

Une Ion 5 à Monaco. Par rapport à la Ion 4, deux cellules en plus, le ballooning a été lissé et les bouts d'ailes, moins brusqués, ont été affinés. Au final, plus de performances et un caractère plus ludique.

Si vous cherchez une aile bien polyvalente, évolutive suivant votre niveau, qui pourra vous accompagner dans plusieurs terrains de jeu (vol loisir, cross, vol rando...), la Ion 5 a toutes les chances de vous satisfaire. Facile et évidente tout en sachant se montrer joueuse, un excellent ensemble de qualités !

NOVA ION 5

Pour élargir ses horizons

Présente sur le marché depuis 1989, Nova est une marque qui sait grandir avec une certaine sagesse et qui ne nous propose depuis plusieurs années que des ailes réputées pour leur fiabilité : des valeurs sûres, comme l'étaient par exemple les Ion 3 et 4, déjà très appréciées dans le créneau B access. Mais cela n'empêche pas d'encore s'améliorer ! Les évolutions des ailes Nova se font par touches successives et pertinentes, et c'est donc le cas pour cette Ion 5.

Comme la Ion 4, c'est une aile semi-légère (3,95 kg pour la XS) qui se veut particulièrement polyvalente et s'adresse donc à un large éventail de pilotes.

Tout en gardant l'esprit et les caractéristiques principales de sa devancière, les évolutions apportées sur la Ion 5 la rendent plus performante, et encore plus homogène et maniable. Un vrai plaisir à piloter !



Photo Mario Eder-Nova

Conception et technique

Alors, quoi de mieux, ou de nouveau sur cette Ion 5 ? Déjà, le tissu d'extrados et intrados est le nouveau Dominico 20 D (33 g/m² contre 35 et quoique plus léger, il serait plus résistant à l'usure, d'après les tests de Nova). Le bord d'attaque est toujours en 41 g/m².

La Ion 5 compte 51 cellules contre 49 sur la Ion 4. Nova conçoit ses ailes avec la technologie des « smart cells » (soit « cellules intelligentes »), qui sont de tailles différentes en fonction des forces auxquelles elles sont soumises. Cela offrirait une meilleure homogénéité de l'ensemble dans la masse d'air, donc plus de stabilité générale et ainsi, une meilleure glisse.

Le ballonnement des cellules (ballooning) a été réduit grâce à de nouveaux outils de modélisation : le profil est plus lisse, d'où gain en performances. Les bouts d'ailes retravaillés, plus fins, contribuent eux-aussi à la performance et au nouveau caractère joueur de l'aile. De plus, le suspentage de freins et de stabilos a lui aussi

été affiné : le PPSL 65 de Liros, ce seraient les suspentes gainées les plus fines du marché, elles réduisent d'autant la traînée.

Conditions d'essai, dantesques !

J'ai eu la chance d'essayer la Ion 5 durant LA semaine de l'année ! Celle qui fait briller les yeux des pilotes désireux d'améliorer leurs distances, ou qui rêvent de vivre leurs premiers parcours à 3 000 mètres.

J'ai volé 11 heures sous la Ion 5 sur des sites différents : Annecy-Planfait, Montlambert et Chamoux-sur-Gelon (Savoie), Saint-Hilaire-du-Touvet.

Après quelques vols axés sur les comportements basiques, roulis, virages, 360, oreilles, j'ai pu effectuer des vols en conditions de cross et voir ce qu'elle avait dans le ventre (et moi aussi du coup !), ainsi qu'analyser ses réactions face à des conditions fortes et toniques.

Une aérologie stable en début de période d'essai puis carrément atomique avec des thermiques puissants, un vent météo varié entre 15 et 25 km/h,

une brise très soutenue rendant les basses couches fort désagréables. Mais aussi de gros plafonds, à plus de 3 000 mètres.

