



TEST

Par Laurent van Hille/école les Choucas de Mieussy.
Photos Michel Ferrer, Laurent van Hille et Tristan Shu.

Jolie cette Tequila 4! Skywalk soigne tout, y compris ses décors et ses combinaisons de couleurs.

SKYWALK TEQUILA 4

Pour progresser haut, loin et longtemps !

Les nouveaux pilotes d'aujourd'hui ont de la chance! Située entre la Mescal 4 (classe A) et la Chili 3 (B + « sport », essai PP+ 431), la Tequila 4 va marquer la catégorie B « access » par la facilité que l'on attend de ce type d'aile et les performances bluffantes qu'elle offre.

PREMIÈRES IMPRESSIONS

Toute la difficulté des essais d'ailes est de se préserver des a priori. J'ai pour habitude avant de commencer un essai de lire les informations constructeur, c'est-à-dire ce qu'on peut trouver sur le site ou sur la brochure de vente. Mais c'est tout, j'en reste là. Pas de recherche sur internet, pas de questions autour de moi.

Dans la brochure, on a de belles photos signées Tristan Shu et un descriptif entre humilité et réalisme qui annonce clairement que la Tequila 4 est une B « access », conçue pour le plus grand nombre et qu'elle ravira tous les pilotes, de la sortie d'école aux premiers cross. Je m'attends donc à une aile facile, un peu neutre en pilotage et aux performances un peu supérieures à une sortie d'école. On verra que je devrai changer quelques-unes de mes références !

LE SAC ET SON CONTENU

Je sors la voile de son énorme sac. Quand je dis énorme, on mettrait deux équipements complets dedans. Et on voit que Skywalk aime peaufiner les détails. Le sac de contention est équipé d'une aération de la forme en V distinctive de la marque. La sangle de compression est pourvue d'une doublure molletonnée. Bref, rien n'est laissé au hasard, on est dans le haut de gamme.

À l'ouverture de la voile, une multitude de petits détails montrent le perfectionnisme de la marque. La Tequila 4 est une vraie 3 lignes. Pas de pyramidales arrière, mais des joncs sur le tiers arrière de l'aile et deux bandes de maintien sur l'ensemble de l'envergure, de part et d'autre de la ligne des C. Le bord d'attaque, aux grandes ouvertures, est maintenu par des joncs. Au bord de fuite, toutes les cellules sont équipées de « mini-ribs ». Le freinage est « pincé » sur l'ensemble du bord de fuite par un système de petites sangles aussi simple qu'efficace. Sans oublier les traditionnels « Jet-flaps », ces ouvertures près du bord de fuite qui baissent la vitesse de décrochage.

Les élévateurs n'ont rien de particulier : A + baby A, B et C, d'une largeur de 1,25 cm. On notera une petite particularité sur les poignées de freins, dont le diamètre est réglable par un système de velcro. Bref, du grand art !

PREMIERS VOLS...

Après un démêlage sommaire, je me retourne face à la voile. C'est toujours sympa avec une nouvelle aile d'observer son comportement au gonflage. Y'a pas de vent, mais tant pis. Y'a de la neige, mais tant pis. Elle écope merveilleusement bien, puis se pose gentiment au-dessus de ma tête tandis que je marche en arrière. La temporisation se fait avec un rien de frein. Et là, un petit doute m'envahit... Dans quel sens ? Moi qui me tourne toujours dans le même sens, c'était tellement facile que je me suis

trompé. Ça fait des années que ça ne m'était pas arrivé. Un twist au décollage devant 7 élèves morts de rire.

En l'air, en levant la tête, on se rend compte à quel point le suspentage est épuré : 242 m pour la M. Pour comparaison, la Poison 3, l'aile D de la marque qui date de 2011, a 294 m de suspentage pour la même taille. Pour autant, l'ensemble de la voilure est très soigné. Pas de plis.

La garde aux freins de la Tequila 4 M à l'essai était de 7 cm. Le débattement à la commande est de 67 cm, donc plutôt important. L'effort aux commandes est progressif et peu physique sur les 40 premiers centimètres. Puis, tout en restant progressif, l'effort à la commande augmente très sensiblement. La phase parachutale, mesurée à 23,5 km/h (une des vitesses les plus faibles que j'ai mesurées) est facile à trouver et aussi facile à maintenir. Le décrochage s'amorce très gentiment par les bouts d'ailes. La remise en vol se fait sans abattée excessive. Clairement, la Tequila 4 se montre très accessible.

