

voler.info

LE MAGAZINE NUMÉRIQUE DU PARAPENTE ET DU PARAMOTEUR.



Photo: Jérôme Maupoint/Neo

#trends 2023 2/2



Le soleil se lève sur une nouvelle saison 2023 très prometteuse, avec, entre autres, une prolifération de sellettes cocon, dont certaines sont enfin livrables comme cette Neo Stay Up 2.
Photo: Jérôme Maupoint

1	COVER
2	SOMMAIRE
2	EDITO
3	SALONS THERMIKESSE, STUBAI
6	NOVA AONIC LIGHT, LARGUEUR TREUIL
8	FREINS VRILLÉS...
11	NOUVEAUX MODÈLES PHI
14	BALLON CHINOIS
16	PWCA SUPERFINAL
18	SOUSMARIN
20	SELLETTES NIVIUK
23	LITTLE CLOUD GRASSHOPPER MK 2
25	NEO
26	VIDEO: STAND-UP RESCUE SYSTEM
27	SUPAIR
31	STUBAI-CUP
33	PHI SYMPHONIA 2 LIGHT
34	NIVIUK KODE P 12 ET 14
35	NIVIUK PEAK 6 ARTIK R
36	NIVIUK CHAMPIONNES
37	NIVIUK R-BUS 2
38	PROFLY MIKE KÜNG
39	GIN BONANZA 3
40	GIN EVORA
42	DUDEK HIKE&CRUISE
43	OZONE PHOTON OZONE MOXIE
46	SWING LIBRA RS
47	SKYWALK MINT
48	SKYMAN SHARK
49	SKYMAN U96
51	U-TURN
52	DRIFT MERLIN
53	ADVANCE STRAPLESS 3
54	ADVANCE STUBAI
55	APPLE WATCH EN TANT QUE VARIO
57	VIDEO: TEST APPLE WATCH 8
59	INTERVIEW CHRIGEL MAURER
67	X-ALPS 2023: LA ROUTE
68	FORMATION QATAR
69	VIDEO: AIRLIGHT FEUX D'ARTIFICES EN PARAMOTEUR
70	FLIGHT LEVEL ZERO: 172 KM ALLER RETOUR
74	EVENEMENTS: LES JCARES DU CINÉMA
75	TRAILER VIDÉO: LUMDO KOLOLA
76	VIDÉO: ELIOT NOCHEZ
77	VIDÉO: TRAILER "VULNERABILITY"
78	VIDÉO: FROM AVORIAZ WITH LOVE
79	VIDÉO: TEASER TIC TAC
80	VIDÉO: HOME SWEET HOME
81	OURS
82	INDEX ADS

QUAND CHATGPT FAIT ET VEND DU PARAPENTE...

Un résultat rigolo et dérangeant. Lorsqu'on demande à "l'intelligence artificielle" ChatGPT, dont tous les médias parlent en ce moment, de concevoir un dépliant pour un parapente fictif "Voleloin" de la marque "Toujourstrèshaut", elle nous sort ça:

"Le parapente Voleloin de la marque Toujourstrèshaut est le choix idéal pour ceux qui recherchent des sensations fortes et une expérience de vol inoubliable. Avec sa conception innovante et ses matériaux de haute qualité, le Voleloin offre des performances exceptionnelles et une sécurité optimale.

Le Voleloin est équipé d'un profil en W (sic) qui lui permet d'offrir une stabilité exceptionnelle et une maniabilité incroyable dans les conditions les plus difficiles. Les ailes sont fabriquées en ripstop et en nylon pour une résistance maximale aux déchirures et aux déchirures (sic).

Le Voleloin est également équipé d'un système de freinage innovant qui offre un contrôle précis et une réponse rapide, même dans les conditions les plus venteuses. Le harnais confortable et ergonomique est conçu pour offrir un soutien maximal pour les pilotes de toutes tailles et de tous niveaux de compétence.

Le Voleloin est équipé d'un système d'aide à la navigation pour faciliter les vols de longue distance et de météo, vous permettant d'optimiser vos vols en toute sécurité. Et pour plus de confort, le Voleloin est équipé d'un système d'air conditionné pour les vols à haute altitude..."

Ce qui frappe, à côté des inepties comme le système d'air conditionné, est le fait de retrouver certaines tournures et promesses que nous, toutes et tous les pilotes, voyons passer dans les communications réelles de nombreux constructeurs.

Bien sûr, ChatGPT a appris tout son savoir sur internet et condense ainsi pas seulement les textes des marques existantes, mais aussi les demandes légitimes des pilotes, comme la sécurité associée à la performance et à une maniabilité agréable.

Ce que nous avons appris auprès de ChatGPT? Que nous devons, plus encore que nous le faisons déjà, exiger des détails techniques et explications précises aux concepteurs, afin de les exposer à nos lectrices et lecteurs. Aller au fond, plus encore, même si les constructeurs réchignent souvent à révéler leurs secrets. Pourtant, c'est ce qui leur permettrait de montrer qu'en amont des promesses, il y a généralement des réflexions pertinentes et abouties, loin de l'"air chaud" de ChatGPT...

Sascha Burkhardt,
fondateur voler.info free.aero magazines



La Stubai-Cup a toujours lieu au début mars, dans une région autrichienne où le micro-climat permet souvent de beaux vols de test, y compris en thermiques. Photo: Markus Gründhammer

SALONS DU DÉBUT D'ANNÉE

THERMIKME SSE 2023

Les organisateurs s'entêtent: malgré une certaine réticence des grands constructeurs de moins en moins présents, l'équipe a de nouveau organisé ce salon d'une seule journée (21 janvier), dans le cadre d'un salon immense de tourisme à Stuttgart, en Allemagne.

Selon notre confrère Lucian Haas (<https://lu-glidz.blogspot.com/>), les visiteurs étaient néanmoins nombreux autour des stands restants. À noter que si certains grands constructeurs comme Ozone étaient absents, d'autres entreprises un peu plus petites se sont même déplacées depuis la France, comme Neo ou Stodeus. Ce salon dans la ville, sans aucun site de

vol accessible, n'a jamais été l'endroit des révélations spectaculaires (Les constructeurs les réservent pour la Coupe Icare ou la Stubai). À l'édition 2023, on a quand même pu voir la nouvelle version du Skywalk Range X-Alps 3, plus robuste que les versions précédentes.

STUBAICUP 2023

En revanche, la Stubai-Cup, traditionnellement un "petit Saint Hilaire" dans les Alpes autrichiennes, a eu lieu: quelques infos dans ce numéro puis le grand reportage dans le prochain.

31. Stubaicup du 03 au 05 mars 2023
<https://www.parafly.at/stubaicup/>

KÖSSEN 2023 : ANNULÉ PUIS RÉANIMÉ

Le festival de Kössen en Autriche, qui avait toujours lieu en mai ou en juin (juin 2022: 5000 décollages en trois jours) est annulé, entre autres à cause des nouvelles contraintes administratives, trop lourdes à supporter pour les organisateurs.

Mais dès l'annonce de l'annulation, un autre club de la vallée a dit vouloir reprendre le flambeau...à suivre...



La Skywalk Range X-Alps 3, enfin plus robuste ? Les versions précédentes vieillissaient souvent mal avec leur tissu très léger. Photo: Lucian Haas





SKYMAN



www.skyman.aero

DÉCOUVRIR
SENTIERS INCONNUS

AVEC DES PARAPENTES ULTRALÉGERS



voler.info
MAGAZINE
www.voler.info

Déjà vue à la Thermikmesse: un des prototypes finaux de la nouvelle sellette légère de Skyman, l'U96, prête à être commercialisée (voir plus loin dans ce numéro)

ZILLERTAL FESTIVAL

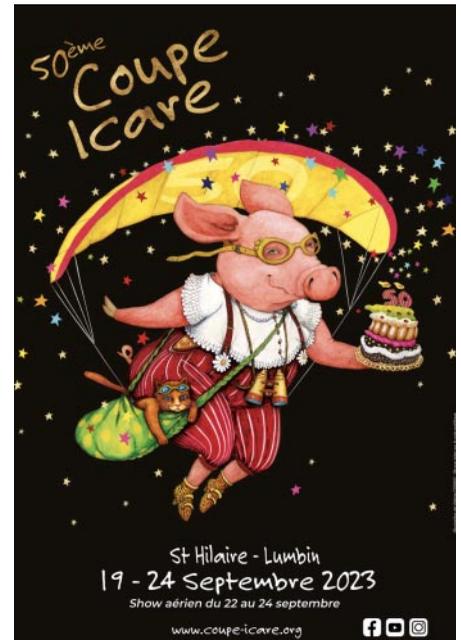
En plus du futur remplaçant du Festival à Kössen, il y aura un autre festival en Autriche: 27.05-29.05.2023 dans la vallée Zillertal.

<https://flying-high.at/>

COUPE ICARE 2023

La "plus grande fête du vol libre au monde" aura lieu pour sa 50^e édition : du 19 au 24 septembre 2023 à Saint Hilaire. On fêtera aussi les 40 ans de l'Icarneval et les 30 ans d'Icare Ballons...

<https://www.coupe-icare.org/>





ALTI RANDO Lite₂





Depuis février 2023, la version allégée du modèle Aonic, l'Aonic Light, est disponible. Photo: Fabian Gasteiger / Nova

NOVA AONIC LIGHT ET LARGUEUR TREUIL

EN A PUISSANTE ET LÉGÈRE

L'EN A Aonic de Nova a déjà montré son potentiel: avec ce parapente accessible aux débutants, le Suisse Toni Brügger avait bouclé le 10 mai 2022 un triangle de 247,5 km avec une vitesse moyenne de 25,4 km/h!

www.xcontest.org/2022/world/de/fluge/details/:b-air/10.05.2022/07:25.

Cela va avec une tendance indéniable: de plus en plus de pilotes restent sur des machines classées A ou B pour accomplir d'impressionnants vols en toute sérénité. (voir aussi [notre reportage sur Baptiste Leroy](#))

Dorénavant, cette Nova Aonic existera également en une version light. (Surfaces: 18,87 / 20,84 / 22,76 / 24,82 m², poids 3,4 / 3,7 / 3,9 / 4,2 kg).

Plus d'infos:

<https://www.nova.eu/fr/parapente/aonic-light/>



Un accessoire primordial, mais peu utilisé dans les montagnes: un largueur treuil. Le nouveau largueur de chez Nova, le Tow & Go, présenté au salon Thermik, va avec la tendance vers "plus simple et néanmoins plus fonctionnel, mais aussi plus léger": il ne pèserait que 62 g.





ARTIK RACE

L'AVÈNEMENT D'UNE NOUVELLE ÈRE

Les connaissances acquises au cours du développement de l'Artik 6 et de nos autres deux lignes (la Peak 6 par exemple) nous ont permis de mettre au point l'Artik Race, une EN C deux lignes. Une expérience inédite combinant vitesse, aérodynamisme et performance ainsi que l'accessibilité, les réactions progressives et la sécurité passive d'une EN C. Une « Artik + » pour aller encore plus loin.

Tailles

21* / 23 / 25* / 27*

*Homologation en cours (30/11/22)

Couleurs



OPAK

DISKUS

WASP

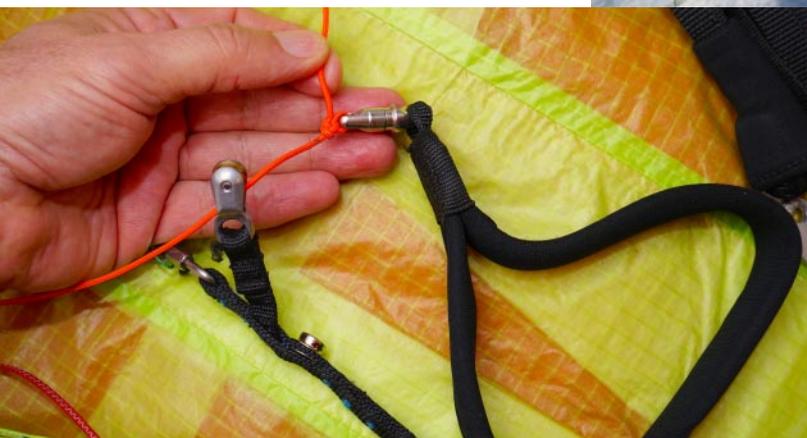
FREINS VRILLÉS

*Till Gottbrath met en garde:
des freins vrillés peuvent
considérablement réduire la
plage pilotable...*

Des poignées sans émerillon peuvent amener les freins à se vriller :
- la suspente elle-même
- la patte d'oie (photo de droite)



Avec des émerillons, ce problème n'existe pas.
Photos: Paul Nagl/ NOVA





COURSE DES FREINS RACCOURCIE

Les pilotes qui possèdent un parapente sans émerillon au niveau des freins devraient régulièrement contrôler que les suspentes de commande ne soient pas vrillées... et par conséquent nettement raccourcies !

Pour des raisons de poids, les voiles ultralégères Hike & Fly sont généralement construites sans émerillon et sont donc concernées. Paul Nagl, responsable du service après-vente chez NOVA, a régulièrement contrôlé des voiles dont les drisses de freins étaient vrillées à de nombreux tours. Il a expérimenté le raccourcissement d'une drisse de frein sur 1 m :

Edelrid Tarax 7850-240, longueur de suspente nominale 100 cm ; mesurée sous une charge de 5 kg :

20 tours : 99 cm -> 1 cm de différence
 40 tours : 97 cm -> 3 cm de différence
 60 tours : 90 cm -> 10 cm de différence
 80 tours : 82,5 cm -> 17,5 cm de diff.
 100 tours : 69 cm -> 31 cm de différence

Cette expérience portait sur un mètre. Sur une ligne de freinage complète, le raccourcissement est certes un peu moins important, mais il peut tout de même s'agir d'une réduction de la plage de pilotage qui a une incidence sur la sécurité.

