.3 BESONDERE FLUGZUSTÄNDE	7	12.4 MATERIALLISTE	18
3.4 GEBRAUCH DES BESCHLEUNIGERS	9	12.5 ÜBERSICHTSZEICHNUNG	19
3.5 FLIEGEN OHNE BREMSLEINENEINSATZ	9	12.6 LEINENLÄNGEN ICEPEAK 7	21
3.6 LEINENKNOTEN IM FLUG	9	12.7 LEINENLÄNGEN ICEPEAK 7	23
4. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN	10	12.8 LEINENLÄNGEN ICEPEAK 7	24
4.1 OHREN ANLEGEN	10	12.9 LEINENLÄNGEN ICEPEAK 7	26
4.2 B3-TECHNIK ABSTIEGSHILFE	10	12.10 MUSTERPRÜFUNG	22



1. EIGENSCHAFTEN DES ICEPEAK 7

1.1 FÜR WEN IST ER GEBAUT WORDEN?

Der ICEPEAK 7 ist für erfahrene und aktive Piloten gebaut worden, welche in Wettbewerben oder Streckenflügen einen Hochleister fliegen wollen.

1.2 ZULASSUNG

Der ICEPEAK 7 ist neben den oben genannten Forderungen natürlich noch den Forderungen der Musterprüfung gerecht geworden. Die Prüfanforderungen wurden mit der Einstufung EN-D bestanden. Ein Lasttest mit 8g Belastung wurde von der Schweizer Air.Turquoise Prüfstelle durchgeführt und anstandslos bestanden.

Es wird dringend empfohlen, den durch das zertifizierende Labor erstellten Flugtestbericht und speziell die Kommentare des Testpiloten zu lesen (Punkt 25 im Flugtestbericht).

Im Flugtestbericht sind alle nötigen Informationen enthalten, um die Reaktionen des Gleitschirms in den getesteten Flugmanövern kennen zu lernen.

Es ist sehr wichtig zu berücksichtigen, dass verschiedene Schirmgrößen unterschiedlich auf die gleichen Flugmanöver reagieren können. Ebenso sollte beachtet werden, dass die gleiche Schirmgröße sich unterschiedlich bei minimalem und maximalem Fluggewicht verhält.

Beschreibung der Flugcharakteristiken eines D-Klasse Schirms: Gleitschirme mit sehr anspruchsvollen Flugeigenschaften und potenziell heftigen Reaktionen auf Turbulenzen und Pilotenfehler. Empfehlenswert nur für sehr erfahrene und regelmäßig fliegende Piloten.

Es ist ein direktes Eingreifen des Piloten notwendig, um den normalen

Flugzustand zurück zu gewinnen. Bitte die Zertifizierungsergebnisse und Werte auf den letzten Seiten dieses Handbuchs oder auf www.niviuk.com lesen.

1.3 FLUGVERHALTEN

Der ICEPEAK 7 ist mit der einmaligen Design-DNS von Niviuk ausgestattet und wurde entworfen, um eine optimale Performance, maximale Sicherheit und höchstes Pilotenpotenzial zu erreichen. Unser Ziel war, den Piloten einen Gleitschirm zu bieten, der nicht nur ein pures Fluggefühl vermittelt, sondern vielmehr in perfekter Harmonie mit dem Piloten ist, indem er ihm präzise Informationen meldet und ihm so eine perfekte Analyse der Luftmassen erlaubt.

Die Gleitleistung und auch der Geschwindigkeitsbereich des ICEPEAK 7 sind außergewöhnlich.

1.4 MATERIALIEN

Beim ICEPEAK 7 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 "RAM AIR INTAKE" Technologie zeichnet sich durch die innere Positionierung der Lufteinläßlöcher aus, wodurch der interne Druck im Schirm optimiert und somit der Luftstrom an der Kappenunterseite verbessert wird. Das Resultat? Eine höhere Absorption der Turbulenzen an der Vorderkante, mehr Stabilität bei variabler Geschwindigkeit und höhere Leistung ohne auf Sicherheit verzichten zu müssen. (See <http://www.niviuk.com/technology.asp?id=JNKQKNP4>)

Beim ICEPEAK 7 wurden Leinen verwendet, welche höchste Leistungen

ermöglichen aber auch eine Überprüfung ALLER Leinen nach spätestens 100 Flügen oder 24 Monaten erforderlich macht.

