



# NIVIUK IKUMA

## La performance à portée de main

Chez Niviuk, quatre ailes sont sorties depuis l'été passé et la Peak 4, dont cette Ikuma en « B sport ». On s'aperçoit de plus en plus que ce niveau B sport correspond assez bien aux pilotes réguliers et expérimentés qui veulent voler avec un caractère d'aile de performance, tout en gardant des réserves d'accessibilité.

**D**epuis 2005, année de création de cette marque active, Niviuk n'arrête pas de nous surprendre et particulièrement ces derniers temps, avec beaucoup de nouveautés. Avec cette Ikuma, le résultat est encore une (bonne) surprise. Niviuk était en effet un peu en reste par rapport à la concurrence sur le créneau « B sport » avec une Hook 4 en B, puis directement une Artik 4 en classe C. À la coupe Icare 2015, Niviuk nous avait présenté cette nouveauté sur ce nouveau créneau, avec un nom encore non usité dans la gamme, l'Ikuma.

Aujourd'hui, l'Ikuma a déjà avalé pas mal de kilomètres sur les différents continents où la neige n'a pas fait fureur. Sur les forums, elle fait parler d'elle: « *C'est vraiment une B cette voile?* ». Donc comme



Aucun doute, l'Ikuma est une très belle aile, compacte et racée... Bord d'attaque et état de surface absolument exceptionnels

souvent à l'arrivée d'une nouvelle Niviuk, comme pour les marques majeures, effervescence, questionnements, surprise... Votre magazine préféré et moi-même avons reçu deux Ikuma en tailles 25 et 27 pour faire cet essai (et pour que je puisse comparer les deux à différentes charges!). Vous êtes bien assis? Alors partons découvrir ce nouveau jouet qui fait tant causer.

### LES PLUS

- Gonflage facile, intuitif, prise en charge rapide
- Glisse excellente face au vent
- Montée en thermique
- Performances en transitions, y compris accéléré au 1<sup>er</sup> barreau
- Solidité en turbulences

### LES MOINS

- Commandes un peu fermes en PTV maximum
- Signer un chèque après essai?

## Présentation

L'excellent sac Niviuk n'est plus à présenter, on ne reparle pas des nombreux accessoires (prenez l'essai récent de la Hook 4), passons directement à la voile. L'Ikuma est dotée du fameux bord d'attaque à joncs Nitinol (un alliage de titane, léger, quasi indestructible et à « mémoire de forme », maintenant adopté par quasiment toutes les ailes de la marque, de la nouvelle Koyot 3 école aux ailes de compétition, et même dans la Skin mono-surface). D'ailleurs, je retrouve la même découpe de bord d'attaque que sur la Hook 4, que j'avais appelé « baby shark ». Nous retrouvons les incontournables DRS (Drag Reduction Structure) qui produisent un bord de fuite très fin et propre, avec parfait maintien de celui-ci. Coutures sans défauts, l'état de surface sera excellent en intrados et extrados, tout comme la finition des élévateurs et leurs poulies à billes vert fluo. Le suspentage est en « 3 lignes et demi » avec une subdivision pour 4 rangées d'ancrages sur l'aile sur les 2/3 centraux. Le tissu est en Porcher 38 g/m<sup>2</sup> pour l'extrados et du Dominico 36 en intrados, donc du costaud.

Le suspentage est entièrement dégainé, perso, je n'adhère pas sur cela car j'estime qu'en B, cela ne sert pas à grand-chose vu le surcroît d'attention à apporter ensuite au niveau abrasion. Je reconnais cependant que les suspentes basses sont du gros Edelrid en aramide-kevlar avec protection UV, elles ne vont donc pas s'user rapidement.

Pour terminer cette rapide présentation, les élévateurs sont dotés d'une poignée type compétition pour la piloter aux C pendant vos transitions.

## Et c'est parti

Au niveau du décollage, on est encore une fois dans la même lignée Hook 4 et Peak 4, c'est-à-dire une machine qui ne « shoote » pas, avec une montée régulière sans point dur, demandant juste une légère tempo et un peu d'accompagnement vers la voile pour éviter la prise en charge très rapide de l'aile (d'ailleurs très appréciable sur des décos sans vent). L'Ikuma se place toute seule au-dessus de la tête, on est bien là avec du niveau B, donc facile. Dos voile, la montée demande une présence à l'élévateur pour accompagner l'aile au zénith mais là encore, c'est facile et léger. Une fois en vol, ça glisse efficacement et ça surprend, le virage est comme on le retrouve

sur l'ensemble des Niviuk: facile, agréable et intuitif. Là où l'Ikuma révèle son potentiel et crée une vraie surprise, c'est dans l'ascendance thermique où elle met tout le monde d'accord... J'ai pu voler en compagnie de nombreuses autres ailes allant de B à D pendant mes vols d'essai et je peux dire que les extrados sont jolis... Vous laissez la voile se placer dans le thermique, vous tournez et ça monte tout seul, c'est magique. Je trouvais déjà l'Artik 4 assez magique quand je volais avec la saison passée mais là, c'est encore mieux, l'Ikuma c'est un rail qui ne bronche pas, du fait de son niveau B quand même plus compact et facile.

