

Beau symbole pour un numéro de voler.info contenant plusieurs tests de sellettes (plus calmes):

Une sellette acro (Supair) au-dessus de la voile (AirG Emilie) lors d'un Infinity Tumbling.
Le pilote et photographe Danny Taylor (AcroDanny, moniteur britannique, shropshireparagliding.co.uk) a utilisé une caméra Insta360 ONE RS 1 inch dont la perspective peut être déroutante.
À droite, une autre perspective intéressante, belle

À droite, une autre perspective intéressante, belle fermeture lors d'une entrée ratée dans l'Infinity.

2 4



COVER SOMMAIRE SECOURS AUX SECOURS .. VIDEO LARGAGE SECOURS CHAMPIONNES DU MONDE SHOT VOLER BAS SHOT SMILEY STODEUS TOUT EN BLEU #ASSIS! SELLETTES LA MONTÉE DU SOUS-MARIN TEST NEO SHORTY AIR DESIGN SOCK VS LITTLE CLOUD GRASSHOPPER MK 2 DUDEK HIKE & CRUISE ET DUDEK TECHNO 2023 DUDEK TECHNO 2023 DUDEK HIKE & CRUISE RED BULL X-ALPS 2023: ENCORE MAURER ... INTERVIEW CELINE LORENZ VIDÉO: JEAN-BAPTISTE CHANDELIER NO WAY DÉTAILS TOURNAGE JEAN-BAPTISTE CHANDELIER NO WAY INDEX ADS

SOMMAIRE

EN/LTF B

## HOOK 6

#### PASSER À L'ÉTAPE SUPÉRIEURE

La nouvelle Hook 6 offre le compromis idéal pour progresser à chaque vol et vous accompagner dans de nouvelles aventures. Les excellentes caractéristiques de la Hook 5 ont été améliorées afin d'offrir plus de stabilité, de contrôle, de confort et de performances

#### **Tailles**

20 / 22 / 24 / 26 / 28 / 31

#### Couleurs











EN/LTF A+

## HOOK 6 P SERIES



#### **VOLER SANS LIMITES**

À partir de 3.15 kg

Des performances remarquables en thermique et un pilotage intuitif pour un niveau de sécurité optimal. Caractérisée par sa légèreté, la Hook 6 P (Plume) offre une grande polyvalence tout en restant particulièrement performante : notre aile de progression ultime. Réalisez des vols incroyables sans avoir à dépenser toute votre énergie dans le pilotage de votre aile.

#### **Tailles**

20 / 22 / 24 / 26 / 28

#### Couleurs





Amber

Breeze











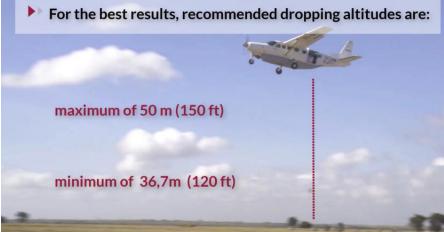
Tests de largage et de récupération des colis huminataires au Kenya. Toutes les photos: Association Humanitarian Pilots Initiative

## SECOURS AUX SECOURS



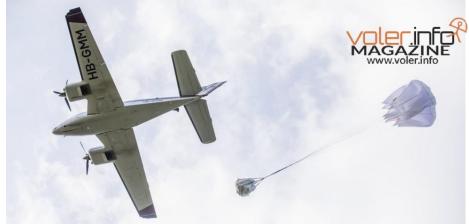
Après 10 ou 15 ans, la plupart des secours de parapente sont "périmés" selon les constructeurs. Une association à initiative du Suisse Fabio Zgraggen (à gauche), pilote de ligne et pilote de parapente, récupère les secours usagés auprès des clubs entre autres, afin de les utiliser pour larguer des colis humanitaires au-dessus des régions reculées du Soudan, par exemple.

C'est bien plus économique et efficace que les livraisons par atterrissage en hélicoptère. Surtout, de nombreux avions simples, légers et lents peuvent faire l'affaire et larguer précisément grâce à un survol à basse altitude entre 37 et 50 m.









Les nombreux tests effectués par l'équipe de bénévoles ont clairement montré la fiabilité du concept, la rapidité d'ouverture sur moins de 50 m, et la robustesse des anciens secours. Ils continuent leur travail pendant de très nombreux largages, quasiment tous sans dégâts, à l'exception d'un panneau qui s'est déchiré.

Cette fiabilité est rassurante pour nous autres pilotes de parapente aussi: même vieux, du moins les secours "lourds" des premières générations restent visiblement fiables et fonctionnels.

Et pourtant, la vitesse à l'ouverture en largage est supérieure à ce qu'on rencontre en parapente normalement: environ 180 km/h.

Pour ces largages, le petit constructeur suisse de sellettes "Flugsau" (www.flugsau.ch) a spécialement conçu des D-Bags, qui assurent un léger ralentissement de l'ouverture.

Si vous souhaitez donner un vieux secours à ce projet, vous pouvez l'envoyer à l'adresse en Belgique:



Vidéo: tests de largage au Kenya. L'association Médecins sans Frontières est également impliquée. Photos: Association Humanitarian Pilots Initiative

SVAS HPI Corderie SMITS-HENIN Av. de la Couronne 236B B-1050 Ixelles, Belgique,

Ou (depuis la Suisse uniquement) à SVAS HPI Flugsau GmbH Älplerhaus 3 CH-6388 Grafenort

À droite: Lucian Haas, qui a publié le premier article sur ce projet sur son blog http://lu-glidz.blogspot.de/, a fait cette collecte, rien que dans son club local. L'envoi groupé était moins cher.

Plus d'infos sur le projet:

https://www.hpi.swiss/svas-drop-system





Utilisez

I'Application n°1

du Parapente

3 mois GRATUITEMENT

Insérez ce lien dans votre navigateur:

paraglidingmap.com / redeem / A2J4J2N





### CHAMPION, NE.S DU MONDE

La 18° édition des Championnats du Monde de Parapente 2023 a eu lieu du 20 mai au 3 juin 2023, à Chamoux-sur-Gelon. Les pilotes de l'hexagone ont raflé les podiums! Maxime Pinot est Champion du Monde, Meryl Delferriere Championne du Monde, et l'équipe de France est également tout en haut du podium (Photos: Michael Georges)

1) Maxime Pinot, FRA, Ozone Enzo 3, Ozone Submarine

2) Honorin Hamard, FRA, Ozone Enzo 3, Ozone Submarine

3) Pierre Remy, FRA, Niviuk Icepeak X-One, Ozone Submarine



1) Meryl Delferriere, FRA, Niviuk Icepeak X-One, Ozone Submarine

2) Constance Mettetal, FRA, Niviuk Icepeak X-One, Niviuk Drifter 2

3) Nanda Walliser, SUI, Ozone Enzo 3, Ozone Submarine

PARAGLIDING

PHONOLIP

MONT

SAVOIE

SA

Les nations (tous les résultats: https://civlcomps.org/event/pgworlds-2023/results)

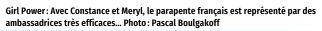
2) Royaume Uni

3) Macédoine du Nord





Maxime Pinot sous son Ozone Enzo 3 dans une Ozone Submarine. Photo: Pascal Boulgakoff





Meryl Delferriere, sous Niviuk Icepeak X-One, Ozone Submarine, suivie par Constance Mettetal, Niviuk Icepeak X-One, Niviuk Drifter 2 Photo: Pascal Boulgakoff





## **REPARATION - SAV -**CONTRÔLE DE VOILES - PLIAGE SECOURS









### IMPORTATION FRANCE





04 50 72 58 90 - info@scorpio.fr - www.scorpio.fr - @flow\_paragliders\_france - @scorpiofrance



World of XC paragliding



Karen Skinner se filme en passage au ras des fleurs annonçant l'été...

Le paramoteur offre cet immense privilège de rester au "radada" pendant des kilomètres, les pieds à quelques centimètres de la végétation dont le parfum monte jusqu'au nez du pilote... C'est donc du "proximity" en illimité, mais avec un petit hic: en France, les paramoteurs doivent rester au-dessus de 150 m/sol. Dans d'autres pays comme l'Espagne, où a été prise cette image, ce n'est pas le cas.

Par contre, en France, pour le vol en parapente sans moteur, il n'existe plus de limite de survol depuis 2007, "sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes et les biens à la surface". Lors des vols en spectacle, il faut rester à 10 mètres des personnes. Et évidemment, des règlements locaux peuvent être applicables.

Photo: Philippe Goutagny www.ecole-de-parapente-des-arcs.com





EN STOCK SUR **STODEUS.COM** 



Un atterro qu'on trouve avec le sourire... Après avoir marqué, à coup de tondeuse, le bon atterrissage de la Gerlizten, Xandi Meschuh vérifie le résultat depuis les airs...

L'aile est une Icaro Pandion 2 (low EN-B).



# #SHOT #SMILE



La nouvelle Z7 allie la facilité d'utilisation qui fait la renommée des Buzz avec une vitesse et un plané inégalés. Elle est conçue pour les pilotes qui cherchent le plaisir de piloter et la capacité à partir en cross sans compromis sur le niveau de sécurité passive qu'on peut exiger dans cette catégorie.