Beim ICEPEAK 7 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 das Vernähen 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 zusammengesetzt.

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.

2. INBETRIEBNAHME

2.1 AUSWAHL EINES GEEIGNETEN STARTPLATZES

Wir empfehlen dir den Schirm das erste Mal in einem Schulungsgelände auszuprobieren. Wähle einen Tag mit passenden Wetterbedingungen, um dich mit dem ICEPEAK 7 vertraut zu machen.

Ebenfalls sollte ein Fluglehrer oder ein qualifizierter Angestellter der Flugschule, wo der Schirm erworben wurde, anwesend sein, um den Startverlauf zu überwachen und gegebenenfalls Zweifel sicher und professionell zu lösen.

2.2 VERLAUF

Nimm den Gleitschirm aus seinem Rucksack, öffne ihn und breite ihn aus, so dass die Leinen auf der nach oben zeigenden Unterseite liegen, so als ob Du den Schirm aufrichten wolltest. Prüfe sowohl alle Leinen als auch das Schirmgewebe, umso sicherzustellen, dass keine Anomalien vorhanden sind. Kontrolliere das die Leinenschlösser, mit denen die Leinen an den Tragegurten befestigt sind, korrekt verschlossen sind. Ordne und wenn nötig entwirre die Leinen der A- und B-Gurte, sowie die Bremsleinen und die entsprechenden Gurte. Versichere Dich, dass keine Knoten oder Laschen vorhanden sind.

2.3 ANBRINGUNG DES GURTZEUGS

Verbinde die Tragegurte mit den richtigen Gurtzeug-Karabinern. Die Tragegurte und Leinen dürfen nicht verdreht sein und müssen in der richtigen Reihenfolge angebracht werden. Überprüfe ebenfalls, dass alle Verschluss-Schnallen des Gurtzeugs geschlossen sind.

2.4 GEEIGNETE GURTZEUGE

Der ICEPEAK 7 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.

2.5 EINSTELLUNG DES BESCHLEUNIGERS

Der ICEPEAK 7 ist mit einem Beschleunigungssystem ausgerüstet.

Empfehlung: Der Einsatz des Beschleunigungssystems ist besonders bei Überlandflügen, bei Gegenwind, oder um das Ziel zu erreichen, angebracht, da sich die Gleitzahl über Boden verbessert. 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!

2.6 ÜBERPRÜFUNG UND GROUNDHANDLING

Wenn die Ausrüstung überprüft ist und man sich versichert hat, daß die Windbedingungen günstig sind, solltest Du Deinen ICEPEAK7 zahlreichen Aufziehhübungen unterziehen, bis Du Dich mit seinem Flugverhalten vertraut gemacht hast. Der ICEPEAK7 bläst sich einfach und sanft auf. Es ist kein Energieüberschuss notwendig und der Schirm wird sich unter leichtestem Druck seitens des Gurtzeugs aufblasen, so bald Du vorwärts läufst. Sobald sich der Schirm in der 12 Uhr-Position befindet, mußt Du nur den Druck ein wenig korrigieren, um den Schirm

über Deinen Kopf zu bringen.

2.7 BREMSEINSTELLUNGEN

Die Bremsleinchen 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 Originaleinstellung durchzuführen, um mit den Flugeigenschaften des ICEPEAK 7 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 Bremsleinchen sollten symmetrisch verstellt werden. Der empfohlene Knoten ist der Palsteg.

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

2.8 CHECKLISTE BEI INBETRIEBNAHME

Beim Auslegen:

- Schirmkappe ohne Beschädigungen
- Tragegurte ohne Beschädigungen
- Leinenschlösser fest verschlossen
- Fangleinchenvernähung am Tragegurt
- Alle Fangleinchen frei von der Kappe zum Tragegurt, Bremsleinchen

Beim Anziehen des Gurtzeugs:

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

Vor dem Start:

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

2.9 STARTVERHALTEN

Ziehe den Schirm langsam und progressiv auf. Der ICEPEAK 7 füllt sich einfach und erfordert dazu keinen übermäßigen Impuls. Der ICEPEAK 7 neigt nicht zum Überschießen. Die Starteigenschaften des ICEPEAK 7 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 ICEPEAK 7 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.

2.10 LANDUNG

Der ICEPEAK 7 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.