QUE FAIRE ?

Déballer le parapente. En principe, tu reconnais immédiatement le vrillage au niveau de la patte d'oie (la ramification de la drisse de frein en haut). Détache la poignée de commande de l'élévateur. Tourne la poignée de frein autant de fois que nécessaire - dans le bon sens bien sûr ! - jusqu'à ce que la patte d'oie et la drisse soient sans torsion. Ou bien tu peux descendre, en serrant bien les deux doigts sur la drisse, de la patte d'oie jusqu'à la poignée de frein, un peu comme sur la photo du haut, mais la poignée de frein doit alors pendre librement afin de pouvoir se dévriller.

Si tu penses que les suspentes de frein de ton aile ne se vrillent jamais dans le vent relatif, détrompe-toi : Chaque fois que tu saisis les poignées en faisant un demi-tour ou un tour de frein, cela signifie que tu fais un tour supplémentaire. Cela s'aditionne rapidement...

Mieux vaut donc vérifier avant que cela ne se transforme en un problème de sécurité.



LAVIS DE LA RÉDACTION

Le phénomène pourrait être plus important encore que nous pensions. Nous avons contacté Nico Mouquet du centre de contrôle Wing Shop (www.wingshop.fr/) à Saint Hilaire.

Il nous a confirmé que sur certaines (rares) ailes qu'il reçoit, le raccourcissement est assez important, pouvant aller jusqu'à 12 cm. Dans ce cas, cela pourrait favoriser une cascade d'incidents en vol aux basses vitesses (difficulté de récupérer efficacement une parachutale).

Fait intéressant: souvent, ce problème est plus important sur un des deux freins. Cette asymétrie pourrait être due à la façon que ces pilotes reprennent les poignées en thermique, avec un sens de rotation préférentiel.

Parfois, la torsion est tellement conséquente que même dévrillée, la suspente se vrille rapidement toute seule, comme s'il existait une mémoire de forme. Dans ce cas, Nico conseille de la changer...





SPIRIT

**L'alpinisme. Dans chaque cellule.
Petit sac à dos, grands projets.**

- / Ultra-légère à partir de 1,75 kg
- / Volume de pliage très compact
- / Parfaite pour le marche et vol
- / Ultra polyvalente

Match Parfait.



Ton set Hike & Fly à partir de 4,13kg SPIRIT // CORE // HIKE35 // TAPA X-ALPS // DROP



PURE PASSION FOR FLYING

SKYWALK



PHI

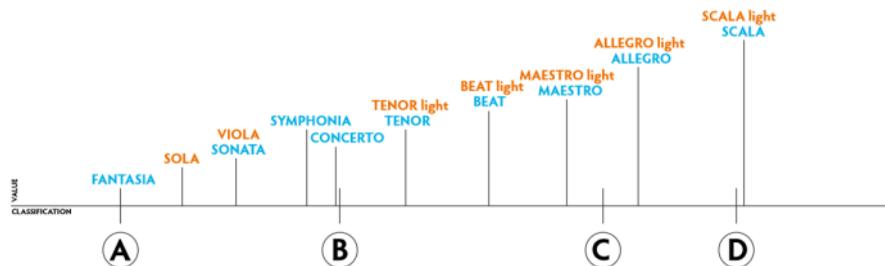
Benny Hörbuger sous un prototype de la Scala (non light). Magnifique instant capturé par Pascal Purin. Tous les deux font partie de l'équipe Phi.

Phi démarre 2023 avec une flopée de nouveaux modèles ou plutôt des nouvelles versions: il y a entre autres Symphonia 2, Viola 2, Tenor 2, Tenor 2 light, mais aussi une nouvelle version de la Sola (EN A légère), la Sola GT.

Principale différence: La Sola GT est fabriquée en partie avec le tissu coréen MJ Tex 32 à la place du Skytex 27 de la version Sola. La nouvelle est donc un peu plus lourde (3,3 kg au lieu de 3 kg pour la taille 20), mais aussi plus robuste et un peu moins chère.

L'équipe Phi s'est également élargie: le concepteur Alex Höllwarth de chez Skywalk a changé d'écurie et concevra dorénavant en concert avec Hannes Papesh, mais avec une ligne de modèles séparée.

La ligne des nouvelles sellettes est également en train d'avancer, avec un nom surprenant que nous dévoilerons sous peu.



**OFFRE
SPÉCIALE**

Utilisez
l'Application n°1
du Parapente

**3 mois
GRATUITEMENT**

Insérez ce lien
dans votre
navigateur :

[paraglidingmap.com /
redeem /
A2J4J2N](http://paraglidingmap.com/redeem/A2J4J2N)



voler.info
MAGAZINE
www.voler.info



Mike Küng est resté très longtemps pilote-test pour Phi et utilisait ces ailes, comme d'habitude, pour monter sur tous les obstacles s'offrant à la brise ...
Photos: Stefan Schneiter



NEW Instagram.com/free.aero

facebook.com/volerinfo

www.voler.info



En février, une équipe de Phi a visité l'usine d'Aerodynamics, qui travaille depuis 1988 dans le Kite, puis dans le parapente pour de nombreux constructeurs, comme Phi. Elle se situe au Sri Lanka. (où l'on trouve également la grande usine Sky Sport d'Independence, Skyman voler.info/contents/FR/icare2018/index.html#issue/31). À droite, Franziska Bucher et la couturière Hilde Hetzenauer de Phi. Au milieu en bas, Gayantha Fernando, manager du département parapente à Aerodynamics. En bas à droite, les





BALLON CHINOIS ?

Une aile ronde comme un ballon, dans le ciel de Monaco.

Cette belle forme est la suite d'une frontale accélérée, provoquée par des lignes de pliages puisque ce prototype de la Phi Scala 2 est une 2 lignes.

En effet, si Hannes Papesh rechigne d'adopter des 2 lignes dans les EN C ou même dans les hybrides EN B, dans la classe D en revanche, c'est un autre sujet.

Cette aile a un allongement de presque 7 points. Danger de cette figure: parfois, les deux bouts d'ailes peuvent s'emmêler. Dans ce cas, il faut tenter une sortie en décrochant. Sinon, secours...

Pilote: Mike Küng

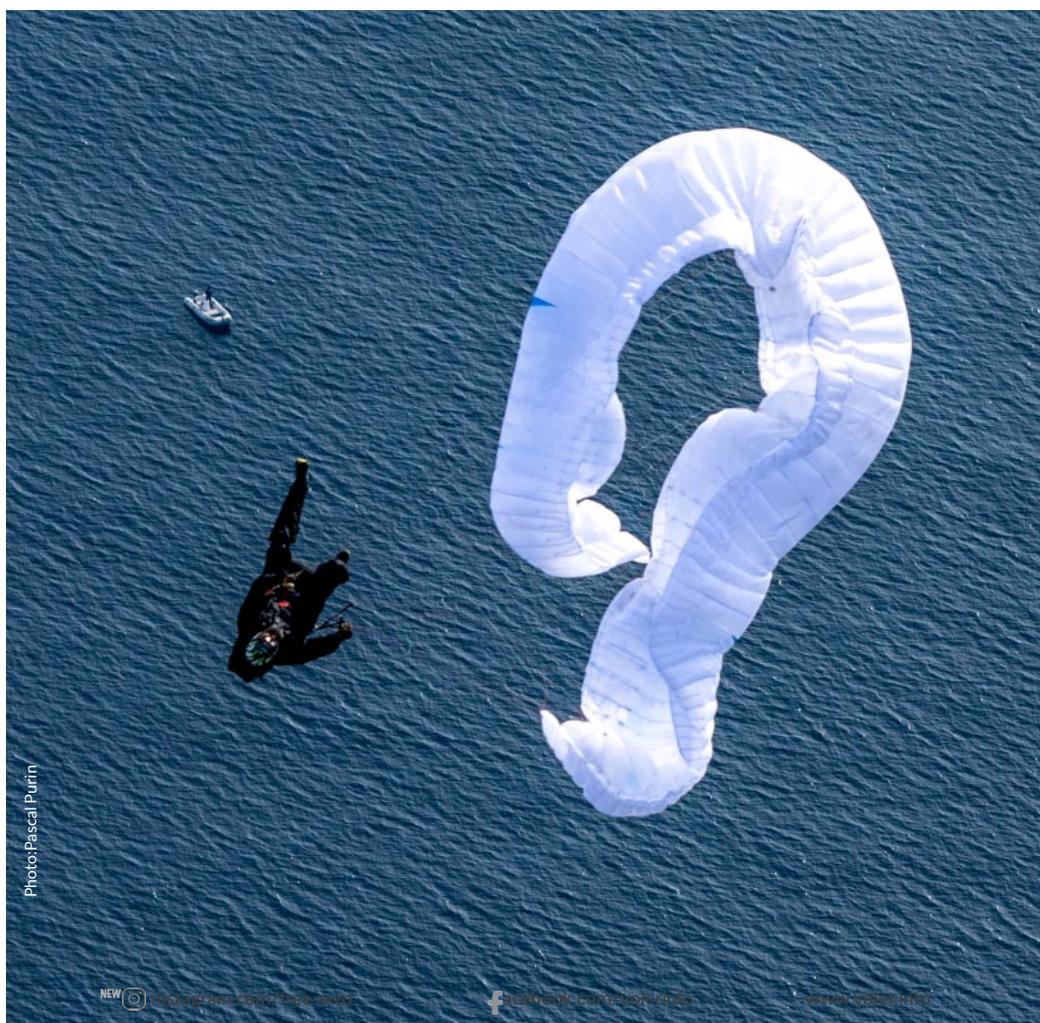


Photo: Pascal Purin



MOXIE

POUR UNE PROGRESSION RAPIDE

Destinée aux nouveaux pilotes et aux écoles, la Moxie assure **une progression facile** et une sécurité maximale. La conception de cette aile lui donne le gonflage le plus facile qu'on ait jamais vu et un pilotage très intuitif. Les commandes sont assez longues pour pardonner les approximations et cependant **précises et efficaces en thermique**, elles permettent aussi d'obtenir une bonne ressource à l'atterrissage, même avec un timing imparfait. Nous n'avons jamais produit une aile qui donne autant **de confiance au pilote**, aidés en cela par la maîtrise de technologies telles que les winglets, des ouvertures de bord d'attaque optimisées, une double découpe transversale des panneaux de bord d'attaque et un suspentage à très faible traînée.

PWCA SUPER FINAL

En décembre, le Super Final de la PWC a eu lieu à Valle de Bravo au Mexique. Il y avait un nombre impressionnant de "sous-marins" en l'air...

Les vainqueurs de la PWCA :
Honorin Hamard, Philipp Haag et Baptiste Lambert.

Le haut du podium féminin:
Constance Mettetal, Keiko Hiraki, Elisabeth Egger,
Violeta Jimenez.





Parmi ces nouvelles sellettes extrêmement carenées, ce prototype Kanibal Race 2 de Kortel Design.
Photo: Erwan Didiriche

LES RÉSULTATS

HOMMES

Rank	ID	Name	Nation	Glider
1	0007	Honorin HAMARD	FRA	Enzo 3/Submarine
2	0295	Philipp HAAG	DEU	Enzo 3/Submarine
3	0120	Baptiste LAMBERT	FRA	Enzo 3/Submarine
4	0715	Maxime PINOT	FRA	Enzo 3/Submarine
5	0290	Ernesto HINESTROZA	DEU	Enzo 3/Submarine
6	0012	Juan OSPINA	GBR	Enzo 3/Submarine
7	0013	Pierre REMY	FRA	Icepeak X-One/Drifter 2
8	0841	Jonas HORACEK	CZE	Enzo 3/Submarine
9	0008	Joachim OBERHAUSER	ITA	Enzo 3/Submarine
10	0241	Michal GIERLACH	POL	Zeno 2/Submarine
11	0048	Denis SOVERINI	ITA	Enzo 3/Submarine
12	0723	Francisco Javier REINA LAGOS	ESP	Icepeak X-One/Drifter 2
13	0218	Thibault VOGLET	BEL	Icepeak X-One/Exocoat
14	0010	Ferdinand VOGEL	DEU	Enzo 3/XR7
15	0212	Stephane DROUIN	FRA	Zeno 2/Submarine
16	0016	Torsten SIEGEL	DEU	Boomerang 12/Genie Race 4
17	0051	Constance METTETAL	FRA	Icepeak X-One/Drifter 2
18	0247	Soheil BARIKANI	IRN	Boomerang 12/Submarine
19	0038	Stefan BERNHARD	DEU	Enzo 3/Submarine
20	0671	Manuel QUINTANILLA	MEX	Boomerang 12/GR4
21	0026	Tim ROCHAS	FRA	Icepeak X-One/Drifter 2
22	0086	Andreas MALECKI	DEU	Enzo 3/Submarine
23	0974	Mathias IOUALALEN	REU	Enzo 3/Submarine
24	0001	Luc ARMANT	FRA	Enzo 3/Submarine
25	0039	Charles CAZAUX	FRA	Enzo 3/Submarine
26	0049	Dominik BREITINGER	CHE	Boomerang 12/GR4
27	0053	Rémi BOURDELLE	FRA	Boomerang 12/Kanibal Race 2
28	0009	Julien WIRTZ	FRA	Enzo 3/Submarine
29	0471	Alvarinho Blas LUCERO	ARG	Enzo 3/Genie Race 4
30	0777	Marc WENSAUER	DEU	Boomerang 12/Genie Race 4
31	0002	Aaron DUROGATI	ITA	Icepeak X-One/XR7
32	0017	Lois GOUTAGNY	FRA	Icepeak X-One/Drifter 2
33	0339	Hernan PITOCO	ARG	Enzo 3/Exocoat
34	0234	Nicola DI BERNARDO	FRA	Gambit/Kanibal Race 2
35	0032	Martin LONG	GBR	Enzo 3/Submarine

