

Ikuma

NIVIUK

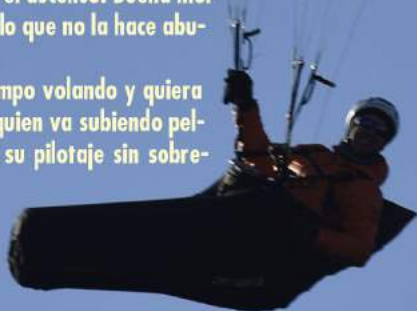
TEST



Corazón del Rift

Si existe un tipo de vela que demuestra cómo ha mejorado el parapente en los últimos tiempos, es precisamente el segmento que estrena para Niviuk, la Ikuma. Un ala con la seguridad pasiva de una genuina EN-B, sin prevenciones ni reservas. Es una B de verdad. Pero ya tiene un plus de rendimiento que la hace más atractiva para pilotos veteranos que no se quieren complicar la vida y tampoco deseen renunciar a un rendimiento decente para hacer térmica y cross. Eso sí, pocas líneas y todo el suspentaje sin funda, combina tejido Skytex (extradós y costillas) con Dominico (intradós) y la equipa con toda la batería de conceptos y tecnologías del momento: perfil con el intradós delantero cóncavo, varillas de titanio (Nitinol), mini-costillas, 3 bandas híbrida, fruncido en el freno y borde de ataque 3D. Todo en un embalaje compacto, de alargamiento contenido y comportamiento sólido y tranquilo. Una buena homologación, inflado fácil de controlar, giro tranquilo con buenas cualidades para el vuelo de térmica y para maximizar el ascenso. Buena mordida y control con el mando exterior, lo que no la hace aburrida ni nerviosa.

Es una vela ideal para quien lleve tiempo volando y quiera tranquilidad con rendimiento, o para quien va subiendo peldaños y quiere perfeccionar y afinar su pilotaje sin sobresaltos ni más trabajo del necesario.



a primera EN-B "alta" de Niviuk, encaja entre la Hook y la Artik, pero no es una B agresiva o exigente en su segmento. Soprende lo tranquila y dócil que les ha salido. Cabecea poco, el freno tiene una dureza media, que va aumentado con un generoso recorrido. El viraje es diferente al del Artik4 ó la Hook3. Más ágil que ambas, pero no resulta nerviosa ni tiende a enroscar demasiado, más bien al contrario, trata de realizar el giro con poca inclinación mientras el exterior muere y puede ser bien controlado con un poco de freno. El alabeo también manifiesta dos tiempos, uno tranquilo para la mayoría de giros de térmica, ladera, etc, y otro más agresivo cuando cargas bien el peso y llevas más abajo el mando interno con el externo desenfrenado. No se niega a enroscar deprisa entonces. Pero por lo general, disfrutarás de virajes suaves y eficientes, con la sensación de que le gusta más que se trabaje en el rango de alabeo tranquilo (hasta 35°). Llevándola así en térmica, sube bien, no quiere enroscarse de más y tampoco cuesta mantenerla con el alabeo deseado. Si en algún momento se pone perezosa, será porque se abusa del control con el freno externo o se ha banqueado poco peso. Si la dejas hacer, es cierto que tiende a estabilizar el giro y disminuir gradualmente el alabeo, de ahí la importancia de usar bien el peso y ajustar la mordida. Fácil de pilotar de todos modos, no está pensada para debutantes, pero tampoco es una vela superior camuflada en la clase B, sino una B auténtica.

Fácil de manejar desde el mismo inflado. Compacta, sube bien y si hay viento, solo pide pararla un poco. Buen pre-inflado gracias a las varillas de Nitinol y a sus bocas grandes y buen comportamiento en el suelo de las puntas y armando el muro. Tiene pocos cordinos, entre 220 y 259 m, gracias a que solo lleva 2 líneas a cada lado en cada banda y a que las cascadas van repartidas en 3 pisos con anclajes cada 3 cajones en toda la vela, salvo el tercio exterior, donde van anclados cada 2 cajones. El freno también tiene pocos anclajes y muy separados. Todo ello combinado con cordinos sin funda, le da una sección aerodinámica mínima, lo que redonda en un buen planeo. Es una vela de 3 bandas híbrida, que no tiene la A dividida, en cambio la B si va dividida. La C se reamifica arriba con una cascada piramidal de 4 pisos y esa banda trasera lleva una generosa asa o tirador, grande y eficiente, cubierta de

neopreno y de poca sección aerodinámica. El pilotaje con las bandas traseras es efectivo, eficaz para corregir la dirección del vuelo o compensar el cabeceo, tanto en vuelo normal como acelerado y por supuesto, más perezoso que el freno si se pretende hacer giros de 360° con las asas.

