

# BETRIEBSANLEITUNG

## PEAK 3



## WILLKOMMEN

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

Der Peak 3 ist einer der leistungsstärksten Serienschirme seiner Zeit. Noch Performanter als Performant. Etwas mehr als nur ein Sportgerät, eine Legende.

Um neue Ziele zu erobern braucht es die richtigen Zutaten: einen leistungsstarken Schirm, gutes Handling, kompaktes, elegantes und effizientes Design, welches dich dahin begleitet, wohin du kommen willst.

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 3 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 3 Gleitschirm zu finden sind. Falsche Nutzung der Gleitschirmausrüstung kann zu schweren Verletzungen oder dem 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	11. WEITERE HINWEISE	11
ZUM GEBRAUCH DES HANDBUCHES	2	11.1 SCHLEPPBETRIEB	11
1. EIGENSCHAFTEN DES PEAK 3	4	11.2 KUNSTFLUG	11
2. ZULASSUNG	4	12. ZUSAMMENLEGEN DES GLEITSCHIRMES	11
3. FLUGVERHALTEN	4	13. NATUR- UND LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHES VERHALTEN	12
4. MATERIALIEN	4	14. WARTUNG UND PFLEGE	12
5. LIEFERUMFANG	5	14.1 WARTUNG	12
6. INBETRIEBNAHME	5	14.2 LAGERUNG	12
6.1 GEEIGNETE GURTZEUGE	5	14.3 REPARATUREN	12
6.2 EINSTELLUNG DES BESCHLEUNIGERS	6	14.4 LISTE DER ERSATZTEILE	12
6.3 BREMSEINSTELLUNGEN	6	15. ENTSORGUNG	13
6.4 CHECKLISTE BEI INBETRIEBNAHME	6	16. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG	13
6.5 STARTVERHALTEN	6	17. GARANTIE	13
6.6 LANDUNG	7	18. TECHNISCHE DATEN	14
6.7 FLIEGEN IN TURBULENZ	7	18.1 TECHNISCHE DATEN	14
6.8 DOPPELSITZIGES FLIEGEN	7	18.2 LEINENPLAN	15
7. BESONDERE FLUGZUSTÄNDE	7	18.3 TRAGEGÜRTE	16
7.1 ASYMMETRISCHER KLAPPER	7	18.4 MATERIALLISTE	17
7.2 FRONTKLAPPER	7	18.5 ÜBERSICHTSZEICHNUNG	18
7.3 TRUDELN	8	18.6 LEINENLÄNGEN PEAK 3 21	19
7.4 SACKFLUG	8	18.7 LEINENLÄNGEN PEAK 3 23	19
7.5 FULLSTALL	8	18.8 LEINENLÄNGEN PEAK 3 25	20
7.6 LEINENKNOTEN IM FLUG	8	18.9 LEINENLÄNGEN PEAK 3 27	20
7.7 VERHÄNGER	9	18.10 MUSTERPRÜFUNG	21
7.8 ÜBERSTEUERN	9		
8. GEBRAUCH DES BESCHLEUNIGERS	9		
9. FLIEGEN OHNE BREMSLEINENEINSATZ	9		
10. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN	10		
10.1 OHREN ANLEGEN	10		
10.2 B-STALL	11		
10.3 STEILSPIRALE	11		



## 1. EIGENSCHAFTEN DES PEAK 3

Für wen ist er gebaut worden?

Der PEAK 3 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 3 wurde speziell für Streckenflüge konzipiert, mit dem Ziel diese leistungstark, sicher und komfortabel zurück legen zu können und somit die Freude am Fliegen zu maximieren

## 2. ZULASSUNG

Der PEAK 3 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

Ein guter neuer Hochleistungs-Gleitschirm entsteht aus jahrelanger Erfahrung und intensiven Tests in allen möglichen Konditionen und an den verschiedensten Plätzen der Welt.

