

VOLER INFO

MAGAZINE DU PARAPENTE ET DU PARAMOTEUR

MAI 2014



V-MAX

TEST AILE PARAMOTEUR

LA SPORTIVE D'ITV

Avec l'arrivée des ailes reflex dernière génération chez tous les concurrents, ITV se devait de réagir afin de proposer dans son catalogue une aile de paramoteur rapide, vive et sportive, se positionnant au-dessus de la Boxer : voilà la Vmax, un parapente à profil plutôt classique, mais avec certains atouts que l'on connaît aux voiles reflex...

par Sylvain Dupuis

Le premier contact, c'est un sac. Un tout petit sac qui ne pèse trois fois rien. C'est même à se demander si ce n'est pas une Awak 18 m² que je vais trouver dedans, mais non, c'est bien la petite Vmax 22 m². Le tissu est du Skytex Porcher 40 g/m², gage de durabilité, il est classique pour ce type d'aile. En revanche, ce sont les suspentes qui sont surprenantes ! C'est à se demander s'ils n'ont pas oublié d'en mettre la moitié tellement ça paraît fin lorsqu'on prend toute la grappe en main ! Mais aujourd'hui, le suspentage fin est à la mode, et c'est entre autres grâce à lui qu'on gagne en vitesse et en finesse. Tout semble étudié pour réduire le coefficient de traînée qui freine nos performances : suspentage fin, profil d'aile peu épais, ouvertures des caissons de faible surface, ainsi que les traditionnels élévateurs ITV, très compacts, à 4 branches. Les freins s'y accrochent avec de puissants aimants. Pour de nombreux pilotes, c'est un grand avantage comparé aux pressions, souvent plus difficiles à fixer. Les élévateurs disposent d'une double boucle pour la compensation du couple moteur. Les trims ont un débattement très généreux pour une aile à profil non-reflex, ce qui laisse présager une vitesse tout à fait correcte. D'ailleurs, l'accélérateur offre environ 2cm de débattement en moins par rapport aux trims, on ira donc a priori plus vite tout détrimmé que tout accéléré. Au bord d'attaque, le Mylar a totalement disparu au profit de joncs en plastique.

C'EST PARTI !

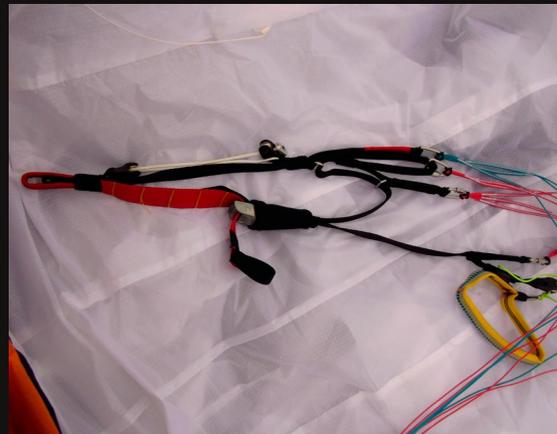
Tout trimé, avec une légère brise, le gonflage est une formalité, comme toujours

chez ITV, sa faible surface et la légèreté de ses 22 m² en plus. Elle monte vite et droit, sans effort. Elle aime cependant avoir une petite temporisation en arrivant au-dessus de la tête, et d'une manière générale, il ne faut pas se laisser doubler pendant la course d'élan, sans quoi la sanction est immédiate et la Vmax ferme : ce n'est pas une aile reflex ! Un filet de gaz sur mon Thor200, et en quelques pas je quitte le plancher des vaches. La prise en charge est exceptionnelle ! Là aussi, on voit que ce n'est pas une aile reflex : même si de gros progrès ont été faits ces derniers deux années sur les ailes à profil reflex, elles n'offrent toujours pas les mêmes prises en charge que les ailes à profil classique.

EN VOL

Je suis en l'air ! Premier bon point, madame ne semble pas dérangée par le couple des 30 CV que j'ai dans le dos, ça tourne beaucoup moins qu'avec bon nombre d'ailes que j'ai pu essayer auparavant ! Il faut réduire les gaz car je monte plus vite que je n'avance ! Le profil à l'air très efficace au niveau de la portance. Je reviens donc en vol palier : le gaz nécessaire est ridiculement faible pour une aile de 22 m² et mes 110 kg de PTV. J'avance pourtant relativement vite, avec 38 km/h en étant bras haut, avec un filet de gaz. En quelques secondes, me voici à 500 m d'altitude. Je sors donc la cavalerie histoire de faire causer la bête : je détrime tout et d'un coup. L'aile pique légèrement, accélère, et la faible brise d'un soir d'été que je ressentais sur mon visage se met à souffler nettement plus : 52 km/h en étant simplement détrimmé ! Ça, c'est un point vraiment bien, car je connais bon nombre de paramotoristes qui ne s'intéressent

Le débattement des trims est très grand pour une aile de ce type !



