

# Peak<sup>4</sup>

NIVIUK



## Alma de "Icepeak"

Lider actual de la clase Serial, Olivier Nef y Niviuk ofrecen un ala con homologación EN-D de altas prestaciones, orientada a los pilotos de cross y competición. Una vela de dos bandas moderna, con 3 varillas de Nitinol en cada costilla, el morro de tiburón de la casa, patronaje 3D en el borde de ataque, mini-costillas en el borde de salida y un poco más ligera gracias a la selección de los tejidos y refuerzos. Tela Skytex en todo el extradós y las costillas, con Dominico en el intradós. Suspentaje todo sin funda en aramida-vectran y un poco de Dyneema en el freno. Muy pocas cuerdas, menos de 200 m en total y anclajes separados de 2 a 5 cajones. Todo el freno lleva anillas de fruncido y sus anclajes también muy espaciados. El resultado es un ala impresionante, con un giro excelente para ese alargamiento de 6,8. Gran solidez y presión a cualquier velocidad y un planeo desconocido para este segmento. Aunque en realidad, os será familiar si antes volásteis una Icepeak 6 ó 7, ya que la nueva Peak 4 deriva directamente de esa saga. Más avanzada y exigente que la anterior Peak, ofrece mejor giro, más velocidad, mejor tasa de ascenso y os invita a pilotar de modo eficiente con las bandas traseras cuando uséis el acelerador. El cual degrada poco el planeo y aumenta la cohesión y rigidez del ala, así que toca acostumbrarse a usarlo a menudo. Disponible en 4 tallas, que van de 70 a 125 kg. Una velocidad a frenos libres de alrededor de 40 km/h (según talla, carga y altitud) y una velocidad máxima que se acerca a 60 km/h. Altas prestaciones para un nivel de exigencia todavía razonable para muchos pilotos. No desfallece en competición y amplía tu horizonte si eres ambicioso y te gusta la distancia.





Icepeak 6 fue una ala mítica, Campeona del Mundo 2013 y referencia de equilibrio entre rendimiento y manejabilidad. Fue tal su éxito, que aún hoy ese compromiso no ha sido superado, aunque sí igualado y refinado por sus sucesoras, la Icepeak 7 y esta nueva Peak 4. Como se ve en la tabla de más abajo, las diferencias entre ellas son pequeñas. Variaciones en la envergadura y alargamiento, una superficie idéntica y los mismos metros de suspen-taje, con una gradual reducción del peso de la vela. Tan semejantes, que los suspen-tajes de la Ip6 e Ip7 son intercambiables y las diferencias se ciñen a detalles de construcción, y estructura interna de la vela y a sus tensiones. La Peak 4 añade el patronaje 3D, varillas Nitinol, que tensan la vela (y que ahora llevan sus nuevos modelos desde la Icepeak8 en adelante), las bandas cuentan con un pequeño tirador transversal cubierto de neopreno. Con el uso de otro tejido y costillas muy perforadas, baja algo su peso, lo que suaviza sus reacciones.

Año / modelo	Caj.	Sup.	Env.	A/R	m	peso
2012 Icepeak 6	75	24,50	13,00	6,90	197	6,3
2014 Icepeak 7	75	24,50	13,06	6,96	197	5,9
2016 Peak 4-25	75	24,50	12,91	6,80	197	5,5

Ha cambiado el nombre, pero seguimos hablando de una vela de cross, de alto rendimiento y competición, homologada EN-D. Así que da un buen paso al frente respecto a las Peaks anteriores.

Para definirla, empezar mencionando sus 2 bandas (con la B ramificada arriba en pirámide B-C) y la A dividida arriba en 2 pequeños tramos, en sentido longitudinal. A y B quedan bastante separadas. De modo que el pilotaje con las bandas traseras es efectivo y necesario cuando se vuela acelerando y hay que hacer correcciones de cabeceo, de tensión o leves giros. En este sentido es como una vela de competición. Pero gracias a su alargamiento aún manejable (por debajo de 7), el nivel de exigencia y pilotaje está a la altura de lo que puedes esperar de esa cifra.

