

# NIVIUK HOOK 2

LA HOOK 1 A ENCHANTÉ UNE GÉNÉRATION DE PILOTES PAR SA CONVIVIALITÉ, SA MANIABILITÉ ET SES EXCELLENTE PERFORMANCES EN THERMIQUE. LA HOOK 2 VA DEVOIR OFFRIR PLUS, TOUT EN PRÉSERVANT SA SIMPLICITÉ D'ACCÈS.

SA mise au point a été longue, Niviuk a durement travaillé, en restructurant son équipe et en démarrant son usine de production. J'utilise la **Hook 2** en taille 25 depuis presque 2 mois... de quoi se faire une bonne idée!

Dans le test de la Hook 1, c'était la taille M (27,7 m<sup>2</sup>) que j'utilisais. Aujourd'hui, ce sera la 25, recommandée par Dominique Cizeaux pour une meilleure glisse. La **Hook 2** sort en 5 tailles, de 21 à 29 (finie la classification en XS, S, etc...), pour une fourchette de 45 à 130 kg. Toutes les tailles sont EN B et LTF 1-2. L'aile a évolué vers plus de technicité : 3 cellules de plus sur un total de 50 dont 6 fermées par bout d'aile, pour 27 caissons en tout. Le cloisonnage s'organise par 3 alvéoles non suspentées, intégrant bandelettes diagonales ourlées, pour une cellule intégralement soutenue. Seul le caisson central présente 2 cellules.

## BORD D'ATTAQUE INNOVANT

L'allongement est passé de 5,1 à 5,3 mais l'innovation majeure réside dans le bord d'attaque et son système SLE (Structured Leading Edge). Il s'agit en fait d'un jonc souple qui contraint le bord d'attaque en forme. Ce jonc part de l'implantation de la suspente A et va jusqu'au début de l'extrados. Il est couplé à un fin renfort en mylar et intégré dans une gaine textile (voir photo). De fait, le bord d'attaque est allégé en poids et mieux structuré en forme. Le bout d'aile offre un très fin velcro de vidage, couplé à une petite gaine qui forme entonnoir. Pour les petits objets, c'est ok, mais si vous oubliez votre vario dans le bord d'attaque, ce sera plus compliqué ! Le suspentage à 3 étages est entièrement gainé. Les élévateurs sont carrément

parfaits : élévateur d'oreille solide du A par un aimant puissant, pression magnétique forte et tenant bien en place sur l'arrière, poignée semi souple large, équipée d'un bel émerillon et d'une poulie belle et efficace. L'accélérateur à 2 poulies utilise en haut une Harken à roulements, superbe. Dans les accessoires, un sac pour les élévateurs, un accélérateur, un manuel.

A l'écopage, la forme du bord d'attaque est un réel atout pour une élévation douce et progressive. L'aile ne dépasse absolument pas et il ne faut pas hésiter à la monter avec franchise. Pas besoin de la bloquer : une fois au-dessus de la tête, la **Hook 2** ralentit spontanément. La prise en charge est immédiate, l'une des plus rapides que j'ai observé depuis longtemps, malgré une surface modérée. Dans le vent plus fort, la **Hook 2** se manipule sans complexe, avec cependant un peu de puissance dans l'élévation, à calmer en avançant face à l'aile.

En l'air, le débattement des commandes est grand (plus de 70cm).

## Une des plus accessibles de sa catégorie.

L'aile se pilote très facilement. Les 30 premiers centimètres du freinage sont les plus utilisés, car la **Hook 2** offre une réponse franche, mais sans vivacité : je la situe entre Golden 3 et Atis 3 sur ce plan. La précision du pilotage invite largement à l'abus : avec brusquerie, je contrains la voile à virer avec une grande amplitude de frein... la **Hook** s'exécute sans départ en négatif, mais en s'inclinant franchement. Au-dessus de la tête, j'ai l'impression d'avoir



Une superbe prise en charge, pour une aile très facile.

PHOTO NIVIUK

une aile d'un bloc, ramassée et pourtant super ludique. L'allongement de 5,3 ne se sent pas du tout, hormis dans la performance.

