



Texte : Noël Bertrand  
Photos : Michel Ferrer (Niviuk)

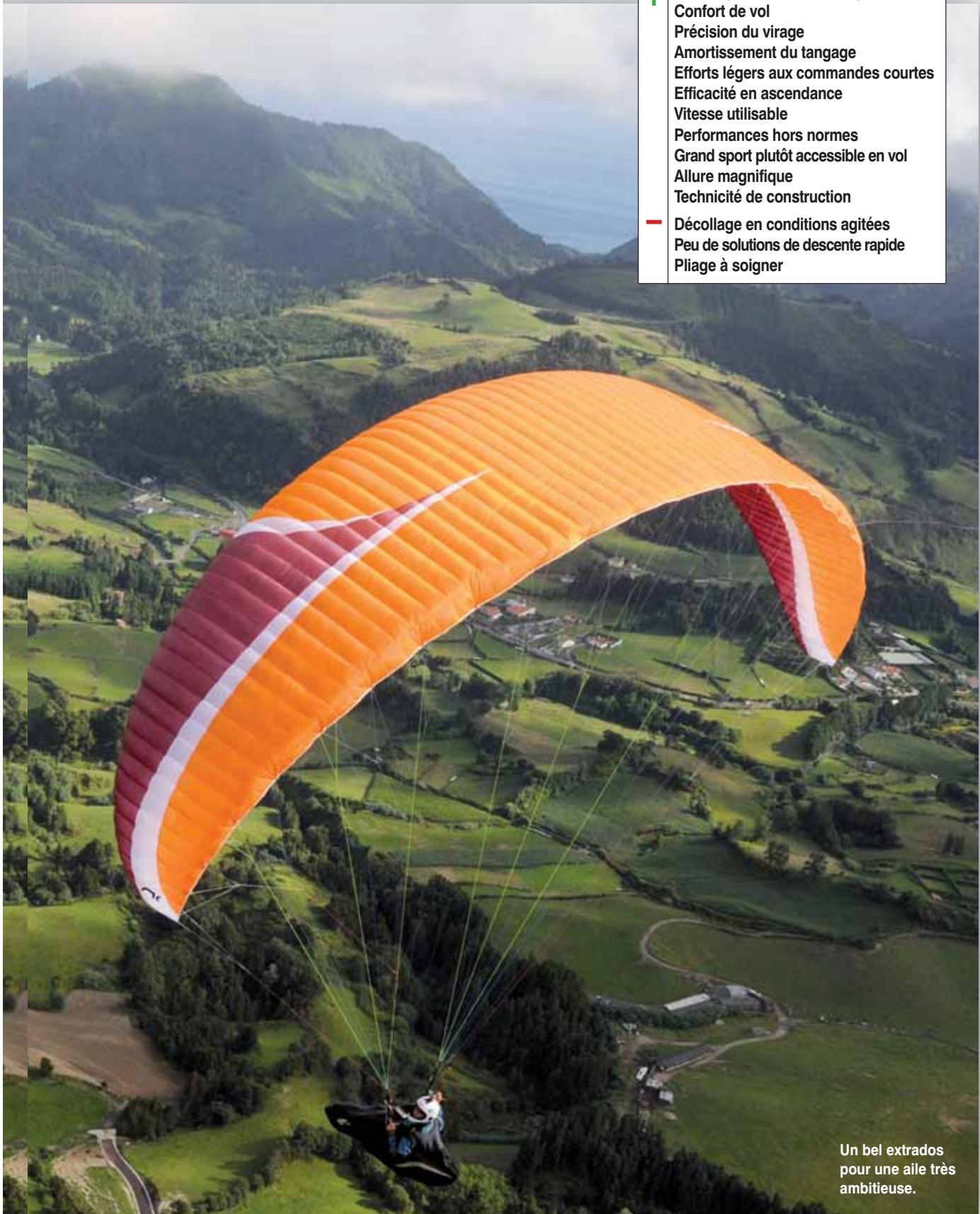
# **NIVIUK PEAK 2**

## **HAUTE PERFORMANCE ET CONVIVIALITÉ**

**Testée lors de ce printemps, bien vigoureux  
fin mars, la Peak 2 nous a bluffés.  
C'est une machine hors normes très performante  
et restée pourtant conviviale !**

