



KODE P

Benutzerhandbuch



KODE P

DEIN PERFEKTER BEGLEITER AM BERG

WILKOMMEN

Wir heißen dich herzlich in unserer Niviuk-Familie willkommen und bedanken uns für dein Vertrauen in unsere Produkte.

Wir möchten den Enthusiasmus, mit dem wir diesen Schirm entwickelt haben, mit dir teilen. In die Entwicklung und Produktion dieses Schirms floss, um dir die höchst mögliche Freude mit deinem Niviuk-Schirm zu bieten, ein hohes Maß an Sorgfalt ein.

Der Kode P ist ein zugänglicher, ultraleichter Bergschirm, der dich von nun an auf deinen Hike&Fly-Abenteuern begleiten wird.

Wir sind davon überzeugt, dass dir dieser Schirm viel Freude bereiten wird und du nun auch unser Motto verstehen wirst:
"Es sind die kleinen Details, die wichtig sind".

Wir raten dir, dieses Benutzerhandbuch gründlich und aufmerksam durchzulesen.

BENUTZERHANDBUCH

Dieses Benutzerhandbuch gibt dir Auskunft über die wichtigsten Eigenschaften sowie Informationen über deinen neuen Gleitschirm.

Dieses Handbuch ist kein Lehrbuch! Die hier gegebenen Informationen über Flugtechnik und Verhalten des Schirms können keine Ausbildung in einer lizenzierten Flugschule ersetzen! Ausbildung und Trainings können ausschließlich durch zertifizierte Flugschulen vorgenommen werden. Deren Lizenzierungsbedingungen können von Land zu Land stark unterschiedlich sein. Die Flugerlaubnis und Flugtauglichkeit eines Piloten kann ausschließlich durch die aeronautische Behörde des jeweiligen Landes bescheinigt werden.

Die Informationen in diesem Handbuch sind dazu gedacht, dich von widrigen Flugsituationen zu schützen und potentielle Gefahren zu vermeiden.

Wir möchten dich darauf hinweisen, dass es äußerst wichtig ist, das Benutzerhandbuch deines neuen KODE P gründlich durchzulesen.

Der Missbrauch des Equipments kann zu ernsthaften Verletzungen oder zum Tod führen. Der Hersteller und die Händler haften bei falschem Gebrauch des Gleitschirms nicht. Der korrekte Gebrauch des Equipments liegt in der Verantwortung des Piloten.

INHALT

| | | | |
|--|----|-------------------------------------|----|
| WILKOMMEN | 2 | 5.1 OHREN ANLEGEN | 14 |
| BENUTZERHANDBUCH | 2 | 5.2 B3-TECHNIK | 14 |
| 1. EIGENSCHAFTEN | 4 | 5.3 B-STALL | 15 |
| 1.1 ZIELGRUPPE | 4 | 5.4 ABWIND ZENTRIEREN | 15 |
| 1.2 ZERTIFIZIERUNG | 4 | 6. SPEZIELLE METHODEN | 15 |
| 1.3 FLUGVERHALTEN | 5 | 6.1 WINDENSCHLEPP | 15 |
| 1.4 KONSTRUKTION, ZUBEHÖR | 5 | 6.2 KUNSTFLUG | 15 |
| 1.5 ELEMENTE, BESTANDTEILE | 7 | 7. PFLEGE UND INSTANDHALTUNG | 16 |
| 2. AUSPACKEN UND EINHÄNGEN | 7 | 7.1 INSTANDHALTUNG | 16 |
| 2.1 STARTPLATZWahl | 7 | 7.2 LAGERUNG | 16 |
| 2.2 VORGEHENSWEISE | 7 | 7.3 CHECKS UND KONTROLLEN | 16 |
| 2.3 EINHÄNGEN IN DAS GURTZEUG | 7 | 7.4 REPARATUREN | 17 |
| 2.4 GURTZEUGTYP | 7 | 8. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG | 17 |
| 2.5 BESCHLEUNIGER | 8 | 9. GARANTIE | 17 |
| 2.6 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING | 9 | 10. ANHÄNGE | 18 |
| 2.7 EINSTELLEN DER BREMSEN | 9 | 10.1 TECHNISCHE DATEN | 19 |
| 3. DER ERSTE FLUG | 10 | 10.2 BESCHREIBUNG DES MATERIALS | 20 |
| 3.1 DIE RICHTIGE STARTPLATZWahl | 10 | 10.3 TRAGGURTPLAN | 21 |
| 3.2 VORBEREITUNG | 10 | 10.4 LEINENPLAN | 22 |
| 3.3 FLUGPLAN | 10 | 10.5 LEINENLÄNGEN KODE P GRÖSSE 16 | 23 |
| 3.4 VORFLUGCHECK | 10 | 10.6 LEINENLÄNGEN KODE P GRÖSSE 18 | 23 |
| 3.5 AUFZIEH-, KONTROLL- UND ABHEBPHASE | 10 | 10.7 LEINENLÄNGEN KODE P GRÖSSE 20 | 24 |
| 3.6 LANDEN | 10 | 10.8 LEINENLÄNGEN KODE P GRÖSSE 22 | 24 |
| 3.7 PACKEN | 10 | 10.9 LEINENLÄNGEN KODE P GRÖSSE 24 | 25 |
| 4. FLUGVERHALTEN | 11 | 10.10 LEINENLÄNGEN KODE P GRÖSSE 26 | 25 |
| 4.1 FLIEGEN IN TURBULENZEN | 11 | 10.11 ZERTIFIZIERUNG | 26 |
| 4.2 MÖGLICHE STÖRUNGEN | 11 | | |
| 4.3 BESCHLEUNIGTES FLIEGEN | 13 | | |
| 4.4 FLIEGEN OHNE EINSATZ DER BREMSLEINEN | 13 | | |
| 4.5 VERHÄNGER IM FLUG | 13 | | |
| 5. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN | 14 | | |



1. EIGENSCHAFTEN

1.1 ZIELGRUPPE

Der Kode P ist ein sehr zugänglicher und ultraleichter Bergschirm, der dich von nun an auf deinen Hike&Fly-Abenteuern begleiten wird.

In den klassischen Größen (20, 22, 24 & 26) fliegt er sich etwas gemütlicher und intuitiver. Die kleineren Größen (16 und 18) richten sich an erfahrenere Piloten, da man hier ein etwas dynamischeres Flugverhalten genießt.

Seine enorme Vielseitigkeit wird dir die verschiedensten Abenteuer ermöglichen: mit dem Kode P ist es dir möglich, in der Thermik aufzudrehen und auch bei starkem Wind zu starten, ohne Einbußen bei Komfort und Sicherheit. Außerdem heben seine Leichtigkeit und sein hervorragendes Startverhalten auf allen Untergründen dein Hike&Fly Abenteuer auf ein anderes Level.

1.2 ZERTIFIZIERUNG

Der Kode P wurde bei der Schweizer Testfirma Air Turquoise zur EN und LTF-Zertifizierung eingereicht. Alle Größen bestanden den Belastungs-, Stoß- und Flugtest.

Der Belastungstest ergab, dass der Schirm die geforderte Belastung von 8G aushält.

Der Stoßtest bestätigte, dass der Schirm einer Kräfteinwirkung von 800daN standhält.

Der Flugtest ergab für die Größen 18, 20, 22, 24 und 26 die folgende Zertifizierung:

EN A
LTF A

Der Flugtest ergab für die Größe 16 die folgende Zertifizierung:

EN B
LTF B

Wenn der Schirm über der maximal zertifizierten Belastungsgrenze beladen wird, ändert sich die Zertifizierung der Größen 16 und 18 folgendermaßen:

EN C
LTF C

Wir empfehlen diesen Schirm nur Piloten, die bereits Erfahrung mit Schirmen der jeweiligen Zertifizierung oder höher haben, zu fliegen.

Das Niveau und die Tauglichkeit des Piloten kann nur von der aeronautischen Behörde des entsprechenden Landes festgestellt und erteilt werden.

Wir empfehlen den Piloten den Bericht des Flugtests und besonders den Kommentar des Testpiloten zu lesen. Der Bericht enthält alle nötigen Informationen über das Verhalten des Schirms während den durchgeführten Manövern.

Wichtige Anmerkung: das Verhalten des Schirms variiert mit der Größe, in der er geflogen wird und mit der Beladung. Dieselbe Größe kann sich bei minimaler und maximaler Zuladung bereits stark unterschiedlich verhalten.

-Beschreibung der Flugeigenschaften von LTF/EN A Schirmen: Schirme mit dem Maximum an passiver Sicherheit und enorm verzeihlichem Flugverhalten. Sie sind im normalen Flug sehr klapperresistent.

-Beschreibung des erforderlichen Kenntnisstandes des Piloten, um einen EN A Schirm zu fliegen:

Für alle Piloten geeignet, Schulungs-/Anfängertauglich.

- Beschreibung der Flugeigenschaften von LTF/EN B Schirmen:

Schirme mit hoher passiver Sicherheit und sehr verzeihlichen Flugeigenschaften. Sie sind im normalen Flug sehr klappresistent.

-Beschreibung des erforderlichen Kenntnisstandes des Piloten, um einen EN B Schirm zu fliegen:

für alle Piloten geeignet, Schulungs-/Anfängertauglich.

- Beschreibung der Flugeigenschaften von LTF/EN C Schirmen:

Schirme mit mäßiger passiver Sicherheit, potentiell dynamischen Reaktionen in Turbulenzen und bei Pilotenfehlern. Bei Klappern und Deformationen ist präzises, aktives Einwirken des Piloten gefordert.

-Beschreibung des erforderlichen Kenntnisstandes des Piloten, um einen EN C Schirm zu fliegen:

Der Pilot muss mit Techniken zum Öffnen des Schirms vertraut sein, aktives Fliegen beherrschen und sich den Flugeigenschaften eines Schirms mit reduzierter passiver Sicherheit bewusst sein.

Weitere Informationen über die Flugtests und die Zertifizierungsdaten können den Seiten am Ende des Handbuchs oder der „Downloads“-Seite auf www.niviuk.com entnommen werden.

1.3 FLUGVERHALTEN

Niviuk verfolgte beim Entwickeln dieses Schirm sehr genaue Ziele: die Performance soll verbessert werden und durch exzellentes Handling soll der Pilot mehr Kontrolle erlangen.

Trotz höherer Leistung sollte das höchste Maß an Sicherheit erhalten bleiben. Der Schirm soll dem Piloten maximales Feedback geben, jedoch

auf eine verständliche und angenehme Art und Weise, sodass sich der Pilot auf das Steuern konzentrieren und den Flug genießen kann. Durch das angenehm weiche Handling können guten Bedingungen immer vollends ausgenutzt werden.

