

VOL À VOILE

le magazine francophone des passionnés de planeur

ESSAI

Le JS-5 Rey défie la hiérarchie

CHECK-LIST

- Actu'Planeurs
- Championnats de France Junior
- *Electryfly-In Switzerland*

PROSPECTIVE

DG Aviation se réinvente

TECHNOLOGIE

L'application *Mistral Gliders*

DOSSIER

Planeurs au soleil levant

PORTRAIT

Daniel Perciaux, *in memoriam*

L 11819 - 233 - F: 7,90 € - RD



Le JS-5 Rey défie la hiérarchie

Né pour la classe libre, calibré pour le plaisir aux commandes : le JS-5 Rey marque une nouvelle étape chez Jonker-Sailplanes. S'il rappelle l'EB-29R qui règne sur la classe libre, il s'en démarque par une signature propre – celle d'un planeur qui privilégie la maniabilité sans sacrifier la performance.

Uys Jonker l'avait déjà annoncé dans nos colonnes (*Vol à Voile* n° 218 daté mai-juin 2023 et n° 222 de janvier-février 2024), le JS-5 Rey est une machine ultime, sans compromis. Il avait même laissé entendre que la finesse serait proche de 70 et surtout encore autour de 45 à 200 km/h (avec un taux de chute autour de 1,23 m/s avec une masse maximale de l'ordre de 850 kg). Plus récemment, lors de *Aero-Friedrichshafen*, il avait admis dans nos colonnes avoir été déçu des résultats du mondial de Uvalde

au Texas, « *mais qu'ils avaient pu en retirer beaucoup d'enseignements, y compris d'avoir pu constater que le JS-5 Rey est très proche de la cible, l'EB-29R, et qu'il monte même mieux, ce qui a aussi son importance* » (*Vol à Voile* n° 230 mai-juin 2025).

Pour vérifier ces dires que l'on pourrait interpréter de prime abord comme du marketing venant du patron de la société sud-africaine, qui de mieux qu'un pilote de haut niveau de l'équipe de France de vol en planeur qui a eu l'opportunité de participer aux championnats d'Europe de Békéscsaba

en Hongrie? Si on rajoute que l'auteur de ce texte [qui a une grosse expérience sur les machines Jonker mais aucune sur l'EB-29 de Binder – NDLR] a terminé à une prometteuse quatrième place à 16 points du podium aux commandes du prototype du JS-5 Rey qui est limité à 770 kg de masse maximale au décollage, contre 820 kg pour la version qui sera certifiée, on peut déjà comprendre que les propos de Uys Jonker étaient raisonnables et que le potentiel de ce nouveau classe *libre* vient clairement bousculer l'hégémonie de l'EB-29R de Binder.



© Mandi Ireland

Une évolution naturelle du JS-1 Revelation

Le JS-5 Rey qui avait volé pour la première fois le 7 novembre 2023 est conçu comme une évolution directe du JS-1 Revelation 21 m. Il reprend l'ADN qui a fait le succès de Jonker par sa précision des commandes, son homogénéité en pilotage et par un ressenti intuitif. Les pilotes retrouveront immédiatement des sensations familières, mais amplifiées : le JS-5 Rey est plus grand, plus puissant, tout en restant accessible et agréable à piloter. Sa maniabilité est

étonnante pour un planeur de cette taille, grâce à des commandes légères et directes qui permettent de réagir rapidement aux variations de la masse d'air.

En termes de philosophie de conception, Jonker a cherché à combiner performance *Open* et plaisir de vol. Là où certains planeurs de grande envergure peuvent paraître lourds et exigeants, le JS-5 Rey se distingue par son équilibre naturel et sa réactivité, offrant à la fois performance et confort de pilotage. Pour le JS-5 Rey, Jonker Sailplanes a choisi de reprendre le fuselage éprouvé

du JS-2 *Revenant*, une décision qui témoigne du succès et de la qualité de cette architecture. On relèvera aussi que la volonté d'utiliser le fuselage du JS-2 *Revenant* permet également d'optimiser la production et de permettre l'interchangeabilité des voilures avec une certaine flexibilité pour la suite, ce qui n'a pas été chose facile. Dans tous les cas, ce choix assure une rigidité et une finesse aérodynamique optimales, tout en offrant une base fiable pour un planeur de 24 m.