3. IM FLUG

3.1 FLIEGEN IN TURBULENZ

Der ICEPEAK 7 weist eine hohe Stabilität in turbulenten Flugbedingungen auf. Trotzdem sollte jeder Gleitschirm aktiv geflogen werden, da der Pilot letztendlich den entscheidenden Sicherheitsfaktor darstellt.

Wir empfehlen einen aktiven Flugstil mit feinfühligem Bremsensatz. 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.

3.2 DOPPELSITZIGES FLIEGEN

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

3.3 BESONDERE FLUGZUSTÄNDE

Wir empfehlen besondere Flugzustände im Rahmen eines Sicherheitstrainings zu erlernen.

Asymmetrischer Klapper

Trotz der großen Stabilität des ICEPEAK 7 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 Du entlasten willst, anbremsen. Dadurch wird der Anstellwinkel auf dieser Seite erhöht und der Klapper eventuell verhindert.

Falls es trotzdem zum Klapper kommt, wird der ICEPEAK 7 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 Klappen wieder seine nötige Fluggeschwindigkeit aufnehmen.

Frontklapper

Bei normalen Flugbedingungen macht die Auslegung des ICEPEAK 7 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 ICEPEAK 7 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.

Trudeln

Dieses Flugmanöver gehört nicht zu den normalen Flugmanövern des ICEPEAK 7. 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 Wegdreh Tendenz um weniger als 360°.

Sackflug

Die Möglichkeit, dass ein Sackflug unabsichtlich passiert, ist aufgrund der Auslegung des ICEPEAK 7 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.

Fullstall

Es ist praktisch unmöglich mit dem ICEPEAK 7 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 aufgelöst 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 Bremsleieneinsatz schneller geöffnet werden.

Verhänger

Von allen Situationen, die beim Flugbetrieb mit dem ICEPEAK 7

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 Bremsleieneinsatz 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.

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 ICEPEAK 7 so ausgelegt ist, dass er selbsttätig in eine normale Fluglage zurückkehrt.

3.4 GEBRAUCH DES BESCHLEUNIGERS

Das Profil des ICEPEAK 7 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 Bremsleieneinsatz, ist die hohe Schule des aktiven Fliegens.

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

3.5 FLIEGEN OHNE BREMSLEIENEINSATZ

Falls aus irgendeinem Grund die Bremsleinen nicht benutzt werden können, kann der ICEPEAK 7 auch über die C-Tragegurte und über Gewichtsverlagerung gesteuert werden. Die C-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 C-Tragegurten gebremst werden. Diese Bremsmethode ist nicht so effektiv, wie der normale Bremsleieneinsatz und somit wird die Landegeschwindigkeit höher sein.

3.6 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 Bremsleieneinsatz 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.

4. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN

Die Schnellabstiegsmethoden solltest du im Rahmen eines Sicherheitstrainings erlernen.

4.1 OHREN ANLEGEN

Das Ohrenanlegen stellt eine moderate Abstiegshilfe 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 sanft nach außen und nach 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, insbesondere bei Tiefflügen in Bodennähe und in Turbulenzen.

Achtung bitte beachten: Gefahr des Fullstalls oder Sackfluges!

Der ICEPEAK 7 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 ICEPEAK 7 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 ICEPEAK 7 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 Strömungsabriß führen

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

4.2 B3-TECHNIK ABSTIEGSHILFE

Bei den modernen Gleitschirmen dieser Klasse erzeugen die angelegten Ohren eine große Wirbelschlepe mit dem Nachteil eines unruhigen Flugverhaltens und dem hohen Risiko des Strömungsabbrisses. Es wird daher bei dieser Klasse von Schirmen empfohlen, das Flügelende über die äußerste B-Leine (die B3 Leine) einzuklappen.

Diese Abstiegsmethode wurde 2009 von einem NIVIUK Team Pilot erprobt, der einen Wettkampf-Prototypen flog, welcher aufgrund seiner Leinengeometrie keine andere Möglichkeit des Ohrenanlegens zuließ.

Aus diesen Gründen empfehlen wir die neue B3-Abstiegshilfe – 2C3 beim ICEPEAK7. Diese Technik gewährleistet einen schnellen Abstieg, bei dem gleichzeitig die Vorwärtsgeschwindigkeit beibehalten und so die Gefahr

eines Fullstalls verringert wird.

