

PEAK 5

日本語ユーザーマニュアル

V1.1

警告！

いかなる目的のためにも本マニュアルを複写、送信、流布、ダウンロード、媒体へ保存することを禁じます。



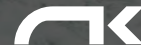
有限会社エアハート コーポレーション
〒125-0035東京都葛飾区南水元2-26-11

Bell Wood bldg.101号室

TEL:090-4735-6585

WEB:[https:// www.airheart.jp](https://www.airheart.jp)

E-mail:info@airheart.jp



限界を超えた飛行

私たちは、NIVIUKの翼を信頼して選んでいただいたことに感謝し、あなたを歓迎いたします。

私たちは、この新しいモデルの設計と製造において、このグライダーを仕上げた熱意と、重要性、注意点を共有したいと思います。すべては、NIVIUKのグライダーでフライトするたびに最高の喜びを味わっていただくことを目的としています。
新しいPEAK 5 (EN D)のかつてない性能と扱いやすさで、あなたの限界を超えることができます。常に一歩先を行き、フライトを最大限に楽しむことができるパラグライダーで、クロカンフライトやコンペで最高の結果を残しませんか？

この2ライナーは、最も要求の厳しいパイロットを満足させ、競争で素晴らしい結果を出すために、高い性能を発揮するように設計されています。

この翼で飛ぶことを楽しんでいただき、やがて私たちのモットーの意味を知っていただけると確信しています。

「小さなこだわりの大切さ」

本書は取扱説明書ですので、よくお読みになることをおすすめします。

NIVIUKグライダーチーム

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

NIVIUK Gliders PEAK 5

このマニュアルには、あなたの新しいパラグライダーの主な特性について必要な情報が記載されています。

この本はグライダーに関する情報を提供していますが、教則本として見ることはできませんし、このタイプのパラグライダーのフライトに必要なトレーニングを提供するものではありません。

トレーニングは、認定されたパラグライディングスクールでのみ受けることができ、各国には独自のライセンス制度があります。

パイロットの能力を判断できるのは、各国の航空当局だけです。

このマニュアルに記載されている情報は、飛行中の不都合な状況や潜在的な危険を警告するために提供されています。

同様に、新しいPEAK 5の取扱説明書の内容をすべてよくお読みいただくことが重要であることを、あらためてお伝えします。

この機材を誤って使用すると、パイロットに重傷を負わせたり、取り返しのつかない事態を招いたりすることがあります。死亡することもあります。パラグライダーを誤って使用した場合、メーカーや販売店は責任を負いかねます。機材を正しく使用することはパイロットの責任です。

SUMMARY

WELCOME	2	4.4 ブレーキなしでの飛行	13
USER'S MANUAL	2	4.5 ライン絡みや結び目での飛行	13
1. 特性	4	5. 降下手段	13
1.1 誰に向けて設計されているのか?	4	5.1 ビッグイヤー	14
1.2 認証 (CERTIFICATION)	4	5.2 B3テクニック	13
1.3 飛行中の動作	4	5.3 Bラインストール	14
1.4 構造と素材	5	5.4 スパイラルダイブ	15
1.5 要素・部品	6	5.5 緩やかな降下手段	15
2. 開梱・組立	6	6. 特殊な方法	15
2.1 場所選び	6	6.1 トーイング	15
2.2 手順	7	6.2 アクロバット飛行	15
2.3 ハーネスを接続する	7	7. ケア・メンテナンス	15
2.4 ハーネスタイプ	7	7.1 メンテナンス	16
2.5 スピードバーの接続	7	7.2 保管	16
2.6 地上での点検と翼のインフレーション	9	7.3 点検・整備	16
2.7 ブレーキの調整	9	7.4 リペア	16
3. 初飛行	9	8. 安全性・責任	17
3.1 場所選び	9	9. 保証	17
3.2 準備	9	10. ANNEXES	17
3.3 フライトプラン	9	10.1 テクニカルデータ	20
3.4 飛行前点検	9	10.2 材料説明	21
3.5 ライズアップ、コントロール、テイクオフ	10	10.3 ライザープラン	22
3.6 ランディング	10	10.4 ラインプラン	23
3.7 パッキング	10	10.5 寸法 PEAK 5 21	24
4. フライト中	10	10.6 寸法 PEAK 5 22	24
4.1 乱気流飛行	10	10.6 寸法 PEAK 5 24	25
4.2 可能な構成	10	10.6 寸法 PEAK 5 25	25
4.3 アクセルフライト	13	10.10 認証試験	27



1. 特性

1.1 誰に向けて設計されているのか？

このグライダーはクロスカントリーフライトやコンペティション用に設計されています。上級者、経験豊富なパイロット、ハイレベルなコンペティションパイロットを対象としています。プロファイルと内部構造の最適化により、第5世代は、このクラスで最もスムーズでダイレクトなハンドリングを持つ、高速で最高性能のグライダーとなりました。内部構造により、グライダーは安定性を損なうことなく高速に到達することができます。したがって、安定性を得るためにスピードを犠牲にする必要はないのです。このグライダーで、パイロットは大きな安全性と信頼感を得ることができるでしょう。

1.2 認証 (CERTIFICATION)

PEAK 5は、ヨーロッパのENおよびLTF認証を受けています。すべての認証試験は、スイスのエアターコイズ試験センターで実施されました。

すべてのサイズが荷重試験、衝撃試験、飛行試験に合格しました。

グライダーは、8Gの負荷率で持続荷重試験に合格しました。

また、1000daNの衝撃荷重試験にも合格しています。

この飛行試験の結果、すべてのPEAK 5が以下の認定を受けました。

EN -D
LTF-D

このパラグライダーは、この認証以上のグライダーに慣れたパイロットのみがフライトすることをお勧めします。

パイロットの能力を判断できるのは、各国の航空当局だけです。

パイロットの皆さんには、認証飛行試験報告書、特にテストパイロットのコメントを注意深く読むことをお勧めします。レポートには、テストされた各操縦中にパラグライダーがどのように反応したかについて必要な情報が全て含まれています。

異なるサイズの翼は、操縦中の反応が異なることに注意することが重要です。同じサイズであっても、最大負荷時、最小負荷時では、翼の挙動や反応は異なる場合があります。

- LTF/ EN Dパラグライダーの飛行特性に関する説明
乱気流やパイロットエラーに激しく反応する可能性のある、要求の高いユニークな飛行特性を持つパラグライダーです。
通常のフライトに復帰するためには、パイロットの的確な操作が必要です。

- EN Dグライダーに必要なパイロットスキルの説明
リカバリーテクニックの訓練を受け、非常にアクティブにフライトし、乱気流下でのフライト経験が豊富で、このタイプのグライダーでフライトすることの意味を理解しているパイロットが対象です。

フライトテストとそれに対応する認証番号の詳細については、本マニュアルの最終ページをご覧ください。 niviuk.comをご覧ください。

1.3 飛行中の動作

NIVIUKはこのグライダーを、性能の向上、優れたハンドリング、パイロットのコントロール性を高めるという、非常に具体的な目標を掲げて開発しました。

最高レベルの安全性を維持しながら、性能を向上させること。
安全性を維持しながらパフォーマンスを向上させること。パイロットが理解しやすく快適な方法で、最大限のフィードバックを得られるようにすること。

パイロットが操縦に集中し、フライトを楽しめるように、理解しやすく快適な方法でパイロットが操縦に集中し、フライトを楽しめるように。そして、スムーズなハンドリングで、あらゆるコンディションを生かすことができるように。

