

voler.info

LE MAGAZINE NUMÉRIQUE DU PARAPENTE ET DU PARAMOTEUR.



l'été
#arrive





Décoller, tout simplement
Photo:
Jacques Paul- Stéfani

Le retour des couleurs
Photos: Markus
Gründhammer





1	COVER
2	#COLORS RELOADED
3	#SHOT
3	SOMMAIRE
4	#SHOT
5	AD NIVIUK X-ALPS
6	VIDEO: FAKE
6	ASCENDANCE ARTIFICIELLE ?
8	VIDEO : STORY EWA@9946M
9	LE PIÈGE DE MANILLE 2007
12	AD COUPE ICARE SAINT HILAIRE
15	AD STODEUS
20	TEST NAVITER OMNI
21	AD SKYMAN SHARK
22	AD PHI MAESTRO 3
23	ATTERRIR SUR LES FESSES
24	AD NIVIUK ARTIK R2 & ARROW
25	KOSSEN
27	NIVIUK
29	NEO
31	AD NEXT GENERATION
32	NOVA
33	LEVEL WINGS
36	AD NIVIUK HIKO P & ARROW P
37	OZONE
38	AD SKYMAN SHARK
39	AD ZOOM XA
40	AD STOFFRAUSCH
41	DUDEK
42	PHI
46	SKY
48	SKYTRAXX
49	SKYBEAN
50	INFEXION: KITE-RISERS UNIVERSELS ?
52	AD SWING NYRA RS
53	SPEEDFLYING AU CINÉ
55	OURS

**Une vue artistique du
parapente en été...
Ce n'est ni de l'IA, ni un
photomontage, mais un
jeu de miroirs !
Par Jacques Paul
Stéfani**

#DEBUT ETE 2025

Deux GTO3 au-dessus
du Lac d'Annecy
Photo: Jérôme
Maupoint



*Présentation de
l'équipement de vol*

NIVIUK x X-ALPS 2025

KLIMBER 3 P

ROCKET P



EXPE RACE



NIVIUK | **SERIES**

Peng Yujiang suffered a terrifying and freezing ascent – and then had to endure a medi- and official disapproval after landing.... En voir plus



XCMAG.COM

Pilot swept to 8,500m in China survives

A Chinese pilot has miraculously survived one of the worst incidents of cloudsuck, after bei...



@BrutFR S'abonner Un parapentiste chinois s'est retrouvé "congelé".



Un parapentiste aspiré par un nuage à 8 500 mètre d'altitude

9,8 k vues · il y a 20 heures

franceinfo

Alors qu'il pensait faire un simple vol de loisir, un parapentiste expérimenté a été, il y a quelqu...

Nouveau

ASCENDANCE ARTIFICIELLE ?

Fin Mai 2025, une vidéo virale a enflammé les réseaux sociaux, prétendant montrer un parapentiste chinois, Peng Yujiang, aspiré dans un cumulonimbus, qui aurait atteint des altitudes extrêmes (8600m) et s'en serait miraculeusement sorti.

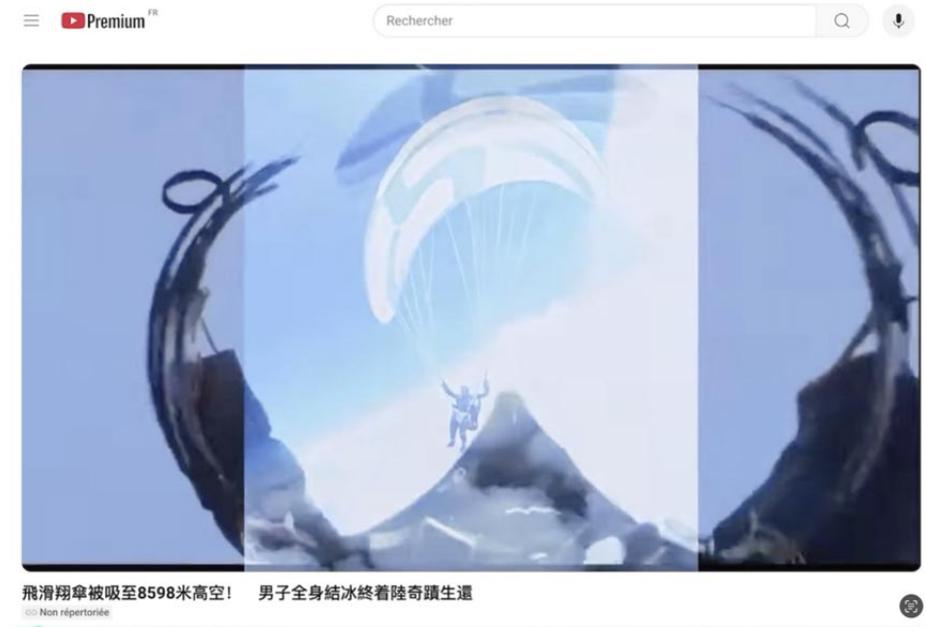
Pourquoi pas, après tout, Ewa Wiśnierska est montée à près de 10000 m en 2007 (voir prochaine page)

Mais les images semblent irréalistes, même si on tient compte des perspectives parfois surprenantes qu'une Insta 360, fixée au bout d'une perche, peut produire. Ces incohérences ne sont pas relevées par les médias, ni par les commentateurs comme Bertrand Roche (video du journal "Le Parisien"), pourtant parapentiste et alpiniste chevronné, détenteur de nombreux records comme le premier biplace depuis le K2 (8611m, en 2024, sous Niviuk Bi Skin prototype). C'est sans doute à cause d'une lecture trop rapide de la vidéo.

Le scénario en soi n'est pas impossible. Le vol a même apparu sur XContest, pour être effacé par le pilote peu de temps après, voir encadré sur la prochaine page. La vidéo, visiblement destinée à créer le buzz, semble plutôt révéler de génération IA de mauvaise qualité : voile figée, angles de caméras incohérents (même pour une Insta 360), environnement irréaliste, aérologie plutôt sans turbulences , et disparition inexplicable du cocon sur quelques images.

Peng Yujiang semble passer, pendant ce même vol, d'une sellette avec cocon à une autre sans. S'il avait sorti les jambes (pourquoi faire?), on verrait le cocon battre dans le vent derrière. Ou est-ce qu'il s'en serait débarassé, en le dézipant en pleine aventure à 8000m ? Plutôt louche...

Mais la vidéo a visiblement passé le Fact-Check sérieux(?) de France Info.



Par contre, une telle aventure est réellement arrivée à la compétitrice allemande Ewa Wiśniowska le 14 février 2007, à Manilla, en Australie. lors des championnats du monde.

Ewa s'est fait surprendre par la fusion de deux grosses cellules orageuses au-dessus d'elle s'est fait aspirer à 9 946 mètres, partant d'une altitude de 270 m. Son vario a mesuré une vitesse verticale de +20 m/s, puis -33 m/s à la descente.

Ewa a survécu principalement parce qu'elle s'est évanouie, son corps demandant donc moins d'oxygène.

Elle s'en est sortie avec seulement quelques gelures, mais ce jour-là, un autre parapentiste chinois est décédé après avoir été frappé par un éclair.

Un documentaire retraçant son incident est sorti en 2010 : *Miracle in the Storm*. Ce documentaire utilise des images de reconstitution, mais contrairement à l'actualité, c'est clairement indiqué.

Arthur Burkhardt

FAKE JUSQU'À L'IGC ?

Nous avons analysé rapidement les deux tracés du vol chinois, qui avaient été publiés sur XContest puis supprimés. L'un était censé provenir d'un Flymaster et comportait un G-Record valide — difficile à falsifier, mais pas totalement impossible (simulateur GPS avec chambre de pression). Le second tracé possédait bien une signature IGC valide, mais avait été généré par un duo iPhone / app.

(HFRHWHardwareVersion: Apple iPhone, iOS 16.3.1 HFFTYFRTYPE: Naviter, SeeYou Navigator)

Un tel fichier peut très facilement être « fake » avec quelques manipulations sur iPhone. Un problème bien connu — nous y reviendrons.

L'iPhone trackait le vol dès le départ, après un décollage à plus de 3000 m. Ensuite, montée rapide, et étrangement, ce n'est qu'après 48 minutes de vol — à 5234 m — que démarre l'enregistrement Flymaster.

Les deux enregistrements restent globalement

synchrones, avec des écarts typiques d'environ 30 m. Mais le baromètre de l'iPhone se met à produire des sauts erratiques, alors que le GPS reste stable. Dix minutes seulement après le début de la trace Flymaster, l'enregistrement iPhone s'arrête complètement, vers 7185 m. Ce serait plausible (batterie ?).

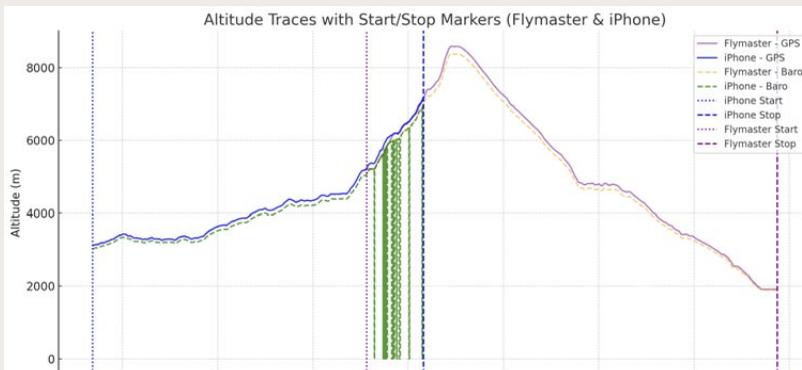
Le reste du vol, d'une durée totale de près de deux heures, est alors uniquement tracké par le Flymaster — y compris pour l'altitude maximale atteinte : 8589 m (GPS).