La forma en planta es elíptica con un generoso y ancho estabalo inflado a modo de aleta de medio cajón de espesor. Las bocas son rectas en su parte delantera y redondeadas atrás (intradós), lo que le da mayor superficie de alimentación con ángulos de ataque altos como bajos. Un ligero morro de tiburón, con varillas de Nitinol relativamente cortas.

En el extradós, patronaje 3D en la parte delantera y mini-costillas atrás, en el borde de salida.

Con sólo 2 líneas delante, se pueden meter orejas tomando la exterior (va un poco más dura porque abarca más envergadura), pero luego sale una oreja pequeña, mayor cuanto más se baje el cordino y abre casi sola. Las B también pueden hacerse, pero como la B está dividida, hay que tomar los 2 maillones de cada lado en cada mano antes de bajarlas, entran bien y salen fácil. Para la barrena, apoyar peso y freno sin miedo, la salida es confortable y debido a su cabeceo bien templado, no entraña más complicación que la fuerza G y las precauciones normales con la trepada.

El acelerador no es muy duro y tampoco largo, le permite pasar de 37 a 49 km/h (talla 27 a plena carga) y se pilota bien con el asa de las bandas traseras (grande y cómoda). Las poleas del acelerador son del mismo tipo que lleva el freno, grandes y suaves, aunque la del freno tiembla un poco si tiras fuera del ángulo de trabajo de la polea.

Acerándonos a la pérdida, el freno endurece con ganas y la vela avisa de la llegada al límite, retrocede entera e informa con una variación en la tensión del freno. Ni en inversiones de giro rápidas, llega la pérdida asimétrica, por lo que el rango de uso es tolerante con un pilotaje distraído o excesivo.

La curvatura del perfil en las bocas y su forma, le dan alimentación y presión a cualquier velocidad, por lo que se muestra sólida y estable siempre. Su aspecto poco alargado, reacciones tranquilas, su honestidad en la clase B y suavidad en el giro, la hacen ideal para volar cross sin problemas, pero sin renunciar a un plus de rendimiento equilibrado. Un ala sin asperezas, para un gran público.

Alargamiento contenido, cajones anchos, muy poco suspenaje, gracias a los pocos cordinos principales y a la separación entre los anclajes cada 3 cajones y a 2 cajones en los extremos. Una cinta de carga transversal completa entre B y C y parciales entre las cascadas. Anclajes de freno espaciados y mini-costillas atrás. Una sola anilla de fruncido a cada lado, el resto frunce con cintas en V.