In all aspects of flight, the wing is very solid and stable. The glide is

飛行のあらゆる面で、この翼はとてもしっかりしていて安定しています。フルアクセル時でも滑空はスムーズです。グライド中、グライダーは高度を維持し、安定した飛行を続けます。ターン精度が向上したことで、ハンドリングはより軽くなり、より良いフィードバックが得られます。グライダーのインフレーションは、オーバーシュートすることなく、より簡単に、よりスムーズに行えます。

このグライダーの飛行は非常に直感的で、気流に関する明確で有益なフィードバックが得られます。パイロットの操作に効果的に応じ、サーマルや乱流のコンディションでも安定性と堅牢性を維持します。

PEAK 5は効率よく飛行します。十分なスピードでサーマルに入り、リフトを中心に徐々に上昇します。ハンドリングは進歩的かつ効果的で、並外れた品質のエキサイティングな翼の下でさらなる飛行の喜びを味わうことができます。

軽量で、飛行中はさらに軽く、操縦しやすく、抜群の乱気流緩衝性能と驚くべきスピードレンジで信じられないような滑空を実現します。

1.4 構造と素材

PEAK 5は他のNIVIUKグライダーで採用されている全ての技術革新を搭載し、最新の素材を最も慎重に選んで作られています。安全性と性能を高めつつ、パイロットの快適性を向上させるために、最新のテクノロジーとアクセサリーを全て備えています。

NIVIUKの全製品の設計において、チームは開発と継続的な改善を確実なものにすることを目標としています。近年開発された技術により、私たちはより進化した高性能グライダーを開発することができました。つまり、より優れたグライダーを開発することができるようになったのです。このような背景から、この新モデルに搭載された技術を紹介したいと思います。

RAM Air Intake - このシステムの特徴は、内圧を最適に維持するためのエアインレットの配置にあります。この設計により、エアインテークを小型化しながらも、どの角度から見ても同じエアフローを維持し、層流を改善することに成功しました。これにより、全速度域での安定性が向上し、安全性を損なうことなく、より優れた性能を発揮することができるようになりました。

Titanium Technology (TNT) - チタンを使った画期的な技術です。内部構造にニチノールを使用することで、より均一なプロファイルを提供し、軽量化することで飛行効率を高めることができます。ニチノールは、変形、熱、破損に対して最高レベルの耐久性を提供します。

SLE (Structural Leading Edge) : リーディングエッジのスパンに沿ってより高い剛性と安定性を提供しますが、垂直軸と水平軸の両方に沿った完全な柔軟性も備えています。縦軸と横軸の両方向に柔軟性を持たせることができます。マイラーの量を減らすことで、軽量化を実現し、翼を膨らませやすくしています。

3D Pattern Cut Optimization (3DP) : 前縁の完璧な形状を確保するために、生地パネルをカットする最適化されたプロセス。翼前面の各セクションに別々のパネルを作成することで、帆布に張りとしワがないことを意味します。裁断の際には、生地部分の最終的な位置に応じて最適な向きを選択します。生地のパターンが負荷の軸に正しく沿っていれば、繰り返し使用しても変形が少なく、リーディングエッジに長期的な利益をもたらします。この技術革新を3DLと組み合わせることで、2Dから3Dへの完璧な形状変換の鍵となります。

3DL (3次元リーディングエッジ) - 3DL技術は、翼のリーディングエッジ部分の生地を調整し、この部分の湾曲によって発生するバルーンやシワをコントロールするものです。リーディングエッジはサブパネルに分割され、翼前面の各セルに縫い付けられます。その結果、翼のリーディングエッジはより均等に張力を受けるようになり、性能と耐久性において有利に働きます。例として、ラグビーボールを想像してみてください。ラグビーボールは、その特徴的な楕円形をシワなく表現するために、カバーが1枚ではなく数枚のパネルで構成されています。

このイノベーションと3DPの組み合わせが、完璧な形状を2Dから3Dに変換する鍵なのです。

STE (Structured Trailing Edge) - STEは、高速飛行で形状を維持するためにトレーリングエッジに剛性構造を提供します。STEは、加速度飛行で形状を維持するために、後縁に剛性構造を提供します。

DRS (Drag Reduction Structure) - DRSの適用により、トレーリングエッジでの気流は、逆圧力勾配に沿ってより徐々に導かれ、この領域で生じる空気抵抗を低減することを目的としています。これにより、安全性や翼のコントロール性を損なうことなく、性能を向上させることができます。

これらの技術の活用は、翼を作る上で大きな技術的進歩であり、飛行の快適性を大きく向上させるものです。

PEAK 5の製造工程には、他の製品と同じ基準、品質管理、製造工程が用いられています。オリビエ・ネフ氏のコンピュータから生地を裁断に至るまで、1ミリの誤差も許されない作業です。各翼の部品の裁断は、厳格で極めて綿密な自動コンピュータ・レーザー裁断ロボットアームによって行われます。

また、このプログラムにより、個々の生地にガイドラインマーカーと番号が描かれるため、この繊細な工程でのミスを防ぐことができます。

この方法によって、ジグソーパズルのような組み立てが容易になり、作業の最適化と品質管理の効率化が実現します。NIVIUKのグライダーはすべて、非常に徹底的で詳細な最終検査を受けています。キャンピーのカットと組み立ては、このプロセスの自動化により、厳しい品質管理条件のもとで行われます。

すべてのグライダーは、最終的な目視検査で個別にチェックされます。グライダーの製造に使用されている生地は、軽く、抵抗力があり、耐久性に優れています。生地は色あせることなく、当社の保証でカバーされています。

アップパーラインとミッドラインには、鞘無しダイニーマと鞘無しケブラーを使用しました。ライン径は負荷に応じて計算され、必要な性能を最小限の抵抗で達成することを目的としています。

ラインは長さに合わせて半自動的に切断され、縫製はすべて当社の専門家の監督の下で行われます。

最終的な組み立てが完了すると、すべてのラインがチェックされ、測定されます。

各グライダーは、生地メーカーが推奨する特定のメンテナンス手順に従って梱包されます。

NIVIUKのグライダーは、現在のマーケットが求める性能、耐久性、認証の要件を満たすプレミアムな素材で作られています。

グライダーの製造に使用された様々な素材に関する情報は、このマニュアルの最終ページで見ることができます。

1.5 要素・部品

PEAK 5には、パラグライダーのメンテナンスに大いに役立つ一連のアクセサリーが付属しています。

- カーゴバッグです。すべての機材をゆったりと収納できる大きさで、容量も十分。

- 保管時や輸送時に翼を保護するためのインナーバッグです。

- インナーバッグをコンパクトにして体積を減らすための、調節可能なコンプレッションストラップです。

- 収納時に金属部分が布に接触するのを防ぐ「ライザープロテクター」。

- リップストップテープとOリングのリペアキットです。

2. 開梱・組立

2.1 場所選び

グライダーの開梱と組み立ては、障害物がなく、風が強すぎない、トレーニング用の丘や平坦な場所で行うことをお勧めします。そうすることで、PEAK 5をチェックし、膨らませるために必要な推奨されるすべてのステップを実行することができます。

取り付け作業は、資格を持ったプロのインストラクター、または正規販売店に依頼されることをお勧めします。彼らだけが、安全かつ専門的な方法で、あらゆる疑問に対処することができます。