- \* Nouvelle forme en plan avec plus de flèche pour une meilleure stabilité en roulis sur toute la plage de vitesse.
- \* Position des accrochages de suspentage modifiée pour améliorer la stabilité en vol accéléré.
- \* Nouvel assemblage du bord d'attaque pour obtenir un profil plus propre.
- \* Nouvelle architecture de suspentage pour une distribution de charge qui améliore l'agilité.
- \* Nouveau découpage des panneaux de bord de fuite pour améliorer les sensations de pilotage.
- \* Suspentes basses gainées pour faciliter la préparation au décollage.





### STODEUS TOUT EN BLEU

Le nouveau BlueBip de Stodeus pourrait être qualifié d'"UltraBip (voir notre test dans le dernier numéro) sans GPS et sans guidage vocal". Il fonctionne comme vario sonore autonome et solaire, mais surtout il se connecte via Bluetooth Low Energy (BLE) à des smartphones ou tablettes iOS et Android avec la plupart des applications de vol (XCTrack, FlySkyHy, SeeYou Navigator, etc), afin de leur transmettre la valeur très précise du vario, mesurée grâce à un algorithme intégrant baromètre, gyroscope et accéléromètre. Pour le track du pilote et sa vitesse, le BlueBip laisse œuvrer le GPS interne du téléphone, qui fait ça généralement très bien, contrairement au calcul du variomètre, qui est une spécialité complexe qu'il vaut mieux laisser aux variomètres dédiés comme justement le Stodeus.

L'appareil peut être configuré via USB-C, entre autres pour définir le profil sonore du variomètre. Comme toujours chez Stodeus, il est compact  $(5,8 \times 3,6 \times 1,4 \text{ cm})$ , et très léger: seulement 26 g...

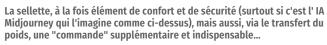
www.stodeus.com/shop/fr/home/62-bluebip-bluetooth-solar-audio-variometer.html



Pour rappel, notre test de l'UltraBip dans le dernier numéro avec une présentation de toute la gamme Stodeus.









... que ce soit pendant un vol classique contemplatif comme ci-dessus, ou hors du domaine de vol comme en dessous... Photos par Catherine Rios, https://www.facebook.com/Catherine.lee.Rios





Une comparaison récurrente : sellette classique comme cette Niviuk Konvers 2, à droite, vs. une sellette cocon comme cette Kannibal Race 2 cidessus (photo Justin Puthod) . Malgré la liste des "moins" paraissant longue, les sellettes, avec ou sans dérive, ont le vent en poupe. Il faut dire que l'encombrement et le poids ont diminué de manière spectaculaire.

#### SELLETTE COCON

#### **LES PLUS**

- Confort
- Chaleur
- · Aérodynamisme, performances
- Pilotage par légers transferts de poids peut paraître plus fin
- Pilotage efficace par tensions et torsions du corps, contact permanent avec tout le harnais
- Pilotage à l'accélérateur plus ergonomique
- Pilotage en jouant avec la résistance au vent
- vision • Bonne des instruments
- · Look plus élégant

#### LES MOINS

- Plus encombrant (parfois)
- Plus lourd (parfois)
- · Modification défavorable du comportement en cas d'incident (twist)
- Pilotage parfois moins efficace pour les grands transferts de poids
- Sentiment d'instabilité en turbulences
- Réelle instabilité pour certaines sellettes hamac
- Éventuellement gêne au décollage/atterrissage
- Risque d'oubli d'attache plus élevé (parfois)
- Vision vers l'avant et vers l'arrière (dérive) moindre
- · Prix plus élevé









#### QUELQUES SELLETTES À COCON LÉGÈRES OU SEMI-LÉGÈRES DISPONIBLES (LISTE NON EXHAUSTIVE)



Genie X-Lite, 2.99kg - 3.48 kg, test dans le prochain numéro



Ozone F\*Race , 1,4 kg -1,7 kg



Ozone BV1, 1,8 kg - 2,1 kg



Advance Weightless, à partir de 1,9kg



NEO Stay Up 2, 1,95 kg, test prochain numéro



Neo Suspender 3,85 kg en M



Supair Delight 4 Sport, 3.62kg à 4.17 kg, test dans un prochain numéro (Classique et Sport)



Kortel Kolibri Evo, 1,44 kg - 1,64 kg



Niviuk Hawk et Arrow 3,7kg - 4,65 kg, test en fin d'été



Skywalk Range X-Alps, 1,95kg-2,10kg



Air design Sock, 2,6 kg - 2,9 kg, et Little Cloud Grasshopper MK2, 2,4 kg et 2,9 kg, test dans ce numéro



Dudek Techno 2023, 1,92 kg - 2,14 kg test dans ce numéro



Apco Kitto, 1,9 kg - 2,3 kg



U96 de Skyman, détails précis à venir







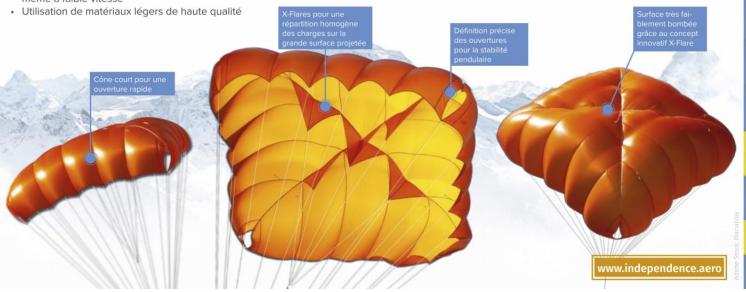
The world's leading rescue systems

#### Les données de la série NG en un coup d'œil:

- Disponible en 3 tailles en version NG et en version légère NG light, certifiées selon EN12491
- Nouveau concept X-Flare innovant pour une efficacité élevée
- Excellent taux de chute, à peine plus de 5 m/s, correspondant à un saut d'environ 1,3 m de hauteur
- Grande fiabilité d'ouverture et stabilité pendulaire extrême

•	Construction légère intelligente pour une ouverture rapi	de
	même à faible vitesse	



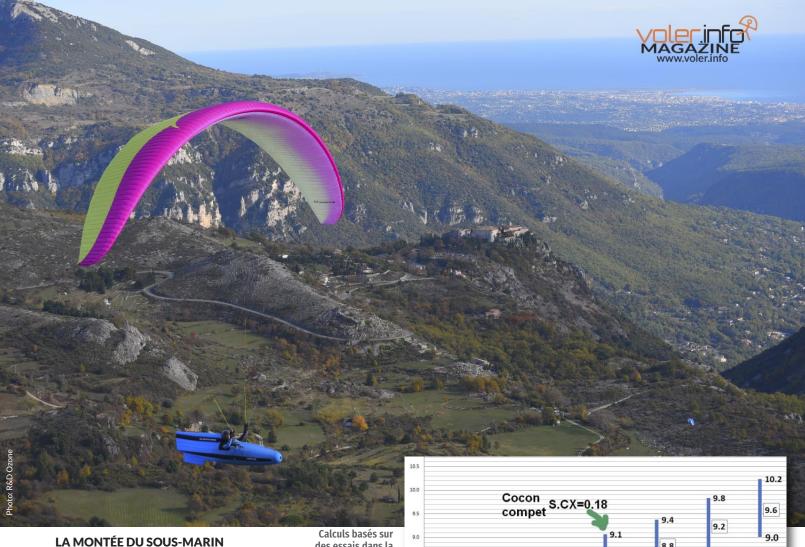




## Pourquoi prendre votre licence FFVL?

- Pour adhérer et contribuer à une communauté active qui facilite l'accès au vol pour toutes et tous.
- Pour la <u>pérennisation de nos sites</u> de pratique et la préservation de notre milieu naturel
- Pour progresser en sécurité : formations adaptées dans notre réseau Club Ecole et Ecole Française de Vol Libre, accompagnement dans votre club, qualité des équipements (ParachecK, Labo Aérotest)...
- Pour accéder à des assurances spécifiques





Le sous-marin monte en puissance. Déjà remarqué lors des manches de la Coupe du Monde de l'hiver, il s'est imposé auprès des compétiteurs, même auprès de pilotes qui ne volent pas sous une aile Ozone. Il y a 14 Ozone submarine sur les 15 premières places des Mondiaux 2023.

Certes, c'est une des sellettes au carénage le plus complexe. Le rendement aérodynamique du cocon étanche est sans doute très bon. D'ailleurs, on veut bien croire ce que dit Fred Pieri, développeur chez Ozone, qui possède sa propre soufflerie pour tests: "Nous avons constaté qu'une Rush avec un sous-marin est plus performante qu'une Delta avec une sellette classique."\*
Le prix à payer pour l'optimisation indéniable du

Le prix à payer pour l'optimisation indéniable du sous-marin: une complexité de mise en œuvre déroutante, au décollage, à l'atterrissage et en vol. Sa longueur de 3 mètres peut obliger le pilote à corriger (à l'aide d'appuis) des mouvements sur tous les axes: sinon, il se retrouve avec une grande surface en biais par rapport au flux d'air, ce qui ronge les potentielles performances durement gagnées. Un parfait réglage est également indispensable.