Tout cela paraît donc assez étrange, mais pas totalement invraisemblable. Il se pourrait donc que le pilote ait réellement effectué ce vol.

Dans ce cas, on comprend mal pourquoi il l'aurait illustré avec des séquences vidéo manifestement truquées.

Nous allons continuer à enquêter et en reparlerons.

Sascha Burkhardt



Windsriders.fr

Mountain&Flight

Ethique et Top

Vestes Réversibles,
Lady, Hybrid, Thermik Light,
Yéti, Mosleeve, Everest.

- Doudounes
spéciales parapente
Fill Power 700 cuin
- Manchons de vol

BECOME
A DEALER



Le cas d'Ewa était réel et bien documenté. Les images de synthèse dans le documentaire étaient clairement signalées comme telles !



LE PIÈGE DE MANILLE 2007

En 2014, nous avons relaté les détails du drame de Ewa. Voici un rappel des faits:

C'était quinze jours avant la Coupe du Monde, en plein été australien, lors d'une compétition "Open." Deux cunimbs se sont rejoints, ont piégé plusieurs pilotes — alors que d'autres comme David Dagault et Chrigel Maurer, volant à quelques centaines de mètres d'eux, ont pu "passer" sans réels problèmes. Le pilote chinois He Zhongpin meurt foudroyé dans cet orage. Le pilote belge Christophe Gaber se fait également aspirer. Après avoir essayé en vain de descendre grâce à un décrochage aux B, suivi par une cascade d'incidents, il doit ouvrir son parachute de secours Rogallo et continue quand même à monter jusqu'à 2700 mètres, avant de se poser sans encombres.

La victime la plus connue de ce CB est la pilote allemande Ewa Wisnierska, qui a eu une chance inouïe, en survivant après s'être fait aspirer à près de 10 000 mètres d'altitude. Les récits de son aventure ont fait le tour du monde, y compris dans les médias grand public. Elle a été propulsée par des ascendances de 20 m/s, malgré ses tentatives pour s'échapper avec des 360° jusqu'à la limite du voile noir. Cela confirme ce qui devrait être reconnu sans ambiguïté : dans une ascendance pareille, aucune technique de descente rapide ne peut vous extraire de là !!

Ewa se retrouve au milieu des éclairs et des grêlons de la taille d'un melon.

À 4 000 mètres, elle informe par la radio le chef du team allemand de sa situation désespérée. Les turbulences augmentent, la voile se met régulièrement "chiffon". Ewa la décroche pour réparer des cravates. Elle essaie de voler droit pour sortir du nuage, mais son GPS lui confirme qu'il est impossible de tenir le cap. Finalement, elle perd connaissance, et s'affaisse asymétriquement dans sa sellette, provoquant une trajectoire en larges virages comme l'indique le tracé de son GPS.

L'enregistrement de son vario indique une altitude maximale de 9 964 mètres, les sondages du jour donnent une température de -50° à ce niveau...



Aspiré ce même jour par le cunimb' où se trouvait Ewa, Christophe Gaber s'est retrouvé sans visibilité, voyant à peine sa voile et continuant à monter... sous son parachute! A notre connaissance, la véracité de ces "selfies" de Christophe, documentant l'enfer, n'a jamais fait l'objet de doutes. Mais c'était bien avant les performances des IA actuelles...



Puis elle se fait "recracher" à plus de 30 m/s et se réveille à 6 900 mètres. La température est toujours de -25°, et elle n'a toujours aucune visibilité.

Il pleut et grêle, elle tremble de froid, mais l'air est un peu plus calme, et le parapente vole tout seul tout droit... Puis le voile blanc qui l'enveloppe se déchire, elle voit le soleil, les cumulus autour d'elle.

Ewa descend en larges virages, retransverse un nuage, et aperçoit enfin la terre à partir d'une altitude de 1 800 – "c'était comme Apollo 13", dit-elle plus tard...

Elle se pose près d'une ferme et reste couchée par terre, pour se réchauffer. Heureusement, car si Ewa avait immédiatement marché, le sang très froid de ses extrémités serait monté au cœur, cela aurait pu être dangereux. (Afterdrop).

La pilote allemande a eu une chance inouïe à tous les niveaux, car selon les spécialistes, si elle n'était pas devenue inconsciente à haute altitude, permettant à son corps de se mettre dans une espèce d'hibernation aux fonctions corporelles minimalistes, elle n'aurait sans doute pas survécu...

POURQUOI?

Comment ce drame a-t-il pu survenir ? Il est certain que la météo avait prévu des possibles orages pour la journée. Mais en même temps, Manille est connu comme site assez sûr à ce niveau : ce paysage de plaine ne canalise guère les vents des orages, il est donc en principe bien plus facile de s'en écarter qu'en haute montagne, où les puissantes brises canalisées par le relief aspirent l'air de loin à travers les vallées.

Mais justement, dans l'immensité de la plaine, les pilotes ont sans doute sous-estimé le développement du nuage. Contrairement à leurs habitudes dans les Alpes, ici, pendant plusieurs jours, ils avaient pu voler relativement proche de nuages déversant déjà de la pluie, sans rencontrer de trop fortes ascendances ou vents. Une autre raison explique l'effet surprise : en grossissant, une deuxième cellule orageuse a pris les compétiteurs en tenaille, voir page suivante ...



Au-dessus de ces plaines australiennes, les pilotes avaient l'habitude de voler relativement près des nuages en surdéveloppement. En absence de vallées canalisant les flux, l'influence de l'aspiration était normalement plus localisée.



World of XC paragliding

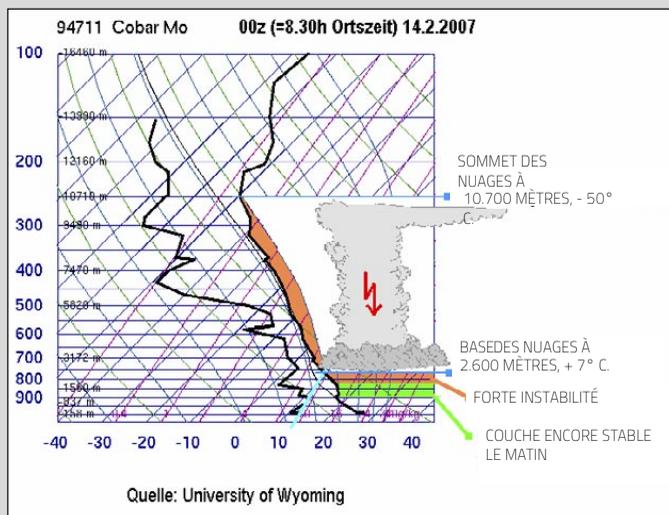
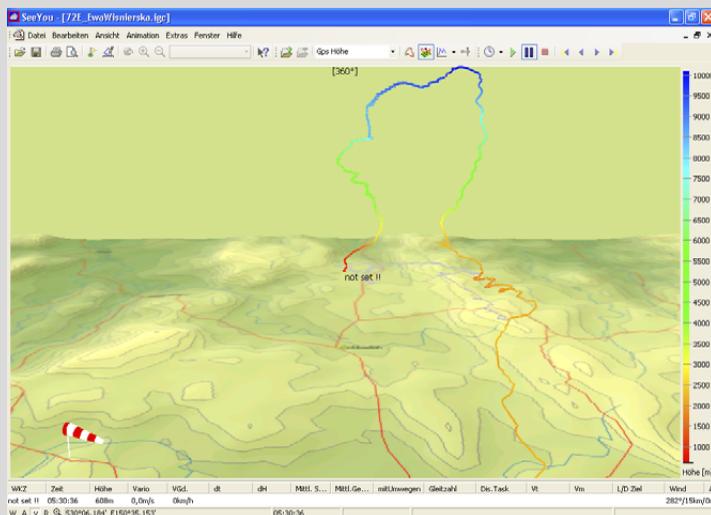


MANILLA, LE PIÈGE

Le schéma du haut et la photo satellitaire à droite symbolisent la situation peu avant la fusion des deux cellules orageuses. Le Cumulonimbus sur la droite a gonflé pendant toute la matinée et déverse beaucoup de pluie. Les pilotes se sont approchés de ce nuage pour profiter du flux ascendant, avant de le contourner et de se diriger vers le nord. Les pilotes étaient d'abord poussés par le vent du sud, puis une fois le nuage passé, ils ont rencontré du vent du nord, car le nuage aspirait l'air autour de lui. Il y avait encore des taches de soleil au sol.

