voler.info

LE MAGAZINE NUMÉRIQUE DU PARAPENTE ET DU PARAMOTEUR.



Photo: Aymeric Galan

#light
#trends 2027-1

#making of eclipse





AYMERIC GALAN

#shot



Photo: Aymeric Galan

La saison 2026 : un été sans fin, le soleil omniprésent, des conditions (parfois trop) fortes, une Coupe Icare sous un ciel bleu...

Cet été, très probablement dû aux changements climatiques, dans de nombreuses régions, la chaleur sans fin a limité, pour une bonne partie des pilotes, les créneaux volables au matin. Dans les après-midi, aussi bien dans les Alpes que dans les Pyrénées, les brises étaient très souvent inhabituellement fortes...

Un facteur de plus favorisant l'essor du marche & vol, discipline "light" pratiquée souvent tôt le matin ou tard le soir...

Notre magazine sera aussi un peu plus "light" et plus présent : à la demande de nombreux lecteurs, voler.info magazine paraît dorénavant avec moins de pages, mais plus souvent...



Photo: Johan Chemin Photography

#sommaire

Justement : à la Coupe Icare, aussi bien au Testival Icare Test (testival gratuit les deux premiers jours, 22 constructeurs), qu'au salon Icare Expo ont montré une claire tendance au matériel "light"...

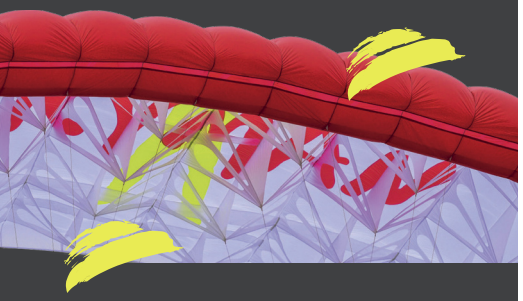
#sommaire

1	COVER
2	#SHOT COUPE ICARE
3	#SOMMAIRE
4	TRENDS 2027 1/2
4	AD SKYMAN SIR EDMUND SHARK
5	#PLUME PARAGLIDERS AFFINITY ULTRA
5	JEAN BAPTISTE CHANDELIER
6	WINGLETS
6	#PLUME PARAGLIDERS AFFINITY CORE
7	AD #INDEPENDENCE PIONEER 4
8	SHOT NOSTALGIE: EDELWEISS 1988 EN 2026
8	AD XCCONTEST
9	AD FORUM PARAPENTE
9	VIDEO EDELWEISS 1988
10	AD NIVIUK HIKO P KOOPER P
11	X-ALPS 2027: ATHLÈTES
11	VIDEOX-ALPS 2025
11	AD PHI MAESTRO 3 LIGHT
12	VIDEO X-ALPS TANDEM
12	AD SKYMAN SHARK
13	METEO-PARAPENTE
13	AD STODEUS
14	AD WINGMASTER
15	AD FLYOZONE VAPOR
16	PARAKITE HIKE&FLY : AIR DESIGN EXTA
18	MASI AIRG
18	AD SKYBEAN
19	OZONE PARAKITE VAPOR
20	KORTEL KURVE (PARAKITE)
21	AD NIVIUK ARTIK 7P + ARROW P2
22	PARAKITE PHI ROWDY
23	PHI SYMPHONIA 3 PARACHUTE POP
25	#MAKING OF ECLIPSE
27	COUPE ICARE LE SHOW
27	VIDEO-COUPE ICARE
28	AD U-TURN PASSENGER 3, RAZOR-BLADE
29	TEST SUB: NIVIUK ROCKET P
37	NIVIUK ARROW 2
39	AD NIVIUK ROCKET R
40	OZONE SELLETTES
41	SKYMAN PASSION
43	SARDINES D'ANCRAGE
45	AD MAC PARA VERVE
46	SUPAIR PULSE
47	AD PHI MAESTRO 3 LIGHT
48	SUB WOODY VALLEY, NEO, GIN
49	SUB ASCENDANT CALIXTE
49	AD PHI MAESTRO 3
50	SKYWALK TWIST
52	AD #INDEPENDENCE PIONEER 4
53	OURS



SKYMAN

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



Photo: Alain Doucé

#trends 2027 1/2
Coupe Icare 2026

L'Icare Expo à Saint-Hilaire est le plus grand indicateur pour la santé de l'économie du parapente, mais aussi et surtout pour les tendances existantes ou à venir dans le sport.

Nous en avions déjà prévu plusieurs trends et nous n'arrêtons pas de les détailler dans nos différentes éditions.

Clairement confirmé : la parakite en tant que discipline montante. La plupart des constructeurs en proposent un ou plusieurs modèles, et ils deviennent plus accessibles pour s'adapter à un nombre plus important de pratiquants.

D'ailleurs, plusieurs constructeurs proposent même une aile « classique » transformable en parakite.
La Kiss 2 de BGD est au choix une EN A ou un parakite : une aile sans doute intéressante que nous présenterons dans un prochain numéro.

Et bien sûr, la deuxième tendance inarrêtable que nous avions annoncée il y a des années déjà : les sellettes pressurisées, qui se démocratisent et s'adaptent à une clientèle de pilotes plus large, comme la Pulse de Supair. C'est un « sous-marin » très grand public, qui sera parfait pour une utilisation sous une aile intermédiaire aussi. Cela fait un moment que nous promouvons le gain d'environ un point de finesse, même pour une EN B, sans devoir monter en gamme d'homologation (comme EN B → EN C). Un point pour la sécurité !

De nombreuses autres tendances vous attendent dans le prochain numéro trends 2027 2/2 : comme écrit plus haut, nous serons désormais plus concis dans chaque numéro, tout en augmentant la fréquence...

#shot



Une nouvelle marque avec le crédo : "Light est magic". Disponible dans quelques mois, cette EN A Affinity Ultra ne pèse que 2,7 kg. C'est une des ailes de la toute nouvelle marque Plume Paragliders, présentée à la Coupe Icare 2026. À sa tête : Jean-Baptiste Chandelier, pilote professionnel célèbre pour ses vidéos et sa technique inimitable de vol proximity, et son associé, Thomas Pierre-Bes. L'idée de JBC : après avoir partagé la légèreté du vol par l'image, la faire vivre aux pilotes...







La Plume Paragliders Affinity Core est à peine plus lourde que la version Ultra : 3,6 kg. Cette version, toujours EN A, peut dorénavant être commandée.

https://plumeparagliders.com/

Les winglets semblent dorénavant être un "must have" chez toutes les marques. Ils sont partout ! Certains constructeurs en ajoutent même rien que pour ne pas rester en retrait, même s'ils ne reconnaissent pas forcément la pertinence, en affirmant que le même effet (diminution du roulis et surtout protection contre une stable spirale) peut être atteint par d'autres moyens constructifs. Ici, vu à la Coupe Icare 2026 : un double winglet sur le stand Nova... mais il ne s'agit pas d'une construction sérieuse destinée à être intégrée à une de leurs voiles...



