

NIVIUK PEAK 3

LA FIRME ESPAGNOLE A LE VENT EN POUPE, GRÂCE À SES LOCOMOTIVES ICEPEAK 6 (EN D MID), ARTIK 3 (EN C MID) ET HOOK 3 (EN B MID). C'EST AVEC JUBILATION QUE JE DÉCOUVRE LA TOUTE NOUVELLE **PEAK 3**, AILE DE CROSS EN D, DE 6,5 D'ALLONGEMENT...

Au toucher, on trouve de la latte souple un peu partout dans la voile : l'aile arrive donc pliée en longueur, conditionnement nécessaire pour respecter ces renforts. Déroulée au sol, la **Peak 3** révèle un superbe bord d'attaque, intégrant le shark nose le plus marqué jamais rencontré : une véritable marche d'escalier, constituée de 2 lattes contraintes, avec en son creux les bouches étroites, bien décalées de l'arrondi du profil, en intrados. Voilà qui impose du respect : on est dans le domaine de la haute couture de précision, avec une aile peaufinée dans les moindres détails ! Renforts adhésifs aux endroits fragiles, mini-ribs en bord de fuite, freinage à anneau qui tire sur l'extrados, générant la pince et sa traînée sur l'intrados, lattes longues contraintes non seulement en bord d'attaque, mais aussi sur le profil de bien des cloisons. Le suspentage est sophistiqué, très fin (freinage diamètre de fil à coudre), en 2 lignes réparties sur 3 élévateurs. Tout est épissuré et cousu. En transparence, au premier gonflage, l'aile laisse apparaître sa structure, intégrant de multiples bandes transversales (dont une très grosse sur les A), ainsi que des bandes internes inter rangées. Les diagonales sont ourlées en bord d'attaque. Sur l'élévateur C, coure une poignée bien en forme pour un pilotage accéléré aux arrières.

J'accroche vite une sellette et m'en vais jouer en statique. Aucune difficulté d'écopage malgré les petites bouches décalées, pas de tendance outrancière à dépasser, mais une réelle puissance en fin d'élévation, quand l'aile arrive sur la tête : peu de risque de mas-

quer du bord d'attaque, mais un peu de doigté sera nécessaire pour tempérer l'envol. L'aile se manœuvre cependant fort bien asymétriquement aussi, signe d'un bon équilibre entre allongement et cohérence du bout d'aile. Dans le vent fort, il faut

s'avère généreux, bien que sinueux de forme. L'aile mord, va de l'avant et ne nécessite pas de relance. La cohésion de la voûte est magnifique et l'aile tourne d'un bloc, en inclinant peu, avec un rendement évident. La communication est

nuage, Bruce Goldsmith sous sa Tala (EN C), et Anthony Green (plus souvent à l'envers, jamais à plat) en mise au point au Chalvet. Je file pour un plané en ligne droite de plus de 10 km, à balayer la plage de vitesse. La **Peak 3** m'affiche... 62 km/h ! et je suis dans un fauteuil (allongé certes), freins bien relâchés, et mains en place sur les poignées de pilotage aux B. L'aile est sur un rail. En tout cas, des ailes D que j'ai testées jusqu'alors, c'est la plus stable. Bluffant.

Le meilleur des compromis actuels pour une EN D. Un bijou.



PHOTO NIVIUK.

dra calmer la puissance par un dosé judicieux de l'impulsion de gonflage, un franc repositionnement sous la voile, et une temporisation parfois appuyée. Le décollage est une formalité en conditions légères, la **Peak 3** trace la route, remarquablement stable en position mains hautes, malgré une sellette un peu sensible en roulis. Ça sent l'aile qui a des watts sous le pied. La trajectoire est tendue, l'accélérateur fait vrombir l'aile qui prend de suite 10, puis plus de 20 km/h en butée de poulie ! Raaah, lovely... Il est tard, déjà 19h pour ce premier vol, mais le thermique que la **Peak 3** trouve,

claire : pas de coups de raquette du bout d'aile, mais une véritable douceur, légèreté dans la commande, appuyée par quelques coups aux fesses, soulèvements marqués et évidents du côté noyau du thermique. Le freinage semble d'abord un poil flou sur le tout début, puis le point de contact le plus communicant apparaît au bout de 20 cm de frein. Le touché de voile est ouaté, léger. La sensation de piloter du bout des doigts (et des fesses) prend ici son sens le plus pur. Hallucinantes conditions du soir qui me propulsent à plus de 3100 mètres, où je retrouve, au

Attention cependant : La **Peak 3**, comme toutes ces ailes top perfo, affiche une réelle solidité accéléré. Mais, car il y a un mais, sur les fermetures ainsi accéléré, la voile peut masquer massivement. La lecture du PV d'homologation est sans équivoque : beaucoup de C, et un D en asymétrique 75 % accéléré... donc aile réservée aux pilotes experts, en forme, et bien réveillés ! Sur les asymétriques amples, la **Peak 3** cravate volontiers, et il faudra absolument décravater rapidement (suspente extérieure sur l'élévateur C : un code couleur différent aurait été une bonne idée), tout en préservant un équilibre fin. Cette remarque vaut pour toutes les ailes : il ne faut pas accepter de laisser dégénérer une cravate en autorotation. D'autant que ces parapentes, passés quelques tours, mettent vraiment à mal la tête du pilote, qui risque l'évanouissement (et de fait, l'impossibilité de tirer le secours !). Ce n'est pas pour rien que la FAI impose cette année 2 parachutes de secours, à l'accès évident, sur les ailes de course, et que les constructeurs de harnais confirment leur matériel au G-trainer, pour vérifier la facilité de préhension et d'ex-

JE M'ADRESSE À

PILOTE DÉBUTANT

PILOTE RÉGULIER

EN A

EN B

EN C

EN D

HORS EN