2.2 手順

リュックサックからグライダーを取り出し、開いて地面に広げます。グライダーを広げてください。クロスやラインが損傷していないこと、ラインとライザーをつなぐマイロン/IKSがすべてロックされていることを確認します。A-Bライン、プレーキラインとそれに対応するライザーを確認し、必要であればほどいてください。結び目がないことを確認します。

2.3 ハーネスを接続する

PEAK 5のライザーは色分けされています。

- 右：緑色
- 左：赤色

この色分けにより、グライダーを正しく接続することが容易になり、フライト前のミスを防ぐことができます。

ライザーとラインの順番が正しく、ねじれないようにライザーを取り付け部に正確に接続します。IKSやカラビナが適切に固定され、しっかりとロックされていることを確認します。

ご注意！

PEAK 5は、長さの異なるライザーを採用しています。
サイズ21はライザーの長さが不揃いです。他のすべてのモデルでは、ライザーは同じ長さで交換可能ですが、サイズ21ではそれができません。

2.4 ハーネスタイプ

PEAK 5は、認証で規定された設定に調整することができれば、現行のすべてのハーネスタイプでフライトすることが可能です。

これらの設定は、各サイズ、また各サイズ内でも体重範囲の上限または下限で飛行する場合、異なることに注意してください。

ライザー間の距離：

Size 21 - 40/44 cm
Size 22 - 44/44 cm
Size 26 - 44/48 cm
Size 26 - 46/48 cm

ハーネス/ライザー間の距離：

Size 21 - 44/44 cm
Size 22 - 44/44 cm
Size 24 - 44/43 cm
Size 26 - 44/44 cm

チェストストラップのセッティングには注意が必要です。チェストストラップのセッティングの間隔はグライダーのハンドリングに影響するからです。チェストストラップが広すぎる場合、より大きなフィードバックが得られますが、グライダーの安定性に影響を与える危険性があります。

チェストストラップがきつく設定された場合、グライダーはより強固に感じられますが、フィードバックが失われ、激しい非対称の潰れが生じた場合にねじれる危険性があります。

認証をご覧ください。

2.5 スピードバーの接続

スピードバーは、プロファイル上の流れを変えることで、一時的に加速する手段です。スピードシステムはライザーにあらかじめ取り付けられており、その認証で規定された測定値と限界値に適合しているため、改造することはできません。

PEAK 5には、サイズに応じた最大ストロークを持つスピードシステムが搭載されています（下記参照）。パイロットがスピードバー（このモデルには標準装備されていません）を足で押すと、スピードシステムが作動します（2.5.1スピードシステムの組み立てを参照）。

スピードシステムは、アクション/リアクション方式を採用しています。リリース状態では、スピードバーはニュートラルにセットされています。足でバーを押すと、グライダーは加速します。バーの圧力を変化させることで、速度を調節することができます。バーの圧力が解放されると、スピードシステムはニュートラルに戻ります。

スピードシステムは効率的で、繊細かつ正確です。パイロットはフライト中、いつでも好きな時にこのシステムを使うことができます。ニュートラルポジションでは、グライダーは標準的な速さと滑空性能で飛行します。スピードバーをフルに使用すると、グライダーは最高速度で飛行しますが、滑空性能に悪影響が出ます。

- スピードバー解除：A-Bライザーの位置が揃います
- フルスピードバー：

Size 21 = 13 cm

Sizes 22, 24 and 26 = 14 cm

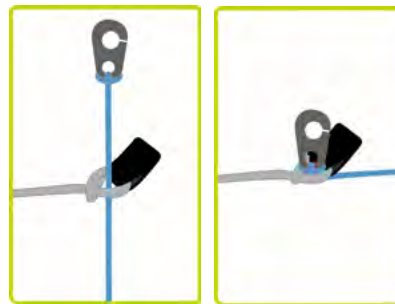
注意事項

スピードシステムの使用により、速度だけでなく、翼の反応も変化します。詳しくは、認証報告書をご覧ください。

2.5.1 スピードシステムアセンブリ

スピードバーは、パイロットが足で押すバーと、ライザーにあるスピードシステムの部品と接続する2本のコードで構成されています。お好みのスピードバーのタイプを選択したら、取り付けを行う必要があります。いくつか考慮すべき点があります。

- スピードバーは、ハーネスの種類や好みに応じて、適切と思われるタイプを使用してください。
- スピードバーは、ライザーへの着脱や調整を容易にするため、取り外し可能です。
- ハーネスへの接続は、ハーネスメーカーの説明書に従ってください。ほとんどのハーネスには、あらかじめスピードシステムが装着されています。
- スピードバーとスピードシステムの標準的な接続方法はプランメルフックで、フックの2つのスロットが連動し、簡単に接続/解除ができます。ただし、安全性の高い接続方法であれば、どのような接続方法でも可能です。



2.5.2 ライザーコードの交換

スピードシステムは、摩擦を最小限に抑えるためにベアリング付きのブリーを使用していますが、スピードバーの使用頻度が高いため、コードの摩耗が進み、交換が必要になる場合があります。

すべてのNIVIUKのグライダーでは、ライザーのスピードシステムコードは完全に取り外し可能で、簡単に交換することができます。パイロットはブランメルフックを使用することも、使用しないことも、取り外すことも、他のタイプのコネクタを使用することもできます。スピードバーコードをライザーのスピードシステムに直接固定することも可能です。この最後のオプションは、接続/取り外しに手間がかかりますが、コードが障害物や制限なしに最大に移動できることを意味し、ハーネスのモデルによっては非常に便利なものです。

2.6 地上での点検と翼のインフレーション

フライト前の徹底的な点検と、フライトに適した気象条件が整ったら、必要なだけPEAK 5を立ち上げて、その挙動に慣れるようにしてください。PEAK 5のライズアップは簡単で、大きな力を必要としません。ハーネスを使い、体から少し圧力をかけて翼を膨らませます。このとき、Aラインを使って補助することもできます。Aラインを引っ張らないで、グライダーの自然な上昇の動きに合わせてください。翼が頭上の位置まで上がったなら、ブレーキで適切にコントロールすれば十分です。

2.7 ブレーキの調整

メインブレーキラインの長さは工場で調整され、認証時に規定された長さに適合しています。しかし、パイロットの飛行スタイルに合わせるために長さを変更することができます。ブレーキの長さを変更する必要がある場合は、結び目を緩め、ラインをブレーキハンドルに通して希望のポイントまでスライドさせ、結び目をしっかりと締め直してください。この調整は、有資格者のみが行ってください。また、パイロットの操作なしでグラ

イダーを減速させることができるように、後縁に影響がないことを確認する必要があります。両方のブレーキラインは対称であるべきです。クローブヒッチかボーラインノットを使用することをお勧めします。

ブレーキの長さを変えるときは、スピードバーを使用したときにブレーキが掛からないように確認することが必要です。加速するとき、グライダーはB ライザーが伸びて後縁が上昇します。この加速時の余分な距離を考慮してブレークが調整されていることを確認してください。プロファイルの変形により乱気流が発生し、正面または非対称の潰れを引き起こす危険性があります。

3. 初飛行

3.1 場所選び

最初のフライトは、いつものフライトエリアかトレーニングヒルで、行うことをお勧めします。

3.2 準備

「第2章 開梱・組立」に記載されている手順を繰り返し、機材を準備します。

3.3 フライトプラン

離陸する前に、問題が起きないようにフライトプランを立てることは、大切なことです。

3.4 飛行前点検

準備ができたら、離陸する前に、もう一度装備の点検を行います。翼を完全に開き、ラインを解き、地面にきちんと並べた状態で、機材がすべて正常に作動することを目視で確認します。天候が自分の飛行レベルに合っていることを確認します。

