



NERVURES SPANTIK

The Golden Peak



Pour sa nouvelle intermédiaire classe B, Nervures a logiquement repris une partie des éléments ayant fait le succès de la Diamir (essai PP+ 428), excellente aile de cross allégée de grande réputation, avec bien sûr un peu moins d'allongement et plus d'accessibilité. Ceci s'appelle une recette gagnante.

Laurent van Hille en vol test. La Spantik montre sa structure allégée et optimisée. L'intrados présente de discrètes facettes en V pour augmenter la cohésion. La dernière cellule n'est pas sustentée et forme un « saumon soufflant » pour chasser le tourbillon en bout d'aile et réduire la traînée.

Toujours « tournés vers l'aventure » comme vous le trouverez sur le site Nervures, celle que certains voient comme une petite sœur de la Diamir trouve son nom dans le massif montagneux du Karakoram, au nord du Pakistan: le Spantik ou Golden Peak culmine à 7027 m et son sommet fut atteint pour la première fois en août 1987. Voilà, c'était un petit point de culture signé Wikipedia.

Première impression

Habitué depuis quelque temps à recevoir des ailes de plus de 5,5 kg dans de grands sacs de parapentes informes à moitié vides, j'ai tout de suite été attiré par le peu d'encombrement et le poids réduit de la Spantik M que je venais de recevoir dans un joli sac de portage adapté.

Impatient, plutôt que d'attendre un créneau matinal volable pour commencer mes mesures, je suis allé de suite faire une petite séance de gonflage... Après une heure de jeu au sol, je n'attendais qu'une seule chose, c'est de pouvoir essayer cette merveille en l'air.

Oui, parce qu'au sol, la Spantik est un vrai jouet. Une aile toute en douceur et en légèreté. On peut jouer dans 5 km/h de vent tant elle est légère. Ou avec 25, tant elle est douce.

J'en profite comme d'habitude pour en regarder soigneusement la conception et la fabrication. Et si cette Spantik est d'apparence très simple, en examinant de plus près, on constate qu'elle est vraiment développée pour optimiser le poids et le volume sans compromis sur la solidité. Les grammages de tissus ont été soigneusement choisis selon leur emplacement et les contraintes qu'ils vont subir. Le bord d'attaque est en 38 g/m², l'extrados en 32, l'intrados, les cloisons diagonales et les nervures non porteuses sont en Skytex 27 g/m². Les cloisons porteuses sont en 38 Hard Finish. Le bord d'attaque montre une belle découpe novatrice des panneaux pour lisser les surfaces, en association avec des joncs facilement démontables pour les remplacer au cas où.

Le suspentage est en 3 lignes et demie. Comme pour beaucoup d'intermédiaires de classe B, on trouve une petite pyramidale sur le haut de la ligne des C. Parties basses gainées, elle peut être livrée suspentage haut aussi gainé, sans variation du prix.

Pour l'homogénéité de la voilure, des bandellettes de maintien relie les différents faisceaux de suspentage. Une technologie adoptée depuis longtemps chez Nervures, de discrètes

facettes en intrados visent à augmenter la cohésion, sans alourdir la structure.

Comme pour sa grande sœur la Diamir, la Spantik a des bouts de plumes très caractéristiques, la dernière cellule non suspendue formant ce que Nervures appelle un « saumon soufflant ».

Une sophistication aérodynamique qui a pour but de réduire l'effet vortex de bout d'aile.

Les élévateurs sont en trois brins avec un « baby A » pour faire les oreilles (nota, des élévateurs en drisse Dyneema sont disponibles en option).

Encore de discrets éléments de sophistication avec des poulies à billes pour un fonctionnement plus doux de l'accélérateur, poignées dragonne en mousse très confortables.

Vol du matin réveille le pèlerin!

Gonflage, temporisation et prise en charge sont vraiment un des points fort de cette aile. Une aile légère est faite pour marcher et donc parfois pour décoller dans des zones un peu « moissies »: décollages courts, aérologie forte ou difficile, vent travers, etc. La Spantik est un vrai « tout terrain » du parapente.

Bras hauts, j'ai trouvé une vitesse de 38 km/h. En baissant les bras progressivement, l'amorce de décrochage se situe vers 24 km/h avec un débattement mesuré de 66 cm, ce qui est énorme pour ce type d'aile. Un décrochage qui survient après un point dur marqué au niveau des hanches. La Spantik prévient donc très bien. Et même avec erreur du pilote qui persisterait, le décrochage lui-même est très progressif en partant des bouts d'ailes.