Dans l'ensemble avec la fastidieuse manipulation de la fermeture du cocon étanche, l'utilisation du sous-marin semble davantage adaptée aux pilotes de compétition de très haut niveau. Certains pilotes de cross "du dimanche" ont remis leur sous-marin en vente après quelques vols.

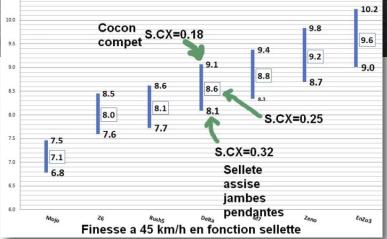
Plus d'infos sur cette intéressante technologie:

https://flyozone.com/paragliders/products/harnesses/submarine/
\*NDLR: Il serait intéressant de faire la même comparaison avec une autre

\*NDLR: Il serait intéressant de faire la même comparaison avec une autre sellette cocon équipée d'une dérive, mais moins radicale. Un empannage bien pensé à l'arrière peut déjà faire gagner presque un point de finesse, aussi sur une sellette moins extrême. Le résultat sera moins bon, mais de combien?

Calculs basés sur des essais dans la soufflerie d'Ozone. "Cocon compet" est un proto de la submarine.

Pour une Zeno, on gagne 1.1 points par rapport à une sellette "jambes pendantes" . Sous une EN A Mojo, le gain est bien sûr moindre.





Quand le fil PLA\*accroit votre sécurité, affine votre pilotage ou améliore votre confort en vol...









#### ROCK THE OUTDOOR s'entoure de designers 3D pour servir le vol libre

\* La matière PLA utilisée pour l'impression 3D est un plastique biodégradable issu généralement d'amidon de maïs, mais aussi de cannes à sucre, betterave.

#### SELLETTES/ACCESSOIRES SPÉCIAUX

Les sellettes particulièrement adaptées pour les pilotes et les passagers biplace deviennent de plus en plus sophistiquées et pratiques, notamment pour une pratique légère. Nous avons testé deux produits très intéressants: le Rescue Pack de Neo et la sellette 2light d'Apco. Les deux seront testés dans le prochain numéro. Une autre sellette spéciale, la Shorty, hybride parapente/speedriding, est testée dans le numéro actuel.

Pour avancer déjà une partie de la conclusion sur la 2light d'Apco, sellette légère (moins de 2kg avec son moussebag) et néanmoins sophistiquée pour les pilotes biplace: une fois qu'on a compris le système de rangement du secours dans le dos, ce dernier s'avère assez pratique au pliage, puisqu'il s'agit d'un compartiment qui présente une très grande ouverture, pratique pour le pliage et probablement aussi très efficace en cas de déclenchement. Le confort est comparable à celle d'une sellette biplace classique, tout en étant plus légère.









19 | 2023/C



# TEST NEO SHORTY

Un produit "niche", qui a déjà trois ans et qui demeure intéressant: la Shorty, sellette réversible de Neo... qui n'est pas réversible dans le sens classique, mais universelle parapente & speedriding ...

par Valentin Burkhardt



La marque promet un "sac/sellette non réversible léger, compact, confortable et robuste pour parapente & speedriding". Pour cela, l'idée est d'utiliser les mêmes sangles d'épaules pour le sac à dos de portage que pour la sellette.

Ce principe existe déjà. Un des premiers constructeurs avait été Sky Paragliders avec sa Crux (testée dans "Light 2017" de Voler Info Magazine)

Mais cette dernière paraît plus frêle, donc moins universelle pour une utilisation supplémentaire en speedriding, par exemple.

L'Alpage de Scorpio, testée dans le même numéro, suivait un peu plus tard selon le même principe.





La Shorty est très universelle: précise et confortable en parapente (thermiques), elle favorise également le passage assis-debout en utilisation speedriding, nous confirmons.

Et contrairement à la Crux, elle permet des réglages comme l'inclinaison du buste.





La Shorty en mode "sac à dos" et en mode "sellette": ce sont les mêmes bretelles.

La Shorty peut être livrée (en option) avec les mousquetons Austrialpin Rocket: Neo avait initié leur développement chez le constructeur autrichien. Compte tenu du prix de la sellette, une livraison en série nous semblerait indiquée.







On peut ajouter l'airbag Shorty en option, un élément homologué EN/LTF et CE (Équipement de Protection Individuelle EPI). 420 g de plus, mais c'est un élément de sécurité très important. Il peut même rester attaché à la sellette pour le repliage en tant que sac à dos. Cet airbag se remplit grâce au vent relatif via deux écopes latérales. Évidemment, comme tous les airbags sans ressort de prégonflage, il n'est pas opérant au décollage.





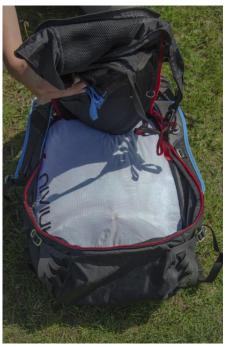




Bien que la sellette partage les mêmes bretelles, il faut tout de même enlever le sac du dos afin de passer en mode vol.



Première étape: défaire le zip bleu. On ne peut donc pas simplement ouvrir la poche contenant les cuissardes, en gardant le sac sur le dos.



Le zip bleu défait, on soulève la partie supérieure et on accède à la voile.



On constate ici que le sac ne possède pas un grand volume, une voile compacte en 22 m² rentre largement, mais pour un casque, et une veste supplémentaire, il faudra bien compresser le tout.



Pour finir, on ferme le zip rouge (couleur différente pour que ce soit plus clair);



Le passage en mode sellette ne prend que quelques minutes mais il peut être assez contreintuitif au début. Une fois habitué, ça devient clair.



Il faut donc bien s'entraîner quelques fois pour saisir le principe des deux zips différents. Après cela, on profite d'une sellette très robuste et universelle speedriding et parapente (donc un peu atypique), avec des zips et autres attaches surdimensionnés, et néanmoins relativement légère. 1,95 kg avec airbag et protection dorsale en taille M (plus mousquetons au choix), contre 1,51 kg pour la Crux avec airbag par exemple, moins polyvalente.

La Shorty existe en trois tailles: 1,48 kg (S) - 1,50 kg (M) - 1,54 kg (L), l'airbag est une option en taille unique. On la trouve pour environ 790 € , l' airbag 190 €, les mousquetons  $28 \in$ .

https://fly.neoatelier.fr/shop/shorty-1726





La protection dorsale en Koroyd est de série. Photos d'en bas : comme toujours chez Neo, le prix élevé est au moins partiellement justifié par un beau travail dans les détails et de l'accastillage de marque comme ces poulies d'accélérateur surdimensionnées...





# PERFECT HIKE&FLY SET











## AIR DESIGN SOCK VS LITTLE CLOUD GRASSHOPPER MK 2

Photo: Air Design

Photo: Little Cloud









#### Deux sellettes sur une même base, la Little Cloud Grasshopper, que nous avons déjà brièvement présentée cette année. Voici les différences ...

Par Arthur Burkhardt et Sascha Burkhardt

Le "petit" constructeur français Little Cloud avait sorti, fin 2022, une nouvelle version de la Grasshopper, sellette très légère et pratique. Nicolas Cochet du constructeur Air Design a compris le potentiel du produit, déjà visible depuis la version 1 de la Grasshopper, et a développé sa "Sock" en collaboration étroite avec Tom Bourdeau, patron et concepteur de Little Cloud. Air Design a soutenu la production de la Grasshopper 2 en échange du savoirfaire de Tom Bourdeau, et en apportant quelques détails au développement.

La Sock vient donc avec le même système d'assise du pilote, des cuissardes au-dessus d'un plateau, la fois confortable et efficace au niveau du pilotage.

La Grasshopper 2 en tant que sellette d'origine se distingue surtout par un autre système de secours et un accrochage différent.

La géométrie est identique, mais le système du secours est différent. Celui de la Sock (à droite) est par ailleurs optimisé pour droitiers.

La plaque latérale, renforcée par une barre, permet des appuis plus efficaces





Sur la Grasshopper (à gauche sur la photo), le secours est attaché uniquement à la ventrale, et ses points d'attaches se fixent dans le mousqueton principal et ferment ainsi la sellette de manière pratique. Sur la Sock, le secours est attaché au cocon et relié aux épaules. La fermeture de la sellette se fait via des crochets à insérer dans des boucles. C'est moins pratique. En contrepartie, le secours de la Grasshopper peut traîner par terre lors de la préparation au décollage. Pour les deux sellettes, l'entrée dans le cocon est très facile, et les sellettes se pilotent de manière identique, avec un contrôle efficace via les cuisses du pilote qui s'appuient contre les cuissardes et les surfaces latérales de l'assise. La réactivité est très légèrement en retrait par rapport à une sellette hamac pure comme une Skywalk Range X-Alps, mais c'est sans doute une question de géométrie, et le compromis confort/stabilité/manoeuvrabilité est vraiment très réussi pour la Grasshopper et la Sock. Les cuissardes procurent un grand confort aussi, en plus des appuis possibles en pilotage. Ce sont des sellettes légères et confortables très universelles.