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

independence
paragliding



Photo: Stefan Kurrle

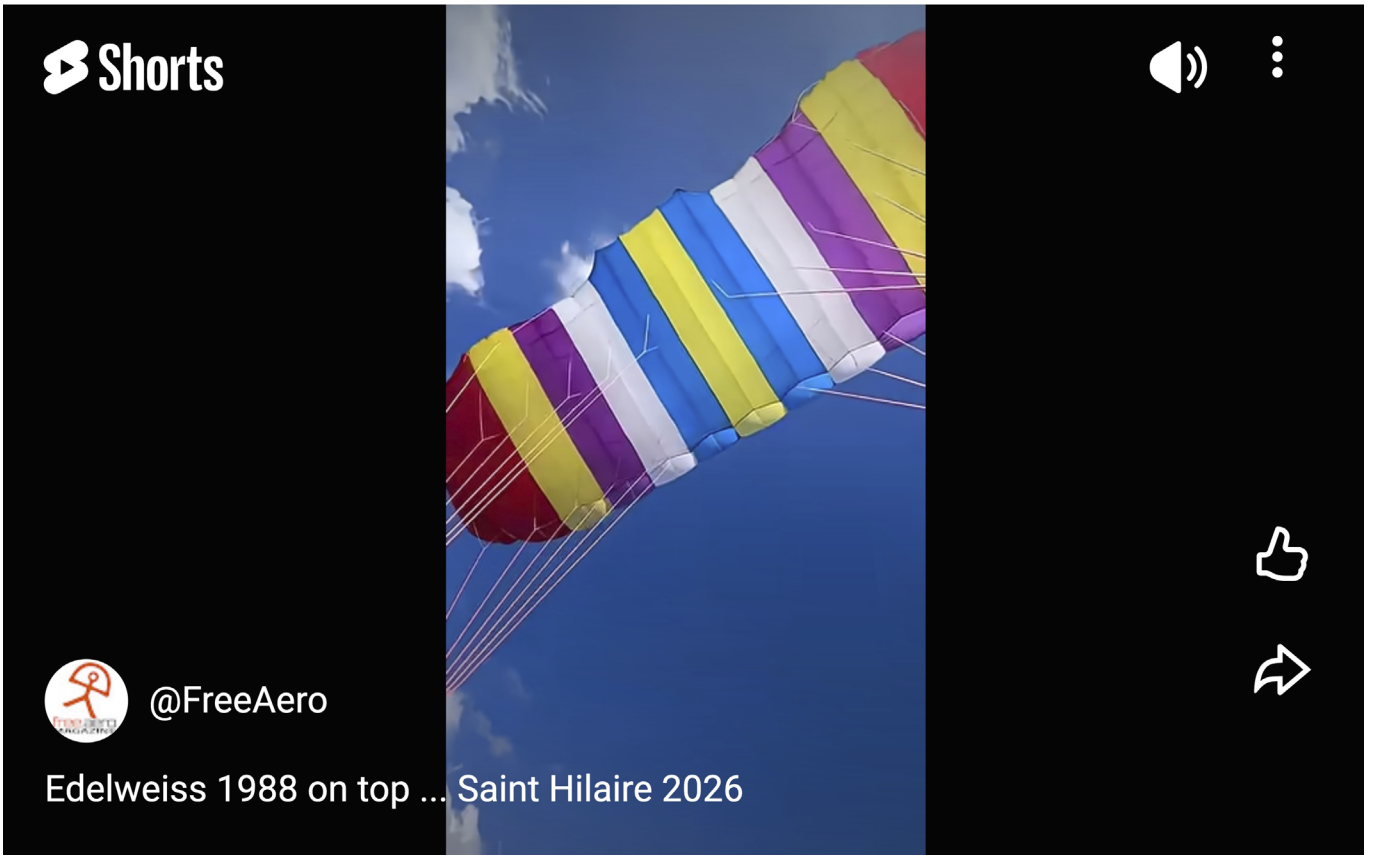
xcontest

World of XC paragliding



Nostalgie rare pendant la Coupe Icare 2026 : un pilote de Parapente Grenoble décolle dans le thermique de Saint-Hilaire et monte au-dessus des autres ailes modernes, avec une Edelweiss de 1988. À regarder de près, cette aile vieille de presque 40 ans était techniquement ... une deux lignes !
Voir aussi la courte vidéo sur la prochaine page...

Photos: Sascha Burkhardt



Merci à Parapente Grenoble pour cette vidéo de septembre 2026 ... Une « deux lignes » de 1988 qui permet une exploitation efficace du thermique ! https://parapentegrenoble.com

Publicité



🪂 **Une mémoire collective** Depuis plus de vingt ans, les pilotes partagent leurs expériences, leurs réussites, leurs erreurs et leurs découvertes dans des centaines de milliers de messages.	🤝 **Une communauté qui résiste au temps** Alors que la plupart des forums ont disparu, LCDV continue d'accueillir chaque jour des pilotes de tous niveaux.
🔍 **Une information qui se retrouve** Les discussions ne disparaissent pas dans un flux éphémère. Elles restent accessibles, organisées en 10 catégories et 90 sections. Elles peuvent être retrouvées des années plus tard grâce aux moteurs de recherche.	💬 **Des échanges plutôt qu'un algorithme** Ici, ce ne sont pas des algorithmes qui décident de ce que vous devez voir. Les discussions existent, les points de vue passionnés se confrontent et chacun peut se faire sa propre opinion.
	🚀 **Un lieu où naissent les projets** Logiciels, variomètres, équipements, événements, innovations... De nombreux projets ont été présentés, discutés, améliorés ou lancés grâce à la communauté.

Pilotes, Pro, Associations : venez participer à l'une des plus grandes communautés du parapente francophone - LCDV

https://www.parapentiste.info/forum/

niviuk.com
niviukparagliders niviuk

HIKO P + KOOPER P

EN/LTF B | ENSEMBLE POUR LA PROGRESSION ET LE MARCHE ET VOL

HIKO P KOOPER P



ÉVOLUER AVEC LÉGÈRETÉ. À PARTIR DE 5,08 KG.

Un ensemble léger et polyvalent pour la progression, le marche et vol et le vol thermique. La Hiko P est une aile EN B ultralégère, accessible et facile à piloter, qui offre confort, sécurité passive et d'excellentes performances dans sa catégorie. Elle est associée à la nouvelle Kooper P, une sellette réversible légère, ergonomique et compacte, dotée d'une structure modulable qui s'adapte à différentes disciplines de vol.

HIKO P **2,99 kg** **5,5** ALLONGEMENT **55** ALVÉOLES

KOOPER P **2,09 kg** **67-85L** SAC À DOS **3-in-1** DESIGN MODULABLE

NIVIUK | F SERIES

#x-alps 2027

2027 sera une année particulièrement « light » et « marche & vol », aussi grâce à la nouvelle édition de la X-Alps.
La liste des athlètes vient d'être publiée. Ce sera une édition très féminine aussi, avec en tout 7 femmes, dont 6 rookies ! Nous présenterons le nouveau matériel des athlètes en détail avant la course. En 2025, l'organisation ne publiait pas de liste exhaustive des voiles et sellettes ... Certains constructeurs présumaient que c'était dû au fait que Skywalk, en tant que sponsor principal, aurait probablement vu d'un mauvais œil des mentions plus exhaustives ... à voir ce qu'il en sera début 2027 ...

En tout cas, nous sommes sûrs que, contrairement à 2025, Chrigel volera avec une sellette en surpression ... En attendant plus d'infos, le documentaire « Racing 1283km across the Alps - Red Bull X-Alps 2025 » reste en ligne ci-dessous, un film très intéressant bien qu'un peu trop concentré sur certains athlètes.