3.5 ライズアップ、コントロール、テイクオフ

スムーズかつ段階的にグライダーを膨らませます。PEAK 5は簡単に膨らみ、追加の入力を必要としません。翼はパイロットを飛び越えるようなことはありません。パイロットが離陸するかどうか判断するのに十分な時間があり、簡単なトレーニングです。

風が許せば、リバースランチをお勧めします。これは、ライズアップ中のグライダーをよりよく見ることができるからです。強風下では、PEAK 5はこのテイクオフテクニックで特に簡単にコントロールすることができます。時速25kmから30kmの風は、パラグライダーにとって強い風とみなされます。

離陸前に翼を地面に正しく設置することは、極めて重要です。きれいなテイクオフをするために、風に面した適切な場所を選びます。パラグライダーを半月の形に整え、ライズアップがしやすいようにします。

3.6 ランディング

PEAK 5は優れた着地性能を持ち、あなたの要求に応じて翼速を揚力に変換し、大きな余裕を持って着地することができます。より高いブレーキ効率を得るためにブレーキラインを手に巻き付ける必要はありません。

3.7 パッキング

PEAK 5は、さまざまな素材を用いて製造された複雑なリーディングエッジを持つため、慎重に梱包する必要があります。パラグライダーの耐用年数を延ばすには、正しい折り畳み方が非常に重要です。

リーディングエッジの補強材を平らにし、フレキシブルロッドを1つずつ重ねて、コンサーティーナパッキングを必要があります。この方法であれば、プロファイルや性能を損なうことなく、元の形状を保つことができます。補強材が曲がったり折れたりしていないことを確認します。クロスやラインの損傷を防ぐため、翼はあまりきつく折り曲げないようにしてください。

NIVIUKでは、リーディングエッジの完全性を維持し、内部構造を完璧な

状態に保つために、迅速なパッキングを支援するバッグ、NKareバッグを作りました。

NKareバッグは、折りたたみプロセスをガイドし、各ロッドを重ねて翼をコンサーティーナパックし、必要なときに折りたたむことができるようになっています。この折りたたみシステムにより、生地と内部構造の補強材の両方が完璧な状態に保たれます。

4. フライト中

認証試験報告書をお読みになることをお勧めします。

このレポートには、テストされた各操縦中にPEAK5がどのように反応するかについて、必要なすべての情報が記載されています。

同じサイズでも、最大あるいは最小荷重時の翼の挙動と反応は異なる場合があります。

テストを行う機関がレポートを通じて提供する知識を持つことは、起こりうる事態に対処するための基本的な知識です。このグライダーの操縦は、資格を持ったインストラクターの指導のもとで習得することをお勧めします。

4.1 乱気流飛行

PEAK 5は、乱気流を緩衝する優れたプロファイルを持っています。どんなコンディションでも安定し、パッシブフライトリアクションに優れているため、乱気流下でも非常に安全です。

すべてのパラグライダーは、その時々コンディションに合わせて操縦されなければならない、パイロットこそが究極の安全を確保する要素なのです。

乱気流の中では、常に翼のコントロールを維持し、翼が潰れないようにし、補正のために翼が必要とする速度を回復させる対策を講じながら、積極的に飛行することをお勧めします。

グライダーの修正（ブレーキング）はあまり長くしないでください。失速を引き起こす可能性があります。もし、修正する必要がある場合は、入力後、正しい飛行速度に戻してください。

4.2 可能な構成

このグライダーの操縦は、資格を持ったインストラクターの指導のもとで習得することをお勧めします。パイロットは翼面荷重に応じてブレーキの使い方を調整し、過剰な操縦をしないようにしなければなりません。

同じサイズでも、最大荷重と最小荷重では、翼の挙動や反応が異なることがあります。

テストレポートには、テストされた各操作の間、この新しいグライダーをどのように扱えば良いのか、必要な情報が全て記載されています。これらの情報は、実際のフライトでのアクシデントにどう対処するかを知る上で非常に重要であり、可能な限り安全にこれらの状況に対処することができるのです。

非対称の潰れ

PEAK 5のプロファイルの安定性にもかかわらず、強い乱気流が翼を左右非対称に潰し、特にパイロットがアクティブにフライトして潰れを防ぐことができない場合、翼が潰れることがあります。この場合、グライダーはブレークラインとハーネスを通して圧力の損失を伝えます。潰れを防ぐには、翼の影響を受ける側に対応するブレークハンドルを引きます。そうすると、翼の入射角が大きくなります。万が一、潰れたとしても、PEAK 5は激しく反応せず、旋回傾向は緩やかで、簡単にコントロールできます。グライダーがまっすぐ飛ぶように、開いている側（潰れた反対側）に体重を移動し、必要ならそちらに軽いブレーキをかけてくだ

さい。通常、潰れた側の翼は自然に回復し、再び開くはずですが、そうならない場合は、潰れた側のブレーキハンドルを決定的に素早く全開（100%）にしてください。このボンピング動作を繰り返すことで、潰れたグライダー側を再び開かせることができるかもしれませんが、グライダーの飛行側をオーバーブレーキにしたり速度を落としたりしないでください（旋回をコントロールする）。潰れていた側が開いたら、必ずデフォルトの飛行速度に戻してください。

フロント潰れ

PEAK 5のデザインにより、通常の飛行条件下では、フロントコラップスが起ることはまずありません。翼のプロファイルは、極端な入射角の変化に対応する優れた緩衝能力を備えています。フロントコラップスは、強い乱気流、強力なサーマルに入るときや出るとき、あるいはスピードバーの使用経験が少なく、その時々コンディションに適応できないときに起こることがあります。フロントコラップスは通常グライダーが旋回することなく回復しますが、必要であれば、左右対称に両方のブレーキを素早く深くかけることで回復を早めることができます。すぐにブレーキラインを解除し、グライダーを既定の対気速度に戻してください。

ネガティブスピン

ネガティブスピンは、PEAK 5の通常の飛行挙動とは一致しません。しかし、ある状況下では、ネガティブスピンの発生することがあります（例えば、低空飛行でブレーキを多くかけながら旋回しようとした場合など）。このような場合、ブレークラインのテンションを徐々に下げ、グライダーのデフォルトの対気速度と迎え角を素早く回復させる以外に、何か特別なアドバイスをするのは簡単ではありません。通常の翼の反応は、デフォルトの対気速度に戻る前に、再加速された側で360°を超えない回転で横方向の急上昇をすることでしょう。

パラシュートストール

PEAK 5では、パラシュート失速の可能性を排除しています。このグライダーでは、パラシュートストールはほとんど起こりません。もしパラシュートストールした場合、キャノピーは完全に膨らんでいるように見

えますが、グライダーは前方の動きを失い、不安定になり、ブレークラインの圧力が不足しています。通常のアスビードを取り戻すには、ブレークラインのテンションを左右対称に解除し、手でAライザーを押すか、ブレークラインを引かずして体を左右どちらかに体重移動させます。

ディープストール

PEAK 5が通常の飛行中にストールする可能性は非常に低いです。パイロットが低速で飛行しているとき、過度なステアリング操作を行ったとき、乱気流下で危険な操作を行ったときのみ発生する可能性があります。

