

GIN GLIDERS CALYPSO

CALYPSO, DANS LA MYTHOLOGIE GRECQUE, EST LA FILLE D'ATLAS. POUR GIN GLIDERS, C'EST AUSSI UNE AILE DE CLASSE EN B "SOFT".

LIVRÉE dans son sac de compression, la taille XXS que j'essaye pèse 3,2 kg. Plutôt légère donc.

En ouvrant la voile, on comprend de suite qu'il s'agit d'un produit de grande qualité : Gin Seok Song est un perfectionniste doublé d'un homme d'expérience après plus de 30 ans de pratique !

La **Calypso** n'est pas une Atlas en version légère. Elle a été spécifiquement développée dans une optique de légèreté. On retrouve des gènes de l'Atlas mais avec un profil nouveau et la deuxième génération du système EPT (version Gin du fameux Shark nose). Ce système permet de conserver la même pression interne à toutes les incidences et tous les régimes de vol : la voile se déforme moins, glisse mieux et conserve une bonne stabilité. Nouvelle structure interne, réduction du suspentage, tissus de 34g, 32g et 27g selon contraintes. Malgré un allongement plus faible, la **Calypso** offre la même finesse que l'Atlas mais avec plus de stabilité et surtout, plus de maniabilité.

J'ai effectué mes vols d'essais avec mon cocon Neo Suspender taille S. Mon PTV était de 72 kg, donc plutôt haut de fourchette (55/75 kg).

Au décollage

Avec 14 suspentes basses, le démêlage n'est qu'une formalité : il suffit de mettre les parties basses en tension et de clarifier les commandes. Le gonflage est spontané, l'élévation progressive. Je n'ai pas noté de tendance à accélérer en fin de levée. La prise en charge rapide, en relation avec les performances de l'aile. Bref, la **Calypso** ne pose aucun problème au décollage et conviendra à tous, même à des pilotes parfois maladroits !



La Calypso, l'aile pour grandir et affronter les tempêtes.

En vol

J'ai comparé le plané de la **Calypso** en air calme avec des ailes référentes EN B comme l'Epsilon 9 et l'Arak. La **Calypso** offre largement la même finesse que ces ailes déjà éprouvées. J'ai mesuré bras hauts, une vitesse de 36 km/h. Le bord d'attaque est parfait, les tissus bien tendus, aucun plis de tension ou d'assemblage. L'intrados lui aussi présente un état de surface irréprochable.

En thermique

Quand on parle de thermique, on rêve de virages en spirale parfaite pour grimper dans ces volumes d'air réchauffés. Si je devais choisir un mot pour dé-

finir le virage de la **Calypso**, je dirais : progressivité, avec une très bonne manoeuvrabilité. A ce sujet, il est important de distinguer sur une aile sa manoeuvrabilité et sa maniabilité. La manoeuvrabilité désigne la capacité de l'aile à tourner, à être contrôlée. La maniabilité désigne la façon dont elle réagit lors de virages et d'actions de pilotage. Pour mettre la **Calypso** en virage sur des rayons moyens (une trentaine de mètres de rayon), on va utiliser un bon débattement (environ un tiers) pour obtenir la réaction en roulis nécessaire. Dans la phase de conduite du virage, les actions à la commande retrouvent des amplitudes moins

grandes et on pilote sur des débats plus petits. La **Calypso** est plus précise et plus joueuse que l'Atlas. Ses bouts d'aile sont solides et résistent bien à la turbulence. En conditions thermiques fortes, la **Calypso** fait partie des ailes EN B les plus stables que je connaisse, et très résistante à la turbulence. Vraiment très rassurante. Ses commandes sans être trop fermes, informent bien. Difficile de se faire surprendre, à moins de voler continuellement bras hauts. La position du "contact" s'obtient avec 10 à 15 centimètres de commandes.

Transition et vol accéléré

Compacte et bien tendue, la **Calypso** communique bien dans la turbulence, on devine facilement ses réactions en tangage et en roulis. Elle ne réagit pas énormément sur le lacet. Avec une telle tenue, on est vite tenté d'utiliser l'accélérateur pour gagner un peu de glisse. Et c'est ce qu'il faut faire. Au premier barreau, la voile gagne encore en tenue, reste très stable et offre un excellent plané. Ce sera une aile parfaite pour s'initier au vol accéléré. Au deuxième barreau, l'aile reste stable et, même si on observe des petits mouvements avant-arrière sur les bouts d'ailes, elle résiste bien aux turbulences et conserve un très bon plané. 36 km/h bras hauts, 42 à 44 maxi accélérée : la vitesse de la **Calypso** n'est pas très élevée et il existe des ailes de la même catégorie qui volent sensiblement plus vite. Clairement, Gin a mis l'accent sur la stabilité plutôt que sur la vitesse. Mais il faut reconnaître qu'il est bien plus utile et judicieux de pouvoir voler sereinement à 42-44 km/h plutôt que de pouvoir frôler les 50 km/h avec une aile fragile et un risque de fermeture important.

Qui dit vol accéléré, dit pilotage aux arrières. Avec son suspentage en "3 lignes et demi", la **Calypso** se pilote très bien aux arrières. Ce sera peut être l'occasion de découvrir cette technique qui offre très peu d'inconvénients si ce n'est d'être habituellement peu pratiquée par les pilotes auxquels la **Calypso** s'adresse. Je vous conseille vivement d'apprendre à piloter aux arrières dès lors que vous recherchez de la performance dans les transitions.