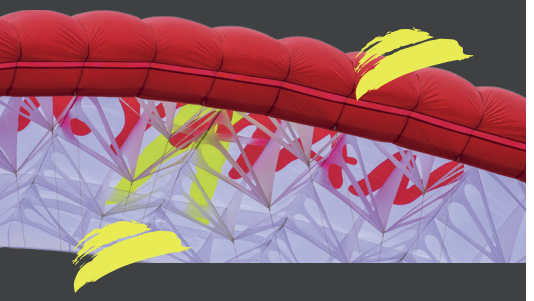




PHI-AIR.COM
MAESTRO 3 light
High B

SKYMAN

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

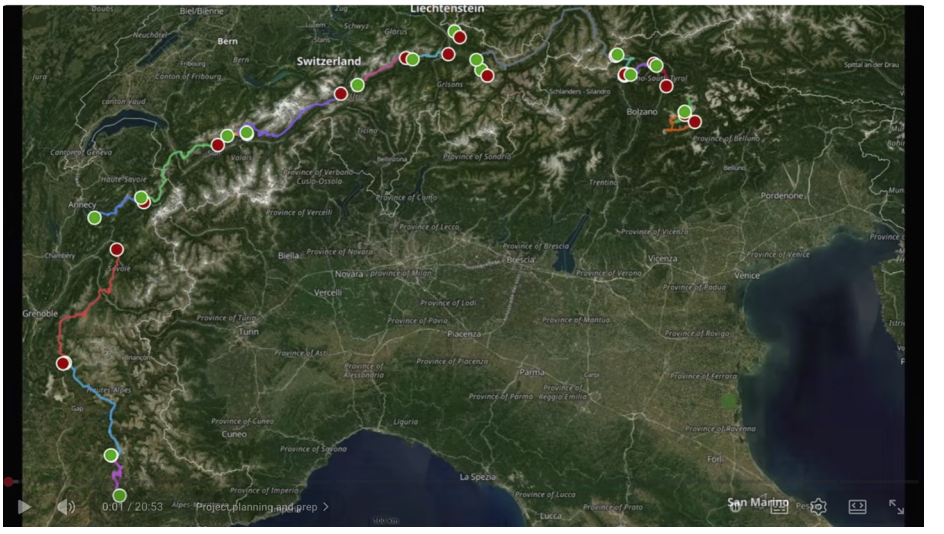
short cross-country flights

www.skyman.aero



#x-alps tandem

En été 2026, un couple s'est fait sa propre "X-Alps", à deux, en biplace, avec de nombreux bivouacs en altitude. Une belle aventure, préparée pendant plus d'un an, et résumée dans cette vidéo.





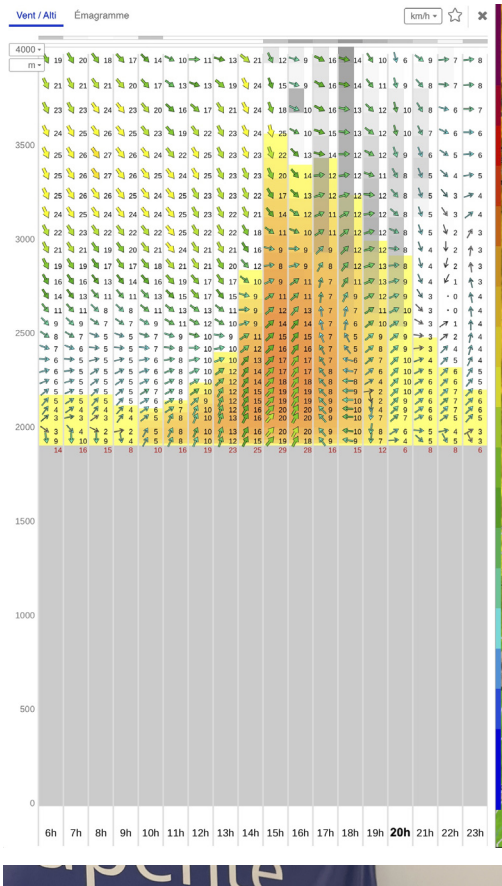
meteo-parapente

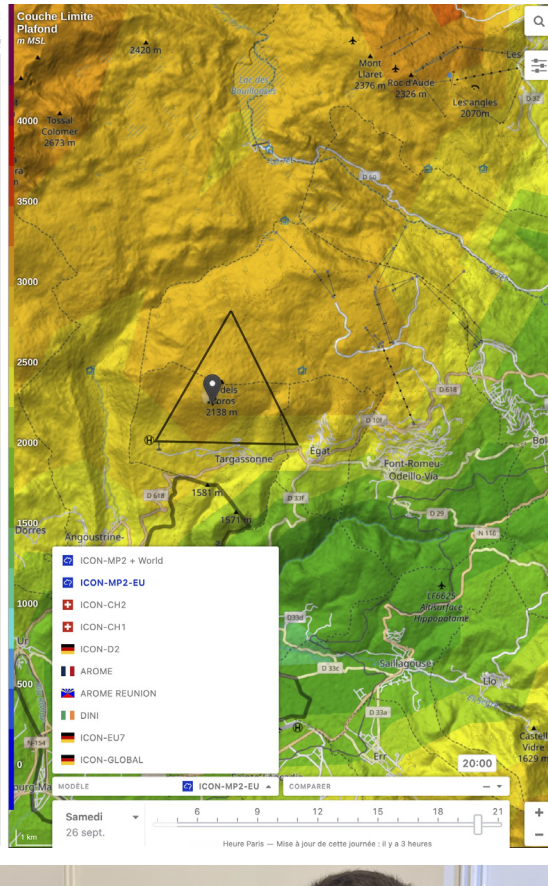
Météo-Parapente est disponible dans une toute nouvelle version qui met cette application web vraiment au top des logiciels spécialisés pour notre sport. Météo-Parapente du multi-talent français Nicolas Baldeck brille depuis toujours avec une présentation unique, et aussi avec ses sondages calculés à n'importe quel point. Dorénavant, on peut choisir le modèle utilisé (activer "multi-modèles" dans les paramètres !), et à côté d'"Arome" qui fait partie des meilleurs modèles en France par exemple, on peut aussi choisir le modèle ICON-MP2, développé par Nicolas. Il s'agit d'une large extension géographique du modèle DWD ICON-D2, et il est possible de le visualiser pour les 5 jours à venir.

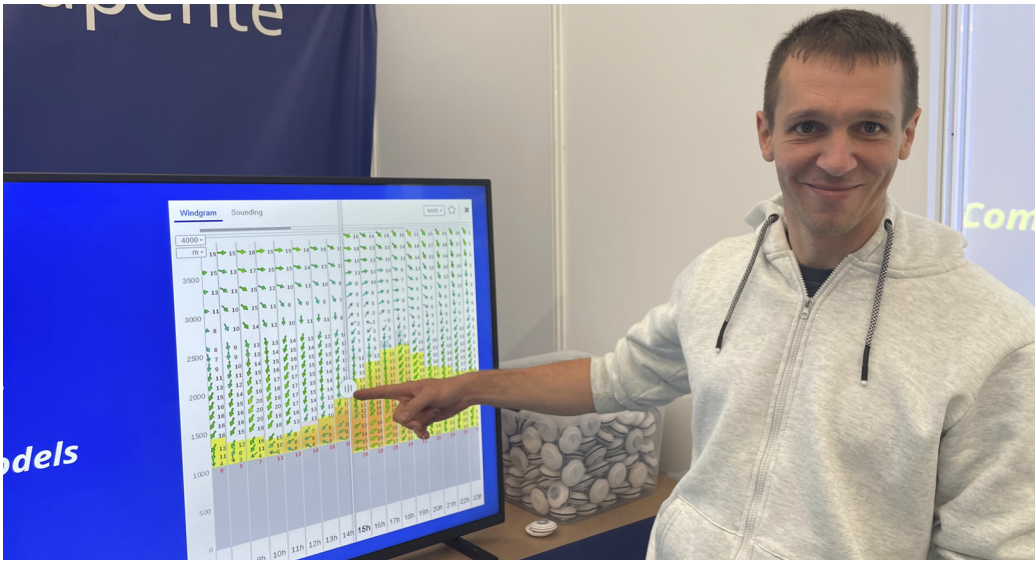
On peut même comparer les prévisions de plusieurs modèles côte à côte (déplacement d'un slider gauche/droite). Autre particularité extrêmement utile pour le parapente, où les différences entre chaque vallée comptent : l'application affiche exactement les limites de la cellule géographique du modèle (2,2 km pour ICON-MP2, forme triangulaire). Il est donc facile de cliquer un peu au-delà de la cellule pour vérifier des changements locaux.

