

TEST
NIVIUK
IKUMA
23 25



Attendu depuis longtemps dans la gamme Niviuk: une EN B "haut de gamme", une classe très "tendance". L'lkuma se place entre Hook et Artik, en étant assez proche de cette dernière.

PAR CÉDRIC NIEDDU ET SASCHA BURKHARDT

Chez Niviuk, la machine ENC pour partir en cross, c'est l'Artik (qui est sortie dans sa 4ème version en 2015). L'lkuma est censé offrir une EN B haut de gamme, que Niviuk appelle "EN B+" et/ou "Back Country". Ce type d'aile "toujours EN B mais déjà presque EN C" représente clairement une tendance. Niviuk promet une aile permettant de "parcourir les plus beaux cross grâce à un rapport performances-sécurité très élevé", voire "une sécurité passive exceptionnelle à ce niveau de performances." Une autre promesse: "Passion et ambition en total équilibre, avec cette voile sûre et amusante."

Pour accomplir ce cahier de charges, il est logique que Niviuk ait placé toutes les technologies modernes: Shark Nose, joncs en Nitinol, Mini Ribs en bord de fuite. Toujours dans l'ère du temps, l'aile est également allégée, notamment en ajourant les ouvertures dans les cloisons.

L'élévateur a également maigri, et surtout, les suspentes sont "nues" du haut en bas. Les poulies de l'accélérateur sont très efficaces, mais paraissent presque surdimensionnées sur ces fines sangles. Sur les élévateurs des C, donc sur les "arrières", on trouve une poignée de pilotage: on voit que cette aile s'adresse aux pilotes de cross (aussi).



Photo : V. Burkhardt

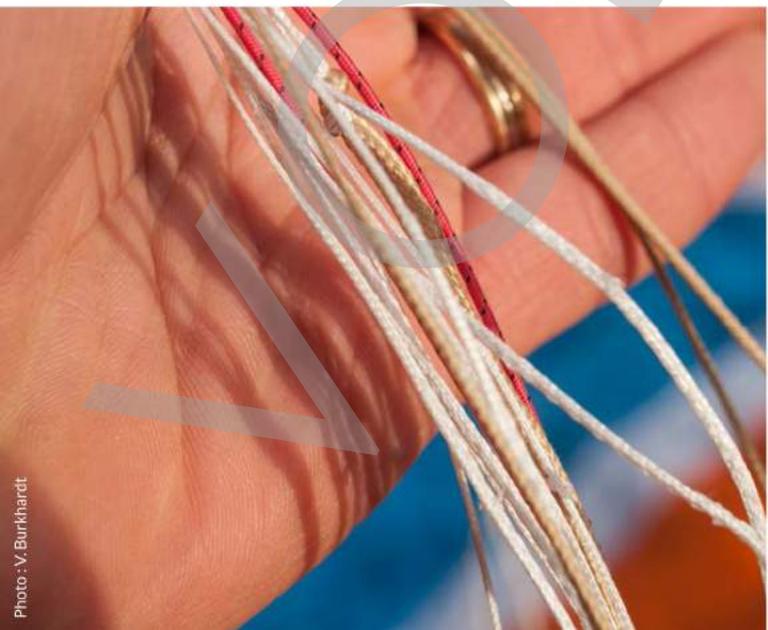
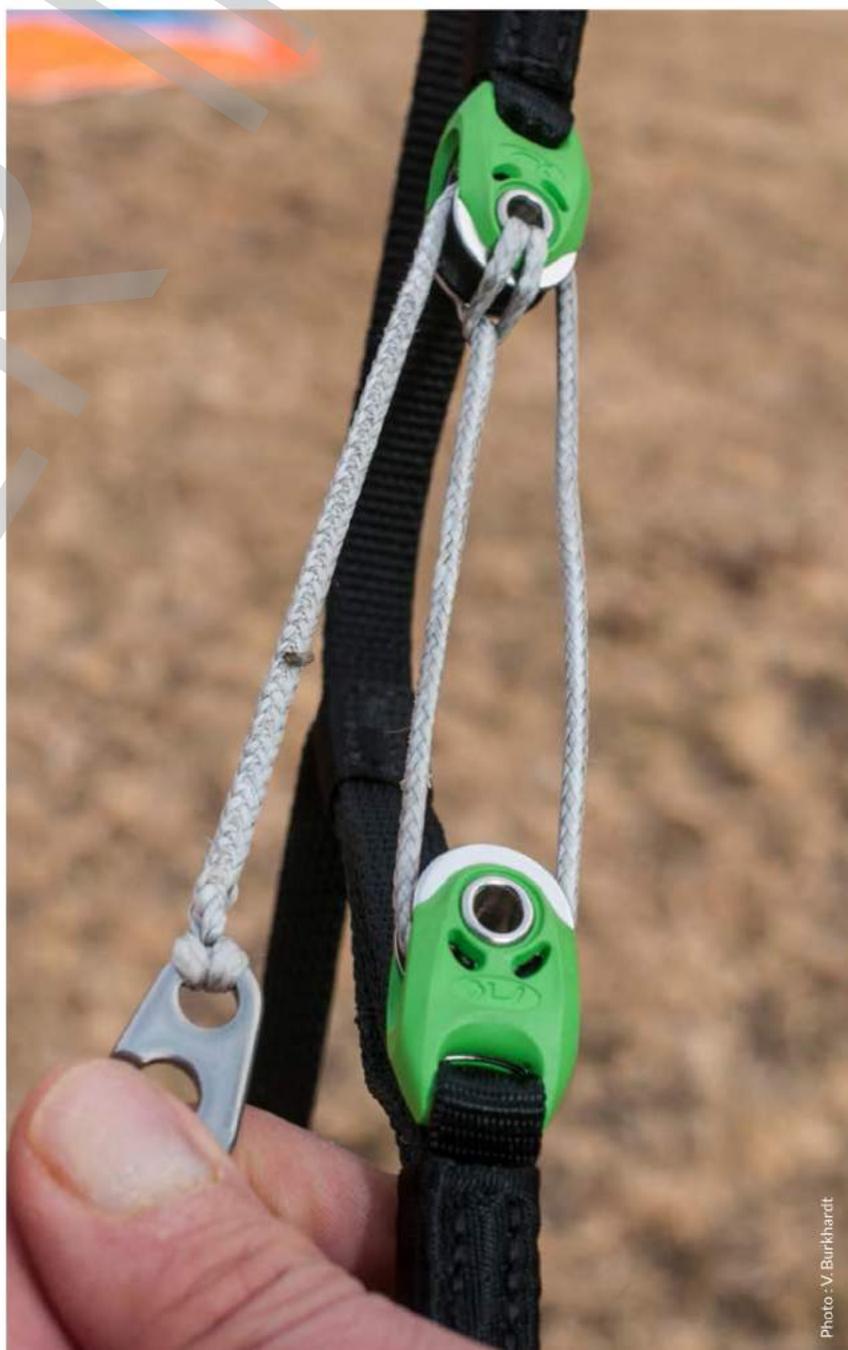