Beim PEAK 3 sind die Technologien, die Niviuk entwickelt hat eingesetzt worden um einen leicht zu fliegenden Schirm zu erhalten: SLE (Structured Leading Edge) und RAM Air Lufteinlässe im Bereich der Eintrittskante versprechen einen Leistungsgewinn, Geschwindigkeit und Stabilität. Der Widerstand der Leinen wird durch den speziellen Aufbau der Kappe vermindert. Dadurch hat der Flügel eine hohe Sicherheit, weniger Streckung und Gewicht.

Mit einer Streckung von nur 6,5 gibt der Flügel dem Piloten ein klares und nützliches Feedback. Der Flügel versucht die Thermik selbständig zu zentrieren oder in die aufsteigenden Luftmassen zu steuern. Bei den Lufteinlässen wurde das neue RAM Air System verwendet, der Schlüssel zu mehr Leistung.

In der Thermik wirst du feststellen, dass es sehr leicht ist diese mit dem PEAK 3 zu zentrieren. Was die Geschwindigkeit und die Gleitleistung angeht erstaunt der PEAK 3 den Piloten indem er sich über den Zug des Beschleunigers sehr gut erfüllen lässt und entsprechend vorausschauend reagiert werden kann. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten ist der Flügel dank der RAM Air Einlässe sehr stabil.

## 4. MATERIALIEN

Beim PEAK 3 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 Beschleunigungssystemes 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 der RAM Air Einlässe bewirkt einen höheren Innendruck über einen größeren Anstellwinkelbereich.

Des Weiteren wurde für den PEAK 3 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.

Der Leinenplan des PEAK 3 weißt 184 mantellose Leinen auf. Diese Leinen haben weniger Schutz vor den Beschädigungen durch äußere Einflüsse. Daher wird es dringend empfohlen alle Leinen vor jedem Start zu begutachten. Spätestens alle 30 Flugstunden sollten die Leinen durch einen Niviuk Service Center überprüft werden. Wir sollten nicht vergessen, dass wir Hochleistungsmaterialien benutzen und diese regelmäßig überprüft werden müssen.

Beim PEAK 3 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 Vernähung 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 3 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 3 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 3 ein kleines Reparaturset mit selbstklebendem Rippstopp-Segeltuch beigelegt.

Das im Lieferumfang enthalte 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 3 vertraut zu machen.

### 6.1 GEEIGNETE GURTZEUGE

Der PEAK 3 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 3 ist mit einem Beschleunigungssystem ausgerüstet.

**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 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 Origineleinstellung durchzuführen, um mit den Flugeigenschaften des PEAK 3 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 Palstek.

Denke daran, dass die Bremsleinchen beim Beschleunigen freigegeben werden müssen, da sonst die Gefahr eines Frontklappers erhöht wird.

## 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, Bremsleinchen

### Beim Anziehen des Gurtzeugs:

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

### Vor dem Start:

- Speedsystem eingehängt
- Gurte nicht verdreht
- Bremsgriffe in der Hand, Bremsleinchen 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 3 füllt sich einfach und erfordert dazu keinen übermäßigen Impuls. Der PEAK 3

neigt nicht zum Überschießen. Die Starteigenschaften des PEAK 3 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 3 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 3 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 3 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 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.

## 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 3 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 3 nicht aggressiv reagieren. Die Wegdreh Tendenz 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 3 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 3 normalerweise wieder selbständig, 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 Bremsleineneinsatz 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 3. 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 Bremsleinendruck 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 3 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 3 unabsichtlich in einen Fullstall zu geraten, solange die Bremsleineneinstellung 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 verknöteten 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 3 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.

## 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 3 so ausgelegt ist, dass er selbsttätig in eine normale Fluglage zurückkehrt.

## 8. GEBRAUCH DES BESCHLEUNIGERS

Das Profil des PEAK 3 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 abgebremst 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 abgebremst werden, da es sonst leichter zu Frontklappen kommt.