Der Schirm ist in allen Flugphasen sehr stabil und solide. Er gleitet, sogar wenn er voll beschleunigt ist, sehr sanft. Im Gleitflug verliert er wenig Höhe und bleibt dabei stabil. Das Handling ist durch die höhere Präzision beim Kurvenfliegen weniger technisch und gibt viel Feedback. Außerdem lässt er sich sehr leicht und sanft aufziehen ohne zu überschießen.

Der KODE P fliegt sich sehr intuitiv und gibt klares Feedback über die Luftmasse. Er reagiert effizient auf das Einwirken des Piloten und bleibt sogar in Thermik und turbulenten Bedingungen stabil.

Der KODE P fliegt äußerst effizient. Er tritt mit ausreichend Geschwindigkeit in die Thermik ein, um in ihr Zentrum zu fliegen, und dreht von dort an schnell nach oben. Das progressive Handling dieses aufregenden, hochqualitativen Schirms ermöglicht ein hohes Maß an Flugspaß.

Er ist nicht nur ein leicht im Gewicht, sondern ist auch sehr leicht zu steuern und federt Turbulenzen optimal ab. Außerdem überzeugt er mit seiner enormen Speedrange, die unglaubliche Gleitflüge ermöglicht.

1.4 KONSTRUKTION, MATERIALIEN

In diesem Gleitschirm sind alle bereits in anderen Schirmen von Niviuk angewandten technologischen Innovationen verbaut. Er wird aus sorgfältig ausgewählten, hochmodernen Materialien in unserer eigenen Fabrik hergestellt. Es werden alle gängigen Technologien eingesetzt, um sowohl den Pilotenkomfort, als auch Sicherheit und Leistung zu erhöhen. Das Niviuk-Team versucht stets, die Produkte stetig weiter zu entwickeln und zu verbessern. Die in den letzten Jahren entwickelten Technologien haben es uns ermöglicht, großartigere, bessere Schirme zu bauen.

Deshalb möchten wir im Folgenden einige in diesem Modell verwendete Technologien vorstellen.

RAM Air Intake – Dieses System zeichnet sich durch die Anordnung der Eintrittsöffnungen aus, bei der der optimale Kappendruck erreicht wird. Durch diese Technologie konnten wir die Öffnungen verkleinern, der Strömungsfluss bleibt jedoch bei allen Anstellwinkeln gleich um die Strömung laminar zu machen. Damit bleibt er in der ganzen Speedrange konstant und bietet eine Menge Performance ohne jedoch an Sicherheit einzubüßen.

Titanium Technology (TNT) – eine revolutionäre Technologie mit Einsatz von Titan. Die Verwendung von Nitinol in der Innenkonstruktion gibt ein ebenes Profil und reduziert das Gewicht, was die Effizienz im Flug steigert. Außerdem ist Nitinol am beständigsten bei Deformationen, Hitze oder Brüchen. Die Eintrittskante ist starrer und die Schirmoberfläche bleibt straff, ohne Knitter oder Störeinfluss. Dies optimiert das Gleiten in allen Flugphasen. Das Profil bleibt somit unversehrt, da die flexiblen Stäbchen immer wieder in ihre ursprüngliche Form zurückkehren.

Structured Leading Edge (SLE) – Die Menge an verwendetem Mylar, ein Stoff, der in früheren Niviuk Schirmen häufig verbaut wurde, wird durch die SLE-Technologie erheblich reduziert. Die Reduktion führt zum geringeren Gewicht der Eintrittskante, wodurch sie sich wesentlich leichter mit Luft füllt und sich deutlich einfacher aufziehen lässt, als Schirme ohne dieses System.

3D Pattern Cut Optimisation (3DP) – Die neueste Generation von Schirmen erfordert ein neues Stoffbahnmuster sowie ein neues Schneidesystem. Da für jede Zelle der Eintrittskante verschiedene Stoffbahnen verwendet werden, ist das Segeltuch straffer und knitterfrei. Während des Schneidens wird die optimale Ausrichtung des Stoffs anhand der Position, in der er im Schirm verwendet wird, ermittelt. Wenn die Stoffbahn richtig auf die Belastungspunkte ausgerichtet ist, deformiert sich die Eintrittskante nach erhöhter Nutzung weniger leicht, was die

Eintrittskante langfristig haltbarer macht.

3D Leading Edge (3DL) – eine Extranahant an der Längsachse des Schirms hilft einerseits, dem Profil mehr Konsistenz und Volumen zu geben (effizientere 3D-Kontur), und führt andererseits die Paneelen der Eintrittskante zusammen und formt sie. Der Stoff wird durch die Position der Paneele geformt, was zu weniger Falten und besserer Lastverteilung führt. Daraus ergibt sich ein saubereres Profil, welches dem Schirm in Sachen Leistung und Haltbarkeit zugutekommt.

Interlock System (IKS) – Das IKS ist ein ultraleichtes, starkes Verbindungssystem, welches die leichte Produktlinie vervollständigen und die aktuellen Systeme, die Maillons und/oder Karabiner nutzen, ersetzen soll. Das neue System basiert auf einer sicheren Verbindung aus einer einfachen Dyneemaschlaufe, die mit einem Befestigungs- und Schließsystem ausgestattet ist. Effizienz und Sicherheit werden dadurch stets gewährleistet und das Equipment ist hiermit jederzeit bereit und hält jeder Last stand.

Diese Technologien sind ein großer Schritt in der Schirmentwicklung und stellen eine große Verbesserung des Flugkomforts dar.

Der KODE P unterliegt denselben Kriterien, Qualitätskontrollen und Herstellungsprozessen wie alle anderen Produkte unseres Sortiments. Der Fertigungsprozess erlaubt, von Olivier Nefs Computer bis zum Stoffzuschnitt, keinen einzigen Fehler. Jeder Bestandteil eines Schirms wird von einem exakten, extrem genauen, automatisierten, computergesteuerten Roboterarm mittels Laser zugeschnitten. Das Programm druckt außerdem auch Hilfslinien und Zahlen auf jedes einzelne Stück Tuch, um Fehler während diesem heiklen Prozess zu vermeiden.

Dies macht das Zusammensetzen des Stoff-Puzzles einfacher und optimiert den Vorgang und macht die Qualitätskontrolle effizienter. Alle Niviuk Schirme unterlaufen einer strengen, gründlichen Abschlussinspektion. Die Kappe wird unter strikten Bedingungen

zugeschnitten und zusammengenäht. Die strengen Qualitätskontrollen werden durch die Automatisierung von manchen Prozessen erleichtert. Jeder Schirm wird individuell gecheckt und abschließend optisch inspiziert.

Das verwendete Tuch ist leicht, widerstandsfähig und haltbar. Dennoch wird es mit der Zeit verschleiß, was jedoch von unserer Garantie abgedeckt ist.

Alle Stamm-, Mittel- und Galerieleinen sind aus unummanteltem Aramid. Der Leinendurchmesser wird anhand der Belastung berechnet und sollte die beste Leistung mit dem geringsten Widerstand erreichen.

Die Leinen werden semi-automatisch zugeschnitten und alle Näharbeiten werden unter strengster Überwachung unserer Spezialisten durchgeführt.

Nach dem kompletten Zusammenbau wird jede Leine einzeln überprüft und nachgemessen.

Jeder Schirm wird nach den Anweisungen des Tuchherstellers nach bestimmten Schritten gepackt.

Niviuk Schirme sind aus Premiummaterialien gefertigt und erfüllen die Erwartungen des aktuellen Markts in Sachen Leistung, Haltbarkeit und Zertifizierung.

Informationen über die verschiedenen verwendeten Materialien können den letzten Seiten dieses Benutzerhandbuchs entnommen werden.

1.5 BESTANDTEILE, ZUBEHÖR

Der KODE P wird mit einer Reihe an Zubehör geliefert, das dir helfen wird, deinen Schirm gut in Stand zu halten:

- Ein Kargo Rucksack, der groß genug ist, um all dein Equipment beisammen zu halten.
- Ein Innenpacksack, der deinen Schirm während der Lagerung und während dem Transport schützt.
- Ein justierbares Kompressionsband, um den Schirm im Innenpacksack zusammenzuhalten und das Packmaß zu reduzieren.
- Einen Beutel für die Tragegurte, damit deren Metallteile während der

Lagerung nicht an das Tuch des Schirms reiben.

-Ein Reparaturset mit selbstklebendem Ripstop-Tape und lose O-Ringe, um die Schäkel zu schützen.

2. AUSPACKEN UND EINHÄNGEN

2.1 STARTPLATZWahl

Wir empfehlen, den Schirm erst einmal auf einem Übungshang mit wenig Wind und ohne Hindernisse auszupacken. Dies wird dir dabei helfen, alle empfohlenen Schritte zum Checken, Einhängen und Aufziehen des KODE P kennenzulernen.

Wir empfehlen, den ganzen Einhängeprozess von einem professionellen Fluglehrer oder einem offiziellen Händler überwachen zu lassen. Nur sie können Zweifel auf eine sichere und professionelle Art beheben.

2.2 VORGEHENSWEISE

Nehme den Gleitschirm aus dem Rucksack und breite ihn auf dem Boden aus. Lege die Leinen ebenfalls in Startrichtung auf den Boden und überprüfe den Stoff und die Leinen auf Beschädigungen. Überprüfe ebenfalls den Maillon/das IKS, das die Leinen mit den Tragegurten verbindet und versichere dich, dass sie vollkommen geschlossen und festgezogen sind. Identifiziere und entwirre, wenn nötig, die A, B und C-Leinen sowie die Bremsleinen und die zugehörigen Tragegurte. Versichere dich, dass keine Leinen verknotet sind.

2.3 EINHÄNGEN IN DAS GURTZEUG

Die Tragegurte des KODE P haben ein Farbsystem:

- Rechts: grün
- Links: rot

Dieser Farbcode erleichtert das Einhängen des Schirms in die richtige

Seite und beugt Fehler in der Flugvorbereitung vor.

Hänge die Tragegurte so in die Aufhängungspunkte deines Gurtzeuges ein, dass alle Leinen gut sortiert und nicht verdreht sind. Überprüfe auch, dass das IKS oder die Karabiner festgezogen und sicher verschlossen sind.

2.4 GURTZEUGTYP

Der KODE P kann mit allen gängigen Gurtzeugtypen geflogen werden. Falls das Gurtzeug einen justierbaren Bauchgurt hat, empfehlen wir den Brustgurt auf die im Zertifizierungsbericht genannte Weite einzustellen. Diese hängt von der Größe ab, achte also auf die Zulassung!

