

Par Jérôme Canaud ([www.wingmaster.top](http://www.wingmaster.top)).  
Photos Pascal Boulgakoff.

Chez Niviuk, les Hook sont les ailes intermédiaires. La marche vers les catégories supérieures. Ou la compagne de tous les jours pour ceux qui veulent simplement « voler sûr et efficace », sans se sentir brimé pour autant.

**NIVIUK**

## Hook6

### Gros potentiel et efficacité

Construites exactement comme les modèles de compétition de la marque, cela se sent dans ce que ces Hook amènent en confort de vol, performances possibles et capacités dans l'aérogologie.

#### Présentation

Niviuk nous propose ici la 6<sup>e</sup> génération de la Hook, le modèle qui a toujours été présenté comme se positionnant en « B access ». Il est encadré dans la gamme entre la Koyot (la 5<sup>e</sup> du nom va apparaître bientôt) et l'Ikuma 2, EN B également mais de type B sport.

Comme les autres ailes placées de part et d'autre, elle est déclinée en version légère. C'est la Hook 6-P (comme Plume), homologuée EN A (sauf la taille 20 qui reste en EN B). Plutôt A+ ou « haut » de catégorie quand même, ce qui est logique.

La taille 26 que j'ai testée faisait 4.8 kg, c'est plutôt léger. Ce poids descend à 3.95 kg avec la version Plume.

Concernant la Hook 6 classique, les 6 tailles disponibles, de 20 à 31 m<sup>2</sup>, couvrent des PTV de 55 à 135 kg. Pour la Hook 6-P, nous en avons 5 jusqu'à 28 m<sup>2</sup> et un PTV de 120 kg.

Ces ailes adoptent le nouveau look des voiles Niviuk, élégant et sportif. La Hook 6 est proposée en 4 couleurs de série (2 pour la Hook 6-P), il est aussi possible de choisir des décorations personnalisées, via la palette disponible sur le site web de la marque.



La Hook 6 en vol le long des falaises de Saint-Hilaire-du-Touvet. Pour une intermédiaire EN B, tendance « access » à la catégorie, elle offre une allure racée ! La sellette est la nouvelle Arrow de la marque. Photo de Pascal Boulgakoff, à qui nous devons aussi le reportage Flying-Light, plus loin en page 50.

La voile est livrée avec sac de portage Niviuk Kargo, le sac interne et un kit de réparation. D'autres accessoires sont optionnels et au choix du pilote (chaussette de pliage NKare par exemple).

Je recommande la lecture des documents en téléchargement sur le site Niviuk pour chaque modèle. C'est très complet (matériaux, plans de suspentage, homologations). Il y a un tableau intéressant sur les incidences en charge alaire de chaque taille selon le PTV.

Et également un manuel de pliage de l'aile en fonction de l'utilisation d'un chaussette-bag, ou du sac interne.

#### Construction

On retrouve toute l'expérience de Niviuk avec partout une superbe finition. Des joncs en Niti-

nol maintiennent bien ouvert et en forme le bord d'attaque. Les élévateurs, en sangle Kevlar de 12 mm, ont été affinés en largeur par rapport à la Hook 5, les attaches de freins sont à encastrement et aimantées.

On notera des mini-ribs de bord de fuite à couture interne, une première dans cette catégorie de voiles chez Niviuk. Encore un point de plus pour intégrer ce qui se fait de mieux, question fabrication.

Le tissu est tout en Dominico Dokdo, de 40 et 36 g/m<sup>2</sup> (du Dominico 32 g/m<sup>2</sup> et du Porcher Skytex 27 en intrados de la Hook 6-P).

Le suspentage bas est de provenance Tejjim (Japon), tout est gainé, sauf les parties hautes du rang C. On remarquera une optimisation de leur charge et emplacement, l'ensemble est très épuré.

#### > Conditions du test

À Saint-Hilaire-du-Touvet, au mois d'octobre. Environ 3h30 sous la voile en plusieurs vols. Thermiques et balistiques d'exploration des comportements. Conditions plutôt calmes d'automne, petits thermiques à ne pas lâcher.

Taille testée, la Hook 6 en 26 m<sup>2</sup> (homologuée pour 80-105 kg), PTV du test à 94 kg. Essayée avec sellette assise à planchette, et également en cocon light.