## coup d'oeil

- +** Décollage en conditions régulières  
Confort de vol  
Précision du virage  
Amortissement du tangage  
Efforts légers aux commandes courtes  
Efficacité en ascendance  
Vitesse utilisable  
Performances hors normes  
Grand sport plutôt accessible en vol  
Allure magnifique  
Technicité de construction
- Décollage en conditions agitées  
Peu de solutions de descente rapide  
Pliage à soigner



Un bel extrados pour une aile très ambitieuse.



TECHNIQUE DE CONSTRUCTION	
Marque	Niviuk
Aile	Peak 2
Fabrication	Niviuk Chine
Voile	
Type de cellules	7 cellules fermées en plume, les autres toutes ouvertes sans biais, 19.5 x 5.5 cm au centre, cellules doubles encadrant une cellule simple sans états
Etats diagonaux en « V »	Oui, aux cellules doubles
Renforts mylar aux nez de cloison	Oui, joncs souples cousus sur mylar
Renforts transversaux	Oui entre faisceaux et 4 sangles sur toute l'envergure, largeur dégressive, 10 cm au centre et plus fins en plume
Renforts aux sanglettes	Oui, mylar en demi-lune
Tissu	Extrados Skytex 40 9017 E77A NCV, Intrados Skytex 40 9017 E38A NCV
Ouverture de nettoyage	Oui
État surface	Bon
Suspending	
Matériau	Liros Dyneema de 0.4 et 0.6 mm en hautes, Intermédiaires de 0.6 à 1.4 mm Teijin et Liros, principales de 0.8 à 2.8 mm Teijin
Répartition	En 3 A, 3 B, 4 C sur les maillons et en 3 lignes à l'intrados
Ramification	Patte d'oies dédoublées
Élévateurs	
Branches	3 en sangle étroite Cousin de 12 mm, 47 cm hors tout
Repères colorés « A » dédié oreilles	Oui / Non
Renfort au mousqueton sellette	Oui
Blocage des suspentes sur maillons	Bloqueurs en plastique
Accélérateur	Oui, très doux, mouflage entre A et B, poulies US Harken gainées, 17 cm entre axes
Poignées de commande	
Fixation	Aimants
Tenue	Plutôt faible
Appui	Barre souple plus poignée d'appui complémentaire Niviuk en plastique. À bien contrôler au démêlage.
Emerillon	Oui
Ancrage freins	
Tenseurs à anneaux	Oui, 9 par demi-aile, efficace !
Position des ancrages de frein	Intrados de bord de fuite
Spécificités, innovations	Joncs de 75 cm en bord de fuite dans le sens de la corde, sur la cloison suspentée/freinée.
Appréciation de la construction	★★★★
Rappel : ★★★★★ le top, ★★★★ très bon, ★★★ peut mieux faire, ★ bof	

SAC ET ACCESSOIRES
Non fourni pour le test (Il contient sac interne, ripstop de réparation, clef USB pour le manuel etc.)

## APPROCHE

Niviuk a eu un passage délicat pour l'entreprise lors de l'installation de sa nouvelle voilerie en Chine début 2010. Toutes les énergies étaient mobilisées sur cet objectif essentiel pour pouvoir grandir. Aujourd'hui, le calme est revenu. Le développement a repris un rythme de croisière avec un nouveau biplace et cette Peak 2 classe grand sport en 3 lignes. Niviuk a d'ailleurs été la première marque à homologuer une voile en trois lignes avec la Peak 1.

Un pilote va sur ce type de produit lorsqu'il recherche le maximum de performances sans vouloir tomber dans des ailes de course élitistes et d'un pilotage sophistiqué. Là il est servi. Car non seulement la Peak 2 est au top en performances dans cette catégorie mais, en plus, elle est particulièrement facile à piloter et jouissive en vol, en toutes conditions. Ses résultats 2011 en classe Serial, les ailes labellisées, dans les plus grandes compétitions nationales et internationales sont sans ambiguïté.