Gehe bei der Einstellung des Brustgurtes sorgfältig vor, denn sie beeinflusst das Handling des Schirms. Wenn der Brustgurt zu weit ist, gibt der Schirm zwar mehr Feedback, jedoch wird die Stabilität beeinflusst. Wenn er zu eng gezogen ist, fühlt sich der Schirm solider an und gibt weniger Feedback und das Risiko sich nach einem asymmetrischen Klapper einzutwisten erhöht sich.

2.5 BESCHLEUNIGER

Der Beschleuniger ist ein Mittel, die Geschwindigkeit temporär zu verändern, indem der Anstellwinkel verändert wird. Das Beschleunigungssystem ist bereits an den Tragegurten vorinstalliert und ist nicht verstellbar, da die genauen Maße durch die Zertifizierung exakt festgelegt sind.

Das am KODE P installierte Beschleunigungssystem ist in Abhängigkeit der Größe auf den maximalen Beschleunigungsweg eingestellt (siehe unten).

Das Speedsystem ist aktiviert, wenn der Pilot die Fußschlaufe des Beschleunigers, die nicht standardmäßig enthalten ist, mit dem Fuß durchtritt (siehe 2.5.1 Einstellung des Beschleunigers).

Das Speedsystem funktioniert mit einem Aktion/Reaktion-System. Wenn der Beschleuniger unbetätigt ist, ist er auf neutraler Einstellung. Wenn die Fußschlaufe betätigt wird, beschleunigt der Schirm. Die Geschwindigkeit kann durch den Druck auf der Fußschlaufe angepasst werden. Sobald der Druck auf der Schlaufe nachlässt, kehrt das Speedsystem in die neutrale Stellung zurück.

Das Beschleunigungssystem ist effizient, sensitiv und präzise. Der Pilot kann das System jederzeit während dem Flug nutzen. In der neutralen Position fliegt der Schirm mit Standardgeschwindigkeit und –Gleiten. Bei voll durchgetretenem Beschleuniger fliegt der Schirm mit maximaler Geschwindigkeit und der Gleitwinkel wird schlechter.

- Unbetätigter Beschleuniger: die A, B, C und sind in einer Linie.
- Voll durchgetretener Beschleuniger: der Unterschied zwischen A und C-Gurten beträgt:

Größe 16 – 100mm

Größe 18 – 100mm

Größe 20 – 160mm

Größe 22 – 160mm

Größe 24 – 160mm

Größe 26 – 160mm

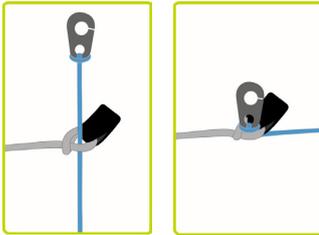
Bitte beachten!

Das Betätigen des Speedsystems führt zu Veränderungen der Geschwindigkeit und der Reaktionen des Schirms. Weitere Informationen können dem Zertifizierungsbericht entnommen werden.

2.5.1 Einstellen des Beschleunigers

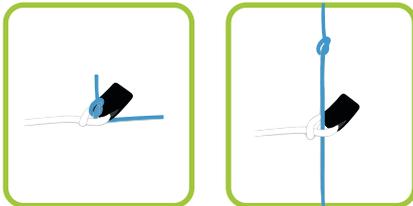
Das Beschleunigungssystem besteht aus dem Bügel, den der Pilot mit dem Fuß durchdrücken kann und den zwei Schnüren, die die Bestandteile des Speedsystems mit den Tragegurten verbinden. Wenn du dich für einen passenden, dir zusagenden Beschleunigerbügel entschieden hast, muss er installiert werden. Einige Überlegungen:

- Du solltest eine dir je nach Gurtzeugtyp und persönlichen Präferenzen angemessen scheinende Art von Beschleuniger wählen.
- Der Beschleuniger ist abnehmbar um das Verbinden/Trennen von/mit den Tragegurten zu vereinfachen, ebenso wie das anschließende Einstellen
- Folge bitte den Anweisungen des Gurtzeugherstellers, um es mit dem Gurtzeug zu verbinden. Die meisten Gurtzeuge haben bereits ein vorinstalliertes Speedsystem.
- Normalerweise wird der Beschleuniger mit dem Beschleunigungssystem per Brummelhaken verbunden. Es kann jedoch jedes beliebige zugelassene Verbindungssystem verwendet werden werden.



Plume (P) Modelle – bitte beachten!

Die P-Modelle wurden dazu entwickelt, im gesamten Equipment Gewicht zu sparen. Um dies zu erreichen entschied sich Niviuk dazu, die Schirme ohne die klassischen Brummelhaken zu liefern, sondern stattdessen ein Kite-ähnliches Knotensystem zu verbauen. Dieses System bietet die selbe Effizienz und Sicherheit wie die klassischen Brummelhaken, jedoch mit deutlich weniger Gewicht.



1. Mache einen Knoten in die Schnur des Beschleunigers und führe ihn durch die Schnurverbindungen an den Tragegurten.
2. Ziehe an beiden Seiten bis die Knoten fest zu sind.

Das System und der Vorgang den Beschleuniger mit dem Kite-System zu verbinden ist exakt dasselbe wie mit den Brummelhaken und kann ebenfalls in anderen Verbindungssystemen verwendet werden.

2.5.2 WECHSELN DER SCHNÜRE AN DEN TRAGEGURTEN

Auch wenn das Speedsystem ein Seilzugsystem hat, um die Reibung zu minimieren, nutzt sich die Schnur mit der Zeit und bei hohem Gebrauch ab und muss ggf. getauscht werden.

Die Schnüre des Beschleunigungssystem sind bei allen Niviuk Schirmen komplett abnehmbar und ersetzbar. Du kannst Brummelhaken benutzen, sie entfernen oder das System auf andere Art verbinden. Die Schnur des Beschleunigers kann auch direkt mit dem Speedsystem der Tragegurte verknotet werden, was das Verbinden/Trennen zwar aufwendiger macht, der Beschleuniger aber dafür den maximalen Weg ohne Hindernisse gezogen werden kann, was bei manchen Gurtzeugtypen sehr vorteilhaft ist.

2.6 KONTROLLE UND GROUNDHANDLING

Nachdem du deine Ausrüstung gründlich gecheckt hast und gute Flugbedingungen herrschen, kannst du deinen KODE P aufziehen. Mache das so lange und so oft, bis du dich mit ihm und seinem Verhalten wohl fühlst. Den KODE P aufzuziehen sollte sehr einfach sein und erfordert keine großen physischen Anstrengungen. Übe beim Starten nur ein wenig Druck mit deinem Körper auf das Gurtzeug aus und halte dabei die A-Gurte in den Händen, ohne direkt an ihnen zu ziehen. Die natürliche Bewegung sollte ausreichen, um den Schirm über dich steigen zu lassen. Wenn er über dir steht, sollte er durch Einsatz der Bremsen kontrolliert werden.

2.7 EINSTELLEN DER BREMSEN

Die Länge der Bremsleinen wird bereits in der Fabrik auf die durch die Zertifizierung geforderte Länge eingestellt. Sie können jedoch auf deinen individuellen Flugstil angepasst werden. Wir empfehlen, zunächst mit der voreingestellten Länge zu fliegen um sich an das Flugverhalten des KODE P zu gewöhnen. Wenn es doch notwendig ist, die Länge anzupassen, musst du nur den Knoten lösen und die Leine bis zum gewünschten Punkt durch die Öse des Bremsgriffs ziehen und sie danach wieder fest zuknoten.

Anpassungen sollten aber ausschließlich von qualifiziertem Personal durchgeführt werden. Versichere dich, dass die Hinterkante durch die Anpassung nicht beeinträchtigt wird und den Schirm nicht ohne eigenes Einwirken anbremst und die beiden Bremsleinen symmetrisch und gleich lang sind. Mache am besten einen Mastwurf oder einen Palstek.

Nach Veränderung der Länge der Bremsleinen muss kontrolliert werden, ob sie betätigt werden, wenn der Beschleuniger benutzt wird. Wenn wir beschleunigt fliegen, rotiert der Schirm über die C-Leinen und die Hinterkante hebt sich.

3. DER ERSTE FLUG

3.1 DIE RICHTIGE STARTPLATZWahl

Für den Erstflug empfehlen wir dir in ein gewohntes Fluggebiet zu gehen sowie die Anwesenheit eines qualifizierten Fluglehrers, der den ganzen Vorgang überwacht.

3.2 VORBEREITUNG

Wiederhole die in Abschnitt 2 AUSPACKEN UND EINHÄNGEN beschriebenen Schritte um dein Equipment für den Flug vorzubereiten.

3.3 FLUGPLAN

Es ist immer eine gute Idee, sich vor dem Start die Flugroute zu überlegen um spätere Probleme zu vermeiden.

3.4 VORFLUGCHECK

Kontrolliere dein Equipment erneut wenn du startfertig bist. Kontrolliere deinen Schirm visuell wenn er am Startplatz ausgelegt ist und die Leinen sortiert sind und checke ob alles funktioniert. Vergewissere dich, dass die Wetterbedingungen deine Flugkenntnisse nicht überfordern.

3.5 AUFZIEH-, KONTROLL- UND ABHEBPHASE

Der KODE P steigt sehr leicht, ohne viel Kraft auszuüben und ohne zu überschießen. Du hast nach dem Aufziehen noch viel Zeit zu überlegen, ob du beschleunigst und startest oder nicht.

Falles es der Wind zulässt, empfehlen wir einen Rückwärtsstart, da du so deinen Schirm während der Aufziehphase besser begutachten kannst. Besonders bei starkem Wind ist der KODE P durch einen Rückwärtsstart sehr gut zu kontrollieren. Wind wird beim Gleitschirmfliegen ab Geschwindigkeiten von 25 bis 30 km/h als stark eingestuft.

Es ist sehr wichtig, den Schirm schön am Boden auszubreiten, am besten in Sichelform. Suche dir hierfür einen passenden Ort in Windrichtung. Wenn der Schirm und alle Leinen sauber geordnet ausliegen steht einem fehlerfreien Start nichts mehr im Wege.

3.6 LANDEN

Der KODE P landet exzellent und ist sehr fehlerverzeihend, da er die übrige Geschwindigkeit je nach Bedarf in Steigen umwandelt. Es ist auch nicht notwendig, die Bremsleinen um die Hand zu wickeln.

3.7 PACKEN

Der KODE P verfügt über eine sehr komplexe Eintrittskante, die aus vielen verschiedenen Materialien gefertigt wurde. Die richtige Packmethode ist deswegen sehr wichtig, damit dein Schirm möglichst lange in gutem Zustand bleibt.