On peut dire que c'est le JS-1 *Revelation* en mieux, avec l'expérience et le savoir-faire mis en œuvre pour le JS-3 *Rapture*. L'accès au cockpit et la visibilité sont au top.

Le JS-5 est entièrement en carbone, et son aile adopte une architecture en trois tronçons : aile principale, rallonges et *winglets* (comme l'avait fortement recommandé l'équipe de conception de la remorque *Cobra*). Cette aile porte la signature Jonker, reconnaissable de loin grâce à ses cassures et son dièdre caractéristiques, offrant à la fois élégance et performance.

Le JS-5 dispose d'un réservoir intégré de 10 litres dans le fuselage et de 12 litres par aile pour le carburant. Les water-ballasts sont généreusement dimensionnés : 24 litres par rallonge, 75 litres par aile principale, et 9 litres dans la queue pour compenser le poids et maintenir la position du centre de gravité optimale. On verra plus loin leur utilisation.

Comme toute grande plume, le montage et le démontage impliquent des contraintes liées au poids et à l'encombrement. Heureusement l'aile est en trois parties, avec un plan principal, une rallonge puis un *winglet*. Lorsque la partie principale de l'aile est bien positionnée et enclenchée dans le fuselage, elle est forcément positionnée avec le bon dièdre. Une fois les deux parties principales en place, il

ne reste donc plus qu'à mettre les axes comme sur tout planeur. Et bien entendu les commandes sont à branchement automatique, ce qui paraît maintenant comme une évidence pour une machine de cette génération.

Ces parties sont cependant relativement lourdes, il faut donc être trois au minimum pour ce montage, ou bien utiliser un dispositif type « homme seul », et si possible sur une surface assez plane pour qu'il puisse être manœuvré. Les rallonges se positionnent sans problème. Une patte en carbone assure la continuité des gouvernes. Sans connaître la machine, à trois le montage a demandé une bonne demi-heure. Un peu d'entraînement doit sûrement permettre de raccourcir cette opération plutôt facile.

Ergonomie et confort

Le cockpit du JS-5 *Rey* bénéficie du savoir-faire acquis avec le JS-1 *Revelation*. La position assise est naturelle, très confortable et rend les longs vols agréables. Le planeur intègre un réglage de palonnier électrique, à l'image du JS-3 *Rapture*. Ce qui pourrait paraître comme un gadget se révèle un avantage précieux pour le confort du pilote. Un réglage fin et précis est obtenu avec deux simples boutons permettant de l'avancer ou le reculer. Une astucieuse vis sans fin a été utilisée, et le système ne demande pas

de verrouillage compliqué. Ainsi bien sûr les risques de casse de câbles ou de pion mal positionné sont inexistantes.

Le dossier de siège s'ajuste facilement à l'aide d'un vérin, améliorant le confort sur les vols longs. Ce réglage est possible en vol, un avantage que n'ont pas tous les planeurs. Les commandes sont disposées de manière intuitive, et l'instrumentation est complète sans être encombrante. Le compensateur est tout ce qu'il y a de classique, une manette sur le côté gauche, à déplacer vers l'avant ou l'arrière. La poignée de commande des volets est un peu haute, comme sur le JS-3 *Rapture*. Mais si on est bien installé, l'angle formé par le coude amène la main naturellement sur cette commande. En fonction de l'assiette de la machine, il n'est pas forcément besoin de regarder sur quel cran sont réglés les volets. Comme sur les autres JS, les crans un et deux correspondent à des positions négatives des volets. Le cran trois règle le profil en « lisse ». Les crans quatre et cinq creusent un profil positif. Le sixième peut se comparer à la position « landing » sur d'autres planeurs. C'est une position qui peut cependant être utilisée en vol, par exemple en ascendance thermique vraiment étroite.

L'instrumentation est très bien intégrée au tableau de bord, c'est un point qui a été



▲ Le JS-5 et sa très belle ligne, y.c. roulette de queue rentrante, devant un 'EB-28R' devant, derrière un JS-1 *Revelation*.



▲ Le démoustiqueur est très bien intégré dans son garage.