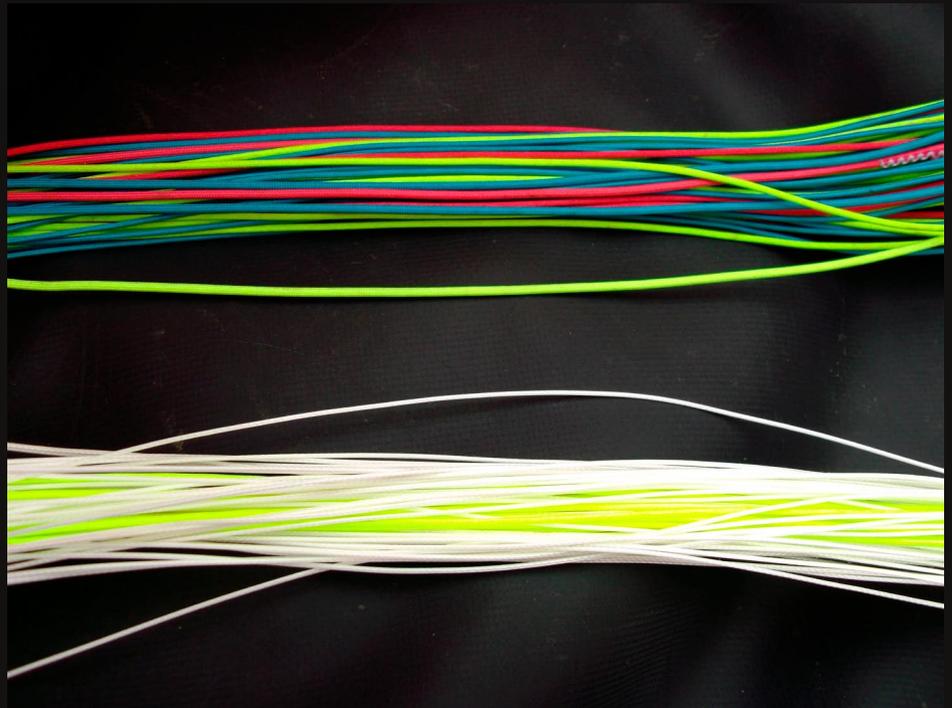
Les élévateurs fins sont désormais un standard chez ITV.



qu'à la vitesse maximale détrimée, et ne montent pas de barreau d'accélérateur : trop physique à tenir pendant longtemps. Cette vitesse de 52 km/h est confirmée en doublant une autre aile qui est donnée pour 51 km/h dans le même régime de vol. C'est un bon point, on a alors la prise en charge formidable, couplée à une vitesse détrimée tout à fait correcte. Avec l'accélérateur, on peut dépasser les 60 km/h, mais ITV ne recommande pas une utilisation simultanée des deux systèmes sur la Vmax, bien que ça ne semble pas poser de souci, du moins pas en atmosphère calme. L'accélérateur est donc principalement là pour une utilisation parapente, à utiliser trims sur vitesse lente, voir avec quelques centimètres détrimés. Précisons que les freins restent utilisables lorsque l'aile est détrimée, contrairement à certaines ailes reflex (surtout anciennes), où il ne faut plus toucher aux freins dans cette configuration. Le régime moteur pour maintenir un palier est toujours très faible ! Cela confirme mes pensées : un profil fin, un allongement correct de 5.5, des suspentes peu nombreuses et fines, la bête pourrait peut-être faire une excellente aile mixte ayant les avantages d'un parapente (très faible consommation) sans en avoir les inconvénients (vitesse maxi plutôt lente). On va y revenir, mais avant ça...

... JOUONS !