## 9. FLIEGEN OHNE BREMSLEIENEINSATZ

Falls aus irgendeinem Grund die Bremsleinen nicht benutzt werden können, kann der PEAK 3 auch über die B-Tragegurte und über Gewichtsverlagerung gesteuert werden. Die B-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 B-Tragegurten gebremst werden. Diese Bremsmethode ist nicht so effektiv, wie der normale Bremsleieneinsatz 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 Abstiegsilfe 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 oder Sackfluges!**

Der PEAK 3 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 3 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 3 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!!!**

#### **Nachtrag: 3C3 Abstiegsilfe**

Bei den modernen Gleitschirmen dieser Klasse ist erzeugen die angelegten Ohren eine große Wirbelschlepe mit dem Nachteil eines unruhigen Flugverhalten und dem hohen Risiko des Strömungsabbrisses. Es wird daher bei dieser Klasse von Schirmen empfohlen das Flügelende über die äußerste B-Leine (die 3C3 Leine) einzuklappen.

Diese Abstiegsmethode wurde 2009 von einem NIVIUK Team Pilot erprobt, der einen Prototypen flog, welcher aufgrund seiner Leingeometrie keine andere Möglichkeit des Ohrenanlegens zuließ. Durchführung: suche die 3C3-Leine (äußerste B-Stammleine) an deinen Tragegurten, fasse sie möglichst hoch (mit den Bremsen in der Hand) und ziehe sie symmetrisch und gleichmäßig nach unten bis die Flügelenden nach hinten wegknicken. 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 freigeben und den Anstellwinkel kontrollieren.

Die 3C3-Technik erlaubt eine komfortable und gut kontrollierbare Erhöhung der Sinkgeschwindigkeit ohne die Gefahr des Verhängens oder eines Sackfluges.

## 10.2 B-STALL

Dieses Manöver kann mit dem PEAK 3 ist aufgrund seiner Leinengeometrie nicht geflogen werden.

## 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 3 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 3 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

Der PEAK 3 ist mit der neuesten Technologie von Verstärkungen ausgerüstet: SLE und RAM AIR INTAKES an der Vorderkante, SLE und DRS an der Hinterkante. Um diese Konstruktionsdetails zu schützen ist es wichtig den Gleitschirm richtig zusammen zu legen.

Der PEAK 3 wird mit einem N-Kare Bag ausgeliefert und in diesen

gepackt werden. 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.

Weitere Infos unter: <http://www.niviuk.com/accessories.asp?id=JNKQKNP4>

Der gefaltete PEAK 3 passt sehr gut in den Niviuk Karo Rucksack und kann dort gut längere Zeit aufbewahrt werden.

### 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.

Trotz vorsichtigem Umgang durch den Piloten, brauchen die 2 Leiner Gleitschirme mehr Pflege und Kontrolle als andere Gleitschirme. Durch die besondere Qualität des Leinenmaterials hat der Peak3 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 !

Du solltest deinen PEAK 3 regelmäßig überprüfen lassen, einmal nach den ersten 30 Flugstunden und dann spätestens nach 100 Flugstunden oder spätestens nach 24 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 beigefügten Ripstopgewebe 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