Une évidence : la **Hook 2** se caractérise par un très bon taux de chute et un amortissement en tangage qui la classe dans les ailes résolument sages sur cet axe. Comme elle offre un pilotage précis, tirebouchonner le thermique est un vrai plaisir, presque sans calcul, à l'instinct. Quelques tours dans la pompe et me voici déjà fort haut sur le décollage. L'envie me vient de reposer au sommet, rapidement. Oreilles vite fait grâce à l'élévateur spécial (situé le plus en avant). L'aile dégrade peu, se pilote très bien aux fesses et rouvre paresseusement son bout d'aile. Ça ne descend pas assez, alors... 360°. Si vous osez libérer franchement la commande extérieure, la **Hook 2** se met face sol, et là, ça dégringole vraiment (- 14 m/s dépassés). L'altitude est bonne, je

dissipe, passe derrière l'arête du déco et parachute sur 7 à 8 m, simplement en freinant l'aile limite du décrochage. Le durcissement est marqué et l'aile signale parfaitement toute prémisses de recul ou de sous-vitesse. Posé. Regonflage dans une brise franche, et c'est reparti. Test des asymétriques : au tiré franc de l'élévateur, l'aile incline en plongeant, pour un presque demi-tour avant un retour à plat, partiellement ouverte. C'est net, sans bavure : B. La même manœuvre, avec le départ immédiatement contré, ne fait plus rien du tout.

Je crois que si j'étais fumeur, j'aurais facilement pu me rouler une cigarette dans la baston ! La **Hook 2** encaisse fort bien, bouge, communique, mais sans jamais aller loin, et si vous mettez un peu de frein, elle se transforme en pantoufle volante. Mais pantoufle... façon "chausson d'escalade" tant l'aile colle à la masse d'air et permet un vrai travail de ressenti !

## JE M'ADRESSE À :

PILOTE DÉBUTANT

PILOTE TRANQUILLE

PETIT CROSS

PILOTE COMPÉTITION

## NIVIUK HOOK 2

DIRIGEANTS : O.NEF, D. CIZEAU, C. MENA LLUIS POL.

CONCEPTEUR : O.NEF.

GAMME : KOYOT, HOOK 2, ARTIK 2, PEAK, TAKOO,

ICE PEAK 3, F GRAVITY, SKATE

ASSEMBLAGE DES AILES : CHINE.

MISE EN CIRCULATION : PRINTEMPS 2010.



En finesse mesurée, la Hook plane à 8,6. L'accélérateur permet de monter de 39 km/h mains hautes à 50 à fond, avec très peu de déformation du bord d'attaque : le "SLE system" semble bien fonctionner. L'accélérateur est très agréable à utiliser, franc sans être physique. Le rappel dès le relâché est immédiat.

## CONCLUSION.

La Hook 2 réussit le pari d'une amélioration générale par rapport à la 1. Dans le ressenti d'abord, par une aile que l'on sent très présente à la fois à la commande, aux fesses : tension propice à la compréhension de la masse d'air, amortissement apte à calmer les grands angles tout en acceptant du dynamisme sur la première partie des abattées. J'entends par là que l'aile offre à la fois mordant et amortissement juste après. Elle ferme vraiment très peu et son bout d'aile est tendu comme une arbalète. La Hook 2 semble faite pour voler sans aucun complexe. Rien que voler pour le plaisir. En usage école, elle me paraît une super aile intermédiaire, très accessible et pourtant bien performante. Elle est aussi un vrai prolongement de la Niviuk Koyot, avec une meilleure maniabilité et plus de fun, tranquille. Elle incite aussi aux wings, etc, par son homogénéité et sa franchise. En première aile, c'est un excellent choix pour un pilote dégourdi. Elle doit faire partie des ailes à essayer absolument, d'autant que sa qualité de fabrication est excellente dans la recherche du détail. Bien travaillé, les petits gars de Niviuk !

J'ai passé la Hook 2 en dépannage à un pilote de Gréolières venu décoller de St-André. Il est parti sans complexe et est rentré à la maison en passant par le Teillon et Bleyne, fastoche ! Il a trouvé l'aile particulièrement tranquillissante, malgré un bon vent du Nord et des thermiques très généreux.