Er sollte Zelle-auf-Zelle gepackt werden. Die flexiblen Stäbchen sollten flach aufeinander auf den Verstärkungen der Eintrittskante liegen. Diese Methode sorgt dafür, dass die Eintrittskante ihre Form beibehält und schützt den Schirm vor Beschädigungen. Versichere dich, dass die Verstärkungen nicht gebogen oder gefaltet sind. Der Schirm sollte nicht zu fest zusammengepackt sein, um Schäden am Tuch oder an den Leinen zu vermeiden.

Deshalb haben wir von Niviuk den NKare Zellpacksack entwickelt. Dieser erleichtert dir das schnelle Packen und hält die Eintrittskante und die Innenstruktur in bestem Zustand.

Der NKare Packsack führt dich durch den Packprozess und ermöglicht es dir, deinen Schirm sauber Zelle-auf-Zelle zu packen. Diese Packmethode hält die Eintrittskante und die Innenstruktur in bestem Zustand.

4. FLUGVERHALTEN

Wir empfehlen dir den Zertifizierungsbericht zu lesen.

Er enthält genaue Informationen über das Verhalten des KODE P während allen getesteten Manövern.

Es ist äußerst wichtig zu beachten, dass das Verhalten bei den verschiedenen Manövern je nach Größe unterschiedlich ausfallen kann. Selbst bei derselben Größe kann sich, je nach Beladung am oberen oder unteren Spektrum, das Verhalten ändern.

Das Wissen aus dem Testbericht ist fundamental um zu lernen, mit solchen Situationen umzugehen.

Um mit den unten beschriebenen Manövern umgehen zu können empfehlen wir ein Sicherheitstraining oder die Aufsicht eines professionellen Fluglehrers.

4.1 FLIEGEN IN TURBULENZEN

Das Profil des KODE P ist in allen Bedingungen sehr stabil und birgt sogar in Turbulenzen ein hohes Maß an passiver Sicherheit.

Der Pilot ist selbst der ultimative Sicherheitsfaktor und sollte sich immer den vorherrschenden Bedingungen bewusst sein.

In Turbulenzen empfehlen wir immer aktives Fliegen. Halte den Schirm stets unter Kontrolle und vermeide Klapper indem du nach jeder Korrektur die Geschwindigkeit wieder herstellst.

4.2 MÖGLICHE STÖRUNGEN

Wir empfehlen dir, ein Training unter professioneller Aufsicht zu besuchen, um mit den unten beschriebenen Störfällen klar zu kommen. Die Nutzung der Bremsen muss auf die Zuladung angepasst werden um zu starke Lenkmanöver zu vermeiden.

Die Reaktion auf einen Störfall und das Flugverhalten hängen stark von der Schirmgröße und der Beladung ab.

Im Testbericht stehen alle nötigen Informationen, wie während den entsprechenden Manövern vorgegangen werden sollte. Diese Informationen sind essentiell um während dem Flug so sicher wie möglich mit solchen Notsituationen umgehen zu können.

Asymmetrischer Klapper

Nachdem das Profil des KODE P sehr stabil ist, kann es in sehr

stark turbulenter Luft zu asymmetrischen Klappern kommen, vor allem wenn nicht durch aktives Flugverhalten versucht wird, ihn zu verhindern. In diesem Fall wird der Schirm durch das Gurtzeug und die Bremsleinen entlastet. Um jetzt einen Klapper zu vermeiden, muss an der betroffenen Seite an der Bremse gezogen werden, was den Anstellwinkel verkleinert. Falls der Schirm wirklich klappt, reagiert der KODE P nicht besonders heftig. Er dreht allmählich in die Richtung, in der der Klapper ist, wohin leicht entgegengesteuert werden kann. Dies kann durch Gewichtsverlagerung auf die andere Seite (die ohne Klapper) passieren, wodurch der Schirm dann wieder geradeaus fliegt. Zusätzlich kann leichter Druck auf die Bremse dieser Seite ausgeübt werden. Normalerweise sollte die eingeklappte Seite von alleine wieder aufgehen. Sollte dies nicht passieren, kannst du versuchen, das Gewicht auf die eingeklappte Seite zu verlagern. Sollte das die Seite nicht öffnen, kannst du die Bremse der eingeklappten Seite ruckartig bis ganz nach unten ziehen (100%) und schnell wieder nach oben führen. Diese Aktion kann mehrmals wiederholt werden, bis die Seite wieder aufgeht. Bremse die andere Seite nicht zu sehr an und kehre sofort wieder zur normalen Fluggeschwindigkeit zurück, sobald die andere Seite wieder offen ist.

Frontklapper

Frontklapper sind dank des Designs des KODE P in normalen Flugbedingungen äußerst unwahrscheinlich. Das Profil gleicht auch Extremsituationen sehr gut aus. Am wahrscheinlichsten sind Frontklapper wenn du in sehr starke, turbulente Thermiken ein- oder ausfliegst. Normalerweise gehen Frontklapper von alleine auf ohne den Schirm vom Kurs abzubringen. Schnelles, symmetrisches und starkes ziehen an den Bremsen kann den Öffnungsvorgang jedoch beschleunigen. Hebe die Bremsen danach aber sofort wieder und kehre zur ursprünglichen Fluggeschwindigkeit zurück.

Drehung

Rotation gehört absolut nicht zum normalen Flugverhalten des KODE P. Unter speziellen Umständen kann es aber dennoch dazu kommen (z.B. wenn der Schirm bereits stark angebremst ist und

dann versucht wird in eine Richtung zu lenken). Für diesen Fall gibt es keine anderen Empfehlungen, als über den Bremsensatz die normale Fluggeschwindigkeit und den gewöhnlichen Anstellwinkel wiederherzustellen. Die normale Reaktion des Schirms wird ein leichtes Ruckeln auf der beschleunigten Seite und eine Rotation von nicht mehr als 360° sein. Danach wird er in seine gewohnte Flugbahn zurückkehren.

Stall

Der KODE P kann nicht gestallt werden. Würde er gestallt werden, würde er keine Vorwärtsfahrt mehr machen, instabil werden und Druck auf den Bremsleinen verlieren, auch wenn die Kappe komplett stabil erscheint. Löse die Bremsleinen um zur normalen Fluggeschwindigkeit zurückzukehren und ziehe an den A-Leinen oder verlager dein Gewicht auf irgendeine Seite OHNE AN DEN BREMSEN ZU ZIEHEN.

Deep Stall

Es ist äußerst unwahrscheinlich, den KODE P zu stallen. Dieses gefährliche Manöver kommt nur in turbulenter Luft vor, wenn der Schirm bereits zu stark angebremst wird.

Um einen Fullstall herbeizuführen muss der Schirm auf die minimale Geschwindigkeit angebremst werden. Hierfür werden die Bremsen symmetrisch bis ganz nach unten gezogen (100%), bis der Stallpunkt erreicht ist. Der Schirm wird dann erst nach hinten schießen und sich dann wieder, je nachdem wie das Manöver ausgeführt wird, evtl. mit kleinen Schaukelbewegungen über dir einpendeln.

Behalte einen kühlen Kopf, wenn du deinen Schirm stallst und führe die Bremsleinen wieder auf halbe Höhe. Der Schirm wird heftig nach vorne schießen oder evtl. sogar unter dir sein. Deshalb ist es sehr wichtig, solange Druck auf den Bremsen zu lassen, bis er wieder in seine gewöhnliche Flugposition zurückgekehrt ist.

Gebe die Bremsen schrittweise und symmetrisch frei, um wieder in die normale Flugposition zu gelangen. Sobald dein Schirm wieder direkt

über dir steht sollten die Bremsen komplett freigegeben sein. Dann wird der Schirm nach vorne schießen, um wieder die volle Geschwindigkeit zu erlangen. Bremse in diesem Moment nicht zu viel an, der Schirm muss beschleunigen, um sich von dem Stall zu erholen. Ziehe kurz an beiden Bremsleinen und gebe sie noch während sich der Schirm über dir regeneriert gleich wieder frei um auch noch einen möglichen Frontklapper zu vermeiden/beheben.

Verhänger

Verhänger können aus asymmetrischen Klappern entstehen, wenn das Schirmende in den Galerieleinen festhängt. Dies kann, je nach Art und Größe des Verhängers, sehr schnell dazu führen, dass sich der Schirm um sich selbst dreht. Es können dieselben Gegenmaßnahmen wie bereits beim asymmetrischen Klapper beschrieben angewandt werden: gleiche die Drehung durch Bremsensatz auf der anderen Seite und Gewichtsverlagerung aus. Mache dann die 3STI Stabiloleine, die sich zwischen den anderen Leinen verfangen hat, aus. Sie hat eine andere Farbe als die anderen Leinen und liegt ganz außen an den B-Tragegurten.

Ziehe an dieser Leine, bis sie wieder gestrafft ist um den Verhänger zu lösen. Fliege sofort zum nächstmöglichen Landeplatz, falls das nicht funktioniert und steuere deinen Schirm durch Gewichtsverlagerung und Bremsensatz auf der Seite ohne Verhänger. Passe auf, wenn du in der Nähe des Grunds/Bergs oder anderen Piloten einen Verhänger hast und lösen willst, evtl. kannst du deine geplante Flugroute nicht beibehalten.

Übermäßiges Piloteneinwirken

Die meisten Probleme beim Fliegen entstehen durch falsches Piloteneinwirken, die eine Reihe anderer ungewollter Vorfälle hervorrufen. Die Falschen Steuerimpulse können zum Kontrollverlust über den Schirm führen. Der KODE P wurde so entwickelt, dass er sich in der Regel selbst wiederherstellt. Gebe ihm also nicht zu viel Input!

Grundsätzlich hängen die Reaktionen des Schirms auf zu viel Piloteneinwirken von der Zeit, die der Pilot zu viel einwirkt, ab. Du musst

dem Schirm nach jeder Deformation genügend Zeit und Freiheit geben, sich wieder zu formieren.

4.3 BESCHLEUNIGTES FLIEGEN

Der KODE P wurde so entworfen, dass er in seinem gesamten Geschwindigkeitsbereich äußerst stabil fliegt. Er kann also auch bei starkem Wind und großem Sinken problemlos beschleunigt werden. Der Schirm reagiert, wenn er beschleunigt wird, sensibler auf Turbulenzen und ist anfälliger für Frontklapper. Wenn du spürst, dass der Schirm im Inneren entlastet, sollte der Druck auf den Beschleuniger sofort reduziert werden und der Anstellwinkel durch leichtes abbremsen erhöht werden. Denke aber daran, nach dem Manöver die ursprüngliche Fluggeschwindigkeit und den Anstellwinkel wiederherzustellen.