Comme depuis toujours, l'abonnement annuel coûte 36 € par an. Un petit investissement de 3 € par mois qui est encore plus utile maintenant ! Attention, pour le moment les nouveautés ne sont disponibles que dans l'application web. Les applications natives iOS et Android seront disponibles sous peu.

https://www.meteo-parapente.com







Wingmaster

MASTERCLASS SOLO & BIPLACE

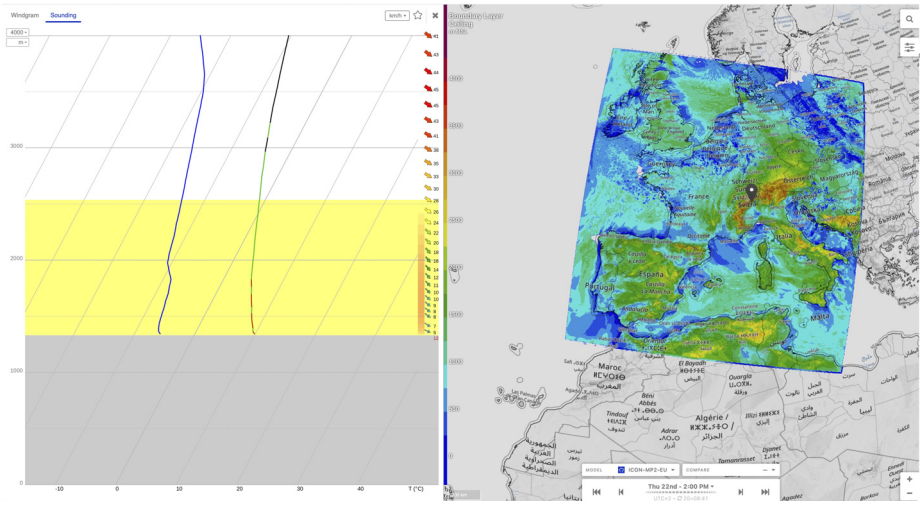
LA SEULE MASTERCLASS 100% VIDÉO
POUR ANCRER, POUR ÉVOLUER, POUR SE METTRE À JOUR

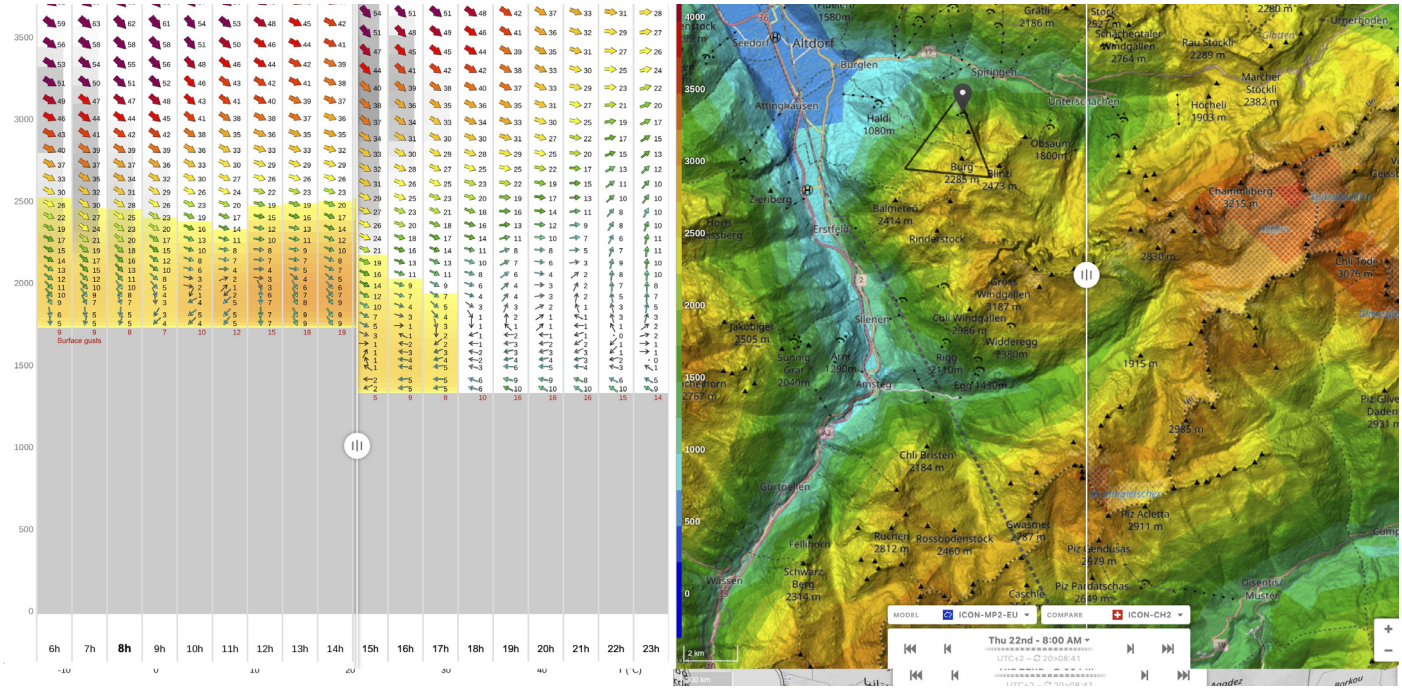
WWW.WINGMASTER.TOP

Les diagrammes "sondages" de Météo-Parapente sont depuis toujours plus pratiques à lire que les diagrammes classiques, entre autres grâce à l'échelle linéaire et l'expression des altitudes en mètres.

À droite, la grande étendue du modèle ICON-MP2-EU : tous les sites importants de l'Europe sont couverts.

En bas, la comparaison de deux modèles pour un endroit donné. On voit que les modèles ne travaillent pas exactement avec la même altitude à ce point donné...






FLYOZONE.COM
OZONE
VAPOR
“Ce qui me frappe le plus avec la Vapor, c'est son pilotage ultra-intuitif, combiné à merveille avec un dive et des performances incroyables pour sa catégorie. Cela faisait longtemps que je n'avais pas ressenti une telle connexion sous une nouvelle aile.”
Elise Nocque
INSPIRED BY NATURE | DRIVEN BY THE ELEMENTS
Pilote: Elise Nocque
Photo: Thomas Périsson



#parakite + hike&fly ?

Le Parakite est devenu plus qu'un trend. On l'a déjà dit à plusieurs reprises et nous étions parmi les premiers à tester les Parakites. Dorénavant, il est clair, c'est une discipline qui va rester et s'étendra, contrairement au speed flying, qui s'adapte à un public plus restreint.

De plus en plus de moniteurs se rendent compte aussi que c'est tout simplement un parapente avec un domaine de vol plus grand et plus varié.

Bien sûr, notre avertissement reste valable. Il faut vraiment aborder très prudemment cette discipline, car il ne faut pas oublier que bras haut, on vole avec un parapente dont l'accélérateur est constamment à fond. Il faut gérer beaucoup plus d'énergie, mais le domaine de vol peut être aussi plus sûr, au moins dans une aérologie saine. En fonction de l'aile, c'est même à très basse vitesse que les parakites sont plus sains.

Les fédérations réfléchissent à intégrer un cursus de formation dans les écoles, et dans des pays comme l'Allemagne, on

La nouvelle Exta d'Air Design est disponible en 4 tailles : 12, 16, 18, 21, poids entre 1,85 kg et 2,68 kg.

La 18 (2,45 kg) serait particulièrement adaptée au soaring en montagne.

Photo : Nicolas Assaël/Air Design



réfléchit à les autoriser tout court, puisque là-bas, on ne peut pas voler avec une aile non homologuée selon les normes EN existantes.

Or, il n'est pas possible d'homologuer un parakite avec celles-ci.