En virage fin et petits thermiques, la Hook 6 nous montre sa structure et le regroupement de ses ouvertures, par groupes de deux et trois au centre. Aucun doute, les pilotes d'aujourd'hui qui disposent de telles ailes pour élargir leurs horizons, ont de la chance.

## Mise en l'air

Le gonflage sans vent est régulier, homogène en tenant les élévateurs A centraux. Le bord d'attaque bien en forme monte progressivement, sans point dur. Je n'ai pas pu essayer dans du vent fort au vu des conditions aérologiques de la période (automne).

Si le suspentage est neuf, une attention est nécessaire sur les parties hautes de celui-ci, qui s'accrochent un peu entre elles.

## En vol

Dès que l'on quitte le sol, la première impression, c'est qu'il y a de la glisse... En tout cas, beaucoup pour la catégorie. C'est performant, le taux de chute est très bon en milieu de fourchette de poids. Le bord d'attaque, harmonieusement tendu, génère une belle efficacité.

Je n'ai pas senti d'excès de mordant vers l'avant, ou trop d'énergie venant de la voile, c'est plus feutré que sur l'lkuma par exemple. Tout est bien dosé. Et pas noté non plus de mouvements vers l'arrière dans les soubresauts aérologiques. Ce sera donc une aile efficace le long du relief, en cheminements.

En transitions avec l'accélérateur, j'ai ressenti un poil de roulis, qui s'entretenait. Cela peut venir de la sellette et ce n'est pas gênant.

Cela peut être surprenant que je parle vraiment de performances sur une aile destinée à un aussi large public qui sera éventuellement en phase de progression, mais c'est bien le ressenti que j'ai eu avec cette voile. Cela m'amènera d'ailleurs à une réflexion plus générale.

On retrouve cette performance avec une belle plage de vitesse à l'accélérateur, efficace, supérieure à 12 km/h, et d'environ 12 km/h en ralentissement possible aux freins.

Gros plan sur les fins joncs en Nitinol, que l'on va retrouver en page suivante.

## DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR

Tailles disponibles	20	22	24	26	28	31
Surface à plat (m <sup>2</sup> )	20	22	24	26	28	31
Envergure à plat (m)	10,3	10,8	11,28	11,74	12,18	12,82
Allongement à plat	5,3					
Nombre de cellules	47					
PTV homologué (kg)	55-70	60-80	70-92	80-105	95-120	110-135
Poids de l'aile (Hook 6, kg)	3,97	4,2	4,5	4,8	5,1	5,5
Poids Hook 6-P (kg)	3,15	3,4	3,68	3,95	4,3	-
Homologation Hook 6	EN/LTF B					
Homologation Hook 6-P	EN/LTF B	EN/LTF A				-
Prix public TTC Hook 6 (euros)	4 030	4 070	4 110	4 150	4 190	4 250
Prix Hook 6-P (euros)	4 220	4 260	4 300	4 340	4 380	-

Concernant la Hook-6, quatre combinaisons de couleurs sont proposées en standard (principale pourpre, gris foncé, rouge, jaune-vert) et deux pour la Hook 6-P (orange ou bleu clair). Palette de personnalisation des 2 versions sur le site de la marque, [www.niviuk.com](http://www.niviuk.com).

Représentation Niviuk en France :

Michaël Georges,  
+33 (0)6 08 17 68 48  
[nkfrance@niviuk.com](mailto:nkfrance@niviuk.com)  
[www.niviuk.com](http://www.niviuk.com)



**Conception :** team de développement Niviuk, dirigé par Olivier Nef.

**Fabrication :** ateliers Niviuk (Vietnam).

**Matériaux Niviuk Hook 6 :** tissu Dominico Dokdo 40 g/m<sup>2</sup> en bord d'attaque, Dokdo 36 g/m<sup>2</sup> en extrados et intrados. Suspentage gainé, principalement en Tejjim et Aramide Edelrid séries A-8000 U sur les 3 étages. Élévateurs en sangles étroites Kevlar 12 mm. Joncs Nitinol en bord d'attaque.

**Matériaux Niviuk Hook 6-P :** tissu Dominico Dokdo 32 g/m<sup>2</sup> en extrados, Porcher Skytex 27 g/m<sup>2</sup> en intrados, élévateurs équipés de Soft-Links type IKS 1000 (Interlock System Technology).