FEMMES

Rank	ID	Name	Nation	Glider
1	0051	Constance METTETAL	FRA	Icepeak X-One/Drifter 2
2	6111	Keiko HIRAKI	JPN	Enzo 3/XR7
3	0045	Yael MARGELISCH	CHE	Enzo 3/Submarine
4	0415	Violeta JIMENEZ	USA	Enzo 3/Submarine
5	0023	Seiko FUKUOKA NAVILLE	FRA	Enzo 3/Exocoat
6	0818	Galen KIRKPATRICK	USA	Enzo 3/Kanibal Race 2
7	0330	Elisabeth EGGER	AUT	Icepeak X-One/Drifter 2
8	0414	Johanna HAMNE	SWE	Enzo 3/Submarine
9	0202	Marcella UCHOA	BRA	Enzo 3/Exocoat
10	1771	Jinhee BAEK	KOR	Zeno 2/XR7
11	0891	Patricia LETONA	MEX	Zeno 2/Exocoat
12	0508	Hyunhee KIM	KOR	Icepeak X-One/XR7
13	0708	Klaudia BULGAKOW	POL	Enzo 3/Exocoat
14	0373	Junghun PARK	KOR	Boomerang 12/Genie Race 4



MAESTRO 2 light
High B



Un constat communément admis, la mise en oeuvre de ce type de sellettes au décollage et aussi à l'atterro n'est pas des plus simples, comme ici avec le sous-marin d'Ozone. Mais les résultats des championnats (voir page précédente) semblent valider le concept au niveau performance...
Photo: pwca.org





Le carénage est extrême sur le sous-marin, dont tout l'intérieur est en légère surpression barométrique. La fermeture presque hermétique du cocon pose deux nouveaux problèmes: les instruments ne sont pas très facilement accessibles, et la précision des mesures barométriques peut souffrir pour les petits changements (vario instantané pour systèmes intégrant les valeurs dans des algorithmes complexes ensemble avec gyromètre, accéléromètre)

C'est sans doute pour cela que Pal Takats a fixé un Stodeus UltraBip (connectivité Bluetooth) à l'extérieur...

Photos: Ozone, Pal Takats (<https://www.instagram.com/paltakats/>)



paltakats



Chez Niviuk aussi, une sellette bien plus imposante : la Drifter 2, qui sort enfin, de longues années après la version 1...

Une tendance clairement visible ici aussi : le pilote se fonde bien plus dans le carénage. Chez Niviuk, c'est le cas aussi pour l'Arrow (ci-dessous), pour laquelle Niviuk conseille plutôt de choisir une taille supérieure. L'aérodynamique est reconnaissante.
Photos: Niviuk

Autre surprise chez Niviuk à peine quelques semaines après la découverte de la Drifter 2, et au même moment où la Hawk et l'Arrow sont enfin livrables, on voit les premiers exemples de la sellette super légère (en-dessous de 1,5 kg selon les rumeurs) Arrow P, qui sera prête pour les X-Alps 2023...



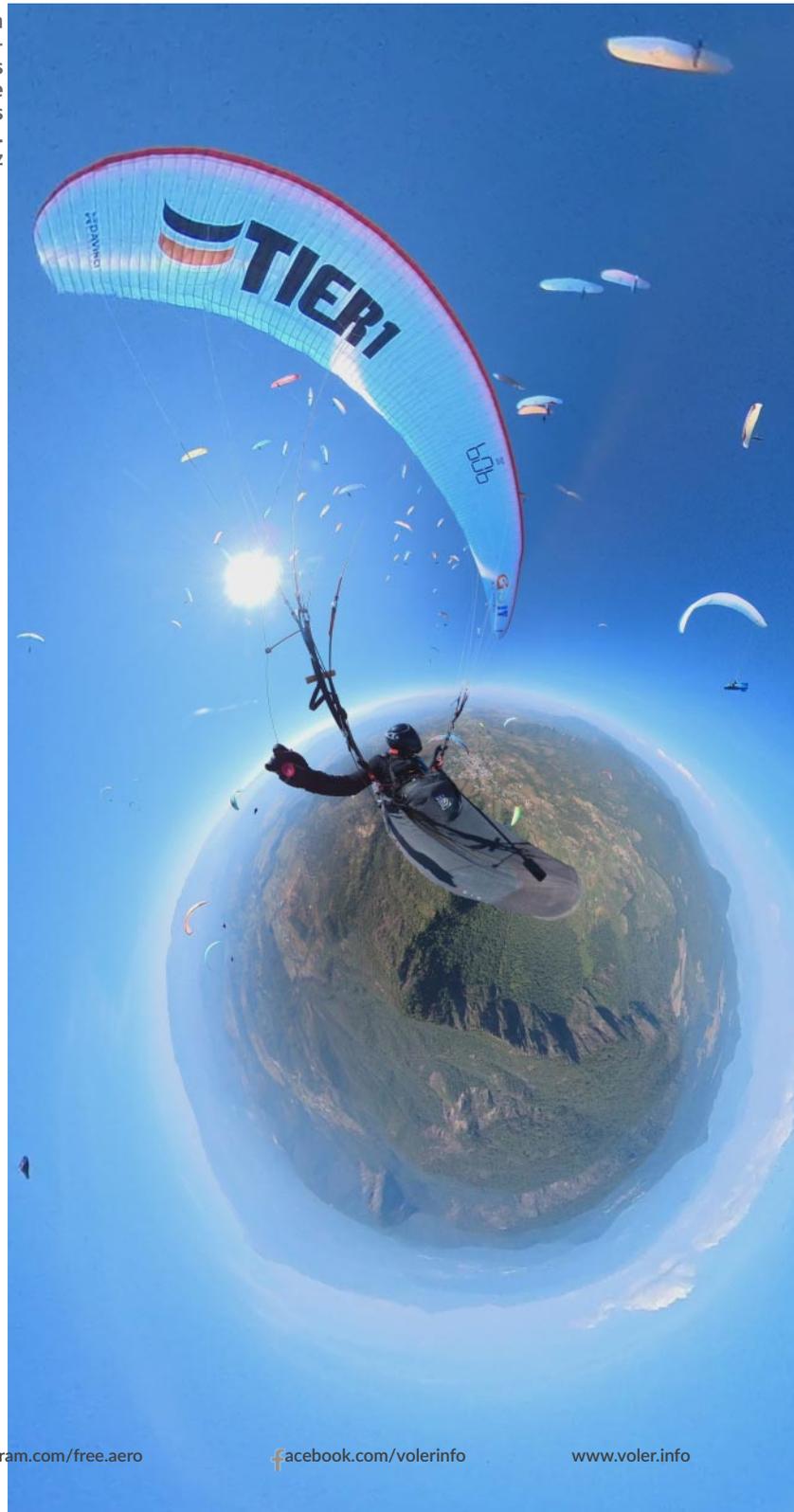
Quand le fil PLA* accroît votre sécurité, affine votre pilotage ou améliore votre confort en vol...



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

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

Bien sûr, à la PWCA, on voyait aussi des sellettes plus classiques comme la Gin Genie Light 3, que nous avons testée (article à venir).
Photo: Javier Galvez sous Davinici Opera





PEAK 6

PASSE À LA VITESSE SUPÉRIEURE

Plus de performances avec un virage incroyablement agréable et efficace. La vitesse maximale de la Peak 6 a été améliorée tout en restant facile à contrôler. Notre équipe R+D a conçu un nouveau profil et une toute nouvelle répartition des charges dans la structure interne pour améliorer l'état de surface et l'expérience de glisse en vol. Tout cela, sans perdre le grand confort offert par cette aile deux lignes, ainsi que sa sécurité, sa stabilité et son accessibilité. Vivez vos vols XC ou de compétition comme jamais auparavant.

Tailles

21* / 22 / 24* / 26*

*Homologation en cours (30/11/22)

Couleurs



LIZARD

ZEESTER

ZURA



LITTLE CLOUD GRASSHOPPER MK 2

Le concepteur et propriétaire de Little Cloud, Tom Bourdeau, dans une GrassHopper MK 2. En bas, le container secours de la GrassHopper: un "ravioli" bien pensé (ici sorti du cocon, en vol il s'intègre comme sur la photo en haut)

Le "petit" constructeur français Little Cloud a sorti, fin 2022, une nouvelle version de la Grasshopper, sellette très légère et pratique. Nous l'avons en test (rapport détaillé dans un des prochains numéros). Un premier constat s'impose : cette sellette est extrêmement bien pensée et pratique.

Photo : Sascha Burkhardt

D'ailleurs, le constructeur Air Design ne s'était pas trompé en développant sa "Sock" en collaboration étroite avec Tom Bourdeau, patron et développeur de Little Cloud. Nicolas Cochet d'Air Design avait reconnu le potentiel du principe déjà visible sur la version 1 de la Grasshopper, et soutenu la production de la 2 en échange du savoir-faire de Tom Bourdeau. L'équipe Air Design a également apporté des détails au développement.

La Sock vient donc avec le même système d'assise du pilote, à la fois confortable et efficace au niveau du pilotage.

La Grasshopper 2 en tant qu'original se distingue entre autre par un autre système de secours et d'accrochage différents.





L'AVIS DE LA RÉDACTION

Nous avons effectué les premiers vols avec la Little Cloud Grasshopper MK 2 et avons constaté une mise en oeuvre très pratique (fermeture avec deux points dans le mousqueton principal), une entrée très facile dans le cocon en tissu très élastique, et un contrôle efficace avec les cuisses du pilote qui s'appuient contre les surfaces latérales de l'assise.

Le système de fermeture et de l'accrochage du secours nous semble avantageux par rapport à la Sock. Nous publierons un test complet et une comparaison directe. ✈️

Photos: Sascha Burkhardt



Fermeture pratique, très simple et anti-oubli en même temps sur la Grasshopper: le secours et la fermeture sont solidaires.

Système remarquable original depuis la première Little Cloud GrassHopper: les cuisses du pilote flottent au-dessus de l'assise et s'appuient contre les surfaces rigides solidaires avec les sangles principales.

En bas la Sock d'Air Design: système d'assise identique, mais accrochage différent, un peu plus de détails et un ensemble un peu plus lourd.





Photo : Jérôme Maupoint / Neo

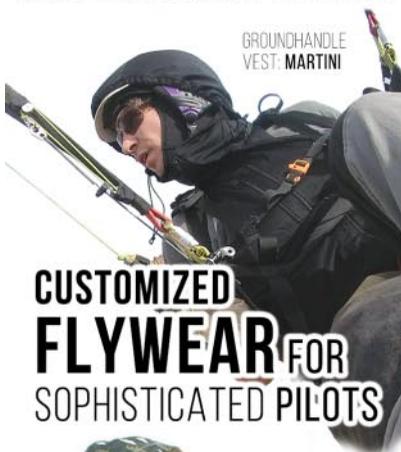
NEO

La nouvelle StayUp 2 est enfin en production, même si elle n'est livrée qu'au compte-gouttes pour le moment.

Dernière nouveauté : c'est la première sellette Neo à être équipée d'une puce NFC Boomtag (<https://boomtag.com/>), permettant d'apprendre plus sur le produit, actualités de service et, après enregistrement, sur son propriétaire.



GROUNDHANDLE
VEST: MARTINI



CUSTOMIZED FLYWEAR FOR SOPHISTICATED PILOTS

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

CREATE
YOUR OWN
FABRIC MIX

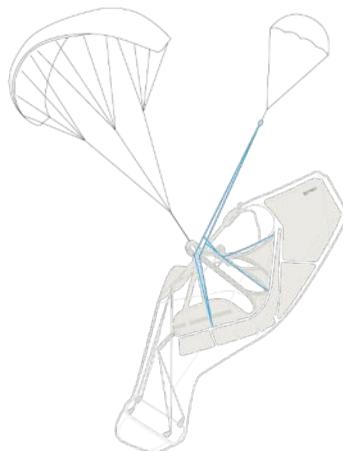


WINTER-
VERSION



STREET-
VERSION

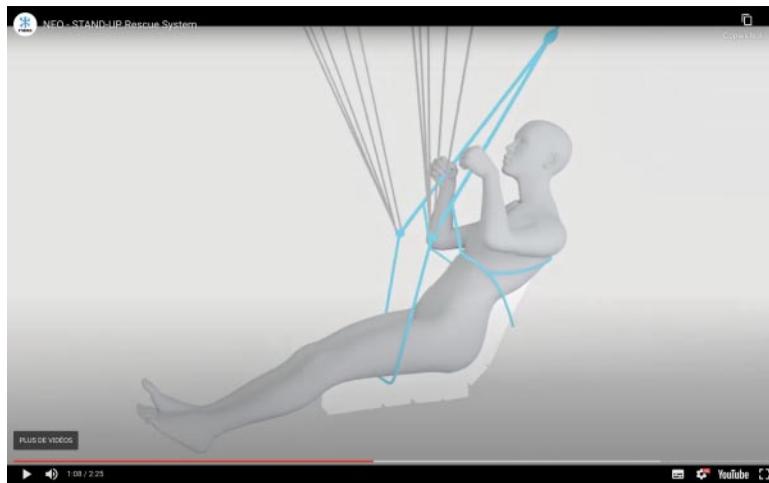
XC^{SLIP}
DORNHÖSCHEN
EASY FOR URINAL CONDOMS



STAND-UP
RESCUE SYSTEM

Bientôt, on pourra également essayer les premiers exemplaires de la Suspender 2.