Les pilotes pensaient être sortis d'affaire une fois ce Cumimb passé. En fait, le second nuage devant eux (à gauche sur l'image) s'est très rapidement étendu. Il semble qu'une cellule orageuse se soit formée en 30 à 45 minutes au milieu. Les pilotes se sont retrouvés aspirés par cette cellule en formation.
Christophe Champetier

En bas à gauche : le tracé IGC du vol d'Ewa. En bas à droite, le sondage du matin montre une petite stabilité dans les basses couches qui disparaîtra rapidement. Au-dessus, une forte instabilité laissait présager le risque orageux.



52^e Coupe Icare



Illustration Valérie DUMAS



St Hilaire - Lumbin
16-21 septembre 2025

Show aérien 20 et 21 septembre
www.coupe-icare.org

Pàl Takats pendant la Red Bull X-Alps 2023



X-ALPS 2025, ÇA REPART

par Arthur Burkhardt

Comme tous les deux ans, la Red Bull X-Alps fait son retour.

Départ le 12 juin pour le prologue, puis départ officiel à Kitzbühel le 15 juin. Bien sûr, l'événement pourra être suivi en direct sur Internet.

Le système de tracking (instruments et serveurs) ne sera cette fois pas assuré par Flymaster, mais par Naviter, avec l'instrument Omni. Nous publions le test de cet appareil plus loin dans ce numéro.

Le lien pour suivre :
<https://www.redbullxalps.com/int-en/inside-3d-live-tracking>

Chrigel Maurer passant devant les Tre Cime di Lavaredo, dans les Dolomites italiennes, lors de la X-Alps 2023.

Adi Geisegger / Red Bull Content Pool





X-ALPS EN SOUSMARIN

Au niveau matériel, une nouveauté sera la présence de sellettes « sousmarins ». Les classiques sousmarins très longs ne sont pas autorisés, mais plusieurs constructeurs ont, pour la première fois, adapté leurs sellettes en surpression à cette course spécifique.

Entre autres, les dérives arrière doivent être plus courtes (1,75 m entre le maillon et l'extrémité de la dérive). Les longues dérives sont proscrites notamment à cause du risque de glissade au décollage, mais surtout parce qu'en cas d'incident de vol important (décrochage avec backfly), ces pans de tissu peuvent fortement obstruer la visibilité du pilote.

C'est évidemment un sujet également en PWCA. Le risque est peut-être même plus marqué avec les bolides de la compétition classique, mais contrairement à la X-Alps, il n'y existe pas de règle spécifique à ce sujet.

Il doit être possible de rentrer et de sortir les pieds du cocon en deux secondes. Une qualité indispensable dans cette course où les décollages en haute montagne exigent une disponibilité quasi immédiate du pilote.

Et bien sûr, la réduction de poids faisait aussi partie du cahier des charges des constructeurs pour leurs « sousmarins X-Alps », même si ce point ne relève pas du règlement.

La version X-Alps de la Supair Alp, la « XA Alp ». En bas, la version classique plus longue (30 cm de plus), telle que nous l'avions déjà vue à la Coupe Icare.





La Niviuk Rocket P: bien courte pour un "sousmarin"

BlueBip
SOLAIRE Bluetooth
VARIO INSTANTANÉ

STODEUS
BlueBip

5 cm
26 g

13:27 99%
2660 m
+1,2 m/s
4km

INSTRUMENTS SOLAIRES PRÉFÉRÉS DES PARAPENTISTES DU MONDE ENTIER, DEPUIS 20 10.

EN STOCK SUR STODEUS.COM



X-Alps road

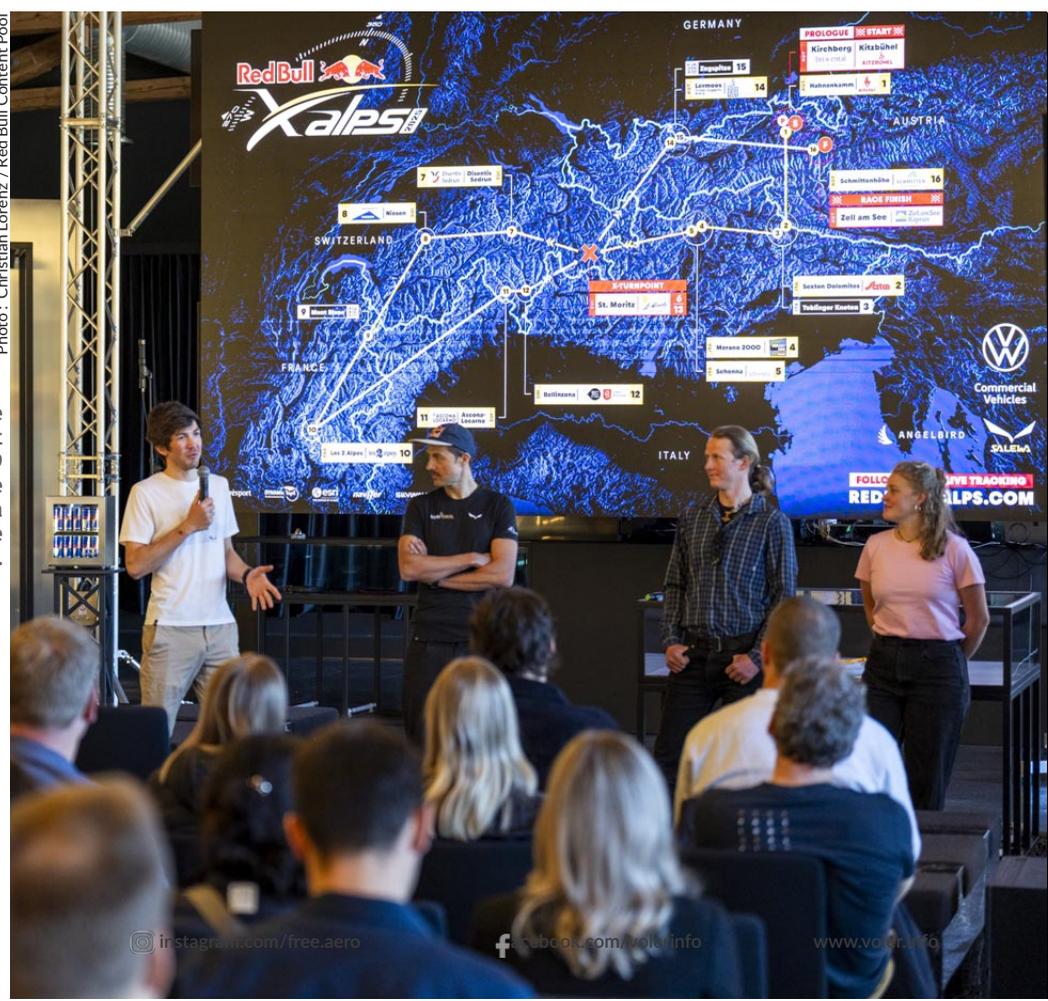
Au début, la X-Alps partait du nord-est des Alpes et traversait le massif pour se terminer sur le mythique radeau à Monaco.

Mais depuis 2021, le parcours a été transformé en une boucle au cœur même des Alpes – un choix qui n'a pas fait l'unanimité.

Cette année, une nouveauté : la route forme un huit, avec un croisement en X sur le tracé, à l'image de ce que propose la X-Pyr depuis plusieurs éditions.

La route a été révélée et détaillée le 19 mars lors d'une conférence qui a également été diffusée en direct.

Photo : Christian Lorenz / Red Bull Content Pool



Meet the 2025 Athletes

ROOKIE AUS Shane Tighe	VETERAN AUT1 Simon Oberrauner	VETERAN AUT2 Thomas Friedrich	ROOKIE AUT3 Benedikt Dornauer	ROOKIE AUT4 Samuel Tanner	VETERAN BEL1 Tom de Dorlodot	ROOKIE BEL2 Jean de Blolley	ROOKIE BRA Gabriel Jansen Rabello	VETERAN CAN1 James Elliott	ROOKIE CAN2 Patrick Harvey-Collard	ROOKIE CHN Bei Yu	
VETERAN CZE Ondrej Prochazka	ROOKIE ESP Mattin Iñiguez	VETERAN FRA1 Damien Lacaze	VETERAN FRA2 Maxime Pinot	VETERAN FRA3 Tim Alongi	VETERAN FRA4 Tanguy Renaud-Goud	ROOKIE FRA5 Rémi Bourdelle	VETERAN GER1 Markus Anders	VETERAN GER2 Celine Lorenz	ROOKIE GER3 Philipp Haag	ROOKIE GER4 Christian Schugg	
VETERAN ITA1 Aaron Durogati	VETERAN ITA2 Tobias Grossrubatscher	VETERAN ITA3 Nicola Donini	ROOKIE ITA4 Davide Sassudelli	ROOKIE MEX Hugo Alvarez Chamoneau	ROOKIE NED Sebrand Warren	ROOKIE NOR Erlend Ukvitne	CHAMPION SUI1 Christian Maurer	VETERAN SUI2 Patrick von Känel	ROOKIE SUI3 Nicola Heiniger	ROOKIE SUI4 Lars Meerstetter	
VETERAN SVK Juraj Koreň	ROOKIE USA Jared Scheid	<h1>35 Athletes</h1>				1 CHAMPION 16 VETERANS 18 ROOKIES		17 Nations		01 FEMALE 34 MALE	The world's toughest adventure race

[More information on redbullxalps.com](https://www.redbullxalps.com)

Les athlètes de cette édition ont également été révélés en début d'année. On retrouve plusieurs noms bien connus, comme Chrigel Maurer, vainqueur des huit dernières éditions. Mais aussi Maxime Pinot, un sérieux concurrent pour Chrigel. Maxime vient de quitter son poste d'entraîneur du Pôle Espoir à Font-Romeu, ce qui devrait lui permettre de se consacrer pleinement aux X-Alps 2025.