Durchführung:

Suche die 2C3-Leine an deinen Tragegurten. Fasse sie möglichst hoch (mit den Bremsen in der Hand) und ziehe sie sanft aber bestimmt nach unten und Du wirst die Flügelenen einklappen sehen. Der Schirm verliert dabei etwas Geschwindigkeit, stabilisiert sich aber sehr schnell wieder und beschleunigt wieder. Das erreichte Sinken liegt dann bei 5 bis 6 m/s. Richtungskorrekturen können über Gewichtsverlagerung erfolgen. Die Betätigung des Beschleunigers während des Manövers wird empfohlen.

Zur Ausleitung die Leinen symmetrisch freigegeben und den Anstellwinkel kontrollieren.

Die neue Abstiegs technik erlaubt eine komfortable und gut kontrollierbare Erhöhung der Sinkgeschwindigkeit ohne die Gefahr des Verhängens oder eines Sackfluges.

Wir empfehlen diese Technik erstmalig bei sanften Konditionen, mit ausreichender Höhe und über geeignetem Terrain auszuprobieren.

4.3 B-STALL

Dieses Manöver kann mit dem ICEPEAK 7 nicht durchgeführt werden.

4.4 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.

4.5 GEMÄSSIGTE ABSTIEGSMETHODEN

Bei dieser Abstiegs methode (Absteigen ohne Eile) wird normal geflogen, ohne Material oder Pilot zu beanspruchen. Es wird nach einer geeigneten Abstiegszone Ausschau gehalten und dann in umgekehrten Thermikflug-Spiralen geflogen – um so Höhe zu verlieren. Bei der Suche nach Abstiegszonen Gefahren vermeiden, Eure Sicherheit ist das Wichtigste.

5. WEITERE HINWEISE

5.1 SCHLEPPBETRIEB

Der ICEPEAK 7 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.

5.2 KUNSTFLUG

Obwohl der ICEPEAK 7 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.

6. 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.

7. WARTUNG UND PFLEGE

7.1 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.

7.2 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.

7.3 ÜBERPRÜFUNGEN UND KONTROLLEN

Du solltest deinen ICEPEAK 7 regelmäßig überprüfen lassen, mindestens nach 100 Flügen oder nach 24 Monaten. Das garantiert, dass dein Schirm den Zulassungsvorschriften entspricht.

Wir empfehlen sehr, sämtliche am Gleitschirm vorgenommenen Maßnahmen von qualifiziertem Fachpersonal überwachen zu lassen. We strongly recommend that all actions on the glider were advised for professionals.

Überprüfe stets Dein Flugmaterial vor jedem Flug.

Abgesehen davon, das zwei zweileinige Gleitschirme dem Piloten mehr Leistung bieten, erfordern sie mehr Kontrolle und Kalibration.

Trotz vorsichtigem Umgang durch den Piloten, brauchen die 2 Leiner Gleitschirme mehr Pflege und Kontrolle als andere Geitschirme. Durch die besondere Qualität des Leinenmaterials hat der Icepeak 7 eine hohe UV - Resistenz und lange Haltbarkeit bei mechanischen Verschleiß. Jede

kleine Veränderung der Leinen beeinträchtigt die Geometrie und das Verhalten der Kappe. Hier ist Vorsicht geboten !

Wir empfehlen eine erste Tragleinenkalibrierung nach ca. 30 Flugstunden. Diese ersetzt jedoch unter keinen Umständen den regulären Check nach 100 Flugstunden oder zwei Jahren (je nachdem, was früher zutrifft).

Warum ist dies notwendig?

Dank der Erfahrungen, die unser Entwicklungs- und Forschungsteam direkt mit den Gleitschirmen des ABAC Team machen konnte (ICEPEAK5 und ICEPEAK6), sind wir jetzt in der Lage, genaue Vorhersagen über das Verhalten der Tragleinen dieser Profile zu machen. Dank dieser Kontrollen können wir die originalen Flugeigenschaften unseres Gleitschirms für längere Zeiträume bewahren.

Das Ergebnis ist für jeden Gleitschirm unterschiedlich, abhängig von den jeweiligen Einflüssen und Umständen im Fluggebiet, klimatische Region, Temperatur, Feuchtigkeit, Bodenbeschaffenheit, Belastung, usw.. Es sollten deshalb mögliche Unterschiede, sofern vorhanden, auf die optimalen Maße gebracht werden.