Pour cette Ion 5 XS (homologuée à 70-90 kg), mon PTV d'essai a varié entre 81 et 89 kg (le plus souvent à 86 kg) : j'ai souhaité comparer le vol avec une sellette assise, qui sera l'équipement des nouveaux pilotes, et avec ma sellette habituelle cocon. Verdict, la Ion 5 s'adapte parfaitement aux deux genres de sellettes, et c'est même tout à fait le type de voile qui permettra d'apprendre à voler avec un cocon. On peut imaginer un cocon allégé pour rester dans l'esprit de la voile.

Gonflage et décollage... Limpide !

Un suspentage en 2 étages seulement, celui-ci se démêle facilement. Il faut juste faire attention à la commande de frein, qui peut s'entortiller autour de l'élévateur C car il est très souple. Il suffit de bien mettre en tension les groupes d'élévateurs pour une bonne visibilité.

Les jeux ou manipulations au sol sont un plaisir, la Ion 5 est maniable et docile. Lorsque l'aile part sur un côté, c'est comme si elle vous attendait, on a le temps de se recentrer sans perdre le contrôle.

Le décollage de face ou dos-voile ne présente pas de difficultés. Elle ne demande pas beaucoup d'énergie, il n'est pas nécessaire d'être brutal même par vent faible. Elle monte d'un bloc, reste équilibrée et se cale sans dépasser le pilote.

Dans le thermique... Excellente !

Dans une aérologie assez stable, à PTV modéré ce jour-là, en laissant aller bras hauts pour voir ce qu'elle va vous indiquer, elle transmet suffisamment la masse d'air pour bien se placer. Son virage est réactif, elle répond rapidement à l'action commandée demandant la mise en courbe. Elle est de suite assez incisive en entrée de thermique et on se replace facilement ensuite en dosant à la commande extérieure. C'est précis et confortable car elle demande peu d'efforts à la commande.

Les élévateurs fins, avec poulies gainées. Des élévateurs plus larges sont aussi possibles, ainsi que l'option « speedbrake risers » (voir le site Nova). Ou encore des élévateurs paramoteur.



Au maximum du PTV, elle est plus vive et simplement plus mordante sans surcroît excessif de maniabilité.

Dans les thermiques puissants, on arrive vite au plafond et cela met vraiment en confiance lorsque l'on souhaite partir en cross. Être efficace dès le départ, c'est préserver son énergie pour la suite et ça vaut de l'or !

Ressenti, sensations en vol... Rassurante et sécurisante

Lors de mon dernier vol avec la Ion 5, j'avais prévu un petit parcours dans le bocal d'Ancecy pour la tester en transitions. Je me sentais tellement bien sous la voile que j'ai rallongé le vol au fur et à mesure.

Les conditions étaient puissantes... C'était l'ascenseur par endroits, avec de forts cisaillements, mais la Ion 5 a de bons amortisseurs, elle absorbe très bien la turbulence. On a l'impression de passer sur un gros dos d'âne !

Dans des zones de cisaillements les plus violents, j'ai fait quelques fermetures asymétriques (20-30 % maxi) mais ce fut un non événement à chaque fois puisqu'elle a ré-ouvert illico sans perdre son cap. La sécurité passive est très élevée et je pense que sous ma voile habituelle, une EN D, j'aurais eu de belles montées d'adrénaline ce jour-là !

Transitions, accélération... Honorable !

À côté d'ailes censées être beaucoup plus performantes - et exigeantes -, elle n'est pas ridicule du tout en transitions ! Même si sa vitesse n'est pas impressionnante, elle compense avec un bon taux de chute. Entre bras hauts et 100 % d'accélérateur, je n'ai gagné que 10 km/h mais elle reste assez constante, comme si elle cherchait une vitesse de croisière confortable. J'ai effectué mes transitions entre 35 et 45 km/h, en étant la plupart du temps accélérée à 50 %. Sur des transitions que j'ai l'habitude de faire comme dent de Lanfont-Lachat de Thônes, ou la plus connue dent de Lanfont-roc des Boeufs, j'ai retrouvé certains repères habituels de mon aile de performance, sans avoir le sentiment d'être trop pénalisée.

