



INDEPENDENCE PIONEER

Qui peut le plus peut le moins

La Pioneer est homologuée en catégorie A, très souvent assimilée à des ailes « écoles », parfois considérées comme peu séduisantes, « bateaux » ou aux possibilités limitées. Elle en donne pourtant bien plus que ce qu'elle montre de prime abord!

PREMIER CONTACT

De conception, la Pioneer ressemble à la plupart des ailes modernes des catégories A et B. Un bord d'attaque avec joncs, un cloisonnage diagonal, suspentage en « 3 lignes et demie » avec trois élévateurs plus un A' pour les oreilles, nombreux renforts longitudinaux dont une bande sur toute l'envergure. Globalement, du très classique... Mais quand on l'étale au sol, on se rend compte qu'elle est

LES 😊 / LES ☹️

- Amortissement en tangage 😊
- Compromis accessibilité-performances 😊
- Intuitive, facile à comprendre
- Tenue en turbulences
- Performances en virage (pour une EN A)
- Construction solide et sans surprises
- Assez lourde, pas optimisée en poids ☹️
- Spirale demandant un peu d'expérience ☹️
- Un peu physique à la commande

Une aile paisible utilisée en école, assez grand allongement pour les performances, la Pioneer offre beaucoup de possibilités.



sensiblement plus allongée qu'une aile école traditionnelle. Avec ses 5.1 d'allongement à plat, la Pioneer est clairement dans des caractéristiques d'ailes intermédiaires.

Le gonflage est assez troublant. La Pioneer monte lentement mais sûrement. Et ce, qu'il y ait du vent ou non. Il ne faut pas hésiter à l'attendre durant la phase de montée. En fin de montée, une petite temporisation est nécessaire. Pas forcément très facile à sentir d'ailleurs. Un peu d'expérience est nécessaire pour savoir comment gonfle l'aile sans la regarder.

Une fois au-dessus de la tête, la prise en charge de la Pioneer est excellente. Elle supporte très bien un manque de précision du pilote au décollage, comme un peu trop de frein ou pas assez.

L'OISEAU PREND L'AIR

En ligne droite, elle est franchement plus perf qu'une aile école classique. Elle n'est pas du tout ridicule à côté d'ailes intermédiaires de type EN B, en plané pur comme en évolutions conjointes, surtout grâce à son très bon taux

de chute en virage. Accélérée à fond, la finesse se dégrade certes assez nettement mais j'ai mesuré régulièrement des vitesses sur axe supérieures à 50 km/h auxquelles je crois très volontiers. Elle est donc rapide, mais avec un fort taux de chute accélérée à fond. Mais c'est assez normal pour une aile de catégorie A, ne l'oublions pas. En thermique, on ressent immédiatement un grand amortissement en tangage et une vraie solidité de tout le bord d'attaque qui procure une forte sensation de sécurité. C'est tout l'intérêt de cette aile. Pour autant, elle n'est pas désagréable à piloter, loin de là. Ses performances en virage et sa simplicité de pilotage en font l'aile idéale pour apprendre le thermique ou profiter des ascendances en limitant les risques de se faire peur. Elle permettra à nombre de pilotes de se mettre en l'air tandis que beaucoup de leurs camarades n'oseront pas, freinés par une aile trop sensible à la turbulence pour eux. Dans du « petit », elle tourne facilement à plat si on engage bien les virages à la sellette. Si on doit serrer les virages pour se battre, ça

marche aussi en descendant la main, le taux de chute reste bon même si ça peut devenir plus physique.

Quant au posé, difficile de faire un arrondi plus intuitif et tolérant, la Pioneer sait vous ramener au sol en douceur. Sentiment général : facile et performante.

POUSSONS PLUS LOIN

Baissons doucement les commandes... La Pioneer montre une dureté à la commande qui augmente de manière très progressive sur une cinquantaine de centimètres. On atteint un seuil physique, indiquant clairement à son pilote une approche des vitesses de décrochage. Elle décrochera sans tours de freins, mais avec une longue insistance. De ce côté, pas de gros danger. D'autant qu'elle indique une longue phase de parachutale avant sa révérence.

Testons les fermetures asymétriques. Sur ce point, la Pioneer est troublante... dans le bon sens du terme ! Fermez une oreille ou tirez même deux suspentes à droite et elle partira en léger lacet à gauche avant de se mettre dans un virage tranquille côté fermé, très aisé à contrer avec un appui sellette adéquat. Même avec un élévateur complet dans la main, on peut se maintenir en vol droit. Pas de quoi s'angoisser sur ce point non plus.