Également tout nouveau et breveté: le système Stand-Up Rescue, qui redresse le pilote, en cas d'ouverture de secours, afin qu'il n'arrive pas sur le dos, même si la voile et le secours se mettent en miroir (vidéo en bas).



SUPAIR



ALTIRANDO LITE 2

La nouvelle version de la sellette marche&vol réversible sort en 4 tailles (S, M, L et XL), au tarif de 1150 euros.

L'assise est hybride, Supair souhaitait allier "le confort d'une sellette à plateau et la sécurité d'une sellette à cuissardes."

L'airbag sous-cutané pré-formé assure la sécurité passive dès le décollage.

La sellette en taille M pèse 2830 g au lieu de 2900g pour la version 1.

La fermeture type "roll-top" du sac à dos (visiblement très grand) permet de toujours adapter le volume du sac à l'équipement. Le sac à dos est amovible, il peut donc être déconnecté de la sellette au besoin, ce qui allège la sellette de 800g (par exemple pour des gonflages).



Supair sort également de nouvelles versions de la Leaf 3 et Leaf Light 3. Entre autres, le roulis a été un peu plus amorti. Annoncées à la Stubai-Cup, nous en parlerons plus en détail dans le prochain numéro..



SWIFTSIX

La **SwiftSix** a la meilleure finesse et le meilleur potentiel en cross de sa catégorie. Tout en conservant le très haut niveau de performance de la RushSix, sa masse réduite **de 900g diminue son inertie**, ce qui lui donne encore plus d'agilité et de maniabilité. Côté performance, la SwiftSix bénéficie de toutes les innovations développées au cours des projets Enzo et Zeno, côté poids, **ce sont toutes les techniques de construction mises** au point sur les Zeolite dont elle hérite.

- Elévateurs à contrôle actif (ACR) identiques aux Delta
- Taux de chute mini et capacité à monter améliorés
- Stabilité incroyable en turbulence et en aérologie active
- Performances au top de sa catégorie
- Développée directement à partir des Alpina
- Plan de suspentage hybride 3/2 lignes



STUBAI-CUP 2023

Juste au moment du bouclage de ce numéro, de premières infos et images de la Stubai-Cup 2023 sont rentrées à la rédaction.

Nous présentons quelques news ici, le grand reportage complet de Stefan Ungemach sera publié dans le prochain numéro...

Décollage juste à la sortie des télécabines de l'Elfer: l'infrastructure très adaptée pour ce géant festival a vu passer tous les jours environ 350 pilotes... La montée à 1200 m de dénivellée ne dure que 10 minutes.

Plus d'infos sur le domaine:
<http://www.stubai.at/>
Photo: Pascal Boulgakoff



Un nombre important de visteurs pendant le week-end. Photo: Pascal Boulgakoff

UNE ÉDITION EXCEPTIONNELLE

31^E ÉDITION: UN LARGE SUCCÈS

Aussi bien les organisateurs, les visiteurs et les exposants ont affiché un optimisme indéniable: tout le monde part dans une nouvelle saison prometteuse, après une année 2022 généralement étonnamment fructueuse.

La météo a permis des vols sans problèmes, notamment le samedi et le dimanche. Sur plus de 1000 vols, il n'y a que trois incidents à déplorer, deux arbrissages et un poignet, et une attaque d'un aigle sur une voile démo d'UP partie en cross...

Les organisateurs ont spécialement mis en garde tous les pilotes inscrits des dangers inhérents aux deux lignes EN-C, qui prolifèrent parmi les nouveaux modèles qui étaient disponibles en test.

Les nouveautés étaient nombreuses : de nombreux modèles annoncés lors de la Coupe Icare ou à Thermik étaient disponibles en vol.

Nous publions ici quelques exemples, les autres dans le prochain numéro...

UltraBip
SOLAIRE · GPS · VARIO INSTANTANÉ
ASSISTANT VOCAL · Bluetooth®

NOUVEAU VARIO BLUETOOTH

STODEUS
UltraBip

STODEUS
UltraBip

12:50
Speed 21 km/h
Altitude 2995 m
Vertical speed +3.9 m/s
Thermal gain +55 m

1 km/h
1200h

EN STOCK SUR STODEUS.COM



Des Phi Symphonia 2 Light au-dessus de la vallée de Stubai. Photo: Pascal Pruin





Deux Niviuk Kode P en mode "nettoyage stabilo"
Nouveau: les deux mini-tailles 12 et 14. Photo: Pascal Boulgakoff

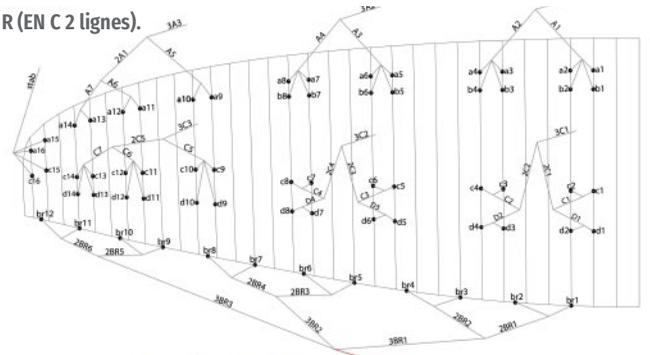
L'équipe Niviuk a été désignée "Meilleur exposant 2023". Une reconnaissance intéressante pour ce constructeur "étranger" au coeur du monde parapente germanophone. Photo: Pascal Boulgakoff



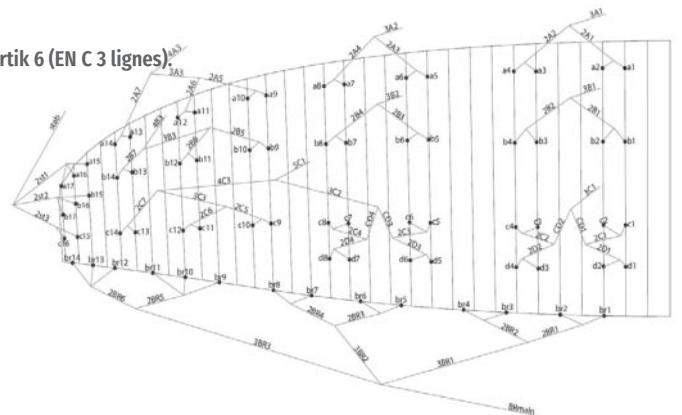


Egalement présentes à Stubai :
la Niviuk Peak 6 (EN D, ici orange) et
la Niviuk Artik R (EN C, ici bleue).
La dernière était évidemment très demandée: c'est
l'EN C deux lignes de chez Niviuk, elle n'a que très
peu de choses en commun avec
l'Artik 6 (EN C 3 lignes).
Photo: Pascal Boulgakoff

Artik R (EN C 2 lignes).



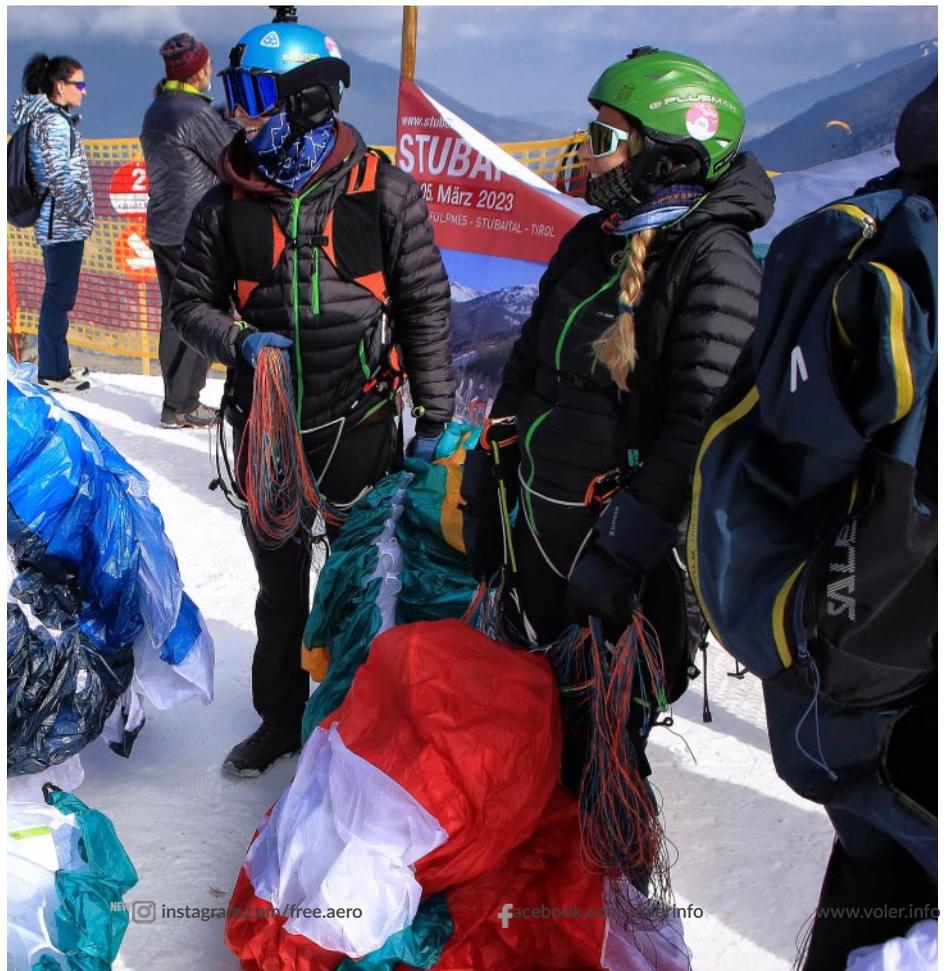
Artik 6 (EN C 3 lignes).



La Stubai-Cup était aussi le premier grand salon où Meryl Delferrière (en haut, à la Stubai-Cup) représentait la marque Niviuk. Elle est numéro 1 un du classement mondial féminin de la FAI...



... suivie par Constance Mettetal, également pilote Niviuk.
Photos: Pascal Boulgakoff





Annoncée à la Stubai-Cup, mais pas présente: la nouvelle version R-Bus 2 de Niviuk. 4 tailles de 31-40 m2 couvrent un PTV de 100-600(!) kg. Cette voile paramoteur biplace est annoncée plus stable que la version précédente, et une plage de vitesse étendue permettrait des décollages et atterrissages à plus basse vitesse.
Photo Niviuk



Surprise découverte à la Stubaicup : le pilote test "Mad Mike" Küng est dorénavant chez ProFly, la marque de Gudrun Öchsl et Michael Nesler. Ce dernier avait conçu le système RAST pour Swing par exemple, mais ne s'occupe dorénavant plus que de ses propres modèles Profly, dont la fameuse Leeloo dont nous avons déjà parlé.

Un biplace et une aile ultra-légère pour le marche&vol sont en cours de développement.



La Bonanza 3 de chez GIN est une deux lignes EN C... En plus, après la Boomerang 12, c'est la deuxième aile de GIN à être équipée du fameux bord d'attaque "en vagues" WLE (Wave Leading Edge, voir notre dernier numéro)
Photo: Adi Geisegger





L'Evora de chez GIN: une EN B facile, avec une nouvelle forme en plan pour des virages plus plats et plus équilibrés. La réponse très progressive des freins pardonnerait les actions trop enthousiastes du pilote.

Photo: Jérôme Maupoint



HAWK

LA SELLETTE COCON ACCESSIBLE

La sellette cocon idéale pour le pilote qui souhaite s'aventurer dans l'univers du cross. Une sellette stable, confortable et légère spécialement développée pour les vols de distance au quotidien.

Tailles

S / M / L / XL



 [niviukparagliders](https://www.instagram.com/niviukparagliders)

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

[niviuk.com](https://www.niviuk.com)

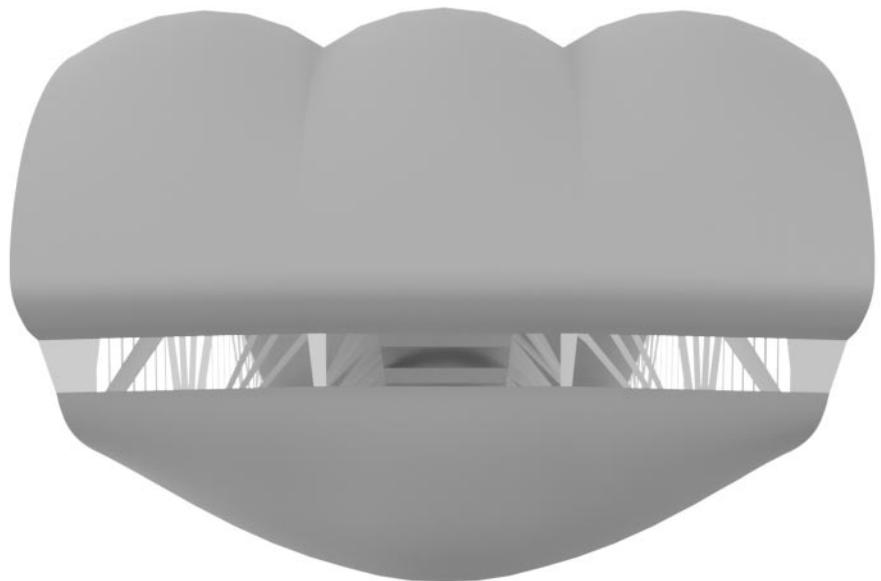


Concept très inhabituel chez Dudek pour la Hike & Croise. Cette aile avec seulement 2,58 kg en M présente 65 cellules sur l'extrados, mais seulement 21 sur l'intrados...

