

voler.info



LE MAGAZINE NUMÉRIQUE DU PARAPENTE ET DU PARAMOTEUR.



#1-2026

Photo: Tim Rochas / Nivulix Paragliders



Tim Rochas de Niviuk a photographié cette Jester à Mâcher, Lanzarote, Canaries

Mancha Blanca, Lanzarote, Canaries. Des paysages extraordinaires sur ce bout d'Europe dans l'Atlantique, bien que géographiquement situé en Afrique. Les volcans ont formé ces paysages fortement contrastés. En bas, la culture de la vigne unique à La Geria : les vigneron creusent des trous de trois à cinq mètres de profondeur afin d'atteindre la terre fertile sous la couche de cendres noires. Des murets protègent chaque plant des vents souvent violents.

Photo: Tim Rochas / Niviuk Paragliders



Photo: Tim Rochas / Niviuk Paragliders

#shot

**El Chicho, un tout autre
paysage sur la même île
de Lanzarote.
Photo : Tim Rochas /
Niviuk Paragliders**

#sommaire

- 1 COVER
- 2 #SHOTS LANZAROTE
- 3 #SOMMAIRE
- 5 #SHOT ATLANTIC
- 5 AD PARAGLIDING MAP
- 6 AD #INDEPENDENCE PIONEER 4
- 7 XC-SUPER-STATS
- 7 AD XCCONTEST
- 8 #RECORD TANDEM KENYA
- 10 #VIDEO TANDEM KENYA
- 11 AD NIVIUK ARROW P2
- 12 #RECORD SOLO KENYA
- 14 VIDEO KENYA RECORDS SOLO
- 14 AD PHI MAESTRO 3
- 15 AD NIVIUK KOYOT 6
- 16 #XCTRACER THERMAL HOTSPOTS
- 20 #PRÉVOL, ATTENTION (VIDEO)
- 20 AD STODEUS BIPLINK
- 21 AD SKYMAN SHARK
- 21 SYRIDE V3->V4
- 22 AD PHI MAESTRO 3 LIGHT
- 22 CIVL: RETOUR BALLAST MAXI
- 23 ADVANCE ELEVATE PARAMOTEUR
- 24 #APCO ZIP WINGLETS
- 25 AD U-TURN PASSENGER 3, RAZOR-
BLADE
- 26 VIDEO SKYWALK MINT VS PARAKITE
BANDIT
- 26 AD MAC PARA VERVE
- 27 #LEVEL WINGS EN B+ FALCON
- 28 VIDEO: LOAD-TESTS
- 29 VIDEO: LOAD TESTS PARAPENTE
- 30 NEWS PHI BEAT 2 LIGHT NITINOL
TECHNOLOGIE
- 31 X-PYR 2026
- 31 VIDEO: X-PYR 2024
- 32 AD NIVIUK KOYOT 6P
- 33 #SKYMAN CROSSALPS 3 EN C 3-
LINER
- 35 PARAPENTE POUR PERSONNES
#SOURDES
- 36 AD SKYMAN SIR EDMUND SHARK
- 37 #RETROUVER SON PARAPENTE
VOLÉ
- 39 #AD APCO LIGHTNING
- 40 #TEST NIVIUK ARTIK 7P
- 44 OURS



#shots

Une Kode 2P au-dessus
des ruelles de Tenesar,
village isolé sur la côte
nord-ouest de
Lanzarote...
Photo : Tim Rochas /
Niviuk



#shots



Et bien sûr, l'Atlantique
omniprésent autour de
l'île de Lanzarote...
Photo : Tim Rochas /
Niviuk Paragliders

#shot



Paragliding Map – Application et site web n°1

3 mois GRATUITS

Entrez ce lien dans votre navigateur: [paraglidingmap.com / redeem / R4A8F7X](https://paraglidingmap.com/redeem/R4A8F7X)

Trouvez des décollages officiels sur une carte. Dans le monde entier !

Des webcams montrent quand les pilotes volent !

Prévisions pour chaque site !

Animation du vent à différentes altitudes !

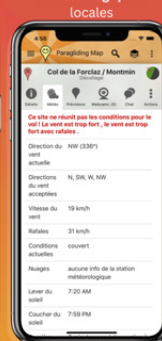
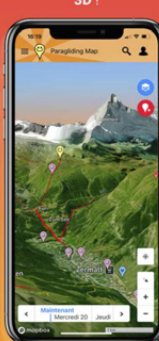
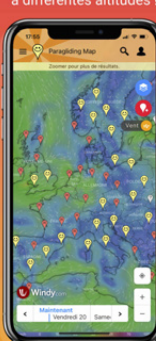
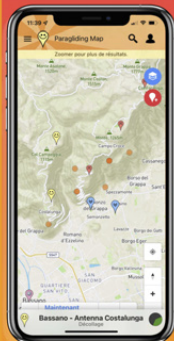
Les photos vous donnent une bonne impression !

Vue 3D !

Les descriptions sont traduites en français !

Des stations météorologiques locales

Recherche par direction u vent, distance, classement par étoiles et plus encore !



Pioneer 4

HIGH-LEVEL A AVEC UPGRADE B

Le Pioneer 4 représente le segment High-Level EN A : beaucoup de performance, des réserves de sécurité généreuses et un pilotage précis et équilibré.

La particularité :

Avec le Speed Limiter, qui se monte ou se démonte en quelques gestes, on peut adapter la course de l'accélérateur.

Avec le Speed Limiter, la configuration reste clairement orientée EN/LTF A.

Sans le Speed Limiter, le Pioneer 4 déploie en vol accéléré nettement plus de vitesse et de dynamisme – et se positionne comme intermédiaire de base en EN/LTF B.

Ainsi, le Pioneer 4 réunit deux configurations en une seule voile:

- Configuration A pour les débuts sécurisants et un ressenti de vol très confortable
- Configuration B pour plus de performance, lorsque le pilote est prêt pour l'étape suivante.

**PIONEER 4.
VOLER EN A.
PUIS MONTER EN B.**

www.independence.aero



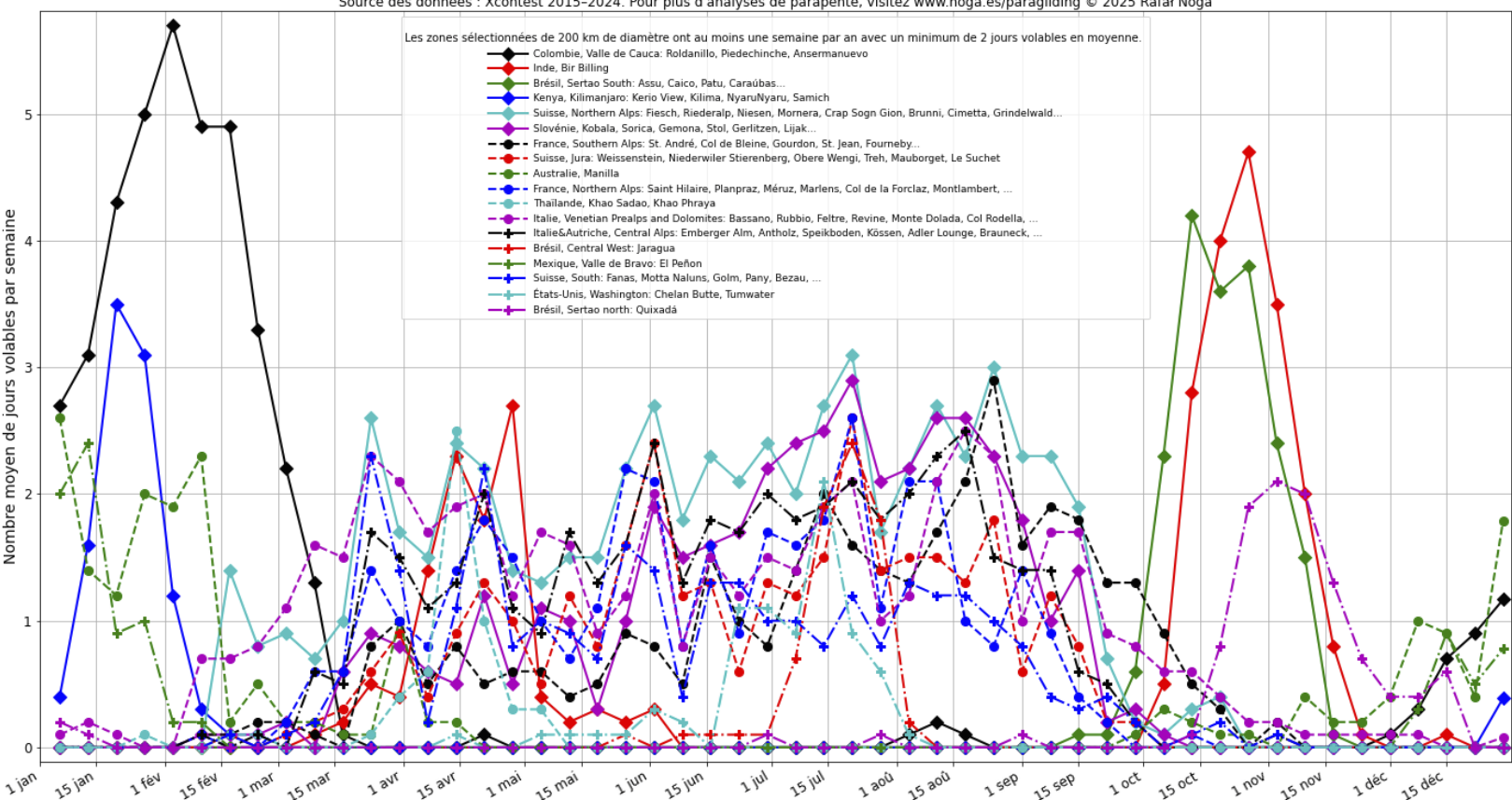
Photo: Stefan Kurrle




independence
paragliding

Où trouve-t-on la météo de parapente XC la plus fiable ? Les jours volables XC sont définis comme des jours avec au moins 3 vols XC, chacun dépassant 100 points et enregistrés dans une zone de 200 km de diamètre. Les moyennes sont calculées sur 10 ans.

Source des données : Xcontest 2015-2024. Pour plus d'analyses de parapente, visitez www.noga.es/paragliding © 2025 Rafal Noga



XC-Super-Stats...

Des statistiques très intéressantes sur la base des données du site XContest depuis dix ans sont réunies par Dr Rafal Noga sur son site www.noga.es/paragliding.

On y trouve des diagrammes permettant de voir d'un coup d'œil d'où partent les cross les plus longs, à quelle époque de l'année...

Cela ne permet pas seulement de planifier les saisons été et hiver à venir, mais aussi de comprendre comment et où se chassent les kilomètres.