L'autre différence se situe au niveau des détails: l'Air Design Sock a plus de poches fermables, y compris dans le nez du cocon. Le poids de la Sock est ainsi de 100g à 200g supérieur à celui de la Grasshopper, mais reste également en dessous de 3 kg (2,9 en taille L).

Bien plus pratique et rapide, la fermeture de la Grasshopper (à gauche), vs la fermeture de la Sock (à droite), qui était carrément fastidieuse sur l'exemplaire en test, dont les boucles étaient apparement trop petites.





Sur la Sock, un rangement supplémentaire dans le nez du cocon





Un très grand rangement fermé simplement par aimant sur la Grasshopper (à gauche et milieu), plus de ZIPs sur la Sock (à droite)









Inhabituel: le secours de la Little Cloud Grasshopper se loge dans un "Ravioli", mais le système serait positivement éprouvé selon Tom Bourdeau. Par contre, il s'intègre évidemment moins fluidement dans le cocon que celui de la Sock.





La Grasshopper existe en 3 coloris différents.













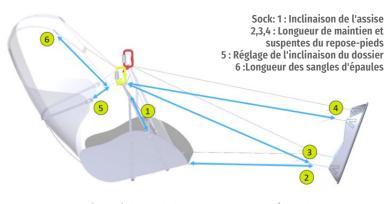




Equip 1

Le protecteur gonflable (ici un présérie de la Sock avec un petit defaut) est identique pour les deux modèles. Il va assez haut dans le dos, mais moins qu'un Permair dans la Skywalk Range X-Alps 2 par exemple.

Le protecteur (ici de la Grasshopper) peut se gonfler avec son sac de rangement, ou alors à la bouche, et se ferme grâce à un clip.



Typique: réglage de la longueur du cocon par tête d'alouette sur noeud







Sur l'Air Design Sock, il y a un rangement supplémentaire derrière le secours





Une erreur de jeunesse constatée sur une des premières Air Design Sock : la protection de la poulie s'effilochait.



Le problème est dorénavant réglé: le néoprène est solidaire avec la poulie et non pas cousu sur la plaque. Bel exemple d'une réactivité rapide du constructeur.

NEW o instagram.com/free.aero

www.voler.info



Laquelle des deux choisir? La géométrie des sellettes est identique, le pilotage très confortable, assez réactif et néanmoins stable dans la turbulence pour les deux. Il est possible de piloter assis debout dans les deux en cas de besoin. Nous trouvons le principe d'attache de la Grasshopper plus pratique, mais il peut y avoir des pilotes préférant l'attache de la Sock, plus "en finesse" au niveau design, et intégrant de manière plus fluide le secours dans le cocon. D'ailleurs, les nombreux petits détails comme les zips sur les poches plaisent sur la Sock.

Une grande différence est par ailleurs une conséquence directe de l'attache du secours: chez Air Design, sous le secours ouvert, le pilote est attaché aux épaules. Avec la Grasshopper, sur les mousquetons principaux. L'influence sur l'effet miroir de l'une ou de l'autre de ces possibilités n'est pas jugée de manière unanime et devrait être faible.

Autre différence étonnante, mais sans influence sur la résistance réelle: malgré l'utilisation de matière identiques pour le chassis, la Sock est homologuée 120 kg vs. 100 kg pour la Grasshopper.

Nous ne pouvons pas donner un meilleur conseil qu' "essayez les deux", ayant nousmême une préférence pour la Little Cloud Grasshopper...



LITTLE CLOUD GRASSHOPPER MK 2 DONNÉES CONSTRUCTEUR				
CONSTRUCTEUR : LITTLE CLOUD				
Web : https://www.littlecloud.fr/grasshopper-mk2/				
ANNÉE SORTIE	2022			
TAILLES	S,M,L			
POIDS [kg]	2,4 / 2,6 /2,8			
TAILLE PILOTE [cm]	150-195			
PROTECTEUR	35G			
CHARGE MAXI [kg]	100			

1590



AIR DESIGN SOCK DONNÉES CONSTRUCTEUR		
CONSTRUCTEUR : AIR DESIGN		
Web: https://ad-gliders.com/project/the-sock-keepyoursockon/		
ANNÉE SORTIE	2022	
TAILLES	S,M,L	
POIDS [kg]	2,6 / 2,75 / 2,9	
TAILLE PILOTE [cm]	150-200	
PROTECTEUR	35G	
CHARGE MAXI [kg]	120	
PRIX [€]	1680	

Attaches/fermeture bien plus pratiques

PRIX [€]

- ... mais secours peut toucher le sol lors de la prépa
- Moins de rangements fermables à zip
- Pas de rangement dans le nez du cocon
- Rangement principal plus grand
- Fermeture principale bien moins pratique Secours s'intègre mieux dans le cocon
- Plus de rangements à zip, y compris...
- · ...poche dans le nez du cocon



JOUE, APPRENDS, VOLE FLYOZONE.COM Photo: Matias Nombarasco

la traînée est réduite.



DUDEK
HIKE & CRUISE
ET
TECHNO 2023



La Techno 2023 de Dudek est une sellette hamac de 2 kg avec un protecteur en mousse et un aileron arrière. Une sérieuse concurrence aux meilleures de la classe!

Par Stefan Ungemach

Comme pour son prédécesseur, la Techno 2018, le secours se trouve dans un conteneur frontal séparé et est accroché aux mousquetons principaux. Cela permet aussi de l'enlever facilement et de l'utiliser sur d'autres sellettes comme un string. Actuellement, il n'existe que la Neo StayUp 2.0 proposant le même concept. La sellette est robuste et de fabrication de bonne facture malgré les matériaux très légers. Sous l'accélérateur se trouve une bande de tissu de protection qui peut être remplacée.

Les mousquetons ultralégers Edelrid Ease ne pèsent que 22g chacun. La ventrale se ferme par un système GetUp avec une largeur de 45cm. On peut commander une version avec des boucles automatiques, l'ensemble de la sellette pèse ainsi environ 50g de plus. C'est cette version que nous avons testée.

Les cuissardes sont également réglables, ce qui constitue une triangulation ABS et assure une plus grande stabilité en roulis lorsqu'elles sont bien réglées.









Le cocon peut être réglé en profondeur et en inclinaison. Le réglage des bretelles se fait par des épissures faciles à manipuler. Il n'est pas toujours facile d'entrer dans le cocon en raison de l'élasticité du matériau et de la coupe étroite, surtout lorsque le conteneur frontal est monté.

En vol : l'articulation de l'accélérateur à deux étages avec des barreaux textiles stables sur deux poulies de chaque côté est réussie. En l'actionnant, le pilote n'est pas soulevé et il n'y a pas de pression désagréable dans le dos. Cela n'atteint pas le confort d'une Air Design The Sock, mais sinon, c'est l'une des candidates les plus confortables dans sa catégorie. Le soutien du dos est meilleur qu'il n'y paraît au premier coup d'oeil. Il y a beaucoup de place sous les bras, ce qui permet de faire des transferts de poids importants.

Le pilotage est agréable, la sellette transmet bien dans les deux sens, sans être trop "bancale".



Une suspension et des réglages classiques pour le cocon (drisses oranges).



Le réglage des bretelles se fait par des épissures faciles à manipuler.



Un cocon propre, facilement réglable et bien tendu



Les mousquetons Edelrid Ease, pratiques et légers



Les boucles pratiques de la version du même nom alourdissent la Technora 2023 de 50g à peine.

Le protecteur mousse-bag (en haut).

La Techno est équipée d'une protection en mousse de 15 cm sous les fesses avec des valeurs de décélération élevées (46G pour 50 autorisées). Il n'y a pas de protection dorsale.

Cockpit: Le tableau de bord est suffisamment grand et bien renforcé. En dessous se trouve un grand coupe-sangle pour les cas d'urgence. Bien que cela ne se voie pas au premier coup d'œil, il y a toutes les "petites choses" importantes sur cette sellette. Un compartiment d'environ 5 litres sous l'assise (et devant le protectieur) peut contenir des effets ou du lest d'eau, il y a une ouverture pour la vidange. Une ouverture pour le tuyau du Penilex se trouve également sur un côté.

Les deux poches à zip semblent petites, mais elles sont faciles d'accès et finalement très profondes. Partout, il y a de petites boucles pour sécuriser le téléphone portable, les instruments ou la radio.

La mousse (46G).





L'écope de l'aileron.





Tout compte fait, la Techno 2023 est avant tout une véritable déclaration de guerre au seul autre concurrent dans ce segment particulier : la Neo StayUp 2.0.

Le poids est comparable, mais un aileron en plus, les boucles sont plus confortables, elles peuvent s'ouvir rapidement en cas d'amerrissage, et aucune caractéristique de confort ne manque vraiment. Le noir et gris discret est éventuellement plus pratique au niveau salissures que le blanc de chez Neo.

En plus, le prix du Techno 2023 est bien inférieur. Comparé aux harnais légers actuels avec secours intégré (par exemple Supair Strike 2, AD The Sock, Skywalk Range X-ALps 3, Skyman U96, Nova Artus...), les Polonais sont également très bien placés, en particulier en raison du rapport qualité/prix.