Oreilles

Faciles à faire, stables à tous les régimes de vol compris entre bras hauts et deuxième barreau. Pour les réaliser, il suffit de tirer sur la deuxième suspente des A extérieure.

Basses vitesses

Le débattement total à la commande est grand (plus de 70 cm en vol droit équilibré). Aux basses vitesses, l'effort à la commande est marqué et dissuasif et l'aile reste stable sur tous ses axes. Le décrochage s'opère d'abord par les bouts d'ailes avant d'entraîner la partie centrale de l'aile. Difficile de se faire surprendre quand on joue aux basses vitesses, lors d'une repose ou d'un posé sur cible. Il serait sûrement intéressant de tester cette aile sur les compétitions de PA (Précision d'Atterrissage).

A propos du PTV :

Pour les pilotes qui veulent optimiser l'amortissement, la progressivité en virage, la montée en thermique, il faudra plutôt se placer en milieu de fourchette. Pour ceux qui apprécient les réactions plus dynamiques, qui recherchent plus de précision à la commande, qui veulent optimiser la glisse de leur voile, je conseillerai de voler en haut de fourchette. A tout cela, rien de nouveau et s'agissant de la **Calypso**, les différences de comportement en fonction de la charge alaire ne seront pas énormes : on ne passera pas d'un extrême à l'autre. Quel que soit le PTV, la **Calypso** conservera cette stabilité qui la caractérise. Ensuite c'est une question de goût et d'adaptation.



CONCLUSION

Bien placée dans la gamme Gin, entre l'indestructible Atlas et la très agile Explorer, la **Calypso** est une aile moderne, légère, très représentative de la classe EN B. Ses points forts sont incontestablement la stabilité qu'elle offre dans la turbulence, suivi d'un très bon plané à tous les régimes de vol. Son comportement en vol accéléré est exemplaire et très sain même si elle n'atteint pas des vitesses très élevées. Il incitera les pilotes en progression à affiner l'usage de ce barreau magique qui permet vraiment d'optimiser la glisse de son aile en transition. Enfin avec un poids autour de 3 à 4 kg selon les tailles, la **Calypso** sera un choix judicieux pour ceux qui n'utilisent qu'une voile pour tout faire : vol sur site, vol rando, voyage. Construite avec

LES PLUS

- Stabilité, solidité en conditions fortes.
- Plané.
- Excellent compromis.

LES MOINS

- Vitesse accélérée limitée.
- Pas une aile hyper maniable.

GIN GLIDERS CALYPSO



DIRIGEANT ET CONCEPTEUR : GIN SEOK SONG
ASSEMBLAGE : CORÉE

MISE EN CIRCULATION : JANV 2020

GAMME : BOLERO, YETI, ATLAS, CALYPSO, EXPLORER, BONANZA 2, CAMINO, LÉOPARD, BOOMERANG 11, GANGSTER 2, RAGE, FUSE 2, YETI TANDEM 3, OSPREY

Taille	XXS	XS	S	M	L
Surface à plat (m²)	20.99	22.43	24.42	26.5	28.66
Allongement à plat	5.05	5.05	5.05	5.05	5.05
Nombre de cellules	47	47	47	47	47
Envergure à plat (m²)	10.3	10.64	11.11	11.57	12.03
Corde maxi (m)	2.58	2.66	2.78	2.90	03.01
Poids de l'aile (kg) sans sac	3.2	3.4	3.65	3.9	4.2
Poids total volant (kg)	55-75	65-85	75-95	85-105	95-115
Homologation	B	B	B	B	B
Prix ttc (en euros)	3980	3980	3980	3980	3980

MATÉRIAUX

- Tissus : **Extrados** : Porcher Skytex 27, **Intrados** : Porcher Skytex 27
- Suspente : **Bas** : Dyneema, **Haut** : Dyneema.
- Coloris : blanc, bleu et lime.

ARCHITECTURE VOILE

- Type de cellules : 2 cellules suspentés pour 2 ou 3 de livres.
- Renfort bord d'attaque : oui avec double Jonc
- Bandes transversales : 2 bandes sur toute l'envergure
- Ouverture de vidage : oui.

SUSPENTAGE-ÉLÉVATEURS

- Répartition : A 2, B3, C2
- Etages : 3
- Branches élévateurs : 3
- Élévateurs léger : oui en Dyneema, en option gain de 200 gr.
- Kit oreille : oui
- Liaison suspentes : maillons inox.
- Poignée de frein : poignée avec barre d'appui souple.
- Accélérateur : oui.

LIVRÉ AVEC

- Sac : Lite Rucksac 80/90L
- Divers : élévateurs légers de Dyneema en option.

MESURES SOUS LA XXS

55 75 Fourchette aile essayée : 55-75 kg
Ptv essayeur : 68 et 74 kg

- Charge alaire durant l'essai : 3.23 et 3.52 kg/m²
- Vitesse maxi mains hautes : 36 km/h
- Vitesse maxi accéléré : 44 km/h
- Taux de chute mini : 1.02 à 32 km/h
- Décrochage : 22 km/h

Les mesures ont été faites avec Syride Evo.

HOMOLOGATION : EN B

- Tout en A sauf B en :
 - Fermeture frontale, accéléré.
- Rapport complet sur gingliders.com

APPRÉCIATIONS

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

JE M'ADRESSE À

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

les n avec (éprouv ra faci muler: problè idéale ont a' rassur fortes.