L'auteur est un spécialiste de l'analyse de données, de la modélisation, des simulations, des systèmes de contrôle et de l'optimisation de trajectoires pour les systèmes basés sur des ailes de parapente. Il a précédemment travaillé chez SkySails sur les technologies d'énergie éolienne aéroportée (production d'énergie à l'aide de systèmes à ailes de parapente ou de cerfs-volants).

On peut lui faire sans doute confiance pour avoir consciencieusement résumé les données selon des critères comme pays, décollages, météo... Il faut attentivement lire les légendes pour bien comprendre.



World of XC paragliding



#records kenya : tandem

En janvier/février, le pilote français Titi Macquet et sa femme Blandine se sont mis à la chasse aux records au Kenya.

Avec succès : après un premier vol très réussi le 29.01, le 31 janvier ce tandem a réalisé, entre autres, 2 records du monde et un record de site :

250 km biplace aller-retour en vol déclaré au préalable,
252 km en distance libre.

La vitesse moyenne était de 31,36 km/h.

Titi explique : "La topographie aide sur la première partie, tôt le matin, qui se fait sur une centaine de kilomètres où c'est uniquement en appui dynamique en cheminement car du vent est déjà présent à partir de 7h pour les meilleures journées. C'est après le km 100 que tout se complique car l'appui dynamique est fini et ça devient de la montagne où un vent d'est, aux meilleurs moments, nous fait dériver comme il faut en amont du relief.

Mais la tendance normale du vent météo est plutôt nord-est. Cela veut dire que tout le vol en direction du Nord se fait légèrement contré.

Matériel utilisé :

Biplace Ozone Swiftmax 2 41 (Il est EN B contrairement au Swiftmax 1 (EN C), mais il reste réservé à une utilisation cross. En travail quotidien, il est un peu moins adapté.)

Sellette pilote prototype Ozone Zig Zag avec une dérive ajoutée par Titi. Sellette passagère Ozone Forza 2 Les écarteurs proviennent d'un tandem paramoteur, l'écart de 50 cm permet à la passagère de s'adosser bien en arrière. Elle est accrochée très bas, afin de garantir une bonne vision au pilote. Instruments: 2 Stodeus UltraBip (FAI-CIVL conforme), VectorVario, XTrack

A droite : Comité d'accueil pour Titi Macquet et son épouse Blandine.



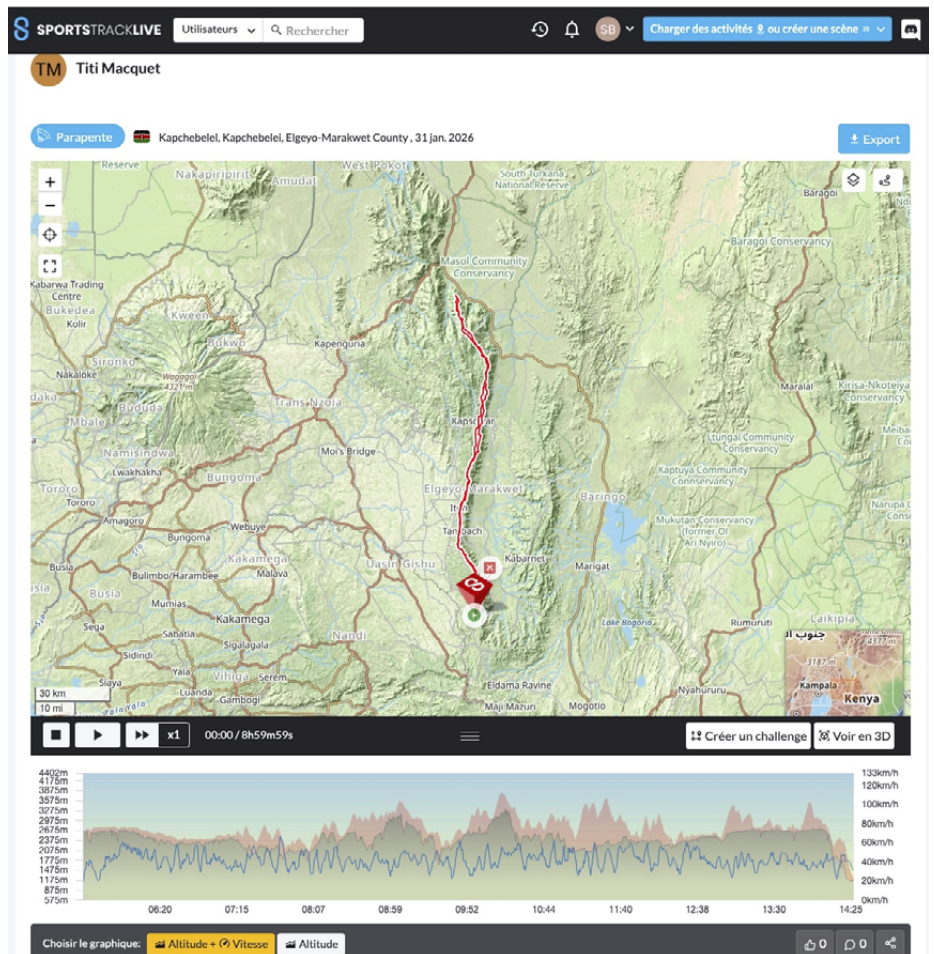


Les vols sont enregistrés sur le site de XContest (en bas) et sur SportTrackLive.

Nous en avons parlé à plusieurs reprises : l'instrument Vectorvario enregistre et transmet, en plus d'un IGC classique, les vents subis lors du trajet.

Les thermiques et les plafonds sont généreux. Certains font des plafonds à 4600 m mais cela ne sert à rien si le but est de voler vite.

Le retour par contre se fait plus facilement car nous sommes poussés. Il faut voler vite si on veut poser à l'atterrissage principal situé sur le plateau à 2400 m, car les fins de journée sont souvent vers 17 h. Sinon il faudra poser en bas à 1000 m et faire au minimum une bonne heure et demi de trajet pour pouvoir rentrer."



#record



Une courte vidéo montrant un décollage et une partie du vol de ce tandem peu typique.

Le carénage du pilote et de la passagère sera à parfaire avec une possibilité d'allonger les jambes du pilote.

Plus d'infos:

https://www.instagram.com/titi_macquet_para_gliding_pilot/
<https://www.facebook.com/titi.macquet.paraglider.pilot>



Plus aboutie, *toujours aussi confortable et légère*





À partir de 1,76 kg

La nouvelle sellette Arrow P 2 propose une version améliorée de la version précédente emblématique, tout en conservant le confort qui la caractérise. Cette sellette ultralégère avec cocon et carénage présentant un design aérodynamique est désormais plus résistante et plus pratique.

Des améliorations clés en matière de sécurité, de design et de durabilité ont été apportées pour vous permettre d'aller encore plus loin. Conçue pour offrir des performances maximales à chaque vol et garantir les meilleures prestations.

 HIKE & FLY

 FOAM PROTECTION

 CROSS-COUNTRY

 INFLATABLE PROTECTION



ARROW P 2



#records kenya : solo

Probablement le plus long vol effectué au Kenya et même le plus grand triangle du continent africain : le 3 février 2026, le Tchèque Ondrej Prochazka a bouclé 340 km sous sa Phi Scala 2, assis dans son sous-marin Ascendant Zian XAlps (dérive courte).

Ondrej a utilisé cette EN C (haut de fourchette EN C) en version classique, alors qu'auparavant, il volait plutôt sous la version light qu'il avait utilisée lors des XAlps aussi.

La raison pour ce changement était le souhait de faire resuspenter la machine XAlps.

La différence entre la version light et la classique est minime (en dehors du poids), la classique est équipée de joncs plus longs ce qui peut légèrement augmenter la performance.

Au niveau géométrie, il n'y a que pour la taille 20 une légère différence supplémentaire (freins, voûte) : cette taille n'existait initialement pas en "light", elle a été rajoutée plus tard à la gamme et ainsi bénéficié d'améliorations supplémentaires avant l'homologation.





Le tracé de Ondrej sur XContest.

Le Kenya est une région très prisée pour les records de début d'année.

Bien que les premières kilomètres le long du relief semblent relativement faciles, les grandes distances demandent toujours de bons placements.

Malheureusement, le Kenya était aussi le pays où s'est déroulé le premier accident mortel reporté par la FFVL de l'année. Le 20 janvier 2026, une Française de 49 ans a perdu le contrôle de sa Photon (EN C) en l'air.

XContest
Cross Country

XContest 2026

World XContest NATIONAL XContests XTrack Airspace Paramotors

World XContest > Flights > Flight detail

Flight detail Ondrej Prochazka - 3.2.2026 - 340.70 km

pilot: Ondrej Prochazka (andrewlu) CZ
 date: 03.02.2026 07:21 surcvesao
 launch: Kilima KE
 route: 340.70 km 476.98 p.
 glider: PH II Scala 2
 airtime: 9:40 h 35.34 km/h

IGC file Google Earth

Desc Photo Flight Route Start Land

After two rest days I thought I will be rested for flying... but the first hours I didn't feel so good, not in the flow and concentration stuck on other things. I was thinking to land as also the conditions were strange. Around 9:30 10am particularly windy and blue. Then I overcame the dullness and between 10:30 and 11:30 felt like switchy in race mode. Managed to catch up with Lukasz. The day was not super good but as the lower section was working good line was available without thermalling much. Still flying closer than the other best days, on the other hand we took of earlier. Plus more wind than on the last 333 day. That confirmed the decision to turn early like always! 13:00 was my strict deadline to go home:) imagine dirt road motorcycle going home for 3 hours. A horror. Around 1:2pm the day started to look good finally... good clouds and better thermals. Wind dropped considerably. But at 3pm clouds grew back.

3342 m 3149 m 1666 m AGL 1676 m GND -3.5 m/s 56 km/h 13.01.05+03.00

I like this flight = [32 users like]

Air Buddies :

1	03.02.26 07:20	Lukasz Brach	KE	330.54 km	32.86
2	03.02.26 07:22	Manuel Waldbauer	KE	302.74 km	28.06
3	03.02.26 07:44	Pavel Wilk	KE	305.86 km	33.06



PHI-AIR.COM

MAESTRO 3

The next step



Ondrej nous fait revivre son vol avec cette courte vidéo sympathique.

KOYOT 6

⏻ ENTRY-LEVEL



Conçue *pour apprendre*

Découvrez l'univers passionnant du parapente avec la Koyot 6, qui s'inscrit dans la continuité de notre aile école : encore plus stable et accessible.