THE NEXT STEP

À la Coupe Icare 2026, on a relevé une tendance supplémentaire dans le domaine du parakite. Jusqu'à présent, ces ailes étaient surtout faites pour le vol en bord de mer. Dorénavant, plusieurs constructeurs se mettent à proposer des ailes plus adaptées à la montagne, qui sont donc encore un peu plus adaptées aux turbulences, et également plus légères, donc carrément adaptées au marche & vol ! Les constructeurs tentent également de les rendre encore plus faciles à piloter tout court.

Le domaine du Parakite s'étendra donc à une vitesse encore plus élevée !

Nous allons traiter le sujet plus en détail dans un prochain numéro, après avoir testé de nombreux modèles...

Jusqu'à présent, en montagne, chez voler.info, nous utilisions surtout des parakites prévus pour le soaring en bord de mer. Si les ailes comme l'Exta s'adaptent effectivement mieux à nos terrains de jeu, nous sommes partants !

Photo : Nicolas Assaël/Air Design

SkyBean

SØ simple durable infatigable



le display le plus lumineux et le plus robuste du marché

60h d'autonomie

grands chiffres & lettres

design de couleur personnalisé

L'électronique, c'est comme un enfant - elle réclame de l'attention : alimentation, protection, les bonnes conditions. C'est exactement ce dont tu ne veux pas en plein air. Ton équipement doit être à ton service - pas l'inverse. Tu peux ainsi garder la tête libre pour ce qui compte vraiment : ta prochaine aventure. Disons-le franchement - il te survivra ;)

skybean.eu



Vu à la Coupe Icare 2026 : la Masi d'AirG n'est pas un Parakite, mais aussi une aile suivant une nouvelle tendance : plus légère et adaptée au marche & vol, elle est destinée aux pilotes acro qui souhaitent combiner la marche en montagne avec leur discipline. Ou tout simplement partir spontanément vers un run à la légère avec cette "Ultralite Acro" entre 2,5 kg et 3,3 kg.

https://airg.family/store/products/wings/masi



Ozone a enfin présenté "en vrai" sa Vapor, déjà annoncée à la dernière Coupe Icare. C'est le premier modèle d'une gamme de différents parakites chez Ozone.

Bien que ce soit un "Parakite pour pilote intermédiaire, conçu pour des soarings côtiers à l'infini", cette aile pourrait finalement être assez polyvalente : "le nombre de caissons et l'allongement modérés la rendent compacte, agile et tolérante, tout en fournissant la puissance dont vous avez besoin."

Pour les shootings de ce produit, l'équipe Ozone s'est visiblement aussi rendue dans les montagnes !

Sur la photo à droite : le chef de projet Ozone Parakite Tom Viethen, entre Nicolas Cochet à gauche (responsable produits et marketing) et David Dagault (R&D, Tests, codirigeant Ozone)







#kortel kurve pour parakite

À la Coupe Icare, Max Jeanpierre de Kortel a présenté la Kurve : une sellette spécialement prévue pour le Parakite. Elle a été conçue à partir de la Karver, avec une coupe différente et des rembourrements spécifiques à plusieurs endroits. Elle sera disponible en 2027.



niviuk.com
niviukparagliders niviuk

ARTIK 7 P + ARROW P 2

EN/LTF C | ENSEMBLE LÉGER POUR LE XC ET LE HIKE & FLY

ARTIK 7 P

ARROW P 2



PERFORMANCE SPORTIVE
À PARTIR DE 4,83 KG.

Un ensemble ultraléger et compact pour le cross-country et le hike & fly. L'Artik 7 P offre un équilibre exceptionnel entre performance et légèreté, avec une stabilité appréciable et une sécurité passive surprenante. Elle est associée à la nouvelle Arrow P 2, une sellette cocon ultralégère désormais plus résistante et plus pratique, avec une sécurité renforcée et un confort exceptionnel.

ARTIK 7 P

3,07 kg

6,2 ALLONG-EMENT

2/3 CONCEPT DE SUSPENTAGE HYBRIDE

ARROW P 2

1,76 kg

2 OPTIONS DE PROTECTION

<50L VOLUME PLIÉ

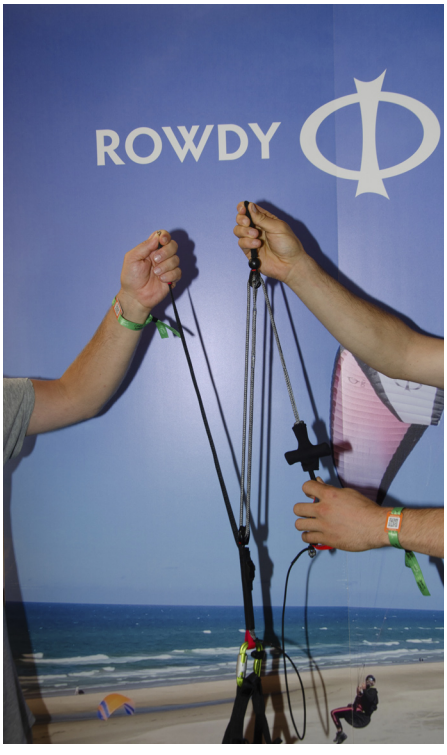
NIVIUK | P SERIES

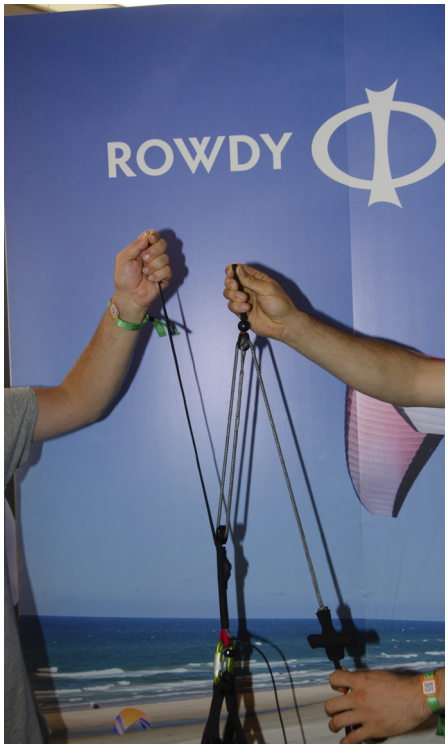


#phi rowdy

Pour son parakite Rowdy, Phi a choisi un concept "simplicité et efficacité", et ce malgré (ou grâce à ?) une construction 2 lignes. Ici le système d'élévateur vu à la Coupe Icare. On attend un exemplaire en test !









#phi symphonia 3

À la Coupe Icare, Phi a également présenté la Symphonia 3. C'est une High EN A. La Symphonia 2 offrait déjà une performance étonnante, bien au niveau d'ailes classées beaucoup plus haut, tout en étant joyeuse et accessible. Si la 3 surpasse les qualités de la 2 (à vérifier), ce sera un vrai « game changer » !

Hannes Papesh a également présenté la version définitive de la sellette très modulaire Cabrio (au choix : secours gauche/droite/des deux côtés, protections minimales ou supplémentaires, avec ou sans planche d'assise).

Nouveauté 2026 : le secours POP, dont les suspentes passent au-dessus de la coupole, permettant une construction plus légère à résistance égale.



HORIZON PARAPENTE

PÔLE D'EXPERTISE
POUR VOS AILES

FFVL ParachecK

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



#making of #eclipse

Les images insolites de parapentes devant l'éclipse de Soleil au mois d'août ont fait le tour du monde, y compris dans la presse grand public. Beaucoup de pilotes se sont demandé comment il était possible d'aussi bien aligner des ailes et le spectacle céleste. En effet, c'était une action millimétrée.

