

GIN BONANZA 2

MARC BOYER REVIENT DU BRÉSIL OÙ IL A PU VOLER 90 HEURES AVEC LA NOUVELLE GIN ENC

Ces derniers temps, j'ai essayé plusieurs nouveautés et je suis émerveillé de voir que les voiles continuent à progresser. Je ne parle pas de chiffres de finesse ou de taux de chute qui ne veulent plus dire grand chose, mais de capacité à glisser dans la masse d'air, à rester stable et confortable dans la turbulence, à conserver du plané même accéléré.

La **Bonanza2** a nécessité 2 ans de travail. Concevoir une aile de ce type demande beaucoup de recherche. C'est tout ce travail et tous les moyens mis en oeuvre qui justifient le prix de ces ailes modernes.

Dans la gamme Gin, trois modèles sont homologués B: Atlas2 (allongement 5,2), Sprint3 (5,6) et Explorer (6,1). Avec la Bonanza2 on passe en C avec 6,44 d'allongement et 71 cellules: on change clairement de catégorie avec cette voile destinée à des pilotes de cross expérimentés.

Comme toutes les voiles EN C actuelles, la **Bonanza2** fait appel aux dernières technologies. Tous les concepteurs cherchent à parfaire les formes en bord d'attaque (ici l'EPT*), à optimiser la tension de la voilure (3D shaping, bandes de tension transversales, mini-ribs...) et à réduire la traînée de suspentage.

La voilure est en tissu Porcher 32g (sauf bord d'attaque, en 38g), suspentage entièrement dégainé en Aramide. Bien que très structurée et renforcée, la Bonanza2 n'est pas très lourde (moins de 5 kg pour les tailles Xs et Xs). J'ai fait tous mes vols avec une sellette Gin Génie Lite2 (pas aussi stable qu'un cocon Suspend par exemple). Voile et sellette trouvaient place dans un sac de 90 litres.

Décollage

Le travail des tensions sur la voilure, couplé à un suspentage



Elle gomme toutes les aspérités aérologiques.

légèrement moins long que sur certaines concurrentes, détermine des comportements bien typés. A commencer par le décollage où, même dans du vent fort, la voile reste très gérable au sol (à la différence d'une Gin Carrera par exemple, qui développait tout de suite de la portance et de la puissance). Pour sa catégorie, la **Bonanza2** est plutôt facile au décollage et c'est un très bon point quand on vole par conditions fortes.

Grande stabilité accéléré

En vol, la **Bonanza2** révèle deux fortes singularités : sa grande stabilité en vol accéléré et son virage ultra précis. Dès qu'on quitte le sol, on est frappé par la vitesse bras hauts (38 km/h pour un PTV de 78 kg) et par sa capacité à rester très stable sur tous les axes en ligne droite, même accéléré, même en turbulences. Elle traverse

les mouvements aérologiques avec un minimum de réactions de tangage et c'est très confortable : elle gomme toutes les aspérités aérologiques ! Elle est aussi stable en roulis et s'accommodera donc de cocons manquant un peu de stabilité.

En poussant l'accélérateur, on est surpris par deux choses : la douceur et une accélération très nette. C'est très confortable d'autant que Gin nous avait habitué à des accélérateurs assez durs. C'est important aussi pour le rendement de l'aile et le pilotage aux pieds. Les relevés de barreau sont très efficaces pour amortir les abattées. Lorsqu'on vole au premier barreau (donc entre 42 et 45 km/h) on sent que la voile se tend et se raidit, comme si soudain on se mettait à voler sous une aile plus rigide. Elle fait clairement partie de cette nouvelle généra-

tion d'ailes qui invitent à utiliser l'accélérateur confortablement et sans crainte. Ce gain en vitesse sur trajectoire nous met à l'abri des turbulences faibles et moyennes en repoussant le seuil de fermeture.