Après l'abandon – avant même le départ – de Philipp Haag, annoncé début juin, le nombre de concurrents « vétérans » et « rookies » est désormais équilibré : 17 dans chaque catégorie.

Les athlètes devront franchir les trois via ferratas du parcours : Toblinger Knoten, Merano 2000 et le Mont Blanc.



Photo : Christian Lorenz / Red Bull Content Pool

Simon Oberrauner (AUT1) au finish 2023 à Zell am See

Photo : Christian Lorenz / Red Bull Content Pool



Cette année, la course ne compte que deux turn-points en France : le Mont Blanc et Les 2 Alpes, ce dernier étant une nouveauté pour cette édition.

L'arrivée reste inchangée par rapport à l'année dernière : le radeau sur le lac de Zell am See, en Autriche.

Photo : Adi Geisegger / Red Bull Content Pool



UNE SEULE FEMME!

Une seule femme sera au départ de la X-Alps cette année : Céline Lorenz, qui participera pour la seconde fois, équipée de sa Niviuk Klimber 3 P et de sa sellette Rocket P.

Sa première tentative, en 2023, ne s'était malheureusement pas déroulée comme elle l'espérait. Après avoir parcouru environ 500 kilomètres, elle avait dû abandonner en raison d'une blessure à la cheville et de douloureuses ampoules.

À l'occasion de l'édition 2023 de la X-Alps, nous avons publié une interview de cette athlète prometteuse : à relire ci-dessous.



Celine Lorenz en Autriche durant la X-alps 2023



A gauche l'Oudie N, à droite le nouvel Omni

X-ALPS 2025: NAVITER OMNI

Cette année, la X-Alps ne sera pas trackée par Flymaster, mais par Naviter. Tous les athlètes seront équipés d'un Omni. Nous le testons depuis longtemps déjà.

Par Stefan Ungemach

Quand Naviter a lancé il y a deux ans l'Oudie N, la série a été portée sur une toute nouvelle plateforme. Beaucoup de choses ont été bien faites : Android 9 a remplacé l'antique Windows CE, et grâce à sa disponibilité sur l'App Store, le logiciel pouvait être testé et même utilisé sur smartphone. L'écran a redéfini les standards de lisibilité, et l'ergonomie était exemplaire. Depuis sa sortie, le logiciel a bénéficié d'évolutions constantes : écrans multiples, assistant FAI, base d'obstacles, etc.

Début 2024, l'annonce de l'Omni a surpris : en résumé, un « Oudie N de poche » – moitié moins grand, moitié moins lourd, mais tout aussi puissant. L'écran (800x480 px) est aussi lumineux, le GPS prend en charge GLONASS, Galileo et Beidou. Les deux appareils communiquent en 4G (Micro-SIM), WiFi et BLE 4.0, avec puce FANET+ et antenne intégrée.

Recharge via USB-C OTG. L'écran tactile fonctionne avec des gants, mais un stylet est conseillé à cause de la petite taille. Dragonne de sécurité et boîtier robuste sont bien sûr inclus.

L'Omni ne pèse que 222 g et tient environ 13 h à pleine luminosité (1000 nits), 20 h en veille. Les capteurs sont excellents. Le calcul du vent est moyen (meilleur sur un XTracer maxx). L'acoustique indique bien les débuts et fins de montée. Les anciennes erreurs comme la détection „fin de vol“ en soaring face au vent fort ne se produisent plus. Les sons préconfigurés sont agréables et utilisent une modulation double intuitive.

Les excellentes cartes restent lisibles malgré l'écran réduit. De larges boutons permettent de changer le style ou d'activer des couches comme la thermique KK7, Skyways, OGN, radar de pluie, etc.





LIVE YOUR
ADVENTURE

THE SIR EDMUND SHARK IS SKYMAN'S MOST POWERFUL SINGLE SKIN

hybrid single skin with 20% double surface



SIR EDMUND SHARK

most powerful single skin for

Hike & Fly

thermalling

short cross-country flights

www.skyman.aero



Une représentation claire de l'espace aérien sur cette page

Le mode « Terrain » est adapté au vol et au Hike & Fly : les petits sentiers et sommets secondaires sont visibles, mais pas les pistes cyclables ni la hiérarchie routière – tant mieux. Le déplacement et le zoom de la carte sont fluides. Les décos et atterros sont visibles avec des symboles et cercles. Faiblesses : parfois l'altitude des sommets ne s'affiche pas, et en zoomant, certains lieux importants disparaissent au profit de villages secondaires.

Les espaces aériens sont bien visibles, même si une vue latérale manque toujours. Les alertes (y compris obstacles) s'affichent en haut de l'écran et décalent les infos. Les secteurs FAI se distinguent mal du fond de carte.

L'assistant thermique est une vraie réussite : comme sur Skytraxx, il prédit la trajectoire en spirale et visualise les bulles ascendantes. Autre point fort : l'affichage permanent de données météo en direct (avec abonnement SkySight ou TopMeteo), radar pluie inclus.

Les cibles FANET et OGN peuvent être renommées mais pas filtrées dans une liste d'amis. On peut suivre un pilote en le touchant sur la carte. Il n'y a pas de messagerie FANET intégrée.



MAESTRO 3

The next step



Un bon écran pour centrer les thermiques



Ici, les espaces aériens sont masqués

La navigation est bien pensée : d'abord les atterrissages, triés par distance, avec un code couleur d'accessibilité, puis les balises. On peut aussi cliquer directement sur la carte. Les routes et collections de balises se font idéalement sur SeeYou.Cloud, mais aussi directement sur l'appareil. Les fonctions compètes sont intégrées, y compris l'import de manches via QR code par la caméra intégrée dans l'appareil! Divers formats de compétitions Hike & Fly sont aussi pris en charge.

Grâce à la 4G, les vols sont envoyés immédiatement à l'atterrissage sur SeeYou.Cloud, et consultables sur PC ou mobile en 2D ou 3D. Petit bug persistant : en dessous de 50-100 m sol, le tracé 3D passe « sous terre ». Les mises à jour sont proposées automatiquement au démarrage, avec changelog. Espaces aériens et obstacles sont toujours mis à jour.

Le prix inclut un an d'abonnement SeeYou.Cloud (58 €/an ensuite). Non obligatoire pour le téléversement des vols, mais utile pour la planification, gestion des POI, carnet de vol, analyse. Même après expiration, beaucoup reste utilisable (mais non mis à jour). L'abonnement météo SkySight/TopMeteo est en option - leurs données s'affichent dans l'appareil et aident à la planification.

Prix: env. 790 €
<https://naviter.com/paragliding/>



SUR LES FESSES...

Atterrir sur les fesses, souvent considéré comme une erreur de débutant. Pourtant, de plus en plus de pilotes expérimentés se forcent — malgré les réflexes acquis qui nous en empêchent par fierté ou souci d'esthétique — à terminer avec un joli flair sur le protecteur.

C'est particulièrement pertinent pour les biplaceurs avec des passagers peu à l'aise. Cela permet d'éviter des entorses ou des foulures de chevilles ! Mais même pour les pilotes solo, dans certaines circonstances, cela peut être une alternative tout à fait valable à l'atterrissage sur les jambes.

Dans notre prochain numéro, nous détaillerons une technique sûre et présenterons les sellettes les mieux adaptées à cette approche.

En attendant, un appel à nos lecteurs : utilisez-vous cette technique ? Si oui, quand et comment ? Des anecdotes intéressantes ?

Faites-le-nous savoir :
contact@free.aero Merci !



Photo /Pilote : Sascha Burkhardt

EN C

ARTIK R 2

Classe sport *2 lignes*



Glacier



Quetzal



Neon

L'Artik R 2 est notre voile en 2 lignes la plus accessible de notre gamme. Elle vous donne l'accès à un niveau de performance très proche de celui des ailes de compétition. Cette aile est un concentré du savoir-faire Niviuk en matière de conception 2-lignes. Un niveau de performance sans égal et sans compromis sur le confort de vol.



Tailles

20 / 21 / 23 / 24 / 25 / 27



ARROW

Visez plus haut, *visez plus loin*



Une sellette profilée pour le pilote qui souhaite profiter pleinement de ses cross ou débiter en compétition. L'optimisation de l'aérodynamisme permet de limiter la traînée afin d'optimiser les performances. Un cocon confortable, stable, léger et durable qui vous permettra d'atteindre tous vos objectifs.

Tailles

S / M / L / XL



NIVIUK



EN BREVE
 Le célèbre salon de vol libre avec Festival à Kössen a eu lieu du 1er au 4 mai 2025.