Die Optimierung sollte nur von qualifiziertem Fachpersonal durchgeführt werden, wobei jeder Schirm individuell optimiert werden sollte.

7.4 REPARATUREN

Bei kleineren Schäden kannst du den Schirm mit dem beigefügten Rippstoppgewebe reparieren, solange keine Nähte betroffen sind. Alle anderen Reparaturen müssen durch einen von NIVIUK autorisierten Betrieb durchgeführt werden.

7.5 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.

8. 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.

9. GARANTIE

Der ICEPEAK 7 wird mit einer 2-Jahresgarantie auf Herstellungsfehler ausgeliefert. Die Garantie beschränkt sich auf die bestimmungsgemäße Nutzung der Ausrüstung.

10. 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!

11. ENTSORGUNG

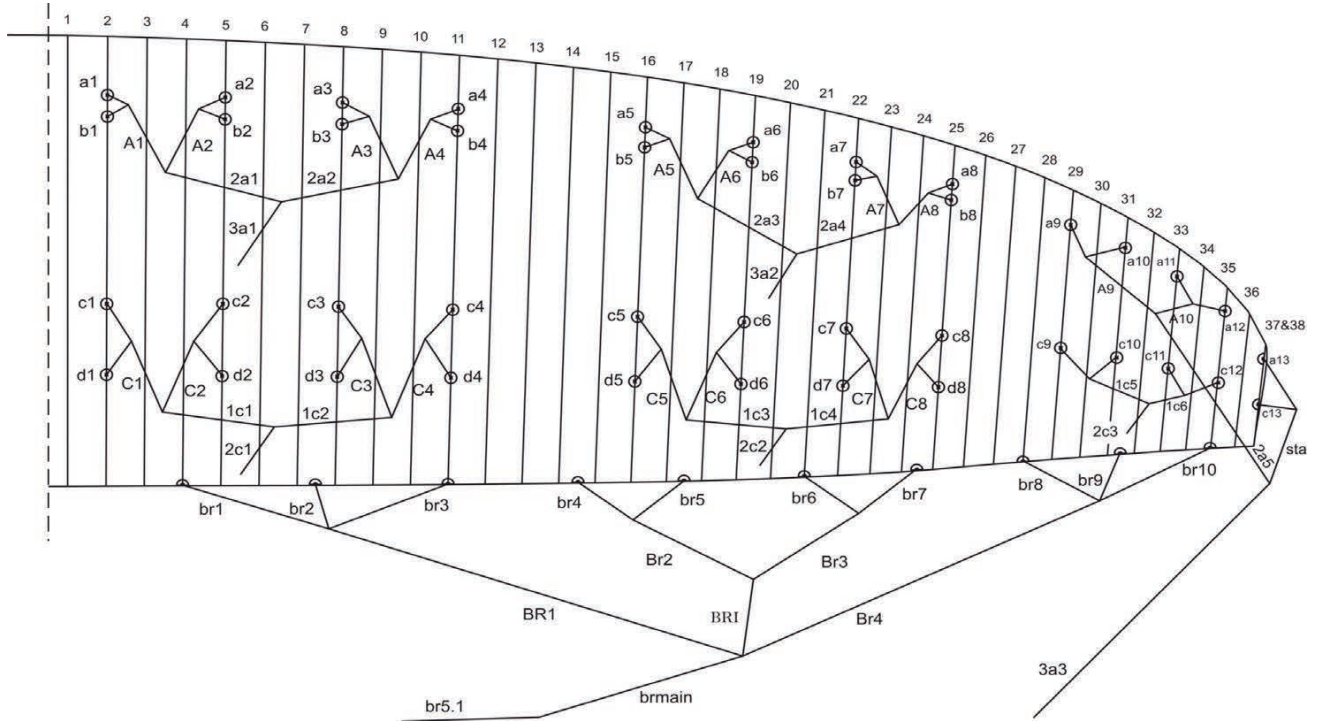
Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoff-Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an NIVIUK zurückschicken: diese werden von uns zerlegt und entsorgt.

