



Par Michel Ferrer, texte et photos.

PHI VIOLA

Proposée sur notre marché depuis une saison environ, la Viola est la dérivée ultra-légère de l'aile école-loisirs Sonata, EN A, et elle est disponible en 8 tailles ! Cela va de la mini-aile à des utilisations tout à fait classiques. Mais comme en montagne on veut du poids léger, de la compacité au déco et de la vitesse, on va l'essayer à charge élevée.

Sur la petite crête juste au-dessus du déco de Mieussy, Jean-Michel Ara-Somohano s'amuse. Bien compacte, la Viola est dérivée d'une aile école, la Sonata.

Quand la poste passe pour livrer cette Viola envoyée à l'essai par l'importateur Vincent Busquet d'Alpyr, je suis surpris par le poids léger du carton par rapport à son volume... Pris de doute, je le secoue, oui, il y a bien quelque chose dedans ! Sur le joli sac de compression blanc et noir, je lis Viola 16. Un peu surpris (« il m'a envoyé une mini-voile ? »), je me plonge dans la fiche technique jointe... Ah bon, c'est de la surface projetée - le même système que chez Nova - et la surface à plat est de 19 m², pas très grande tout de même. Son poids est de 2,5 kg, à peine.

La Viola est issue de l'aile école Sonata qui existe en 5 tailles de 18 à 26, toutes EN A. Mais elle en propose 3 en plus, soit 8 tailles ! De 12 à 26 (soit 14 à 30,8 m² à plat), toutes homologuées, les 16, 18, 20, 22, 24 et 26 étant EN A.

À remarquer, les plages de poids sont très larges, par exemple 55-90 kg sur la 18 en EN A, avec extension jusqu'à 110 kg en EN B. Pour l'anecdote, le designer Hannes Papesh la présente comme un « family glider » dans le sens que question poids, elle peut convenir à tout le monde.

Présentation et prise en main

Impatient, je fonce au déco mais je passe les détails, j'y monte par 2 fois pour rien. Une fois, je prends les gouttes et l'autre fois, une mer de nuages compacte forme en un rien de temps sous le déco, juste le temps pris à détailler un peu l'aile !



Photo Michel Ferrer

Du coup, bloqué sur la moquette de Plaine-Joux, j'ai tout loisir d'apprendre à connaître la Viola au gonflage et verdict, comme beaucoup d'ailes ultra-légères, si elle écope avec facilité dans pas grand-chose, il faut adapter sa gestuelle (ce qui peut décontenancer les pilotes peu habitués à ce type d'aile), et ne pas la brusquer... Dans son cas, elle risque fort de se casser au milieu et si cela arrive, aucun souci, plutôt que de se lancer dans des rattrapages, on la laisse simplement retomber de suite au sol, face à soi. Elle sera alors pré-gonflée, déjà donc un peu rigidifiée, bord d'attaque bien ouvert, et prête à écopier sans coup férir. Quelle que soit la méthode adoptée car il y a en a d'autres, on s'y fait très vite.

PHI Viola



Petits joncs souples, très peu contraignants au pliage. Un gousset gonflé court en intrados pour limiter les fassissements du tissu.

Les élévateurs... difficile de faire plus simple ! Sangles assez fermes, suspentes gainées, la Viola fait dans le facile d'emploi. Une option récente intègre un système de pilotage aux B-C comme les « grandes ». Il n'est jamais trop tôt pour apprendre !

La Viola est proposée en 8 tailles ! Voir sur le site de la marque pour les domaines d'utilisation. Trois décorations sont possibles, en blanc plus bleu ou orange, ou orange-bleu.

Une petite présentation rapide... À part le bord d'attaque en Porcher Skytex 32, tout le reste est en Skytex 27. Très peu de rigidifications à part un jonc souple formant un petit shark-nose, les élévateurs en sangle fine et rigide sont ultra simples et ne torsadent pas. Les suspentes basses sont gainées, ce qui reste un très bon point. Sur mon exemplaire, suspentes et élévateurs étaient reliés par des Connects souples, leur manchon de protection très serré ne coulissera pas intempestivement - c'est sa fonction - mais gêne un peu pour les vérifier. On pourra aussi équiper sa Viola de maillons inox, au choix.