深い失速を引き起こすには、失速点に達するまで対称的にブレーキラインを全て（100%）引き下げ、数秒間そこに保持することによって、翼を最小対気速度まで減速させる必要があります。グライダーはまず後方にピッチし、その後、操作の仕方にもよりますが、わずかに揺れながら頭上に位置しなおします。

失速に入るときは、冷静さを保ち、ブレーキのストロークが半分には達するまでブレーキラインを緩めてください。その後、グライダーは激しく前進し、パイロットの下に到達する可能性があります。グライダーがデフォルトの頭上飛行姿勢に戻るまで、数秒間ブレーキ圧を維持することが最も重要です。

通常の飛行状態に戻すには、ブレーキラインの張力を徐々に、かつ対称的に解除して、対気速度を回復させます。翼が頭上の位置に来たら、ブレーキを完全に解放する必要があります。そうすると、翼は前方に急上昇し、対気速度が完全に回復します。翼は失速した状態から脱出するために加速する必要があるため、この時に過剰にブレーキをかけないようにしてください。もし、正面衝突の可能性がある場合は、両方のブレークハンドルを短く引いて翼を戻し、グライダーが頭上に位置し直している間にすぐにハンドルを離すようにしてください。

クラバット

クラバットは、非対称の潰れ方の後に、翼の端がラインの間に挟まった時に起こることがあります。絡まり具合によっては、この状況は急速に翼をスピンさせる可能性があります。非対称の潰れをコントロールすると同じように、反対側のブレーキにテンションをかけてターン/スピンをコントロールし、ターンと反対の方向に体重移動します。次に、3STIスタビライン（翼端に取り付けられている）を他のラインの間に挟むように設置します。このラインは色が異なり、つばさの外側位置にあります。

このラインがクラバットを解くのに役立つはずなので、そのラインを引っ張ります。もし、効果がなければ、最も近いランディング可能な場所まで飛び、体重移動と絡まった側と反対側のブレークで方向をコントロールしながら飛んでください。地形や他のパラグライダーの近くを飛行しているときにクラバットを解こうとすると、意図した飛行経路に進めないことがあるので注意してください。

過剰なコントロール

飛行中の問題の多くは、誤った判断やパイロットの誤った操作によって引き起こされます。

その結果、予期せぬアクシデントの連鎖へとエスカレートしていき、間違った操作は、グライダーのコントロールを失うことにつながるため注意が必要です。PEAK 5はほとんどの場合、自力で回復するように設計されています。過剰な補正を試みないでください。

一般的に、必要以上の入力による翼の反応は、パイロットが翼を過剰にコントロールし続けた時間の長さで起因すると言われています。どのようなアクシデントの後でも、グライダーが通常の飛行速度と姿勢を取り戻すようにしなければなりません。

4.3 アクセルフライト

PEAK 5プロファイルは、全速度域で安定した飛行ができるように設計されています。スピードバーは強風や大きなシンクでも使用可能です。翼を加速させると、プロファイルは乱気流の影響を受けやすくなり、フロ

ントクラップスに近づく可能性があります。翼内圧の低下を感じたら、スピードバーのテンションを最低限に抑え、ブレークラインを少し引いて翼の迎え角を大きくすることをお勧めします。修正後は必ず正しい対気速度に戻してください。

障害物の近くや乱気流の中で加速することはお勧めできません。必要であれば、スピードバーの動きと圧力を常に調整し、ブレーキラインも同様に調整します。つまり、アクセルを踏んでいる間、アクティブに飛行することです。

4.4 ブレーキなしでの飛行

もし、飛行中に何らかの理由でPEAK 5のブレーキラインが効かなくなった場合、ランディングまでBライザーとウェイトシフトで操縦する必要があります。このライザーは、テンションがかからないので操縦しやすいですが、ストールやネガティブスピンを起こさないように、慎重に操作する必要があります。ランディングアプローチでは、グライダーをフルスピードで飛行させ、地面に接触する少し前にBライザーを左右対称に引き下げなければなりません。このブレーキ方法は、ブレークラインを使用した場合ほど効果的ではなく、従って、グライダーはより高い接地速度で着陸することになります。

4.5 ライン絡みや結び目での飛行

結び目や絡まりを防ぐには、飛行前の確認作業でラインを十分に点検することです。テイクオフ中に結び目を発見した場合は、すぐにテイクオフを中止してください。

ラインの結び目がある状態でテイクオフした場合、グライダーのドリフトを補正するために、グライダーの反対側に体重を移動し、ブレークをわずかに引く必要があります。ブレーキラインをゆっくり引っ張り、結び目をほどくか、問題のあるラインの場所を探します。地形に近い場所では、飛行中に結び目を取り除こうとしたり、解こうとしたりしないように注意し

てください。結び目がきつくて解けない場合は、近くの着陸地点まで慎重に安全に飛行してください。注意：ブレークハンドルを強く引きすぎると、翼が失速したり、ネガティブスピンに陥る危険性が高くなるので注意してください。ノットを解除する前に、周囲に他のパイロットがいないことを確認してください。

5. 降下手段

様々な降下法の知識は、ある特定の状況下では不可欠となることがあります。最も適した降下方法は、それぞれの状況によって異なります。

資格を持ったインストラクターの指導のもと、これらの操作を習得することをお勧めします。

5.1 ビッグイヤー

ビッグイヤーは適度な降下法で、沈下速度を-3、-4m/sまで上げることができ、対地速度を3~5km/h下げることができます。また、翼の表面積が小さくなるため、迎え角と有効翼面荷重が増加します。

スタンダードテクニック

ビッグイヤーは、各Aライザーの一番外側のラインを持って、同時に外側から下に向かって滑らかに引っ張ります。翼端が折り畳まれます。前進速度と正しい迎え角を再び確立するために、耳を引っ張ったら加速します。

希望の高度に達するまで、耳を引っ張ったままにしておきます。ラインを離すと、自動的に翼端が膨らみます。再膨張しない場合は、片方のブレークを徐々に引き、もう片方も引いてみてください。特に、地面近くを飛ぶときや乱気流の中を飛ぶときは、迎角を大きく変えずに非対称に翼端を膨らませることをお勧めします。

失速のリスクに注意!

耳を作るために一番外側の3A2ラインに手を伸ばすという動作は、うっかりするとブレーキを引くことになります。同じように、一番外側の3A2ラインで先端を押さえているときに、誤ってブレーキに作用してしまうこともあり得るのです。これは明らかに速度の大幅な低下につながります。

非常に顕著なアーチを描くパラグライダーでは、ビッグイヤーを使用すると抗力が増加します。非常にアーチのかかった翼では、耳は折りたたまれることなく、ただ垂れ下がるだけです。抵抗の増加は、アーチがそれほど顕著でないグライダーよりも顕著です。PEAK 5はコードが少なく設計されており、通常の飛行条件下では良好です。しかし、この同じ減衰が、迎え角を大きくした後、通常の飛行速度を取り戻すのに問題を起す原因となり、耳の抗力が加わります。これらの特殊性は、サーマルなどの乱流条件と相まって、意図しない失速を引き起こす可能性があります。

解決策：ビッグイヤーはまだ適用可能ですが、上記の点を十分に認識し、行動する必要があります。失速を避けるには、単純にハーフスピードバー（これで十分です）を使って速度を上げ、入射角を下げます。これで失速を防ぐのに十分な速度を維持することができるはずですが。耳を作るときにブレーキを引くと、失速しやすくなるので注意しましょう！

