



Flight test report: EN

Manufacturer	Niviuk Gliders / Air Games S.L.	Certification number	PG_0510.2011	
Address	C. Del Ter, 6 – Nave D 17165 La Cellera de Ter Girona Spain	Date of flight test	21. 11. 2011	
Representative	Olivier Nef	Place of test	Villeneuve	
Glider model	Icepeak 6 24	Classification	D	
Trimmer	no			
	Test pilot	Thurnheer Claude	Zoller Alain	
	Harness	Niviuk Gliders - Hamak M	Niviuk Gliders - Hamak L	
	Total weight in flight (kg)	95	115	
1. Наполнение купола/взлет	C			
Поведение при подъеме	Забросы за голову, необходимо торможение, чтобы избежать фронтального складывания	C	Забросы за голову, необходимо торможение, чтобы избежать фронтального складывания	C
Требуется ли специальная техника для старта	Нет	A	Нет	A
2. Приземление	A			
Требуется ли специальная техника для посадки	Нет	A	Нет	A
3. Скорости в прямолинейном полете	B			
Триммерная скорость более 30 км/ч	Да	A	Да	A
Диапазон скоростей (при использовании клевант) более 10 км/ч	Да	A	Да	A
Минимальная скорость	От 25 до 30 км/ч	B	От 25 до 30 км/ч	B
4. Ход клевант	C			
Макс. взлетный вес до 80 Кг				
Симметричное усилие на клевантах / перемещение клевант	Нет данных	0	Нет данных	0
Макс. взлетный вес от 80 до 100Кг				
Симметричное усилие на клевантах / перемещение клевант	возрастает / Более 60 см	A	Нет данных	0
Макс. взлетный вес более 100 Кг				
Симметричное усилие на клевантах / перемещение клевант	Нет данных	0	возрастает / 50см – 65см	C
5. Стабильность по тангажу при выходе из акселерированного полета	A			
Угол пикирования при выходе	Угол пикирования менее 30град	A	Угол пикирования менее 30град	A
Складывания возникают	Нет	A	Нет	A
6. Стабильность по тангажу при управлении клевантами во время акселерированного полета	A			
Складывания возникают	Нет	A	Нет	A
7. Стабильность по крену и демпфирование	A			
Раскачка	Уменьшается	A	Уменьшается	A
8. Стабильность в плавных спиралях	A			
Тенденция к возвращению в прямолинейный полет	Самопроизвольный выход	A	Самопроизвольный выход	A

9. Поведение в крутом повороте	В			
Скорость снижения после 2-х спиралей	Более 14 м/с	В	Более 14 м/с	В
10. Симметричные фронтальные складывания	Д			
Вход	Прокачивание назад менее чем на 45 град	А	Прокачивание назад менее чем на 45 град	А
Выход	Выход при действиях пилота менее чем за следующие 3 с	Д	Самопроизвольный, менее чем за 3 с	А
Угол пикирования при выходе / Изменение курса	Пикирование 30-60 град / Удерживается курс	В	Пикирование 30-60 град / Поворот от 90 до 180 град	С
Возникновение каскадов	Нет	А	Нет	А
На акселераторе				
Вход	Прокачивание назад более чем на 45 град	С	Прокачивание назад менее чем на 45 град	А
Выход	Выход при действиях пилота менее чем за следующие 3 с	Д	Выход при действиях пилота менее чем за следующие 3 с	Д
Угол пикирования при выходе / Изменение курса	Пикирование 30-60 град / Удерживается курс	В	Пикирование 30-60 град / Поворот от 90 до 180 град	С
Возникновение каскадов	Нет	А	Нет	А
11. Выход из глубокого срыва (парашютный срыв)	А			
Глубокий срыв достигнут	Да	А	Да	А
Выход	Самопроизвольный в теч. менее 3 сек	А	Самопроизвольный в теч. менее 3 сек	А
Угол пикирования вперед при выходе	Угол пикирования от 0 до 30 град	А	Угол пикирования от 0 до 30 град	А
Изменение курса	Изменение курса менее чем на 45 град	А	Изменение курса менее чем на 45 град	А
Возникновение каскадов	Нет	А	Нет	А
12. Выход из большого угла атаки (подвисания)	А			
Выход	Самопроизвольный в теч. менее 3 сек	А	Самопроизвольный в теч. менее 3 сек	А
Возникновение каскадов	Нет	А	Нет	А
13. Выход из установившегося полного срыва.	С			
Угол пикирования вперед при выходе	Угол пикирования от 0 до 30 град	А	Угол пикирования от 30 до 60 град	В
Складывания	Складываний нет	А	Складываний нет	А
Возникают каскады (другие, нежели складывания)	Нет	А	Нет	А
Заброс назад	Менее 45 град	А	Более 45 град	С
Натяжение строп	большинство строп натянуто	А	большинство строп натянуто	А
14. Ассиметричное сложение	Д			
При сложении 50%				
Изменение курса во время наполнения / Максимальный угол пикирования или крена	Менее 90 град / Угол пикирования или крена 0-15град	А	Менее 90 град / Угол пикирования или крена 15-45град	А
Поведение при наполнении	Самопроизвольное наполнение	А	Самопроизвольное наполнение	А
Полное изменение курса	менее 360 град	А	менее 360 град	А
Возникают ли складывания на противоположной консоли	Нет	А	Нет	А
Твист	Не возникает	А	Не возникает	А
Каскады возникают	нет	А	нет	А
При сложении 75%				
Изменение курса во время наполнения / Максимальный угол пикирования или крена	90 – 180 град / Угол пикирования или крена 60-90град	С	90 – 180 град / Угол пикирования или крена 60-90град	С
Поведение при наполнении	Самопроизвольное наполнение	А	Самопроизвольное наполнение	А
Полное изменение курса	менее 360 град	А	менее 360 град	А
Возникают ли складывания на противоположной консоли	Нет	А	Да, но нет противоположного разворота	С