Dudek souhaite économiser de la matière à l'en-droit le moins important aérodynamiquement, pour ce concentrer sur l'extrados qui peut contribuer à 75% aux performances d'un profil. A l'intérieur, il n'y a plus que des diagonales, mais pas de cloisons verticales...

Complicée à produire, l'aile ne sera pas bon marché, et s'adresse aux mordus du marche&vol avec certaines ambitions de cross...

EN B en taille 22, EN A en taille 25. Taille 19 en préparation.





Deux EN C 2 lignes Photon de chez Ozone au-dessus de la vallée Stubai. (Photo: Adi Geisegger)
 Chez Ozone, cela représente un changement intéressant: l'EN C Photon tout comme l'EN A Moxie (Photo de droite par Diego Schläppi) ont dorénavant des Winglets rappelant ceux qui font, depuis le début, l'image de marque d'Advance.

Chez Ozone, ils sont un peu plus centrés, et leur but semble être surtout une augmentation de la stabilité de roulis. Cela permet d'augmenter le lob (la courbure) de l'aile, entre autres.

La portance des winglets peut également assagir une spirale et en faire sortir l'aile. C'est particulièrement intéressant pour une EN A !

Cela dépend donc toujours de la géométrie de l'aile qui les reçoit. D'où ce saut intéressant dans la gamme Ozone actuelle: la Moxie, voile EN A pour débutants, en est équipé tout comme l'EN C haut de gamme, mais les ailes "entre" les deux ne les auront à priori pas pour le moment.





L'Ozone Photon serait tellement performante selon son constructeur qu'elle n'est pas censée remplacer l'EN C Delta, mais l'EN D Mantra...

Comparée à une Mantra 7, la Photon offrirait plus de vitesse maximale et plus de glisse à même vitesse.

Photo: Matias Nombarasco / Ozone



Beau shot bien travaillé par Veso Ovcharov:
Antoine Girard sous sa voile Ozone Zeolite MS, pendant les vacances
hivernales...



Swing a dorénavant également une EN C 2 lignes dans le programme, la Libra. Elle est également équipée du système RAST typique chez Swing, mais cette cloison (séparant la voile en une partie avant et une arrière) a été avancée par rapport aux autres modèles de la marque. La construction a permis d'augmenter l'allongement à 6.9.

Photo: Swing



Chez Skywalk, c'est la Mint qui représente l'aile EN C en 2 lignes. 68 cellules, trois tailles déjà homologuées (95/105/115, 4.6-5.1kg)
Photo Adi Geisegger





La Shark de Skyman est enfin disponible et surtout homologuable EN B, c'était sans doute assez complexe vu le système de suspentage très ajouré dans la partie basse, il n'y a que deux élévateurs. Trois tailles sont déjà homologuées. La Shark est une Single-Skin équipée d'un Shark Nose dans le boudin du bord d'attaque. Cette aile ne pèse que 2,1kg en taille 20. Elle se caractérise également par une ressource inhabituellement efficace pour une mono-peau.





Chez Skyman, la sellette à cocon très légère, vue à Thermikmesse, a enfin un nom: U96, comme référence au sous-marin du même nom, rendu célèbre par le film "Das Boot".
2 tailles avec 2 longueurs de cocons (M/L, combinaisons possibles)

A droite, l'U96 sous un prototype de chez Independence (appartenant à Fly-Market tout comme Skyman).

Photos: Markus Gründhammer





La vallée de Stubai, c'est le terrain de jeu de Markus Gründhammer, comme pilote, mais aussi comme photographe ...

Photos: Markus Gründhammer

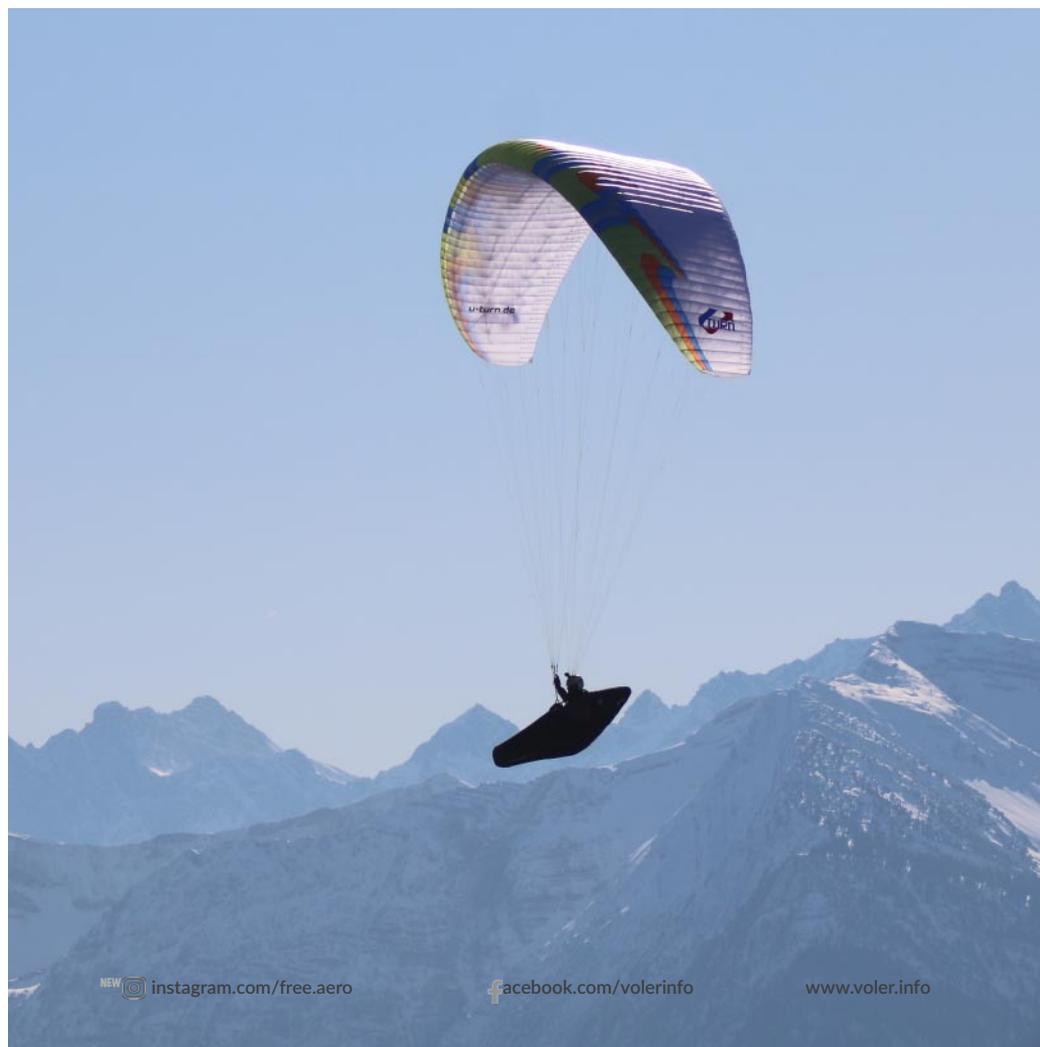




U-Turn a présenté l'Eternity 4: une version légère de l'EN A Emotion 4. (Photo: Bernd Höller)

A droite, la Lightning 2, une EN B milieu de gamme, assez légère (3.6kg M (80-97kg)), 61 cellules.

Premières impressions de Stefan Ungemach: décollage très facile, stabilité en route importante, gain de vitesse par accélérateur important.





MAESTRO 2 light

High B



La Merlin de la jeune marque tchèque Drift est une EN C deux lignes - avec un comportement qualifié d'assez "tendre".

Le protocole semble le confirmer, que la classification "C" provient surtout des lignes de pliage:
<https://para-test.com/reports/item/5176-drift-paragliders-merlin-s>

Le design décoratif de l'extrados est très inhabituel...
Photo: Drift

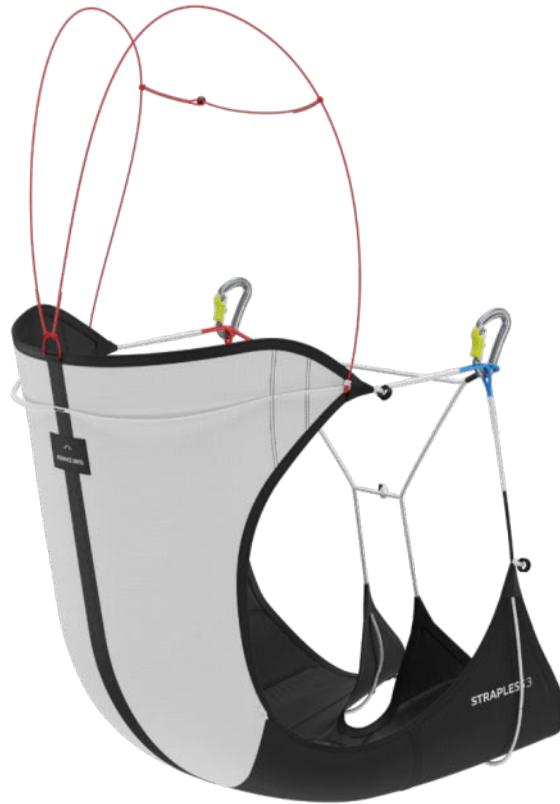
ADVANCE

La nouvelle version de la sellette "Stringé", la Strapless 3 de chez Advance, en taille unique pour les pilotes de 155-190 cm, ne pèse que 225g.

Entre autres, Advance a tenu à ce que le pilote reste confortablement debout, même si un sac à dos le tire vers l'arrière.

Un kit d'accélérateur est dorénavant monté en série.

Photo: Stefan Ungemach.



Deux Advance en vol acro au dessus de la StubaiCup
début mars 2023.
Photo: Markus Gründhammer



Windsriders.fr

Mountain&Flight

Ethique et Top

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

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

BECOME
A DEALER

APPLE WATCH: SANTÉ, SPORTS, VARIOMÈTRE

Dans un premier temps, l'Apple Watch était plutôt considérée comme une montre citadine - sa forme et, pour les premiers modèles, le manque d'étanchéité, y ont contribué.

Dorénavant, Apple a atteint plus de 35% du marché des montres intelligentes et propose des modèles étanches jusqu'à 50m pour la plupart des nouveaux modèles, voire 100m pour l'Apple Watch Ultra qui est clairement conçue comme une montre très résistante prévue pour une utilisation sportive et outdoor.

Les capteurs physiologiques comme la saturation d'oxygène du sang (à partir du modèle 6), ainsi que la très précise mesure du rythme cardiaque la prédestinent comme montre de sports en montagne aussi.

Des test montrent par ailleurs qu'elle se situe parmi les plus précises pour le rythme cardiaque. Cette fonction est même approuvée par l'autorité de santé américaine FDA pour la détection d'une arythmie (fibrillation auriculaire). La détection précise du rythme permet également de calculer la variabilité cardiaque, une valeur intéressante pour connaître le niveau de stress¹.

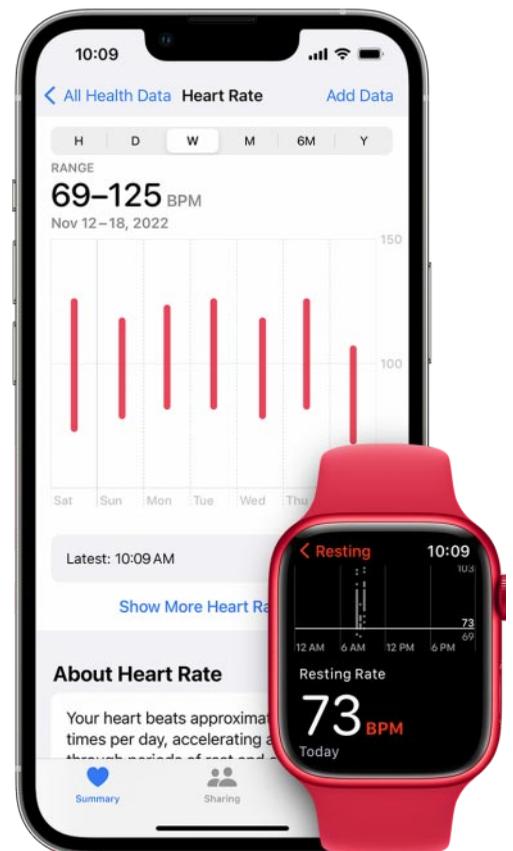
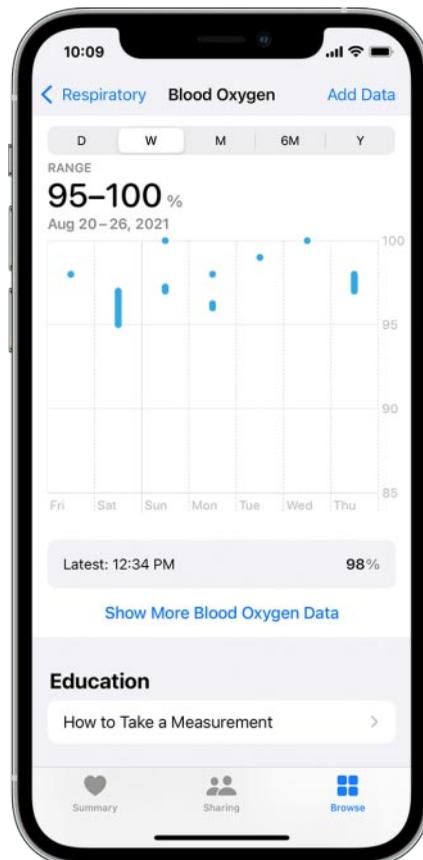
Les autres capteurs comme l'accéléromètre et le gyroscope permettent de détecter des chutes du porteur et contacter automatiquement les secours après une chute violente sans mouvements consécutifs. De nombreux tests par des blogueurs sérieux ont constaté que la montre sait assez bien faire la différence entre une gamelle insignifiante et une chute sérieuse, bien que les stations de ski notamment aux USA se plaignent depuis cet hiver d'une recrudescence des "fausses" alertes provoquées par des Apple Watch ou des iPhone 14 qui intègrent une fonction similaire.