Si vous savez que la passion du vol fait partie de votre nature et que vous souhaitez continuer à progresser en tant que pilote, cette aile est faite pour vous. Elle sera votre compagne la plus fidèle pour vivre d'incroyables aventures dans le ciel. Apprenez à voler de manière sûre, simple et complète.

La Koyot 6 est le meilleur outil pour la progression des élèves. Elle convient aussi bien pour de l'initiation que pour de la progression.

Tailles

20 / 22 / 24 / 26 / 28 / 30



Pitaya

Guava

Mispel

Blueberry



PIVIUK

#instruments



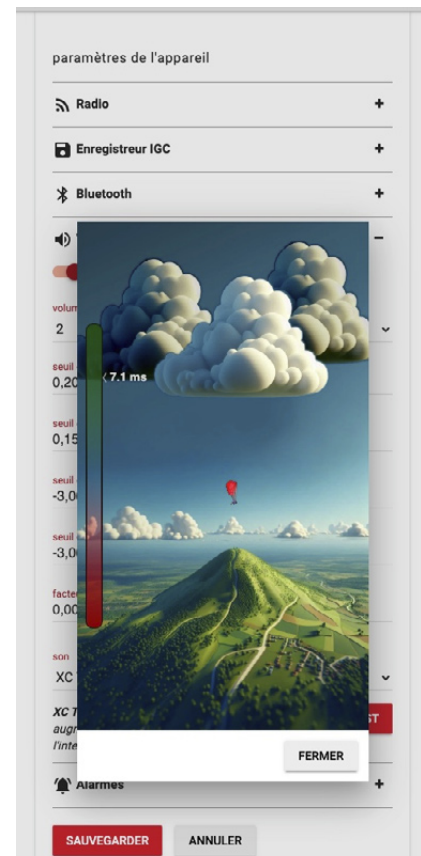
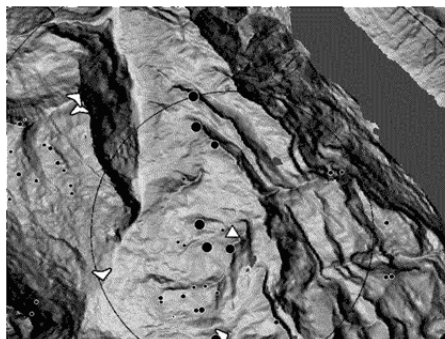
#XCTracer max III: améliorations notables

Le XCTracer Max III, un des instruments les plus compacts par rapport à ses capacités, a gagné d'autres fonctions avec les dernières mises à jour.

Dorénavant, il télécharge une base de données des thermiques des alentours, extrapolés des données XC de la région, au même jour de la saison et à la même heure. (Les points noirs de taille variable en fonction de la puissance des ascendances dans la capture d'écran en haut à droite)

C'est une grande aide pour trouver la prochaine ascendance, surtout dans des régions que le pilote découvre pour la première fois.

Les mises à jour se font dorénavant très facilement via le site web (webapp) de XCTracer. C'est au même endroit que l'on peut également choisir les espaces aériens à télécharger sur l'instrument. Il est également possible de changer les réglages du XCTracer et de tester les réglages des sons.



#instruments

Autre nouveauté importante : l'instrument rapporte également les émissions des stations météo FANET (direction et force du vent reporté sur l'écran, voir capture d'écran à droite) en plus des positions et distances des autres pilotes FANET ainsi que ADS-L .

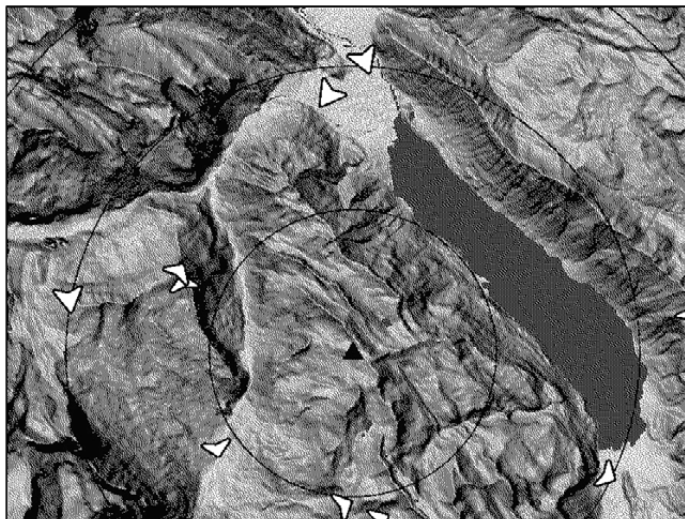
Le XCTracer Max III propose, avec sa nouvelle mise à jour logicielle, sans surcoût, la fonction ADS-L. Il s'agit d'une version légère et européenne de l'ADS-B utilisé par l'aviation commerciale. Il est porté par la réglementation européenne EASA (règlement délégué U-Space) et vise à intégrer tous les aéronefs dans une image de trafic commune – drones inclus.

À terme, il remplacera le FLARM (système propriétaire suisse) et le système FANET (système spécialement conçu pour le vol libre, y compris les stations météo, par le constructeur de varios allemand Skytraxx).

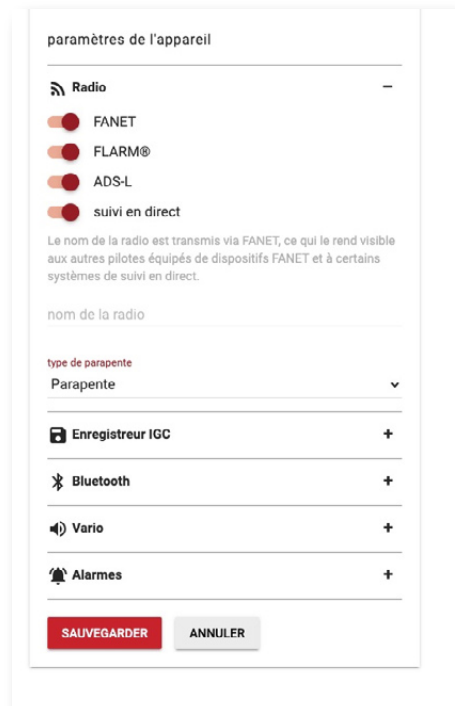
Le système FANET s'est surtout fait connaître pour ses capacités en vol collaboratif : les pilotes peuvent se voir mutuellement sur leurs écrans, souvent avec indication de leur altitude. (capture d'écran à droite)

L'ADS-L offre la même possibilité, mais il faudra attendre que les autres varios soient tous compatibles.

En bas à droite, affichage classique des espaces aériens sur le XCTracer Max III.



① Georges 3001m ② Roger 3050m



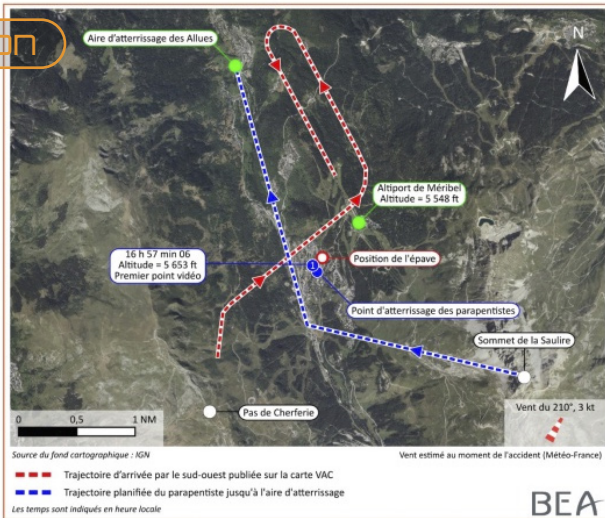


Figure 1 : trajectoires de vol estimées du parapente et du F-BAYP

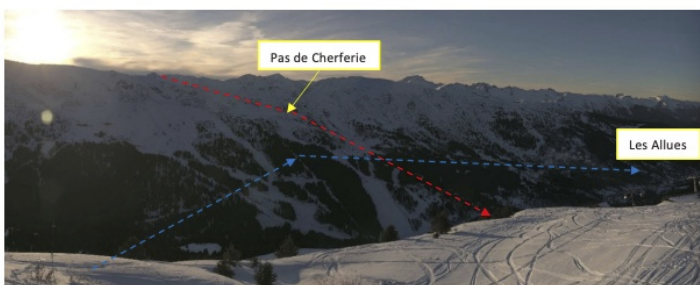


Figure 2 : image du 21 janvier à 16 h 45 extraite de la webcam située sur le versant de la Saulire

BEA
BUREAU D'ENQUÊTES ET D'ANALYSES
www.bea.aero

RAPPORT D'ENQUÊTE DE SECURITE

Accident du PIPER PA18
immatriculé F-BAYP avec un parapente
le mardi 21 janvier 2025
aux Allues (73)

Heure	Vers 17 h ¹
Exploitant	Avion : privé Parapente : société A.Parapente
Nature du vol	Avion : vol local Parapente : vol commercial
Personnes à bord	Avion : pilote et un passager Parapente : pilote et un passager
Conséquences et dommages	Avion : pilote et passager décédés, avion détruit Parapente : pilote et passager indemnes

Collision avec un parapente lors de l'approche vers un altiport, perte de contrôle, collision avec une habitation

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages et de la vidéo extraite de la webcam du pilote du parapente.

Le pilote de l'avion, accompagné d'un passager, effectue un vol local depuis l'altiport de Méribel Robert Merlot (73). Au retour, il survole le village de Méribel et se dirige vers la verticale de l'altiport prévue à 6 500 ft². Le pilote du parapente décolle du sommet de la Saulire (Alt. 8 800 ft), pour un vol en tandem. Il indique qu'il s'écarte ensuite du relief, survole le front de neige de la station de ski de Méribel puis se dirige vers le village des Allues (Alt. 3 600 ft), au nord, pour atterrir sur l'aire d'atterrissage officiellement référencée³ pour le vol libre. Le parapente se situe à environ un kilomètre de l'altiport lorsque le pilote et son passager indiquent qu'ils aperçoivent l'avion arrivant vers eux dans le secteur avant gauche, à une distance qu'ils estiment à environ cinquante mètres, à la même altitude. Le pilote du parapente commence aussitôt une manœuvre d'évitement, au cours de laquelle la voile entre en collision avec l'avion. Des témoins voient l'avion tomber vers le sol avec une forte assiette à piquer. L'avion entre en collision avec un chalet inoccupé. Le pilote du parapente ouvre son parachute de secours puis atterrit dans un arbre.

¹ Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale
² Le glossaire des abréviations et siges fréquemment utilisés par le BEA est disponible sur son [site internet](http://bea.aero).
³ Aire d'atterrissage définie par arrêté municipal 374/2022 de la Mairie des Allues réglementant l'activité de vol libre sur le territoire de la commune.