On trouvera la meilleure finesse au contact du bord de fuite, avec 9,3 à 37 km/h. C'est étonnant sur ce type d'aile et c'est très bien, le taux de chute varie très peu de 27 à 37 km/h. Il oscille entre -1 et -1,1 m/s en moyenne.

En accélérant au premier barreau, j'ai mesuré une vitesse de 42 km/h, avec une finesse très intéressante de 8,6. En conditions aérologiques turbulentes et vent de face, le premier barreau améliore nettement la pénétration de la Spantik dans la masse d'air. Au deuxième barreau, j'ai mesuré 50 km/h. Là, le taux de chute augmente sensiblement, faisant tomber la finesse à 6,2. Petite note complémentaire sur l'accélérateur: il est très progressif et peu physique.

Les oreilles par contre sont extrêmement physiques. Pour les faire, mais aussi pour les maintenir. À peine lâche-t-on la suspente extérieure que la Spantik se réouvre violemment. Il en va de même pour les fermetures asymétriques un élévateur... C'est extrêmement physique et la réouverture est aussi rapide que violente. En fermeture provoquée ainsi, elle ne tourne pour ainsi dire pas et ne shoote pas non plus.

Un petit test de descente en 360... la mise en virage se fait en deux temps. D'abord, un virage bien à plat qui est un peu difficile à franchir, il faut insister et coordonner à la sellette pour qu'elle accélère, la main intérieure est un peu au-dessous des épaules. Puis après un de-

DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR				
Tailles disponibles	XS	S	M	L
Surface à plat (m²)	22	24.5	26.5	29
Envergure à plat (m)	10.9	11.4	12	12.5
PTV (kg)	55-75	70-90	80-100	95-120
PTV optimal (kg)	65	80	90	105
Allongement	5.4			
Poids de l'aile (kg)	3.8	4	4.3	4.7
Cellules	47			
Homologation	EN B			
Prix (euros) TTC	3400	3400	3400	3400
Remarque: élévateurs drisse Dyneema en option (- 200 g): 180 euros TTC. Suspentes hautes gainées sans surcoût.				
Nervures, ZI Point Sud 65260 Soulom +33 (0)5 62 92 20 18 com@nervures.com www.nervures.com				



Avec la Spantik, la descente aux élévateurs B est peu physique, stable. Toutes les ailes ne le font pas...

RÉCAPITULATIF DES MESURES ET COMPORTEMENTS	
Marque	Nervures
Modèle	Spantik M (80-100 kg)
PTV	93 kg
Température	pas chaud en juillet...
Pression/mer	995 hPa
Altitude décollage	1 600 m (Mieussy)
Charge alaire	3,5 kg/m ² (assez forte)
Vitesse bras hauts	38 km/h
Vitesse accélérée	1 ^{er} barreau 42 km/h, 2 ^e barreau 49-50 km/h
Décrochage	24 km/h, grand débattement, bien prévenu par durcissement des commandes
Efforts en vol droit	doux les deux premiers tiers de l'amplitude. De plus en plus physique ensuite
Efforts en virage	doux
Inversions de virage	faciles
Comportement en spirale	sort seule sur un peu plus d'un 1/2 tour de décélération recommandé
Lacet et/ou roulis inverse	absents, ni l'un ni l'autre
Comportement tangage	amorti
Roulis	amortissement en 2 oscillations
Oreilles	- 3,5 m/s (très physiques) et - 4,5 m/s accéléré à fond. Nota, les oreilles « flappent » accéléré à fond
Vz moyennes	taux de chute mini - 1.05 à -1,1 m/s, assez constant de 27 à 37 km/h. Bras hauts - 1,15 m/s
Finesses moyennes	meilleure finesse 9.3 à 37 km/h. Bras hauts 9.1 à 38 km/h. Premier barreau 8.6 à 42 km/h (très bien!). À fond de 2 ^e barreau 6.3 à 49 km/h
Sellette	Cocon Little Cloud
Instruments	Digifly Leonardo Pro avec sonde déportée

LES PLUS

- Poids et encombrement réduits
- Facilité générale
- Décollage tout terrain, un jouet en gonflage au sol
- Transmission de la masse d'air (qualité pour beaucoup)
- Excellent rapport performances-confort à l'accélérateur 1^{er} barreau, avec pénétration face au vent
- Qualité de fabrication Nervures (en France!)