Las diagonales y estructura interna con 3 cintas transversales completas, permiten espaciar los anclajes del suspen-taje a 2, 3, 4 y hasta 5 cajones en algunos puntos. De ahí que con menos de 200 m de cordinos sin funda (un 10% menos incluso que el de una

Icepeak 8), de aramida-vec-tran principalmente, con un poco de Dyneema en los frenos, logre cohesionar su bóveda, la cual parece muy plana en la parte central. Con un nuevo perfil, pero con la boca inclinada, estrecha y retrasada por el morro de tiburón, se beneficia de un punto de impacto siempre bien colocado. El resultado, buena tensión en el borde de ataque a cualquier velocidad, sólida al acelerar, resistente y precisa en vuelo lento.

El freno, pide una mención aparte, porque es blando y su recorrido largo, así que resulta confortable y le permite un giro ágil. Todos los anclajes del freno están separados cada 3,5 cajones salvo en el centro. Además, todos llevan anillas de frunció y un cordón de Dyneema. Con lo que la tela queda tensa y recogida en el borde de salida al frenar. El resultado es una maneja-bilidad que se agradece en mon-taña y brinda un gran confort su capacidad de poder cerrar muy bien los giros para ese alargamiento. El alabeo es ligero y directo, no trata de enderezarlo en exceso ni pide demasiado control con el mando exterior. Sus reacciones no son violentas y a lo sumo puedes observar algún acordeón o variación en la forma de la envergadura si sobreactúas con el freno en plena turbulencia. Se moverá, pero el cabeceo se manifiesta amortiguado aunque se retuerza.

El acelerador es más físico en la talla grande, y permite subir la velocidad de 40 km/h a frenos libres a cerca de 60 km/h. Aunque hasta 55 km/h será lo más utilizable, por rendimiento y tranquilidad. No es extraño ver que uno de los Hermanos Vyparina fuera capaz de ir delante todo el Open colombiano con esta vela y terminar 2º, frente a bolidos de competición CCC.

En el inflado puede adelantar, hay que subirla despacio y sujetar las bandas hasta que esté en la vertical (mejor si solo se toman las sub-bandas A centrales) y aunque sea de 2 bandas, es más fácil de controlar y parar que una de compe. Su alargamiento aún es razonable y no da tanto trabajo para lo que rinde.

Las orejas van duras, porque estás tirando de todo el establi-lo al completo, necesitas muchos

Bóveda elíptica progresiva. Los anclajes del suspen-taje quedan sepa-rados cada 2, 3, 4 y hasta 5 costillas en alguna zona. Todo bien cohe-sionado con 3 cintas transversales completas en cada rango de anclajes. Suspen-taje muy optimizado.

### Test (EN) Peak 4 - 25 (95-115 Kg) Air Turquoise 18-6-15

- 1-Inflado/despegue: **C**  
Adelanta, hay que pararla.
- 2-Aterrizaje: Sin exigencia especial **A**
- 3- Vuelo recto: **B**  
Velocidad >30 km/h, rango con freno >10 km/h, mínima 25-30 km/h.
- 4- Dureza y recorrido del freno: **A/C**  
Dureza creciente, >60 / 50-65 cm
- 5-Estabilidad de cabeceo a la salida del vuelo acelerado: **A**  
Abate menos de 30°. Sin plegada.
- 6-Estabilidad usando los frenos durante el vuelo acelerado: **A**
- 7-Estabilidad de alabeo: **A**  
Oscilaciones amortiguadas.
- 8-Estabilidad en espiral normal: **A**  
Salida espontánea.
- 9-Comportamiento en barrena: **A / D**  
Respuesta en la salida, 1er. 180°: Reduce la tasa de giro/No reacciona inmediatamente. Salida espontánea/Sigue girando.
- 10-Plegada frontal simétrica 30%: **D**  
Retrocede <45°, salida tras acción del piloto a los 3 seg./Espontánea en >3 seg. Cabeceo 0-30°. No gira, sin cascada de incidentes.
- 11-Plegada frontal simétrica 50%: **D**  
Salida espontánea 3-5 seg./Tras la acción del piloto <3 seg. Resto igual.
- 12-Plegada frontal (acelerada): **D** Igual.
- 11-Salida del paracutaje: **A**  
Logra entrar y sale en <3 seg. Abate 0-30°, Gira <45°.
- 12-Salida de gran ángulo de ataque: **A**  
Espontánea <3 seg.
- 13-Salida de pérdida sostenida: **A / C**  
Abate/alabea 0-30°/30-60° sin plegar. Retrocede >45°/45°, y líneas tensas.
- 14-Plegada asimétrica 45-50%: **D**  
Gira <90°, abate/alabea 0-15°/15-45°. Reinfla espontánea. Gira <360°. Sin plegada del lado contrario, o con plegada pequeña, apertura espontánea. Probado con cordinos de plegado.
- 15-Plegada asimétrica 70-75%: **D**  
Gira 90-180°, abate/alabea 60-90°. Reinfla espontánea. Gira >360°. Sin plegada del lado opuesto o con plegada pequeña, apertura rápida.
- 16-Plegada 50% acelerada: **D**  
Abate-alabea 15-45°. Abre <3 seg. tras acción piloto/Espontánea. Resto igual.
- 17-Plegada 75% acelerada: **D** Gira 90-180°. Abate/alabea 60-90°, resto igual.
- Control direccional manteniendo una plegada asimétrica: **A**  
Sí 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.
- 16-Tendencia a barrena plana: **A**
- 17-Tendencia barrena plana lenta: **A**
- 18-Salida de barrena plana: **D / A**  
Deja de girar en 180-360°/90° al subir frenos. Sin cascada incidentes.
- 19-Bandas B: **No practicable**
- 20-Orejas: **A**  
Técnica normal, estable, sale espontánea en <3 seg. Abate 0-30°.
- 21-Orejas con acelerador: **A** Igual.
- 22-Métodos de giro alternativos: **A**  
Puede girar 180° en <20 seg sin riesgo de pérdida o negativo.