5.2 B3 テクニック

古典的なイヤーテクニックを用いても、PEAK 5のような新世代のグライダーの後縁には大きな乱流が発生します。さらに、高アスペクト比の翼に耳をつけると、「バタバタ」して乱気流が大きくなる傾向があります。そのため、スピードバーを使ったり、イヤーを外したりして、スピードのロス回復する必要があります。

この特殊な降下技術は、ニヴィウク・チームのパイロットが競技用プロ

トタイプのテスト中に考案したもので、新しいライン設計と高アスペクト比のため、従来のイヤーを使用することは不可能でした。

現在の2ライナー、3ライナーでは、イヤーを使用することは危険です。これは、素早く高度を下げるためのシンプルで効率的な方法を必要とするパイロットにとって、本当に問題なのです。そこで、私たちはB3テクニックの使用をお勧めします。

このテクニックは、翼をあまり減速させることなく、簡単に沈下速度を上げることができます。これにより、古典的な手法のすべての問題を回避することができます。どのように？ 4C3ラインを見つけ、クラシックイヤーと同じように引っ張ります。

翼はスピードを失い、後ろで安定し、そしてスピードを回復してから安定します。この方法では、沈下速度は5-6m/s程度です。

このテクニックを使用するときは、常にスピードバーを使用することをお勧めします。クラシックイヤー（体重移動）と同じように軌道をコントロールすることができます。最初の感覚は、相対風速が下がり、後方に行くような軽い後傾になります。このマナーバから抜け出すには、古典的な方法と同じようにラインを離すだけでよいのです。

を離せばよい。グライダーは少し上昇した後、通常の沈下速度に戻ります。これは非常に快適なクイックディセントテクニックで、クラバットのリスクを回避し、簡単にターンができるようになります。穏やかなコンディションで、高い高度でこのマナーバを初めてみることをお勧めします。

この新しいクイックディセントテクニックは、コントロールと安全性を提供し、正しく行うために大きな訓練を必要としません。

5.3 Bラインストール

この操作はPEAK 5では不可能です。

5.4 スパイラルダイブ

急速に高度を下げるには、この方法がより効果的です。このとき、翼はものすごい下降速度と回転速度（Gフォース）にさらされ、方向感覚や意識を失う（ブラックアウト）可能性があることに注意してください。したがって、この操作は徐々に行い、体にかかるG力に抵抗する能力を高め、安全に行えるようにする必要があります。

スパイラルダイブに入るには、まず体重を移動させ、ターンの内側にあるブレーキハンドルを引きます。外側のブレーキハンドルで少しブレーキをかけると、ターンの強さをコントロールできます。

最大回転速度で飛んでいるパラグライダーは、20m/s、つまり70km/hの垂直降下に相当し、15m/sからスパイラルダイブで安定します。この操作に慣れ、脱出方法をマスターするには十分な理由と言えます。

この操作を終了するには、内側のブレーキハンドル（ターンの下側）を徐々に離し、同時にパイロットは体重移動して反対側に傾ける必要があります。翼がスパイラルから抜け始めたら停止します。

脱出は、圧力と速度の変化を記録するために、徐々にスムーズに行う必要があります。

スパイラルから出るとき、操作の仕方によってはグライダーが一時的に揺れたり、横にダイブしたりすることがあります。

これらの操縦は十分な高度で、節度を持って練習してください。

5.5 緩やかな降下手段

このテクニックは、翼に負担をかけず、パイロットに負担をかけずに、非常に緩やかに降下させることができます。下降気流を探しながら普通に滑空し、サーマルで上昇するように旋回を始めますが、沈下するつもりで行ってください。下降気流を探すときは、ローターの危険な部分避けるように常識的な範囲で行います。

安全第一です。

6. 特殊な方法

6.1 トーイング

PEAK 5は、トーイング中に問題が発生することはありません。この作業を行うには、ウィンチの資格を持っている人だけが認定された装置を扱う必要があります。翼は通常の離陸と同じように膨らませる必要があります。

特にトーイングの初期には、ブレーキを使って飛行経路のアライメントを修正することが重要です。翼は遅い対気速度にさらされ、高い迎え角があるので、失速を避けるために、どんなコース修正も高度な感覚と繊細さで行う必要があります。

6.2 アクロバット飛行

PEAK 5は熟練したアクロバットパイロットによって極限の状況でテストされましたが、このような飛行のために設計されたものではありません。このグライダーを曲技飛行に使用することはお勧めできません。

私たちは、極端な飛行やアクロバット飛行を、標準的な飛行とは異なる操縦の形態とみなしています。曲芸飛行やアクロバット飛行を学ぶには、資格を持ったインストラクターの監督のもと、スクール環境下で、すべての安全/救助要素が整った水上で実施されるべきです。極端な操縦をする場合、グライダーとあなたの体は4、5Gにも達する遠心力を受けることになり、通常のフライトよりもはるかに早く素材を消耗してしまいます。

7. ケア・メンテナンス

7.1 メンテナンス

機器のメンテナンスを入念に行うことで、最高の性能を持続させることができます。年1回の点検とは別に、積極的なお手入れをお勧めします。

飛行前には必ず飛行前点検が義務づけられています。

機材が最もダメージを受けやすい部分に影響を与えるような不測の事態が発生した場合は、確認し、対応する必要があります。

NIVIUKでは、すべてのパイロットが最新技術にアクセスできるようにすることを目標としています。このため、私たちのすべてのグライダーには最新の革新的な技術が搭載されています。私たちの革新的な技術のおかげで、グライダーはより安全で高性能なものとなっていますが、これは素材の扱いにはより注意が必要であることを意味しています。

リーディングエッジに強い衝撃が加わったり、固い面に引きずられたりすると、セイルクロスにダメージを与えることがあります。リーディングエッジに関わる事故はすべて見直す必要があります。

ニチノール製のロッドが破損しても、簡単に交換できます。

生地やラインは洗う必要がありません。汚れた場合は、水だけを使い、湿らせた柔らかい布で拭いてください。洗剤やその他の化学薬品は使用しないでください。

水に触れて翼が濡れた場合は、乾燥した場所に置き、風通しを良くして直射日光を避けてください。

直射日光は翼の材質を傷め、劣化を早めることがあります。離陸前や着陸後は、グライダーを日光にさらしたままにしないでください。パッキングしてバックパックに収納します。

砂の多い環境で飛行し、砂が翼の内側に溜まっている場合は、それを取り除いてからパッキングしてください。翼端に開口部があるため、後縁に付着したものを容易に取り除くことができます。

塩水に触れて翼が濡れた場合は、真水に浸し、直射日光を避けて乾かしてください。

7.2 保管

機材は、溶剤、燃料、油などのない、涼しく乾燥した場所に保管してください。

車のトランク内に道具を放置しないでください。リュックサックは60°Cに達することがあります。

機材の上におもりは乗せないでください。

保管する前に正しくパッキングすることが非常に重要です。長期保管の場合は、できれば翼を圧縮せず、地面に直接触れないようにゆったりと保管することをお勧めします。湿気や暖房は機材に悪影響を及ぼすことがあります。

7.3 点検・整備

検査

PEAK 5は、定期的に点検を受ける必要があります。100飛行時間ごと、あるいは2年ごとに、どちらか早いほうで点検を受けなければなりません（EN/LTF基準）。

修理は、資格のある人がいる専門の修理工場で行うことを強くお勧めします。修理は、有資格者による専門の修理工場で行うことを強くお勧めします。これにより、PEAK 5の耐空性と継続的な認証が保証されます。