Globalement, elle est très stable et c'est vraiment plaisant de chercher la meilleure glisse.

Les wings-overs et descentes rapides... Ludique

Mes wing-overs sont un peu timides par rapport à ce que font d'autres pilotes mais j'ai pu me rendre compte qu'elle ne demande qu'à continuer de jouer. Elle est ludique et je pense qu'avec une voile comme la Ion 5, en faisant du gonflage, des petits wings, des 360, on peut vraiment prendre confiance et progresser car elle est facile à gérer.

Son tangage est très bien amorti, elle se stabilise rapidement. En revanche, son roulis est plus réactif, ce qui la rend assez vive mais c'est qu'elle répond bien à l'action de la commande, et c'est

DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR					
Tailles disponibles	XXS	XS	S	M	L
Surface à plat (m²)	22,06	24,31	26,69	29,12	31,44
Envergure à plat (m)	10,67	11,2	11,74	12,26	12,74
PTV (kg)	55-80	70-90	80-100	90-110	100-130
Allongement à plat	5,16				
Nombre de cellules	51				
Métrage suspentage (m)	215	227	239	248	259
Poids de l'aile (kg)	3,95	4,3	4,65	4,95	5,25
Homologation	EN/LTF B				
Prix public TTC (€)	3 708 euros				
En couleurs, quatre combinaisons proposées en standard (Melon, Blue, Green, Gold) avec aussi une palette de personnalisation sur le site Nova (surcoût, 250 euros).					
Nova France (Sylvain Piroche) Saint-Michel 38660 Saint-Bernard-du-Touvet +33 (0)6 25 37 16 31 sylvain@nova.eu, www.nova.eu					



Technologie propre à Nova, les « smart cells » sont de largeurs légèrement différentes suivant les efforts. Pour une meilleure homogénéité d'ensemble dans la masse d'air, et favoriser aussi la glisse.

RÉCAPITULATIF DES MESURES ET COMPORTEMENTS	
Modèle et taille testée	Nova Ion 5, taille XS (PTV 70-90 kg)
PTV pilote	Variable sur cet essai, de 82 à 89 kg, le plus souvent à 86 kg (avec sellette cocon UP Fast XC)
Charge alaire à 86 kg	3,58 kg/m²
Efforts en virages	Peu d'efforts à la commande, ce qui rend le vol en thermique confortable
Basses vitesses	Efforts devenant de plus en plus importants, très dissuasifs pour se faire surprendre
Pilotage accélérateur	Très peu d'efforts, même à 100 % d'accélération. La voile reste bien stable
Comportement en spirale	Stable, la voile ressort à l'arrêt de l'action du pilote
Comportement tangage	Très amorti
Comportement roulis	Stable dans l'aérologie, marqué à l'action du pilote, permettant un virage réactif
Oreilles	Faciles à faire, stables à l'accélérateur, efficaces avec - 3.5 m/s, couplées à celui-ci
Mesures	L'aérologie forte ou perturbée n'a pas permis de mesures en air calme. Valeurs simplement indicatives à 86 kg (sellette cocon) : vitesse bras hauts, 37-38 km/h, taux de chute - 1 m/s. Accéléré à 50 %, 43 km/h, taux de chute - 1,5 m/s. Accéléré à 100 % : 48 km/h, taux de chute - 2 m/s.
Sellettes et instruments : sellette cocon UP Fast XC pour les vols de distance, Advance Success 4 pour les autres vols. Mesures avec Flytec 5020 + Syride Sys'Nav.	



Les joncs croisés, avec bonnes protections du tissu. Courts et souples, ils n'impliquent pas un pliage contraignant : un avantage mis en avant par la marque.

À droite : le freinage un peu dentelé n'est pas le plus esthétique mais d'après Nova, ce serait un choix, que l'on retrouve sur d'autres de leurs ailes, pour réduire le volet, atténuer la pression aux freins en virage, et favoriser la glisse dans celui-ci.