REPUBLIQUE FRANÇAISE
mars 2026
BEA025-0023

#collision mortelle

Le 21 janvier 2025, une collision mortelle a eu lieu entre un avion Piper et un parapente biplace, chacun avec deux personnes à bord. L'avion voulait se poser sur l'altiport de Méribel et il a croisé la trajectoire du biplace qui, pour son dernier vol de la journée, traversait cet axe. Le parapente avait le droit de traverser cette zone. Probablement à cause de la position du soleil, l'avion n'a pas vu le parapente. Après la collision, l'avion s'est écrasé, causant le décès des deux occupants; l'équipage du biplace parapente est descendu sous parachute de secours et est resté indemne. En mars 2026, le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses français (BEA) a livré les conclusions de son enquête. Il est, entre autres, clairement indiqué qu'il manquait des échanges réguliers entre l'altiport et les sociétés effectuant les vols biplaces en parapente, qui auraient pu mettre en place des mesures de prévention adaptées. Il indique aussi :

"Bien que la réglementation ne l'impose pas, certains aéroclubs, exploitants ou pilotes prennent l'initiative d'utiliser un système de détection et d'avertissement de proximité d'autres aéronefs, autrement appelé

système de visibilité électronique (en anglais, e-conspicuity). Ce système permet d'une part d'être détectable par les autres aéronefs équipés et, d'autre part, de détecter ces aéronefs. Il améliore ainsi la conscience de la situation de leurs pilotes et facilite l'acquisition visuelle des trafics environnants dans des espaces aériens où le concept « voir et éviter » peut s'avérer difficile à appliquer. Différents modèles d'équipement existent aujourd'hui sur le marché et permettent, selon l'équipement utilisé, par le biais du réseau Internet mobile ou d'antennes sol, la détection de signaux Mode S, FLARM, ADS-B, ADS-L, ainsi que la visibilité sur le réseau OGN. Les autorités aéronautiques ainsi que les fédérations, dont la FFVL, font la promotion de l'utilisation de ce type d'équipement, l'enjeu actuel et futur résidant dans l'interopérabilité des différents systèmes et dispositifs existants."

Cette recommandation nous paraît très judicieuse, mais rappelons que déjà en 2011, après une collision mortelle planeur/parapente, le Bureau d'Enquête et d'Analyse suisse avait émis une claire recommandation aux parapentistes de s'équiper en émetteurs-récepteurs FLARM. Depuis, la fédération suisse a même mis en place un système de subvention pour l'achat d'instruments alti-vario intégrant le système FLARM.

#collision

Remarque : le rapport actuel du BEA français comprend une imprécision plutôt étonnante : "...par le biais du réseau Internet mobile ou d'antennes sol, la détection de signaux Mode S, FLARM, ADS-B, ADS-L, ainsi que la visibilité sur le réseau OGN." C'est réducteur, puisque notamment le FLARM communique surtout d'aéronef à aéronef, c'est-à-dire qu'il fonctionne sans aucune antenne au sol et n'a encore moins besoin d'internet. Les deux appareils FLARM communiquent entre eux et peuvent ainsi calculer si les trajectoires sont convergentes. Et le réseau OGN n'a aucune utilité pour l'anticollision : les positions des autres aéronefs sont souvent affichées avec un important retard, dû au détour par internet, ce qui le rend vraiment peu fiable !

Relisez un de nos premiers articles de 2017 sur les dangers des collisions et sur l'avènement du système FLARM, dans le magazine à droite.



PÔLE D'EXPERTISE POUR VOS AILES



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

Vario, GPS & App ! De la config au LogBook, 100% Bluetooth



BipLink

DISPONIBLE SUR Google Play

Télécharger dans l'App Store

- ✓ Synchro Bluetooth
- ✓ Accès LogBook
- ✓ Vario custom
- ✓ Multi profils
- ✓ 100% gratuit

stodeus.com



Non, ce n'est pas de l'IA, la vidéo a 10 ans déjà...

#prévol, rappel: attention

Lors de nos recherches sur les mousquetons et possibles problèmes (article à venir), nous sommes retombés sur cette ancienne vidéo très parlante.

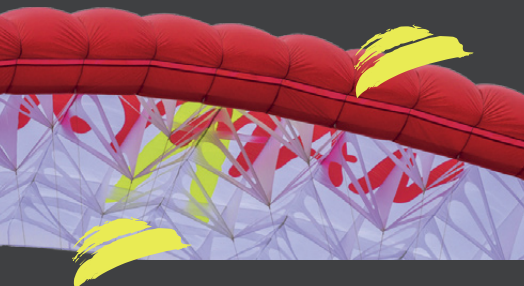
Le pilote n'avait pas correctement fermé son mousqueton et n'a pas remarqué que l'élévateur n'était même pas complètement pris dans ce dernier.

Cela a fini assez bien suspendu sous le secours, mais c'est un bon rappel concernant l'importance d'une prévol systématique, sans aucun oubli... 🙏





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

volerinfo
MAGAZINE
www.voler.info



Syride V3->V4, Solar

L'Alti V3 et le GPS V3 seront remplacés par de nouveaux modèles V4. Parmi les principales évolutions selon Syride :

- Bluetooth intégré permettant d'être en live et d'utiliser le carnet de vol Syride, même avec le Solar et l'Alti.
- Compatibilité avec les applications tierces (XCTrack, Flyskyhy, etc.).
- Sonorité entièrement retravaillée par rapport à la génération V3.
- Écran jusqu'à 10 fois plus rapide que sur le V3.
- Configurateur d'écran et items entièrement revus : filtrage indépendant des items, nouveau centreur de thermique, choix de la police, nombre de pages personnalisable, etc.
- Fonction unique : transformer votre Alti en GPS. En utilisant les données du téléphone, l'instrument peut afficher altitude GPS, vitesse sol, finesse, etc.
- Application Syride Link Mobile et Desktop entièrement repensée.

Le nouveau Solar contient un capteur de pression, accéléromètre et magnétomètre 3 axes, ainsi qu'une connexion Bluetooth pour transmettre ces valeurs au smartphone. ☞



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

[facebook.com/volerinfo](https://www.facebook.com/volerinfo)

www.voler.info



baptiste_lambert_paragliding Suivi(e) ...

baptiste_lambert_paragliding 1 j
In competitive paragliding, performance differences linked to pilot weight have long been a sensitive issue. What we see currently is lightweight pilots taking an unreasonable amount of ballast to be able to compete with the heavier pilots, sometimes carrying up to 50kg bag (mine is 45kg). It increases physical strain, risk of injury during takeoff, landing, crashes and causes long-term wear on the body : tendinites, back pain... But if we want to keep performing we have no choice. I must say that my current motivation flying with this extremely heavy gear is very low, despite being world champion at this game...

Unlike many other sports, ours offers a rare technical possibility: we can massively equalize performance...

1,1K 89

il y a 1 jour

Ajouter un commentaire...

CIVL: Retour ballast maxi

Lors de la réunion du CIVL début mars, il a été décidé de réintégrer le poids maxi autorisé que le pilote a le droit d'emporter en tant que ballast, une règle qui avait été abolie il y a quelques années.

Il est connu que les pilotes léger(e)s, même avec une voile plus petite, sont pénalisés(e)s.

D'une part, c'est une question de la viscosité de l'air qui pénalise les "modèles réduits" (Nombre de Reynolds), d'autre part, sur une petite voile, les suspentes, mais aussi des plis dans le tissu, ont une plus grande incidence négative sur les performances d'une voile.

C'est pour cela que les pilotes légers volent plutôt sous des ailes de même taille que les concurrents, en emportant du ballast, parfois jusqu'à 50 kg. C'est évidemment un inconfort et un risque supplémentaire au décollage et en cas d'accident.

C'est pour cela que le CIVL a décidé de réintégrer la limite de 33 kg de ballast (ou de ballast amenant à un poids maxi de 95 kg en 2027, et 90 kg à partir de 2029).

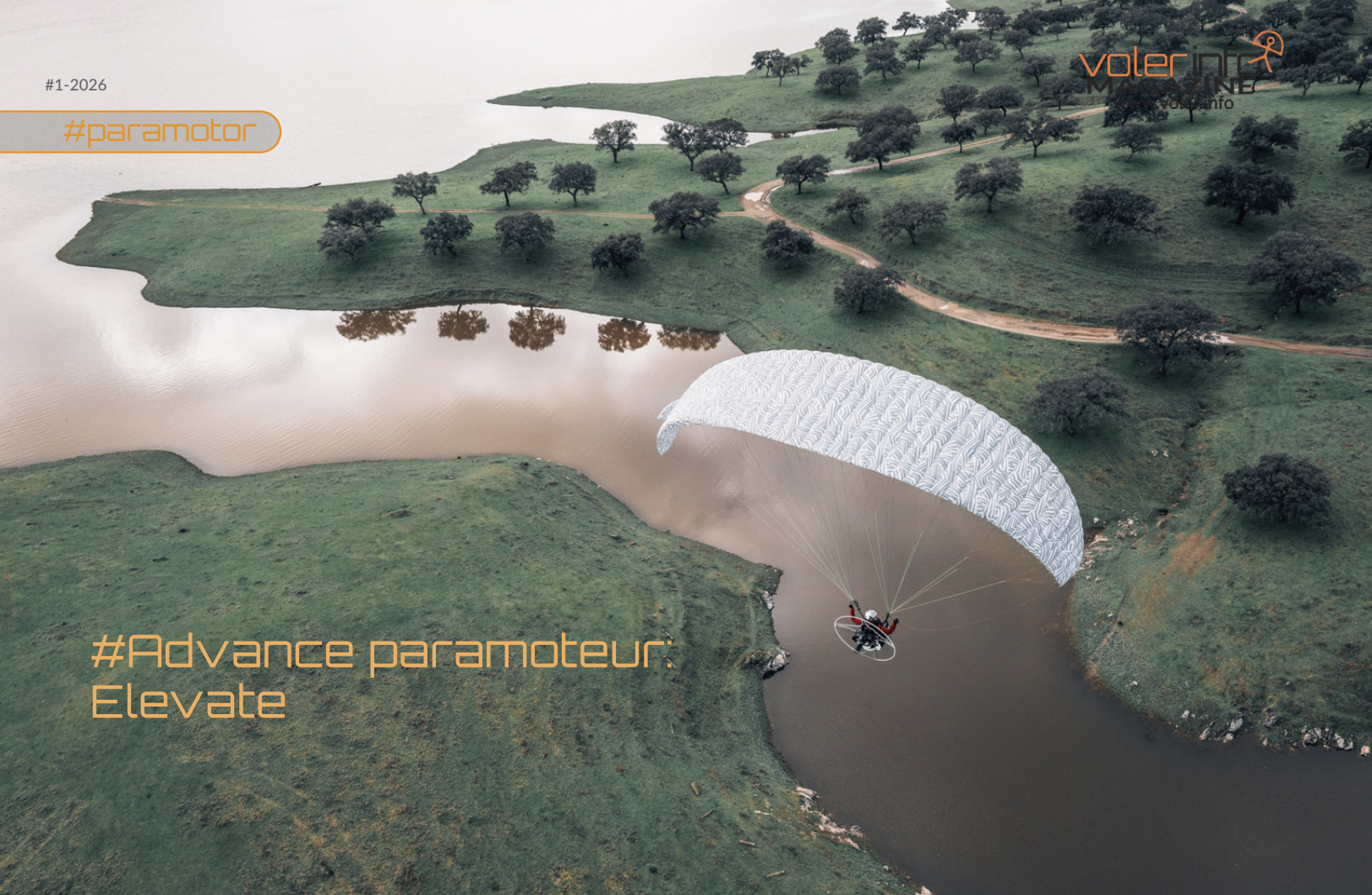
De nombreux pilotes de compétition trouvent cette décision injuste, voire sexiste, puisque ce sont surtout les filles qui sont pénalisées.