Es ist nicht empfohlen, in der Nähe von Hindernissen oder in sehr turbulenten Bedingungen zu beschleunigen. Passe den Druck auf den Beschleuniger und die Bremsen stets auf die Bewegung in deinem Schirm an. Die Balance aus richtigem Brems- und Beschleunigereinsatz nennt sich „aktives Fliegen“.

4.4 FLIEGEN OHNE EINSATZ DER BREMSLEINEN

Falls die Bremsleinen während dem Flug beschädigt oder auf andere Weise unnutzbar werden, muss der Schirm bis zur Landung über die C-Tragegurte und Gewichtsverlagerung gesteuert werden. Da die C-Leinen nicht unter direkter Spannung stehen, kann der Schirm über sie sehr leicht gesteuert werden. Deshalb solltest du vorsichtig sein, dass du nicht durch zu starkes ziehen einen Stall oder Spin provozierst. Während der Landung sollte der Schirm im Trimmspeed (nicht beschleunigt) geflogen werden und die C-Gurte sollten kurz vor dem Aufsetzen auf dem Boden leicht nach unten gezogen werden. Diese Methode ist nicht so effektiv wie das Steuern über die Bremsleinen und kann zu einer etwas höheren Geschwindigkeit beim Landen führen.

4.5 VERHÄNGER IM FLUG

Die beste Möglichkeit zum Vermeiden von Knoten und Verhängern im Flug ist ein gründlicher Vorflugcheck. Breche den Start sofort ab, wenn dir in der Startphase ein Knoten auffällt.

Falls du doch aus Versehen mit einem Knoten in den Leinen abhebst kannst du die Flugrichtung durch Gewichtsverlagerung und sanften Bremsensatz korrigieren. Ziehe leicht an der Bremsleine der verhängten Seite und schaue, ob sie das Problem ist bzw. mache die Problemeleine ausfindig. Ziehe an der verknoteten Leine, evtl. hilft es, sie zu lösen. Unternehme aber keine Aktionen um die Leine zu entwirren, wenn du dich in der Nähe des Hangs, Bodens oder von anderen Piloten befindest. Fliege sofort den nächstmöglichen Landeplatz an, wenn der Knoten/Verhänger nicht gelöst werden kann. Achtung: ziehe nicht zu sehr an den Bremsleinen, es besteht die Gefahr, den Schirm zu stallen oder in einen Spin zu manövrieren. Achte immer auf den umliegenden Luftraum bevor du versuchst Leinen zu entknoten!

5. SCHNELLABSTIEGSMETHODEN

Abstiegshilfen sicher zu beherrschen kann in manchen Situationen unverzichtbar sein und Leben retten. Die passendste Abstiegshilfe hängt stark von der Situation ab.

Wir empfehlen die unten beschriebenen Manöver in einem Sicherheitstraining bzw. unter Aufsicht eines lizenzierten Fluglehrers zu üben.

5.1 OHREN ANLEGEN

Das Ohren anlegen ist eine sehr moderate Abstiegshilfe. Das Sinken ändert sich auf -3 bis -4 m/s und reduziert die Geschwindigkeit über Grund um 3 bis 5 km/h. Der Anstellwinkel und die Flächenbelastung erhöht sich durch die kleinere Fläche des Schirms ebenfalls.

Um die Ohren anzulegen musst du nur die A-Leinen (Leine 4a1 der A-Leinen in den Größen 16 und 18; Leine A' in den Größen 20, 22, 24 und 26) der beiden Tragegurten nach außen und unten ziehen und die Flügellenden klappen sich nach innen.

Wenn die Ohren angelegt sind kannst du in den Beschleuniger treten um den ursprünglichen Anstellwinkel und die Geschwindigkeit wiederherzustellen.

Lasse die Ohren solange angelegt, bis du die gewünschte Höhe verloren hast.

Wenn du die Leinen wieder los lässt sollten sich die Ohren automatisch wieder aufklappen. Wenn sie dies nicht tun, kannst du abwechselnd auf den einzelnen Seiten an der Bremse ziehen. Wir empfehlen die Schirmenden asymmetrisch und ohne den Anstellwinkel erheblich zu verändern aufklappen zu lassen, vor allem wenn du dich nahe dem Boden oder in Turbulenzen bewegst.

5.2 B-STALL

Bei diesem Manöver fliegt der Schirm nicht mehr, besitzt keine Vorwärtsfahrt mehr und kann nicht länger durch den Piloten kontrolliert werden.

Der Luftfluss über das Profil ist gestoppt und der Schirm gerät in einen Fallschirm-ähnlichen Zustand.

Um dieses Manöver auszuführen werden die B-Gurte unterhalb der Leinenschlösser gehalten und symmetrisch ca. 20-30cm nach unten gezogen und dort gehalten.

Dieses Manöver kann physisch sehr fordernd sein, da einiges an Kraft aufgewendet werden muss, bis der Schirm sich deformiert. Danach wird weniger Kraft benötigt, um den Schirm in dieser Position zu halten. Sobald der Schirm deformiert ist, besteht keine weitere Vorwärtsfahrt mehr und er sinkt mit -6 bis -8 m/s, je nachdem welche Bedingungen herrschen und wie das Manöver ausgeführt wird.

Gebe beide Tragegurte wieder frei, um das Manöver zu beenden. Der Schirm wird zunächst nach vorne schießen und dann automatisch zum normalen Flugverhalten zurückkehren. Es ist besser, die Leinen schneller los zu lassen als zu langsam.

Der B-Stall ist eine einfache Schnellabstiegstechnik. Sei dir aber bewusst, dass der Schirm aufhört zu fliegen, jegliche Vorwärtsfahrt verliert und seine Reaktionen und sein Flugverhalten deutlich anders als im normalen Flug sein wird.

5.3 STEILSPIRALE

Die Steilschleife ist ein sehr effektiver Weg, um Höhe abzubauen. Sei dir jedoch bewusst, dass der Schirm sehr hohen Sinkwerten und Rotationsgeschwindigkeiten (G-Kraft) ausgesetzt sein wird, was zum Verlust der Orientierung und des Bewusstseins (Blackout) führen kann. Deshalb sollte dieses Manöver schrittweise geübt werden, damit die persönliche Grenze, den G-Kräften zu widerstehen, trainiert werden kann. Übe dieses Manöver nur mit genügend Höhe über Grund und über hindernisfreiem Boden.

Verlagere zum Einleiten der Spirale zunächst dein Gewicht auf die Innenseite und ziehe an der Bremse derselben Seite. Die Intensität der Kurve kann durch Einsatz der Außenbremse kontrolliert werden.

Die maximale Rotationsgeschwindigkeit eines Gleitschirms kann bis zu -20 m/s oder auch 70 km/h erreichen und kann sich ab einer Steilschleife von 15 m/s abwärts stabilisieren.

Dies sollte Grund genug sein, das Manöver gut zu erlernen und zu verstehen, wie man es wieder ausleitet.

Um die Steilschleife wieder auszuleiten, muss die Innenbremse nach und nach freigegeben werden, während die Außenbremse leicht angezogen wird. Das Gewicht sollte währenddessen ebenfalls auf die Außenseite verlagert werden.

Das Manöver sollte sanft ausgeleitet werden, sodass die Druck- und Geschwindigkeitsänderung wahrgenommen werden kann. Der Schirm wird beim Ausleiten, je nachdem wie das Manöver ausgeführt wird, asymmetrisch beschleunigt und sinkt. Übe dieses Manöver äußerst vorsichtig und nur mit ausreichender Höhe.

5.4 ABWIND ZENTRIEREN

Mit dieser Technik kann Höhe abgebaut werden, ohne Schirm und Pilot zu sehr zu beanspruchen. Suche im normalen Flug nach Luftmassen, in denen du kein Steigen mehr sondern Sinken hast, und drehe dort ein wie sonst in einer Thermik, jedoch mit der Intention zu sinken.

Natürlich sollten gefährliche Lufträume wie z.B. Leerrotoren bei dieser Suche vermieden werden. Sicherheit geht vor!

6. SPEZIELLE METHODEN

6.1 WINDENSCHLEPPEN

Der KODE P kann ohne Probleme auch von Schleppwinden nach oben gezogen werden. Ein Windenstart sollte nur von geschultem Personal und mit zertifiziertem Equipment durchgeführt werden. Der Schirm wird genauso aufgezogen wie bei einem normalen Hangstart.

Es ist sehr wichtig, Ausrichtung der Flugbahn durch die Bremsen zu kontrollieren, vor allem wenn der Schirm abdreht. Da der Schirm sehr langsamer Fluggeschwindigkeit und einem hohen Anstellwinkel ausgesetzt ist, müssen Korrekturen mit hohem Maß an Feingefühl ausgeführt werden, um einen Strömungsabriss zu vermeiden.

6.2 KUNSTFLUG

Obwohl der KODE P von professionellen Acropiloten in extremen Situationen getestet wurde, wurde er nicht für den Kunstflug entwickelt.

Wir raten strengstens von jeglichen akrobatischen Manövern ab!!!
Unter akrobatischen Manövern verstehen wir alles, was nicht zum normalen Flug gehört. Akrobatische Manöver sollten nur unter Anweisung von qualifizierten Fluglehrern in einem Sicherheitstraining über Wasser unter Verfügbarkeit von sämtlichen Rettungsgeräten erlernt werden. Während extremen Manövern können G-Kräfte zwischen 4 und 5 g auf den Körper des Piloten wirken.

7. PFLEGE UND INSTANDHALTUNG

7.1 INSTANDHALTUNG

Wir bei Niviuk möchten unsere Technologien für alle Piloten zugänglich machen. Deswegen sind unsere Schirme mit den neuesten technischen Errungenschaften unseres R&D-Teams ausgestattet. Der sorgfältige Umgang mit deinem Equipment ist essentiell für den Erhalt der Leistungsfähigkeit. Zusätzlich zu den generellen Checks empfehlen wir, dein Equipment aktiv instand zu halten.

Der Vorflugcheck ist vor jedem Flug verpflichtend. Ist dein Equipment beschädigt oder wenn du feststellst, dass bestimmte Teile des Schirms anfällig für Abnutzungen sind, solltest du diese genauestens untersuchen und entsprechend behandeln.

Alle Makel an der Eintrittskante sollten überprüft werden. Ein schwerer Aufprall der Eintrittskante auf hartem Untergrund kann das Tuch beschädigen.

