

NIVIUK IKUMA 25

ENTRE HOOK 4 ET ARTIK 4, CETTE VERSION B+ DE NIVIUK ÉTAIT ÉVIDEMMENT TRÈS ATTENDUE.

UNE STRUCTURE AXÉE PERFORMANCE

La structure interne est à la fois complexe et allégée. Le profil est maintenu par des diagonales à tous les points d'attache, ce qui est très important lorsqu'on recherche un maintien de la glisse dans toutes les conditions. Mais l'optimisation de la taille de ces cloisons a permis d'éviter le surpoids, sans pour autant utiliser des matériaux ultra-légers. A priori un bon point pour le vieillissement de l'aile. Joncs en Nitinol et mini-cloisons en bord de fuite, Shark nose en bord d'attaque confirment l'objectif de performance. De même, le suspentage dégainé de bas en haut annonce qu'on n'est pas là pour enrouler des perles ! Et quand on a les élévateurs en main, on a vraiment l'impression qu'il manque des suspentes basses... Les élévateurs sont à mes yeux les plus aboutis que j'ai jamais vus : 12 mm de largeur mais avec un élargissement au niveau de l'attache des mousquetons sellette ; les poulies Rostan vert fluo pour l'accélérateur et la drisse de freins sont hyper efficaces, tout est bien fini et offre un maximum d'efficacité. C'est du haut de gamme.

DÉCOLLAGE

Sans vent, l'aile gonfle progressivement avant que la prise en charge n'intervienne. Le ressenti un peu flou sur le début de l'élévation devient franc avant l'arrivée de l'aile au-dessus de la tête. On aurait presque le sentiment que, dans ces conditions, la voile est un peu plus lourde qu'elle ne l'est réellement. Par contre une fois en forme, la portance intervient tout de suite et le décollage est facile.

Avec un vent établi entre 20 et 25 km/h, bien sûr la montée sera plus franche et le ressenti



Elle vient combler le vide entre les Hook 4 et Artik 4.

précis dès le début du gonflage, il faudra alors bien accompagner l'aile pour éviter de se retrouver en l'air plus tôt que prévu.

EXPLOITATION DES ASCENDANCES

Premier vol avec l'Ikuma 25. Le vent de Sud-Ouest est juste établi comme il faut au sommet du Mont Lachat, entre 15 et 20 km/h, ça devrait donc pouvoir tenir en dynamique. Tout de suite on ressent que l'aile est équilibrée, tendue et amortie...
 • **Équilibrée** : pas de mouvement parasite, ça glisse comme sur des rails, on a vite fait d'oublier la voile pour profiter du paysage.

• **Tendue** : l'état de surface de l'aile est parfait, la voile ne saucissonne pas du tout (j'entends par "saucissonner" des mouvements de bouts d'aile d'avant en arrière).

• **Amortie** : tant sur le roulis que sur le tangage, il faudra provoquer volontairement les mouvements pendulaires, et sans cela la voile reste à plat. Si on joue un peu plus dynamiquement à la commande, on aura dans un premier temps l'impression que la voile s'enfoncé mais tout de suite derrière elle restitue de l'énergie vers le haut.

En conditions thermiques, ce ressenti de restitution d'énergie sera encore plus utile. Au

début du premier virage pour enrouler l'ascendance, on sent que l'aile pique un peu et après une ou deux secondes, l'énergie est restituée, rendant le thermique plus généreux qu'il ne l'est ! Une fois installée dans la courbe, le rendement est très efficace et le placement de l'aile est intuitif. L'équilibre général de l'aile se traduit par une efficacité redoutable dans les ascendances.

INFINITY GLISSE

Niviuk n'a pas prévu de terme à l'américaine pour parler de la qualité essentielle de cette Ikuma, à savoir la glisse. Je ne saurais pas vous dire pour quelle raison cette aile glisse et surtout conserve la glisse à ce point. Mais c'est assez étonnant.