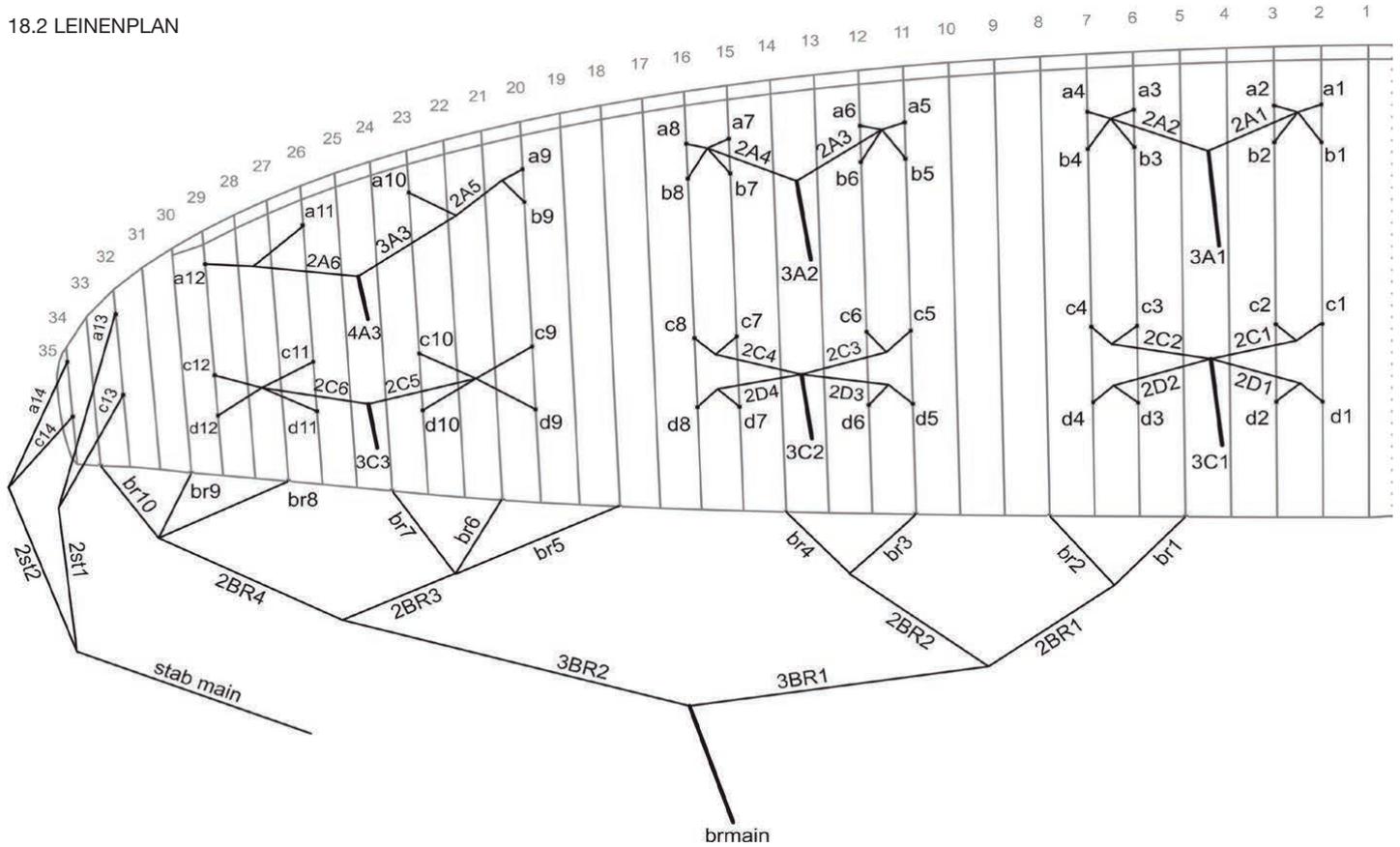
Der PEAK 3 wird mit einer 2-Jahresgarantie auf Herstellungsfehler ausgeliefert. Die Garantie beschränkt sich auf die bestimmungsgemäße Nutzung der Ausrüstung.