**Les Hook 6 et Hook 6-P sont livrées avec :** sac de portage (Kargo 85 adapté Hook 6-P et aux Hook 6 en 20 et 22 m<sup>2</sup>, Kargo 150 pour les autres, possibilité de changement de taille de sac à la demande), sac interne, pochette à élévateurs, kit de réparation.

**En option :** chaussette de pliage appelée NKare Bag.

Les élévateurs, classiques et de détails très soignés. Ils ont été affinés en largeur par rapport aux précédentes générations de Hook, d'où réduction de la traînée.





Les Hook 6 en vol depuis Saint-Hilaire-du-Touvet. Sellettes Hawk et Arrow, tenue du profil et qualité de fabrication parfaites ! Notez le bord de fuite à coutures internes, destinées à protéger celles-ci des accrochage au sol, et aussi lisser les surfaces.

Les ouvertures au centre et les joncs croisés en Nitinol, donnant la forme du shark-nose. Le Nitinol est un alliage de Nickel-Titane, à mémoire de forme et possédant une fonction « ressort ». Légers et résistant bien au pliage, ces joncs maintiennent toujours ouvert le bord d'attaque. Apparus chez Niviuk sur les ailes de compétition, ils font maintenant partie intégrante de la conception de la marque.



Pour clore le chapitre performances, les Hook ont toujours montré de belles possibilités - la 4 avait été choisie par Jean-Yves Fredriksen dans sa traversée de l'Himalaya -, mais là, on est encore clairement un cran au-dessus.

### En ascendances

Question freinage, en exploitation thermique, la garde aux freins pourra apparaître un peu grande pour les pilotes qui, comme moi, volent les mains assez hautes en cherchant des sensations directes. Cette garde est logique car elle est voulue et bien en rapport avec la catégorie mais sinon, 1/2 tour de frein ou une prise en dragonne au minimum, me semblent nécessaires pour un pilotage plus précis et efficace en ascendances.

C'est toujours en adéquation avec le public visé, la Hook 6 doit être maintenue en virage à la commande, le retour au vol droit est marqué.

Le débattement possible aux commandes est grand, tolérant (correspondant aux critères EN B), et l'effort aux basses vitesses devient très dissuasif.

En petits thermiques, ou de faibles diamètres, si on souhaite resserrer son virage, il ne faut pas hésiter à appuyer et utiliser du débattement. Dans ce contexte, j'ai trouvé que la Hook 6 devenait à la longue relativement physique sur des vols qui commencent à durer, du moins à mon goût.

### Descentes rapides

La Hook 6 coche toutes les cases, et de belle manière, concernant les manœuvres de descente usuelles.

- Les oreilles classiques ou accélérées, réalisées via l'élevateur A' dédié, ne flappent pas et le vol est stable. La réouverture est autonome et progressive.
- La descente « aux B » est efficace et stable, la sortie ne pose pas de problème, on relâche simplement en se tenant prêt à contrôler.
- La spirale se pilote tout aussi bien, quoique évidemment, la force centrifuge devienne perturbante à taux de chute important (> 12 m/s). Je n'ai cependant pas trouvé de neutralité spirale, la Hook 6 ressort d'elle-même progressivement, dès le relevé de la commande intérieure. Oui, il faudra quand même gérer normalement la sortie, si le pilote ressort brutalement de la rotation.
- La spirale peut également se réaliser avec une oreille extérieure maintenue. C'est une alternative pour obtenir un taux de chute significatif, sans se faire trop centrifuger.

La poignée de commande, et le système magnétique de fixation, à encastrement. Très agréable en utilisation. Avec gaine cousue sur la drisse de frein pour la protéger.



Je rappelle à cette occasion que la spirale est la manière la plus efficace pour descendre, et aussi la manœuvre la plus délicate à réaliser (perte de repères possible). Et par conséquent, un apprentissage ainsi qu'un entraînement régulier sont nécessaires.

En conclusions de ce qui nous concerne ici, la Hook 6 sera efficace et sans surprises dans tout ce qui peut être habituellement pratiqué.

Au niveau des exercices de pilotage : tangage, roulis, wing-overs, la Hook 6 reste tout aussi confortable et amortie.

Je note que sur les mouvements de tangage provoqués, le bord d'attaque reste toujours bien en forme, on peut aller jusqu'à un fléchissement des suspentes sur les abattées les plus importantes, il n'y a pas pour autant d'apparition de fermetures. La Hook 6 présente une belle tenue de voilure.