... ET MESURES ÉTONNANTES

Bras hauts, la Tequila 4 vole entre 38 et 39 km/h. À cette vitesse, j'ai mesuré une finesse moyenne de 9.62, très jolie valeur pour une aile aussi accessible ! On notera un petit défaut : l'aile peut montrer un léger roulis à ce régime de vol.

Le meilleur taux de chute se trouve vers les 33 km/h à -1 m/s, où elle reste très manoeuvrable. Il reste à pousser sur le barreau... Au 1^{er} barreau, j'ai mesuré 44 km/h pour une finesse moyenne de 7.57 et full accélérateur, j'ai mesuré 49 km/h pour une finesse encore légèrement supérieure à 7.

En conditions calmes, je n'aurais aucun scrupule à proposer la Tequila 4 en stage « perf ». Par contre, ses performances bien supérieures à une aile école traditionnelle (notamment parce que son taux de chute en virage ne se dégrade que très peu), peuvent la rendre difficile à poser, surtout avec des conditions thermiques à l'atterrissage. Il faudra alors un élève qui a un minimum d'expérience.

LES PLUS

- Rapport performances/accessibilité étonnant
- Qualités de finitions et de fabrication
- Capacités à monter en thermique
- Technologie, « vraie » 3 lignes
- Efficacité de l'accélérateur
- Amplitude des commandes
- Très large public possible, sécurisante, on peut la garder longtemps !

LES MOINS

- Petit manque de mordant en thermique en aérologie turbulente
- Un sac qui pourrait être plus petit

DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR				
Tailles disponibles	XS	S	M	L
Surface à plat (m²)	22,17	25,54	28,30	30,32
Envergure à plat (m)	10,74	11,52	12,13	12,56
PTV (kg)	55-75	70-95	85-110	100-130
Allongement à plat	5,2			
Métrage de suspentage (m)	214	230	242	250
Poids de l'aile (kg)	4,7	5,3	5,6	5,9
Cellules	45			
Homologation	EW/LTF B			
Prix (euros) TTC	3 290 euros			
Une version allégée qui s'appellera Arriba 3 est prévue.				
Neo SAS, ZA des Vernays 74210 Doussard +33 (0)4 50 51 90 69 Julien Brung : +33 (0)6 31 41 85 29 www.flyneo.com www.skywalk.info				



Skywalk ne laisse rien au hasard, les photos sont réalisées avec talent par Tristan Shu.

RÉCAPITULATIF DES MESURES ET COMPORTEMENTS

Marque	Skywalk
Modèle	Tequila 4 M (85-110 kg)
PTV	95 kg
Température	17° C
Pression/mer	1014 hPa
Altitude décollage	Samoëns 1600
Charge alaire	3.36 kg/m² (moyenne)
Vitesse bras hauts	38 km/h
Vitesse accéléré 1 ^{er} barreau	44 km/h, 49 km/h 2 ^e barreau
Décrochage	23.5 km/h
Efforts commandes en vol droit	doux et progressif sur les 40 premiers cm, puis franchement plus physique tout en restant progressif
Amplitude aux commandes	67 cm, non compris 7 cm de garde
Efforts en virage	doux. Une aile plutôt légère à la commande pour cette catégorie
Inversion de virage	RAS facile et intuitif. Auto-amortie sur tous les axes
Comportement en spirale	stable, sortie en un tour sans abattée importante en sortie de chandelle. Léger pliage de l'oreille interne, mais sans fermeture
Lacet et/ou roulis inverse	absent
Comportement tangage	très amorti
Roulis	la voile à une tendance à « rouler » en ligne droite. Rien de bien grave, mais c'est à noter
Oreilles	réalisation facile, réouverture facile mais un peu longue sans intervention du pilote. Taux de chute aux oreilles -3.5 m/s
Vz moyennes	Vz mini 1 m/s à 32.8 km/h, 1.12 m/s à 38.8 km/h (bras hauts), 1.6 m/s à 43.6 km/h (1 ^{er} barreau), 1.9 m/s à 48.5 km/h
Finesses moyennes	9 à 32.8 km/h, 9.6 à 38.8 km/h, 7.5 à 43.6 km (1 ^{er} barreau), 7 à 48.5 km/h (tout accéléré)
Sellette	cocon Little Cloud
Instruments	Digifly Leonardo pro avec sonde déportée