## DÉCO

Le suspending plutôt fluide accroche rarement malgré les suspentes fines. La cellule centrale est repérée du logo Peak 2 en bord de fuite et NK au bord d'attaque.

La machine présente nettement deux facettes au décollage. Dans tous les cas et autant que possible, il est essentiel de bien la préparer en corolle marquée pour écopage prioritaire par le milieu avec seulement les A centraux. Par temps calme ou conditions plus puissantes mais régulières l'écopage assez franc est suivi d'une montée progressive, pilote arrêté, sans tendance à dépasser. Bonne présence aux élévateurs étroits. La tempo sera plutôt symbolique. La prise en charge est progressive à la course d'élan. Même dans la brise, il n'y a pas de tendance à arracher le pilote en fin de montée. On écopera délicatement et laissera faire l'aile. Une quasi-aile de loisir toute simple.

Par conditions agitées, tournoyantes, irrégulières, devant, arrière, etc. c'est un autre jeu et on est bien dans l'aile de grand sport. La puissance des plumes devient technique à contrôler d'autant que les commandes très efficaces avec leurs tenseurs de bord de fuite ont un débattement court. Il faudra autant que possible privilégier le recentrage en cas de dissymétrie. Ne pas insister si ça ne suffit pas et recommencer la séquence. On gagnera du temps. Toujours aucune tendance à passer devant et progressivité à la prise en charge, aile très légèrement retenue aux commandes pendant la course. On notera également que lors d'un



**Un coloris original ! On voit bien l'action des tenseurs de bord de fuite ici avec, aux commandes, Olivier Nef, le concepteur himself.**

« roulage » de la voile au sol par le thermique, du fait des longs joncs dans la corde c'est une bonne moitié de l'aile qui se rabat sur la partie non encore froissée ce qui ne facilitera pas la séquence initiale du gonflage !

## TANGAGE

On est dans les débâtements courts puisqu'il faut 15 cm avec 1 kg pour tenir le 30 km/h. Bras hauts elle se stabilise à 39 km/h à la charge alaire de l'essai. Le décrochage à 24 km/h, à fond du débâtement au réglage d'origine, est physique à plus de 8 kg d'effort. Relâchée calmement juste après la rupture d'écoulement et avant le sac complet, la Peak 2 reprend son vol sans abattée inquiétante. Étonnant dans la catégorie.

L'accélérateur est doux, agréable, efficace ! On peut maintenir indéfiniment et sans grand effort le 1<sup>er</sup> barreau sur une longue crête avec une aile bien stabilisée genre TGV sur sa trajectoire par la vitesse entre St-Eynard et Granier. Compte tenu des conditions généreuses, j'ai largement utilisé le premier barreau pour toutes les cavalcades et transitions. Même avec de bons thermiques en cours de route, pas la moindre alerte, à 48 km/h stabilisés tout de même ce qui laisse une bonne marge de potentiel depuis bras hauts ! En sellette assise, la finesse de 9.27 est exceptionnelle à cette vitesse, ce qui se comprend avec seulement 280 m de suspentes. Un vrai bonheur portant une glisse séduisante. Au second barreau, l'aile se stabilise à 57 km/h après une montée à 62 !

## NIVIUK PEAK 2 : HAUTE PERFORMANCE ET CONVIVIALITÉ

L'amortissement à cabrer est assez marqué, avec une entrée à variation d'incidence mais sans ralentissement notable, comme à piquer où l'aile reprend sa vitesse plutôt facilement sans grosse accélération inutile. La Peak 2 est bien moins bloquée en tangeage que la version 1. Elle reste néanmoins très confortable et reposante sur cet axe, une de ses grandes qualités. Ceci dit, vu le niveau de pilote auquel elle s'adresse, un peu plus de mordant en tangeage, notamment à la reprise de vitesse en sortie de thermique, pourrait être apprécié. J'ai écrit « un peu ». J'ai apprécié la bonne ressource à l'atterrissage y compris sans tour dans les mains. La Peak 2 est toujours restée bien derrière au freinage sans chercher à dépasser son pilote. Avec un tour, l'arrêt par décrochage est immédiat. Cependant la Peak 2 apprécie modérément les approches trop lentes. Une finale bras hauts est largement préférable avec arrondi à doser subtilement vu l'efficacité des commandes, flair puis arrêt franc, du classique quoi.