Petite coquetterie sans doute du designer Hannes Papesh qui ne voulait pas de parties métalliques sur son aile (il n'y en a que sur les tailles 20 à 26, des petits anneaux pour froncer le freinage), l'accélérateur ne se fixe pas par un classique croc fendu mais via une petite boule plastique sur laquelle on fera une tête d'alouette. Autant le savoir si vous empruntez une aile pour un jour d'essai.

On vole !

Troisième montée au déco en 4 jours, ça a l'air beaucoup mieux, d'autant que quelques pilotes qui ont profité d'un créneau, font un bon gain.

Comme cette Viola 16 est donnée en PTV standard à 50-75 kg pour l'EN A et qu'elle va jusqu'à 110 kg en plage de poids étendu (elle passe alors en EN C), j'ai décidé de bien la charger - ce qui peut correspondre à un usage alpinisme - avec ma lourde sellette de site, une Kortel Kamasutra 2, tout mon matériel photo, une gourde, soit un PTV de 85 kg. Préparation ultra rapide cette fois, juste le temps d'entendre : « Fais attention, il y a de l'ouest qui rentre ».

La voile part effectivement un peu en travers, je suis étonné une nouvelle fois de la facilité avec laquelle on rattrape ces voiles légères et je décolle comme je sais bien faire, c'est-à-dire comme un sac, « en me jetant dans le trou »... La prise en charge s'avère bonne ! (si elle ne l'est pas, en décollant ainsi, on s'en aperçoit très vite !) et après le petit enfoncement de rigueur, la sensation de glisse est immédiate. Je dirais même que ça file vraiment bien, c'est sensible de suite, déjà un sentiment très positif !

De même, les commandes apparaissent d'emblée agréables, fermes certes à cette charge alaire, mais gardant assez de souplesse pour bien sentir les choses, pendant que la Viola me délivre vraiment une belle vitesse bras hauts.

Dans ce premier vol, je sens qu'il y a de l'air mais comme la Viola remonte bien face au flux, je ne m'en préoccupe

pas, d'autant qu'à la moindre bulle, ça bipe instantanément et sans cabrer : cette petite aile d'apparence si sage semble particulièrement bien mordre dans l'aérodynamique. Mais chaque fois que je tente d'enrouler, je gicle à une telle vitesse vent arrière que ce n'est qu'à ce moment que je me rends compte qu'il y a vraiment du vent ! Donc prudence pour ne pas risquer de se faire enfermer dans la combe sous le déco, direction la sortie, en longeant la pente. À ma gauche, deux ailes B sport qui étaient déjà en l'air, certes plus mal placées dans le flux, se font contrer et glissent vers le fond de la combe.

Pour ma part, arrivé sans soucis à la sortie de celle-ci, au passage de l'arête boisée, je dois certes un peu craber en la passant mais une fois bien revenu dans le flux, la Viola ne s'écroule toujours pas, au contraire, ça se remet à monter régulièrement tout en volant droit, en bipant gentiment... Cette Viola témoigne décidément d'un excellent rendement dans l'aérodynamique.

Arrivé en vallée au-dessus du village, je suis remonté largement au-dessus de l'altitude du déco ! Loin en bas et derrière, les 2 ailes B sport jouent à saute-mouton au-dessus des arbres en essayant toujours de rejoindre l'atterro... Comme ça continuerait à monter et avant de faire du vol d'onde pour de bon, spirale prudente, il vaut mieux perdre de l'altitude, la Viola descend bien, à mon tour de me présenter au terrain... Il faut un peu se concentrer car nous sommes en novembre, les troupeaux sont redescendus, l'agriculteur propriétaire du terrain l'a légitimement rendu à ses animaux, ne laissant qu'un tout petit enclos dédié aux parapentistes. À ma charge alaire en effectuant mes S de prise de terrain, je suis assez surpris par la vitesse d'approche ! Le sol arrive, la fin de l'enclos également, je me rappelle que dans ces cas-là, il faut tout freiner pour limiter les dégâts... La Viola réagit bien, casse sa vitesse, le posé commencé sur les pieds se termine en souplesse sur le fond de la sellette.