Unummantelte Leinen steigern die Leistung, erfordern aber mehr Aufmerksamkeit und Zuwendung bei der Inspektion und Pflege des Schirms.

Durch den Einsatz der TNT-Technologie ist der Schirm sicherer und leistungsstärker, erfordert jedoch auch mehr Sorgsamkeit im Umgang. Falls ein Nitinolstäbchen beschädigt ist, kann es einfach

ausgetauscht werden.

Der Stoff und die Leinen müssen nicht gewaschen werden. Wenn sie dreckig werden können sie mit einem feuchten Tuch und nur mit Wasser gesäubert werden. Benutze keine Reinigungsmittel oder andere Chemikalien.

Lege deinen Schirm wenn er nass ist auf einer trockenen und vor Sonnenlicht geschützten Fläche aus und lasse ihn vollständig trocknen.

Direktes Sonnenlicht schadet dem Schirm und lässt ihn schneller verschleifen. Lasse deinen Schirm nach dem Landen nicht in der Sonne liegen sondern packe ihn direkt sauber und verstau ihn in deinem Rucksack.

Spüle deinen Schirm wenn er in Kontakt mit Salzwasser gekommen ist mit frischem Süßwasser aus und lasse ihn vor Sonnenlicht geschützt trocknen.

7.2 LAGERUNG

Während der Lagerung sollte der Schirm korrekt gepackt sein. Der Lagerort sollte kühl, trocken und nicht in der Nähe von Lösungsmitteln, Brennstoffen oder Ölen sein.

Lagere deinen Schirm nicht im Kofferraum, denn Autos können, wenn sie in der Sonne stehen, bis zu 60°C warm werden.

Es sollte kein Gewicht auf dem Equipment liegen.

Es ist sehr wichtig, den Schirm vor der Lagerung korrekt und sauber zu packen.

Falls der Schirm für längere Zeit gelagert wird sollte er, wenn möglich, nicht zusammengedrückt sein sondern lose ohne direkten Kontakt zum Boden ausgelegt werden. Feuchtigkeit und Hitze können einen negative Auswirkungen auf das Equipment haben.

7.3 CHECKS UND KONTROLLEN

KONTROLLEN

Der KODE P muss laut EN/LTF Norm alle 100 Flugstunden oder alle zwei Jahre gecheckt werden, je nach dem was als erstes eintritt.

Wir empfehlen strengstens, Reparaturen ausschließlich von qualifiziertem Personal in professionellen Werkstätten vornehmen zu lassen. Dadurch wird dir die Flugtauglichkeit und fortbestehende Zertifizierung deines KODE P garantiert.

Dennoch muss vor jedem Flug ein Vorflugcheck durchgeführt werden.

Kontrollieren der unummantelten Leinen

Der KODE P verfügt über unummantelte Leinen, deren Beständigkeit dem Standard der unummantelten Leinen entspricht. Wir garantieren ihre Stärke und Tragkraft und ihre UV-Beständigkeit ist eine der höchsten dieser Leinenart.

7.4 REPARATUREN

Kleine Risse und Löcher können vorläufig mit dem beigelegten Ripstop Tape geklebt werden, solange keine Nähte betroffen sind.

Andere Reparaturen sollten ausschließlich von qualifiziertem Personal in professionellen Werkstätten durchgeführt werden.

Beschädigte Leinen sollten sofort nach dem beiliegenden Leinenplan ausgetauscht werden.

Wir empfehlen, alle Reparaturen von einem professionellen Niviuk-Mitarbeiter in der offiziellen Werkstatt durchführen zu lassen: <https://niviuk.com/niviuk-service-form>

Alle Veränderungen, die in einer externen Werkstatt vorgenommen werden, lassen die Garantie ungültig werden. Niviuk haftet nicht für Schäden, die infolge von Veränderungen oder Reparaturen, die von

unqualifiziertem Personal in einer unautorisierten Werkstatt vorgenommen werden, entstehen.

8. SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG

Es ist allgemein bekannt, dass Gleitschirmfliegen ein Hochrisikosport ist, deren Sicherheit stark von der ausübenden Person abhängt.

Die falsche Verwendung des Equipments kann ernsthafte, lebensverändernde Verletzungen oder den Tod zur Folge haben.

Der Hersteller und der Händler können nicht für deine Entscheidungen, Handlungen oder Unfälle die in Folge der Ausübung dieses Sports entstehen verantwortlich gemacht werden.

Du darfst dieses Equipment nicht benutzen, wenn du nicht die entsprechende Schulung und Lizenz dafür besitzt. Nehme keine Ratschläge oder inoffizielle Schulungen von Leuten an, die nicht offiziell als Fluglehrer qualifiziert sind.

9. GARANTIE

Das Equipment und alle Bestandteile unterliegen einer zweijährigen Garantie für Produktionsfehler.

Die Garantie deckt nicht den Missbrauch des Equipments ab.

DISCLAIMER: Gleitschirmfliegen ist ein Sport, der Konzentration, spezifische Kenntnisse und gesunden Menschenverstand erfordert. Pass auf! Du solltest Gleitschirmfliegen nur über eine zertifizierte Flugschule lernen. Schließe eine persönliche Versicherung ab und versichere dich, dass du in Besitz aller nötigen Lizenzen bist. Wäge deine Fähigkeiten in Verbindung mit den Wetterbedingungen maßvoll ab.

Niviuks Verantwortung für Schäden deckt ausschließlich die eigenen Produkte ab.

Niviuk übernimmt keine Verantwortung für deine Handlungen. Gehe das Risiko, das mit dem Fliegen einhergeht, bewusst ein.

10. ANHÄNGE

10.1 TECHNISCHE DATEN

10.2 BESCHREIBUNG DER MATERIALIEN

10.3 PLAN DER TRAGEGURTE

10.4 LEINENPLAN

10. ANHÄNGE

10.1 TECHNISCHE DATEN

Kode P

| | | 16 | 18 | 20 | 22 | 24 | 26 |
|--------------------------|---------------------|-------|--------|----------|----------|----------|----------|
| ZELLEN | ANZAHL | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 |
| STRECKUNG | FLÄCHE | 4,75 | 4,75 | 4,75 | 4,75 | 4,75 | 4,75 |
| | PROJIZIERT | 3,83 | 3,83 | 3,83 | 3,83 | 3,83 | 3,83 |
| AUSGELEGT | FLÄCHE M2 | 16 | 18 | 20 | 22 | 24 | 26,5 |
| | PROJIZIERT M2 | 14,35 | 16,05 | 17,61 | 19,37 | 21,13 | 23,33 |
| SPANNWEITE | FLÄCHE M | 8,72 | 9,25 | 9,75 | 10,22 | 10,68 | 11,22 |
| FLÄCHENTIEFE | MAX M | 2,26 | 2,39 | 2,52 | 2,65 | 2,76 | 2,9 |
| LEINEN | TOTAL M | 218 | 231 | 243 | 255 | 267 | 281 |
| | STAMM | 3/3/2 | 3/3/2 | 2+1/3/2 | 2+1/3/2 | 2+1/3/2 | 2+1/3/2 |
| TRAGEGURTE | ANZAHL 3+1 | A/B/C | A/B/C | A+A'/B/C | A+A'/B/C | A+A'/B/C | A+A'/B/C |
| | BESCHLEUNIGERWEG MM | 100 | 100 | 160 | 160 | 160 | 160 |
| SCHIRMGEWICHT | KG | 1,8 | 1,98 | 2,15 | 2,3 | 2,6 | 2,8 |
| GEWICHTSBEREICH EN/LTF A | KG | - | 50-70 | 60-85 | 65-90 | 70-95 | 90-115 |
| GEWICHTSBEREICH EN/LTF B | KG | 45-70 | 50-80 | - | - | - | - |
| GEWICHTSBEREICH EN/LTF C | KG | 70-90 | 70-100 | - | - | - | - |

10.2 BESCHREIBUNG DES MATERIALS

| CANOPY | FABRIC CODE | SUPPLIER |
|-----------------------------|-------------------|-------------------------|
| UPPER SURFACE | D20 / N10 | DOMINICO TEX CO (KOREA) |
| BOTTOM SURFACE | N10 | DOMINICO TEX CO (KOREA) |
| PROFILES | 70000 E91 | PORCHER IND (FRANCE) |
| | 2044 FM | DOMINICO TEX CO (KOREA) |
| DIAGONALS | 70000 E91 | PORCHER IND (FRANCE) |
| TENSION BANDS | 2044 32 FM | DOMINICO TEX CO (KOREA) |
| LOOPS | LKI - 12 | KOLON IND. (KOREA) |
| REINFORCEMENT LOOPS | 30D ST | DOMINICO TEX CO (KOREA) |
| TRAILING EDGE REINFORCEMENT | MYLAR | D-P (GERMANY) |
| RIBS REINFORCEMENT | LTN-0.5/0.8 STICK | SPORTWARE CO.CHINA |
| THREAD | SERAFIL 60 | AMAN (GERMANY) |

| SUSPENSION LINES | FABRIC CODE | SUPPLIER |
|------------------|--------------|----------------------|
| UPPER CASCADES | DC - 60 | LIROS GMHB (GERMANY) |
| UPPER CASCADES | A-8000/U 50 | EDELRID (GERMANY) |
| UPPER CASCADES | A-8000/U 70 | EDELRID (GERMANY) |
| MIDDLE CASCADES | A-8000/U 70 | EDELRID (GERMANY) |
| MIDDLE CASCADES | A-8000/U 90 | EDELRID (GERMANY) |
| MIDDLE CASCADES | A-8000/U 130 | EDELRID (GERMANY) |
| MAIN | A-8000/U 130 | EDELRID (GERMANY) |
| MAIN | A-8000/U 190 | EDELRID (GERMANY) |
| MAIN | A-8000/U 230 | EDELRID (GERMANY) |
| MAIN BREAK | TARAX-200 | EDELRID (GERMANY) |

| RISERS | FABRIC CODE | SUPPLIER |
|-----------------|--------------|------------------------|
| MATERIAL | 3455 / CSAR7 | COUSIN (FRANCE) |
| COLOR INDICATOR | 210D | TECNI SANGLES (FRANCE) |
| THREAD | V138 | COATS (ENGLAND) |
| PULLEYS | RF25109 | RONSTAN (AUSTRALIA) |

10.3 TRAGEGURTPLAN

TALLA 16-18

| A | B | C |
|----------|-----|-----|
| 3a1 | 3b1 | 4c1 |
| 3a2 | 3b2 | 4c2 |
| 4a1 | 4b1 | |
| stb main | | |