12. TECHNISCHE DATEN

12.1 TECHNISCHE DATEN

ICEPEAK 7		21	23	24	26	
ZELLEN	ANZAHL	75	75	75	75	
	GESCHLOSSEN	8	8	8	8	
	KAMMERN	25	25	25	25	
AUSGELEGT	FLÄCHE	M2	21	23	24,5	26
	SPANNWEITE	M	12,09	12,66	13,06	13,46
	STRECKUNG		7	7	7	7
PROJEZIERT	FLÄCHE	M2	17,98	19,66	20,88	22,16
	SPANNWEITE		9,72	10,18	10,5	10,82
	STRECKUNG		5,28	5,28	5,28	5,28
FLATTENING		%	15	15	15	15
GALERIE	MAXIMUM		2,04	2,23	2,3	2,37
	MINIMUM		0,45	0,48	0,5	0,51
	DURCHSCHNITT		1,69	1,82	1,88	1,94
LEINEN	GESAMTLÄNGE	M	182	191	197	203
	HOHE	M	7,1	7,43	7,68	7,9
	ANZAHL		196	196	196	196
	STAMM		3/1/1/1	3/1/1/1	3/1/1/1	3/1/1/1
TRAGEGURTE	ANZAHL	2	A / B	A / B	A / B	A / B
	TRIMMER		NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
	BESCHLEUNIGER	m/m	115	150	150	150
GEWICHT SBEREICH	MINIMUM	KG	70	85	95	105
	MAXIMUM	KG	90	105	115	125
SCHIRMGEWICHT		KG	5,2	5,4	5,9	6,3
ZULASSUNG	EN / LTF	D	D	D	D	

12.2 LEINENPLAN



12.3 TRAGEGURTE

Das Tragegurtsystem besteht aus 3 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-Gurte direkt durch den Zug des Beschleunigungssystems und B entsprechend der Untersetzung durch den Flaschenzug..

Die Tragegurte sind nicht mit einem Trimmersystem ausgerüstet.



ICEPEAK 7 risers height m/m

sizes 23 - 24 - 26

	A	A'	B'	B
Standard	500	500	500	500
Accelerated	350	425	460	500
Travel	150	75	40	0

sizes 21

	A	A'	B'	B
Standard	500	500	500	500
Accelerated	385	440	465	500
Travel	115	60	35	0

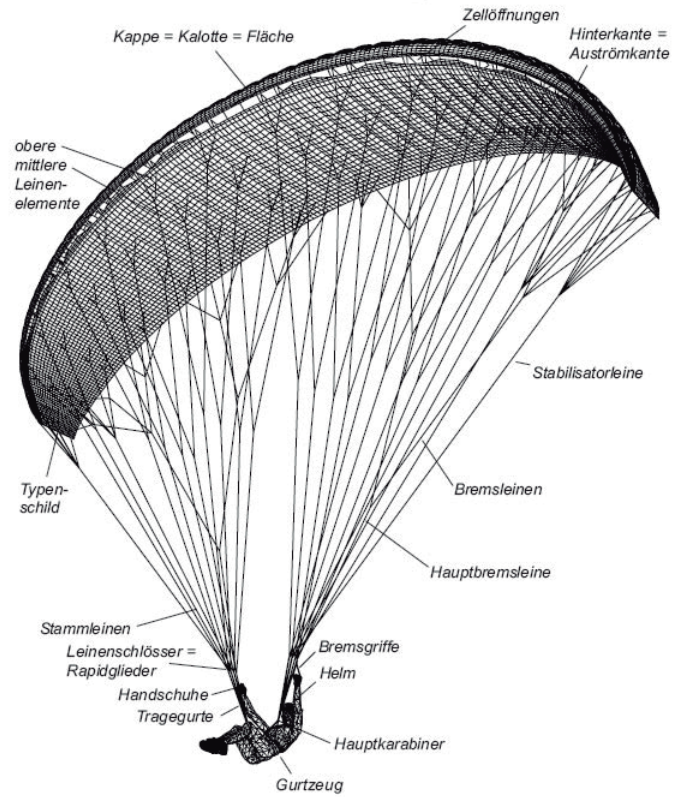
12.4 MATERIALLISTE

KAPPE	MATERIALBEZEICHNUNG	HERSTELLER
OBERSEGEL	SKYTEX 40 9017 E77	NCV (FRANCE)
UNTERSEGEL	N-20-DMF 36	DOMINICO TEX CO
RIPPEN	SKYTEX 40 9017 E29A	NCV (FRANCE)
DIAGONALZELLEN	SKYTEX 40 9017 E29A	NCV (FRANCE)
LOOPS	LKI - 10	KOLON IND (KOREA)
LOOP-VERSTÄRKUNG	SOFT DACRON	D-P (GERMANY)
VERSTÄRKUNG HINTERKANTE	MYLAR 20	D-P (GERMANY)
RIPPEN-VERSTÄRKUNG	MYLON STICK	SPORTWARE CO. (CHINA)
FADEN	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