La mode d'aujourd'hui, c'est d'avoir une aile maniable. Qui vole encore avec ces ailes où il faut 5 secondes pour avoir un virage potable... ? Voyons la maniabilité de la Vmax. Effectivement, ça tourne très bien, elle obéit au doigt, voire rien qu'à l'œil... Sans être effrayante, il suffit de quelques centimètres de frein pour amorcer un petit virage. Aux commandes, elle est légère comme une plume, rappelant un peu le style de la marque Gradient. Il est très facile et rapide de la mettre en 360. Si on cherche à aller plus loin, en SAT par exemple, le bord d'attaque extérieur se comprime dans le sens de la corde et la Vmax finit par fermer. La voltige n'est pas son truc, mais ce n'est de toute façon pas ce qu'on lui demande. En revanche, les Wing Overs sont absolument magnifiques et peuvent afficher une amplitude énorme, si toutefois le pilotage est adapté. Car ici, oubliez-le « *je tire à gauche, je tire à droite, je tire à gauche...* » qu'on voit de plus en plus avec les ailes reflex.



En haut, le suspentage d'une Paramania GTR.
En bas, le suspentage de la Vmax, beaucoup plus fin !

Ici, le Wingover demande un pilotage en finesse sur le roulis, le tangage, le lacet, le freinage et le tout dans le bon timing. C'est plus difficile, mais tellement plus esthétique et maîtrisé, surtout avec une amplitude que les ailes reflex ont bien du mal à atteindre, par manque d'accumulation d'énergie. D'ailleurs, je remarque rapidement que la Vmax a beaucoup de tangage : une tendance à cabrer en sortie de virage, des abatées conséquentes après une ressource. Ceci est un petit inconvénient pour jouer au sol façon course au pylône, en revanche, ça s'avère être une arme absolue en vol thermique.

Pour l'atterrissage, j'arrive bras haut et ça va plutôt vite car le vent est nul. Un freinage progressif, facilité par sa légèreté aux commandes, une petite ressource et on touche le sol à vitesse quasi nulle ! Une vraie plume cette aile, les 22 m² lui vont à merveille, ce n'est pas handicapant du tout. Bref, ce n'est pas une voltigeuse, ni une aile reflex rapide comme l'éclair, mais elle est cependant très maniable, rapide, consomme très peu et dispose de pas mal de tangage. Mon petit doigt me dit qu'un test dans un ciel plein de thermiques pourrait être intéressant, et qu'elle pourrait révéler son potentiel de gratteuse.

LA FORCE DE LA NATURE

Quelques semaines plus tard, mon créneau semble enfin se présenter. Petite brise, petits cumulus prévus pour la fin de journée. Il est 18 heures lorsque le ciel s'ouvre enfin. Les conditions se réveillent, mais restent timides, ce qui va être un chouette terrain de jeu pour exploiter du petit thermique, c'est là qu'on pourra juger du potentiel de la bête. Quelques cigognes ne m'ont d'ailleurs pas attendu, tournoyant dans leur interminable manège d'air chaud. Décollage, et hop ! Direction une altitude de 300 m, que je considère être une bonne base pour exploiter la masse d'air. Ça bouge un peu en l'air, la Vmax aime d'ailleurs le montrer, comme pour dire « Tiens, regarde ! Le thermique est juste ici ! » Loin d'être un expert dans le domaine, je connais néanmoins les bases, et je vais directement me mettre au vent, sous un nuage qui me paraît sympathique. L'aile s'agite alors quelques secondes à l'approche de celui-ci, et hop, l'aile gauche cabre sérieusement. Je tourne à gauche pour entrer dans cette masse d'air, et me voilà en train de monter. Je coupe mon moteur. Et ça monte, ça monte, et n'en fini plus de monter, lentement mais sûrement. Par moments, je sens l'aile droite tomber un peu, alors je me recentre en serrant à gauche, en donnant de bons coups de freins très brefs, de manière à recentrer l'aile uniquement en lacet.



Joncs au bord d'attaque, entrée d'air de faible surface, suspentes fines, pas de doutes, nous sommes bien face à une aile de dernière génération

Et ça monte toujours ! Je m'étonne de la facilité que j'éprouve à exploiter cette petite bulle ! En général, avec une GTR par exemple, je perds assez rapidement les thermiques du fait qu'elle ne transmette que peu d'information. Perdre 10 thermiques, c'est lassant, donc on finit par ne même plus chercher à les enrôler. Là c'est différent, le feeling en thermique est vraiment excellent, et pour moi c'est un jeu et entraînement fantastique que de chercher à noyauter avec cette petite Vmax. On arrive à mentaliser la forme du thermique.

On joue : la maniabilité de cette petite ITV est son troisième atout !





Belle finition dans le détail : les ouvertures vide-stabilo, le système de rétrécissement du bord de fuite au freinage, les joncs du bord d'attaque.