## 18. TECHNISCHE DATEN

### 18.1 TECHNISCHE DATEN

PEAK 3			19	21	21 X-ALPS	23	23 X-ALPS	25	25 X-ALPS	27
ZELLEN	ANZAHL		69	69	69	69	69	69	69	69
	GESCHLOSSEN		8	8	8	8	8	8	8	8
	KAMMERN		27	27	27	27	27	27	27	27
AUSGELEGT	FLÄCHE	M <sup>2</sup>	18,70	21	21	23	23	25	25	27
	SPANNWEITE	M	11,03	11,68	11,68	12,22	12,22	12,75	12,75	13,25
	STRECKUNG		6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
PROJEZIERT	FLÄCHE	M <sup>2</sup>	15,80	17,75	17,75	19,43	19,43	21,12	21,12	22,81
	SPANNWEITE		8,77	9,28	9,28	9,71	9,71	10,14	10,14	10,53
	STRECKUNG		4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86
KRÜMMUNG		%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
TIEFE	MAXIMAL	M	2,08	2,21	2,21	2,31	2,31	2,41	2,41	2,5
	MINIMAL	M	0,43	0,45	0,45	0,47	0,47	0,49	0,49	0,51
	DURCHSCHNITT	M	1,69	1,79	1,79	1,88	1,88	1,96	1,96	2,03
LEINEN	GESAMTLÄNGE	M	172	188	188	193	193	201	201	209
	MAXIMAL	M	6,62	7,01	7,01	7,33	7,33	7,65	7,65	7,95
	ANZAHL		184	184	184	184	184	184	184	184
	STAMMLEINEN		3/1/3	3/1/3	3/1/3	3/1/3	3/1/3	3/1/3	3/1/3	3/1/3
TRAGEGURTE	ANZAHL	3	A/B'/B	A/B'/B	A/B'/B	A/B'/B	A/B'/B	A/B'/B	A/B'/B	A/B'/B
	TRIMMER		KEINE	KEINE	KEINE	KEINE	KEINE	KEINE	KEINE	KEINE
	BESCHLEUNIGER	M/M	140	140	140	150	150	150	150	150
ABFLUGGEWICHT	MINIMAL	KG	60	70	70	80	80	90	90	105
IN FLIGHT	MAXIMAL	KG	75	85	85	97	97	110	110	125
GERÄTEGEWICHT		KG	4,9	5,3	4,2	5,5	5,5	5,7	4,26	5,85
PRÜFUNG		EN / LTF	-	D	D	D	D	D	D	D

# 18.2 LEINENPLAN



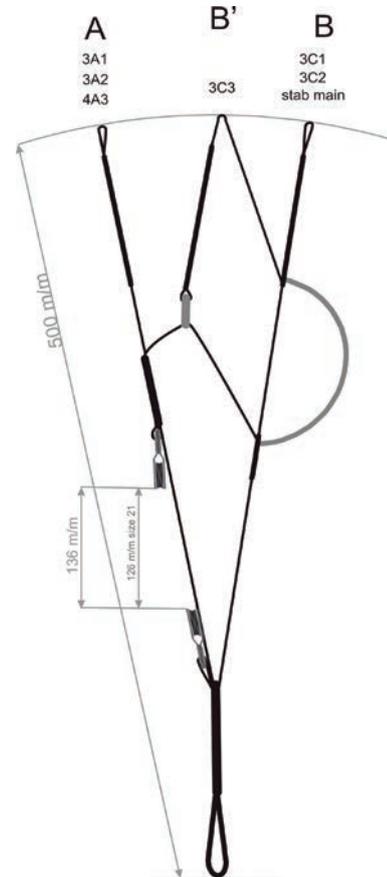
### 18.3 TRAGEGURTE

Das Tragegurtsystem besteht aus 2 Tragegurten.

Das Beschleunigungssystem wirkt auf die A-Gurte, sowie auf die äußerste C-Leine (C3). 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 C3 entsprechend der Untersetzung durch den Flaschenzug..

Die Tragegurte sind nicht mit einem Trimmersystem ausgerüstet.