Pour la réalisation, Curdin Wüthrich, physicien et photographe amateur, et Aymeric Galan, astrophysicien, avaient choisi le col de Jaman, près de Montreux, un lieu offrant une vue dégagée sur le lac Léman.

À l'heure de l'éclipse, il n'y avait plus d'ascendances. Donc pas question de faire du soaring devant les appareils photo, il fallait que les pilotes décollent au-dessus des photographes et passent au bon moment au bon endroit.

15 pilotes ont décollé environ 200 m au-dessus. Guillaume, de l'école de parapente Air Libre, a encadré cette action. Moins de deux minutes après les décollages, les pilotes passaient près des fenêtres d'alignement.



Photo: Silvia Masillo

Les photographes les ont guidés au mètre près à la radio : pour les pilotes, aucun moyen de savoir s'ils ou elles étaient bien placés.

Il ne fallait pas seulement que les trajectoires croisent l'alignement avec le Soleil à la bonne hauteur, mais aussi à la bonne distance, de sorte que leur taille correspondait à peu près à celle du Soleil.

Beaucoup d'essais ratés sur les premiers passages, ce n'est que pour les derniers pilotes que le placement était parfait.

Un orchestre aérien qui a eu le succès mérité... et qui a donné un sacré coup de pub à notre sport...

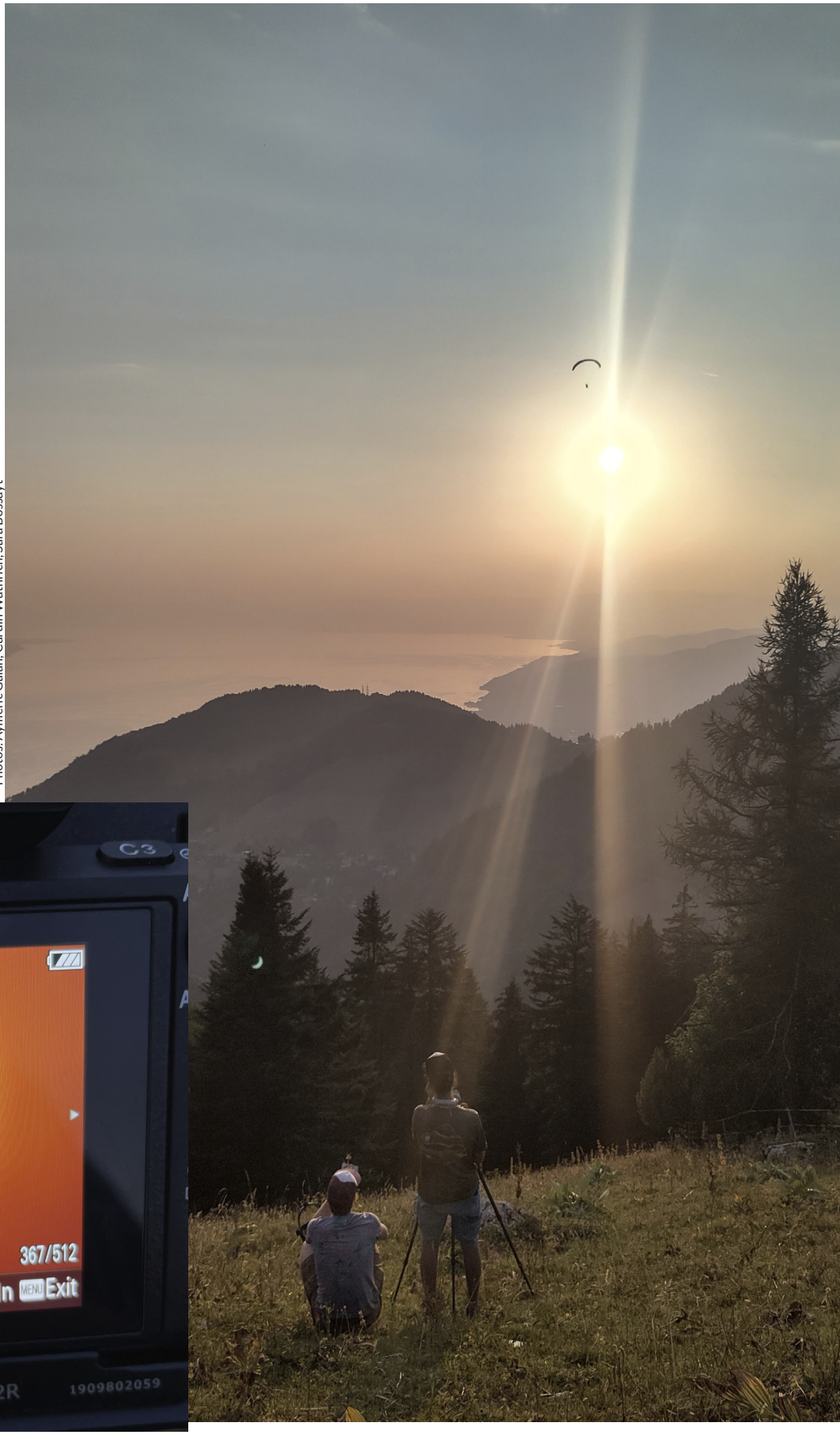
Les comptes Instagram d'Aymeric Galan et de Curdin Wüthrich:





Photos: Aymeric Galan, Curdin Wüthrich, Sara Bossuyt







Coupe Icare - le #show

2026 aurait pu être une année parfaite pour les vols déguisés... De nombreux déguisements originaux ont pu voler le vendredi et le samedi. Notamment les baleines ont enthousiasmé tous les spectateurs, voir la vidéo ci-dessous, enregistrée le vendredi.

L'accident mortel, dimanche matin hors programme, des deltistes Rhal et Nadège, très impliqué.e.s dans le milieu français du deltaplane, a naturellement mené à une minute de silence au déco nord et à l'annulation du reste du programme.





Photo: Alain Doucé





La Coupe Icare 2026 : comme toujours aussi une occasion de sonder le marché de notre sport. Constat : beaucoup de petits ou moyens constructeurs doivent se battre, parfois même pour la survie, face à la conjoncture générale. À l'opposé, certains grands sont toujours dans l'ascendance...

Photo prise par Johan Chemin lors du Testival mardi et mercredi juste avant l'Icare Expo. Une très bonne occasion gratuite pour les constructeurs de faire essayer leur gamme sur ce site mythique. Des navettes assurent la rotation, et, bonne nouvelle, en 2027 le funiculaire devrait rouvrir !



Photos: Voler Info Free Aero Magazine Pilot: Arthur Burkhardt

#test sub: niviuk rocket p

Comme souvent, la marque Niviuk s'est faite désirer et attendre : la Rocket P va arriver en série, nous avons pu tester un des premiers exemplaires identiques à ceux qui avaient participé à la X-Pyr 2026.



Photo: Tim Rochas / Niviuk

C'est une sellette pressurisée du type sous-marin, très légère et au volume minimal de pliage. Au premier coup d'œil, elle ressemble à d'autres sellettes comme l'Ozone Sublite, que nous avons testée dans le dernier numéro, et que nous avons comparée ici côte à côte avec la Rocket P. Celle-ci est un poil plus lourde mais reste sous les 2 kg, précisément 1,92 kg pour notre exemplaire en test, qui pourrait éventuellement subir encore de petits changements.

À regarder de près, il y a des différences notables avec la Sublite. La toute première est la présence d'un protecteur gonflable bien plus grand pour la Rocket P. Un point positif très important, voire décisif, puisque de nombreux pilotes refusent d'acheter la Sublite rien qu'à cause de sa protection trop petite.

La Rocket P s'adresse aussi bien aux aventuriers des X-Alps qu'au pilote marche & cross "lambda", avec des impératifs de poids limité. À peine 300 g au-dessus de la Sublite, la sellette de Niviuk offre donc une meilleure protection, et un choix de matériaux différent : le châssis de la Rocket est composé d'un tissu rembourré. C'est une des raisons de son confort indéniable, mais le principal facteur est la mise en forme 3D très recherchée...