Test Niviuk Ikuma 27 (95-115 Kg). Air Turquoise 20-8-15

- 1-Inflado/despegue: **A / B**
Suave, fácil / pide corrección al piloto.
- 2-Aterrizaje: Sin exigencia especial **A**
- 3- Vuelo recto: **A**
Velocidad >30 km/h, rango con freno >10 km/h, mínima <25 km/h
- 4-Control del movimiento: **A**
Dureza de freno creciente, recorrido: >60 / >65 cm
- 5-Estabilidad de cabeceo a la salida del vuelo acelerado: **A**
Abate >30°. Sin plegada.
- 6-Estabilidad usando los frenos durante el vuelo acelerado: **A**
Sin plegadas.
- 7-Estabilidad de alabeo: **A**
Oscilaciones amortiguadas.
- 8-Estabilidad en espiral normal: **A**
Salida espontánea.
- 9-Comportamiento en barrena: **A**
Reducción inmediata de tasa de giro. Sale espontánea (fuerza g decrece). Vuelve al vuelo normal en <720°.
- 10-Plegada frontal simétrica: **B**
Del 30% de la cuerda (aprox.). Retrocede <45°, sale espontánea <3 seg. Abate 0-30°/30-60°, no gira. Del 50%: Cabecea 0-30°, salida espontánea en 3-5 seg. Resto igual
- Con acelerador: **A** Igual.
- 11-Salida del paracutaje: **A**
Espontánea <3 seg, cabecea 0-30°, gira <45°, sin incidentes en cascada.
- 12-Salida de gran ángulo de ataque: **A**
Espontánea <3 seg.
- 13-Salida de pérdida sostenida: **A / B**
Abate 0-30°/30-60° sin plegada, retrocede <45° y mayoría de líneas tensas.
- 14-Plegada asimétrica pequeña: **B**
Gira <90°, abate o alabea 15-45°/0-15°. Reinflado espontáneo, gira <360°, sin incidentes. Sin plegada del lado opuesto, o con muy pocas celdas y con reapertura espontánea.
- Con acelerador: **A** Igual.
- 15-Plegada asimétrica grande: **B**
Gira 90-180°, abate o alabea 15-45°. Reinflado espontáneo, gira <360°, sin plegada, resto igual.
- Con acelerador: **B** Todo igual.
- 16-Control direccional manteniendo una plegada asimétrica: **A**
Si puede mantener el rumbo y permite girar 180° al lado contrario en 10 seg. El rango de freno disponible entre el giro y la pérdida o negativo es >50% del recorrido simétrico.
- 17-Tendencia a barrena plana: **A**
- 18-Tendencia a barrena plana lenta: **A**
- 18-Salida de barrena plana: **A**
Deja de girar en <90° al subir frenos.
- 19-Bandas B: **A**
Envergadura recta, sale espontánea <3 seg, abate 0-30°/30-60°. Gira <45°.
- 20-Orejas: **A**
Técnica normal, estable, abre espontánea en <3 seg. Abate 0-30°.
- 21-Orejas con acelerador: **A** Igual.
- 23-Métodos de giro alternativos: **A**
Puede girar 180° en <20 seg sin riesgo de pérdida o negativo.

FICHA TÉCNICA

- Inflado, suave y tranquilo, sube bien
- Inicio de viraje, empieza más ágil
- Inversión de giro, compacta, poco reactiva
- Giro lento, endurece pero logra volar lento

Estabilidad

- Vuelo lento, logra ralentizar bastante
- Vuelo normal, cómodo, oscila poco
- Vuelo rápido, acelera con garantías, sana
- Cabeceo, poco en general, templado
- Alabeo, inicio bien, luego algo más estable
- Giro, rotación rápida y banqueo tranquilo
- Pérdida, freno largo e informativo
- Tensión, siempre sólida, no desfallece

Equipamiento

Bocas: 25x9 a 18x2 cm - Celdas: 45 abiertas y 12 cerradas
 Aberturas de cajón plano-elípticas, con refuerzo en luna de trilam
 Freno c/ 2 y 3 costillas, 2 anillas de fruncido, resto anclajes "V"
 Puño rígido, con emerillón y cierre de imán
 Acelerador (2 poleas grandes): 12 cm, pedal: 24 cm
 Suspenaje a 3 pisos, con líneas a 2 y 3 celdas
 Cordinos sin funda (Dyneema arriba y aramida en medio y abajo)
 Ribete en borde de salida de Dacron y de nylon, intradós bocas
 Morro tiburón y 2 varillas cruzadas en X a la altura de las bocas
 3 bandas 12 mm (con la B dividida) - Híbrida (4 rangos arriba)
 2 varillas Nitinol: de hasta 34 y 75 cm (máximo) por costilla
 Mini-costillas en borde de salida - ventana limpieza sin velcro
 Transversal entre B y C - Espesor máx. perfil 44 cm (17%)
 Diagonales parciales hasta el extradós - 3D Ballooning

Materiales

Extradós: Skytex 9017E25 38 grs. Intradós: Dominico N20DMF 35 grs
 Costillas y diagonales: Skytex 9017E29 38 grs/m²
 Cordinos: Dyneema Liros DC 40/60/100 y aramidas Edelrid A8000U 50/70/130/190/230/360 (sin funda) y Teijin TNL 80/280. De 0,5 - 0,8 - 1,1 y 1,9 mm ø.