Après ce posé un peu ratata, remontée le jour suivant avec une sellette rando dans le programme de l'aile, histoire d'évoluer à l'intérieur d'une plage de poids standard : une Supair Radical 3 équipée d'un secours léger, PTV 75 kg.

La glisse reste toujours fort agréable, aucune nervosité particulière si on reste dans un pilotage classique, les conditions automnales évanescentes ne permettent à personne de rester bien longtemps en l'air mais après que chacun ait réussi à retarder sa descente, arrive l'ultime endroit où on

peut s'accrocher, c'est-à-dire une petite barre boisée, au niveau de la cascade de Chedde, bien ensoleillée... Il y a là une XCRacer, une Poison X-Alps 3 et vous allez croire que je frime mais je suis le seul à tenir ! C'est que la précision et la réactivité de la Viola permettent littéralement d'épouser la cime des arbres, de tourner dans les creux et de ressourcer dans les bulles en regagnant à chaque fois les quelques mètres nécessaires.

Son énergie à la commande et ses capacités de relance compensent en dynamisme ce qu'elle rend en taux de chute par rapport à des ailes beaucoup plus allongées. Au niveau pilotage, c'est vraiment très gratifiant !

Par la suite, les jours suivants, je remonte plusieurs fois au déco, 7 ou 8 au total, pour comprendre finalement de mieux en mieux cette petite aile si amusante. En particulier, en conditions thermiques plus établies, il convient d'enrouler ainsi qu'on le fait intuitivement avec une mini-voile.

C'est-à-dire qu'il n'est pas adapté de brusquer l'aile à la commande, on ne resserre pas classiquement pour essayer de serrer le noyau car on risque fort à ce moment de déstabiliser l'aile, de basculer autour du noyau et de dégrader... On va au contraire laisser « flotter dedans » le plus longtemps possible, puis quand on sent qu'on perd l'ascendance, tourner avec souplesse et décision pour continuer à flotter et utiliser les capacités de relance à la commande pour aller se « projeter » et boucler son virage là où la bulle a dû dériver. Je ne sais pas si je suis très clair dans mes explications mais grâce à la flottabilité de la Viola et ses très bons rendements dans la masse d'air, les résultats s'avèrent assez étonnants, ça marche vraiment bien, finalement.

Quant au posé, tout appliqué que je suis sur mes PA pour éviter les bouses de vaches, la Viola continue à me surprendre agréablement par sa réactivité et sa précision : sa maniabilité permet vraiment de bien se placer et quand c'est fait, finale rectiligne, on ajuste simplement son plan de descente à la commande (ici en visant le fil d'entrée de l'enclos !), sachant que quand on remonte les mains, ça pique assez sensiblement puis quand « on y est » et que l'on va tangenter, on descend les mains, ça ressource juste ce qu'il faut et on décroche dans le débattement pour tout arrêter. Ça marche à tous les coups.

Un peu brusquée...

Je dirais qu'il ne faut pas trop la brusquer, justement, du moins en haut de fourchette... En wing-overs, on apprend vite à calmer le mouvement et à ne pas se montrer trop ambitieux dans ses amplitudes si on ne veut pas se retrouver « sur le toit ». Mais la Viola se stabilise tout aussi spontanément qu'elle se lance en wings et ne montre aucun signe de roulis indésirable.

En spirale, on comprend aussi très vite à rester modeste, vu qu'on sent que ça peut descendre très fort... Éventuellement et probablement même, montrer de la neutralité spirale si on perce sa stabilité. Mais une spirale modérée reste tout à fait gérable et se montre déjà efficace, on apprendra éventuellement à aller plus loin très progressivement, et avec de la hauteur.