TECHNIQUE DE CONSTRUCTION	
Marque et modèle	Nova Ion 5
Designers	Philipp Medicus, designer-pilote, présent à la conception depuis de nombreuses années. Assisté du team de développement Nova, comprenant Toni Bender, Mario Eder, et d'autres pilotes
Fabrication	Ateliers Nova à Pecs, Hongrie (depuis 1990), et Aerotact au Vietnam
Construction détaillée et matériaux	
Type de cellules	51 cellules, par groupes de 3, pour suspentées et non suspentées. Smart Cells ou « cellules intelligentes » de tailles différentes suivant les efforts
Type de bord d'attaque	Type shark-nose (appelé ici Air Scoop) avec « Double 3 D Shaping ». Joncs en Nylon-Copolymer diamètre 2.4 mm, dans solides fourreaux
Structure interne	Très allégée. Peu de diagonales. Une bande complète dans l'envergure pour la tenue en vol et la rigidité
Bord de fuite	Solidement mais simplement fait. Pas de mini-ribs
Ouvertures de nettoyage aux stabilos	Oui
Tissu	Bord d'attaque en Dominico Dokdo 30 D (41 g/m ²). Extrados et intrados en nouveau Dokdo 20 D (33 g/m ²). Structure interne en Porcher Skytex 40 Hard (40 g/m ²)
Suspente, matériaux et observations	Basses en Liros PPSL 191 (Dyneema) et TSL 140 (Technora). Hautes en Edelrid U-8000 (Aramide). Freins en Cousin 85 et PPSL 65
Principe et ramifications	Type 3 lignes, en 2 étages seulement
Répartition des suspentes basses	2 A + A', 2 B + stabilo, 3 C
État de surface	Très bon en extrados et intrados. Bord de fuite de type « dentelé » mais d'après Nova, ce serait un choix pour atténuer la pression aux commandes
Élévateurs	
Branches	Branches fines Kevlar 12 mm. Pour les néo pilotes, possibilité de faire monter des élévateurs en sangle plus large, 20 mm, colorés, un peu plus aisés et visibles au sol
Repères colorés	Oui, rouges sur A et A'
Dispositif oreilles	Oui, par élévateur A' dédoublé
Blocage des suspentes sur maillons	Joint toriques
Accélérateur	Fourni avec l'aile, facile à régler grâce aux crochets à 3 trous
Pilotage aux C	Option possible, élévateurs avec « Speedbrake Risers », plutôt réservée aux pilotes avec de l'expérience
Poignées de commande et freins	
Fixation et tenue, type d'appui	En sangles souples, renfort pour la paume des mains. Pas d'aimants, fixation classique par bouton-pression. Poulies de frein Harken
Émerillons	Oui
Remarques particulières	Construction soignée, que des solutions sûres et éprouvées. Pliage facile et de volume réduit
Appréciation de l'ensemble	Très bonne voile. Une valeur sûre
Appréciation de la construction	★★★★

★★★★ le top, ★★★ très bon, ★★ peut mieux faire

Sac de portage : très confortable, solide et ergonomique avec plein de poches intelligentes. Proposé en 3 tailles : S (110 litres), M (145 litres) et L (165 litres).

La Ion 5 est livrée avec : sac de portage, sac de compression, sac de protection pour les élévateurs, sangle, accélérateur, Ripstop de réparations, manuel d'utilisation, manche à air Nova.

finaleme nt très agréable. Un pilote débrouillé, voire expérimenté qui se mettra sous la Ion 5, ne va pas s'ennuyer : cette réactivité en roulis lui plaira, ou lui donnera du potentiel de progression.

En 360, elle s'engage assez rapidement. La sortie est très souple et la gestion de l'abattée sera en partie assurée d'elle-même par la voile, qui amortit parfaitement bien.