## 18.4 MATERIALLISTE

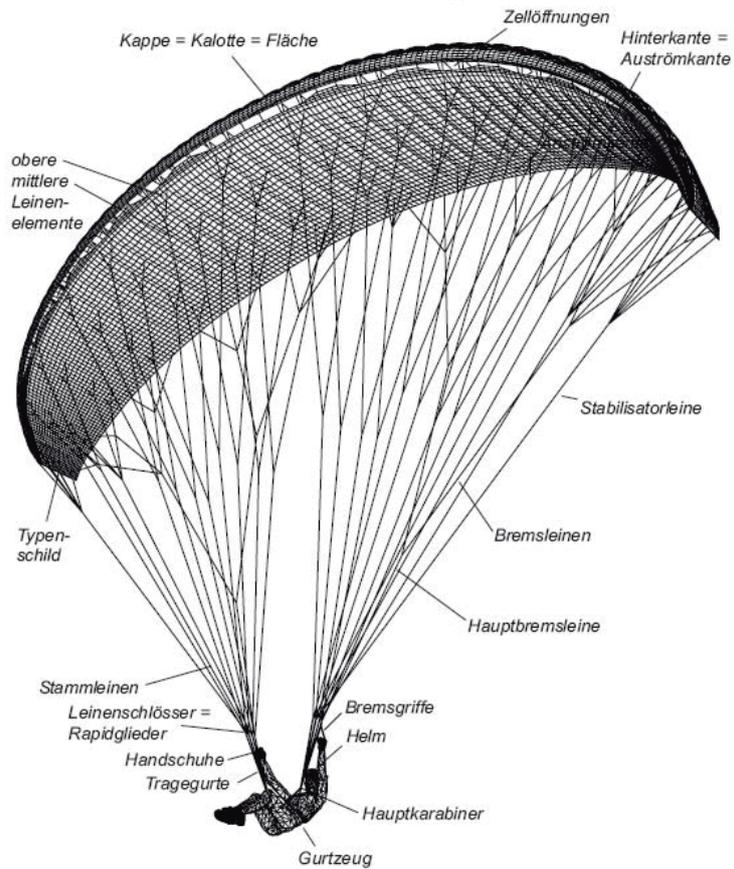
### PEAK 3 SERIAL

LENENMATERIAL	Cousin VL-16140-70,16330-145,
STAMMLEINEN	12470-200
LENENMATERIAL	Cousin VL- 12100-50,16140-70,12240-
1. GALERIELEINEN	115,16330-145,12470-200, Liros DC-60
LENENMATERIAL	Cousin VL- 12100-50,16140-70,12240-
2. GALERIELEINEN	115, Liros DC-60, DC-40
MATERIAL OBERSEGEL	Skytex 40 9017 E77A
MATERIAL UNTERSEGEL	Domenico N20DMF
MATERIAL RIPPEN	Skytex 40 9017 E29A und Domenico 30 DMF
MATERIAL VERSTÄRKUNGEN	D-P W-420
TRAGEGURTE	Cousin 3455
ROLLEN	Harken 467
SCHÄKEL	MRDIO3.0 S12

### PEAK 3 X-ALPS

LENENMATERIAL	Cousin VL-16140-70,16330-145,
STAMMLEINEN	12470-200, 12950-405, TEIJIN TNL-280
LENENMATERIAL	Cousin VL- 12100-50,16140-70,12240-
1. GALERIELEINEN	115,16330-145,12470-200, Liros DC-60
LENENMATERIAL	Cousin VL- 12100-50,16140-70,12240-
2. GALERIELEINEN	115, Liros DC-60, DC-40
MATERIAL OBERSEGEL	Skytex 9017 E77, 70000 E3H
MATERIAL UNTERSEGEL	Skytex 70000 E3H
MATERIAL RIPPEN	Skytex 70000 E91
MATERIAL VERSTÄRKUNGEN	D-P DACRON
TRAGEGURTE	Cousin 3455
ROLLEN	Harken 467, Ansong Precision PY-1304-2
SCHÄKEL	Peuguet MRDIO3.0 S12