Après quelques tours, je suis au plafond, à environ 900 m d'altitude, sous la base du nuage. Excellent pour une petite 22 m² ! Un coup de lanceur pour redémarrer le moteur, une percée, et me voilà au-dessus des nuages. Je détrimé, et me fais le retour à grande vitesse au-dessus de ce festin de nuages. Quelle belle journée !

En soaring, c'est aussi très agréable d'exploiter même de très petites ascendances grâce à son très faible taux de chute.

Bons vols, sous les cumulus d'une belle après-midi de printemps ! ■

<http://www.itv-parapentes.com>

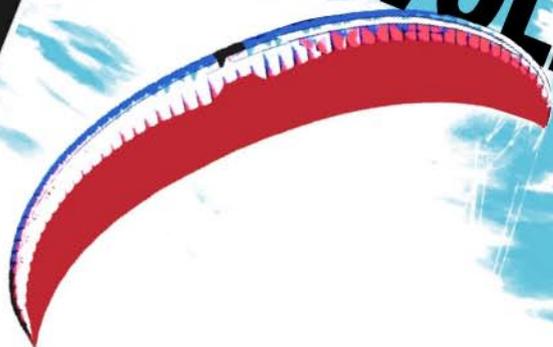
CONCLUSION

Selon moi, tout l'intérêt de la Vmax repose sur ce trio, cette polyvalence de grande vitesse, consommation extrêmement faible et grande maniabilité. Je connais quelques pilotes, lassés de faire des tours de piste, lassés de voir toujours les mêmes paysages autour de leur terrain, et qui souhaiteraient mettre un peu de piquant à leur activité sans pour autant s'engager dans la pratique de la voltige. À ces pilotes, je conseillerais volontiers de s'essayer au vol thermique car cela peut devenir un jeu de stratégie fabuleux qui n'est jamais le même ! S'équiper d'un paramoteur léger, dans le genre Miniplane ou Air Conception, un chronomètre et une Vmax, quelques copains qui font pareil, et à vous les défis de celui qui ira le plus loin et le plus vite avec 2 litres de carburant par exemple ! Se donner le challenge d'aller d'un point A à un point B avec seulement 1 litre et en dérivant avec le vent, c'est cool ! Pouvoir revenir face au vent, à grande vitesse pour ne pas louper l'apéro, c'est encore mieux ! Loin d'être une aile de compétition, la Vmax s'adresse néanmoins à des pilotes plutôt expérimentés. Ses 52 km/h détrimée font d'elle une aile plus rapide que beaucoup d'autre lorsqu'on ne touche pas à l'accélérateur. Sa grande maniabilité permettra aussi bien de noyauter un thermique, que de jouer autour des arbres ou de la manche à air des copains, en mode détrimé. Enfin, son énorme avantage de la consommation extrêmement faible permettra de partir loin avec un minimum de carburant et avec un petit moteur.

DONNEES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR

Taille	L	M	S
Utilisation parapente	Non homologuée	Non homologuée	Non homologuée
Utilisation paramoteur	Oui	Oui	Oui
Alvéoles	57	57	57
Surface à plat	25 m ²	22m ²	19,1 m ²
Envergure	11,7 m	11 m	10,2 m
Allongement	5,5	5,5	5,5
Corde	2,63 m	2,47 m	2,3 m
Poids total volant mini	80 kg	65 kg	50 kg
Poids total volant maxi	105 kg	85 kg	65 kg
Poids total volant étendu	150 kg	130 kg	100 kg
Poids voile	5,6 kg	5,4 kg	5,1 kg
Vitesse bras hauts	42 km/h	42 km/h	42 km/h
Vitesse accélérée	62 km/h	62 km/h	62 km/h
Marque tissu extrados	Skytex Porcher	Skytex Porcher	Skytex Porcher
Poids tissu extrados	40 g/m ²	40 g/m ²	40 g/m ²
Marque tissu intrados	Skytex Porcher	Skytex Porcher	Skytex Porcher
Poids tissu intrados	40 g/m ²	40 g/m ²	40 g/m ²
Suspentes hautes	Aramide 1,3mm 130 daN	Aramide 1,3mm 130 daN	Aramide 1,3mm 130 daN
Suspentes basses	Aramide 1,8mm 130 daN	Aramide 1,8mm 192 daN	Aramide 1,8mm 192 daN
Niveau d'homologation	EN 926-1 (structure)	EN 926-1 (structure)	EN 926-1 (structure)
Prix en euro	3250	3250	3250

WWW.VOLER.INFO



**LE MAGAZINE
100 % PUR
NUMÉRIQUE**

**PARAMOTEUR • PARAPENTE
Le Mag qui monte!**