Photo : V. Burkhardt



Technique classique ayant sans doute contribué à l'excellente maniabilité de cette aile : le système raccourcit le bord de fuite à la sollicitation des freins.

En bas : élévateur amaigri avec des poulies efficaces pour l'accélérateur. À noter la poignée de pilotage sur les C. Niviuk utilise un mix de matériau inhabituel pour le suspentage : les suspentes basses en Aramide sont toutes dénudées, sauf sur quelques centimètres au niveau du maillon.



Pour les nouveau-venus dans le monde du cross : sur les ailes plus pointues du style EN C / EN D, on pilote souvent aux arrières, notamment pour les petites corrections en transition, afin de ne pas "freiner" la performance.

GONFLAGE ET DÉCOLLAGE

L'Ikuma monte bien, mais elle manque un peu de présence au début du gonflage, le pilote ne la sent pas comme "un bloc". Mais dès qu'elle arrive au-dessus du pilote, elle est très solide. Face à la voile sur un décollage avec du vent turbulent, elle peut travailler un peu sur les bouts d'ailes, normal. En tout, c'est une aile qui a un bon comportement au décollage, et elle porte rapidement. En présence de vent fort, elle peut même porter un poil trop rapidement si le pilote ne fait pas attention.

VOL DROIT

L'aile glisse très bien, c'est même étonnant comme elle est compacte et équilibrée. L'Ikuma traverse tranquillement les turbulences et transforme les mouvements "en positif". Bien qu'évidemment, elle peut tout à fait fermer une oreille dans une turbulence si l'on ne la retient pas à la commande extérieure, mais elle reste presque toujours particulièrement efficace. Est-ce que cet équilibre et ce bon rendement sont dûs à une bonne implantation du Shark Nose? On ne peut pas le savoir, mais le résultat y est. Sa performance réelle dans de l'air mouvementé la place effectivement proche de l'Artik, tout en restant très sage. Au niveau vitesses, Cédric a mesuré environ 38 km/h / 51 km/h sous la 25 avec un PTV de 90 km/h.



Les oreilles sont efficaces.

EN VIRAGE

Dans une première partie du débattement, l'aile tourne relativement à plat, mais en étant toujours très précise, malgré le débattement relativement grand. Dès qu'on freine un peu plus, elle met nettement le roulis aussi. Il faut dire que la partie "amusante" du cahier des charges est sans aucun doute parfaitement atteinte: la précision du pilotage et la réactivité sont vraiment une réussite, surtout si l'on intègre bien le travail à la commande extérieure. En 360°, elle part conformément à sa maniabilité assez vite et assez fort et demande une gestion éclairée de cette phase de vol.