En revanche, un atterrissage très dur, avec relevage immédiat du pilote, n'a pas déclenché cette fonction lors de nos tests.

¹ Astuce pour un calcul plus régulier de cette valeur: dans l'app Santé sur iPhone, activer la détection de la fibrillation auriculaire, même s'il n'y a pas de rapport direct et vous n'êtes pas concerné,



En haut : L'Apple Watch Ultra, la première Apple Watch résolument orientée sports (extrêmes). Quelque soit le modèle d'Apple Watch, pour un accès aux statistiques de nombreuses données, un iPhone est indispensable.



Les capteurs très sophistiqués comme le baromètre précis, l'accéléromètre et le gyroscope, surtout depuis Watch 6 et iPhone 12, permettent une utilisation comme variomètre précis, avec des algorithmes très élaborés.

Nous avons commencé à tester l'app Vario One et avons constaté une réactivité impressionnante du vario, qui ne doit pas rougir face à la réactivité légendaire des instruments XCTracer, incontestable pionnier et leader des algorithmes intelligents. Bien sûr, la modulation du son n'a pas la même richesse que celle de "vrais varios", d'autant plus que ces derniers permettent souvent une personnalisation des sons.

Néanmoins, plusieurs fois, nous avons utilisé cette app sur la Watch comme unique instrument: elle affiche, en plus du taux de montée, également des infos comme la vitesse de vol et du vent.

Des comparaisons de cette dernière valeur avec des varios plus "grands" attendront les prochains thermiques, vous serez bientôt rapportés.

Dans tous les cas, pour obtenir un affichage utile, l'écran de la montre doit être réglé sur "toujours allumé". C'est standard à partir du modèle 6, mais souvent désactivé par les pilotes soucieux ou soucieuses de l'autonomie. Car c'est le grand inconvénient de tous les modèles Apple Watch: une autonomie entre 18h à 36h en fonction du modèle et des réglages.

Très pratique en vol: l'Apple Watch permet de téléphoner en parlant directement dans la montre pairée à l'iPhone, qui peut rester dans la poche. On peut même utiliser une commande vocale ("Dis Siri, appelle Michel !"). C'est donc très commode pour passer un coup de fil en pleine action aérienne, il suffit juste d'approcher la bouche du poignet de la main qui reste solidaire avec le frein. On entend suffisamment bien l'interlocuteur, et vice versa.

Dans ce contexte, important à savoir: tous les modèles d'Apple Watch sont également disponibles avec la fonctionnalité "cellulaire" intégrée (619 € au lieu de 499 € pour l'Apple Watch 8). C'est pratique, par exemple, quand l'iPhone n'a plus de batterie: la Watch fait office de téléphone, même si ce dernier est éteint ou est resté à la maison. Mais malheureusement, cela ne fonctionne qu'en France pour un abonnement français, il n'y a pas de roaming avec l'Apple Watch seule. Et il n'est pas possible de prendre un autre opérateur que celle de la carte SIM de l'iPhone, nécessaire au moins pour la mise en place de la fonctionnalité "cellulaire".



L'application Vario One pour Watch et iPhone utilise les capteurs très précis (à partir d'Apple Watch 6 ou iPhone 12) pour calculer les valeurs de montée et de descente. Sur la Watch, il affiche également la vitesse et la direction du vent (et la vitesse du parapente). Sur l'iPhone s'y ajoute la finesse. 1 an d'abonnement : 19,99 € (essai 3 jours gratuits). Compte tenu des fonctionnalités encore limitées, cela peut paraître assez cher, mais les développeurs promettent de nouvelles fonctions comme l'enregistrement des tracés, sous peu. (Format GPX, puis plus tard IGC) <https://vario-one.com/fr/>



C'est un peu dommage, car si on pouvait prendre un abonnement d'un opérateur quelconque pour la Watch, ce serait un élément de sécurité supplémentaire (multiplication des réseaux disponibles en montagne). D'ailleurs, pour le moment, il n'y a que Orange, Sosh, SFR et Red qui proposent une eSIM pour l'Apple Watch, Free et Bouygues sont à la traîne. Vu toutes les restrictions, il ne paraît, pour le moment, pas très important de choisir un modèle "cellulaire" de sa future Watch. Un modèle sans "cellulaire" fonctionnera très bien couplé au téléphone.

Pour revenir au vol, une Apple Watch peut donc être un très bon instrument "de secours", que le pilote a toujours sur le poignet. D'ailleurs, le son de l'app variomètre "Vario One", émis par la montre au poignet, était assez fort, très bien audible et utile pendant nos vols. Le seul problème demeure l'affichage: l'écran est bien visible même au soleil, mais comme on porte la montre serrée au poignet, elle disparaît souvent sous la manche de la veste. Pour le son, il y en a encore une autre solution très pratique: des écouteurs bluetooth, directement pairés à la montre plutôt qu'au téléphone. Dans ce cas, on a le "bip" du vario dans l'oreille, et, cerise sur le gâteau, on peut écouter de la musique en parallèle (ce mix ne fonctionnait qu'avec Spotify et Apple Music sur l'Apple Watch lors de nos essais, mais pas avec l'app YouTube Music). Il était aussi possible de passer un coup de fil avec les écouteurs via l'Apple Watch, puis revenir à la fonction vario et écouter de la musique en parallèle, mais Spotify avait parfois du mal à reprendre la musique dans les écouteurs après cette interruption.

Pour les sportifs "geeks" de la physiologie humaine, l'observation régulière des valeurs comme la saturation en oxygène (et sa variation en haute altitude!) est très intéressante. C'est d'autant plus valable qu'Apple a su, grâce à ses grands parts de marché et les retours abondants des valeurs dans l'app Santé, affiner des algorithmes très précis et en partie reconnus par le monde médical.

L'Apple Watch est devenue une très bonne montre de sport, avec des performances supérieures à la plupart des concurrentes, mais elle est chère, et il faut impérativement un Apple iPhone pour la configurer...

Conseil: un modèle Apple Watch 6 d'occasion, en état irréprochable, fait déjà bien l'affaire, avec 1 an de garantie pour moins de 300 €, par exemple sur Amazon. Les diverses apps rendent cet ordinateur de poignet très polyvalent. Mais il ne faut pas oublier de charger sa Watch tous les jours...



Le blogger "The Quantified Scientist" test régulièrement la précision des différents modèles d'Apple Watch. Dans ses tests apparemment assez rigoureux, les Apple Watch se placent souvent loin devant les autres montres intelligentes. Ici, les résultats publiés en février 2023 de ses tests (précision du rythme cardiaque) durant plusieurs mois sur l'Apple Watch 8.

L'Apple Watch propose toutes les fonctions d'une montre "fitness" et plus. La détection de chute (en bas à droite) est particulièrement utile dans les sports "outdoor". À condition d'avoir le réseau...

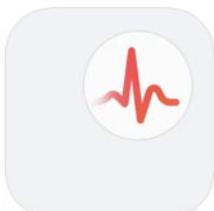


Sommeil réparateur? Depuis watch OS 9 (septembre 2022), l'Apple Watch enregistre et affiche toutes les phases du sommeil avec une précision époustouflante, très proche de ce qu'on peut obtenir en mesurant les ondes cérébrales.





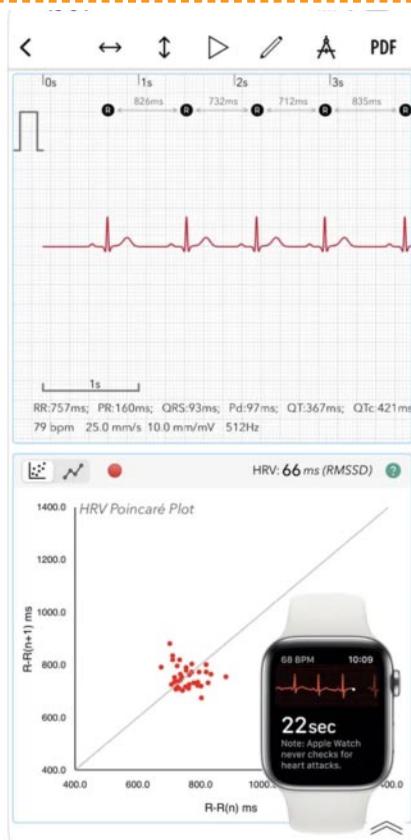
Juste avant le bouclage de ce numéro nous avons découvert l'app eVario pour Watch, qui propose de très nombreuses fonctionnalités, y compris l'enregistrement des tracés. Nous la testerons dans les semaines à venir. 6,99 € https://evario.variosoft.eu/#tech_spec1



<https://apps.apple.com/fr/app/ecg-analyzer-for-hrv/id1567047859>

L'app ECG HRV permet d'analyser très finement les valeurs de l'ECG (à partir d'Apple Watch 4) et calcule la variabilité cardiaque (indicateur stress) ainsi que des valeurs complexes comme l'intervalle QT.

Une courbe ECG simple est fournie gratuitement par les apps standard d'Apple. D'ailleurs, la précision de l'ECG est comparable à un instrument médical, mais uniquement sur une dérivation, donc insuffisant pour un diagnostic, mais parfois utile, en cas de problème, pour fournir une première "idée" au médecin à qui l'on peut envoyer l'ECG par mail au format PDF.



L'Apple Watch est également un très bon instrument pour d'autres sports dans les montagnes. Ici, "Slope", une app pour iPhone et Watch dont les enregistrements s'intègrent parfaitement dans l'app "Activity", en ne comptant automatiquement que les descentes et non pas les remontées mécaniques. Elle est surtout intéressante en liaison avec l'iPhone, où elle affiche les tracés sur les plans des pistes des stations visitées. (29,99 € par an) <https://getslopes.com/>



INTERVIEW : CHRIGEL MAURER

Est-ce que Chrigel Maurer va, pour la 8^e fois depuis 2009, remporter la Red Bull X-Alps 2023? Quelques mois avant le départ, voici une interview avec ce pilote hors du commun par Yvonne Dathe, coach mentale spécialisée dans le parapente. Nous y apprenons beaucoup sur l'état d'esprit du champion...



Chrigel Maurer au milieu, septième victoire en 2021...
A gauche: Patrick von Känel, à droite Simon Oberrauner
Photo Christian Lorenz / Red Bull Content Pool



Christian Maurer pendant les Red Bull X-Alps 2019. Photo: Harald Tauderer // Zoom Productions / Red Bull Content Pool

YD (Yvonne Dathe) : Tu es venu au parapente par l'intermédiaire de ton père.

CM (Chrigel Maurer) : C'était en 1986, lorsque le parapente est arrivé en Suisse via les USA et la France, et que de nombreux alpinistes, dont mon père, l'ont donc essayé. J'avais 4 ans à l'époque et j'ai trouvé cela très excitant de suivre tout ça, tout comme j'ai toujours été inspiré par les oiseaux et le sentiment de liberté qu'ils dégagent en volant.

YD : Sur ton profil X-Alps, tu expliques qu'il est important pour toi de comprendre, d'assimiler, de répéter et de transmettre le vol avec la tête, le cœur et les mains. Cela me semble être une sorte d'état de flux, qu'est-ce que tu veux dire exactement par là ?

CM : Mon sentiment est que lorsque je fais une compétition ou du marche & vol en général, je peux me concentrer entièrement sur ce que je préfère faire et laisser tout le reste de côté. Cela signifie que j'ai toutes mes ressources et mes pensées sur ce que je suis en train de faire. Je pense que c'est quelque chose qui m'est donné et que je n'ai jamais eu besoin de pratiquer active-

ment, le fait de pouvoir être complètement dans le moment présent et de m'en réjouir simplement.

C'est peut-être aussi ce qui me permet d'en faire plus, car il n'y a rien qui me dérange ou me distrait dans un tel moment. Finalement, dans ce genre d'état de flow, je peux prendre instinctivement de meilleures décisions dans des situations difficiles, comme lors des X-Alps ou dans de mauvaises conditions météorologiques, sans avoir à trop y penser, et je peux me fier à mon intuition.

YD : Donc tu n'as pas besoin de te focaliser spécifiquement ?

CM : J'ai déjà quelques repères, comme mon équipe qui me donne des idées, des prévisions météo et un itinéraire donné que je veux à peu près respecter, mais dans ce cadre, je peux quand même me réaliser assez largement et prendre des décisions intuitives.