Autre vraie surprise, la glisse au premier barreau d'accélérateur... On est bien au-dessus d'un bon 10 de finesse avec une vitesse de croisière très confortable de 45 km/h pour ce premier barreau. J'ai retrouvé les perfs de l'Artik 4, avec juste un peu moins de potentiel vitesse. Au niveau vitesse max, on est autour des 52 km/h contre 56 pour l'Artik 4, cela confirme donc bien leurs différences, relativement étroite quand même.

## Amusons-nous

L'Ikuma est une aile de niveau B, typée « sport », sa fonction première et comment elle a été conçue est de vous faire monter vite en thermique, pour vous emmener efficacement dans les contrées lointaines du jour. Mais son caractère joueur permet de s'amuser suffisamment en soaring ou même pour envoyer un peu. Son allongement de 5,7 qui est un des plus importants en comparaison de ses concurrentes comme Rush 4, Mentor 3 ou Iota, lui procure malgré tout, et je dis ça après l'avoir bien pratiquée, une sécurité passive très aboutie.

En wing-over, l'Ikuma monte haut mais attention de bien tenir le bout d'aile quand même. En 360 cadencés et engagés, la voile se comporte bien, ça centrifuge modérément et dès qu'on relâche, ça sort avec une abattée modérée, à temporiser légèrement.

Une aile de caractère typée cross, adaptée pour apprendre à sortir des sentiers battus.

DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR					
Tailles	21	23	25	27	29
Surface à plat (m <sup>2</sup> )	21	23	24,5	26,5	29
Envergure à plat (m)	10,94	11,45	11,82	12,29	12,86
PTV (kg)	55-75	65-85	80-100	95-115	110-130
Allongement	5,7 à plat				
Métrage suspentage total (m)	220	230	238	247	259
Nbre de cellules	57				
Poids de l'aile (kg)	4,4	4,8	5	5,3	5,7
Homologation	EN/LTF B				
Prix public TTC	3780 euros				
<b>Niviuk Gliders</b> C. del Ter 6, Nave D, SP-17165 La Cellera de Ter, Girona (Espagne) +34 (0)972 422 878 info@niviuk.com www.niviuk.com Représentation France: Michaël Georges, +33 (0)6 08 17 68 48 nkfrance@niviuk.com					

RÉCAPITULATIF DES MESURES ET COMPORTEMENTS	
Modèle et taille testée	Niviuk Ikuma 27
PTV pilote	109 kg
Charge alaire	4,05 kg/m <sup>2</sup> (forte)
Température moyenne	20 à 25°
Altitude décollages	entre 30 m et 2100 m (parapente itinérant au Maroc...)
Vitesse moyenne stabilisée bras hauts	39 km/h
Vitesse moyenne stabilisée accéléré	45 km/h confortable au 1 <sup>er</sup> barreau, 52-53 km/h à 100 % d'accélérateur
Décrochage	24 km/h pour la phase parachutale, puis décrochage à 21 km/h dans le débattement au réglage d'origine. Effort certain et bonne sensibilité au départ en décrochage
Comportement spirale	stable, effort à la commande peu important, sort seule après un tour sans abattée significative (mais les sorties spirales sont à piloter comme avec toutes les ailes)
Lacet et/ou roulis inverse	insensible
Oreilles	Vz négative - 2.3 m/s, réouverture à assister parfois après lâché de l'élévateur
Inversions de virage	< 2,5 s, très manœuvrante
Vz moyennes stabilisées	1.15 à 39 km/h, 1.3 à 45 km/h, 2.1 à 52 km/h
Finesses moyennes stabilisées	9.5 à 39 km/h, 10 + à 45 km/h et encore 9 - à 52 km/h
Sellette	Supair Altix 2, donc pilote assis
Instruments	Flytec 6030 avec sonde de vitesse dédiée