Photo: Voler Info Free Aero Magazine

#subs

Ce n'est pas pour rien que la R&D de chez Niviuk a vraiment pris son temps. Différence bien plus visible encore : l'ouverture du cocon ne se fait pas symétriquement au milieu, mais est décalée sur la droite. Le cockpit n'est ainsi pas coupé en deux. En même temps, la poignée de secours s'est rapprochée de l'ouverture et est bien plus visible pour le pilote que sur la Sublite. Comme la fermeture magnétique est placée sur la droite, pour sortir à l'atterro, il faut changer un peu de technique et l'ouvrir plutôt avec le genou qu'avec les pieds, mais cela s'automatise vite. Dans tous les cas, le concept nous plaît beaucoup notamment grâce à la poignée de secours qui est plus visible.



Photos: Voler Info Free Aero Magazine Pilot: Arthur Burkhardt



Photos: Voler Info Free Aero Magazine Pilot: Arthur Burkhardt

La Rocket P : un beau bolide ultra-léger et confortable. Niviuk Rocket P à gauche, Ozone Sublite à droite. Le cockpit de la Rocket P n'est pas coupé en deux, il gagne de la place

. Autre différence : le tissu du col de la Rocket P est un peu plus souple que le néoprène de la Sublite.





Pour s'harnacher dans la sellette, pas de surprise : même système que sur d'autres, on doit enfiler la jambe droite dans une boucle fermée, l'autre côté se ferme grâce à un connecteur en T. On rentre très aisément dans cette sellette et l'on trouve facilement les ouvertures pour les bras.

Au décollage, la sellette ne dérange pas plus qu'une autre : le vent peut parfois pousser le tissu de la dérive devant le visage, il suffit de la pousser sous le vent du pilote. Le nez du cocon ne traîne normalement pas par terre.

En l'air, la Rocket P prend très rapidement sa forme et devient un sous-marin bien tendu : l'ouverture dans le nez est particulièrement soignée, elle paraît même complexe avec son mécanisme articulé. Le résultat est convaincant. La performance de l'aile s'améliore visiblement, la déjà excellente EN B Ikuma 3 par exemple, fait un saut palpable vers le haut.



Dans le nez de la Rocket P (à droite), un système rigide assure une bonne mise sous pression.

Photos: Sascha Burkhardt



En plus du gain de glisse, comme pour d'autres sous-marins aussi, le pilotage devient plus plaisant, plus aérodynamique, le pilote s'inscrit mieux dans le virage. Pour les pilotes n'ayant pas l'habitude des sellettes de ce type, le changement peut paraître légèrement déroutant, puisqu'elle transmet naturellement plus qu'une sellette classique. Mais dans sa catégorie, la Rocket P est une sellette stable et rassurante, qui en même temps retranscrit très bien vers la voile les impulsions des cuisses et fesses du pilote.

Et surtout, son confort est vraiment particulièrement élevé, dès que le pilote a trouvé le bon réglage, grâce à un système de boules d'arrêt que l'on déplace sur les drisses. Un système fiable. En plus, la symétrie des réglages est très visible grâce à la position des boules
. La Rocket P permet ainsi de longs vols avec un confort étonnant, notamment si on réalise qu'il s'agit d'un châssis souple, sans planchette et avec une protection gonflable. Cette dernière peut moins contribuer à la stabilité de forme du châssis qu'une protection rigide du type Orikami, mais visiblement le "shaping 3D" via le travail de couture, conjugué à de petites barrettes dans la partie dorsale, arrive à un résultat remarquable.

#subs

Les sept pilotes de la X-Alps, dont Pierre Remy, qui ont volé avec la Rocket P sur des centaines de kilomètres, pendant des heures dans des conditions parfois très turbulentes, ont confirmé notre impression de haut niveau de confort et de stabilité, permettant de voler en confiance.

Les premiers exemplaires de série devraient arriver cet hiver. On les attend avec impatience ; on avait honnêtement du mal à renvoyer notre exemplaire de test !



Photo: Tim Rochas / Niviuk

La dérive dans le dos et derrière la tête du pilote est suffisamment longue et haute pour apporter une aérodynamique performante et une bonne stabilité en lacet, tout en étant suffisamment courte pour être compatible avec les règles de la X-Alps ainsi que les besoins sécuritaires des pilotes intermédiaires.



Photo: Sascha Burkhardt

Comparaison du châssis de la Sublite (en arrière-plan) et de la Rocket P : la sellette Niviuk pèse légèrement plus lourd (poids env. 1,90 kg), mais son tissu renferme une couche de mousse.



Photo: Tim Rochas / Niviuk

Photo: Tim Rochas / Niviuk



Photos: Sascha Burkhardt



Photo: Niviuk

#niviuk arrow 2

En plus des sellettes pressurisées Rocket P et Rocket R (voir la dernière édition), Niviuk a les modèles Arrow dans le programme. L'Arrow (1) et l'Arrow P nous ont largement convaincus lors de nombreux tests (confort, réactivité, pratique) ; d'ailleurs, les deux connaissent un succès indéniable auprès des pilotes.

Depuis la Coupe Icare 2026, l'Arrow est sortie dans sa version 2. Elle a été redessinée à fond et elle contient beaucoup d'éléments de l'Arrow P. L'Arrow 2 suit ainsi la tendance "plus légère et plus compacte", avec 3,96 kg en taille M.

Elle dispose de deux compartiments intégrés pour parachutes de secours, situés de part et d'autre de la sellette. Une petite pompe électrique est livrée pour la protection gonflable (bon amortissement avec 32,5 G maximum, poids 185 g, faible volume).





Photos: Sascha Burkhardt



Mais surtout, la mise en forme 3D (entre autres obtenue par la répartition des coutures) est poussée encore plus loin pour un confort accru à tous les niveaux. En plus du travail sur la surface de l'assise et du dossier, les bords sous les cuisses, derrière les bras et derrière le cou ont été préformés pour être les plus agréables possible.



niviuk.com
niviukparagliders niviuk

ROCKET R
COMPÉTITION & XC



LE MEILLEUR DE L'AÉRODYNAMISME.

La Rocket R est la sellette haute performance conçue pour la compétition. Elle se distingue par son profil aérodynamique et son confort au pilotage. Sa forme entièrement carénée a été étudiée pour optimiser la performance. L'équipe R&D a consacré une grande partie de sa recherche à l'optimisation de la traînée et de la stabilité. Les détails ont été affinés grâce à des simulations CFD et validés en vol.

8,90 kg	25 L	7 L x 2	DOUBLE
POIDS	POCHE ARRIÈRE	COMPARTIMENTS DE SECOURS	SYSTÈME DE PROTECTION

NIVIUK



#ozone sellettes

Ozone a présenté un exemplaire du sous-marin SubGT, qui devrait représenter un Sublite avec un protecteur plus grand, à destination d'un nombre plus grand de pilotes. Ozone répondra donc aussi à nos critiques exprimées dans notre test de la Sublite. Malheureusement, la commercialisation semble encore se faire attendre. En revanche, l'Ozium 3 semble partiellement se rapprocher de la technologie Sublite : il est basé sur le châssis de la F*Race 2, le cocon est équipé d'une fermeture magnétique, le poids en taille M n'est que de 2,65 kg, et l'aérodynamique semble soignée.





#skyman passion

Depuis plusieurs années, les concepteurs d'Independence et de Skyman travaillent sur une sellette très légère, très confortable et très aérodynamique, donc à la limite entre une sellette cocon classique et un sous-marin.

La première version, avant l'avènement des sellettes pressurisées, s'appelait U96 (comme le fameux sous-marin du film du même nom).