飛行前には必ず、徹底した飛行前点検を行いましょう。

ラインのチェック

PEAK 5には、被覆のないラインが装着されています。その耐久性は、被覆無しラインの規格に適合しています。その強度は保証されており、紫外線に対する耐性はこの種のラインでは最高レベルです。

しかし、このラインを使用することで発生する義務のひとつに、トリムのメンテナンスがあります。

しかし、このラインを使用することで生じる義務の1つは、PEAK 5のトリムを規定範囲内に維持することです。最初の飛行時間+/-30時間後にラインをチェックすることをお勧めします。

なぜこのようなことが必要なのでしょうか？

当社の研究開発チームによる長年の研究と経験のおかげで、ラインがどのように機能するかを予測することが可能です。

推奨された検査に従うことで、グライダーを最適な状態に維持することができます。

それぞれのグライダーに対して行われるメンテナンスは、それぞれの飛行エリアの条件、気候、温度、湿度、地形の種類、翼の負荷などによって異なります。

7.4 リペア

点検や修理は、NIVIUK社の公式ワークショップ (<http://niviuk.com/content/service>) で、NIVIUK社の専門家が行うことをお勧めします。NIVIUKは、資格のない専門家やメーカーが承認していない改造や修理によって生じた問題や損害について、責任を負いかねます。

8. 安全性・責任

パラグライダーによるフリーフライトは、安全性が実践者次第のハイリスクなスポーツであることはよく知られています。

この機材の不適切な使用は、パイロットの人生を変えるような重傷、あるいは死亡の原因になることがあります。メーカーや販売店は、このスポーツに参加することによって生じる可能性のあるお客様の判断、行動、事故に対して責任を負うことはできません。

この機材を使用するために適切な訓練を受けていない場合は、使用しないでください。フライトインストラクターとして適切な資格を持っていない人からアドバイスを受れたり、非公式のトレーニングを受けたりしないでください。

9. 保証

機器およびコンポーネントは、製造上の欠陥に対して2年間の保証が付されています。

ただし、機器の誤使用は保証対象外です。

パラグライダーやその構成部品に手を加えた場合、保証やその証明は無効となります。

次のものは改造とはみなされません：ラインのトリミング、ラインの修理または交換。

上記は全てNIVIUKが規定するパラメーターに従い、その証明書に従って実施されなければなりません。

10. ANNEXES

10. テクニカルデータ

10.1 テクニカルデータ

			21	22	24	26
CELLS	Number		85	85	85	85
ASPECT RATIO	Flat		6,95	6,95	6,95	6,95
AREA	Flat	m2	20,5	22	23,5	25,5
	Projected	m2	17,53	18,81	20,1	21,8
SPAN	Flat	m	11,94	12,37	12,78	13,31
CHORD	Maximum	m	2,16	2,23	2,31	2,41
LINES	Total	m	187	193	200	211
	Main		.2/1/3.	.2/1/3.	.2/1/3.	.2/1/3.
RISERS	Number	2+1	A/A'/B	A/A'/B	A/A'/B	A/A'/B
	Accelerator	mm	130	140	140	140
WEIGHT IN FLIGHT	Min-Max	Kg	70-85	80-98	92-110	105-125
GLIDER WEIGHT		Kg	5	5,3	5,5	5,8
CERTIFICATION	EN/LTF		D	D	D	D

10.2 材料説明

CANOPY	FABRIC CODE	SUPPLIER
UPPER SURFACE	30 DMF / N20 DMF	DOMINICO TEX CO (KOREA)
BOTTOM SURFACE	2044 32 PS	DOMINICO TEX CO (KOREA)
PROFILES	30 DFM / 2044 32 FM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
DIAGONALS	30 DFM / 2044 32 FM	DOMINICO TEX CO (KOREA)
LOOPS	LKI - 10	KOLON IND. (KOREA)
REINFORCEMENT LOOPS	W-420 / RIPSTOP	D-P (GERMANY)
TRAILING EDGE REINFORCEMENT	MYLAR	D-P (GERMANY)
RIBS REINFORCEMENT	LTN-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	DC - 40	LIROS GMHB (GERMANY)
UPPER CASCADES	DC - 35	LIROS GMHB (GERMANY)
UPPER CASCADES	A-8000/U 50	EDELRID (GERMANY)
UPPER CASCADES	A-8000/U 70	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	DC - 35	LIROS GMHB (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8000/U 50	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8000/U 70	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8000/U 90	EDELRID (GERMANY)
MIDDLE CASCADES	A-8000/U 190	EDELRID (GERMANY)
MAIN	A-8000/U 70	EDELRID (GERMANY)
MAIN	A-8000/U 130	EDELRID (GERMANY)
MAIN	A-8000/U 190	EDELRID (GERMANY)
MAIN	A-8000/U 360	EDELRID (GERMANY)
MAIN BREAK	TNL - 280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
THREAD	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

RISERS	FABRIC CODE	SUPPLIER
MATERIAL	3455	COUSIN (FRANCE)
COLOR INDICATOR	210D	TECNI SANGLES (FRANCE)
THREAD	V138	COATS (ENGLAND)
MAILLONS	3.5	ANSUNG PRECISION (KOREA)
PULLEYS	RF25109	RONSTAN (AUSTRALIA)