Les grandes oreilles se font et se maintiennent sans efforts. La stabilité à 50 % d'accélérateur est parfaite, avec un intéressant taux de chute d'environ - 3,5 m/s.

En basses vitesses, plus on actionne les commandes, plus elles deviennent fermes... Impossible de décrocher ou de faire une vrille à plat sans l'avoir vraiment cherché. Pour ceux que la longueur du débattement des commandes avant le point de décrochage intéresse (et j'en connais un qui se reconnaîtra !), voici les chiffres donnés par Nova : « *La longueur du débattement dépend de la taille de l'aile... Approximativement, 63 cm pour la Ion 5 XS, 66 cm pour la S, 70 cm pour la M, 73 cm pour la L. Ces chiffres ne sont qu'une indication car leur inclusion dans le manuel est exigée par la norme EN 926. En air turbulent, un décrochage peut se produire sensiblement plus tôt, ou plus tard que ce que les chiffres indiquent. Par conséquent, ces chiffres n'ont qu'une importance limitée* ».

Atterrissage... Facile

Aucune difficulté au posé. Un bonheur, simple et efficace.

Par vent soutenu, elle reste stable et pénètre suffisamment pour ne pas trop se faire descendre à la verticale. Maniable jusqu'au bout pour un atterrissage parfait !

Accessibilité : large !

La Ion 5 ne demande pas un grand degré d'expérience. Attention pour les pilotes débutants (à qui elle n'est pas destinée), il ne faut pas y aller trop fort sur la commande ! Mais en revanche,

dès qu'on aura fait ses premières armes, c'est un élément qu'on appréciera. Elle est donc assez réactive, très maniable, mais fiable dans la turbulence.

Dans le rapport d'homologation de la XS, sur une trentaine de tests, tous passent en A, sauf trois en B : la frontale symétrique accéléré, les asymétriques accéléré, et les grandes oreilles accéléré. Donc si vous ne volez pas accéléré, vous êtes en A. Le rapport d'homologation se trouve sur le site Nova.

Conclusions

J'avais clairement de fausses représentations sur le vol de cross avec une aile EN B et je me mets complètement en question depuis que je fais des essais... Le dernier jour sous la Ion 5, je fais 86 km avec une bonne moyenne et sincèrement, j'aurais été plus timide sous ma voile habituelle, vu les conditions !

Je retiens donc particulièrement le confort physique et psychologique que m'a apporté cette voile en vol de cross. Avec elle, vous pourrez vous concentrer sur l'analyse et votre stratégie de vol, et gagner en énergie et en mental.

Facile à piloter, sage et docile, la Ion 5 est une voile sécurisante dans les turbulences avec une sécurité passive très élevée. Elle est aussi joyeuse avec son virage réactif et précis. Et elle a largement ce qu'il faut de performances pour assurer vos transitions et aller vers des objectifs plus ambitieux.

La Ion 5 est le bon compromis pour les pilotes qui aiment varier les terrains de jeu et les façons de voler. Elle invite aux voyages et à l'aventure. ▶

Pour qui ?

Les nouveaux pilotes, de niveau intermédiaire ayant déjà tout de même un bon feeling. Les débutant(e)s en cross. Tous ceux ou celles qui le pratiquent déjà régulièrement mais qui recherchent la sécurité et le confort, plus que la performance pure. Sa légèreté la rend aussi apte au marche et vol. Une très large gamme de pilotes peut se faire plaisir sous cette aile.

Les plus

Sa polyvalence et son côté valeur sûre • Elle offre à la fois sensation de sécurité et plaisir de piloter • Une voile qui permet au pilote une grande marge de progression • Vraies performances pour autant de facilité générale • Poids léger, pliage simple, volume compact.

Les petits moins ?

La texture du tissu est très soyeuse et plutôt glissante... Les pliage nickel seront plus difficiles... Sauf que la Ion 5 n'en demande pas de particulier, on peut se passer de chaussette de pliage.