Prestaciones

Velocidades	Carga: 110 Kg (4,15 kg/m²)
Mínima	25 Km/h
Tasa de caída mínima 50% freno: 1,05 m/s	33 Km/h
Máximo planeo (frenos libres): 10:1 (silla carenada)	37 Km/h
Máxima: 100% acelerador	49 Km/h

Especificaciones

Ikuma	21	23	25	27	29
Superficie real (m²)	21,00	23,00	24,50	26,50	29,00
Superficie proyectada	17,83	19,53	20,75	22,44	24,56
Envergadura real (m)	19,94	11,45	11,82	12,29	12,86
Envergadura proyectada	8,72	9,13	9,42	9,80	10,25
Alargamiento real:	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7
Alargamiento proyectado:	4,26	4,26	4,26	4,26	4,26
Cuerda máxima (m)	2,33	2,44	2,52	2,62	2,74
Cuerda mínima (estabilo)	0,54	0,56	0,58	0,61	0,63
Total cajones e intercajonas:	57	57	57	57	57
Suspenaje: A: 2-4-9. B: 2-4-9. C: 3-5-18-21 (e). F: 2-4-10.					
Altura suspenaje, (m)	6,67	6,98	7,20	7,49	7,83
Metrage total (m)	220	230	238	247	259
Peso vela (Kg)	4,4	4,8	5,0	5,3	5,7
Homologación EN	B	B	B	B	B
Peso total (Kg)	55-75	65-85	80-100	90-115	110-130
Carga alar (Kg/m²)	2,6/3,6	2,8/3,7	3,3/4,1	3,4/4,3	3,8/4,5

Fabricante: Niviuk (La Celler de Ter, Girona). www.niviuk.com
 Diseñador: Olivier Nef - Producción: China

Piloto de las fotos: Máximo Vela de Pablos

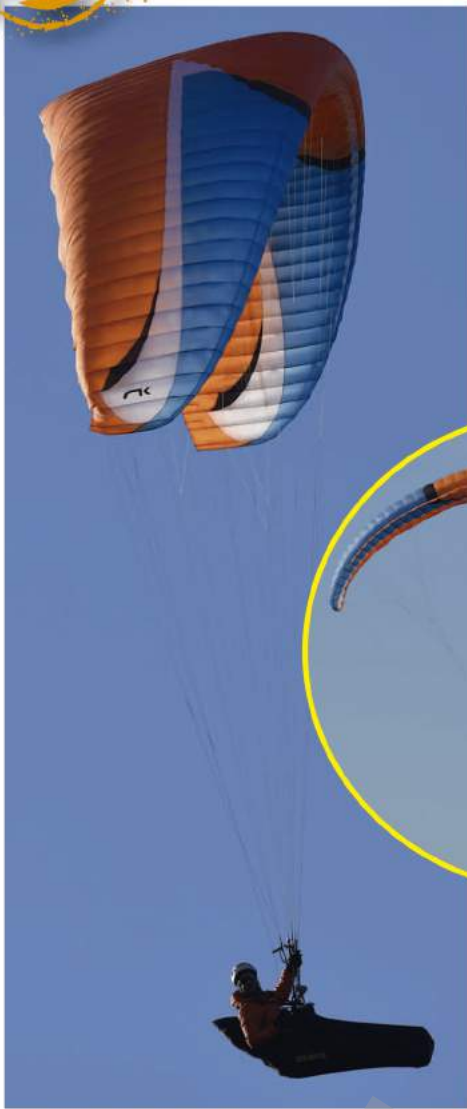
TEST

Ikuma

NIVIUK

Borde de salida tenso y perfectamente fruncido, delata el modo en que trabaja el freno.

La forma en planta termina en unos establos anchos. Se aprecia la línea de costura del patronaje 3D en el borde de ataque y cómo la anilla de fruncido recoge la tela en la punta, dejando libre solo la aleta del extremo.



Bóveda elíptica, destacar el poquisimo sustentaje que tiene la Ikuma, simplificado al máximo, pero sin que pierda cohesión en vuelo por ello.



3 Bandas simplificadas. La "A" única, con solo dos cordinos por lado. La B dividida, para ajustar el calado de la punta al acelerar, la C con un asa y el cordino del establo. Puño pequeño, con emerillón y cierre de imán. Bandas estrechas de 12 mm reforzadas.



Diagonales muy perforadas y con un ribete en su parte delantera. Las bocas también con ribete flexible y ligero en la parte trasera y forma redondeada. Buena alimentación gracias al perfil con la parte delantera cóncava (morro de tiburón).