L'important, c'est d'avoir confiance dans ses décisions, de savoir que ça va marcher, et même de se réjouir de voir si quelque chose fonctionne ou pas à la fin.

YD : Tu as décidé d'être "à jour" avec tes objectifs motivants jusqu'aux X-Alps. Qu'est-ce que tu veux dire par là ?

CM : Je pense que c'est très important. Par exemple, si tu n'as pas fait de vélo pendant un an et que tu t'y remets, tu peux toujours le faire, comme par réflexe. Il en va de même pour le parapente. On ne désapprend pas à piloter, mais on perd déjà la sensation de sentir ce que l'on veut, si l'on ne peut pas beaucoup voler hors saison, sans les thermiques adéquats. Au printemps, je dois donc retrouver les sensations nécessaires avec des objectifs ou de petits challenges d'entraînement, afin d'être prêt pour des objectifs plus importants comme les X-Alps.

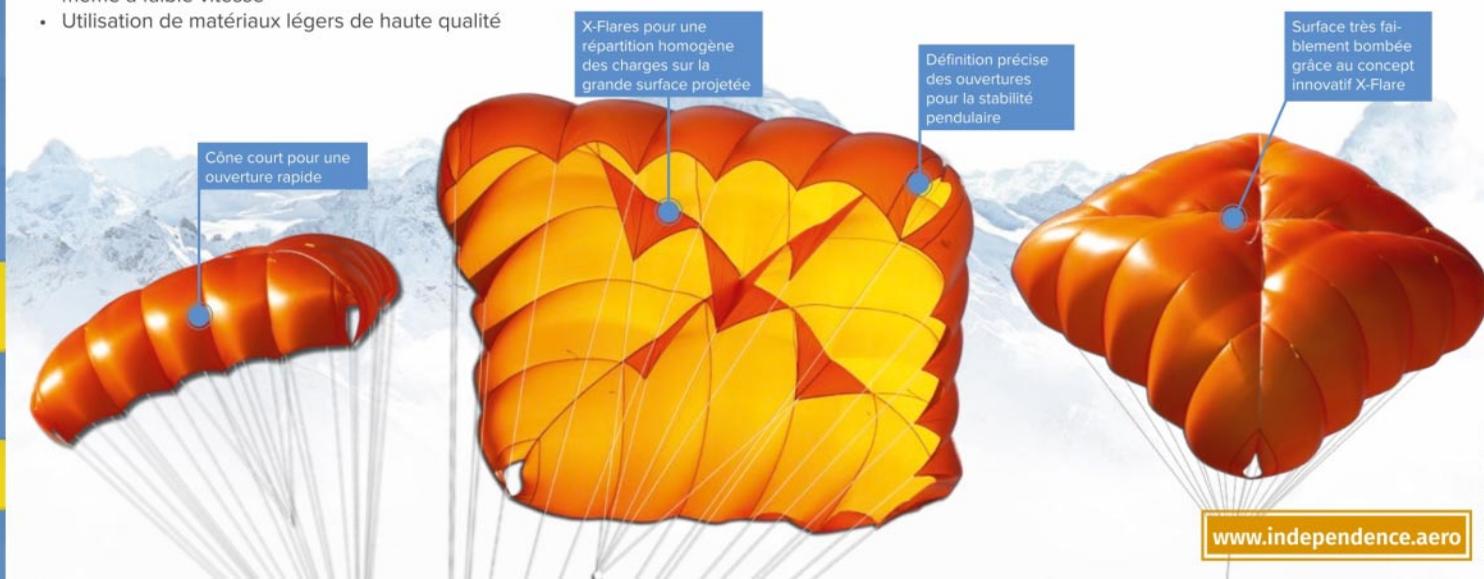
YD : Est-ce que tu préfères aller dans le sud en hiver pour profiter des meilleures conditions, ou rester en Suisse ?

CM : Je reste ici. Et ce, parce que je pense que le timing est décisif. Pour se préparer au vol, je pense qu'il ne faut pas en faire trop tôt, mais plutôt commencer deux mois avant la compétition à venir, en se préparant et en se motivant de manière optimale avec un volume d'entraînement important.

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

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

	Charge maxi (kg)	Surface (m ²)	NG poids (kg)	NG light poids (kg)
Série NG 100	100	25	1,45	1,18
Série NG 120	120	29	1,6	1,3
Série NG 140	140	33	1,85	1,49



Pourquoi prendre votre licence FFVL ?

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





Chrigel Maurer à la Red Bull X-Alps 2021 à Zell am See, Autriche, le 28 Juin 2021.
 Photo: Sebastian Marko / Red Bull Content Pool

YD : Une journée d'entraînement physique comporte chez toi 800 mètres de dénivelé, 10 kilomètres et dure 2 heures. Combien de journées de ce type fais-tu par semaine ?

CM : Actuellement, environ 4, bien que je passe maintenant plus de temps au centre de musculation pour le développement musculaire, puis j'ajoute les randonnées à ski. Je pense que pendant la période efficace de février à mai, c'est plutôt le minimum de jours d'entraînement et qu'en préparation, il m'arrive de faire 10 heures et 4000 mètres de dénivelé en une journée d'entraînement. Je suis conscient qu'un repos plus long est parfois important pour le corps, mais la plupart du temps, j'ai simplement envie d'en faire plus et je suis motivé tant que mon corps me suit.

YD : Comment t'y prends-tu alors pour assurer une régénération physique et mentale suffisante ? C'est donc quelque chose que tu as du mal à faire ?

CM : Oui, c'est très difficile pour moi. Je sais que je pourrais faire beaucoup plus en matière de régénération physique, par exemple en me faisant masser, en allant au

sauna ou en nageant, mais j'ai toujours l'impression que c'est une perte de temps, car dans ces moments-là, je ne vis rien et je reste allongé. Lorsque je suis dehors, que je me promène avec des amis ou que je vole, j'ai l'impression que cela a beaucoup plus de sens pour moi et que c'est ce qui me plaît.

YD : Quel rôle joue la préparation mentale pour toi ?

CM : Un très grand rôle, même si je ne fais pas d'entraînement mental au sens classique du terme. Dès que je discute d'un itinéraire avec mon équipe, je le repasse constamment dans ma tête et je m'imagine comment je vais l'aborder, comment la météo sera idéale et comment j'aurai le vent en poupe. Ma préparation mentale quotidienne et nocturne consiste donc à "rêver" constamment de ces choses.

YD : Cela ressemble à de la visualisation.

CM : Oui, on pourrait dire que je suis un bon visualisateur.

YD : Tu sembles imbattable dans les compétitions de marche & vol, sans parler des

X-Alps, que tu as toujours remportées jusqu'à présent. Cette année, tu as également gagné le X-Pyr, le Dolomiti Superfly et les championnats suisses de marche & vol. Comment te motives-tu encore après tous ces succès ?

CM : C'est la fascination pour l'expérience en tant que telle. La compétition crée un cadre qui me donne beaucoup et, même si la tâche est très claire, elle laisse encore une grande marge de manœuvre pour se réaliser soi-même. Même si la tâche est toujours la même, il n'y a pas deux compétitions identiques, car les conditions exactes varient d'une course à l'autre et ce "jeu d'échecs" grandeur nature me fascine toujours autant. De plus, on crée une expérience commune avec son équipe, dont on peut ensuite se réjouir et philosopher ensemble, et qui a une valeur ajoutée encore plus grande que si on était seul.

YD : Toi et ton supporter Thomas, vous voulez encore améliorer vos processus. Y a-t-il encore un potentiel d'amélioration ?

CM : Nous avons tous les deux une idée bien précise de ce qui est parfait et nous essayons toujours d'en tirer le meilleur



Christian Maurer vole vers le Turmpoint 5, Lermoos (Tyrol), Red Bull X-Alps 2021.
Photo: Sebastian Marko / Red Bull Content Pool

parti. Pour nous, il est essentiel de réduire les erreurs évitables et superflues. Certaines prévisions météorologiques, par exemple, peuvent toujours être erronées et imprévues.

YD : À quoi fais-tu attention dans ton alimentation et comment se présente-t-elle lors d'une compétition ?

CM: En Marche & Vol , on est dans l'ensemble relativement lent, ce qui signifie que l'estomac n'est pas surchargé et peut tout digérer. En revanche, lors des randonnées à ski ou des courses de montagne, je fais davantage attention à ne pas consommer trop de fibres. Le plus important, c'est que je couvre mes besoins en calories un jour de compétition et que je ne tombe pas dans un déficit afin d'avoir l'énergie nécessaire et que je ne ralentisse pas au niveau cognitif. Mon équipe me fournit toujours très bien en nourriture, qui peut aussi être complétée de temps en temps par des glucides liquides, des protéines ou des comprimés de vitamines.

YD : Même pour un pilote expérimenté comme toi, y a-t-il encore des situations en vol qui suscitent le respect ou la peur, et si

oui, comment les gères-tu ?

CM : Oui, un bon exemple était pendant la X-Pyr. Lors des X-Pyr, il y avait beaucoup de vent. J'ai marché toute la journée, je n'ai pas volé une minute parce que c'était limite pour moi. Les autres ont aussi marché, mais ils ont quand même pu faire des vols. Maxime Pinot a pu rattraper son retard parce qu'il a aussi volé. Je me suis alors dit "oh shit, tu aurais dû voler toi aussi". C'est la réaction, mais sur le moment, ce n'était tout simplement pas adapté pour moi. Le vent était trop fort et il y avait trop de rafales. Je peux donc l'accepter et cela me permet de rester "actuel". Nous avons eu un autre exemple lors du Dolomiti Superfly, lorsque nous avons volé dans la vallée de Pustertal près de Sterzing par foehn du nord. Aaron a atterri parce qu'il pensait qu'il y avait trop de vent. Avec Simon Oberrauner et Thomas Friedrich, nous avons volé et pris de l'altitude, ce qui nous a permis d'être au-dessus du vent. Mais les conditions étaient limites. Je me souviens qu'à plein gaz, je n'avais presque plus. Simon a fini sous le vent. Dans ces moments-là, j'ai beaucoup de respect, car je sais que je me trouve sur une glace très fine. Je dois faire très attention

à ce que je fais, sinon ça peut être fatal.

Tu sais que "se poser" n'est pas non plus une solution. Si tu es au milieu de la glace et que celle-ci se brise autour de toi, tu ne peux pas non plus rentrer sur la rive. Il faut alors finir le vol. La solution ce jour-là était de rester calme, de monter très haut et de continuer à voler. Mais à l'arrivée, nous étions tous d'accord pour dire que la situation était limite. On voit "Ah, l'autre vole encore, donc je vole aussi". Soudain, la situation devient trop extrême et dépasse la limite. La reconnaissance précoce et l'action de manière à ce que l'on soit en sécurité au sol est une étape ou un obstacle supplémentaire. C'est en fait le plus grand défi, savoir dire non de temps en temps. C'est ce qui nous préoccupe le plus pour l'avenir lors des X-Alps, si la fatigue s'y ajoute.

YD : Tu es resté au sol pendant que Maxime volait encore. As-tu établi des critères qui t'aident à prendre une bonne décision ici ?

CM : C'est super difficile. J'ai fait pour moi un "rappel de Chrigel Maurer". Je note les points essentiels sur mes gants. Un point essentiel est mon sentiment et ce que je



Chrigel Maurer, Red Bull X-Alps 2021, Grubigstein à Lermoos,
Photo: Vitek Ludvik / Red Bull Content Pool

ressens "maintenant". Ai-je envie ou non ? On ne peut plus bien réfléchir dans le stress, on ne reçoit pas de bonnes informations, car tout doit aller très vite. Quand je lis sur mon gant "J'ai envie ou pas ?", je m'écoute dans mon intérieur. Si c'est le cas, je continue. Mais si j'ai des doutes, alors je dois laisser tomber et accepter.

YD : Accepter d'avoir atterri, c'est difficile pour beaucoup de pilotes.

CM : C'est alors l'étape suivante, que je ne m'énerve pas, mais que je me dise : "C'était mon sentiment, j'ai pris la décision, je dois l'accepter et je ne peux pas la changer". Je préfère faire une erreur où il ne se passe rien plutôt que de faire une erreur où il s'est passé quelque chose.

YD : Y a-t-il des choses que tu as apprises grâce aux sports aériens et que tu as pu transférer utilement à d'autres domaines de ta vie ?

CM : Je pense qu'un vol est un bon exemple de ce qu'il faut faire pour démarrer quelque chose et le terminer, car tu dois automatiquement et obligatoirement atterrir à un moment donné. Tu n'as pas de

moteur. Et dans la vie, quand je me demande ce que je fais, ce que je ne fais pas, je me demande déjà comment je vais faire, et quel est le plan B ? Comment ça se passe quand c'est fini ? Le fait de "s'accrocher" et de "rester concentré" jusqu'à l'atterrissage est un bon principe de vie.

Mais aussi, de manière générale, profiter du moment présent et en tirer le meilleur parti, même si je pense que "ce n'est pas nécessaire maintenant". Voler est pour moi un contrepois et une récréation au quotidien.

YD : Quelle a été pour toi ta plus grande réussite ?

CM : J'ai pu faire de mon hobby - le vol - un métier dans un domaine où je peux gagner suffisamment d'argent pour ma famille, et tout cela depuis quelques années déjà. D'un autre côté, je me pousse toujours à la limite, mais toujours avec suffisamment de réserve. Je ne me suis cassé la jambe qu'une seule fois en 25 ans. Et là, même pas en prenant des risques, c'était simplement lors d'un vol en tandem avec un atterrissage stupide. Je peux simplement faire quelque chose de très extrême et c'est OK, j'en suis fier en ce moment.