La stabilité est telle qu'on a l'impression de voler sous une voile beaucoup plus allongée et au suspentage plus long, une EN D style Gin GT02, Mantra ou Skywalk Xalps par exemple. Mais c'est une EN C à 6.4 d'allongement et non pas à 7, et dans des conditions très fortes comme j'en ai rencontrées au Brésil, on a plus de marge et on se fatigue moins à contrôler l'aile, grâce à l'allongement plus modéré.

Virage très précis

Le suspentage est plus court que celui d'une aile D et ça change tout : la **Bonanza2** n'a pas l'inertie qui caractérise les voiles très allongées dans les entrées en virage. Elle n'a pas non plus ces rappels pendulaires prononcés. On se régale avec une mise en virage ultra précise et instantanée, je dirais même : fulgurante ! Mais cela ne plaira pas forcément à tout le monde car la commande est assez ferme, et conjugué à l'instantanéité de l'action qu'elle entraîne, cela pourra surprendre certains pilotes. Cette fermeté résulte de choix du concepteur tels que les tensions dans le bord de fuite, la répartition du freinage et son implantation sur la voilure. En fait, il faut juste s'habituer à agir sur peu de débattement lors de la mise en virage: la Bonanza se pilote "au poignet"! Ensuite dans la phase de conduite du virage, on retrouve des amplitudes et des gestes classiques. Bien que ferme, la commande n'est jamais très lourde tant sa progressivité est excellente. Et puis cela permet d'être bien informé des changements de vitesse et d'incidence: c'est une

commande "qui parle" !
Le pilotage aux arrières est très efficace, même s'il n'y a pas de barre ou de poignée pour cela. Le système "Smart Riser" très efficace, agit sur toute la corde sans induire de déformation ni générer un volet. Il faut saisir l'élévateur C à la base et travailler verticalement.

Sécurité

Le suspentage relativement court détermine des comportements globalement plus faciles à gérer. Par exemple en sortie de 360 ou en wings, les accélérations resteront progressives et les mouvements pendulaires relativement limités. Ce sera beaucoup moins impressionnant à gérer que, par exemple, avec une Delta 3 ou une Artik 5 qui développent plus de puissance dans ces phases.

Côté fermetures... pourquoi reproduire ce que les tests d'homologation montrent très bien ? Lisez le compte rendu d'homologation ! Ce que je peux ajouter, c'est qu'en 90 heures de vols, dans des conditions parfois très fortes, je n'ai eu aucune grosse fermeture. Autre point important: cette **Bonanza2**, du fait de la forme de ses bouts d'ailes et de son suspentage, n'a pas tendance à cravater. Pour une voile de ce niveau, c'est un vrai "plus".

Pour qui ?

C'est une voile EN C, performante: elle s'adresse donc à des pilotes expérimentés volant au moins 80 heures par an. En performances, elle est tout en haut de la catégorie C, mais en exigence de pilotage, elle se place à mon avis en milieu de catégorie. Les amateurs de cross capables d'exploiter son potentiel devraient adorer. Pour des pilotes encore plus ambitieux, il y aura bientôt la Léopard (7 d'allongement).

CONCLUSION

En l'attendant (longtemps...) l'Explorer faisait office de voile C dans la gamme Gin. En thermique, les deux voiles se valent, mais en ligne droite et dans toutes les phases accélérées, la **Bonanza2** est un cran au-dessus. Elle offre



la glisse d'une Artik5, d'une Delta3 ou d'une Sigma10, avec encore plus de stabilité en turbulences. Sur une transition de 6 km à côté d'une Delta3, je volais bras hauts 2 km/h plus vite avec un angle de plané un peu meilleur. La commande, ferme et très réactive dès le premier centimètre, ne plaira peut être pas à tous: ce sont... les défauts de ses qualités! La **Bonanza2** est la voile C la plus performante que je connaisse à ce jour ! Je vous conseille d'éviter le bas de fourchette Ptv : j'ai essayé, ça ne marche pas. Il faut être au moins en milieu de fourchette.