Les mesures en air calme, bras hauts (bien que nous savons tous que la masse d'air n'est jamais complètement calme...) indiquent que la voile est au niveau des meilleures EN B et de certaines EN C récentes et même de certaines EN D d'il y a 4 ans. Mais dès que l'on va évoluer dans une masse d'air active (avec du thermique, du vent, des turbulences) l'Ikuma va sortir du lot. Je parlais déjà plus haut de la faculté de cette aile à transformer les mouvements pendulaires en positif. Et bien elle conserve cette capacité en transition. Chaque soubresaut de la masse d'air se transforme en positif. Quand on chemine au relief, cette Niviuk Ikuma est bluffante d'efficacité : la combinaison de l'équilibre général et de cette conservation de la glisse en fait une arme redoutable.

L'accélérateur permet de gagner environ 13 à 14 km/h. En air calme, accélérée à fond l'aile ne consomme qu'1m/s de plus que bras hauts.

SORTIE DU DOMAINE DE VOL

Effectuer des vrilles et des décrochages permet souvent de mieux comprendre les réglages en terme d'incidence sur l'ensemble de la voile. Ces décisions qui sont prises à la conception et ajustées à la mise au point de l'aile vont beaucoup jouer sur la faculté d'une voile à se sortir plus ou moins facilement d'un incident.

Cette Ikuma propose 75 % au centre de la voûte très solide (résistance à la turbulence) avec des bouts d'ailes (25 % restants) plus fragiles. Cela se retrouve dans les configurations suivantes :

• **Frontale** : au moment de la réouverture, le centre de l'aile se reconstruit très rapidement tandis que les bouts d'aile se rouvriront plus tard.

• **Vrille développée** : une fois la vrille installée, le bout d'aile extérieur à la rotation (stab gauche si on tourne à droite) se replie comme une mini-oreille, ce qui ralentira la rotation et favorisera donc les portes de sortie pour le pilote.

• **Décrochage** : au moment de la bascule arrière, le bord d'attaque de la voile est resté relativement aligné. Dans ce cas il sera important de passer par une phase stabilisée de marche arrière pour éviter une reconstruction rapide du profil pouvant favoriser une abattée franche.

• **Fermeture asymétrique** : à 50 %, tout de suite la partie centrale se regonfle, le bout d'aile prendra quelques secondes de plus.

ACCESSIBILITÉ PAR RAPPORT À UNE HOOK 3

Hormis le niveau de performance général supérieur à la Hook 3, cette Ikuma se différencie sur plusieurs paramètres :

- Allongement plus important : il se traduira par une faculté moindre en terme de rayon de courbe dans le thermique. Cela pourra être aussi un facteur de complexité supplémentaire pour la reconstruction de l'aile en cas de fermeture massive. Au décollage elle demandera un peu plus d'expérience.
- Vitesse accélérée supérieure : l'Ikuma est plus rapide de quelques km/h accélérée à fond.

• Gestion de la spirale : l'Ikuma va imposer à son pilote de la réactivité pour sortir de la spirale engagée. Le ressenti est puissant, il faudra contrer à la commande pour sortir et savoir gérer l'énergie emmagasinée. Plus qu'avec une Hook 3.

• Les suspentes sont dégainées à tous les étages sur l'Ikuma, seulement en hautes sur la Hook 3.

• Au niveau de la gestion des incidents de vol, l'Ikuma demandera plus de précision dans le contre afin de gérer l'énergie supérieure à la Hook 3.

• Les bouts d'aile sont un peu plus sensibles aux turbulences.

En bref, cette Ikuma semble plus proche de l'Artik 4 que de la Hook 3. Et donc elle s'adressera à des pilotes ayant déjà un bon bagage technique. Ce n'est pas une EN B que l'on achètera tout de suite après une aile école, à moins de ne pas avoir de métier et de ne faire que voler tous les jours !

QUEL PTV ?

Comme souvent lorsqu'on recherche la performance, il conviendra de se situer en haut de fourchette. Le gain en pénétration reste largement bénéficiaire comparé à la perte en taux de chute. Mais dans ce cas, certains pilotes pourront trouver les commandes un peu trop fermes à leur goût.