Dans un même sur Instagram, Baptiste Lambert, qui emporte lui-même souvent 45 kg de ballast, a caricaturé les conséquences possibles de cette limitation... 🙄

PHI-AIR.COM

MAESTRO 3 light
High B





#Advance paramoteur: Elevate

Advance, qui a déjà eu des voiles hybrides dans son programme, lance une marque dédiée 100% paramoteur.

- "Elevate" est entre autres portée par Andrea Cecchetto (Italie), champion du monde de paramoteur en titre
- Nico Aubert (Espagne), vice-champion du monde de paramoteur
- Tom de Dorlodot (Belgique), aventurier et vétéran de la X Alps
- Simon Klemenc (Autriche), designer chez AirG et Advance

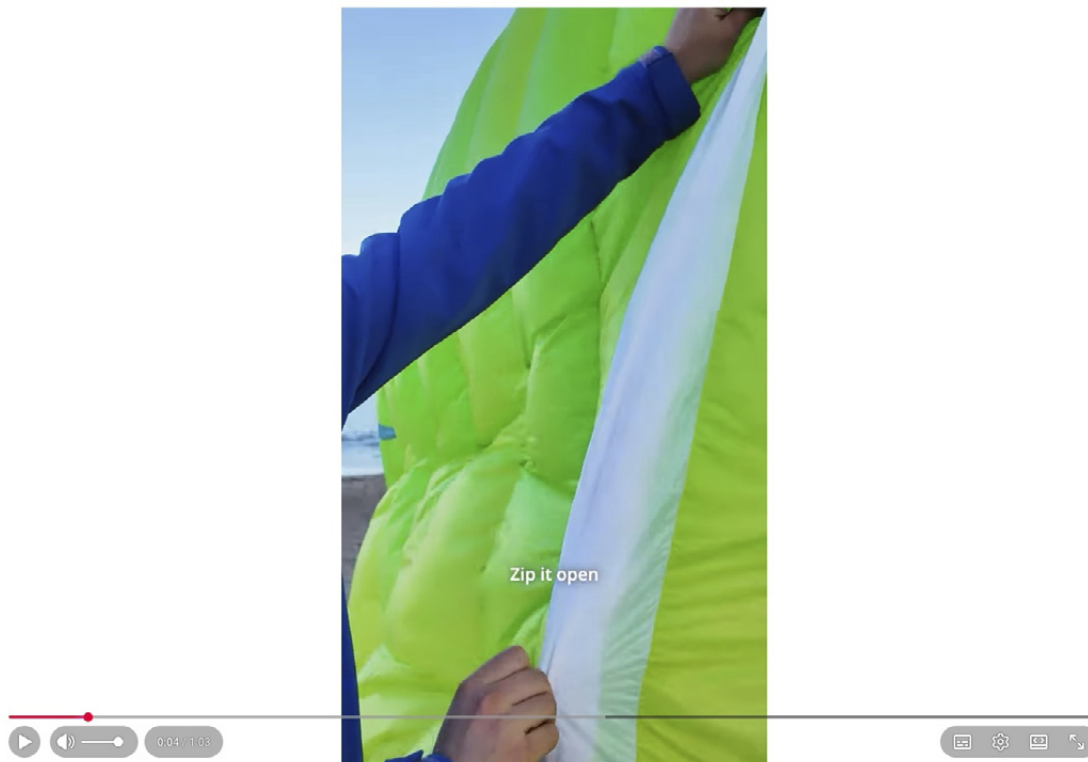
La première aile, dont Advance ne nous fournit, comme d'habitude, qu'une illustration sans design définitif, sera une intermédiaire au profil reflex.

Ce dernier point semble évident : les paramoteurs peuvent, grâce à leur puissance, se permettre de sacrifier un peu de performance au profit d'une stabilité inouïe dans la turbulence.

Cette aile sera dotée de winglets : ça aussi, c'est une évidence historique chez Advance, mais aussi une tendance récente très claire chez tous les fabricants.

Contrairement aux winglets historiques qui étaient destinés à une amélioration des performances, les winglets actuels servent surtout à stabiliser le roulis. 🌀





Non, ce n'est pas de l'IA, la vidéo a 10 ans déjà...

#Apco Zip-Winglets

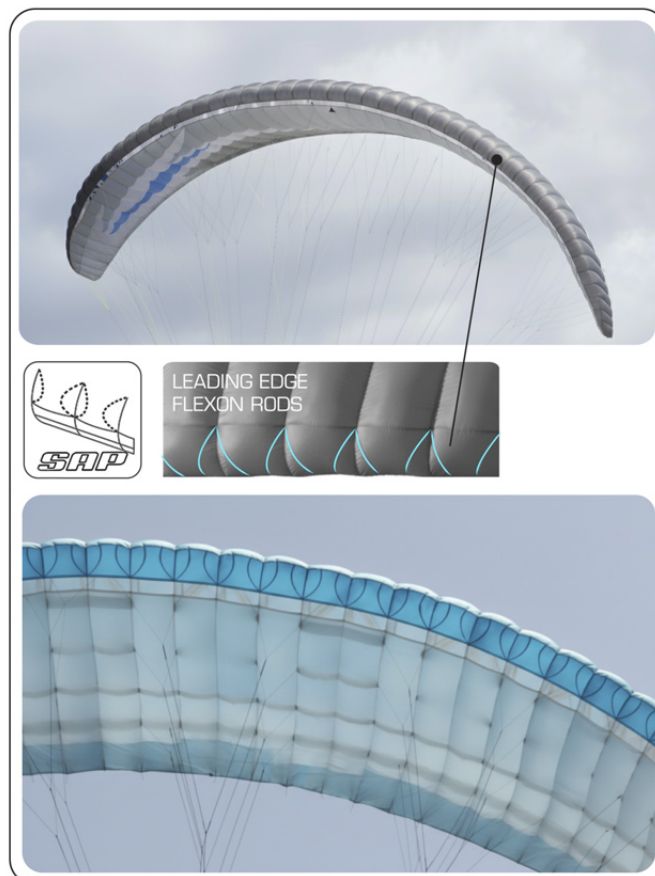
Apco a présenté, sur son aile de paramoteur intermédiaire NRG III, deux nouveautés intéressantes.

D'une part, le winglet central "Mohawk" est pourvu d'un zip. Cela permet de le laisser se déployer ou alors de le ranger. Dans le premier cas, l'aile est plus stable en lacet et en roulis, par exemple pour de longs vols de distance.

Lorsque le winglet est rangé, l'aile est beaucoup plus réactive, notamment en roulis, donc idéal pour "jouer" avec l'aile.

Rappelons que le winglet central chez Apco a des avantages par rapport aux winglets sur les bouts d'ailes, comme un meilleur écoulement à différentes incidences. La plupart des constructeurs ne l'adoptent pas, entre autres pour des questions d'esthétique.

Autre nouveauté sur la NRG III : des jons supplémentaires dans le bord d'attaque pour éviter davantage son écrasement typique dans les ailes reflex paramoteur à haute vitesse.



SHARE YOUR FUN

passenger

TANDEM 44 & 41
LTF/EN B



AWAKEN YOUR
PLAYFUL SPIRIT

**RAZOR
BLADE**

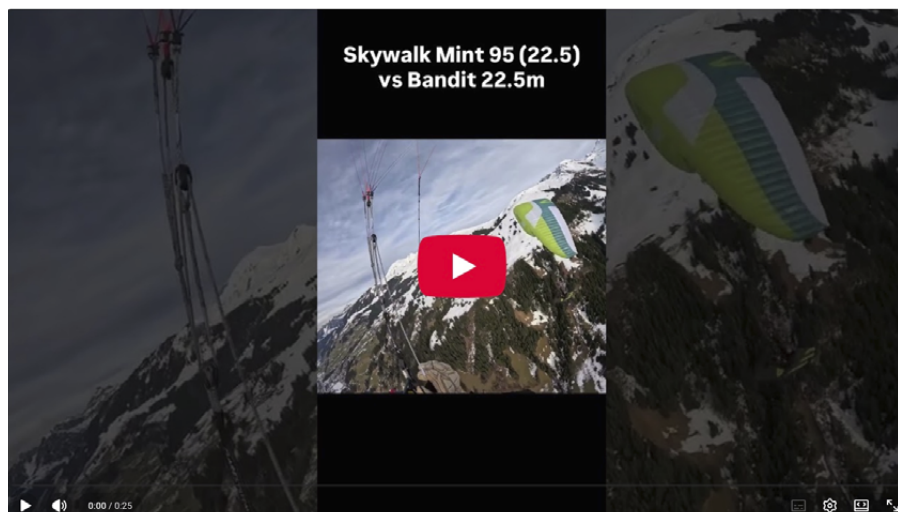
NEXT LEVEL PARAKITE
10 / 11,5 / 13 / 15 / 18 / 22 / 26



u-turn.de

Une autre nouveauté chez Apco : la nouvelle version de la machine de compétition, la F1 MK II.





#trend parakite

Les parakites se répandent sur les sites, surtout mais pas seulement en bord de mer. Beni Kâlin les connaît tous et vole surtout chez lui dans les Alpes suisses.

Un de ses parakites préférés est le Bandit de Flare. Selon lui, c'est le plus maniable, celui qui offre la plus grande énergie. Il accélère beaucoup dans les virages, et offrirait néanmoins le meilleur comportement en vol lent.