Descente rapide en 360... On trouvera ici une caractéristique moins positive. Autant la Pioneer met du temps à rentrer dans la spirale, autant quand elle y rentre, elle y va très franchement ! Au bout d'un peu plus d'un tour, elle augmente la cadence, faisant subir au pi-

lote une franche accélération. La sortie par contre se fait sans problème, le caractère dérotant de son comportement réside dans cette accélération assez brutale, étonnant pour une aile de cette catégorie. Pour un pilote aguerri, ce n'est pas un problème mais pour un jeune élève, ça peut être surprenant.

Pour la frontale ou la descente aux B, c'est du classique on ne peut plus simple. Globalement, même quand on la pousse un peu, la Pioneer reste dans un caractère très « école ».

POUR QUI ?

Mais un pilote déjà formé, va-t-il trouver son compte ? C'est-à-dire pour tout le reste. Plaisir, performances, agrément de pilotage... Eh bien, c'est assez bluffant. En comparatif avec d'autres ailes intermédiaires, chaque vol confirme qu'elle est tout à fait dans le coup et elle saura faire sa place en haut du thermique ! Avec la facilité et la sécurité passive qu'elle apporte, elle est d'autant plus tentante. C'est une aile pour voler serein. Elle parle, mais pas trop. Elle répond, mais avec gentillesse. Elle ferme, mais avec tolérance. Bref, une aile qui ravira le jeune pilote sortant d'école comme le « vieux pilote » qui voudra allier grand sentiment de sécurité et performances.

Pour ce qui est du plaisir de pilotage, on ne retrouvera certes pas le côté très ludique, joueur de certaines autres ailes intermédiaires. Mais j'ai été vraiment surpris par le côté intuitif du pilotage de la Pioneer, autant que par le plaisir qu'elle m'a procuré à toujours répondre présent à ce que je lui demandais. Je l'ai pourtant volontairement mise dans des endroits qui,

La Mountain est une variante légère de la Pioneer. On voit très bien la structure, identique.



PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES					
Marque	Independence				
Modèle	Pioneer M				
PTV	97 kg				
Charge alaire	3,59 kg/m ² (forte)				
Température moyenne	20°				
Pression/mer moyenne	1 015 hPa				
Altitude décollage	1 640 m (Mieussy)				
Vitesse moyenne stabilisée bras hauts	38 km/h				
Vitesse moyenne stabilisée accéléré	52 km/h				
Décrochage	22 km/h, physique, prévient bien				
Comportement spirale	stable, sortie sans problèmes mais accélération franche				
Lacet et/ou roulis inverse	RAS, insensible				
Oreilles	Vz négative - 3,7 m/s				
Vz moyennes stabilisées	1,25 m/s à 38 km/h, 1,6 m/s à 45 km/h				
Vz mini	1,16 m/s à 31 km/h				
Finesses moyennes stabilisées	7,35 à 31 km/h, 8,38 à 38 km/h, 7,74 à 45 km/h				
Laurent Van Hille, sellette Woody Valley Velvet 2. Digifly Leonardo Pro et sonde. PTV 97 kg en taille M					
Guénaëlle Bellégo, sellette Woody Valley Exense Air. Reversale VGP Comp. PTV 74 kg en taille S					
DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR					
Pioneer	XS	S	M	L	XL
Surface à plat (m ²)	23	25	27	29	31
Envergure à plat (m)	10,84	11,29	11,74	12,16	12,57
PTV (kg)	55/60-75	60-85	80-105	90-115	110-135
Allongement	5,1				
Poids aile (kg)	-	6	6,5	-	-
Cellules	46				
Homologation	EN/LTF A				
Prix (euros) TTC	2 612	2 662	2 712	2 762	2 813
Fabrication : Air Sport Lanka (Sri Lanka) Designer : Anupa Isurujith					
Matériaux intrados et extrados : Domenico Dokdo 30 DMF 40 g/m ² Une version légère appelée Mountain est en développement.					
Independence, Fly-Market Flugsport GmbH & Co. KG Am Schönebach 3, D-87637 Eisenberg, Allemagne +49(0) 8364 98330, info@independence-world.com www.independence-world.com					



j'en suis certain, n'étaient pas à fréquenter avec une aile de parapente. Elle m'a chaque fois prévenu que ma décision était mauvaise. Mais elle a ensuite bien assumé cette erreur volontaire.

Il devrait en être de même avec un pilote de peu d'expérience... Dans un premier temps, elle le prévient. Puis elle l'aidera à s'en sortir. Malgré ses 5.1 d'allongement, c'est tout l'intérêt d'une aile qui reste une EN A... Gentille par définition.

SURPRENANTE

La Pioneer est bien une aile assez atypique qui pourrait faire le bonheur d'un large panel de pilotes. En fait, tous ceux qui oublient la classification dite « école » et qui cherchent le confort d'une aile sûre et agréable. Une aile faite pour voler ! Tout simplement. Ce « mouton à 5 pattes » mérite d'être essayé. ■

Vos réactions : parapentepius@flying-pages.com