LES MOINS

- Un petit manque de précision aux commandes en virage (rien d'autre!)



TEST

Nervures Spantik

TECHNIQUE DE CONSTRUCTION	
Marque et modèle	Nervures Spantik
Designer	Team de développement Nervures : Xavier Demoury, Pierre Rémy, Michel le Berre
Fabrication	Ateliers Nervures, fabrication 100 % française, Pyrénées
Voilerie	
Type de cellules	Suspentage toutes les 3 cellules avec biais en diagonales 2 cellules sur 3
Renforts aux nez de cloisons	Joncs souples (démontables) avec éléments de protection
Structure interne	Fines bandelettes de liaison entre les insertions de suspentes pour les rangées A, B et C. Reprise des efforts avec biais diagonaux. Intradoss discrètement avec facettes en V
Renforts aux sanglettes	Oui, bien rentrées dans la voilure pour diminuer la traînée
Bord de fuite	Galon sur tout le bord de fuite. Attaches de freins placées juste à l'intérieur du galon
Tissu	Bord d'attaque en Porcher Skytex Universal 38, puis 32 en extrados et 27 en intrados. Cloisons porteuses en Hard Finish 38. Cloisons non porteuses en Skytex 27 g/m ² Universal.
Ouverture de nettoyage aux stabilos	Ouvertures permanentes dans le saumon soufflant avec petites tuyères
État de surface	Très propre
Suspentage	
Matériaux et observations	Suspentes basses en Dyneema provenance Edelrid 1,6 mm. Suspentes hautes Dyneema Liros DC 100 non gainées 0,8 mm, ou gainées 1,1 mm
Répartition des suspentes basses	2 A + A', 4 B, 3 C
Ramifications	En « 3 lignes et demie » avec ramification pyramidale sur les C hautes
Élévateurs	
Branches	3 branches + baby A, sangles fines de 15 mm (option en drisse Dyneema possible)
Repères colorés	Non. Sigle Nervures sur les A
A dédié oreilles	Oui
Renfort au mousqueton sellette	Oui, sangle
Blocage des suspentes sur maillons	Oui, joints toriques
Accélérateur	Débattement 15 cm, agréables poulies à billes, doux et efficace sur toute sa course
Poignées de commande	
Fixation et tenue	Aimants, tenue bonne
Appui	Poignées type dragonne bien molletonnées, confortables
Émerillon	Oui, sur les poignées
Ancrage des freins : type et position	Ancrés au bord de fuite, en intrados, devant le galon. Pincés à anneaux sur les 3 suspentes de frein extérieures
Spécificités, innovations	Intradoss présentant de discrètes facettes en V (technologie éprouvée chez Nervures). Comme sur la Diamir, « saumons soufflants » en bouts d'ailes pour réduire le vortex et la traînée
Remarque particulière	Construction d'apparence simple mais très optimisée
Appréciation de la construction	★★★★
★★★★ le top, ★★★ très bon, ★★ peut mieux faire	
Sac et accessoires	
Forme	Petit et léger, technique. Certaines tailles (plusieurs options possibles) ne conviennent pas à une grosse sellette. Très agréable et confortable au portage
Volume	Au choix : 110 litres « Bivouac » ou 90 litres. Ou option sac parapente « classique »
Dessus de sac	Une petite poche
Poches	Au dessus uniquement
Portage	Excellent ! Très près du corps, dos matelassé
Sac interne	Oui
Sac à élévateurs	Oui
Accélérateur	Premier barreau rigide et boucle
Appréciation du sac	★★★★
★★★★ le top, ★★★ très bon, ★★ peut mieux faire	



Enfin un joli sac ! Avec très bon portage... Plusieurs tailles au choix sont possibles. Ici la version 110 litres « Bivouac ».



Nervures soigne les détails. La poignée type dragonne est matelassée. Les poulies d'accélérateur sont à billes pour plus de douceur.

mi-tour à ce régime, elle accélère progressivement : la main intérieure remonte lentement à mesure qu'elle accélère et la main extérieure descend jusqu'au contact. Elle est facile à accélérer ou à décélérer. La Spantik sort avec une abattée modérée si on lui laisse un tour de décélération. Si on laisse faire, bonne ressource en virage et une abattée avec légère fermeture dans l'attaque oblique. Rien de méchant. Petit truc, elle part plus facilement en 360 engagé si on attaque par un petit wing à l'opposé.