## 18.5 ÜBERSICHTSZEICHNUNG



## 18.6 LEINENLÄNGEN PEAK 3 21

### NIVIUK PEAK 3 3 21

LEINENLÄNGEN M/M					
	A	B	C	D	BR
1	6515	6481	6486	6581	7216
2	6470	6430	6428	6526	6802
3	6421	6383	6381	6481	6582
4	6431	6397	6406	6503	6567
5	6358	6324	6332	6423	6473
6	6321	6286	6288	6381	6355
7	6271	6236	6250	6341	6456
8	6282	6256	6276	6364	6413
9	6157	6132	6181	6269	6429
10	6072		6067	6157	6609
11	6002		6000	6072	
12	6005		6035	6094	
13	5721		5738		
14	5635		5676		

TRAGEGURTLÄNGEN M/M				
A	B'	B		
500	500	500		NORMAL
360	460	500		BESCHLEUNIGT

## 18.7 LEINENLÄNGEN PEAK 3 23

### NIVIUK PEAK 3 23

LEINENLÄNGEN M/M					
	A	B	C	D	BR
1	6836	6800	6805	6905	7610
2	6790	6757	6745	6848	7178
3	6739	6699	6697	6803	6950
4	6750	6714	6723	6826	6937
5	6675	6640	6640	6755	6844
6	6636	6600	6595	6712	6722
7	6583	6548	6552	6673	6830
8	6595	6569	6580	6697	6788
9	6466	6440	6480	6581	6806
10	6376		6362	6465	6994
11	6303		6293	6377	
12	6307		6329	6401	
13	6018		6036		
14	5928		5972		

TRAGEGURTLÄNGEN M/M				
A	B'	B		
500	500	500		NORMAL
350	460	500		BESCHLEUNIGT

## 18.8 LEINENLÄNGEN PEAK 3 25

### NIVIUK PEAK 3 25

LEINENLÄNGEN M/M					
	A	B	C	D	BR
1	7159	7121	7126	7229	7922
2	7111	7067	7064	7170	7472
3	7060	7018	7016	7125	7234
4	7072	7035	7043	7149	7219
5	6996	6958	6966	7091	7120
6	6956	6917	6919	7046	6993
7	6903	6865	6879	7003	7104
8	6916	6887	6909	7029	7060
9	6789	6762	6809	6916	7078
10	6696		6686	6794	7275
11	6620		6613	6701	
12	6624		6651	6726	
13	6313		6331		
14	6218		6264		

TRAGEGURTLÄNGEN M/M				
	A	B'	B	
	500	500	500	NORMAL
	350	460	500	BESCHLEUNIGT

## 18.9 LEINENLÄNGEN PEAK 3 27

### NIVIUK PEAK 3 27

LEINENLÄNGEN M/M					
	A	B	C	D	BR
1	7459	7420	7417	7524	8246
2	7409	7364	7352	7463	7779
3	7358	7314	7304	7417	7532
4	7371	7332	7332	7443	7518
5	7293	7254	7254	7358	7416
6	7252	7212	7206	7311	7285
7	7197	7158	7165	7267	7401
8	7211	7181	7195	7294	7355
9	7072	7043	7093	7193	7375
10	6976		6965	7066	7580
11	6897		6890	6971	
12	6901		6929	6996	
13	6577		6595		
14	6478		6525		

TRAGEGURTLÄNGEN M/M				
	A	B'	B	
	500	500	500	NORMAL
	350	460	500	BESCHLEUNIGT

# 18.10 MUSTERPRÜFUNG

para-test.com



paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA  
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1840 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\_0710.2013**

Date of issue (DMY): **17. 05. 2013**

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

Model: **Peak 3 21**

Serial number:

## Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	85	Range of speed system (cm)	14
Minimum weight in flight (kg)	70	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	5.7	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	2	Total speed range with accessories (km/h)	33
Projected area (m2)	17.75		

Harness 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 2 M	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 B A A A D A A A C A A A A A A

para-test.com



paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA  
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1840 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\_0733.2013**