10.3 ライザープラン

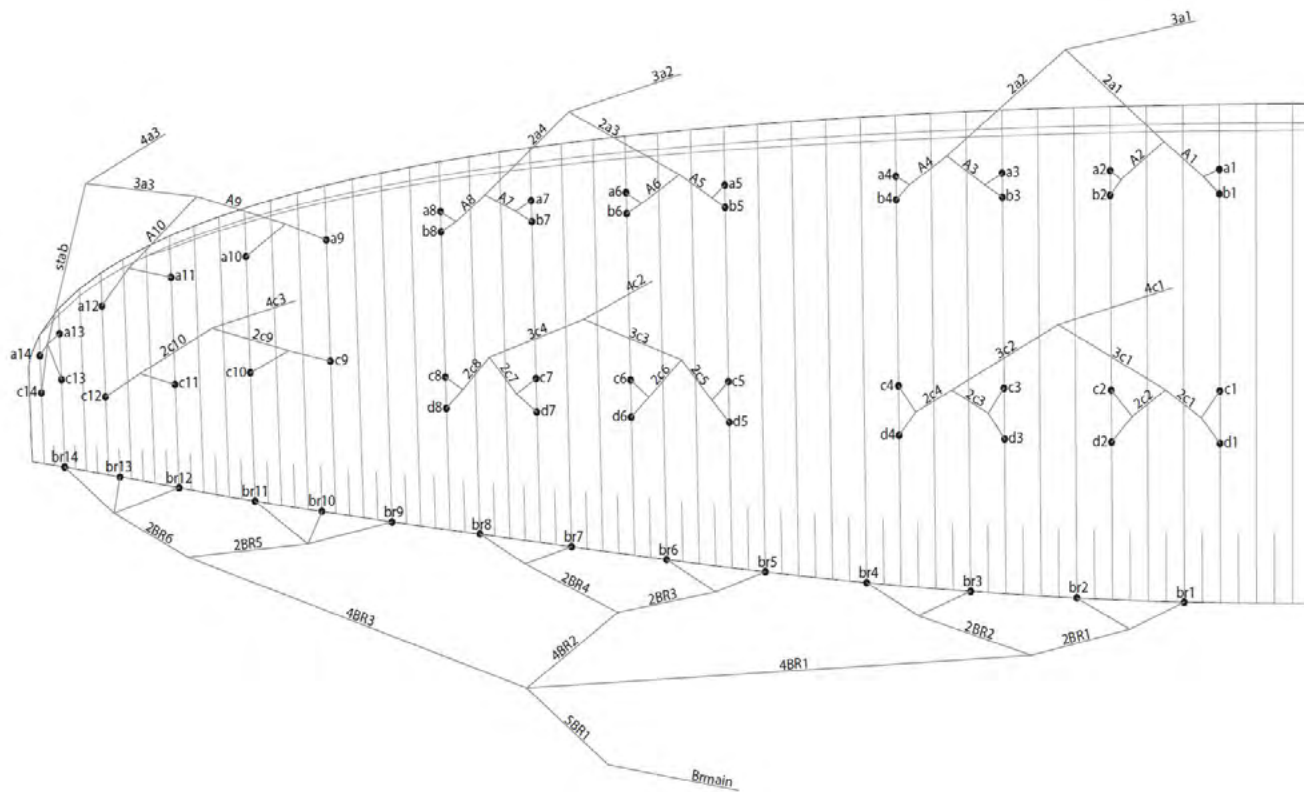
A
3a1
3a2

A'
4A1

B
3c1
3c2
3c3



10.4 ラインプラン



10.5 寸法 PEAK 5 21

LINES HEIGHT mm					
	A	B	C	D	BR
1	7238	7203	7223	7309	7562
2	7145	7107	7111	7197	7301
3	7120	7082	7088	7173	7194
4	7149	7115	7146	7224	7242
5	7055	7022	7024	7091	7054
6	6923	6892	6897	6959	6863
7	6848	6818	6838	6896	6780
8	6828	6802	6866	6918	6834
9	6658		6674		6702
10	6535		6551		6594
11	6458		6498		6576
12	6460		6550		6553
13	6370		6378		6581
14	6358		6388		6664
RISERS LENGHT mm					
	A	A'	B		
	500	500	500	STANDARD	
	365	420	500	ACCELERATED	

10.6 寸法 PEAK 5 22

LINES HEIGHT mm					
	A	B	C	D	BR
1	7496	7461	7482	7575	7801
2	7402	7364	7367	7461	7533
3	7376	7338	7344	7437	7423
4	7408	7374	7405	7490	7475
5	7308	7267	7278	7353	7283
6	7176	7135	7148	7217	7087
7	7100	7059	7088	7152	7004
8	7080	7043	7116	7174	7063
9	6895		6902		6929
10	6767		6775		6819
11	6687		6719		6801
12	6687		6773		6779
13	6591		6602		6809
14	6579		6612		6897
RISERS LENGHT mm					
	A	A'	B		
	500	500	500	STANDARD	
	360	405	500	ACCELERATED	

10.7 寸法 PEAK 5 24

LINES HEIGHT mm					
A	B	C	D	BR	
1	7747	7709	7730	7827	8056
2	7649	7607	7612	7710	7779
3	7624	7583	7590	7686	7667
4	7657	7620	7654	7742	7722
5	7557	7522	7524	7601	7523
6	7419	7384	7390	7461	7321
7	7339	7305	7328	7394	7236
8	7318	7288	7359	7418	7297
9	7137		7149		7158
10	7006		7017		7045
11	6924		6960		7026
12	6926		7015		7004
13	6827		6837		7036
14	6814		6847		7127
RISERS LENGHT mm					
A	A'	B			
500	500	500	STANDARD		
360	405	500	ACCELERATED		

10.7 寸法 PEAK 5 26

LINES HEIGHT mm					
A	B	C	D	BR	
1	8067	8030	8052	8147	8490
2	7966	7926	7931	8027	8201
3	7941	7901	7909	8003	8083
4	7977	7942	7976	8063	8139
5	7874	7839	7843	7918	7931
6	7731	7697	7704	7773	7719
7	7648	7615	7639	7702	7630
8	7627	7598	7671	7728	7692
9	7437		7457		7549
10	7301		7319		7430
11	7216		7260		7410
12	7218		7317		7386
13	7121		7130		7418
14	7108		7141		7513
RISERS LENGHT mm					
A	A'	B			
500	500	500	STANDARD		
360	405	500	ACCELERATED		

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
 Route du Prié-au-Comté 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65
 Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
 and paraglider reserve parachutes.



Classification: **D**



In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and LTF NFL II-91/09:
 Date of issue (DMY):
 Manufacturer:
 Model:
 Serial number:

PG_1661.2020
 08.04.2020
 Niviuk Gliders / Air Games S.L.
 Peak 5 21
 Peak5211

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	85	Range of speed system (cm)	13
Minimum weight in flight (kg)	70	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	5	Total speed range with accessories (km/h)	35
Number of risers	2	Range of trimmers (cm)	0
Projected area (m2)	17.53		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 100 flying 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)	44		

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

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
 Route du Prié-au-Comté 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65
 Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
 and paraglider reserve parachutes.



Classification: **D**



In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and LTF NFL II-91/09:
 Date of issue (DMY):
 Manufacturer:
 Model:
 Serial number:

PG_1611.2019
 13.02.2020
 Niviuk Gliders / Air Games S.L.
 Peak 5 22
 OPK522V33

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	98	Range of speed system (cm)	14
Minimum weight in flight (kg)	80	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	5.3	Total speed range with accessories (km/h)	35
Number of risers	2	Range of trimmers (cm)	0
Projected area (m2)	18.81		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)	
Harness type	ABS	every 24 months or every 100 flying hours	
Harness brand	Advance	Warning! Before use refer to user's manual	
Harness model	Success 4 L	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
 C A B C A A A A D D B A C D A A A B 0 B B A 0

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
 Route du Pré-au-Comté 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65
 Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
 and paraglider reserve parachutes



Classification: **D**



In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and LTF NFL II-91/09:
 Date of issue (DMY):
 Manufacturer:
 Model:
 Serial number:

PG_1622.2019
 13.02.2020
 Niviuk Gliders / Air Games S.L.
 Peak 5 24
 Peak53324V1

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	110	Range of speed system (cm)	14
Minimum weight in flight (kg)	92	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	5.6	Total speed range with accessories (km/h)	35
Number of risers	2	Range of trimmers (cm)	0
Projected area (m2)	20.1		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)
Harness type	ABS	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	Icaro	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	Energy 2 L	Person or company having presented the glider for testing: Tim Rochas
Harness to risers distance (cm)	43	
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
 C A B C A A A A D D A A C D A A A B 0 B B A 0

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
 Route du Pré-au-Comté 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65
 Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
 and paraglider reserve parachutes



Classification: **D**



In accordance with standards EN 926-1:2015, EN 926-2:2013 and LTF NFL II-91/09:
 Date of issue (DMY):
 Manufacturer:
 Model:
 Serial number:

PG_1673.2020
 16.04.2020
 Niviuk Gliders / Air Games S.L.
 Peak 5 26
 Peak5261

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	125	Range of speed system (cm)	17
Minimum weight in flight (kg)	105	Speed range using brakes (km/h)	15
Glider's weight (kg)	6	Total speed range with accessories (km/h)	35
Number of risers	2	Range of trimmers (cm)	0
Projected area (m2)	21.8		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)
Harness type	ABS	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	Supair	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	Evo XC 3 L	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
 C A B C A A A A C D A A B D A A A B 0 C C A 0