Quant aux oreilles, je ne suis tout simplement pas parvenu à les faire... D'une part, la Viola n'a que 2 suspentes sur les avants, on tractionne donc une surface de voile importante et cela m'est déjà arrivé avec d'autres petites ailes montagne, peu surfacées, bien solides et tendues... On tire, quitte à se soulever dans la sellette mais comme



rien ne vient, on se demande jusqu'où on peut le faire sans tout prendre sur la tête... Jean-Michel Ara-Smohano, à qui j'avais prêté l'aile, disait qu'il y était arrivé d'une manière assez particulière, voir photo. En tout cas, il y a un coup à prendre ! Cependant, en plages de poids classiques, vu que la Viola est dérivée d'une aile école, il ne devrait pas y avoir de problème.

Pour conclure

Au fil des vols avec cette Viola, je l'ai trouvée de plus en plus amusante et gratifiante à piloter. Ce n'est pas une voile avec laquelle on va s'ennuyer ! En conditions thermiques d'automne - qui cadrent bien avec son programme d'aile montagne -, je me suis même surpris, peu avant de la rendre, à enrouler plus finement des bulles plus modestes et serrées que sous tout autre aile que j'ai essayée.

Donc je dirais, étonnante et de gros potentiels... La Viola s'adresse cependant aux pilotes déjà relativement expérimentés, qui sauront adapter leur gestuelle à sa grande réactivité, du moins à charge alaire élevée. Elle demande alors un pilotage fin et réfléchi pour en tirer le meilleur parti. Mais ses capacités de rendement (*) dans la masse d'air sont assez surprenantes.

Compacte, rapide et solide dans l'aérogologie, supportant bien la charge sans nervosité excessive, elle devrait également faire une très bonne aile de haute montagne.

Il conviendra aussi et surtout de prendre conseil auprès d'un professionnel qui connaît l'aile pour vous placer judicieusement dans les tailles et fourchettes, en fonction tout à la fois de votre programme et de vos compétences. ▀

PHI VIOLA : disponible en 8 tailles 12 (14 m², 2 kg), 14 (16.4 m², 2.2 kg), 16 (19 m², 2.5 kg), 18 (21.4 m², 2.8 kg), 20 (23.7 m², 3 kg), 22 (26.1 m², 3.25 kg), 24 (28.3 m², 3.5 kg), 26 (30.8 m², 3.75 kg).

Homologations : Taille 12 (EN D pour PTV 50-90 kg).

Taille 14 (EN C pour 50-90 kg).

Taille 16 (EN A pour 50-75 kg et EN C pour 75-110 kg).

Taille 18 (EN A pour 50-90 kg et EN B pour 90-110 kg).

Taille 22 (EN A pour 75-110 kg).

Taille 24 (EN A pour 90-120 kg).

Taille 26 (EN A pour 105-145 kg).

Pour toutes tailles : allongement à plat 4.72 pour 40 cellules.

Prix Viola : 3 290 euros TTC (tailles 12 à 18) ou 3 490 euros TTC (tailles 20 à 26).

Vue de la voûte, avec la large bande centrale ajourée. La Viola est d'apparence simple mais offre une très belle glisse en vol, limpide. Une aile directe et efficace.

(*) Rendements aérogologiques : capacité d'une aile à tirer parti positivement de l'aérogologie, pour monter donc. Face à un flux par exemple, ou des bulles désorganisées, il y a des ailes qui peuvent « s'écrouler » (s'enfoncer), d'autres flotter, rebondir, « rentabiliser » plus ou moins l'aérogologie, etc. C'est en cela que se font de grosses évolutions ces dernières années et ce n'est évidemment pas mesurable... Il faut essayer, comparer, ressentir en situation.

Sous forte charge alaire, les oreilles demanderont un geste adapté. À essayer avec de la hauteur.



**Contact France : Alpyr SAS (Vincent Busquet, Laurent Laporte),
Le Villaret, 73110 Val Gelon La Rochette
+33 (0)7 52 62 07 13, info@alpyr.fr, www, www.alpyr.com, www.phi-air.com**