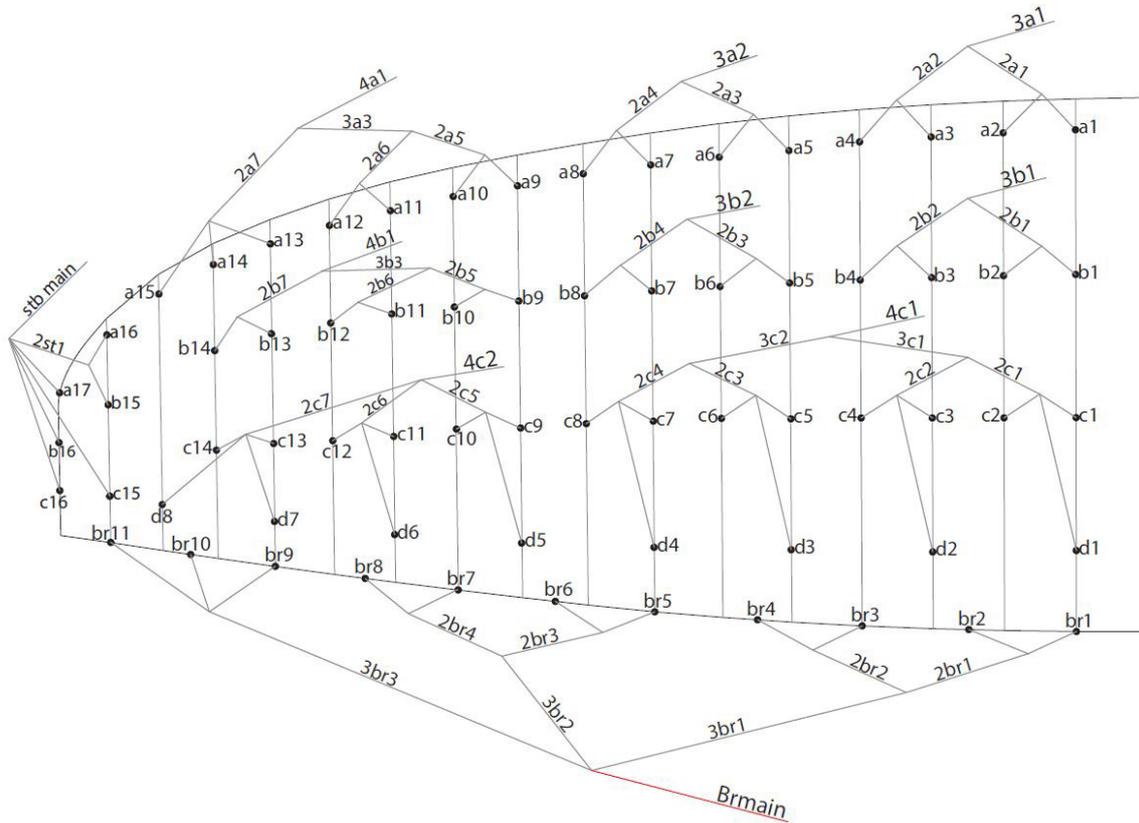


TALLA 20-22-24-26

| A | A' | B | C |
|----------|-----|-----|-----|
| 3a1 | 4a1 | 3b1 | 4c1 |
| 3a2 | | 3b2 | 4c2 |
| | | 4b1 | |
| stb main | | | |



10.4 LEINENPLAN



10.5 LEINENLÄNGEN KODE P GRÖBE 16

LEINENLÄNGEN mm

| | A | B | C | D | BR |
|----|------|------|------|------|------|
| 1 | 5462 | 5372 | 5512 | 5619 | 5923 |
| 2 | 5403 | 5315 | 5411 | 5479 | 5627 |
| 3 | 5393 | 5308 | 5362 | 5497 | 5453 |
| 4 | 5430 | 5348 | 5395 | 5556 | 5425 |
| 5 | 5428 | 5350 | 5385 | 5546 | 5349 |
| 6 | 5388 | 5314 | 5389 | 5440 | 5215 |
| 7 | 5386 | 5315 | 5444 | 5371 | 5187 |
| 8 | 5418 | 5351 | 5551 | 5347 | 5258 |
| 9 | 5438 | 5368 | 5433 | | 5206 |
| 10 | 5364 | 5302 | 5391 | | 5127 |
| 11 | 5321 | 5265 | 5343 | | 5046 |
| 12 | 5306 | 5256 | 5322 | | |
| 13 | 5260 | 5228 | 5296 | | |
| 14 | 5215 | 5223 | 5283 | | |
| 15 | 5219 | 5136 | 5215 | | |
| 16 | 5169 | 5193 | 5254 | | |
| 17 | 5171 | | | | |

10.6 LEINENLÄNGEN KODE P GRÖBE 18

LEINENLÄNGEN mm

| | A | B | C | D | BR |
|----|------|------|------|------|------|
| 1 | 5794 | 5701 | 5849 | 5962 | 6266 |
| 2 | 5732 | 5642 | 5743 | 5815 | 5953 |
| 3 | 5722 | 5634 | 5691 | 5832 | 5768 |
| 4 | 5761 | 5677 | 5725 | 5891 | 5737 |
| 5 | 5758 | 5678 | 5713 | 5874 | 5654 |
| 6 | 5713 | 5637 | 5716 | 5754 | 5508 |
| 7 | 5709 | 5637 | 5772 | 5672 | 5473 |
| 8 | 5741 | 5672 | 5883 | 5637 | 5542 |
| 9 | 5759 | 5688 | 5754 | | 5481 |
| 10 | 5677 | 5615 | 5707 | | 5391 |
| 11 | 5628 | 5571 | 5651 | | 5303 |
| 12 | 5607 | 5557 | 5624 | | |
| 13 | 5553 | 5523 | 5592 | | |
| 14 | 5501 | 5513 | 5574 | | |
| 15 | 5501 | 5411 | 5492 | | |
| 16 | 5445 | 5466 | 5527 | | |
| 17 | 5443 | | | | |

10.7 LEINENLÄNGEN KODE P GRÖBE 20

LEINENLÄNGEN mm

| | A | B | C | D | BR |
|----|------|------|------|------|------|
| 1 | 6076 | 5986 | 6148 | 6267 | 6639 |
| 2 | 6007 | 5918 | 6031 | 6098 | 6304 |
| 3 | 5987 | 5901 | 5967 | 6107 | 6093 |
| 4 | 6016 | 5932 | 5990 | 6154 | 6055 |
| 5 | 6025 | 5939 | 5983 | 6102 | 5947 |
| 6 | 5973 | 5891 | 5980 | 5969 | 5775 |
| 7 | 5960 | 5881 | 6029 | 5897 | 5723 |
| 8 | 5980 | 5904 | 6132 | 5887 | 5798 |
| 9 | 5987 | 5909 | 5976 | | 5738 |
| 10 | 5893 | 5825 | 5919 | | 5649 |
| 11 | 5838 | 5778 | 5859 | | 5538 |
| 12 | 5822 | 5769 | 5837 | | 6524 |
| 13 | 5772 | 5742 | 5813 | | 6550 |
| 14 | 5723 | 5738 | 5801 | | 6643 |
| 15 | 5721 | 5613 | 5718 | | |
| 16 | 5647 | 5614 | 5684 | | |
| 17 | 5592 | | | | |

10.8 LEINENLÄNGEN KODE P GRÖBE 22

LEINENLÄNGEN mm

| | A | B | C | D | BR |
|----|------|------|------|------|------|
| 1 | 6390 | 6289 | 6461 | 6586 | 7022 |
| 2 | 6319 | 6220 | 6340 | 6410 | 6671 |
| 3 | 6299 | 6203 | 6273 | 6410 | 6451 |
| 4 | 6331 | 6237 | 6298 | 6461 | 6412 |
| 5 | 6323 | 6233 | 6279 | 6405 | 6300 |
| 6 | 6270 | 6183 | 6277 | 6266 | 6120 |
| 7 | 6256 | 6174 | 6329 | 6191 | 6067 |
| 8 | 6278 | 6198 | 6438 | 6182 | 6146 |
| 9 | 6287 | 6205 | 6273 | | 6084 |
| 10 | 6188 | 6117 | 6213 | | 5992 |
| 11 | 6131 | 6068 | 6151 | | 5876 |
| 12 | 6114 | 6059 | 6128 | | |
| 13 | 6063 | 6031 | 6103 | | |
| 14 | 6011 | 6027 | 6090 | | |
| 15 | 6010 | 5895 | 6007 | | |
| 16 | 5932 | 5897 | 5970 | | |
| 17 | 5873 | | | | |

10.9 LEINENLÄNGEN KODE P GRÖÖE 24

| LEINENLÄNGEN mm | | | | | |
|-----------------|------|------|------|------|------|
| | A | B | C | D | BR |
| 1 | 6674 | 6568 | 6748 | 6879 | 7310 |
| 2 | 6600 | 6497 | 6623 | 6697 | 6943 |
| 3 | 6581 | 6480 | 6554 | 6699 | 6715 |
| 4 | 6615 | 6517 | 6581 | 6754 | 6675 |
| 5 | 6608 | 6514 | 6562 | 6697 | 6559 |
| 6 | 6553 | 6462 | 6560 | 6552 | 6372 |
| 7 | 6540 | 6453 | 6616 | 6474 | 6318 |
| 8 | 6562 | 6480 | 6731 | 6466 | 6401 |
| 9 | 6573 | 6488 | 6558 | | 6337 |
| 10 | 6471 | 6396 | 6496 | | 6242 |
| 11 | 6411 | 6345 | 6432 | | 6123 |
| 12 | 6394 | 6337 | 6408 | | |
| 13 | 6340 | 6307 | 6382 | | |
| 14 | 6287 | 6304 | 6369 | | |
| 15 | 6285 | 6166 | 6282 | | |
| 16 | 6203 | 6167 | 6243 | | |
| 17 | 6142 | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

10.10 LEINENLÄNGEN KODE P GRÖÖE 26

| LEINENLÄNGEN mm | | | | | |
|-----------------|------|------|------|------|------|
| | A | B | C | D | BR |
| 1 | 7013 | 6901 | 7092 | 7229 | 7700 |
| 2 | 6937 | 6828 | 6961 | 7040 | 7316 |
| 3 | 6917 | 6811 | 6890 | 7044 | 7077 |
| 4 | 6955 | 6851 | 6919 | 7103 | 7036 |
| 5 | 6948 | 6849 | 6900 | 7042 | 6916 |
| 6 | 6891 | 6796 | 6899 | 6891 | 6720 |
| 7 | 6878 | 6787 | 6959 | 6810 | 6664 |
| 8 | 6902 | 6815 | 7080 | 6803 | 6753 |
| 9 | 6915 | 6825 | 6897 | | 6687 |
| 10 | 6808 | 6729 | 6832 | | 6587 |
| 11 | 6746 | 6676 | 6765 | | 6464 |
| 12 | 6727 | 6667 | 6741 | | |
| 13 | 6671 | 6636 | 6713 | | |
| 14 | 6615 | 6633 | 6700 | | |
| 15 | 6614 | 6488 | 6611 | | |
| 16 | 6528 | 6489 | 6568 | | |
| 17 | 6463 | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