LEINEN	MATERIALBEZEICHNUNG	HERSTELLER
TOPLEINEN	DC-040	LIROS GMHB (GERMANY)
TOPLEINEN	8000-045	EDELRID (GERMANY)
TOPLEINEN	8000-060	EDELRID (GERMANY)
MITTELLEINEN	DC-040	LIROS GMHB (GERMANY)
MITTELLEINEN	8000-045	EDELRID (GERMANY)
MITTELLEINEN	8000-060	EDELRID (GERMANY)
MITTELLEINEN	8000-080	EDELRID (GERMANY)
MITTELLEINEN	16140-070	COUSIN (FRANCE)
MITTELLEINEN	12240-115	COUSIN (FRANCE)
MITTELLEINEN	16330-145	COUSIN (FRANCE)
STAMMLEINEN	12240-115	COUSIN (FRANCE)
STAMMLEINEN	16330-145	COUSIN (FRANCE)
STAMMLEINEN	16560-240	COUSIN (FRANCE)
STAMMLEINEN	12950-405	COUSIN (FRANCE)
BREMS-STAMMLEINE	TNL-280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
FADEN	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

TRAGEGURTE	MATERIALBEZEICHNUNG	HERSTELLER
MATERIAL	3455	COUSIN (FRANCE)
FARB INDIKATOR	PAD	TECNI SANGLES (FRANCE)
FADEN	N/F-66	YOUNG CHANG T&C LTD
MAILLONS	MRD103.5 S12	PEGUET (FRANCE)
ROLLEN	SERIE 20	RONSTAN (AUSTRALIA)

12.5 ÜBERSICHTSZEICHNUNG



12.6 LEINENLÄNGEN ICEPEAK 7 21

LEINENLÄNGEN m/m

	A	B	C	D	br
1	6.651	6.616	6.628	6.772	7.381
2	6.529	6.492	6.481	6.642	6.988
3	6.499	6.463	6.454	6.612	6.842
4	6.575	6.542	6.570	6.709	6.792
5	6.451	6.417	6.428	6.559	6.645
6	6.331	6.300	6.297	6.434	6.627
7	6.291	6.263	6.271	6.399	6.769
8	6.339	6.318	6.364	6.467	6.596
9	6.141		6.135		6.565
10	6.043		6.046		6.643
11	5.990		6.005		
12	6.005		6.029		
13	5.893		5.938		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m

	A	A'	B'	B	
	500	500	500	500	UNBESCHLEUNIGT
	385	440	465	500	BESCHLEUNIGT
	115	60	35	0	LAUFLÄNGE

12.7 LEINENLÄNGEN ICEPEAK 7 23

LEINENLÄNGEN m/m

	A	B	C	D	br
1	7.000	6.968	6.976	7.127	7.724
2	6.865	6.832	6.812	6.982	7.349
3	6.823	6.790	6.770	6.931	7.208
4	6.866	6.836	6.843	6.990	7.158
5	6.764	6.734	6.732	6.870	7.005
6	6.657	6.629	6.618	6.760	6.974
7	6.614	6.589	6.589	6.722	7.124
8	6.648	6.631	6.666	6.775	6.944
9	6.434		6.423		6.912
10	6.354		6.353		6.994
11	6.304		6.316		
12	6.326		6.347		
13	6.200		6.244		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m

	A	A'	B'	B	
	500	500	500	500	UNBESCHLEUNIGT
	350	425	460	500	BESCHLEUNIGT
	150	75	40	0	LAUFLÄNGE

12.8 LEINENLÄNGEN ICEPEAK 7 24

LEINENLÄNGEN m/m

	A	B	C	D	br
1	7.240	7.207	7.223	7.379	8.036
2	7.101	7.067	7.055	7.230	7.613
3	7.059	7.025	7.012	7.178	7.457
4	7.104	7.073	7.088	7.240	7.406
5	7.000	6.969	6.975	7.117	7.249
6	6.889	6.861	6.858	7.004	7.231
7	6.846	6.820	6.828	6.965	7.385
8	6.881	6.864	6.908	7.020	7.201
9	6.663		6.657		7.168
10	6.581		6.585		7.253
11	6.529		6.547		
12	6.551		6.578		
13	6.421		6.471		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m

