

Salut à tous,

La sortie d'une nouvelle voile est toujours un évènement, à fortiori quand celle ci correspond à une demande forte de ses pilotes potentiels.

J'ai la chance de détenir depuis quelques temps le numéro zéro de la Seagull, nouvelle voile intermédiaire sortie des ateliers de JLD-Cage, et qui en seulement quelques heures de vol cumulées, m'a déjà apporté énormément de plaisir.

Je ne vais donc pas résister à la tentation, et aux demandes pressantes, plus longtemps, et m'en vais vous livrer mes réflexions et impressions sur une voile qui sera sans doute un "best-seller" de l'année chez les cagistes.

Entre Lagon, voile de début et de progression, et Paradigme, voile de performance, il est clair qu'il existait jusqu'alors un créneau en matière de rapport performance/facilité qui n'était pas occupé. De nombreux pilotes de Lagon, après avoir découvert l'activité et y avoir suffisamment progressé, ne se sentaient pas près à faire le pas vers la Paradigme, mais pourtant souhaitaient évoluer vers une voile présentant des performances en matière de vitesse et finesse plus élevées. C'est spécifiquement pour eux que la Seagull a été créée.

Véritable voile intermédiaire, son cahier des charges était axé sur les critères de finesse et vitesse, sans sacrifice à la facilité de mise en oeuvre connue par tous les pilotes de Lagon. Force est de reconnaître après une prise en main rapide et facile que l'objectif semble bien avoir été atteint, voire dépassé !

Dans la mise en oeuvre, d'abord : sa facilité ne déconcertera pas les actuels pilotes de Lagon, qui retrouveront facilement leurs automatismes. Par vent nul, les décollages delta sont quasiment inratables. La voile écope bien et monte d'un bloc. Si par malheur votre préparation au sol a été imparfaite, il n'y a aucune tendance à la "crevette", et en cas de besoin la correction se montre efficace. C'est simple, je pense qu'avec cette voile, nous aurons peut être le plaisir de voir Dany'Aile décoller sans vent, c'est tout dire ! ;-))

Dès le moment où les conditions le permettent, les décos dynamiques ou en marche arrière sont de simples formalité, pour peu que le geste technique soit bon. Par rapport à une Lagon, dans ces conditions, la seule différence réside dans une légère tendance de la voile à accélérer sur la dernière partie de la course, qu'il suffit simplement de maîtriser avec une action à cabrer efficace, sous peine de renouer

Si il vous vient l'envie d'appuyer un peu plus le roulis, c'est la puissance de la voile qui va s'affirmer, et il conviendra de doser correctement ses gestes. Précédé d'une belle prise de vitesse, un virage "sur la tranche" en pivotant autour du stabilo montre que le potentiel est bel est bien là, et de demande qu'à s'exprimer. D'ailleurs, si il vous vient l'idée de cabrer dans la survitesse, la ressource qui suit est là pour vous le rappeler. Avec un peu d'expérience, de grandes perspectives s'ouvrent alors au pilote, dont je n'ai pas encore fait le tour, loin de là.

Même en poussant un peu dans ce type de pilotage, je n'ai pas essayé une seule fermeture inquiétante, tout au plus quelques froissements de bouts d'aile au début, le temps de trouver la bonne incidence à donner. Cela tend à prouver que cette voile est bel et bien solide, et quelle pourra être mise entre les mains de tous les pilotes "dégrossis" au préalable sur Lagon. Bien entendu, cela reste toutefois une voilure souple, qui heureusement va pouvoir fermer, pour réouvrir. En quelques heures, je n'ai essayé qu'une seule fermeture importante, dans un vol dynamique par vent fort, doublé d'un gradient pour le moins musclé, dans lequel je n'aurai d'ailleurs pas du rentrer...

Le contre à appliquer se fait par réflexe, toujours naturellement, et la réouverture est rapide depuis le centre de l'aile. Je n'ai pas pu tâter du vol thermique, me contentant d'enrouler du -0,3 m/s dans les Vosges jeudi dernier. Vivement le printemps !

La question suivante est bien entendu de savoir ce qui se passe aux limites.

A ce jour, je n'ai pas eu l'occasion de cerner tout le comportement de Seagull dans ces conditions, l'environnement sécurisé manquant à proximité de chez moi. Je me suis donc contenté d'aller flirter avec les limites, sans toutefois les dépasser.