Ici, il a comparé la glisse pure avec un Mint 22 de Skywalk. Ce dernier, en C 2 lignes, est moins allongé (6.4 vs. 7.1 pour le Bandit 22).

Il est impressionnant de constater à quel point la glisse des deux est à un niveau très proche... 🪂



VERVE

Like No Other



#level wings EN B+

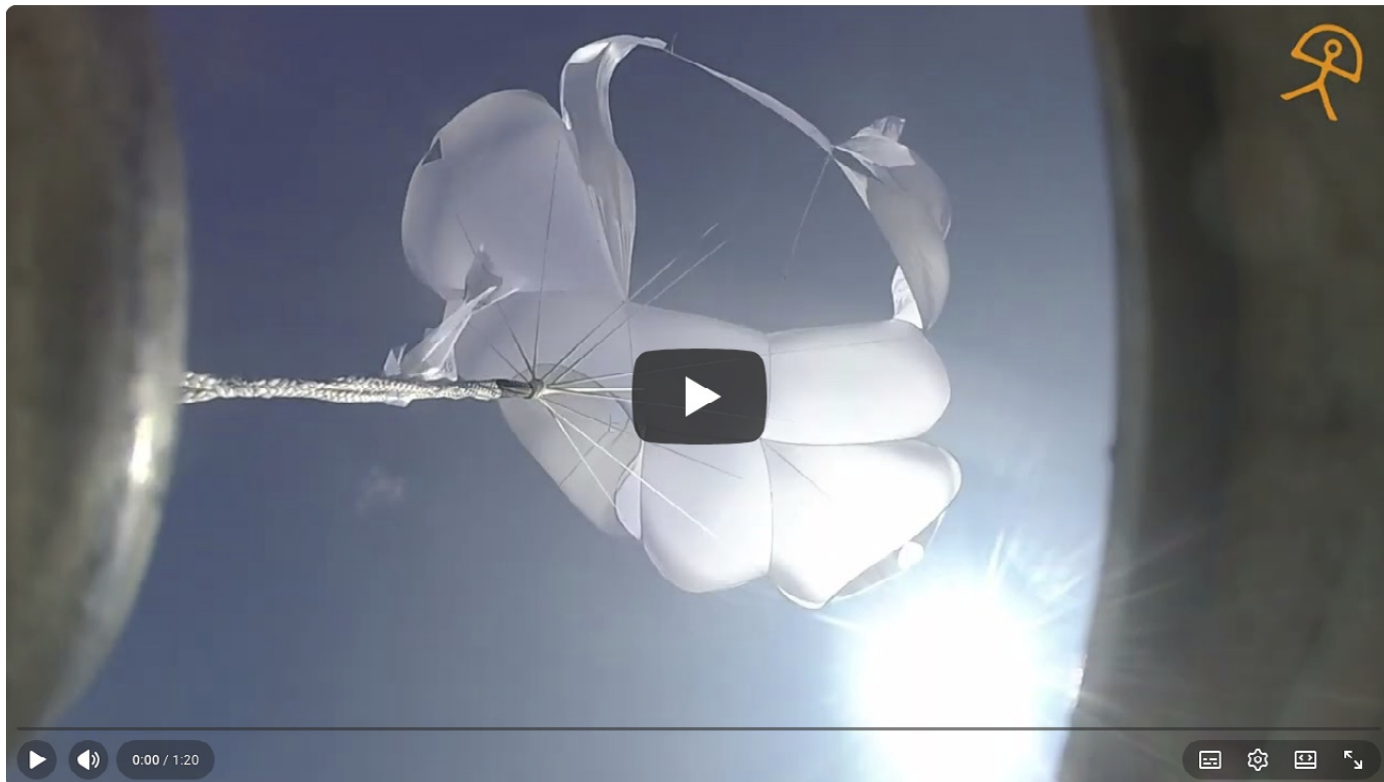
Le constructeur français Level Wings, dont le propriétaire et concepteur François Bon s'est surtout fait connaître pour ses ailes de speedriding, de speedflying et dernièrement pour le remarquable parakite Fuze, se lance également sur le marché des ailes classiques EN B+ : la Falcon est une 2,5-liner avec un allongement de 5,8, qui pèse entre 4,08 kg et 4,62 kg dans ses trois tailles.

Elle serait tout particulièrement adaptée aussi à des pilotes EN C, qui souhaitent rétrograder d'une classe d'homologation, et toujours partir loin en cross.

Passer d'une classe supérieure à EN B+ est dans l'air du temps.

C'est d'autant plus d'actualité qu'une sellette pressurisée comme sur la photo apporte un gain significatif de performance supplémentaire, permettant de rester dans des marges de sécurité bien confortables. Nous avons relevé cette tendance l'année dernière déjà, et effectivement, les divers "sous-marins" fleurissent sur les sites actuellement... 🪂

#homologation



Tests de charge dans la gamme Pop de Phi. Il peut naturellement arriver, durant le développement, qu'un parachute de secours ne réussisse pas le test de charge. Dans ce cas, des modifications de construction (pas nécessairement avec une augmentation de poids) permettent d'augmenter la résistance à la déchirure. Si les sous-titres ne démarrent pas dans la bonne langue, veuillez la sélectionner dans l'interface YouTube.

#load-test secours

Dans le dernier numéro, nous avons présenté les tests de taux de chute des parachutes de secours (pour rappel, lien à droite).

Voici maintenant un test de charge typique pour un secours de parapente.

Une possibilité est le lâcher depuis le pont de Kochertal (180 m de haut). Le Deutscher Hängegleiterverband (DHV) a acheté le pré en dessous pour pouvoir effectuer ces lâchers.

Le secours est déclenché avec la charge maximale lorsqu'une vitesse de chute de 144 km/h est atteinte (cela est déterminé sous le pont par la longueur du câble de suspension).

Le même secours doit résister à cela deux fois de suite sans dommage.

Dans l'autre possibilité, le lâcher depuis l'hélicoptère, celui-ci essaie de voler exactement à cette vitesse. Mais des turbulences et des mouvements de pendule s'y ajoutent, pouvant éventuellement provoquer une charge plus élevée.

Dans les deux cas, la densité de l'air n'est pas prise en compte.

Les prototypes ont donc plus de difficultés par temps hivernal ! 🪂



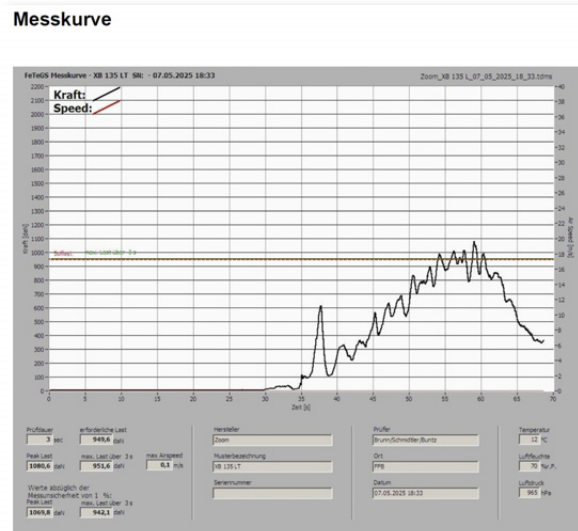
#homologation



#load test parapente

Depuis des décennies, les tests en charge continue des parapentes sont effectués par une mise en charge progressive en traction derrière un véhicule puissant. La voile est gonflée et le véhicule accélère. Un dynamomètre mesure la force subie par l'aile en daN (1 daN ≈ 1 kg). L'aile monoplace doit supporter 8G de la masse maximale en vol pendant au moins trois secondes, sans casse. Pour une aile homologuée pour 120 kg max, ce sont donc environ 960 kg. Ici, il s'agit de la nouvelle Zoom XB 135 LT. Intéressant et étonnant : Alexander Höllwarth (ancien développeur chez Skywalk, parti pour fonder Zoom) ne vend bien sûr jamais l'exemplaire d'un modèle ayant subi cette épreuve, mais il lui arrive de le resuspenter et de l'utiliser lui-même, ou de le passer à des amis qui volent avec en connaissance de cause. À ne pas oublier : l'aile doit aussi subir le test de choc, où elle n'est pas mise en charge progressivement, mais doit rester intacte après un choc de 1 000 daN à 1 200 daN (en fonction du poids max autorisé).

À droite, le camion d'essai de chez Air Turquoise (Alain Zoller) avec une autre aile. Photos : Pascal Boulgakoff.



#news

#phi beat 2 light NT


Chez Phi, la nouvelle Beat 2 light NT ("Nitinol Technology") est construite avec des joncs en Nitinol, et comme déjà sur le biplace Rondo et la Maestro 3, ces joncs sont munis de gaines en néoprène pour mieux répartir les forces et protéger le tissu.

Le poids reste le même, et le volume de pliage serait même moindre par rapport à la précédente Beat 2 light (sans "NT") qui n'avait pas de Nitinol.

Le tissu a également changé : il s'agit du MJ29 qui est enduit 4 fois (couches très fines) au lieu des 2 couches habituelles.

Ce tissu avait été, pendant deux ans, une exclusivité de Gin et est dorénavant disponible pour d'autres constructeurs.

L'homologation (milieu EN B) a eu lieu, la production en série démarre.

À droite, une photo d'une des premières gaines en néoprène sur le Rondo. Dorénavant, le tissu entourant le néoprène est blanc. 



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

#x-pyr 2026



#x-pyr 2026

Réunissant des athlètes d'endurance de classe mondiale venus des quatre coins du globe, le X-Pyr 2026 mettra une fois de plus les participants au défi de traverser les Pyrénées en n'utilisant que le parapente, la marche et la stratégie, dans une épreuve sans compromis de résilience physique et mentale.

Le X-Pyr a annoncé la liste des athlètes confirmés, marquant le début de ce qui promet d'être l'édition la plus compétitive de tous les temps. Un nombre record de candidats issus de 20 pays se sont disputé une place sur la ligne de départ à Hondarribia. Au terme d'une difficile sélection, 50 athlètes de 20 pays participeront – le plus grand nombre de concurrents de l'histoire de l'épreuve.

Parmi eux figurent le champion en titre Simon Oberrauner (AUT), qui s'opposera au quadruple vainqueur Chrigel Maurer (SUI), de retour après une pause. Parmi les autres légendes qui font leur retour : le deuxième de 2024 Christian Schugg (GER), l'ancien champion du monde Pierre Remy (FRA) et le "Running Man" Toma Cocone (ROM).

30 rookies seront au départ, dont des as du cross comme Tilen Ceglar (SLO), Justin Puthod (FRA) et Idris Birch (UK). Autre

surprise : le nombre de femmes engagées en 2026 – cinq au total. Jamais une course de hike-and-fly de ce niveau n'avait compté une telle représentation féminine.