	A	A'	B'	B	
	500	500	500	500	UNBESCHLEUNIGT
	350	425	460	500	BESCHLEUNIGT
	150	75	40	0	LAUFLÄNGE

12.9 LEINENLÄNGEN ICEPEAK 7 26

LEINENLÄNGEN m/m

	A	B	C	D	br
1	7.460	7.426	7.429	7.590	8.280
2	7.328	7.292	7.269	7.448	7.844
3	7.298	7.263	7.243	7.418	7.684
4	7.385	7.354	7.375	7.529	7.596
5	7.251	7.219	7.221	7.367	7.435
6	7.119	7.090	7.077	7.229	7.417
7	7.076	7.049	7.048	7.191	7.577
8	7.130	7.113	7.154	7.268	7.389
9	6.913		6.888		7.356
10	6.804		6.790		7.444
11	6.744		6.744		
12	6.760		6.770		
13	6.634		6.666		

TRAGEGURTLÄNGEN m/m

	A	A'	B'	B	
	500	500	500	500	UNBESCHLEUNIGT
	350	425	460	500	BESCHLEUNIGT
	150	75	40	0	LAUFLÄNGE

12.10 MUSTERPRÜFUNG

ICEPEAK 7 21




paragliding by air turquoise

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

AIR TURQUOISE SA certified by





Class: D

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0771.2013**

Date of issue (DMY): **23. 12. 2013**

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

Model: **Icepeak 7 21**

Serial number:

Configuration during flight tests



Paraglider	Accessories
Maximum weight in flight (kg)	Range of speed system (cm)
90	12
Minimum weight in flight (kg)	Speed range using brakes (km/h)
70	14
Glider's weight (kg)	Range of trimmers (cm)
5.4	0
Number of risers	Total speed range with accessories (km/h)
2	31
Projected area (m2)	
17	

Harness used for testing (max weight)	Inspections (whichever happens first)
Harness type	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	Person or company having presented the glider for testing: None
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

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


ICEPEAK 7 23





paragliding by air turquoise

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

AIR TURQUOISE SA certified by





Class: D

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0772.2013**

Date of issue (DMY): **23. 12. 2013**

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

Model: **Icepeak 7 23**

Serial number:

Configuration during flight tests


Paraglider	Accessories
Maximum weight in flight (kg)	Range of speed system (cm)
105	15
Minimum weight in flight (kg)	Speed range using brakes (km/h)
85	14
Glider's weight (kg)	Range of trimmers (cm)
5.9	0
Number of risers	Total speed range with accessories (km/h)
2	31
Projected area (m2)	
19.66	



Harness used for testing (max weight)	Inspections (whichever happens first)
Harness type	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	Person or company having presented the glider for testing: Olivier Nef
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

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

ICEPEAK 7 24

para-test.com

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

AIR TURQUOISE SA certified by



Class: D
 In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0773.2013**
 Date of issue (DMY): **23. 12. 2013**
 Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**
 Model: **Icepeak 7 24**
 Serial number:

Configuration during flight tests


Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	115	Range of speed system (cm)	15
Minimum weight in flight (kg)	95	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	6.3	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	2	Total speed range with accessories (km/h)	32
Projected area (m2)	21		



Harness used for testing (max weight)

Harnesse used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Niviuk Gliders	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Hamak L	Person or company having presented the glider for testing: Olivier Nef	
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
 C A B C A A A A B D A A C D A A A D O A A A A O

ICEPEAK 7 26

para-test.com

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

AIR TURQUOISE SA certified by



Class: D
 In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0774.2013**
 Date of issue (DMY): **23. 12. 2013**
 Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**
 Model: **Icepeak 7 26**
 Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	125	Range of speed system (cm)	15
Minimum weight in flight (kg)	105	Speed range using brakes (km/h)	14
Glider's weight (kg)	6.7	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	2	Total speed range with accessories (km/h)	31
Projected area (m2)	22.22		

Harness used for testing (max weight)

Harnesse used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Sup'Air	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Access M	Person or company having presented the glider for testing: Olivier Nef	
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
 C A B C A A A A B D D D B D A A D C O A A A A O