GESTION HORS DOMAINE DE VOL

Cette aile ne présente pas de mauvaises surprises, mais demande une plus grande précision aux commandes afin de gérer son énergie, qu'une aile "low EN B". Bien qu'elle soit plus accessible qu'une Artik, l'Ikuma n'est pas destinée aux pilotes sortie d'école.

CONCLUSION

Sa maniabilité, son côté ludique et le bon équilibre de l'aile dans la turbulence permettent de tirer facilement un maximum de performances de cette EN B+. Les promesses du cahier de charges sont clairement atteintes, et même de manière assez étonnante. ☺

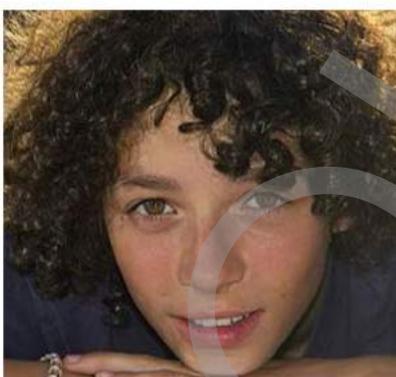
Photo : V. Burkhardt

IKUMA - DONNEES CONSTRUCTEUR					
Constructeur : Niviuk - http://www.niviuk.com Mail : info@niviuk.com					
ANNÉE SORTIE	2015	2015	2015	2015	2015
TAILLE	21	23	25	27	29
CELLULES	57	57	57	57	57
SURFACE A PLAT [m²]	21	23	24,5	26,5	29
SURFACE PROJÉTÉE [m²]	17,83	19,53	20,75	22,44	24,56
ENVERGURE À PLAT [m]	10,94	11,45	11,82	12,29	12,86
ENVERGURE PROJÉTÉE [m]	8,72	9,13	9,42	9,8	10,25
ALLONGEMENT À PLAT	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7
ALLONGEMENT PROJÉTÉ	4,26	4,26	4,26	4,26	4,26
CORDE MAXIMALE [m]	2,33	2,44	2,52	2,62	2,74
HAUTEUR SUSPENTAGE [m]	6,67	6,98	7,2	7,49	7,83
NOMBRE/LONGUEUR SUSPENTES [m]	164/220	164/230	164/238	164/247	164/259
PTV [kg]	55-75	65-85	80-100	95-115	110-130
POIDS DE L'AILE [kg]	4,4	4,65	4,85	5,15	5,6
HOMOLOGATION	EN/LTF B+				
Tissu	S9017-E25 38 g/m² Dokdo N20DMF 35 g/m²				
PRIX [€]	3800	3800	3800	3800	3800



Photo : V. Burkhardt

AUTRES AVIS SUR L'IKUMA : DEUX JEUNES PILOTES



Valentin Gilet, 16 ans, pilote à la sections sportive du lycée de Font Romeu, vole depuis près de trois ans, env. 200 vols (env 100 h). Il a essayé plusieurs ailes comme la Rush et la Rook, avant d'acheter une Ikuma en remplacement de son Epsilon 6.

"L'Ikuma est vive et agréable à piloter, elle a un bon rendement en virage. Elle répond bien à la commande extérieure. Son plané est très bon pour une aile de cette catégorie, bien que je trouvais la Rush un peu plus performante. En revanche, l'Ikuma est plus plaisante à piloter. Par ailleurs, elle transmet beaucoup d'informations, elle "parle beaucoup". En 360°, elle engage fort."



Alix Boudon, 16 ans, pilote à la section sportive du lycée de Font Romeu, vole depuis trois ans, env. 150 vols /108h de vols. Il a fait 6 vols (durée totale 5 h avec l'Ikuma 23) en vue d'un achat. Finalement, compte tenu de son niveau, ses coaches lui ont conseillé l'achat d'une Artik 4, mais il garde un très bon souvenir de l'Ikuma:

"Comparé à d'autres EN B +, elle offre plus de ressenti, elle indique mieux les petites bulles. Elle offre un pilotage très homogène et excellent plané. Accélééré, le bord d'attaque restait très solide. Personnellement, pour les thermiques généreux, j'ai toujours volé avec un tour de frein autour des doigts pour retrouver le point dur un peu plus haut et lui donner de l'angle dans les virages. Dans les conditions faibles en revanche, sans tour de frein, elle m'a permis d'apprendre à assagir ma technique de virage et à tourner plus à plat qu'avant. Dans les 360°, c'est une aile qui mord bien le virage, ça peut même être impressionnant."