▲ Un habitacle ergonomique et spacieux, même pour de grands gabarits.

amélioré par rapport au JS-3 *Rapture*. Le câblage n'est pas visible et toute adaptation personnelle risque d'être compliquée. Mais à ce niveau d'équipement il ne devrait pas être nécessaire de bricoler. En raison de la présence de la turbine, le JS-3 *Rapture* comprend trois batteries. Deux sont réservées à l'instrumentation du planeur et une à la motorisation. Il n'y a donc pas de soucis d'autonomie, d'autant plus que la batterie de la turbine peut être sélectionnée en renfort pour l'avionique – fonctionnalité présente sur le prototype, à révéifier sur les machines de série.

Côté oxygène le puits réservé pour la bouteille ne permet pas d'en stocker une de grand volume, ce qui peut être éventuellement insuffisant pour un grand vol d'onde. Mais l'espace de rangement derrière le pilote peut tout à fait convenir. C'est la solution choisie par l'auteur de l'article. Non seulement il a pu embarquer une bouteille de grand volume, mais il a eu accès ainsi au robinet de la bouteille, ce qui permet d'éviter une mise en pression inutile du boîtier EDS.

Comportement de mise en vol, roulage et décollage

Étant aussi conçu pour un décollage autonome, le JS-5 *Rey* a été doté d'une roulette rétractable et directrice. C'est une caractéristique importante pour la manœuvrabilité d'une grande plume. On pourrait craindre la sensibilité d'une telle commande, notamment au roulage derrière le remorqueur. Il n'en est rien, grâce à un débattement qui n'est pas proportionnel à l'action sur le palonnier. En clair pour une petite amplitude de mouvement au pied, le changement de direction de la roulette sera également faible, il est donc facile de rouler droit. Si par contre on actionne franchement le palonnier, le changement de direction est alors nettement plus important, ce qu'on demande par exemple en décollage. Au final la commande est efficace sans être sensible.

Le planeur plein d'eau, le décollage arrive vers 90/100 km/h. Avec un cran positif de volet, le nez légèrement vers le bas, l'assiette se cale facilement et ne bouge plus. Le contrôle sur les trois axes arrive assez

vite. Et tout en offrant des commandes pourtant efficaces, notamment en tangage, le planeur semble posé sur des rails, sans risque de « marsouinage ». On retrouve cette facilité lors de l'atterrissage. Les corrections sont simples à apporter, si on oublie les performances et l'envergure de la machine, on pourrait presque la confier à un pilote débutant. Globalement les commandes restent cependant légères. On peut sans doute attribuer cette qualité à la conception globale de l'ensemble, mais aussi aux soins apportés aux étanchéités. À l'atterrissage, les aérofreins se montrent assez efficaces. Couplés avec les volets en position « landing », l'atterrissage semble amélioré par rapport au JS-1 *Revelation*. Et pour un planeur de cette catégorie de performance, l'approche ne pose pas de problème. Un couple légèrement cabreur a été constaté, mais sans plus. L'essentiel des vols de cet essai ayant eu lieu en compétition, avec des ballasts pas toujours complètement vidés, il sera difficile d'indiquer des longueurs nécessaires précises pour l'atterrissage. Pour les mêmes raisons les approches finales ont souvent été réalisées à 100 ou 110 km/h. Mais des essais en vol ont montré qu'à vide une vitesse standard de 90 km/h était suffisante pour se poser. Pour cette phase de vol, le planeur ne demande pas d'attention différente par rapport à une autre machine. L'arrondi et le pallier s'effectuent normalement. Pour le dégagement, l'envergure et les ailes relativement basses doivent par contre faire l'objet d'une grande attention. L'horizontalité des ailes doit être parfaitement maintenue, et les herbes hautes sont à éviter autant que possible. De même l'envergure et les *winglets* rendent l'atterrissage par vent de travers délicat, comme pour toute machine de cette classe. Le frein, hydraulique et à disque, est actionné par une poignée au manche, il est tout à fait efficace. Le vol aux grands angles est assez démonstratif pour prévenir le pilote. Le planeur se met à vibrer, les commandes gardent leur efficacité. À vide, ce vol aux grands angles peut être maintenu sans tendance malsaine, y compris en virage. Avec une correction de trois degrés d'assiette, le planeur reprend tout de suite sa ligne de vol normale. Chargé, les réactions seront évidemment plus vives, et le moindre défaut de symétrie rendra le décrochage plus délicat. Mais en rendant la main, le décrochage s'arrête instantanément. Ce prototype n'étant pas certifié pour la vrille, celle-ci n'a pas été essayée. L'efficacité de la dérive laisse penser que cette manœuvre doit s'arrêter classiquement au palonnier.