- Les organisateurs ont eu plus de chance que ceux de Stubai en mars : 2 jours de météo de vol excellente, 1 jour acceptable. Seul le dimanche a été complètement annulé à cause de la pluie.
- Entre 700 et 900 pilotes étaient inscrits pour des vols d'essai lors des différents jours du Festival.
- Des briefings météo réguliers et des fermetures de sites de décollage en cas de vent inadéquat ont permis un déroulement relativement sans accidents.
- Les deux interventions d'hélicoptère jeudi concernaient des pilotes libres non déclarés ; vendredi, un pilote a fait un décrochage au décollage nord fermé.
- Une ouverture de secours s'est terminée par un sauvetage coûteux en hélicoptère, et un pilote du programme officiel d'acro a durement heurté le sol en spirale, mais s'en est sorti sans trop de blessures. Là aussi, le pilote avait ignoré les règles : pas de manœuvres sous 400 m AGL.
- Pour les fabricants, la venue en valait la peine : Les frais de stand allaient de 200 à 600 €, bien moins que les prix à Saint Hilaire, et les retours des exposants ont été bons à très bons.

Photo: Stefan Ungemach

KÖSSEN-NOUVEAUTÉS





Une ambiance sur la prairie verte comme à Saint-Hilaire il y a 30 ans

De nombreux grands fabricants n'étaient pas présents :

- Advance
- Skywalk (manque de personnel)
- Airdesign (manque de personnel)
- Gin

Certains des présents n'avaient aucune nouveauté notable depuis notre dernière édition (Stubaicup) :

- Nearbirds
- Independence/Skyman
- Kimfly
- BGD
- Kortel

Nouveautés annoncées mais pas présentées:

SWING

- Brave 5

U-TURN

- Passenger 3 désormais terminé en 41 m²

TRIPLE SEVEN

- Knight 3, encore en développement, construction semi-légère comme le Rook 4

WOODY VALLEY

- Naima, sellette de 5 kg avec 2 secours évoquée à Stubaï comme successeur de la GTO, encore en développement
- Wani light 3, devrait être présenté à Zillertal



NIVIUK

EN BREF

ARTIK R 2

- Désormais en production, peut être essayé en vol à Zillertal

ROCKET P

- Pour l'instant uniquement pour les athlètes X-Alps. Une version Rocket classique est en prototype (voir page suivante)



ANNONCÉ : ROCKET « CLASSIQUE »

- La Rocket P est construite pour les X-Alps, et à peine montrée pour la première fois, une version lourde de la Rocket P est déjà en cours de développement. Rocket (sans le "P"), première photo à droite.
- Les principales différences en détail ne sont pas encore toutes fixées, à part bien sûr le poids plus léger de la Rocket P. Même la longueur de la Rocket n'est pas encore définie. La sellette finale pourrait être bien plus courte que sur cette photo de prototype.
- La Rocket P est équipée d'un seul parachute de secours, tandis que la Rocket en a deux, également pour des raisons de poids.

Photo: Tim Rochas / Niviuk

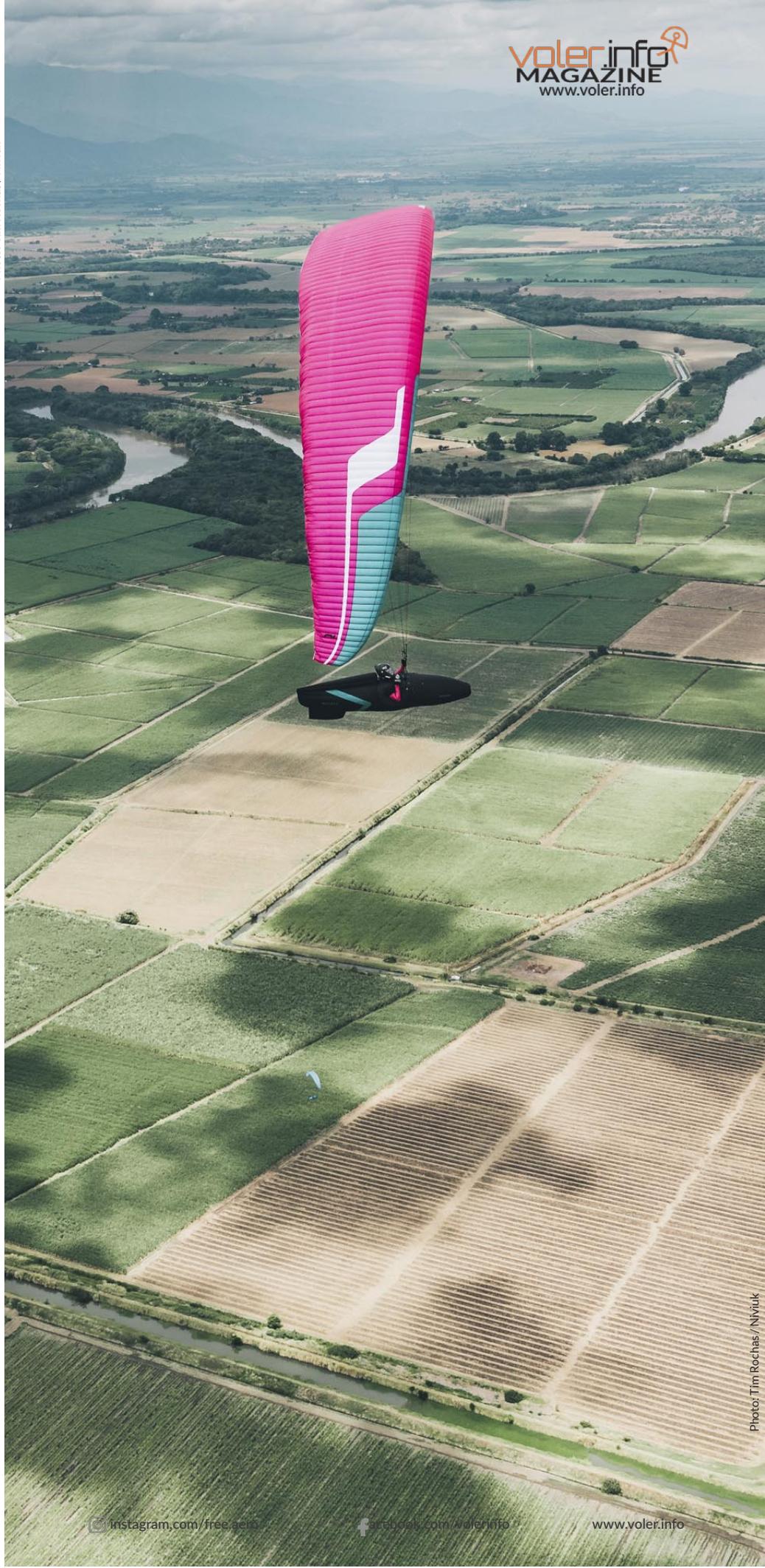


Photo: Tim Rochas / Niviuk



NEO

EN BREF

RACEUP (PROTO)

- Selle de compétition légère basée sur le StayUp
- Grande dérive avec de nombreuses cellules et structure intérieure complexe, tissu Ripstop triple couche, Dyneema en bas pour la robustesse. Entrées d'air des deux côtés, inserts précontraints en Nitinol interchangeables.

PUSHUP

- Maintenant disponible (à St-Hilaire, seul un prototype avait été présenté)



RACEUP (PROTO, DETAILS)

- Fermeture magnétique comme sur d'autres types de Submarine. Celle-ci ne va pas jusqu'à la fin du pod, car une partie du pod doit rester flexible, ce qui n'est pas possible avec des aimants
- Secours avant intégré et suspension aux épaules
- Doit recevoir un système Standup Rescue (comme le Suspender 2.0)
- Soutien dorsal plus élevé
- Boucles alpines
- Poids autour de 2 kg
- 2 grandes poches zippées extérieures



Passage pour les bras



Détails de la suspension

- Speedarms intégrés pour le pilote
- Partie centrale, qui sera reliée aux speedarms et au cockpit par 2 fermetures éclair, prévue pour améliorer davantage l'aérodynamisme
- Protecteur Koroyd 2.4 avec coins arrondis
- Poche prévue pour un Koroyd ProPack optionnel
- Passage d'eau pour poche à eau à l'intérieur de la sellette (aérodynamisme)
- Livré avec de nouvelles petites poulies Allen à cliquet,