On finira avec la descente aux « B » qui sont peu physiques, stables et assez intéressants en terme de taux de chute puisqu'on descend un peu en dessous de - 8 m/s. Elle revole sans grosse abattée, qu'on les relâche d'un coup ou progressivement.

Monter, voler, se balader

La Spantik peut autant ravir un pilote montant en gamme, qu'un pilote qui en descendrait. Il me paraît important de préciser que c'est une aile qui transmet bien la masse d'air : tout en restant très sage au-dessus de la tête, la Spantik transmet beaucoup d'informations. À qui sait l'écouter, elle dira exactement où est le thermique et comment il faut l'exploiter au mieux. Mais pour un néophyte, il aura peut-être le sentiment d'une masse d'air plus forte qu'elle ne l'est réellement. Mais j'insiste sur le fait qu'elle reste globalement très sage. Ne craignez donc pas de la laisser voler.

En thermique, j'ai trouvé un petit manque de précision dans la mise en virage. Dans les premiers 15 cm de commande effective (hors garde), elle tarde donc un peu à réagir, tournant assez lentement en lacet. Il faut passer ce cran, puis elle se met franchement en virage. Une fois calée dans le thermique, la Spantik est très intuitive à cadencer. Quelques centimètres de frein à l'extérieur suffisent à nettement augmenter son rendement en montée. On note aussi, lorsqu'on enroule, un léger effet accordéon au bord de fuite. Rien de méchant, on s'habitue très vite.

Sur l'ensemble de mes vols, pourtant parfois toniques, je n'ai pas fermé un bout d'aile. Ce qui paraît normal, vu la tension dans les extrémités de l'aile. Par contre, j'ai pris une petite frontale en sortie de thermique accéléré au premier barreau. Rien de bien méchant mais j'ai été un peu surpris, n'ayant senti aucun signe avant-coureur.

En transitions et plus particulièrement en air turbulent, la Spantik présente une bonne pénétration, surtout accélérée au premier barreau. Ce qui permet des transitions à la fois efficaces et sereines. Certes, ce n'est pas une aile de course mais elle est très bien située pour une B de sa catégorie.

En conclusion

La Spantik est une vraie intermédiaire milieu de classe B qui transmet bien la masse d'air, ce qui ravira un pilote un peu aguerri mais qui pourra perturber un pilote peu expérimenté en conditions turbulentes. Pour autant, elle reste facile d'accès. Elle ravira un pilote en pleine progression prêt à aller vers une aile qui va lui permettre de continuer sereinement, comme le pilote de classe C voulant redescendre de catégorie sans trop perdre en sensations.

Mais en plus de ses qualités propres d'aile intermédiaire, la Spantik est une Nervures, une aile « taillée pour l'aventure ». Elle est légère, peu encombrante, facile au décollage et intuitive en l'air. Bref, tout ce qui va bien pour un pilote désireux sortir des sentiers battus, et à la recherche de performances accessibles. ●

Pour qui ?

Un pilote ayant déjà un peu d'expérience et qui veut une aile de progression.

Un pilote qui veut redescendre de catégorie sans perdre en sensations.

Un voyageur ou pilote ayant l'âme d'un aventurier cherchant facilité d'accès, légèreté et performances.

Envie d'une voile...

...plus légère ?



Kolibri
2kg
Ajustements par épaisseur réglables
Protection hybride mousse/airbag

...beaucoup plus légère ?



Kruyer II
330g

SaK airbag réversible en option

...plus fun ?



Karver II
800g

...plus précise ?



Kuik II
Koncept modulaire
5 sellettes en une



Kortel
www.kortel-design.com
09.50.10.73.27 - info@kortel-design.com

Ne sous-estimez pas l'importance de la sellette lors de l'achat de votre matériel
Demandez un essai à votre revendeur

soaring.fr
L'école de Parapente des 2 versants
Formations de qualité / Cours personnalisés

AGER
1er Thermique
1er Cross
Distance
SMIV

LUCHON
De l'initiation aux
Brevets de Pilote

soaringshop.fr
boutique en ligne soaring@free.fr

05 61 79 29 23

Logos: SUWALK, neo, ADVANCE, nervures, 51N

**VENDEZ
ACHETEZ
COMPAREZ
RÊVEZ**

DIFFUSION VIA LE WEB
(facebook + twitter + E.mailing 15 000 pilotes)
+ VERSION PAPIER
(5 000 ex distribués par La Poste)

www.air-contact.com

Mensuel d'annonces TOUS SPORTS AERIENS