10.11 ZERTIFIZIERUNG

KODE P 16

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Pré-au-Comte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Pré-au-Comte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



Classification: **B**

NIVIUK

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and NIL 2-565-20:

PG_1835.2021

Date of issue (DMY):

01.09.2021

Manufacturer:

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Model:

Kode P 16

Serial number:

TOYOK416V1

Configuration during flight tests

| Paraglider | | Accessories | |
|----------------------------------|-------|---|----|
| Maximum weight in flight (kg) | 70 | Range of speed system (cm) | 10 |
| Minimum weight in flight (kg) | 45 | Speed range using brakes (km/h) | 14 |
| Glider's weight (kg) | 1.8 | Total speed range with accessories (km/h) | 24 |
| Number of risers | 3 | Range of trimmers (cm) | 0 |
| Projected area (m ²) | 14.35 | | |

Harness used for testing (max weight)

| Harness type | ABS | Inspections (whichever happens first) |
|---------------------------------|-------------|--|
| Harness brand | Advance | Warning! Before use refer to user's manual |
| Harness model | Success 4 M | Person or company having presented the glider for testing: None |
| Harness to risers distance (cm) | 44 | |
| Distance between risers (cm) | 40 | |

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

Classification: **C**

NIVIUK

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and NIL 2-565-20:

PG_1835.2021

Date of issue (DMY):

01.09.2021

Manufacturer:

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Model:

Kode P 16

Serial number:

TOYOK416V1

Configuration during flight tests

| Paraglider | | Accessories | |
|----------------------------------|-------|---|----|
| Maximum weight in flight (kg) | 90 | Range of speed system (cm) | 10 |
| Minimum weight in flight (kg) | 45 | Speed range using brakes (km/h) | 14 |
| Glider's weight (kg) | 1.8 | Total speed range with accessories (km/h) | 24 |
| Number of risers | 3 | Range of trimmers (cm) | 0 |
| Projected area (m ²) | 14.35 | | |

Harness used for testing (max weight)

| Harness type | ABS | Inspections (whichever happens first) |
|---------------------------------|-------------|--|
| Harness brand | Advance | Warning! Before use refer to user's manual |
| Harness model | Success 4 M | Person or company having presented the glider for testing: None |
| Harness to risers distance (cm) | 44 | |
| Distance between risers (cm) | 44 | |

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

10.11 ZERTIFIZIERUNG

KODE P 18

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Pré-au-Comte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



AK NIVIUK

Classification: **A**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and NIL 2-565-20:

PG_1857.2021

Date of issue (DMY):

01.09.2021

Manufacturer:

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Model:

Kode P 18

Serial number:

KODE181

Configuration during flight tests

| Paraglider | | Accessories | |
|----------------------------------|-------|---|----|
| Maximum weight in flight (kg) | 70 | Range of speed system (cm) | 10 |
| Minimum weight in flight (kg) | 50 | Speed range using brakes (km/h) | 14 |
| Glider's weight (kg) | 2 | Total speed range with accessories (km/h) | 24 |
| Number of risers | 3 | Range of trimmers (cm) | 0 |
| Projected area (m ²) | 16.05 | | |

Harness used for testing (max weight)

| | |
|---------------|-----------|
| Harness type | ABS |
| Harness brand | Flugsau |
| Harness model | X-Light M |

Inspections (whichever happens first)

Every 2 years or every 100 flight hours.
Warning! Before use refer to user's manual
Person or company having presented the glider for testing: **None**

| | |
|---------------------------------|----|
| Harness to risers distance (cm) | 40 |
| Distance between risers (cm) | 40 |

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

Sticker generated automatically by AIR TURQUOISE SA, valid without signature // Rev 05 // 19.02.2021 // ISO // 91.21 // Page 1 of 1

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Pré-au-Comte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



AK NIVIUK

Classification: **C**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and NIL 2-565-20:

PG_1857.2021

Date of issue (DMY):

01.09.2021

Manufacturer:

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Model:

Kode P 18

Serial number:

KODE181

Configuration during flight tests

| Paraglider | | Accessories | |
|----------------------------------|-------|---|----|
| Maximum weight in flight (kg) | 100 | Range of speed system (cm) | 10 |
| Minimum weight in flight (kg) | 50 | Speed range using brakes (km/h) | 14 |
| Glider's weight (kg) | 2 | Total speed range with accessories (km/h) | 24 |
| Number of risers | 3 | Range of trimmers (cm) | 0 |
| Projected area (m ²) | 16.05 | | |

Harness used for testing (max weight)

| | |
|---------------|-----------|
| Harness type | ABS |
| Harness brand | Flugsau |
| Harness model | X-Light M |

Inspections (whichever happens first)

Every 2 years or every 100 flight hours.
Warning! Before use refer to user's manual
Person or company having presented the glider for testing: **None**

| | |
|---------------------------------|----|
| Harness to risers distance (cm) | 40 |
| 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
A A B C A A A A A A A C C A A A A A A A 0

Sticker generated automatically by AIR TURQUOISE SA, valid without signature // Rev 05 // 19.02.2021 // ISO // 91.21 // Page 1 of 1

10.11 ZERTIFIZIERUNG

KODE P 20

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Prê-au-Comte 8 • CH-1804 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65
Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
and paraglider reserve parachutes



Classification: **A**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and NfL 2-565-20:

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_1832.2021

01.09.2021

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Kode P 20

KODE2011

Configuration during flight tests

| Paraglider | | Accessories | |
|----------------------------------|-------|---|----|
| Maximum weight in flight (kg) | 85 | Range of speed system (cm) | 13 |
| Minimum weight in flight (kg) | 60 | Speed range using brakes (km/h) | 14 |
| Glider's weight (kg) | 2.2 | Total speed range with accessories (km/h) | 24 |
| Number of risers | 3 | Range of trimmers (cm) | 0 |
| Projected area (m ²) | 17.61 | | |

Harness used for testing (max weight)

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Harness type | ABS |
| Harness brand | Advance |
| Harness model | Success 4 M |
| Harness to risers distance (cm) | 44 |
| Distance between risers (cm) | 44 |

Inspections (whichever happens first)

Every 2 years or every 100 flight 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
A 0

Sticker generated automatically by AIR TURQUOISE SA, valid without signature // Rev 05 | 19.02.2021 // ISO | 91.21 // Page 1 of 1

KODE P 22

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Prê-au-Comte 8 • CH-1804 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65
Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
and paraglider reserve parachutes



Classification: **A**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and NfL 2-565-20:

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_1772.2021

01.09.2021

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Kode P 22

TOYOK422V1

Configuration during flight tests

| Paraglider | | Accessories | |
|----------------------------------|-------|---|----|
| Maximum weight in flight (kg) | 90 | Range of speed system (cm) | 13 |
| Minimum weight in flight (kg) | 65 | Speed range using brakes (km/h) | 14 |
| Glider's weight (kg) | 2.3 | Total speed range with accessories (km/h) | 24 |
| Number of risers | 3 | Range of trimmers (cm) | 0 |
| Projected area (m ²) | 19.37 | | |

Harness used for testing (max weight)

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Harness type | ABS |
| Harness brand | Supair |
| Harness model | Altiplume M |
| Harness to risers distance (cm) | 44 |
| Distance between risers (cm) | 44 |

Inspections (whichever happens first)

every 100 hours of use or every 24 months
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
A 0

Sticker generated automatically by AIR TURQUOISE SA, valid without signature // Rev 05 | 19.02.2021 // ISO | 91.21 // Page 1 of 1

10.11 ZERTIFIZIERUNG

KODE P 24

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Pré-àu-Comte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



Classification: **A**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and NFL 2-565-20:

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_1822.2021

01.09.2021

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Kode P 24

TOYOK424V1

Configuration during flight tests

| Paraglider | | Accessories | |
|-------------------------------|-------|---|----|
| Maximum weight in flight (kg) | 95 | Range of speed system (cm) | 13 |
| Minimum weight in flight (kg) | 70 | Speed range using brakes (km/h) | 14 |
| Glider's weight (kg) | 2.6 | Total speed range with accessories (km/h) | 24 |
| Number of risers | 3 | Range of trimmers (cm) | 0 |
| Projected area (m2) | 21.13 | | |

| Harness used for testing (max weight) | | Inspections (whichever happens first) |
|---------------------------------------|------------|--|
| Harness type | ABS | Every 2 years or every 100 flight hours. |
| Harness brand | Supair | Warning! Before use refer to user's manual |
| Harness model | Evo XC 3 M | Person or company having presented the glider for testing: None |
| Harness to risers distance (cm) | 44 | |
| Distance between risers (cm) | 44 | |

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

Sticker generated automatically by AIR TURQUOISE SA, valid without signature // Rev 05 | 19.02.2021 // ISO | 91.21 // Page 1 of 1

KODE P 26

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Pré-àu-Comte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses and paraglider reserve parachutes



Classification: **A**

In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and NFL 2-565-20:

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG_1823.2021

01.09.2021

Niviuk Gliders / Air Games S.L.

Kode P 26

KODE126

Configuration during flight tests

| Paraglider | | Accessories | |
|-------------------------------|-------|---|----|
| Maximum weight in flight (kg) | 115 | Range of speed system (cm) | 13 |
| Minimum weight in flight (kg) | 90 | Speed range using brakes (km/h) | 14 |
| Glider's weight (kg) | 2.8 | Total speed range with accessories (km/h) | 24 |
| Number of risers | 3 | Range of trimmers (cm) | 0 |
| Projected area (m2) | 23.33 | | |

| Harness used for testing (max weight) | | Inspections (whichever happens first) |
|---------------------------------------|-------------|--|
| Harness type | ABS | Every 2 years or every 100 flight hours. |
| Harness brand | Advance | Warning! Before use refer to user's manual |
| Harness model | Success 4 M | Person or company having presented the glider for testing: None |
| Harness to risers distance (cm) | 44 | |
| Distance between risers (cm) | 48 | |

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

Sticker generated automatically by AIR TURQUOISE SA, valid without signature // Rev 05 | 19.02.2021 // ISO | 91.21 // Page 1 of 1