Un bel ensemble: La Dudek Hike & Cruise et la Techno 2023

DUDEK TECHNO 2023 DONNÉES CONSTRUCTEUR			
CONSTRUCTEUR: <b>DUDEK</b> Web: https://www.dudek.fr/accueil/99-970-techno-2023-cocon- ultralight.html#/95-taille_de_la_sellette-m			
ANNÉE SORTIE	2023		
TAILLES	S,M,L,XL		
POIDS [kg]	1,92 / 1,98 / 2,06 / 2,14 (+50g V.B)		
TAILLE PILOTE [cm]	165-195		
PROTECTEUR	Mousse 46G		
CHARGE MAXI [kg]	100		
PRIX [€]	1380 €		







# FORZA 2

# HAUTE **PERFORMANCE**CONFORT **MAXIMAL**

La Forza 2 est une sellette de haute technicité et à l'équipement particulièrement soigné qui procure le confort et la facilité en vol nécessaires à la réalisation des cross les plus ambitieux. Ce projet est le fruit d'un développement de plus de trois ans au cours desquels des pilotes de cross parmi les meilleurs du monde ont volé des centaines d'heures avec les différents prototypes.

Notre projet était de créer un produit aérodynamique, durable et extrêmement confortable pour réaliser de grands cross. Nous avons tenu notre objectif et fait de la Forza 2 la plus performante des sellettes que nous ayons essayée en carénage classique.

\* Conçue pour les cross longs et exigeants

\* Assise et dossier épousant l'anatomie

• Carénage testé en soufflerie

• Deux compartiments pour les secours

 Confort, stabilité et sécurité passive optimaux pour les conditions de cross exigeantes







### Une idée originale: la Hike & Cruise est un hybride entre aile montagne très légère et une EN B aux performances plus élevées ... Par Sascha Burkhardt

Nous avions déjà testé d'autres ailes de chez Dudek, du paramoteur lourd jusqu'à la single skin, comme par exemple la Run&Fly. Avec la Hike&Cruise, Dudek souhaitait trouver un bon compromis entre une aile EN B capable de crosser, et une voile de montagne double peau, mais au poids et comportement au décollage près d'une single skin.

Le projet était initié par Jean Baptiste Chandelier, lorsqu'il était encore chez Dudek, et a été mené au bout par l'équipe actuelle du constucteur polonais. La construction est très originale: avec 21 panneaux à l'intrados et 65 sur l'extrados, reliés par une structure interne complexe mais légère, Dudek veut donner de l'importance à la perfection de la surface là où elle est le plus nécessaire sur un profil, à savoir sur le dessus.

L'intérieur est donc très "aéré" aussi, avec une très bonne communication entre les caissons. Cela aide évidemment à la réouverture après une fermeture, par exemple. Mais aussi, le gonflage se fait ainsi plus rapidement que sur d'autres ailes.

Bien visible: la forte différence entre le nombre de panneaux sur l'intrados par rapport à l'extrados ....





Elle monte aussi facilement qu'une single skin. Plaisante pour jouer dans une très légère brise. Bonus: dans le vent fort, elle aime bien se laisser dompter aux arrières aussi, pour des jeux amusants et interminables...

Effectivement, la 22 que nous avions en test monte avec la même facilité déconcertante qu'une single skin. Avec un petit hic déroutant: une fois au-dessus de la tête, elle tient bien, mais pas aussi stoïquement qu'une single skin. Leurrés par la facilité de la montée, certains pilotes se croyaient sous une mono-peau et ont critiqué la tenue au-dessus de la tête de la Hike&Cruise, alors qu'elle y reste au moins aussi sagement que n'importe quelle autre aile de montagne!

Elle est par ailleurs très apte aux jeux dans le vent, même dans un vent très faible, tout comme dans le vent fort, dans ce cas à l'aide des arrières en alternant les actions sur les A et les C, qui sont faciles à attraper vu la construction très ajouré des élévateurs.

La prise en charge au décollage est très bonne, bien plus qu'une single skin, cela paraît logique.

En vol, c'est une aile vivante, qui avance très bien, elle arrive même à bien résister aux rafales de face. Bien sûr, la pénétration n'est pas la même que celle d'une aile qui a 65 cellules à l'intrados comme à l'extrados, mais elle est bien meilleure que sur d'autres ailes pures "montagne".

En thermique, elle peut être légèrement déroutante au début: peut être dû à son allongement relativement important de 5,6 points, couplé à un arc (ou lob, courbure vue de devant) assez important, elle peut parfois se faire éjecter d'un thermique rencontré que d'un côte de l'aile. Mais une fois qu'on a compris son roulis, elle permet une exploitation très efficace des thermiques.



La conception très "ouverte" et ajourée de la structure interne favorise la circulation dans l'aile, c'est un élément de sécurité important. Le côté rassurant de cette aile qui est EN B dans les tailles 19 et 22 (mais très proche de la catégorie EN A!) et EN A pour la taille 25 peut être une conséquence directe d'une fabrication légère, donc peu d'inertie lors d'un shoot, par exemple, et de cette répartion uniforme de la pression interne, mais ce dernier point est juste une hypothèse très probable.

Par contre, cette uniformisation de la pression interne se ressent aussi lorsqu'on fait les oreilles: les oreilles restent assez gonflées, essayent de se rouvir, et si en plus le pilote accélère, l'ensemble frapille et vibre de manière étonnante, mais c'est juste un problème de confort, pas de sécurité.

On est vraiment sous une aile qui fait un compromis intéressant entre montagne et voile de site, en étant très accessible, rassurante et agréable (sauf aux oreilles accélérées).

Le prix de la Hike&Cruise est assez élevé et se situe entre 4500 € et 5000 €. C'est beaucoup, mais doit être mis en relation avec la conception et la fabrication de ce parapente "made in Europe" (la qualité est effectivement irréprochable, et Dudek a même pensé à des détails comme les petits crochets sur le bord d'attaque, pour l'empêcher de glisser sur un décollage très raide en montagne).

Il faut également constater qu'avec 65 cellules (en haut), elle est comparable à une Advance lota DLS, et son allongement de 5,6 est proche d'une Ozone Swift 6.

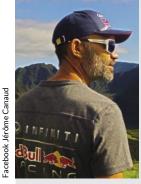
Tout ceci dans une aile de 2,62 kg pour la M testée. Une voile universelle très intéressante, mais il reste à espérer que le prix baisse un peu, une fois l'effet nouveauté passé...







### DUDEK HIKE&CRUISE: L'AVIS D'UN PRO



Jérôme Canaud

Moniteur, Cadre enseignement, co-initateur du programme WINGMASTER.TOP

Jérôme nous a fait parvenir son avis très intéressant et comme toujours très compétent sur la Hike&Cruise. Il confirme nos impressions, une seule petite différence se situant au niveau du roulis en thermique (probablement due au PTV différent), et y ajoute des aspects concernant la spirale.

Jérôme est très connu pour son activité Wingmaster, que ce soit sur YouTube ou sur son propre site web.

Il décrit la Masterclass Wingmaster ainsi:

"1ere et unique masterclass en parapente. C'est 11h de vidéo en 21 chapitres, 100 % visuel .

Cette masterclass s'adresse du débutant en formation jusqu'au pilote niveau BPC, et aussi aux pilotes de loisir qui volent depuis longtemps et qui veulent s'informer des techniques récentes de pilotage.

Les chapitres abordent tous les thèmes techniques du parapente (gonflage, pilotage au sol, descente rapide, secours, gestion des incidents de vols, exercices de pilotage, les approches,...).

J'ai regroupé en vidéo toutes les techniques de pilotage d'un parapente que j'utilise et que j'enseigne, après 30 ans d'encadrement de stages tout niveaux.

La MasterClass coûte 145 euros, le prix d'une journée de stage! Et c'est à vie .

Nous proposons aussi des lives toutes les semaines sur notre chaîne YouTube.

Wingmaster existe aussi en version anglaise.

www.wingmaster.academy



Gonflage très rapide, ça me rappelle le comportement des monopeaux, la voile arrive vite au dessus de la tête mais ne dépasse pas.

En l'air, on a une bonne présence de l'aile aux commandes (haut de PTV) . Les commandes sont efficaces, l'aile est maniable . Il faut maintenir l'action à la commande pour bien optimiser. Dans le thermique , la voile se place bien. La Hike&Cruise est aussi amortie en roulis, pas de roulis parasite en ligne droite dans la masse d'air turbulente. On retrouve cet amortissement en spirale engagée, la voile descend bien et sort de la spirale dès le relaché de la commande, aucune neutralité spirale.

La Hike&Cruise est aussi bien amortie en tangage, elle est rassurante en l'air.

Les descentes rapides, j'ai surtout fait des spirales et des wings, c'est efficace et accessible. Les oreilles ne sont pas bien plaquées sur l'intrados, la voile reste plutôt partiellement gonflée, pour avoir des oreilles plus efficaces, il faut tirer la suspente beaucoup plus haut.

J'ai trouvé la voile rapide bras haut, le débattement à l'accélérateur est plutôt court

Le débattement aux commandes de la 22 en haut de fourchette est moyen, d'où l'orientation pour des pilotes autonomes.