Les vitesses indiquées pour cette machine d'essai étaient de 290 km/h pour la V_{NE} et 205 km/h pour la VA. Il s'agissait bien d'un prototype, le site du constructeur semble avoir diminué ces valeurs, puisque la brochure du JS-5 indique maintenant 270 km/h en V_{NE} et 196 km/h en VA. Par expérience, proche de ces vitesses la stabilité reste étonnante.

Le remplissage des ballasts se fait par l'extrados de l'aile avec une entrée sur l'aile principale et une autre sur la rallonge. Pour les rallonges, il y a sans doute un conduit un peu étroit à cause de la finesse de l'aile, il faut donc la remplir doucement. Dans le cas contraire, un engorgement se produit et peut laisser penser que le ballast est plein alors que ce n'est pas encore le cas. Il faut alors laisser les bulles d'air remonter et le circuit se purger. Il y a un petit coup de main à prendre pour remplir les ballasts avec le bon débit, sous peine de perdre du temps. Pour le ballast de queue, le JS-5 Rey dispose d'un raccord de type *Festo*, intégré dans la dérive, qui facilite le remplissage pour peu qu'on utilise un embout avec le bon diamètre. Avec ce type de raccord il n'y a pas de fuite, et il suffit d'appuyer sur la bague extérieure pour ensuite débrancher le tuyau de remplissage. Le réservoir de queue a une capacité de neuf litres, indispensables pour conserver la bonne position du centre de gravité. Avec un peu de pratique et deux pompes, l'équipier réalisait l'opération en une vingtaine de minutes. N'oublions pas que ce planeur peut contenir 230 litres d'eau.

À pleine charge les commandes conservent leur légèreté, le planeur garde sa maniabilité, mais évidemment avec une vitesse majorée. À propos du centre de gravité, et pour des pilotes plus lourds, il faut noter que le JS-5 fournit une solution un peu curieuse. La profondeur doit être retirée pour donner l'accès à un puits dans lequel on glissera un genre de chargeur en fibre de verre. Ce chargeur peut contenir des plombs d'un kilo permettant un réglage fin du centrage. Sachant que le JS-5 n'étant pas vraiment destiné à une utilisation dans le cadre d'un club, on peut comprendre que son pilote ne va pas changer régulièrement et que cette solution peut convenir, même pour une copropriété, sinon la vérification du centrage au moment du CRIS peut devenir compliquée. Par contre, avec cette solution, la question du centrage est réglée et le remplissage du ballast de queue, pour compenser le ballast des ailes, n'a pas besoin de prendre en compte le poids du pilote.



▲ La motorisation jet a une traînée proche de celle du train d'atterrissage.

Motorisation jet ou thermique

Le JS-5 Rey est conçu pour être autonome, comme l'exemplaire présenté lors de l'édition 2025 d'*Aero-Friedrichshafen* en avril dernier avec une motorisation thermique, offrant ainsi une grande flexibilité pour les pilotes de compétition ou les vols longue distance. Il y a aussi une motorisation jet, celle qui équipe justement le prototype avec sa turbine qui ne permet pas le décollage autonome (un « turbo »). Alors que cette motorisation d'appoint peut sembler complexe, sa mise en œuvre est plutôt simple. La turbine a trois positions : *Retracted* (rentrée), *Extended* (sortie), *Run* (en fonctionnement). Une unité centrale pilote l'ensemble. Un simple appui sur *On* va sortir la turbine puis la mettre en route. La turbine est opérationnelle et

peut fournir la poussée en moins d'une minute. Lorsqu'on arrête la turbine, il faut lui laisser un temps de refroidissement, on la passe donc de *Run* à *Extended* (sortie mais arrêtée). Ce refroidissement est relativement court, en volant à 110 km/h, il prend lui aussi moins d'une minute. En fonctionnement, la turbine ne cause pas de vibrations particulières alors qu'elle tourne quand même à 90 000 tours/mn. En montée, après 30 secondes de pleine poussée, on réduit la poussée de 10%, soit 88 000 à 90 000 tours/mn, et on obtient un taux de montée de 1,2 à 1,4 m/s à 135 km/h. Même si cela ne paraît pas très utile, en palier il est possible de voler à 190 km/h.