Sur tous les axes, la première chose à noter est la présence d'un rappel au neutre qui sera extrêmement rassurant pour tous ceux qui doutent encore de leur pilotage. Je pense qu'on a abouti là un un compromis entre maniabilité et sécurité tout à fait acceptable.

Si on cherche à aller à la frontale, on constate ... que c'est quasiment impossible en vol droit et en air calme, sauf à engager une manœuvre radicale !. C'est à dire que même piqué quasiment au maximum de l'amplitude des bras, il m'a été extrêmement difficile de provoquer une fermeture du bord d'attaque. Bien entendu, cela venait un peu de mon implantation d'origine, et le cocon un peu remonté par rapport au maillon, la frontale redevient possible dans l'amplitude d'action. Mais bon sang, qu'elle est loin !

Je pense que c'est là un gage de solidité du bord d'attaque dans des conditions "limites". Je n'ai pas osé provoquer de fermeture frontale massive, me contentant du frémissement annonciateur et du mollissement de la commande. A ma décharge, les vitesses qui sont atteintes alors, piqué à fond, sont telles qu'elles sont dissuasives. Dans le domaine des basses vitesses, j'ai simplement été jusqu'à ressentir le mollissement, et le départ de la voile en arrière (qui d'ailleurs est sans doute plus l'avancée du pilote que le recul de la voile). Rien de spécial à en dire, si ce n'est que les signes annonciateurs sont moins criants que sous Lagon. Ils existent bel et bien, mais là où Lagon annonce qu'elle va décrocher, et ne le fait que si on insiste lourdement, le comportement est là plus net : elle dit qu'elle décroche, et on sent une amorce rapide si on intervient pas.

Ceci dit, il est intéressant de constater qu'un pilotage adapté fait tout rentrer dans l'ordre quasiment immédiatement, et que l'abattée qui suit, pour être vigoureuse, n'est pas monstrueuse pour autant. Elle demande à être contrée énergiquement et rapidement, et à cette condition est parfaitement maîtrisable par un pilote normalement formé et entraîné.

Je conseillerai simplement aux futurs pilotes de Seagull de respecter les consignes qui ont été données ... lors de leur passage sous Lagon ! Ne pas se pendre aux lyres, éviter de ralentir inutilement la voile, rester à l'écoute de son aéronef, A mon sens, sous ces conditions, la marge de sécurité qui leur est offerte avec Seagull est parfaitement acceptable pour un pilote de loisir, ou "voleur du dimanche" comme certains aiment à se désigner.

La seule différence avec Lagon sur ce thème n'est pas dans la solidité, ni dans la capacité à s'adapter au relief aérologique, mais dans une plus grande "sécheresse" des réactions aux limites.

Ceci dit, comme je l'ai déjà écrit par ailleurs à certains, si vous n'étiez pas aux limites sous Lagon, vous n'y serez pas plus sous Seagull !

Mais il est maintenant temps de se poser, ce qui nous permettra de vérifier le comportement de cette voile dans cette dernière phase du vol.

Première constatation, si on choisit une approche tangentielle, c'est que la voile ne veut pas décrocher ... elle continue donc à planer au fur et à mesure que l'on tire doucement sur les lyres, avec un sol de plus en plus près. Je pense donc qu'il conviendra d'éviter cela, surtout dans des vaches improbables. En effet, pour un peu que l'on ait alors mal jugé de la direction du vent à l'atterro, et que l'on se retrouve de cul, il faudra alors choisir si on veut poser de cette façon un long terrain, des capacités au 100 mètres du domaine de la performance olympique, ou alors plus simplement le posé "glissé", cher à certains.

Je pense donc qu'il faudra s'en tenir à une approche correcte avec prise de vitesse, suivie d'un arrondi et d'un poussé franc. Attention alors à soigner cette dernière phase, et surtout à la placer au seul moment opportun : la ressource aura tôt fait de vous remonter de quelques mètres si vous n'y prenez pas garde !

En résumé sur l'atterrissage : facile, mais demande à être précis.

Eh oui, une voile plus performante et plus puissante demande un peu plus de soin dans le pilotage si on souhaite qu'il soit propre et efficace !

Voilà, je crois que vous savez maintenant beaucoup de choses sur Seagull. Si je devais lui définir un terrain de jeu privilégié, j'imaginerai aisément un endroit venté, un peu comme un bord de mer. La voile doit alors faire merveille, à mon avis.

Olivier

PS : si c'est la fin de cet "essai", je suis certain que ce n'est que le début pour Seagull ...