TEST

Skywalk Tequila 4

TECHNIQUE DE CONSTRUCTION	
Marque et modèle	Skywalk Tequila 4
Designer	Alex Höllwarth et team de développement Skywalk
Fabrication	Ateliers Gin Gliders
Voilerie	
Renforts aux nez de cloisons	Joncs, ouvertures en demi-lunes regroupant 3 cellules
Structure interne	Cloisonnement diagonal par groupes de 3 cellules
Renforts aux sanglettes	2 bandes de tension sur l'ensemble de l'envergure. L'une entre les B et les C et l'autre derrière les C, juste en avant des mini-ribs
Mini-cloisons en bord de fuite	Mini-ribs sur chaque cellule
Tissu	Intrados et extrados en Porcher Skytex 9017 E 25 A 38 g/m ²
Ouverture de nettoyage	Oui
État de surface	Très propre
Suspentage	
Matériaux	3 lignes, suspentes basses en Liros PPSL 160 et PPSL 120 (Dyneema)
Répartition des suspentes basses	2 A + A', 3 B + stabilo, 3 C
Ramifications	3 étages pattes d'oies
Élévateurs	
Branches	Fins, largeur 1.25 cm
Repères colorés	Rouge sur les A et baby A (petite « flèche » de repérage)
A dédié oreilles	Oui, baby A
Renfort au mousqueton sellette	Oui
Blocage des suspentes sur maillons	« Flugelbucler », pièces plastiques
Accélérateur, action	Poulies maintenues dans un manchon. Action peu physique, efficace et progressive
Poignées de commande	
Fixation	Aimants
Type	Le concept de base est simple. Elles ont un petit plus : la taille est ajustable
Emerillon	Non
Ancrage des freins et position	Par sanglettes qui font office de pinces. Toutes les 2 cellules et demie
Spécificités, innovations	Jet-Flaps, 3 lignes réelles maintenues par joncs de bord de fuite
Remarque particulière	Produit très haut de gamme. Prix justifié par le travail complexe de voilerie
Appréciation de la construction	★★★★
★★★★ le top, ★★★ très bon, ★★ peut mieux faire, ★ mauvaise	
Sac et accessoires	
Forme	Celle d'un sac de parapente, avec plein de poches
Volume	Énorme
Dessus de sac	Fermeture éclair avec grande poche en façade
Poches	Partout
Sangle de compression	Matelassée. Une des mieux conçues que j'ai vues
Fermeture	RAS
Portage	Plutôt bien équilibré
Sac à élévateurs	Oui
Accélérateur	Pas vu
Particularités	Sac de contention avec aération
Appréciation du sac	★★★★
★★★★ le top, ★★★ très bon, ★★ peut mieux faire	



Notre Tequila 4 a été bien testée! Laurent van Hille en joli wing-over à Samoëns. Pas de souci, la Tequila 4 se tient bien...

EN THERMIQUE

C'est bien sûr la partie la plus « excitante » de l'essai mais aussi la plus difficile à décrire objectivement. Au début, j'ai commis une erreur d'appréciation avec la Tequila 4 : partant de ses performances en air calme, j'attendais d'elle le comportement d'une « B + », une aile qui est devant, qui mord dans le thermique, qui parle... Mais même si la Tequila 4 offre des performances surprenantes, elle n'en reste pas moins une « B access ». C'est-à-dire une aile grand public devant rester solide en turbulences, ré-ouvrir vite et sans rotation en cas de fermeture. Elle doit permettre à un pilote peu expérimenté de découvrir le vol thermique et à un pilote ayant plus de bagage d'exploiter tout type de masse d'air d'une manière intuitive.

Elle correspond donc tout à fait à ce programme mais j'ai d'abord eu du mal à trouver mes marques, trouvant que la voile manquait un peu de mordant et de pénétration en thermique. Puis je me suis habitué et je l'ai aussi pilotée avec un pied sur le premier barreau de l'accélérateur. Et là, la Tequila 4 devient un cran au-dessus : une aile qui rentre dans le thermique, qui reste devant et qui ne butte pas du tout dans la turbulence. Et non, le fait d'enfoncer légèrement le premier barreau ne la rend pas fragile au bord d'attaque. Une technique un peu astreignante mais qui élargit encore le domaine d'utilisation, pour tant déjà très large.