### Les incidents de vol

J'en ai profité pour provoquer les plus classiques : fermeture asymétrique (environ 60 %), fermeture frontale, décrochage asymétrique, phase parachutale, décrochage complet piloté. On retrouve partout un comportement homogène et confortable pour cette Hook 6.

À noter que sur le rapport d'homologation de chaque taille, il n'y a qu'un seul B sur toutes les manœuvres testées (c'est la « grande fermeture asymétrique avec l'accélérateur entièrement activé »), tout le reste étant en A. (voir \*, le petit alinéa, à la fin).

### Pour qui ?

Il m'est difficile de donner un avis général et unique pour tous les pilotes qui seront utilisateurs de cette voile. Je propose un avis nuancé en fonction de l'expérience du public visé.

### Avis pour des pilotes fraîchement formés

Cette aile peut s'adresser à ceux qui sont en début d'activité mais déjà autonomes (montées en thermique, gestion plus ou moins acquise des descentes rapides, compréhension en cours de la masse d'air). Qui cherchent du confort de vol et pas de surprises sur une aile

## > RÉFLEXION PERSONNELLE SUR LES AILES EN GÉNÉRAL, DONT DANS CETTE CATÉGORIE

Depuis pas mal d'années, les constructeurs proposent des voiles sûres, de plus en plus performantes, y compris en « EN B access ».

À mon avis, les pilotes qui ne se forment pas assez longtemps - ou ne volent pas suffisamment en volume -, peuvent se retrouver dans des situations délicates (aller se placer dans des endroits aérodynamiquement inadéquats par exemple) en s'équipant trop rapidement de ce type de voiles, dont le cahier des charges est alléchant. Leur gros potentiel et confort d'utilisation donnent l'impression que « l'on maîtrise », cela peut même cacher le manque d'expérience technique, de connaissances. Attention au retour de bâton. Chaque pilote doit prendre le temps de se former, faire du volume en l'air, acquérir les bases de pilotage, être conscient de ce niveau réel, forcément faible quand on en est à ses premières saisons de vol.

D'un autre côté... le contenu et la durée des formations en école sont-ils adaptés avec les évolutions en performances des voiles, à homologation équivalente ? (par rapport à ce que l'on connaissait par le passé).



Une autre des décorations proposées en série sur la Hook 6. Le photographe Pascal Boulgakoff va nous expliquer dans un prochain numéro comment il obtient des photos aussi bien exposées, en créant un fond noir ! Ça ne se fait pas tout seul, il y a quelques trucs à savoir.

plutôt amortie, pardonnant les erreurs de pilotage avec un débattement aux commandes important, physique aux basses vitesses.

Cependant, la Hook 6, vu son confort d'utilisation indéniable et les grosses performances qu'elle propose, pourrait amener ces pilotes peu expérimentés à se retrouver dans des situations de vol plus compliquées, en mauvais placements lors de sorties du bocal par exemple, et donc en décalage avec leur expérience technique du moment.

Il ne faut pas se fier uniquement à la facilité d'accès et d'exploitation de cette aile, et prendre en parallèle le temps de comprendre son environnement. Mais c'est au pilote de faire cette démarche, éventuellement son encadrement qui doit l'y inciter.

### Avis pour pilotes plus expérimentés

La Hook 6 leur proposera d'emblée de belles performances pour se balader de manière confortable dans beaucoup de conditions aérodynamiques et sans retenue, du vol local au cross, en oubliant la voile.

Suivant les goûts et le bagage technique, certains pilotes pourront même trouver qu'elle est un poil trop tranquille et amortie en roulis, notamment dans les conditions peu généreuses où il est nécessaire de jouer beaucoup sur les rayons de virages.

### Conclusion générale

La Hook 6 est une belle voile moderne, confortable, sûre, très performante pour sa catégorie, offrant de plus la qualité Niviuk. Essayez là pour vous faire votre propre avis.

Ses points forts sont la cohésion et la grande efficacité générale, elle permettra à son pilote de très belles possibilités de progression, en cross notamment, tout en pardonnant bien les erreurs de pilotage. ○

(\*) On va en profiter pour inciter à se familiariser avec les tests d'homologation. Ils sont consultables en ligne et faciles à trouver.

Pour les Hook 6 et 6-P, c'est ici : [www.para-test.com](http://www.para-test.com). On en trouve aussi à [www.dhv.info](http://www.dhv.info) (onglet DHV Prüfstelle, puis cherchez).