Le grand intérêt de cette solution technique réside surtout dans la traînée, qui



▲ La motorisation thermique Solo permettant un décollage autonome.

est bien moins importante que pour les autres moteurs en pylône. Cette traînée est proche de celle du train d'atterrissage lorsqu'il est sorti. Une légende raconte qu'un pilote a réalisé un grand circuit sans se rendre compte que la turbine était sortie. Sérieusement, c'est un vrai avantage en sécurité, puisque le pilote en difficulté peut garder la turbine dehors, prête à démarrer, tout en continuant à exploiter la moindre ascendance.

Alors ce JS-5 Rey en vol ?

En vol le JS-5 Rey s'est amélioré par rapport au JS-1 Revelation côté lacet inverse. En effet sur ce dernier, si les pleins débattements étaient utilisés aux ailerons, le lacet inverse était très difficile à combattre. Ce phénomène ne se reproduit pas sur le JS-5.

Son point fort réside sans doute dans ses performances en thermique. La machine est très agréable à centrer, avec une capacité de montée qui de toute évidence est légèrement supérieure à celle de l'EB-29R de Binder. C'est en tout cas un constat qui a pu être fait par d'autres pilotes pendant les championnats d'Europe, ou encore par des observateurs au sol en suivant *Glide and Seek*. Les commandes restent légères, même dans les ascensions les plus serrées, permettant d'exploiter chaque bulle avec efficacité et sans trop de fatigue. Il montre donc une grande agilité, toute proportion gardée, compte tenu de l'envergure. Incliner franchement pour entrer en thermique ne déclenche pas d'effet secondaire, le pilote peut se concentrer sur les volets et l'assiette.

Cette facilité explique les bonnes performances pour monter par rapport à d'autres machines. Cela dit, le JS-5 Rey n'a pas les vingt-huit mètres d'envergure de l'EB-29R. Mais c'est en tout cas un comportement de vol qui permet une acclimatation rapide pour une machine de cette classe. À pleine charge (770 kg pour le prototype), un rayon de virage de 180 à 200 mètres était tenu à 125 km/h et pour 35 degrés d'inclinaison. On notera qu'il s'agit là de relevés effectués en compétition avec un trafic relativement important, en volant en groupe.

Dans tous les cas, ballasté, il est inutile de spiraler en dessous de 110 km/h, une caractéristique classique, comparable à d'autres planeurs. Comparer précisément les taux de montée du JS-5 Rey et de l'EB-29R demanderait une étude fine des traces. Par le ressenti des pilotes, il semble que l'avantage soit donné au JS-5 Rey en conditions plus difficiles ou en thermiques plus étroites, qui demandent des inclinaisons plus fortes ou une meilleure réactivité.

Rappelons cependant que cet essai fut mené avec une masse limitée pour la configuration du moment, alors que le constructeur espère le certifier prochainement à 820 kg. Ces 50 kilos supplémentaires risquent de changer la donne. En transition, pendant les championnats d'Europe, pour un taux de chute identique, le JS-5 Rey perdait 10 km/h par rapport à l'EB-29R, il avait aussi une moins bonne capacité à accélérer. On peut penser qu'il sera concurrentiel dans sa version plus chargée. Il y perdra peut-être son avantage en montée, mais s'il garde sa facilité de pilotage il deviendra un challenger sérieux. Pour donner un ordre de grandeur, à 200 km/h, il gardait encore une finesse de 45, ce qui peut laisser rêveur le pilote ordinaire [à l'heure où sont écrites ces lignes, la brochure du JS-5 Rey affiche toujours une masse maxi à 770 kg, mais la polaire, sur la page Internet de la même machine, est tracée pour 800 kg – NDLR].

Si l'EB-29R demeure la référence en classe libre, le JS-5 Rey adopte une approche légèrement différente. Là où l'EB-29R impressionne par sa stabilité et sa présence, le JS-5 Rey mise sur la réactivité et l'intuitivité. On retrouve le ressenti d'un JS-1 Revelation, mais en « grand format » : plus rapide, plus puissant, et pourtant tout aussi agréable à piloter.