Le X-Pyr 2026 débutera à Hondarribia le dimanche 21 juin à 10h00, les athlètes s'élançant vers l'est à travers les Pyrénées en direction du Port de la Selva, où la course s'achèvera le samedi 27 juin à 19h00.

Plus d'infos x-pyr.com 

KOYOT 6 P



ENTRY-LEVEL



HIKE & FLY



Débuter *avec légèreté*

Conçue pour vous initier et progresser en parapente en toute confiance, la Koyot 6 P vous accompagnera également lors de vos premières expériences de Hike & Fly.

Elle offre un haut niveau de sécurité et de confort, avec encore plus de stabilité par rapport au modèle précédent. Commencez votre aventure avec un maximum de légèreté !

Parfaite pour celles et ceux qui souhaitent s'initier au marche et vol avec une voile confortable, pratique et accessible dès le premier jour.

Tailles

20 / 22 / 24 / 26 / 28



Gecko



Tiger





#Skyman Crossalps 3 EN C 3-liner

Skyman a mis en route la production en série de la nouvelle EN C CrossAlps 3. Ici, elle vole juste derrière une Skyman EN B+ CrossCountry 3, excellente aile que nous testons en détail dans le prochain numéro. La maniabilité de la CrossAlps 3 serait excellente selon Skyman, tout comme la performance, malgré le choix bien assumé de garder une architecture trois lignes, pour maintenir le haut niveau de sécurité qui caractérise indéniablement la gamme Skyman.

Petit détail, nous trouvons dommage que le "bonhomme Skyman" disparaisse de la décoration de l'aile...

La CrossAlps 3 existe en trois tailles : 22 m², 24 m², et la taille 26 avec une surface à plat de 26,5 m². L'allongement à plat est

identique pour les trois tailles : 6,1. Poids total en vol (pilote + matériel + voile) : la taille 22 couvre une plage de 55 à 75 kg (plage recommandée : 60-70 kg) pour un poids de voile de 3,6 kg, la taille 24 est prévue pour un poids total de 80 à 105 kg (plage recommandée : 85-100 kg) avec une voile de 3,8 kg, et la taille 26 convient à un poids total de 95 à 119 kg (plage recommandée : 100-115 kg) avec une voile de 4,2 kg.



Une raison de la sécurité que procurent ces ailes est sans doute le fait que le Skyman himself passe chaque minute de libre en l'air avec ses modèles pour les mettre dans tous leurs états.
Photos: "Skyman"
Markus Gründhammer



#hi-tech

parapente pour personnes #sourdes

L'école française Marseille Parapente travaille intensément sur les possibilités d'enseigner le parapente aux personnes malentendantes ou sourdes.

Pour que ces pilotes puissent être correctement guidés par radio, un système développé par l'école est utilisé. Il s'agit d'un dispositif attaché dans le champ de vision du pilote, transmettant par plusieurs LED de couleur différente les instructions du moniteur au sol. Le système est pourvu de nombreuses sécurités et bien pensé.

A droite, Nicolas Bessege, moniteur professionnel et membre du club Appel d'Air dans les Pyrénées-Orientales, qui organise également ce type de stages, porte le casque comme s'il était l'élève. Les deux LED vertes face à nous montrent que le casque est relié à la télécommande et opérationnel. L'état de la communication est également indiqué dans une ligne sur l'écran de la télécommande.

En bas à droite, la vision du pilote avec plusieurs LED en ligne, symbolisant l'action requise. Ici, tourner légèrement à droite.

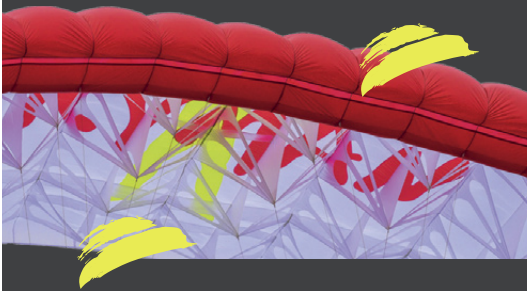


Photos: Sascha Burkhardt





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



Si les LED sont rouges de deux côtés, cela indique une quantité de freinage plutôt qu'une instruction de tourner. Ces LED sont actionnés par le levier gauche de la télécommande.

Photo en haut, fort freinage symétrique, par exemple à l'atterrissage.

Photo en bas: si le moniteur met le levier vers le haut, cela veut dire "bras hauts". Des LED bleus l'indiquent à l'élève.

Si le moniteur met les deux manettes en bas vers l'intérieur (comme s'il voulait arrêter les moteurs d'un drone), cela veut dire "lance le secours", instruction indiquée par des flashes. (photo en bas à droite)

Evidemment, il existe des protocoles stricts: si les LED indiquent au pilote "communication perdue", il a comme consigne de s'approcher du terrain d'atterrissage ou le moniteur lui indique le pilotage par des signes avec des palettes, donc comparable à la procédure en cas de panne radio dans l'enseignement classique.

Une initiative très intéressante qui semble bien au point. Plus d'infos sur le système et les stages pour sourds planifiés:

Nicolas Bessege, Tel +33 674067641



Photos: Nicolas Bessege

#hi-tech

#airtags contre le vol de votre parapente

Lancé il y a cinq ans, l'Apple AirTag est un petit traceur de localisation Bluetooth pour aider à retrouver des objets perdus comme des clés, des sacs ou des vélos.

Ces traceurs étanches, petits et légers (11 g) fonctionnent avec une pile CR2032 d'une autonomie d'environ un an. Ils ne contiennent pas de GPS, car l'autonomie en serait trop réduite.

Le principe est simple : dès que l'AirTag attaché à un objet (ou caché dans une sellette, un sac ou dans un parapente) reconnaît un appareil Apple comme un iPhone à quelques mètres, il lui transmet anonymement l'identité codée du traceur via Bluetooth.

L'iPhone retransmet ensuite sa position actuelle, ainsi que l'ID du traceur, au système "FindMy" d'Apple. Comme il existe des millions d'iPhone en circulation, il y a toujours un moment où passe un tel espion à côté du traceur, sauf en pleine nature. Le propriétaire de l'iPhone transmettant l'info ne voit rien de ces informations qui passent "en secret".

Ce système permet donc au propriétaire de l'AirTag de connaître, en consultant l'application "FindMy" sur son appareil Apple (iPhone, iPad, Apple Watch, Mac), la position de la dernière rencontre de l'objet auquel le traceur est attaché, avec un iPhone passant à côté.

Une deuxième fonction basée sur le standard Ultra Wideband (UWB) permet au propriétaire de localiser l'AirTag s'il se trouve près de lui, par exemple s'il est attaché à des clés égarées dans la maison ou perdues à l'atterrissage.

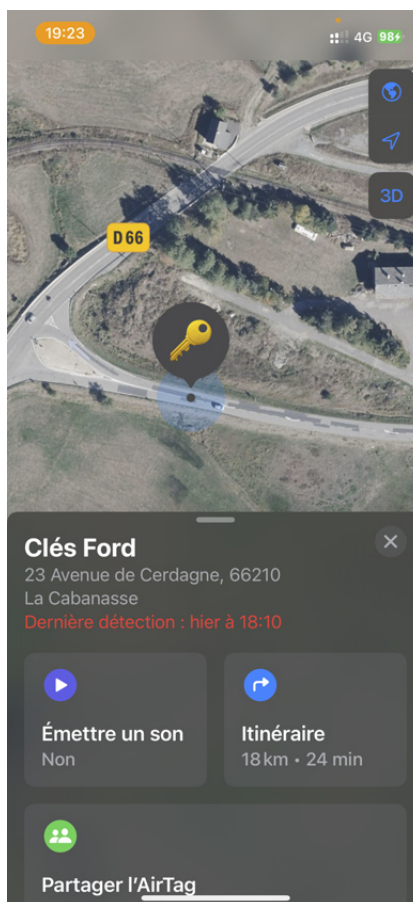
En balayant les alentours avec l'application iPhone FindMy, une flèche indique la direction à prendre et la distance à laquelle se trouve l'AirTag. La nouvelle version 2 de l'AirTag, sortie en janvier, augmente significativement la portée de cette localisation : environ 60 m contre 20 m pour l'ancienne version.

En plus, on peut faire sonner l'AirTag pour le trouver encore plus facilement.

L'AirTag contient également une puce NFC. N'importe quel smartphone (iPhone ou Android) peut le scanner en approchant l'appareil : cela ouvre une page web avec les coordonnées du propriétaire, si ce dernier a activé le mode "Perdu".



Photos: Sascha Burkhardt





En règle générale, les pilotes n'égarent pas leur parapente sous le canapé.

Par contre, des compétiteurs nous ont rapporté avoir retrouvé leur matériel volé grâce aux AirTags. Si l'on colle, avec un morceau de ripstop, l'AirTag sur une nervure interne de l'aile, cela n'a aucune incidence sur le comportement en vol, mais celui-ci émet constamment sa présence, et le propriétaire peut transmettre un lien permettant à un tiers de connaître la localisation.

Les compétiteurs qui s'étaient fait voler leur matériel dans leur voiture à Barcelone ont transmis ce lien à la police, qui a localisé et récupéré les ailes le même jour.

Il y a par contre un inconvénient : pour des raisons de confidentialité, un AirTag qui reste constamment près d'un iPhone qui n'a pas le même propriétaire avertit la personne au bout d'un moment par un message sur son écran. C'est pour éviter le traçage de personnes sans leur consentement. Les voleurs sont donc également avertis et peuvent se débarrasser du mouchard. Néanmoins, les rapports d'objets volés retrouvés sont nombreux, car les voleurs n'ont souvent pas le temps d'être avertis.

À droite, un "Smart AirTag" attaché à une radio. C'est un "AirTag compatible" qui ne coûte que 4 €/pièce si l'on en achète en pack de 4 sur Amazon. Pour comparaison : un AirTag original d'Apple coûte entre 25 et 35 €. Ce Smart AirTag assurait lors de nos tests les mêmes fonctions que l'original, sauf la recherche dans la proximité du téléphone, le Smart AirTag ne contenant pas de puce UWB. Par contre, on peut le faire sonner aussi, et le son est bien plus fort que celui de l'original.