(*) L'EPT (Equalized Pressure Technology) développé par Gin depuis 10 ans, est un peu le même principe que le skark nose d'Ozone.



LES PLUS

- Stabilité en ligne droite et accéléré.
- Virage ultra précis.

LES MOINS

- Commande un peu ferme et très réactive.

GIN BONANZA 2



DIRIGEANT ET CONCEPTEUR : GIN SEOK SONG
ASSEMBLAGE : CORÉE ET CHINE
MISE EN CIRCULATION : JANV 2019
GAMME : BOLERO 6, ATLAS 2, SPRINT 3, EXPLORER, **BONANZA 2**, BOOM 11.

Taille	XXS	XS	S	M	L	XL
Surface à plat (m²)	19.4	20.7	22.6	24.5	26.5	28.6
Allongement à plat	6.4	6.4	6.4	6.4	6.4	6.4
Nombre de cellules	71	71	71	71	71	71
Envergure à plat (m²)	11.1	11.5	12	12.5	13	13.5
Corde maxi (m)	2.17	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6
Longueur cone aux B (m)	nc	nc	nc	nc	nc	nc
Poids de l'aile (kg) sans sac	4.5	4.6	5.1	5.3	5.7	5.9
Poids total volant (kg)	60-75	65-85	75-95	85-105	95-115	105-130
Homologation	C	C	C	C	C	C
Prix ttc (en euros)	3980	3980	3980	3980	3980	3980

MATÉRIAUX

- Tissus : Porcher Sport; **Extradoss** : Skytex 38 et 32; **Intradoss** : Skytex 32.
- Suspentage : Edelrid. **Bas** : Edelrid 8000 / U-070 / 090 / 130 / 190 / 230 / 280;
- **Haut** : Edelrid 8000 / U-050 / 070 / 090.
- Coloris : Blanc, Bleu, Lime.

ARCHITECTURE VOILE

- Type de cellules : ouvertes.
- Renfort bord d'attaque : oui.
- Bandes transversales : oui.
- Ouverture de vidage : oui.

SUSPENTAGE-ÉLÉVATEURS

- Répartition : A +A', B, C et C'.
- Etages : 3.
- Branches élévateurs : 5.
- Kit oreille : oui.
- Liaison suspentes : maillons, 3,2mm.
- Poignée de frein : Gin.
- Accélérateur : oui.

LIVRÉ AVEC

- Sac : Classic Gin et sous sac.
- Divers : Ripstop, sangle compression, autocollants Gin.

MESURES SOUS LA XS

65 85 **Fourchette aile essayée : 65-85kg**
Ptv essayeur : 78 kg

- Charge alaire durant l'essai : 3,76 kg/m².
- Vitesse maxi mains hautes : 38 km/h.
- Vitesse maxi accéléré : 48 km/h.

HOMOLOGATION : EN C

- Tout en A et B sauf C en :**
- Sortie de décrochage
 - Grandes oreilles.
- Rapport complet sur Gingliders.com

APPRÉCIATIONS

	*MAUVAIS	**MOYEN	***BON	****EXCELLENT	*****PARFAIT
FINITIONS			*****		
MANUEL DE VOL			*****		
DÉMÉLAGE			*****		
GONFLAGE SANS VENT			****		
PRÉCISION COMMANDES			*****		
LÉGÈRETÉ COMMANDES			****		
MANIABILITÉ			*****		
AMORTI TANGAGE				*****	
AMORTI ROULIS				*****	
RÉSISTANCE TURBULENCE				*****	
CAPACITÉ RÉOUVERTURE				*****	
SOLIDITÉ À VITESSE MAX				*****	
CAPACITÉ VOL LENT				****	
PERFORMANCES				*****	

JE M'ADRESSE À

LOISIR 1	LOISIR 2	PERFORMANCE	HAUT NIVEAU
SÉCURITÉ PASSIVE MAXIMALE			SÉCURITÉ PASSIVE MINIMALE