#### Conclusion:

En haut du PTV la Hike&Cruise est joueuse, efficace, rassurante. En bas de fourchette je pense qu'elle manquera un peu de maniabilité, l'amortissement sera plus présent, ce comportement peut aussi très bien convenir.

Voile légère et compacte, performante avec 5,6 d'allongement, homologuée EN B pour la 22, EN A pour la 25. Très bien pour les pilotes de loisir souhaitant allier legereté et cross.

Et le cocon light, la Techno 2023, est une réussite :-) : moins de 2kg pour la medium, qui est confort et stable, et équipée d'un moussebag...

HIKE&CRUISE DONNÉES CONSTRUCTEUR					
CONSTRUCTEUR : <b>DUDEK</b>					
Web: https://dudek.eu/en/produkt/hikecruise/					
ANNÉE SORTIE	2023	2023	2023		
TAILLE	S 19	M 22	L 25		
CELLULES	65   21	65   21	65   21		
SURFACE À PLAT [M²]	19,00	22,00	25,00		
ENVERGURE À PLAT [M²]	10,23	11,01	11,73		
ALLONGEMENT À PLAT / PROJETÉ	5.60 / 4.06	5.60 / 4.06	5.60 / 4.06		
PTV [kg]	50 - 75	65 - 90	85 - 105		
HOMOLOGATION	В	В	А		
POIDS DE L'AILE [kg]	2,37	2,62	2,86		
PRIX [€]	4649	4749	4799		

Matériel : Porcher: 27 & 29 g/m2 Porcher: Hard 26 & 40 g/m2. Technora: 050/070/090/130/190/230/280

( ) Planifié





### X-ALPS 2023: ENCORE L'EXTRATERRESTRE...

Chrigel Maurer, encore lui...

Au bout de 6 jours, 6 heures, 1 min et 51s, il avait déjà bouclé les 1031 km de cette édition. Chrigel a parcouru 2556 km pour réaliser cet itinéraire, 2288 km dans les airs et 268 km au sol. Son exploit dépasse son record de 2013, qui était de six jours, 23 heures et 40 minutes.

Cette édition brillait aussi par un exploit féminin: pour la première fois, avec Eli Egger une femme est arrivée au bout de la course.

Il y avait aussi avec Celine Lorenz une des plus jeunes rookies dans la compétition, même si elle n'a pu finir à cause d'une blessure...

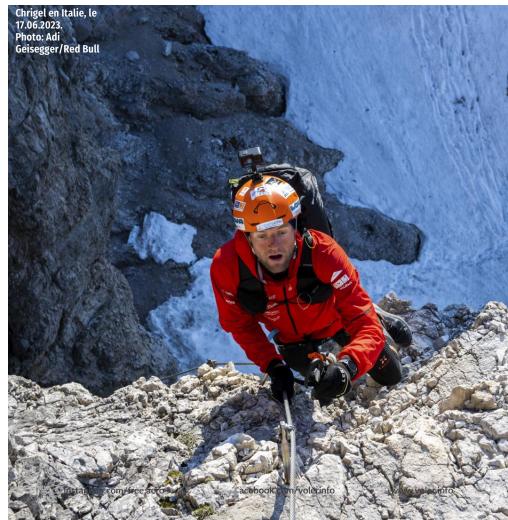
Plus sur Celine dans ce numéro, sur les autres infos intéressantes de cette course dans la prochaine édition...

	OVERVIEW	LEADERBOARD
1 🤰	C. Maurer SUI1	/ <sup>A#</sup> 6d 6h
2	D. Lacaze FRA2	/ <sup>ta;</sup> 6d 18h
3	M. Pinot FRA1	/ <sup>34</sup> 6d 18h
4	P. Takats HUN	/ <sup>34</sup> 6d 20h
5	P. von Känel SUI2	/ <sup>34</sup> 6d 21h
6	S. Oberrauner AUT1	/ <sup>34</sup> 6d 21h
7 8	T. Alongi FRA4	/ <sup>34</sup> 6d 21h
8	A. Durogati ITA2	/ <sup>34</sup> 7d 0h
9	M. Anders GER1	<i>j</i> ₩ 7d 0h
10	T. Renaud-Goud FRA5	<i>j</i> ₩ 7d 0h
11	T. Friedrich AUT3	/ <sup>34</sup> 7d 0h
2	S. Inniger SUI4	/ <sup>34</sup> 7d 1h

13	<b>S</b> _	P. Guschlbauer AUT2	/ <sup>№</sup> 7d 1h
14	9	T. de Dorlodot BEL	/ <sup>3</sup> ₹ 7d 1h
15	2	T. Grossrubatscher ITA1	/ <sup>34</sup> 7d 1h
16	2	N. Donini ITA3	/ <sup>34</sup> 7d 2h
17	-	R. Reiser SUI5	/ <sup>34</sup> 7d 3h
18	2	M. Loidl GER2	/* 7d 15h
19	9	M. Gierlach POL	/ <sup>3</sup> 8d 1h
20	9.	L. Walters USA1	/ <sup>№</sup> 10d 3h
21	2_	E. Egger AUT4	/* 10d 5h
22		J. Elliott CAN	/ <sup>™</sup> 11d 7h
23	2.	E. Yuji JPN	/ <sup>№</sup> 11d 20h
24	1	J. Vilalta ESP	<b>⅓</b> 68.3 km











### MIVIUK

### KLIMBER 3 P

### FAITE POUR LA COMPÉTITION

À partir de 2.85 kg

Voici la troisième génération de Klimber. Nous avons apporté certaines améliorations à cette deux-lignes de notre gamme P Series : super compacte, ultralégère et extrêmement performante. Nous mettons tout notre savoir-faire, nos technologies ainsi que notre expérience au service des pilotes désireux de réaliser leurs meilleurs résultats en marche & vol ainsi qu'en vol de distance. De nature compétitive, ce modèle a été spécialement développé pour la X-Alps.

#### **Tailles**

20 / 21 / 23

#### Couleurs



### ARROW P RACE



#### RAISE THE LEVEL

À partir de 1.35 kg

Voici l'Arrow P Race : la version la plus extrême de notre sellette Arrow P. Notre équipe R&D l'a développée spécifiquement pour la X-Alps, et maintenant nous la mettons à la disposition de tous les pilotes les plus audacieux.

C'est la sellette cocon la plus légère de notre gamme avec carénage. Elle a été développée pour répondre aux besoins des utilisateurs les plus exigeants : légèreté, performances maximales, confort, ergonomie et stabilité. Optimisée sur le plan aérodynamique, elle offre des performances exceptionnelles pour son faible poids.

#### **Tailles**

S / M / L













### INTERVIEW: CELINE LORENZ

À 24 ans, Celine Lorenz (GER3) était la deuxième plus jeune athlète à participer aux Red Bull X-Alps, et elle a même pu dépasser Laurie Genovèse. Pour la sélection, Celine avait impressionné le comité de course avec ses victoires à la Dolomiti Super Fly 2022 et à la Bordairrace 2021. Peu avant le départ, cette newcomer avait été interviewée par Yvonne Dathe, une coach spécialisée dans le parapente.





Celine est dans la team Niviuk, elle vole avec la toute nouvelle Arrow P (taille S, 1.3 kg). Elle était la première femme à boucler les Dolomiti Super Fly en 2022 : 433 km en l'air, 84 km à pied, 8100 m de dénivelé.

Yvonne Dathe: A 24 ans, tu es l'une des plus jeunes participantes de la X-Alps. Depuis quand voles-tu et comment es-tu venue au vol?

Celine Lorenz: Je vole en parapente depuis 2015. À 11 ans, ma mère m'avait offert un vol en biplace pour mon anniversaire.

Cela m'a complètement captivée, à partir de ce jour-là, j'ai économisé chaque centime que je pouvais obtenir pour passer tout de suite le brevet à mes 16 ans. J'ai vécu sur l'alpage de Winkelmoos, donc à la montagne.

#### YD:

Tu as en partie séché l'école pour obtenir ton brevet plus rapidement.

### CL:

Oui, pour le stage d'initiation, "j'étais malade" à l'école... et en réalité sur la pente école. Pour la formation grand vol, c'était la même chose.

#### YD:

Donc tes parents t'ont aussi soutenue, car ça n'aurait sans doute pas été possible sinon?





Montagnarde depuis toute petite, elle s'est mise tôt au parapente. Aujourd'hui, en dehors de son activité de compétition, elle est pilote professionnelle de biplace. En 2022, elle a passé 300 heures en vol.

#### CL ·

Ma mère a trouvé ça génial que je sois si enthousiaste et elle me soutient encore aujourd'hui.

#### YD:

Tu as suivi de nombreuses formations SIV et tu as commencé à faire de l'acro pour pouvoir contrôler ton aile dans des situations difficiles. Quelles ont été les situations de vol les plus difficiles que tu as vécues jusqu'à présent?