Côté basse vitesse, l'aile se ralentit vers 25 km/h, puis, à bout de bras, amorce son décrochage. Très bien pour une repose au sommet un peu lente, ou un atterrissage délicat dans un mouchoir de poche. En rendant la main, l'aile accélère de suite, sur une petite abattée. Avec l'habitude, cette méthode permet un atterrissage sans un pas. Le retour au sol sera donc au choix en glisse, ou en parachutant (sans ressource). Académique ! Le pliage est simplifié par l'absence de raidisseur mylar imposant. A noter qu'un sac de pliage façon Magicbag plutôt que ce sac interne serait un vrai "plus" par rapport à la concurrence... une idée !



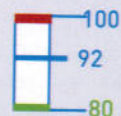
- Gonflage, finitions.
- Confort en turbulence.
- Performances.
- Facilité aux basses vitesses.



Taille	21	23	25	27	29
Surface projetée (m²)	17,9	19,5	21,2	22,1	24,5
Surface à plat (m²)	21	23	25	27	29
Envergure projetée (m²)	8,3	8,6	9,2	9,3	9,7
Envergure à plat (m²)	10,5	11	11,5	11,9	12,4
Corde maxi (m)	2,4	2,5	2,7	2,8	2,9
Cône aux B (m)	6,6	6,8	7,1	7,4	7,6
Allongement à plat	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Nombre de cellules	50	50	50	50	50
Poids aile (kg) sans sac	5	5,3	5,6	5,9	6,2
Poids total volant (kg)	45-65	65-85	80-100	95-115	110-130
Vitesses constructeur	nc	nc	nc	nc	nc
Homologation EN	B	B	B	B	B
Certification LTF	1-2	1-2	1-2	1-2	1-2
Prix T.T.C. (en euros)	3100	3100	3100	3100	3100

Tissu : *intrad.* : Porcher Skytex 9017 E38, *extrad.* : Skytex 9017 E77Coloris : orange/rouge, bleu/turquoise, vert anis/vert, sangria/rouge. *Suspentage* : Teijin TNL.Élévateurs : A'1 A2 B3 C3+1 D2. *Accélérateur* : oui. *Trims* : non.*Sellette recommandée* : abs. *Sac* : très grand.

## MESURES (1)

Fourchette aile essayée : 80/100 kg  
Ptv essayeur : 92 kg

- Charge alaire durant l'essai : 22 kg/25 m² soit 3,68 kg/m².
- Vitesse maxi mains hautes : 39 km/h.
- Vitesse maxi détrimée : 50 km/h.
- Taux de chute mini : -1.16 m/s à 35,5 km/h effort de 2,7 kg.
- Finesse maxi : 8,6 à 36,9 km/h sur trajectoire.
- Décrochage : 24 km/h (effort de plus de 4 kg).

## HOMOLOGATION EN

Classification B

Homologuée par Air Turquoise (para-test.com)

Tout en A sauf :

- Comportement lors d'une mise en virage en 360° engagé rapide (ptv max) : B.
- Fermeture asymétrique : B.
- Grandes oreilles : B.

Tous les détails sur [www.niviuk.fr](http://www.niviuk.fr)

## APPRÉCIATIONS

♥ Mauvais ♥♥ Moyen ♥♥♥ Bon ♥♥♥♥ Excellent ♥♥♥♥♥ Parfait

FINITION	♥♥♥♥♥	AMORTISSEMENT EN ROULIS	♥♥♥♥
MANUEL DE VOL	♥♥♥♥	RÉSISTANCE À LA TURBULENCE	♥♥♥♥
DÉMÊLAGE	♥♥♥♥	CAPACITÉ DE RÉOUVERTURE	♥♥♥♥
GONFLAGE SANS VENT	♥♥♥♥♥	SOLIDITÉ À VITESSE MAXI	♥♥♥♥
GONFLAGE AVEC VENT	♥♥♥♥	CAPACITÉ AU VOL LENT	♥♥♥♥
PRÉCISION COMMANDES	♥♥♥♥♥	PERFORMANCES	♥♥♥♥♥
LÉGÈRETÉ DES COMMANDES	♥♥♥♥	RAPPORT QUALITÉ/PRIX	♥♥♥♥♥
MANIABILITÉ	♥♥♥♥		
AMORTISSEMENT EN TANGAGE	♥♥♥♥		