Si on s'intéresse maintenant à l'agrément du pilotage, on peut noter que le confort sur les vols de longue durée est remarquable.



▲ Cette prise de vue de l'auteur tend à démontrer que les commandes du JS-5 sont légères, et que la machine vole seule...

LE JS-5 ET LES GRANDS LIBRES MONOPLACES

	JS-5 REY	EB-29	Concordia	Nimeta	ASW-22	Nimbus-4
Constructeur:	Jonker Sailplanes	Binder Motorenbau	Dick Butler et al.	H.J. Streifeneder	A. Schleicher	Schempp-Hirth
Date du premier vol:	07.11.2023	10.09.2009	25.05.2012	21.07.2009	08.07.1981	05.05.1990
Envergure (m):	24,20	28,3 / 29,3	28	30,90	26,58	26,40
Allongement:	44	48 / 51	57,2	51,3	42,34	38,8
Surface alaire (m ²):	13,2	16,5 / 16,8	13,7		16,69	17,86
Longueur fuselage (m):		8,03		9,80	7,95	7,83
Masse à vide (kg):	515	438 / 448	548		400 (465 Moteur)	470 (580 Moteur)
Ballast (kg):	230	2x50 + 2x60			240	324
Masse maximale (kg):	770 (820)	850 (900)	850	850	750	750
Charge alaire (kg/m ²):	47,8 à 58,3	39 à 54,5	40 à 62	29,2 à 49,7	33,4 à 50,3	44,8
VNE (km/h) air calme:	270	270			280	275
Décrochage (km/h):		74			68	66
Finesse max:	69,1 à 115km/h	68	70+ à 115km/h	72 à 108km/h	62 à 115km/h	60 à 110km/h
Taux de chute min. (m/s):	0,43 à 85km/h	0,4	0,39 à 90km/h	0,40 à 90km/h	0,41 à 80km/h	0,38 à 90km/h
Motorisation:	Solo 2625 / Jet	Solo 2625 (65 ch)			Rotax 505A	
Nombre produits:	en cours	en cours	1	1	87 (1981-2008)	46
Essai dans Vol à Voile:	233	188	--	--	--	53

Constructeur: Jonker Sailplanes, Tigermoth Street, ZA-2531 Potchefstroom, Tel.: (+27) 87 527 0306 - sales@jsl.co.za - www.jonker-saiplanes.com



Les pilotes soulignent l'absence de fatigue excessive, même après plusieurs heures de vol. L'ergonomie des commandes, du manche au palonnier, a été pensée pour permettre une utilisation prolongée en conditions exigeantes, ce qui constitue un avantage non négligeable en compétition. Et pour un pilote habitué à des 15 mètres performants mais qui réclament un pilotage permanent, le JS-5 Rey ne paraît finalement pas si fatigant. Il demande bien sûr de l'action en raison de son envergure mais la légèreté des commandes le compense bien. En dehors des compétitions, qui sont rarement longues, un essai a pu être mené sur un vol de six heures, qui a confirmé cette bonne impression. En transition par exemple, il fait preuve d'une grande stabilité au point de pouvoir lâcher le manche. On l'a déjà mentionné pour le décollage, le planeur semble voler sur un rail et n'a pas besoin de correction permanente. Le silence en cabine et la bonne aération participent au confort des vols longs. À ce sujet l'aérateur présent en cabine, qui permet de se dispenser d'ouvrir l'écope de la verrière, n'est pas un détail anodin.

Quels pilotes pour cette machine ?

Lors de ses premiers vols, le JS-5 Rey a déjà démontré des performances prometteuses. Les pilotes ayant testé

le prototype ont souligné sa capacité à exploiter les ascendances avec précision et son comportement stable en vitesse. Ces qualités en font un candidat sérieux pour les compétitions en classe *libre*, où la finesse, la maniabilité et la facilité d'exploitation des thermiques font la différence sur le classement final.

Les pilotes qui connaissent la gamme Jonker retrouveront rapidement leurs repères, mais avec un plaisir accru : le JS-5 Rey combine l'agilité d'un JS-1 *Revelation* et la performance d'un planeur de classe libre, ce qui le rend particulièrement adapté aux courses longues distances et aux conditions changeantes. Son agilité, sa facilité et son envergure moins importante que celle de l'EB-29R peuvent en faire une machine intéressante pour les grands « circuiteurs » en montagne.