### VIRAGE

La priorité reste légèrement sur le lacet à l'initiation puis immédiatement derrière une bonne coordination autonome du roulis/lacet. La commande est très efficace dès le début de la traction ce qui est un régal en vol. On lit 4,5 kg pour le 360° à 20° avec 20 cm de débattement, pratiquement suffisants pour tout le pilotage.

La machine tourne volontiers à la commande seule, plutôt rare dans cette catégorie allongée. En conditions classiques, l'appui sellette sera nécessaire mais faible si on veut garder un virage vraiment parfait. Il sera accompagné d'un cadencement subtil main externe pour ne pas trop laisser la Peak 2 accélérer sur la trajectoire en courbe.

On obtient alors un virage type majestueux à la fois ample, bien coulé, hyper efficace. En conditions fortes, on note parfois une tendance à la remise à plat à 270° qui nécessite de garder un appui sellette plus marqué. Idem pour un bon recentrage à effort constant dont la priorité demeure alors sur le roulis.

Dans les noyaux puissants bien identifiés j'ai trouvé qu'un pilotage à inclinaison marquée avec léger appui sellette à contre était redoutable, plus efficace en tout cas que de chercher à moyenniser à inclinaison moins prononcée. Aile facile à comprendre et docile, la Peak 2 a, dans tous les cas, un rendement exceptionnel en ascendance malgré sa petite surface et sa forte charge alaire.

L'amortissement du roulis est sensible dès le début de l'inclinaison. La Peak 2 est juste communicative comme il faut, sans en rajou-

ter. Elle prévient clairement de ses intentions en bordure de thermique ou zone hachée et permet une lecture précise de la masse d'air ou de l'ascendance mais ne se montre jamais agitée. On évitera le surcontrôle toujours possible avec les débattements courts, en volant relax avec des gestes justes. C'est le minimum pour accéder à ce type de machine !

### PLUS LOIN

Il m'est arrivé de faire quelques plumes surtout lors de la première 1/2 h de découverte de la machine en conditions printanières musclées dirons-nous. Ce fut très rare ensuite ce qui montre qu'on s'approprie rapidement cette aile. Les réouvertures ont toujours été franches, très autonomes, sans altération de la trajectoire.

La Peak 2 résiste étonnamment en turbulences parfois en amortissant avec un rapide coup de lacet.

Les oreilles, même accélérées, sont plutôt à oublier. Elles se mettent parfois à battre fort jusqu'à déstabiliser complètement la voûte au risque de décrocher. La réouverture est très franche au relâchement de la suspente dédiée. C'est pour cette raison que Niviuk conseille de faire les C3. Une manœuvre inventée par JM Caron, largement validée par les pilotes test de la marque.

Le 360° engagé est sportif si on rentre progressivement dans la figure. La Peak 2 s'y engage sur un tour et accélère fort ensuite. La machine est légèrement stable spirale au début où un effort léger est nécessaire pour y rester. On ne se fera donc pas surprendre. La stabilité tend ensuite vers une neutralité. Il faudra donc sortir de la spirale à la commande après 2 tours, sans se précipiter, sur au moins un bon 360° pour la laisser dissiper son énergie et ensuite contrôler une ressource finalement très cordiale pour ce type de machine et sa puissance. Ceci ne me gêne pas. Les élèves sont bien lâchés en solo sur des avions ou planeurs instables en spirale ! Ils ont juste appris à piloter le phénomène avec leur instructeur. Simple.