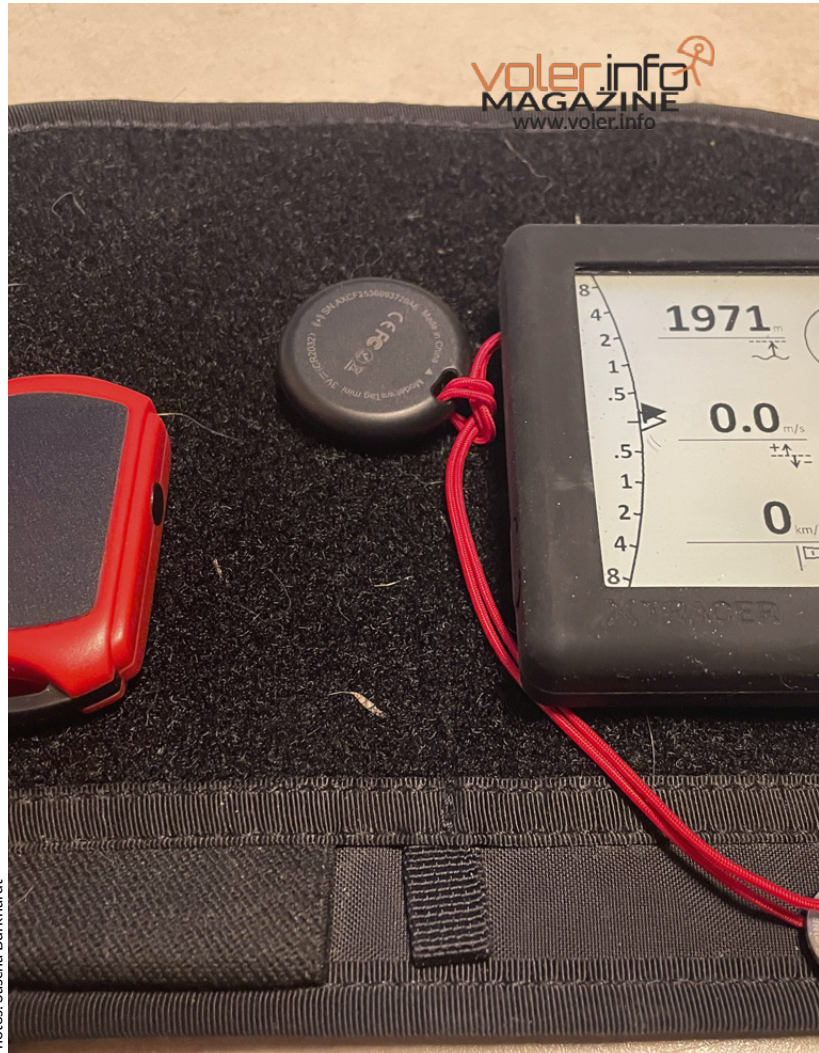




NEW
SUPER LIGHT
PARAMOTOR HARNESS
APCO

ESTABLISHED 2006

Photos: Sascha Burkhardt



Inconvénients : sa portée Bluetooth (pour se faire repérer par le système FindMy) semble moindre, et la fiabilité également. Mais nous avons équipé de nombreux objets (radios, instruments, couteaux de poche, portefeuilles) de cette façon : les résultats étaient globalement bons ! À ce prix, ce serait dommage de s'en priver...

Pourquoi ne parlons-nous ici que des Apple AirTags et compatibles jusqu'à présent ? Certes, il existe des systèmes comparables chez Android et chez Samsung, mais dans les tests de la presse spécialisée, le système Apple est toujours clairement le gagnant au niveau des performances. Par exemple, les tags de Google (Android) ont besoin de plus de téléphones passant à proximité pour se faire repérer. Selon Google, cela serait une question de confidentialité. Il y aura probablement des améliorations à venir. Dommage : les systèmes ne sont pas tous compatibles entre eux, et certains traceurs, comme par exemple les Smart AirTag bon marché dont nous parlions plus haut, ne fonctionnent qu'avec le système Apple FindMy.

Le principe reste bien sûr le même si vous avez un téléphone Android ou Samsung. Équiper son matériel avec un traceur compatible augmente les chances de le retrouver si on vous le vole ou si vous le perdez... 🗑️

#test

Par Stefan Ungemach

#test niviuk artik 7 P



Photo: Tim Rochas / Niviuk Paragliders



Avec l'Artik 7 P, Niviuk propose une aile EN/C ultra-légère haute performance qui s'adresse aux pilotes marche & vol orientés performance et qui convient également très bien à un équipement de vol de distance.

Disponible en 6 tailles de 20 à 28, l'aile ne pèse que 3,33 kg en taille 23 (75-95 kg) et se plie de façon compacte grâce aux joncs en Nitinol. Elle est également renforcée à l'arrière par des mini-ribs. L'intrados est en Dokdo 32/25, l'extrados en Dokdo 25. Cette 2.5 lignes, où la rangée intermédiaire n'atteint pas les extrémités, compte 66 cellules et un allongement de 6,2.

Le comportement au décollage avec vent nul ou même légèrement de dos est exemplaire. Une montée calme amène la voile ultra-légère toujours centrée au-dessus du pilote.

Aucun départ latéral ; de petites corrections de direction via les élévateurs arrière sont aisées. Le pilote ne doit cependant pas être trop brutal. Par vent

fort, il est conseillé d'ignorer les élévateurs A extérieurs et de ne saisir éventuellement que les lignes les plus intérieures, car les bouts d'ailes extérieurs sont très rapides et ont tendance à se replier vers l'intérieur.

L'aile est rapide. L'accélérateur, facile à pousser, apporte jusqu'à 15 km/h, dont les 2/3 sont atteints dès la mi-course. Le pilotage B/C par bridge alors utilisé est précis. Même aux allures non-accélérées, on avance remarquablement vite.

La maniabilité est superbe. Les freins agissent immédiatement et de manière progressive ; le point de décrochage est bien identifiable. Les mouvements de la masse d'air sont transmis immédiatement et directement au pilote par les élévateurs. Il faut bien sûr apprécier ce type de comportement communicatif, car selon le harnais, l'amortissement en roulis est plutôt faible – en contrepartie, l'aile rentre avec un tangage très stable dans les thermiques. En wing-over, on passe déjà clairement au-dessus de la voile dès le second passage – c'est jouissif !

Les grandes oreilles avec les élévateurs A extérieurs sont faciles à tenir et apportent 2 à 3 m/s de chute supplémentaire sans accélérateur. Rien ne flotte, l'aile vole stable en ligne droite et l'effort nécessaire est quasi nul. Les oreilles restent repliées après le lâcher et ne se rouvrent qu'après plusieurs pompages.

A	A'	B	C
3A1	4A3	3B1	3C1
3A2		3B2	3C2
		4B3	
		stab	





Le décrochage aux B n'est pas recommandé par Niviuk, mais reste possible si l'on tire avec parcimonie sur le plan B. La spirale s'engage facilement, l'aile ne reste néanmoins pas dans une spirale stable si l'on remonte la commande.

Un point fort particulier de cette aile réside dans des situations comme un "low save". Grâce à son autorité de freinage remarquable et à ses retours précis, on parvient à trouver et exploiter les moindres ascendances — lors des tests, plusieurs vols de distance ont pu se poursuivre à des endroits où, fort de mon expérience avec d'autres ailes, j'aurais parié être déjà au sol. Mais l'aile encaisse aussi très bien les thermiques turbulents : un froissement des oreilles restait toujours sans histoire, et l'on prend vite suffisamment confiance pour chercher des thermiques côté sous-le-vent. L'atterrissage est simple et l'aile ressource bien. Il n'est cependant pas inutile de prévoir une finale plus longue, car la finesse ne manque pas. Il est toujours difficile de chiffrer précisément la performance ou même de la comparer sérieusement, mais j'ai souvent eu l'impression d'effectuer des transitions connues plus rapidement et nettement plus haut qu'avec d'autres ailes EN/C. En volant en groupe avec des 2 lignes modernes (Zeno, Zeolite, Mint), je ne me suis jamais senti désavantagé — plutôt le contraire.




#test

Notre avis : une aile marche & vol légère et performante dont la maniabilité procure un pur plaisir, et qui se distingue aussi bien en marche & vol qu'en vol de distance avec un grand facteur fun.

Ce n'est cependant pas un "tracteur à amortissement doux" pour pilotes peu sûrs d'eux ou aux mains grossières ; par toute sa nature, c'est davantage un scalpel qu'une épée large. Pour moi, la meilleure aile légère et de voyage de ces dernières années, et en termes de sensations de vol, la directe héritière de l'Artik 6.

L'aile a été testée sur environ 21 heures de vol / 250 km, pour des durées de vol comprises entre une heure et quatre heures et demie, dans des conditions variées au printemps et en été.

Stefan Ungemach 

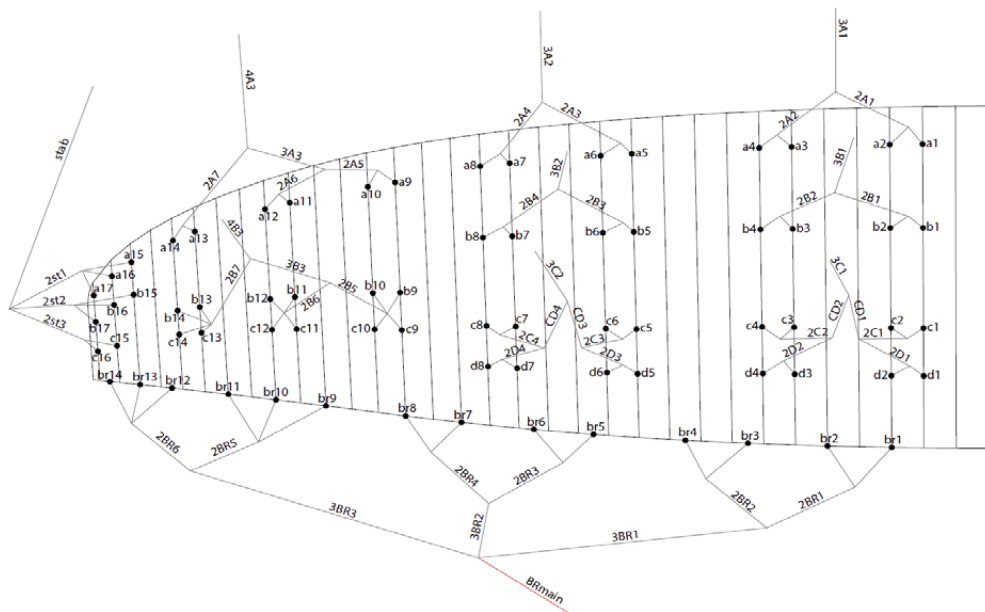


Photo: Tim Rochas / Niviuk Paragliders

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

Mentions légales :
 Editeur et Directeur de la publication

Sascha Burkhardt
 Hassler Etmattenstr. 22
 D-79112 Freiburg
contact@voler.info

L'ensemble des contenus (photos, textes, vidéos...) de voler.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.

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.