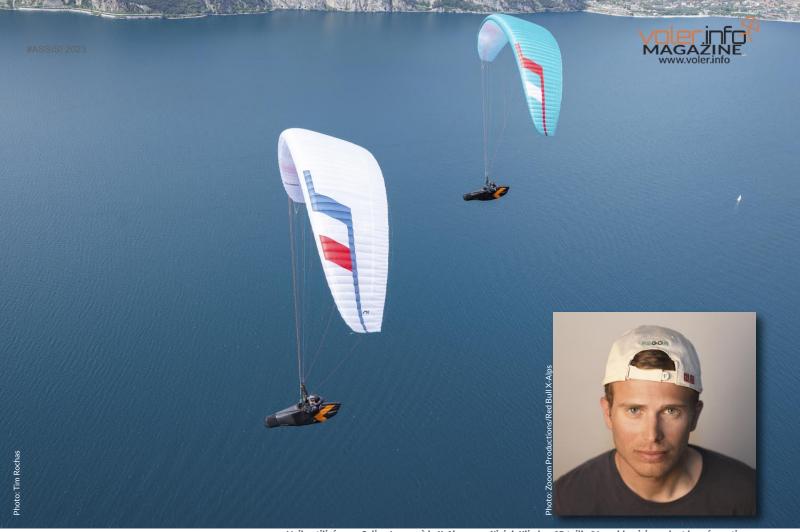
#### CL

Le seul vrai problème, ça a été au lac de Garde, en vol acrobatique. J'ai voulu faire des vols synchro avec un copain, nous sommes entrés en collision et je me suis prise dans les suspentes hautes de sa voile. Nous sommes ensuite allés à l'eau sous nos deux secours, heureusement que nous étions au-dessus du lac. En vol libre ou en cross, j'ai eu de la chance jusqu'à présent.

#### YD:

Tu as remporté le classement féminin lors de la Bordairrace 2021 et de la Dolomiti Superfly 2022. Très bonne performance! Comment es-tu arrivée aux compétitions Hike-and-fly?





L'aile utilisée par Celine Lorenz à la X-Alps : une Niviuk Klimber 3P taille 21, en bleu ici pendant la préparation. La Klimber 3P blanche est pilotée par Tanguy Renaud-Goud. Il était également en tant que Rookie au départ de la X-Alps, et s'est placé dixième!

#### CL:

J'aime la montagne et l'aventure. On ne sait pas ce qui va arriver. Je trouve cela incroyablement excitant parce que tu ne sais pas où tu seras dans six heures. Est-ce que tu seras encore dans la même vallée? Estce que tu seras déjà deux vallées plus loin?

#### YD:

Tu es pilote biplace professionnelle à Garmisch-Patenkirchen. II te reste assez de temps pour voler en solo?

#### CL:

Parfois, quand c'est une très bonne journée et que tu voles en tandem, tu te dis: "J'aimerais bien pouvoir m'entraîner en solo là".

Mais je m'en sors plutôt bien, car après les biplaces, je peux monter avec le dernier téléphérique et l'équipement de cross.

À Garmisch, on peut encore faire de beaux petits parcours tard dans la journée. Et quand il y a vraiment une journée de folie, je prends un jour pour moi et je fais du vol de distance. Le fait que mes patrons de l'entreprise de baptêmes soient euxmêmes des pilotes de compétition leur permet de comprendre...





YD: Tu fais aussi du parachutisme?

Oui, j'ai commencé en 2019 en Afrique du Sud, j'y étais avec mon petit ami de l'époque. Nous sommes allés en Afrique du Sud spécialement pour passer le brevet. C'était encore une façon de changer tout. Très cool!

#### YD:

Quels sont pour toi les plus beaux moments en vol?

#### CL:

Pour moi, les meilleurs moments de vol sont ceux au lever ou au coucher du soleil. C'est toujours très spécial pour moi, surtout si des amis proches partagent le vol ou si j'arrive à faire des kilomètres inattendus. Comme pour le Dolomiti Superfly.

Lors du vol vers Sesto, c'était tout à fait inattendu, parce que le vent du nord était fort. Et pourtant, j'ai pu passer du sud des Trois Cimes de Lavaredo (pas spectaculaires de ce côté-là), vers leur face nord. Tout à coup, cette vue imposante et inattendue...

Dr. Jens Bansi des cliniques Valens en Suisse, qui offrent gracieusement leur soutien aux deux rookies X-Alps, Celine et Tanguy. L'équipe utilise entre autres la spiroergométrie et des tests neurocognitifs pour mesurer le statut physique et mental des athlètes.

Lors des X-Alps, tu auras Jacob Schachtel comme supporter, qu'est-ce qui fait de vous une bonne équipe?

#### CL:

On travaille tous les deux en biplace à Garmisch. Nous nous entendons vraiment bien, nous pouvons nous dire honnêtement ce que nous pensons, nous allons en cross ensemble et nous avons beaucoup en commun.

Il m'a aussi coaché par téléphone lors de la course Dolomiti, par exemple. J'ai aussi Tim Ungewitter comme soutien pour les vidéos et les photos, entre autres.

Quels sont tes objectifs pour ta première participation aux X-Alps?

Bien sûr, finir la course est un grand objectif, mais je veux aussi m'amuser pendant la course, vivre une bonne ambiance avec mon équipe, cumuler les bons moments.





Celine a également utilisé la Peak 5 (ci-dessus). elle se sert aussi de la Takoo 5 en bi professionnel, de la Kode P (page précédente), et de l'Icepak X-One qu'elle affectionne tout particulièrement.

#### YD:

Quel sera, selon toi, le plus grand défi de la

#### CL:

Le plus grand défi pour moi sera de ne pas me mettre trop de pression. Il s'agit \*des\* Redbull X-Alps, certes, mais je ne dois pourtant pas me mettre trop de pression au détriment de la sécurité.

YD:: Tu dois donc bien écouter "ta voix intérieure"?

#### CL:

Oui! Lors de la Dolomiti Superfly, j'étais à la dernière place, au premier jour. Je me suis dit que c'était "fini", et que je devais néanmoins en profiter au maximum.

J'ai procédé selon "un petit pas à la fois", sans me laisser mettre sous pression par le fait que les autres étaient déjà bien plus loin dans le sud.

Ensuite, j'ai simplement profité de chaque fenêtre de vol possible et cela a bien fonctionné. J'ai vraiment bien volé et j'ai pu rattraper mon retard.

Je suis devenue la première femme dans le classement, et aussi la première femme tout court à terminer cette course!

Contrairement aux compétitions de cross, où l'on peut être tentée plus rapidement par une transition, en suivant les autres, lors des compétitions Hike&Fly, étant seule, j'enroule souvent très longtemps dans un thermique, jusqu'en haut, avant d'entamer une transition... 🔊

(Rappel: interview réalisée avant le départ)











Ce n'est pas en l'air qu'elle a perdu, mais à pied : au sixième jour, elle a dû arrêter à cause de ses ampoules infectées aux pieds. À ce moment, Celine était bien placée avant Laurie Genovèse et au même niveau que le vétéran Tom Coconea ... Photos : Tim Ungewitter







EN/LTF A

# **KODE P**

### VOTRE MEILLEURE ALLIÉE EN MONTAGNE

À partir de 1,55 kg

La Kode P est une aile de montagne ultra-légère et accessible, le choix idéal pour profiter pleinement de vos aventures de marche & vol. L'association de matériaux légers et d'une architecture interne innovante garantissent un équilibre optimal entre légèreté et durabilité.

#### **Tailles**

12 / 14 / 16 / 18 / 20 / 22 / 24 / 26

#### Couleurs







SPICY

ACID

BITTER



## JEAN-BAPTISTE CHANDELIER: NO WAY!



La plus récente vidéo de Jean-Baptiste Chandelier, publiée mi-mai, a fait un nouveau "tabac" ainsi que le tour des chaînes de télévision. Elle représente, comme toujours, une formidable publicité pour notre sport!

Nous avons interrogé JBC au sujet de la technique des manoeuvres et, comme toujours, appris des détails très intéressants pour nous autres pilotes!





L'image de marque de Jean-Baptiste Chandelier : caresser le sol juste avec les pointes des chaussures, pour redécoller quelques mètres plus loin, avec une douceur et une fluidité inégalée.

Comme souvent, de nombreuses scènes ont été tournées au Col du Lauteret. La pente de cette route est assez bien adaptée à ces vols de proximité.





Un sujet récurrent : la course avec des motos, des voitures, des skateboards... JBC utilise 3 voiles différentes. Pour les scènes de proximité, il s'agit de la petite sœur de l'aile utilisée dans le film Lightline. Le profil présente un léger reflex, elle "attaque bien vers l'avant", et y reste pendant un moment selon JBC.