CONCLUSIONS

L'Ikuma se positionne directement avec les reines du marché que sont les Rush 4, Mentor 4, Iota... Son équilibre général et surtout le maintien de son profil dans les masses d'air actives lui permettent de conserver un haut niveau de glisse. C'est une aile performante, taillée pour la distance mais elle reste ludique et un peu plus accessible que l'Artik 4.

LES PLUS

- Performances générales.
- Restitution de l'énergie.
- Glisse étonnante.
- Le souci du détail.

LES MOINS

- Fermeté à la commande en haut de fourchette.

NIVIUK IKUMA

DIRIGEANT : DOM CIZEAU
 CONCEPTEUR : OLIVIER NEF
 ASSEMBLAGE : CHINE, USINE NIVIUK
 MISE EN CIRCULATION : AUTOMNE 2015
 GAMME : KOYOT 2, HOOK 4, IKUMA, ARTIK 4, ICEPEAK 8, F-GRAVITY 2, N-GRAVITY 3, TAKOO 3, SKIN.

Taille	21	23	25	27	29
Surface à plat (m²)	21	23	24.5	26.5	29
Allongement à plat	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7
Nombre de cellules	57	57	57	57	57
Envergure à plat (m²)	10.9	11.4	11.8	12.3	12.8
Corde maxi (m)	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7
Longueur cone aux B (m)	6.6	6.9	7.2	7.4	7.8
Poids de l'aile (kg) sans sac	4.4	4.6	4.8	5.1	5.6
Poids total volant (kg)	55-75	65-85	80-100	95-115	110-130
Homologation	B	B	B	B	B
Prix ttc (en euros)	3780	3780	3780	3780	3780

MATÉRIAUX

- Tissus : **Extrados** : Porcher 9017 E25; **Intrados** : Dominico D20DMF-36.
- Suspentage : **Bas** : Aramid dégainé (Edelrid), **Haut** : Dyneema dégainé (Liros)
- Coloris : Orchid, Blueberry, Tulip et Sunrise.

ARCHITECTURE VOILE

- Type de cellules : entre ouverte et demi-lune.
- Renfort bord d'attaque : Joncs Nitinol.
- Bandes transversales : Oui discontinues. • Ouverture de vidage : Oui.

SUSPENTAGE-ÉLÉVATEURS

- Répartition : 2A, 1B+1B' et 2C+Stab. • Etages : 3.
- Branches élévateurs : 3+1. • Kit oreille : Non.
- Liaison suspentes : Maillons inox.
- Poignée de frein : Sangle rigidification cousue au milieu. • Accélérateur : 15 cm

LIVRÉ AVEC

- Sac : Kargo bag en 175 ou 220L.
- Divers : accélérateur, sous-sac, sangle, kit réparation, tee-shirt.

MESURES SOUS LA 25

80 100 Fourchette aile essayée : 80-100 Ptv essayeur : 90

- Charge alaire durant l'essai : 3,7 kg/m²
- Vitesse maxi mains hautes : 38 km/h.
- Vitesse maxi accéléré : 51 km/h.
- Taux de chute mini : 1m/s, effort 3kg.
- Finesse maxi : entre 10.5 et 11, pas d'effort.
- Décrochage : 24 km/h, effort 8 kg.

Les mesures ont été faites Flytec 6030 + sonde Flytec, sellette Evo XC2.

HOMOLOGATION : EN B

Tout en A sauf B en :
 • Rapport en cours de réalisation par Air Turquoise
 Rapport complet sur paratest.com

APPRÉCIATIONS

	* MAUVAIS	** MOYEN	*** BON	**** EXCELLENT	***** PARFAIT
FINITIONS		*****			****
MANUEL DE VOL		nc			****
DÉMÉLAGE		****			****
GONFLAGE SANS VENT		****			*****
PRÉCISION COMMANDES		****			*****
LÉGÈRETÉ COMMANDES		***			*****
MANIABILITÉ		****			*****

JE M'ADRESSE À

LOISIR 1	LOISIR 2	PERFORMANCE	HAUT NIVEAU
SÉCURITÉ PASSIVE MAXIMALE			SÉCURITÉ PASSIVE MINIMALE