La Peak 2 est classée A en norme EN pour la figure de descente aux B. Ma solution de descente rapide a été d'accélérer au 1<sup>er</sup> barreau en 360° modéré, sans aucune centrifugation. On arrive à du - 4 m/s, soit des grandes oreilles classiques. Si ça monte davantage reste la solution la plus efficace qui consiste à tourner de cette manière dans une zone descendante pour flirter avec les - 5, - 6 m/s.

### CONCLUSION

De sa technologie de construction très élaborée à ses qualités de vol, la Peak 2 n'a plus rien à voir avec la version 1, bien plus bloquée en tan-

FICHE TECHNIQUE				
Peak 2	22	24	26	28
Surface (m²)	22	24	26	28
Envergure (m)	12,14	12,68	13,2	13,7
Allongement	6,7	6,7	6,7	6,7
Total suspentes (m)	269	280	292	303
PTV (kg)	70-90	85-105	95-115	110-130
Poids aile (kg)	5,7	6,1	6,6	7,2
Label EN	D	D	D	D
Prix (euro TTC)	3 980	3 980	3 980	3 980

NIVIUK GLIDERS, C. Del Ter, 6 - Nave D, 17165 La Cellera de Ter, Girona, Espagne  
+34 972 42 28 78, +34 972 42 00 86, +34 660 50 35 36  
info@niviuk.com www.niviuk.com  
Liste des distributeurs sur le site constructeur



gée et légèrement moins allongée. J'ai trouvé cette aile enthousiasmante, élégante, performante, raffinée, restant plutôt accessible dans la catégorie grand sport, confortable et très efficace. Avec un entraînement, un excellent pilote au sol saura régler les questions de gonflage/décollage en vents tournoyants ou mal établis. La Peak 2 m'a apprivoisé ou l'inverse, je n'en sais plus rien. Mais toutes ces heures de vol à son bord n'ont été qu'un pur bonheur. C'est l'aile que je prenais instinctivement dans le tas pour aller voler fin perso. Un signe qui ne trompe pas ! C'est une magnifique machine de grand sport, très réussie, diablement séduisante pour un pilote ambitieux, à essayer absolument. ■

Vos réactions : [parapenteplus@flying-pages.com](mailto:parapenteplus@flying-pages.com)

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES MESURES PARAPENTE +	
Modèle	Peak 2 24
PTV	95 kg
Charge alaire	3.95 kg/m² (très forte)
Température moyenne	10°
Pression/mer moyenne	1 028 hPa
Altitude décollage	950 m
Vitesse moyenne stabilisée bras hauts	39 km/h
Vitesse moyenne stabilisée accéléré	48 km/h
	1 <sup>er</sup> barreau, 57 km/h au second
Décrochage	24 km/h, dans le débattement, 8 kg d'efforts, dissuasif
Efforts en vol droit	15 cm avec 1 kg pour tenir le 30 km/h (léger, court)
Efforts en virage	4.5 kg pour le 360° à 20° avec 20 cm (léger, court)
Comportement spirale	stable spirale (effort à maintenir) devenant neutre, à sortir par le pilote
Mouvement inverse	Peu sensible, pas gênant
Oreilles	à éviter. Peu stables, battent ou ne battent pas... C3 conseillés.
Inversion de virage	< 4 s pour le 45°/45° par rapport à l'axe (bon dans la catégorie)
Vz moyennes stabilisées	1.01 à 33 km/h, 1.04 à 39 km/h, 1.43 à 48 km/h
Finesses moyennes stabilisées	9.02 à 33 km/h, 10.36 à 39 km/h, 9.27 à 48 km/h (excellent)
<b>SELLETTE : Sup'Air Altiplume Airbag donc vol assis</b>	
<b>INSTRUMENTS : Bräuniger Comp avec sonde de vitesse dédiée, couplé GPS MLR, altimètre Charly à inertie nulle, enregistreur numérique Sony</b>	
Rappel : pour le détail des procédures des essais et la terminologie voir <a href="http://www.parapente-plus.fr">www.parapente-plus.fr</a> rubrique « articles gratuits/nos tests les procédures »	