Date of issue (DMY): **30. 05. 2013**

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

Model: **Peak 3 21 X-Alps**

Serial number:

## Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	85	Range of speed system (cm)	14
Minimum weight in flight (kg)	70	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	4.4	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	2	Total speed range with accessories (km/h)	33
Projected area (m2)	17.75		

Harness 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 2 M	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 B A A A D A A A C 0 A A A A A



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **D**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG\_0682.2013**  
Date of issue (DMY): **28. 03. 2013**

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

Model: **Peak 3 23**

Serial number:

### Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	97	Range of speed system (cm)	15
Minimum weight in flight (kg)	80	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	5.5	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	2	Total speed range with accessories (km/h)	33
Projected area (m2)	19.43		

Harness 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 2 M	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  
 C A B C A A A A B C A C A D A A A C A A A A A A



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **D**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG\_0713.2013**  
Date of issue (DMY): **23. 05. 2013**

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

Model: **Peak 3 23 X-Alps**

Serial number:

### Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	97	Range of speed system (cm)	15
Minimum weight in flight (kg)	80	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	0	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	2	Total speed range with accessories (km/h)	33
Projected area (m2)	19.43		

Harness 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 M	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  
 C A B C A A A A B C A C A D A A A A 0 A A A A A



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **D**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG\_0690.2013**

Date of issue (DMY): **28. 03. 2013**

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

Model: **Peak 3 25**

Serial number:

### Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	110	Range of speed system (cm)	15
Minimum weight in flight (kg)	90	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	0	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	2	Total speed range with accessories (km/h)	33
Projected area (m2)	21.12		

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

Harness type	ABS
Harness brand	Niviuk Gliders
Harness model	Hamak M
Harness to risers distance (cm)	49
Distance between risers (cm)	46

#### Inspections (whichever happens first)

every 24 months or every 100 flying hours  
Warning! Before use refer to user's manual  
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 24  
C A B C A A A A B C A A A D A A D C 0 A A A A A



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **D**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG\_0736.2013**

Date of issue (DMY): **11. 06. 2013**

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

Model: **Peak 3 25 X-Alps**

Serial number:

### Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	110	Range of speed system (cm)	15
Minimum weight in flight (kg)	90	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	4.65	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	2	Total speed range with accessories (km/h)	33
Projected area (m2)	21.12		

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

Harness type	ABS
Harness brand	Niviuk Gliders
Harness model	Hamak 2 M
Harness to risers distance (cm)	49
Distance between risers (cm)	46

#### Inspections (whichever happens first)

every 24 months or every 100 flying hours  
Warning! Before use refer to user's manual  
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 24  
C A B C A A A A B C A A A D A A D C 0 A A A A A



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **D**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG\_0734.2013**

Date of issue (DMY): **11. 06. 2013**

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

Model: **Peak 3 27**

Serial number:

### Configuration during flight tests

<b>Paraglider</b>		<b>Accessories</b>	
Maximum weight in flight (kg)	<b>125</b>	Range of speed system (cm)	<b>15</b>
Minimum weight in flight (kg)	<b>105</b>	Speed range using brakes (km/h)	<b>13</b>
Glider's weight (kg)	<b>6.1</b>	Range of trimmers (cm)	<b>0</b>
Number of risers	<b>2</b>	Total speed range with accessories (km/h)	<b>35</b>
Projected area (m2)	<b>22.81</b>		

<b>Harness used for testing</b> (max weight)		<b>Inspections</b> (whichever happens first)	
Harness type	<b>ABS</b>	every 24 months or every 100 flying hours	
Harness brand	<b>Niviuk Gliders</b>	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	<b>Hamak L</b>	Person or company having presented the glider for testing: <b>None</b>	
Harness to risers distance (cm)	<b>49</b>		
Distance between risers (cm)	<b>46</b>		

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

The importance of small details  
[niviuk.com](http://niviuk.com)