### FICHA TÉCNICA

- Inflado, subir suave, aguantaría, 2 bandas
  - Inicio de viraje, ligero, rápido
  - Inversión de giro, maniobrable, responde
  - Giro lento, aguanta freno sin endurecer
- #### Estabilidad
- Vuelo lento, lo tolera, freno largo
  - Vuelo normal, leve alabeo en aire agitado
  - Vuelo rápido, más estable, sólida
  - Cabeceo, no exige mucho control
  - Alabeo, inicio ágil, luego más tranquilo
  - Giro, su mejor cualidad, el mando
  - Pérdida, muy abajo, previsible, avisa
  - Tensión, sólida, algún acordeón o bisagra

### Equipamiento

Freno cada 3 y 3,5 costillas - Todo c/ anillas de frunció 3 transversales enteras, y la de la A muy ancha  
Espesor máximo perfil: 16% - Morro de tiburón (12x2 cm)  
Diagonal hasta extradós - Bocas 20x3 a 14x1 cm  
3D ballooning - Mini-costillas en borde de fuga 40 cm  
Puño rígido, con cierre de clip y emerillón  
Cajones: 67 abiertos y 8 cerrados - Sin velcro de limpieza  
Acelerador (2 poleas): 14 cm, pedal: 26 cm  
Suspen-taje: 2 bandas, 3 pisos, a 2, 3, 4 y 5 celdas  
Banda 12 mm, maillones con pieza plástica - Tirador C  
Bocas: ribete flexible - Costillas muy perforadas.  
3 varillas: 50 y 105 cm y 110 cm atrás, sobre la C

### Materiales

Extradós: Porcher Skytex 9017 E25 38 grs/m²  
Intradós: Dominico N20 DMF 35 grs/m²  
Costillas y diagonales: Skytex (Hard) 32 grs/m²  
Cordinos: Aramida Edelrid y Cousin, Dyneema Liros, sin funda: 40, 50, 60, 70, 90, 115, 130, 145, 200, 240 kg.

### Prestaciones

Velocidades	Carga: 115 Kg (4,4 kg/m²)
Mínima	26 Km/h
Tasa de caída mínima 50% freno	35 Km/h
Máximo plano (frenos libres)	40 Km/h
Máxima: 100% acelerador	60 Km/h
Tasa de caída mínima: 0,95 m/s a 35 Km/h	
Plano: 11,5 a 40 km/h (con silla carenada)	