**TEST**

Niviuk Ikuma

TECHNIQUE DE CONSTRUCTION	
Marque et modèle	Niviuk Ikuma
Designer	Olivier Nef et team de développement Niviuk
Fabrication	Ateliers Niviuk, Chine
Construction détaillée et matériaux	
Type de cellules	57 cellules dont 12 fermées en bouts d'ailes, suspendées par groupes de 3
Renforts aux nez de cloisons	Joncs en Nitinol insérés dans un fourreau à 1/2 centimètre du bord d'attaque pour éviter une usure prématurée du tissu
Structure interne	Étais diagonaux. Fine bande de renfort au centre sur toute l'envergure. Mini-bandes de renforts au centre sur ABC et sur chaque demi aile en ABC
Bord de fuite	Mini-cloisons (DRS, Drag Reduction Structure) pour affiner le bord de fuite. Freinage très propre
Tissu	Extrados en Porcher Skytex 9017 E25A 38 g/m <sup>2</sup> . Intrados en Dominico Dokdo N-20 DMF 36 g/m <sup>2</sup> . Diagonales en Porcher Skytex 9017 E29A 32 g/m <sup>2</sup>
Suspente, matériaux et observations	Tout dégainé, en aramide-kevlar (Edelrid) avec protection UV en suspentes basses et intermédiaires. Liros DC (Dyneema) en parties hautes
Principe et ramifications	En « 3 lignes et demi » et 3 étages. Ramifications 1 / 2 / 2 ou 3 (1 / 2 / 3 / 2 au centre)
Répartition des suspentes basses	2 A, 1 B + 1 B', 2 C + stabilo
Ouverture de nettoyage aux stabilos	Oui
État de surface	Excellent
Élévateurs	
Branches	3 branches en Kevlar Cousin, sangle étroite de 12 mm
Repères colorés	Oui (vert pour les A). Couleurs sur les protections basses des suspentes
Dispositif oreilles	Non
Renfort au mousqueton sellette	Oui
Blocage des suspentes sur maillons	Pièces plastique dans maillons, avec inscription-logo NK
Accélérateur	Oui, fixation gainée des poulies à billes Ronstan
Poignées de commande et freins	
Fixation et tenue	Aimant à encastrement inscription NK. Tenue suffisante
Appui	Barre semi-souple
Émerillon	Oui
Ancrage des freins	Tenseurs, plusieurs sur l'ensemble du bord de fuite
Spécificités, innovations	Joncs en Nitinol en bord d'attaque
Remarque particulière	Très belle réalisation générale, beaucoup de soin
Appréciation de la construction	★★★★
Sac et accessoires	
Forme	Sac Kargo-Bag 175 l robuste et très bien fini. Renfort étanche en bas
Volume	Important, parfaitement réglable
Dessus de sac	Oui circulaire
Poches	Oui, deux sur chaque côté
Ceinture ventrale	Oui, non amovible
Portage	Confortable, nombreux réglages
Accessoires	Sac interne, sac à élévateurs, accélérateur, sangle de compression avec incrustations Niviuk en relief
Appréciation de la construction	★★★★
★★★★ le top, ★★★ très bon, ★★ peut mieux faire	



Les joncs en Nitinol, hérités des ailes de compétition de la marque. Matériau souple et léger « à mémoire de forme », ils sont bien sûr insérés dans de solides fourreaux.



Émerillons et poulies Ronstan aux couleurs Niviuk, du beau matériel !



Suspentes Aramide en bas, Dyneema en haut. Des élévateurs fonctionnels irréprochables, notez les poulies et la poignée de pilotage sur les C.

En décrochage aux élévateurs B, l'Ikuma est comme toutes les 3 lignes, elle accepte de les faire mais on sent bien que ce n'est pas son truc... Ça dandine et c'est surtout très physique, je ne recommande pas cette manœuvre. Niviuk préconise d'ailleurs la suspente 3B2 (voir manuel) pour obtenir une descente sur trajectoire plus rapide, en gardant le premier barreau d'accélérateur sous le pied.

Quant aux oreilles, l'Ikuma les fait assez bien, je trouve, si toutefois on ne cherche pas à en faire des très grandes car dans ce cas, la voile se met à flapper et perd pas mal de vitesse.

En décrochage, la voile prévient et ne provoque pas une bascule importante. La reconstruction du profil est facile en accompagnant bien la sortie.

### En vol de performance

C'est dans ce domaine, comme dit précédemment, que l'Ikuma dévoile tout son caractère et son potentiel. Sa finesse et sa capacité à glisser face au vent la rendent redoutable auprès de ses concurrents...

J'ai pu voler avec des Artik 3 et 4 ainsi qu'en comparaison de beaucoup d'autres ailes, tous les pilotes étaient impressionnés par ses performances et capacités. Incontestablement, une des meilleures voiles de ce créneau B sport.

En thermique, elle en a aussi agacé plus d'un, y compris avec Isa, une fille du Airone Girls Team qui vole avec une 21, et comme elle est toujours au-dessus, forcément, elle énerve souvent ! Vous avez envie de voler loin et serein ? Je vous invite tout simplement à l'essayer.

### Conclusions, et pour qui ?

L'Ikuma est une voile performante, assez facile et accessible dans sa catégorie. Son pilotage requiert toutefois un niveau d'environ 60 heures par an minimum, si on veut en profiter à 100 %. Question taille, je vous conseille de ne pas être tout en haut de fourchette car vous pourriez trouver les commandes un poil fermes. J'étais à un PTV de 102 kg sous la 25 (80-100 kg) et de 109 kg sous la 27 (95-115 kg), mon rendement en thermique et plaisir étaient bien meilleurs sous la 27, sans discussion. ●