Твист	Не возникает	A	Не возникает	A
Каскады возникают	нет	A	нет	A
При сложении 50% на акселераторе				
Изменение курса во время наполнения / Максимальный угол пикирования или крена	Менее 90 град / Угол пикирования или крена 15-45град	A	90 – 180 град / Угол пикирования или крена 15-45град	B
Поведение при наполнении	Наполнение менее чем за 3 с с начала действий пилота	C	Самопроизвольное наполнение	A
Полное изменение курса	менее 360 град	A	менее 360 град	A
Возникают ли складывания на противоположной консоли	Нет	A	Нет	A
Твист	Не возникает	A	Не возникает	A
Каскады возникают	нет	A	нет	A
При сложении 75% на акселераторе				
Изменение курса во время наполнения / Максимальный угол пикирования или крена	90 – 180 град / Угол пикирования или крена 60-90град	C	90 – 180 град / Угол пикирования или крена более 90 град	D
Поведение при наполнении	Самопроизвольное наполнение	A	Самопроизвольное наполнение	A
Полное изменение курса	менее 360 град	A	менее 360 град	A
Возникают ли складывания на противоположной консоли	Нет	A	Да, но нет противоположного разворота	C
Твист	Не возникает	A	Не возникает	A
Каскады возникают	нет	A	нет	A
15. Контроль курса с удерживаемым ассиметричным сложением	A			
Способен удерживать курс	Да	A	Да	A
Разворот на 180 град от сложенной стороны возможен в течение 10 с	Да	A	Да	A
Расход клевант между поворотом и срывом или штопором	Более 50% симметричного расхода клевант	A	Более 50% симметричного расхода клевант	A
16. Тенденция к негативной спирали на триммерной скорости	A			
Негативная спираль возникает	Нет	A	Нет	A
17. Тенденция к негативной спирали на малой скорости	A			
Негативная спираль возникает	Нет	A	Нет	A
18. Выход из установившейся негативной спирали	D			
Угол докручивания негативной спирали (н.с.) после отпускания клевант	Н.с. прекращается за 180 - 360 град	D	Н.с. прекращается менее чем за 90 град	A
Каскады возникают	Нет	A	Нет	A
19. Б-свал	0			
Изменение курса перед отпусанием	Нет данных	0	Нет данных	0
Поведение перед отпусанием	Нет данных	0	Нет данных	0
Выход	Нет данных	0	Нет данных	0
Угол пикирования вперед при выходе	Нет данных	0	Нет данных	0
Каскады возникают	Нет данных	0	Нет данных	0
20. Большие уши	A			
Процедура входа	Стандартная техника	A	Стандартная техника	A
Поведение во время больших ушей	Стабильный полет	A	Стабильный полет	A
Выход	Самопроизвольный менее чем за 3с	A	Самопроизвольный менее чем за 3с	A
Угол пикирования вперед при выходе	Пикирование вперед 0-30град	A	Пикирование вперед 0-30град	A
21. Большие уши при акселерированном полете	A			
Процедура входа	Стандартная техника	A	Стандартная техника	A
Поведение во время больших ушей	Стабильный полет	A	Стабильный полет	A
Выход	Самопроизвольный менее чем за 3с	A	Самопроизвольный менее чем за 3с	A

Угол пикирования вперед при выходе	Пикирование вперед 0-30град	A	Пикирование вперед 0-30град	A
Поведение сразу после отпускания акселератора при удержании больших ушей	Стабильный полет	A	Стабильный полет	A
22. Поведение при выходе из крутой спирали	A			
Тенденция к возвращению в прямолинейный полет	Самопроизвольный выход	A	Самопроизвольный выход	A
Угол поворота для выхода в нормальный полет	Менее 720 град, самопроизвольный выход	A	Менее 720 град, самопроизвольный выход	A
Скорость снижения при оценке спиральной устойчивости	18		20	
23. Альтернативные методы контроля курса	A			
Поворот на 180 град выполняется за 20с	Да	A	Да	A
Срыв или штопор возникают	Нет	A	Нет	A
24. Любые другие летные режимы и/или конфигурации, описанные в инструкции пользователя.	0			
Режимы работают, как описано	Нет данных	0	Нет данных	0
Режимы подходят для начинающих пилотов	Нет данных	0	Нет данных	0
Каскады возникают	Нет данных	0	Нет данных	0
25. Комментарии тест-пилота				
Comments	Dieser Gleitschirm erfüllt die Mindestanforderungen von EN/LTF D. Nach Auskunft des Herstellers und bestätigt durch unsere Testflüge richtet sich dieser Schirm ausschließlich an sehr erfahrene Wettkampf-Piloten (PWC-Niveau) und ersetzt nicht das Klasse D Standard-Gleitschirmmodell des selben Herstellers.		This glider meets the minimum requirements of EN/LTF class D. According to the manufacturer and confirmed by our own testing this glider addresses highly experienced comp-pilots (PWC level) exclusively and is no replacement for the standard D-class-glider of the same manufacturer.	