### Características

Peak 4	21	23	25	27
Superficie real (m²)	21,00	23,00	24,50	26,00
Superficie proyectada	17,95	19,67	20,94	22,22
Envergadura real (m)	11,95	12,51	12,91	13,30
Envergadura proyectada	9,60	10,05	10,38	10,69
Alargamiento real:	6,80	6,80	6,80	6,80
Alargamiento proyectado:	5,14	5,14	5,14	5,14
Cuerda máxima (m)	2,15	2,25	2,33	2,40
Cuerda mínima (estabilo)	0,44	0,46	0,48	0,49
Total cajones e intercepciones: 75				
Suspen-taje: A: 3-6-12-22. C: 3-6-10-20 (e). F: 3-4-10.				
Altura suspen-taje, (m)	7,10	7,43	7,68	7,72
Total suspen-taje (m)	182	191	197	203
Peso vela (Kg)	5,1	5,3	5,5	5,8
Homologación	D	D	D	D
Carga total (Kg)	70-90	85-105	95-115	105-125
Carga alar (Kg/m²)	3,3/4,3	3,7/4,6	3,9/4,7	4,0/4,8

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

**Parapente - VUELO LIBRE 45**





**TEST**

Cómo actúa el freno con sus anillas de función separadas cada tres cajones y medio, salvo en el tramo central de 7 cajones sin freno. También se aprecia la línea de costura del patronaje 3D en el borde de ataque y las cintas transversales.



recorrido para bajarlas y es conveniente acelerar un poco al mismo tiempo para compensar la resistencia extra. Otra solución es bajar las B exteriores, pero entonces la oreja queda un poco vuelta hacia arriba en los establos, ambas soluciones sirven si se precisa meter orejas. Las B olvidarlas porque no se pueden hacer con velas de 2 bandas. Y si se quieren evitar los Ges en la barrena, mejor equiparse con un anti-G, porque estas velas caen poco y centrifugan con ganas. Su alabeo ligero, facilita el enroscar y acumula mucha energía.

Lo mejor, su giro y esas prestaciones que te hacen sentir que tus objetivos son más asequibles que nunca. Planeo, buena velocidad, un viraje ligero y efectivo, todo en un alargamiento contenido. Es la vela EN-D de mayores prestaciones del momento. Sube bien, gira de fábula, estable al acelerar, sólida. Las diferentes tallas tienen un comportamiento algo distinto, pero la cualidad de buen giro y pilotaje grato se mantiene. La grande pide más pilotaje en sus reacciones que las tallas medianas, porque se mueve con más amplitud.

El freno aunque sea blando, comunica y advierte con cambios en su tensión, sobre lo que le sucede al perfil, especialmente en giros lentos. La vela se mueve, pero raro es ver un establo plegarse inadvertidamente, aunque puede suceder. En turbulencia, las abatidas avisan y dejan tiempo a pararas, cuentas con margen para actuar y una gran amplitud de movimiento en el freno para reaccionar, si lo comparas con una CCC, pero te pedirá mucho más pilotaje si tu vela anterior era una Artik (EN-C). Si vienes de cualquier EN-D antigua, notarás sobretodo el paso a las 2 bandas o te sentirás como en casa si ya tuviste una Ip6 ó volaste con alargamiento siete.

El planeo supera la fineza de 11 a frenos libres y la va reduciendo hasta fineza 8 a velocidad máxima, por lo que la sensación de planeo es similar a cualquier régimen de vuelo, lo que unido a su solidez, invita a usar el pedal. Una tasa de caída inferior al m/s, que sigue rindiendo bien en giros a cualquier inclinación, por lo que la capacidad de ascenso y de centrar la térmica o quedarse aferrado a los núcleos, te sacarán más de una sonrisa.

2 tallas diferentes, la 27 grande (26 m<sup>2</sup>) de Oscar Falcón y la 23 de Jordi Farré. Ambos pilotos han subido a la Peak 4 desde categorías inferiores (C y B alta respectivamente). Están encantados con sus prestaciones, el mando y todo el potencial que les ofrece para hacer distancia y competir.



Arriba: la combinación de buen giro y rendimiento con un nivel de exigencia aún razonable, son las grandes bazas de la Peak 4. Una 2 bandas "domesticada". Derecha: orejas C3, también se pueden hacer con la técnica convencional. Izquierda: la A dividida y los bucles protegidos con un trozo de funda. La banda trasera lleva un tirador para pilotar.



Ram Air o morro de tiburón, versión Niviuk. Observar los retrasados que van los anclajes A, y divididos en dos tirantes.