La fermeture magnétique, mais elle ne va pas jusqu'à la fin



Le Cockpit



Détail de l'ouverture pour écoper l'air

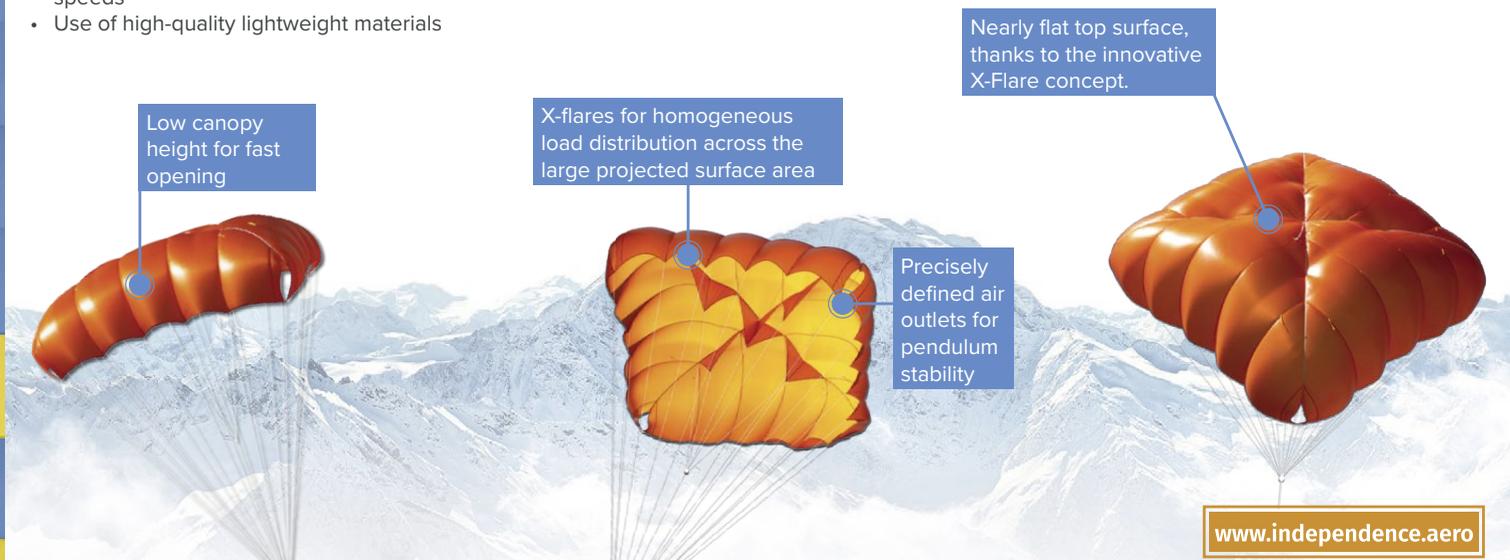


Passage du mousqueton à travers le cocon

Quick facts about the NG series:

- Available in 3 sizes, in both the NG and the NG Light version. Certified according to EN12491
- New, innovative X-Flare concept for high efficiency
- Excellent sink rates, each just over 5 m/s, equivalent to a jump from a height of about 1.3 m
- Very reliable opening and extremely good pendulum stability
- Intelligent, lightweight construction for fast openings, even at low speeds
- Use of high-quality lightweight materials

	Max load (kg)	Surface (m ²)	NG weight (kg)	NG light weight (kg)
NG 100 Series	100	25	1.45	1.18
NG 120 Seriea	120	29	1.6	1.3
NG 140 Seriea	140	33	1.85	1.49





NOVA

EN BREF

VORTEX

- Accessibilité EN/C à deux lignes, mais différente du Codex
- 65 cellules
- Allongement 6,1
- 3,5 kg en XS (70-95 kg)
- 4 tailles
- Préférable à voler dans la plage de poids supérieure
- Poignées réglables comme Xenon/Codex



LEVEL WINGS

EN BREF

FLAME 2

- Hybride Miniwing/Speedwing
- 7-19 m²
- Toutes les tailles avec trim de 10 cm
- Profil reflex





EN BREF

FUZE

- Le spécialiste du Miniwing Level Wings propose maintenant aussi un Parakite dans son programme

FUZE				
DONNEES TECHNIQUES				
MANUFACTURER : LEVEL WINGS				
TAILLE	12,5	15	17,5	20
CELLULES	51	51	51	51
SURFACE A PLAT [M²]	12,5	15	17,5	20
ENVERGURE A PLAT [M²]	8,20	9	9,70	10,40
ALLONGEMENT A PLAT	5,4	5,4	5,4	5,4
CERTIFICATION	/	/	/	/
POIDS DE L'AILE [KG]	3,10	3,44	3,90	4,28
Materiaux: Porcher Skytex 32, Skytex 32/STA 15				
() Planned				



Le Fuze en action sur la dune du Pyla : un terrain de jeu parfait pour les Parakites comme celui-ci. Photo : Levelwings



EN/LTF B

HIKO P

Evoluer avec légèreté



Flamingo



Citrik



Tekno

À partir de 2,99 kg

La Hiko P est une aile EN-B ultralégère : suffisamment polyvalente pour convenir à un large éventail de pilotes. Elle vous accompagnera dans la transition entre l'école de parapente et vos premiers vols de cross. Grâce à la combinaison de l'utilisation des matériaux les plus légers, du système de connexion IKS 1000 et d'une structure interne au poids optimisé, c'est aussi l'aile idéale pour le marche et vol. Elle offre un grand confort et d'excellentes performances, vous permettant de vous lancer dans de nouvelles aventures et d'améliorer vos compétences.



Tailles

20 / 22 / 24

26 / 28



Tailles
S / M / L



ARROW P

Repoussez vos limites

À partir de 1,61 kg

La sellette cocon la plus légère de sa catégorie, travaillée aérodynamiquement pour de meilleures performances. Pratique, facile à utiliser et compacte : emportez-la facilement dans toutes vos aventures. Optimisée dans tous ses aspects, la Arrow P est très stable et offre un confort et une ergonomie exceptionnels pour son poids. La Arrow P fait partie de la nouvelle génération de sellettes Niviuk cherchant à répondre aux besoins des pilotes qui souhaitent aller plus loin dans leur pratique.





OZONE

EN BREF

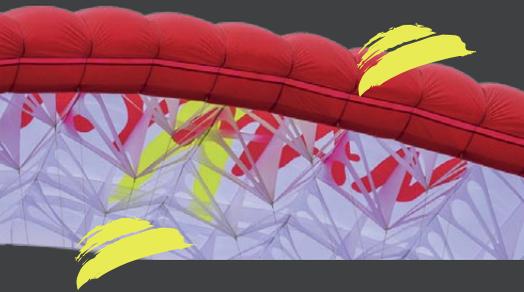
DELTA 5

- EN/C à deux lignes, plus simple que le Photon
- Winglets
- 6 tailles 60-130 kg
- 5,15 kg en MS (70-95 kg)
- 65 cellules
- Allongement 6,07
- Des démos étaient disponibles pour voler
- Version légère (« Alpina 5 » n'est pas encore définitivement le nom) pas avant 2026
- Jeu de suspentes de pliage environ 100 €, recommandé
- Entièrement à joncs rigide (reliés en croix au centre de l'aile)
- Cellules stabilisées au milieu par des bandes
- Poignées redesignées avec aimants Fid-Lock et — nouveauté chez Ozone — des émerillons
- Poignées réglables en hauteur
- Joncs pré-courbés peuvent être retirés des poches de bout et raccourcis en cas de rétrécissement du tissu (inévitables avec les années)
- Premier vol d'essai prévu début juin





LIVE YOUR
ADVENTURE



THE SIR EDMUND SHARK IS SKYMAN'S MOST POWERFUL SINGLE SKIN

hybrid single skin with 20% double surface



SIR EDMUND SHARK

most powerful single skin for

Hike & Fly

thermalling

short cross-country flights

www.skyman.aero

La poignée sur les éleveurs arrière peut être réglée en hauteur.

Photos: Stefan Ungemach



Les joncs pré-courbés peuvent, en cas de rétrécissement du tissu (inévitables avec les années), être retirés des poches d'extrémité et raccourcis.

Photo: Stefan Ungemach



[instagram.com/frees.aero](https://www.instagram.com/frees.aero)

[facebook.com/voler.info](https://www.facebook.com/voler.info)

www.voler.info

voler.info
MAGAZINE
www.voler.info



Bien visible :
l'élevateur
complet de cette
deux-lignes



Photo: Stefan Ungermach

XA
Beginner
EN A



X2C LT
Lightweight XC
2-LINER EN C



Bord d'attaque
bien tendu juste
avant le décollage



Photo: Stefan Ungermach

X2C
Sportclass XC
2-LINER EN C



GROUNDHANDLE
VEST: MARTINI



CUSTOMIZED FLYWEAR FOR SOPHISTICATED PILOTS



NO MORE
AIR DRAUGHT
AT THE NECK
WITH **HOODY
OVER HELMET**

CREATE
YOUR OWN
FABRIC MIX



WINTER-
VERSION



STREET-
VERSION

XC^{SLIP}
DORNHÖSCHEN
EASY FOR URINAL CONDOMS



Bandes typiques
entre intrado et
extrado



Les suspentes pour
provoquer des
fermetures doivent
être passées par le
petit trou jusqu'à la
boucle. Le jeu de
suspentes coûte
cependant 100 € en
supplément.