Pour un pilote n'ayant jamais touché à une machine de cette catégorie, on peut dire que l'acclimatation est plutôt facile et que le vol en montagne ne sera pas une difficulté. L'onde n'est sans doute pas son domaine de prédilection, mais pour ce type de vol il n'est pas certain que les planeurs « libres » soient l'arme ultime. (cf. articles sur les grands vols en onde, dans les n° 224 et 225 de *Vol à Voile*). Le JS-5 Rey est donc une machine d'exception, sans pour autant réclamer des qualités exceptionnelles pour le piloter.

Perspectives et avenir

Avec le JS-5 Rey, Jonker-Sailplanes vise à s'imposer durablement dans la catégorie « *open* ». La combinaison performances élevées, maniabilité intuitive et confort de cockpit offre un produit complet, capable de rivaliser avec les constructeurs européens établis. Au-delà des chiffres, c'est la constance de ses performances sur une large plage de vitesses, alliée à une excellente tenue d'énergie, qui séduira les compétiteurs exigeants.

Le JS-5 Rey pourrait bien devenir la nouvelle référence en classe *libre*, en particulier pour les pilotes recherchant à la fois plaisir de vol et compétitivité. Sa conception, fidèle à la philosophie Jonker, promet de marquer une étape importante dans l'évolution des planeurs de grande envergure, en offrant une expérience de vol plus homogène et accessible sans sacrifier la performance pure. Reste un point toujours délicat à aborder, un prix d'acquisition situé autour de 300 000 Euros pour la version à décollage autonome avec moteur solo, départ usine (Afrique du Sud), à mettre en regard du niveau de performance tel que présenté dans cet article et qui pourra varier selon la configuration, taux de change et équipements, qui sans surprise place le JS-5 Rey dans le haut du segment...

Kevin FAUR,
photos de l'auteur



▲ L'esthétique de l'aile du JS-5 est une marque de fabrique de Jonker, ici en compagnie de Sylvain Gerbaud sur son EB-29R.

UN CADEAU IDÉAL JE RÉABONNE OU J'OFFRE

VOL À VOILE

le magazine francophone des passionnés de planeur

ACCÈS À LA BOUTIQUE
EN LIGNE EN UN FLASH
PAIEMENT SÉCURISÉ



SCANNEZ MOI

L'ART D'OFFRIR
TOUS LES DEUX MOIS
TOUTE L'ANNÉE



Vol à Voile, le bimestriel francophone des passionnés de planeur, est édité par la société Blanc Azur Editions

Je choisis cette formule d'abonnement pour 1 an / 6 numéros

France **49 €**
 + Numérique **69 €**
OFFRE RÉSERVÉE À LA FRANCE MÉTROPOLITAINE

Étranger **69 €**
 + Numérique **89 €**

Numérique **39 €**
LECTURE EN LIGNE UNIQUEMENT

NOM
PRENOM
ADRESSE
CODE POSTAL
VILLE
PAYS
TEL
E-MAIL

..... Votre N° d'abonné si vous l'êtes déjà
VV

OUI, je souhaite recevoir par e-mail des offres et des informations de Vol à Voile et de ses partenaires.

Règlement par

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de *Vol à Voile*

Carte bancaire **VISA** **MasterCard** **AmEx** **PayPal**

N°

Date d'expiration ____ / ____

Cryptogramme CVC

Signature obligatoire

Transmettez moi les éléments techniques pour un règlement par virement bancaire.

Suivez-nous @revuevolavoile

Bulletin d'abonnement à retourner (ou une copie) dûment complété et accompagné de votre règlement à l'adresse suivante:
Vol à Voile | 25 rue Delamotte, F-27940 Port-Mort | abonnements@revuevolavoile.fr | Pour toute question



SCANNEZ MOI

Conformément à la Loi n° 78-17 relative à l'informatique aux fichiers et aux libertés du 6 janvier 1978 mise à jour par le décret 2019-536 du 29 mai 2019, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et de suppression des données vous concernant. Blanc Azur Editions SAS et ses prestataires traitent les informations recueillies ci-dessus à des fins de gestion de votre abonnement ou de votre compte client. Ces informations peuvent être communiquées à des organismes extérieurs : si vous acceptez l'utilisation de ces données, cochez la case ci-contre