Les Jet-Flaps, des ouvertures près du bord du fuite pour retarder le point de décrochage.



Un bord d'attaque bien mis en forme et ouvertures rondes sur 3 cellules.

ANALYSE DES TESTS D'HOMOLOGATION

Ça va être rapide ! La Tequila 4 est en A partout sauf en bas de fourchette en fermeture frontale symétrique, et en frontale symétrique accéléré. Le temps de remise en vol est compris entre 3 et 5 secondes.

Un B aussi en haut et bas de fourchette en fermeture asymétrique 70 à 75 % non accéléré et accéléré. Un B en haut de fourchette en fermeture 50 % accéléré.

Et encore un petit B aux oreilles en bas de fourchette... La demoiselle met plus de 3 secondes à se ré-ouvrir.

Rien d'inquiétant donc sur les tests.

CONCLUSION... ET POUR QUI ?

La Tequila 4 est clairement une aile de nouvelle génération. Sa conception est des plus modernes, avec un véritable suspentage 3 lignes très épuré. Des joncs en avant et en arrière de l'aile, des mini-ribs au bord de fuite... Toute cette technologie appliquée sur une voilerie visiblement optimisée la place dans le haut du panier des B « access » en termes de poids et de performances.

Les performances en air calme pourraient nous faire penser à une aile un cran au-dessus. Mais c'est allié à une sagesse en air turbulent qui permettra à un large panel de pilotes de profiter de conditions très variées et d'une marge de progression importante. ●

La Tequila 4 est destinée à un très large public, allant de la sortie d'école aux premiers cross, voire bien plus... Une prétendante au titre d'aile de l'année dans la catégorie « B access » !

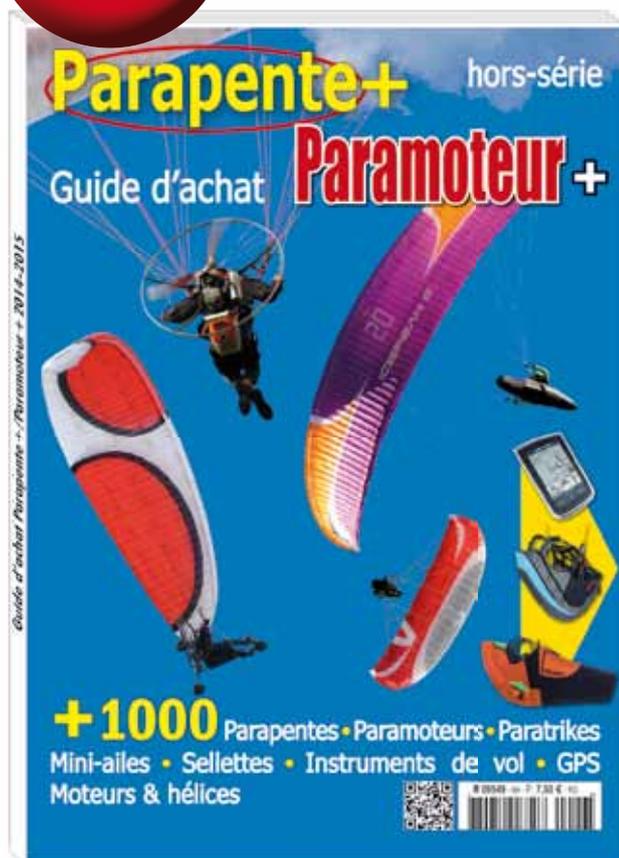
Possibilités... On rappelle que Armin Harich a battu récemment avec une Tequila 4 le record absolu de distance allemand, soit 302,9 km : voir pages actus.

Actuellement en kiosque !

LA «BIBLE» 100% MATOS

NOUVELLE
ÉDITION

7,50€



6,99€

Retrouvez-le aussi en version
numérique sur ePresse.fr et
dans l'application
Le kiosque ePresse.fr



Tél : +33 (0)1 76 60 41 48
Fax : +33 (0)1 46 70 13 94

www.flying-pages.com

DD system

everlast
double coating

GRADIENT
QUALITY

1 YEAR
WARRANTY
SLIDER REPAIR
EASY ON PLUMAGE



aspens⁵
next generation of the legend

www.gradient.cx
www.sky-dreams.com


gradient