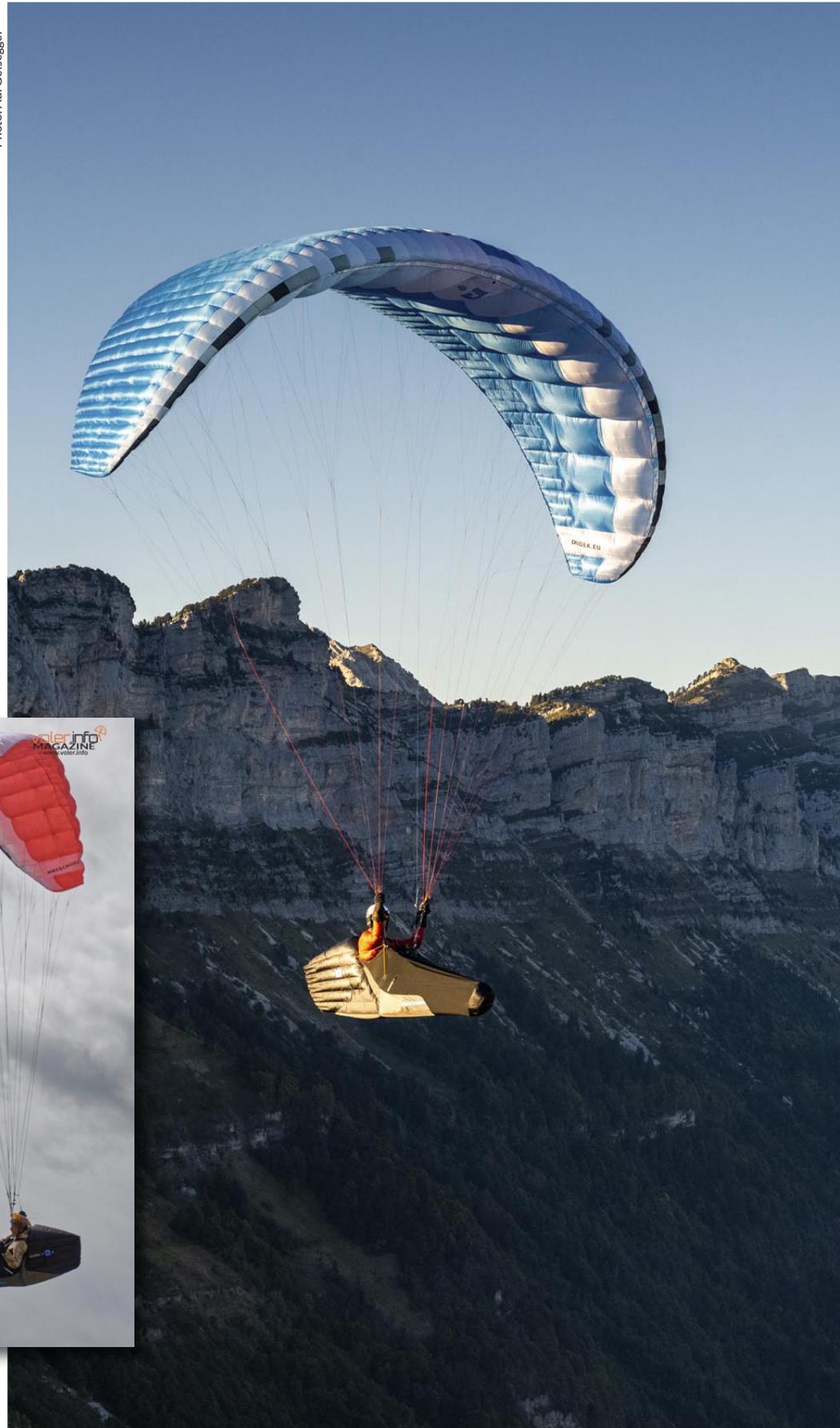


DUDEK

EN BREF

- Le parakite Touch aurait des caractéristiques intéressantes, mais nous n'avons pas encore pu le tester.
- Le Hike&Cruise, avec son design inhabituel (à droite), ne semble toujours pas avoir la diffusion qu'il mériterait (voir notre test détaillé ci-dessous).
- Il en va de même pour la sellette assise Techno 2023 (voir également notre test ci-dessous).

Photo: Adi Geisegger



PHI

EN BREF

MAESTRO 3

- Disponible
- Le Maestro 3 light devrait également arriver
- Un nouveau sélecteur de combinaisons de couleurs est disponible sur le site web (voir ci-dessous la version bêta)

Photo: Phi, Alex Höllwarth



MAESTRO 3 light COLOR SELECTOR

Top main
Top 1
Top 2

Bottom main
Bottom 1
Bottom 2

Le Maestro 3 en marche arrière propre. La Maestro 3 devrait être encore plus sûr que le Maestro 2. D'ailleurs, nous avons constaté que le point de décrochage était un peu plus rapide à atteindre que sur beaucoup d'autres modèles de cette classe EN B+. Photo : Alex Höllwarth/Phi



MAESTRO 3, MAESTRO 3 LIGHT

- Peu avant le bouclage du numéro, nous avons également reçu les données techniques, voir les tableaux sur cette page



MAESTRO 3 DONNÉES CONSTRUCTEUR				
CONSTRUCTEUR : PHI				
ANNÉE SORTIE	2025	2025	2025	2025
TAILLE	19	21	22	23
CELLULES	76	76	76	76
SURFACE À PLAT [M²]	21,75	24,12	25,29	26,4
ENVERGURE À PLAT [M]	11,08	11,67	11,95	12,21
ALLONGEMENT À PLAT	5,65	5,65	5,65	5,65
PTV [kg]	65-85	75-95	83-103	90-110
HOMOLOGATION	B	B	B	B
POIDS DE L'AILE [kg]	4,3	4,75	4,95	5,1

MAESTRO 3 LIGHT DONNÉES CONSTRUCTEUR							
CONSTRUCTEUR : PHI							
ANNÉE SORTIE	2025	2025	2025	2025	2025	2025	2025
TAILLE	17	18	19	21	22	23	24
CELLULES	76	76	76	76	76	76	76
SURFACE À PLAT [M²]	19,51	20,57	21,75	24,12	25,29	26,4	27,94
ENVERGURE À PLAT [M]	10,5	10,78	11,08	11,67	11,95	12,21	12,65
ALLONGEMENT À PLAT	5,65	5,65	5,65	5,65	5,65	5,65	5,65
PTV [kg]	55-75	60-80	65-85	75-85	83-103	90-110	100-120
HOMOLOGATION	B	B	B	B	B	B	B
POIDS DE L'AILE [kg]	2,9	3,05	3,2	3,45	3,55	3,7	3,85



La nouvelle Maestro 3 sera prête pour les tests début juin

La nouvelle gamme de sellette assise de Phi prend, au sens propre du terme, de belles formes.

Photos : Alex Höllwarth/Phi





SKY

EN BREF

APOLLO 3 LIGHT

- Copie de l'Apollo 3 avec matériaux légers (Skytex 31/27 au lieu de Dodko)
- < 4 kg en M
- Allongement 5,8
- 57 cellules
- 8 combinaisons de couleurs
- Poignées C reprises de Merlin (voir à droite. Plus tard également disponibles en kit de conversion pour d'autres ailes)

Photo: Stefan Ungemach



PÔLE D'EXPERTISE POUR VOS AILES



Révisions - Réparations - Ventes - Conseils
+33 (0)4 99 620 619 www.horizon-reparation.com

Poules de renvoi du système
d'accélérateur. Photos :
Stefan Ungemach



Détails des
renforts de bord
d'attaque avec les
joncs





Photo: Stefan Ungemach

SKYTRAXX

EN BREF

TWEETY

- Nouvelle édition avec IMU (calcul inertielle) moderne (100 Hz)
- Simple émetteur sonore sans BLE

FANET-FERNBEDIENUNG (OHNE FOTOS)

- 2 boutons programmables
- Prototypes présentés
- Basé sur FANET, sans adaptateur radio
- Pour tous les modèles à partir de 2.1 (3.0 FANET pas encore tout à fait certain)



Photo: Stefan Ungemach

SKYBEAN

EN BREF

SIMPLE

- Écran noir et blanc à fort contraste, mat, très résistant
- 4,2" / 400x300 px
- USB-C, emplacement SD
- Chiffres larges, aide au centrage de la trace de vol
- Fanet+ et BLE prévus
- Calcul du vent aussi pour le soaring



Photo: Stefan Ungemach



INFEXION

Evan Kruger sous sa X-One
26 sur son site local, au sud
des Pays-Bas

Par Arthur Burkhardt

photo: Evan Kruger

KITE-RISERS POUR TOUTES LES AILES CLASSIQUES?

Depuis plusieurs années, le parapentiste et kitesurfeur neerlandais Evan Kruger développe, sous sa marque Infexion, des kite-risers universels adaptables à tous types de voiles. Il transforme donc des ailes classiques plus ou moins en parakites.

Il a d'ailleurs été le premier à concevoir ce type d'élévateurs, puisqu'il volait déjà avec sa Niviuk Icepeak X-One équipée de kite-risers bien avant l'annonce officielle de la Moustache, présentée injustement comme la première aile du marché à intégrer ce système!

Ensuite, il a équipé d'autres modèles avec des "élévateurs kiterisers customisés", ce qui s'avérait parfois compliqué. Pour rendre ses élévateurs "parakite" facilement adaptable à quasiment tous les modèles de parapente, il intercale une barre. Selon le modèle d'aile, les points d'ancrage des suspentes sur la barre changent.

Le pilotage reste typique pour une aile parakite: pilotage de l'incidence dans la partie haute de la plage de vitesse, ajout d'un effet volet des freins (reliés au bord de fuite) dans les basses vitesses.

Voici les explications d'Evan:

photo: Evan Kruger



Evan Kruger sous sa X-One
22



«C'est trop compliqué de fabriquer des élévateurs pour chaque modèle d'aile individuellement, car il y a des configurations très différentes d'un modèle à l'autre. Sans parler du nombre de poulies que certains systèmes nécessiteraient pour un pilotage actif.

Alors j'ai conçu une barre unique qui remplace tous ces rapports de poulies, ce qui permet d'adapter mes élévateurs à pratiquement n'importe quelle aile disponible.