YD : Est-ce que tu continuerais à faire de la compétition, même si tes succès diminuaient ?

CM : C'est très difficile à dire, car j'ai commencé la compétition pour m'améliorer.

YD : Que retiennent de toi les pilotes qui suivent ta Hike & Fly Academy ?

CM : Une idée fondamentale de la X-Alps Academy est de ne plus faire les erreurs que j'ai faites quand j'étais jeune. En fin de compte, il s'agit de faire du sport ensemble dans un petit groupe sélectionné et motivé et de profiter les uns des autres. J'ai lancé cette idée et l'ai encouragée par des entraînements tout au long de l'année. Mais l'idée est que les athlètes apprennent les uns des autres.

YD : Y a-t-il aussi des moments ou des domaines où, malgré toute ton expérience, tu cherches encore toi-même des conseils ou du soutien ?

CM : Il y a toujours des sujets à aborder. L'échange est toujours super. Écouter des choses, même si on les connaît déjà, nous donne de nouvelles perspectives. Dans le



Chrigel Maurer, Red Bull X-Alps 2021, avec des fans,
Photo: Vitek Ludvik / Red Bull Content Pool

domaine de la technique, de la navigation ou des nouvelles applications, je ne suis pas toujours un spécialiste. Pour les chaussures, il existe des semelles en carbone qui ont permis de faire un énorme pas en avant lors du marathon.

La question se pose de savoir si de telles chaussures apportent également un avantage dans le domaine du marche & vol. J'échange ainsi avec des spécialistes, je discute et, à la fin, je dois prendre mes décisions individuelles.

YD : Est-ce que tu participes au développement du nouveau modèle marche & vol ?

CM : Je vole de temps en temps avec les gars d'Advance et je peux aussi participer aux discussions, mais au final, ils construisent la nouvelle Omega et j'espère simplement qu'elle sera bonne.

D'une manière générale, il s'agit de trouver un compromis entre l'utilisation d'un peu plus de matériaux pour obtenir plus de performances et l'allègement global de l'aile. Le marché montre cependant que le développement se fait de plus en plus pointu. Les ailes montrent ce qui est actuellement possible.

YD : Quel a été le plus grand " gouffre intérieur " dont tu as dû te sortir au cours de ta carrière, et comment l'as-tu surmonté ?

CM : Ce qui m'a fait réfléchir, c'est la période où je me suis cassé le pied, j'ai commencé à douter. Est-ce que cela a un sens ?

Après les premières X-Alps, il y avait un vide mental. Mais la famille donne une bonne structure et les rendez-vous aussi. Une erreur a certainement été de ne rien planifier après les premières X-Alps. Maintenant, j'ai de nouveau des rendez-vous immédiatement après la compétition. Après l'accident, je me suis représenté la situation comme "une balance". Je me demande : "Qu'ai-je perdu maintenant, que m'apporte le vol, qu'est-ce qui est génial dans ce sport ?". Je dois dire que les avantages l'emportent nettement sur les inconvénients. Je ne cesse de prendre conscience de ces avantages pour me sortir de ce trou.

Il est vrai que nous avons déjà tendance à percevoir plutôt les problèmes, et cela aide énormément d'avoir quelqu'un qui peut simplement poser une bonne question.

Avec Thomas Theurillat, j'ai un super partenaire. Il a d'ailleurs étudié la question pendant cinq ans. Cela aide de savoir : "Il y a quelqu'un qui pourrait poser la bonne question".

YD : As-tu un conseil à donner à un débutant dont le rêve est de participer un jour à l'X-Alps ?

CM : C'est une bonne question sur la préparation de la relève. Si je regarde en arrière dans ma carrière, il était d'abord très important de me familiariser avec une aile au début, sans pouvoir voler parce que j'étais trop jeune. L'entraînement au sol est ce qui détermine, lors des X-Alps, si on se sent bien lors d'un décollage et un atterrissage dans un espace restreint. Cela peut paraître un peu éloigné, mais cela aide extrêmement.

En vol, les heures sont bien sûr importantes, mais aussi le fait de "voler efficacement". En compétition (p. ex. Swiss Cup, World Cup), tu apprends à voler rapidement et efficacement. C'est également important pour le vol en solo. Bien sûr, la forme physique et la constitution d'une équipe en font également partie. Le plus



Christian Maurer au finish à Zell am See, Autriche, X-Alps 2021.
A gauche son coach Thomas Theurillat. Photo: Christian Lorenz / Red Bull Content Pool

important, c'est d'avoir envie de voler beaucoup, puis de trouver une personne de confiance avec laquelle on peut échanger et réfléchir ensemble à la suite des événements. J'ai aussi toujours eu (consciemment ou non) des pilotes autour de moi avec lesquels j'ai échangé. C'est tout simplement important d'avoir de bonnes personnes autour de soi, qui nous donnent un cadre.

YD : Quelques mots pour conclure ?

CM : Je trouve tout simplement hallucinant de voir comment la fascination pour le marche & vol a évolué. Il y a 25 ans, c'était le vol de compétition en parapente. Et puis, il y a l'acro, où l'on fait des figures que je ne comprends plus. Dorénavant, il y a ces compétitions marche & vol. Cela procure tant de choses à tant de gens, et tout est regroupé sous le même chapeau "parapente". J'aimerais contribuer à soutenir cela. Il y a tellement de points de vue et de facettes qui permettent aux pilotes d'évoluer...



World of XC paragliding



X-ALPS 2023



FOLLOW VIA **LIVE TRACKING**
REDBULLXALPS.COM



RED BULL X-ALPS 2023: LA ROUTE

La route de 2023 a été annoncée.

Nouveauté notable: départ à Kitzbühel!
La route fait 1,223 km, il y aura une via ferrata dans les Dolomites, la route passe par cinq pays (Autriche, Allemagne, Suisse, France et Italie), la course se fera dans le sens inversé des aiguilles d'une montre.

A droite: Kitzbühel
(Photo: Sebastian Marko/Red Bull)



QATAR

Pawel Kozarzewski ou 'Lojak' a fait cette photo fin 2022 au Qatar. Il est instructeur paramoteur polonais, mais aussi, depuis 2019, entraîneur de la Qatar National Paramotor Team sur la photo. Il travaille également pour Dudek.

Sur facebook:

<https://www.facebook.com/lojakpl>

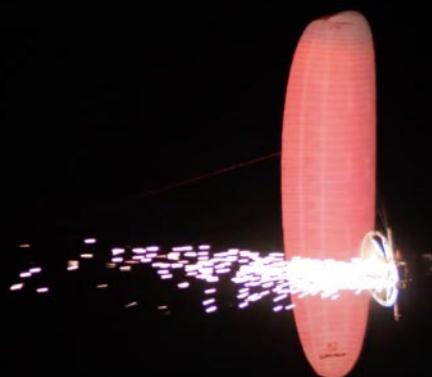


TECHNOLOGY FOR ALL PILOTS

CROSSOVER
by ADVENTURE

Airshow Lighting System for Paramotors by AirLight

À regarder ... Partager



PLUS DE VIDÉOS **IGHT**

0:52 / 1:16

YouTube

Un autre job de Lojak: il travaille sur des feux d'artifices et des jeux de lumières en paramoteur, pour des représentations nocturnes...

Poignées de gaz ergonomiques
Ergonomic gas throttles

cameleon
V2 et V3

exo

www.myexo.fr

FLIGHT LEVEL ZERO



D'abord sur le pont ...

... puis à côté ...

L'Allemand Felix Huber a 25 ans et vole en parapente depuis 2019, principalement en cross et en acro. Depuis 2020, il est également pilote paramoteur de l'équipe Apco avec son F1 ("The Fast One", taille 20. <https://www.apcoaviation.com/f1/>).

Le plan ce jour-là, en vacances, dans une région en Italie: voler depuis les montagnes jusqu'à la mer pour se baigner, et revenir. Au total 172 km avec 17l d'essence. Le pilote passe une grande partie du trajet à très basse altitude dans le lit d'une rivière.

Cela donne lieu à de nombreuses cascades qui n'auraient pas été possibles dans de nombreux autres pays.

Et cela montre un des aspects les plus fascinants du paramoteur, notamment avec de petites ailes comme cette 20m²: sa capacité de voler vite et bas, avec une manœuvrabilité épataante.

La séquence complète en vidéo:
<https://www.instagram.com/reel/CkWqzzJj64E/?igshid=YmMyMTA2M2Y%3D>





www.skyman.aero

**DÉCOUVRIR
SENTIERS INCONNUS**

AVEC DES PARAPENTES ULTRALÉGERS



... et finalement au-dessous.

Pour ce genre de vol, un gilet de sauvetage est normalement indispensable, comme par exemple :
<https://www.paramotors-shop.com/agama-flystyle-water-rescue-system-without-cartridge-2>





Visite plus terrestre, puis les pieds dans l'eau...

“ Un aller-retour à la mer, 172 km avec 17l d'essence... ”



Arrivée à la plage...

Une glace avant de repartir pour boucler les 172 km.



La séquence complète en vidéo:

<https://www.instagram.com/reel/CkWqzzj64E/?igshid=YmMyMTA2M2Y%3D>



Photo : Nicolas Vigneron

LES ICARES DU CINÉMA 2022

Par Jérôme Bressoulaly

LA 40^E ÉDITION

L'édition 2022 des Icares du cinéma ... Un kaléidoscope d'images, entre voyages et sensations, entre vertige et émotions ! De quoi laisser cogiter le jury officiel et de la presse avec près de 9 heures de projections.

23 films étaient en compétition, sur 71 sélectionnés en amont par le comité du Festival. Un prix du public est également décerné suite aux votes des spectateurs. Et s'y ajoute également le prix Alpes Isère 2022. Voici le palmarès des films primés...

Les Icares du Cinéma nous laissent toujours aussi rêveurs, sceptiques, sensibles face à ces actrices et acteurs défiant les lois de la gravité entre insolence et outrecuidance, en toute grâce et liberté. Merci à eux !



Photo : Nicolas Vigneron

LUMDO KOLOLA 2022



ICARE D'OR ET ICARE DU PUBLIC "LUMDO KOLOLA" - 15'

Nico et Blutch partent en volant à la recherche d'une cabane isolée dans la jungle népalaise...

 Notre avis :

Encore un bel opus rempli d'émotions lorsque la passion et la détermination fusionnent et finissent par l'emporter !

ELIOT NOCHEZ, NÉ POUR VOLER



PRIX DU CŒUR "ELIOT NOCHEZ, NÉ POUR VOLER " DE JULIE COLARD - 25'

Portrait d'un des plus grands parapentistes français...

 Notre avis :

L'exemple d'un cocon familial, ou l'oisillon sil-lonne, papillonne avant de déployer ses ailes, une fois adulte, sur tous les fronts et sous toutes ses formes !

TRAILER VULNERABILITY



ICARE DU JURY :
"VULNERABILITY" DE TORTORETO GLAUCO - 40'

La timidité du champion de parapente Nicolas Donini semble être son plus grand obstacle pour participer à la X-Alps, mais elle sera pourtant sa force.

 Notre avis :

Une belle leçon d'humilité sur cette course extrêmement difficile moralement et physiquement, surtout lorsque les conditions climatiques s'en mêlent.

FROM AVORIAZ WITH LOVE



ICARE DU FILM COURT + ICARE DES MÔMES
"FROM AVORIAZ WITH LOVE" DE NICOLAS ROUBIN - 3'

Valentin Delluc repousse une fois de plus les limites du speed-riding dans une station d'Avoriaz désertée.

 Notre avis :

Un zeste d'air soupoudré d'adrénaline ... Un Redbull, l'addition !

TEASER TIC TAC



PRIX ALPES-ISÈRE : TIC-TAC BASE DE ROMAIN ASSIE-RIO

Deux amis anciens champions de Highline décident de remettre au goût du jour une discipline rare: la Base-line

 Notre avis :

Des potes-en-ciel avec de solides "Bases" gonflées à l'adréna-line !

TEASER HOME SWEET HOME



ICARE DE LA PRESSE :
" HOME SWEET HOME " - FR - ANTONY KOMARNICKI

*Peut-on vraiment être dépaysé sans partir loin ?
Réponse : un voyage à vélo et parapente de trois semaines, sans jamais s'aventurer à plus de 60 kms de chez soi.*

 Notre avis :

Une aventure intimiste et espiègle qui nous rappelle que le voyage commence au fond de son jardin...

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

D-79108 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.

69	AD ADVENTURE CROSSOVER
69	AD CAMELEON EXO
61	AD FFVL POURQUOI LICENCE
61	AD INDEPENDENCE NG
7	AD NIVIUK ARTIK RACE
41	AD NIVIUK HAWK
22	AD NIVIUK PEAK 6
15	AD OZONE MOXIE
30	AD OZONE SWIFTSIX
12	AD PARAGLIDING MAP REDEEM
52	AD PHI MAESTRO 2 LIGHT
17	AD PHI MAESTRO 2 LIGHT
21	AD ROCK THE OUTDOOR
71	AD SKYMAN DÉCOUVRIR SENTIERS
4	AD SKYMAN DÉCOUVRIR SENTIERS
10	AD SKYWALK SPIRIT
32	AD STODEUS
26	AD STOFFRAUSCH
5	AD SUPAIR ALTIRANDO LITE 2
54	AD WINDRIDERS
66	AD XCONTEST