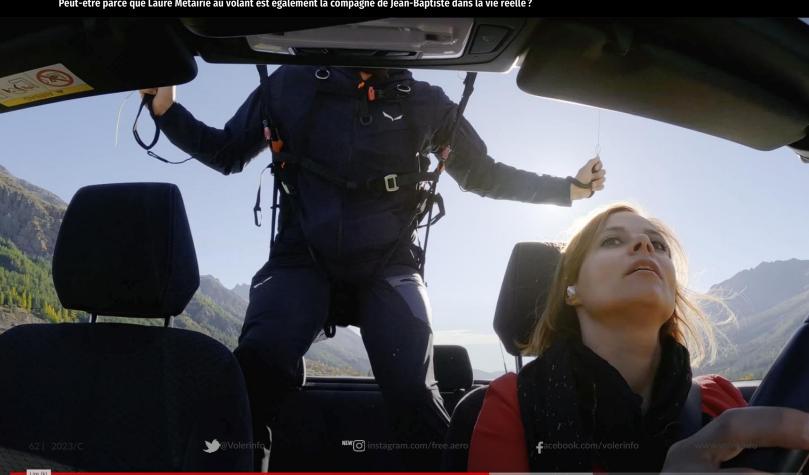
On pourrait croire que JBC, travaillant pour Skywalk (donc la maison mère de la marque Moustache aussi) utiliserait majoritairement des voiles Moustache, mais ce n'est pas le cas, car celles-ci sont "géniales à haute vitesse, mais pas assez aux basses vitesses" selon JBC. Il réserve sa "Moustache camouflée" à quelques scènes seulement.





L'atterrissage dans une voiture n'est pas la manœuvre la plus compliquée. Elle est facilitée par une bonne communication entre le pilote et la conductrice...

... qui assure le bon timing en adaptant parfaitement sa vitesse au parapente. Ici, les deux s'entendent à merveille. Peut-être parce que Laure Metairie au volant est également la compagne de Jean-Baptiste dans la vie réelle ?





Spectaculaire, la scène du tunnel. Mis à part le fait que l'entrée et la sortie de ce tunnel ne correspondent pas à la réalité, il n'y a pas de "triche" autre qu'une légère accélération du film par rapport à la vitesse du tournage, pendant la phase d'atterrissage...

... ainsi que lors de l'entrée dans le tunnel. Il est vrai qu'à la vitesse du film, affaler la voile aurait peut-être posé plus de problèmes.





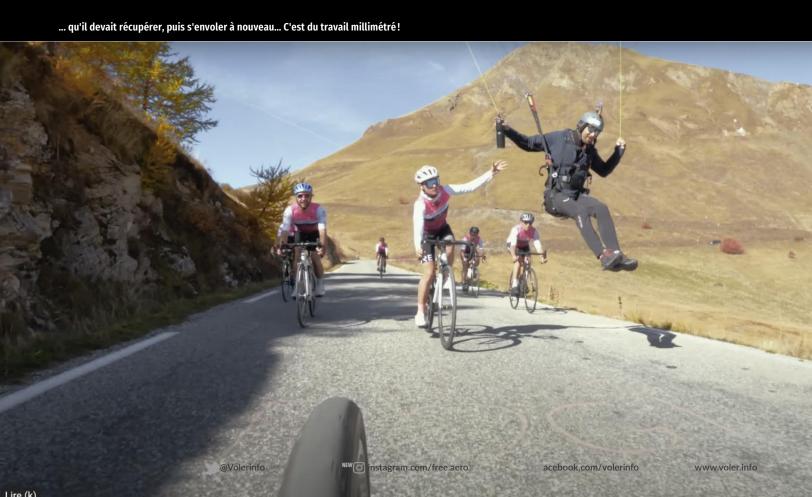
La vitesse du film à la sortie du tunnel correspond à la réalité lors du tournage. Beau gonflage! Au cas où la voile aurait projeté JBC vers la falaise, il y avait tout de même une sécurisation temporaire du pilote au plateau de la remorque.

Et comme toujours, ce magnifique moment ou JBC quitte la route pour redevenir l'oiseau qu'il est...





Curieusement, JBC considère que le vol dans le peloton de cyclistes était une des scènes les plus difficiles... Rester au milieu d'eux, sans en faire tomber un, tout en visant la bouteille...





Viser la fenêtre ouverte depuis les airs n'était également pas facile. Les "ratés" sont visibles dans le bêtisier à la fin du film.

Pour les "confrontations" avec des voitures, JBC utilise donc sa voile de proximity. L'aile est issue d'un prototype pour une voile acro, mais elle ne "marchait pas bien" en Infinity, elle s'arrêtait sous les pieds.







Pour la plupart des pilotes "normaux", ces scènes sont probablement les plus stressantes...





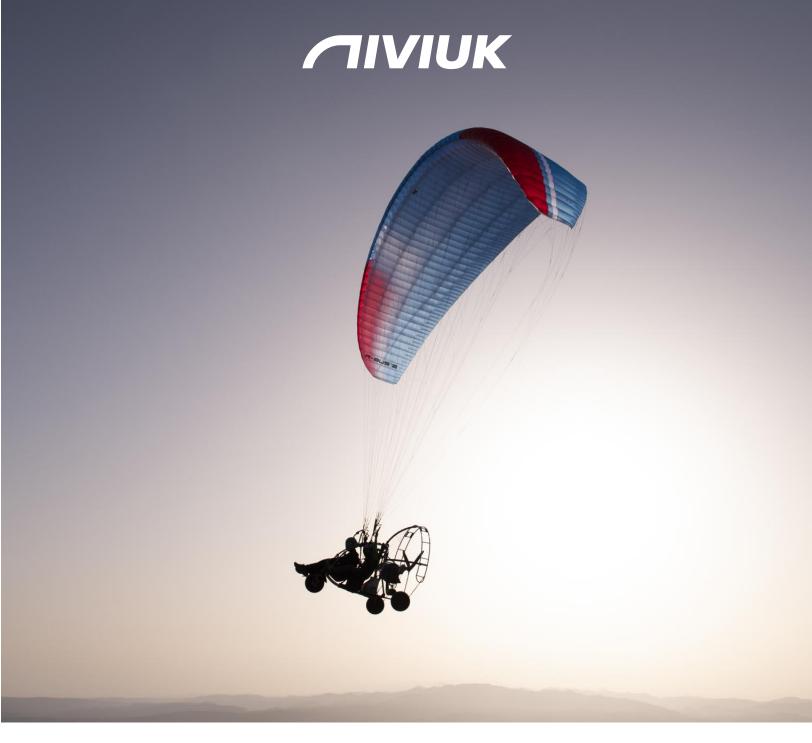


JBC travaille donc avec trois ailes, une parfaite pour les vols en proximité, une autre pour l'acro (comme les Infinity Tumbling ), et une autre, une "Moustache camouflée", pour la scène du radar par exemple. La différence n'est pas vraiment visible pendant la vision du film. Dernier détail, mais on s'en doutait: JBC n'a pas vraiment atterri dans le lit du camping-car, c'est un drone qui s'y est écrasé à sa place.

Comme toujours, ce pilote exceptionnel a fait des étincelles dans les yeux de tous les spectateurs, qu'ils soient pilotes ou piétons... Si vous souhaitez retrouver tous les conseils de Jean-Baptiste pour pilotes en quête de "proximity", relisez notre dossier dans l'édition "Jouez avec ailes!"







DGAC / EN 926-1

# R-BUS 2

#### POUR PARTAGER DE GRANDES AVENTURES

Redécouvrez les vols biplace en paramoteur de façon plus sûre et plus confortbale, avec la possibilité de transporter jusqu'à 600 kg. La R-Bus 2 est bien plus stable en vol, le pilote et le passager apprécieront pleinement leur expérience. Grâce à une plage des vitesses étendue, il est possible de décoller et d'atterrir à basse vitesse.

#### **Tailles**

31 / 34 / 37 / 40

#### Couleurs





Magma

Eclipse

#### **INDEX ADVERTISING**



25	AD DUDEK
17	AD FFVL POURQUOI LICENCE
17	AD INDEPENDENCE NG
3	AD NIVIUK HOOK 6 HOOK 6P
49	AD NIVIUK KLIMBER 3P ARROW P RACE
58	AD NIVIUK KODE P
69	AD NIVIUK R-BUS 2
11	AD OZONE BUZZZ7
40	AD OZONE FORZA 2
34	AD OZONE MOXIE
6	AD PARAGLIDING MAP REDEEM
47	AD PHI MAESTRO 2 LIGHT
4	AD PHI MAESTRO 2 LIGHT
19	AD ROCK THE OUTDOOR
8	AD SCORPIO
12	AD SKYMAN DÉCOUVRIR SENTIERS
5	AD SKYMAN DÉCOUVRIR SENTIERS
9	AD STODEUS
15	AD WINDSRIDERS
8	AD XCONTEST







Concepteur, Rédacteur en chef, webmaster, pilote test :

Sascha Burkhardt

Reportage, rubriques : Valentin Burkhardt, Arthur Burkhardt, Claytone Carpe

Pilotes Tests : Philippe Lami, Pascal Kreyder Conception graphique : Sascha Burkhardt

Logo des Indalo: Michael Sucker indalo@web.de

Magazine voler.info

Mentions légales : Editeur et Directeur de la publication Sascha Burkhardt

D-79108 Freiburg contact@voler.info L'ensemble des contenus (photos, textes, vidéos...) de ∨oler.info et de free.aero sont protégés par le Code de la

Propriété Intellectuelle.

Vous avez le droit de dupliquer, redistribuer, publier nos magazines numériques à la condition expresse de ne pas les modifier.

pour les publier ou les utiliser dans un autre contexte ou de les Il est strictement interdit de copier des textes ou des photos

intégrer dans un autre ouvrage.