Je n'en ai pas encore trouvé une sur laquelle ça ne fonctionne pas. C'est plutôt que certaines mini-ailes anciennes ou à faible allongement ne profitent pas vraiment des élévateurs kite, car la plage de puissance/vitesse utilisable est trop limitée.

Certaines ailes sont aussi trop instables à pleine vitesse pour utiliser toute la plage de vitesse en sécurité.

Mais n'importe quelle aile moderne qui reste stable sur une large plage de vitesse est un vrai plaisir à faire voler avec des kiterisers.

Je pense même que c'est une méthode plus sûre pour le soaring, car on peut réagir plus rapidement aux changements de vent et décoller par vent fort tout en gardant la possibilité de dépower l'aile pendant le gonflage. Ça évite de se faire traîner ou de partir en arrière en attendant de trouver et d'engager l'accélérateur avec les pieds ou d'ajuster les trims, ce qui prend de précieuses secondes – alors qu'il suffit de lever les mains. Tant que tu gardes les mains levées, c'est équivalent à voler avec l'accélérateur complètement enfoncé – il n'y a donc pas de vraie différence par rapport à des élévateurs standard.

Evidemment, tu perds la sécurité passive qui ramène automatiquement les élévateurs en position neutre si tu relâches les freins.

Je ne recommande donc pas de les utiliser en dehors de conditions de soaring laminaires.»

Cette démarche paraît intéressante, l'argumentation pertinente: déplacer l'accélérateur du pied aux freins...

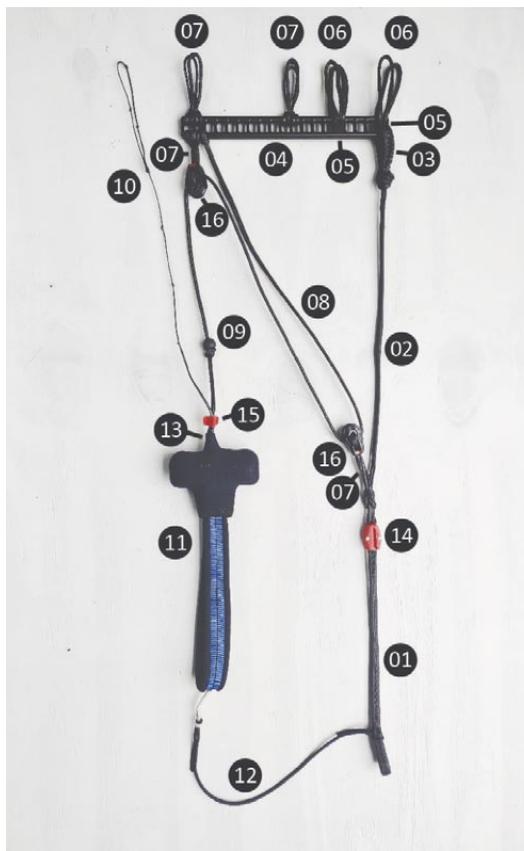
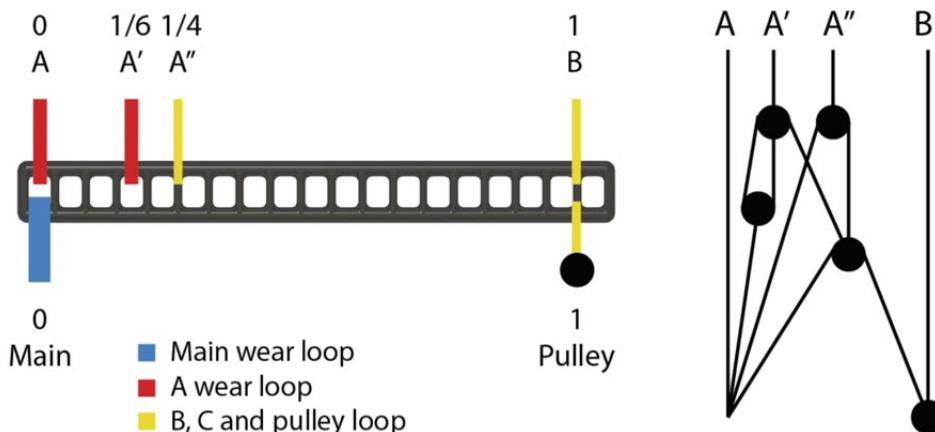
Mais il faut néanmoins être conscient que toute modification d'une aile annule son homologation et n'est certainement pas encouragée par les constructeurs...

En plus, aux ailes classiques, il manque le profil reflex de la plupart des parakites, qui rend ces ailes spécifiques plus stables contre les fermetures que les parapentes classiques. Et comme ce système incitera inévitablement de voler plus souvent bras hauts (= accéléré à fond), la limitation aux bons pilotes, et en conditions laminaires de soaring, nous semble judicieuse...

<https://www.infexion.eu/>

Sur le site d'Infexion, un schéma illustre comment régler ses élévateurs en fonction de sa voile, comme ici pour une X-One.

Niviuk Icepeak X-One



Universal kite riser part list

- 01 - Main line bottom
- 02 - Main line top
- 03 - Main line wear loop
- 04 - Kite riser bar
- 05 - Kite riser bar inserts
- 06 - A-line wear loop
- 07 - B, C and pulley loop
- 08 - Running pulley line
- 09 - Speed limit stopper
- 10 - Brake line adjuster
- 11 - Acro handle
- 12 - Acro handle bungee
- 13 - Acro handle position line
- 14 - Cruise control lock - female
- 15 - Cruise control lock male
- 16 - Ronstan orbit 20 pulley



*the dream-
catcher!*
NYRA RS

EN/LTF MID B | RAST | AR: 5.4 | Cellules: 51 | à partir de 3,7 kg **D-LITE**

Repousser les limites pour découvrir quelque chose de nouveau –c'est le rêve de tout pilote de parapente. Le NYRA RS transforme ces rêves en réalité. Êtes-vous prêt ?

Que vous planifiez vos premiers longs vols de cross, que vous vous lanciez dans une aventure palpitante de marche & vol, ou que vous exploriez de nouvelles destinations avec votre aile, le NYRA RS, léger et polyvalent, issu de notre série D-LITE, est votre compagnon idéal.

Le NYRA RS offre aux pilotes intermédiaires ambitieux et aux passionnés du vol loisir de nombreuses possibilités. Il combine excellente performance et confort de vol exceptionnel. Grâce à la technologie RAST, il reste prévisible et facile à contrôler, même dans des conditions exigeantes. Cela fait du NYRA RS le choix idéal pour les débutants souhaitant se lancer dans le cross-country, vivre des aventures inoubliables en marche & vol, ou profiter pleinement de voyages en parapente.

RAST
Rock solid flight
by SWING

En savoir plus: www.swing.de



SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH • GERMANY
+49 (0)8141 32 77 888 • INFO@SWING.DE • SWING.DE

📱 Connect with us: [#SWINGParagliders](https://www.instagram.com/SWINGParagliders)

SPEEDFLYING SUR LE GRAND ÉCRAN

Le dernier Mission Impossible est en salle, avec l'infatigable Tom Cruise et ses exploits aériens. Pour rappel, l'acteur de 62 ans réalise lui-même toutes ses cascades.

En 2023, pour l'avant-dernier épisode, il s'était même initié au speedflying – avec un certain talent...

*Par Valentin Burkhardt
Images: Paramount Pictures*

Selon nos informations, Tom Cruise est resté adepte du Speedflying après le tournage



Un spot magnifique dans le Lake District, au nord-ouest de l'Angleterre. C'est là qu'Ozone produit de nombreuses images de ses produits – dont certaines voiles utilisées pour le film.



Pour le Mission Impossible de 2023, l'acteur américain s'était entraîné plusieurs années au speedfly. Il qualifie le speedfly de sport « très beau et délicat », tandis que l'équipe de production, plus anxieuse, le décrit comme « le sport le plus dangereux du monde ».

Cette équipe de production a d'ailleurs dû trouver des solutions pour filmer en haute qualité l'acteur enchaînant tonneaux et passages rasants. Hors de question, pour des raisons de sécurité et de perspective, de filmer depuis un drone ou directement depuis l'hélicoptère. Il a donc été décidé de faire suivre Tom Cruise par un autre pilote, sous une seconde mini-voile, équipé d'un système à deux caméras opérées à distance depuis l'hélicoptère.

Domage seulement que, dans le film final, on ne voie que très peu des belles manœuvres que Tom Cruise exécute dans le making-of ci-dessous...

Un behind the scenes intéressant... En anglais, mais avec des images très parlantes.



Concepteur, Rédacteur en chef, webmaster, pilote test : Sascha Burkhardt

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

Pilotes Tests : Philippe Lami, Pascal Kreyder, Estéban Bourroufiès

Conception graphique : Sascha Burkhardt

Programmation IOS : Hartwig Wiesmann, Skywind

Programmation Android : Stéphane Nicole www.ppgps.info

Logo des Indalo: Michael Sucker indalo@web.de

Magazine [voler.info](http://www.voler.info)

Mentions légales :

Editeur et Directeur de la publication

Sascha Burkhardt

D-79112 Freiburg

contact@voler.info

L'ensemble des contenus (photos, textes, vidéos...) de [voler.info](http://www.voler.info) et de [free.aero](http://www.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.

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