Ce n'est qu'à la Coupe Icare 2026 que Skyman a présenté une version qu'elle jugeait vraiment satisfaisante. C'est vrai que le modèle exposé impressionne par la pureté des lignes, coutures et finitions. Le modèle semble très confortable, et de nombreux détails paraissent bien pensés.



Photos: Sascha Burkhardt





Par exemple, les anses des connecteurs en T sont parfaitement adaptées aux pièces métalliques : on peut très facilement les insérer ou ressortir, mais il semble impossible que ces connexions s'ouvrent involontairement. Sur beaucoup d'autres sellettes, ce type de connexions est plutôt fastidieux. La finition est visiblement à un très haut niveau.

Un couteau fait partie des accessoires standard. Il pourrait être utile dans de nombreuses situations dangereuses, comme l'amerrissage, l'abrissage ou même dans une situation dangereuse de très fort vent.

Un réflecteur Recco est également présent.



Photos: Sascha Burkhardt







#sardines

En marche&vol, il arrive souvent de décoller sur une pente à forte inclinaison, sur des surfaces glissantes, que ce soit de l'herbe ou de la neige.

Certaines ailes, notamment des voiles spécialisées marche&vol, sont livrées avec des sardines pour fixer l'aile au sol et ainsi l'empêcher de glisser avant le décollage. Ces petits "clous" sont censés retenir la voile avant le gonflage, mais sortir du sol au moment où le pilote part.

Cela marche étonnamment bien, que ce soit sur l'herbe ou sur la neige, mais sur la neige, il faut souvent tasser cette dernière autour de la sardine si elle n'est pas assez compacte.

Chez Skyman, de nombreuses ailes sont équipées de plusieurs sardines métalliques qui restent constamment dans la voile, rangées dans une poche se fermant avec un scratch.

Elles ne dérangent absolument pas en vol, même sorties de leur poche.



Chez Niviuk, le concept est différent : le constructeur livre des sardines métalliques à part, que l'on garde dans une poche du sac et que l'on ne connecte que si vraiment nécessaire.

Il n'y a pas que sur les ailes de marche&vol comme la Skin ou la Kode, mais aussi sur le biplace Takoo 6 (en haut et à droite), alors que ce dernier n'est pas spécialement prévu pour le marche&vol, mais pour une utilisation très universelle, loisir ou travail biplace professionnel.

Sur le Takoo, les points d'ancrage se trouvent assez profondément cachés sur une nervure à l'intérieur de la voile. Pour trouver un des caissons ainsi équipés, un petit point coloré se trouve à l'entrée du bord d'attaque.



Photo, pilot: Sascha Burkhardt

MAC PARA







Nova livre également des sardines avec certaines ailes comme la DoubleSkin, mais elles sont en bambou biodégradable (au cas où l'on les perdrait). Contrairement aux autres constructeurs, les fixations se trouvent sur l'extrados et non pas à l'intérieur de l'aile.

Au fait, il s'agit de "tees de golf" en bambou qui permettent de surélever la balle à la hauteur souhaitée.

Chez Decathlon, on peut les acheter à 5 euros les 100.

Cela vous permet d'équiper n'importe quelle voile ainsi, mais sur des ailes qui ne sont pas prévues pour cela, et qui ne sont donc pas équipées d'ancrages dédiés, il faut bricoler des attaches, de préférence sur trois à cinq cloisons, au niveau du bord d'attaque (au moins une sardine au milieu, puis deux autres à deux mètres des stabilos environ).

Attention de ne pas utiliser des suspentes de liaison trop longues : cela amènerait un risque accru d'emmêlage avec les suspentes principales après une fermeture.





VERVE

Like No Other



#supair pulse

Nous avions testé en détail le pionnier des subs légers, la Supair Alp, voir article ci-dessous.

Depuis la Coupe Icare 2026, avec le modèle suivant, la Pulse, Supair a répondu à nos critiques et exaucé tous nos vœux : elle s'ouvre complètement, et elle est pourvue de deux boucles automatiques, donc encore plus facile à l'installation que la plupart des autres sellettes pressurisées. La protection dorsale gonflable monte haut dans le dos, et la Pulse est équipée de deux poches de parachute. Avec 3,4 kg, elle est donc sans aucun doute une sellette pressurisée très universelle, probablement accessible à une grande partie des pilotes cross. Supair nous fait parvenir un exemplaire en test, nous vous la présenterons en détail...


BON PLAN PRIX
neuf et occasion

#supair alp - le pionnier

Quand le sous-marin Alp est sorti, il était une petite révolution faire une sellette à suspension très légère, donc même adaptée au marche&vol, en même temps très aérodynamique pour un gain important de performance. Même si cette sellette est légèrement dépassée sur certains points par la concurrence, elle est un très bon sous-marin léger et se trouve à des prix alléchants en neuf et en occasion.
Son protecteur gonflable est plus volumineux que celui du sous-marin de chez Ozone, par exemple, bien que les valeurs d'amortissement soient comparables au sous-marin original de chez Ozone (Supair Alp: 43.10 g, Korovyd Ozone Subnarine: 42.47 g, Mousse Ozone Sublite: 42.40 g). Toute chose égale par ailleurs, la performance ne peut pas être tout à fait la même. Si Ozone a choisi une protection plus fine, c'est pour ne pas augmenter le diamètre de la sellette en surpression.
La légèreté de l'Alp a évidemment aussi des inconvénients. La tenue aérodynamique ne peut pas être la même que celle d'une sellette qui pèse 4 fois plus. L'Alp pèse 1.58 kg, le sous-marin d'origine de chez Ozone pèse 8.10 kg. Rappelons que l'Alp est sorti bien avant le Sublite de chez Ozone (1.45 kg).







La Supair Pulse se ferme sur le côté droit et non pas au milieu : c'est plus pratique, et il y a plus de place pour les instruments.

La protection dorsale est grande et monte dans le dos.

Photos: Sascha Burkhardt







D'autres sellettes pressurisées légères, bientôt disponibles ou en vente : la Woody Valley, et la Neo. La sellette pressurisée de compétition Gin Genie Race sera disponible dans sa version 8.

Photos: Sascha Burkhardt





MAESTRO 3

The next step

La Calixte d'Ascendant n'est toujours pas disponible en quantité suffisante, à cause d'une fabrication artisanale en France. Dommage, c'est probablement une des sellettes pressurisées les plus universelles.
https://fly-ascendant.com/about/ **Photo: Sascha Burkhardt**

#hike&fly

#skywalk twist

La marque Skywalk est connue pour son implication dans le marche&vol, notamment grâce à son rôle dans les Red Bull X-Alps. C'est la seule marque qui, en tant que sponsor principal, a le droit de nommer ses ailes "X-Alps". Il était d'autant plus étonnant qu'elle n'avait pas de sellette réversible dans le programme. C'est dorénavant chose faite : la Twist ne peserait que 2,20 kg, son châssis Power Frame répartirait uniformément les forces exercées sur l'ensemble de la sellette afin d'assurer un haut confort de pilotage. L'airbag Permair 2.0 se gonfle soit à la bouche, soit à l'aide du sac de portage, soit avec une pompe électrique. Transformé en sac à dos, le châssis offre également un grand confort de portage grâce à sa coupe, selon Skywalk.
Photos: Mario Eder / Skywalk



#hike&fly





acebook.com/volerinfo www.voler.info

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

independence
paragliding



Photo: Stefan Kurrle

voler.info

LE MAGAZINE NUMÉRIQUE DU PARAPENTE ET DU PARAMOTEUR.

Concepteur, Rédacteur en chef, webmaster, pilote test : Sascha Burkhardt
Pilotes Tests : Philippe Lami, Pascal Kreyder, Stefan Ungemach, Valentin Burkhardt, Arthur Burkhardt
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 Etzmattenstr. 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.

