voler.info

LE MAGAZINE NUMÉRIQUE DU PARAPENTE ET DU PARAMOTEUR.

Photo: Jonathan Carr https://paramotororlando.com/ Pilot: Jeff Goin

#trends 2025 2/2

Photo prise par Jonathan Carr, directeur de l'école Paramotor Orlando (https://paramotororlando.com/), sur l'un des sites de l'école, au-dessus des dunes en Floride, le 28 mars 2025.
L'idée était de tourner une vidéo amusante pour promouvoir ce type de vol en Floride sur les réseaux sociaux. Jeff Goin, pilote de parapente, de paramoteur et pilote de ligne, est venu essayer le parakite Moustache. Il s'est visiblement amusé à tous les niveaux...

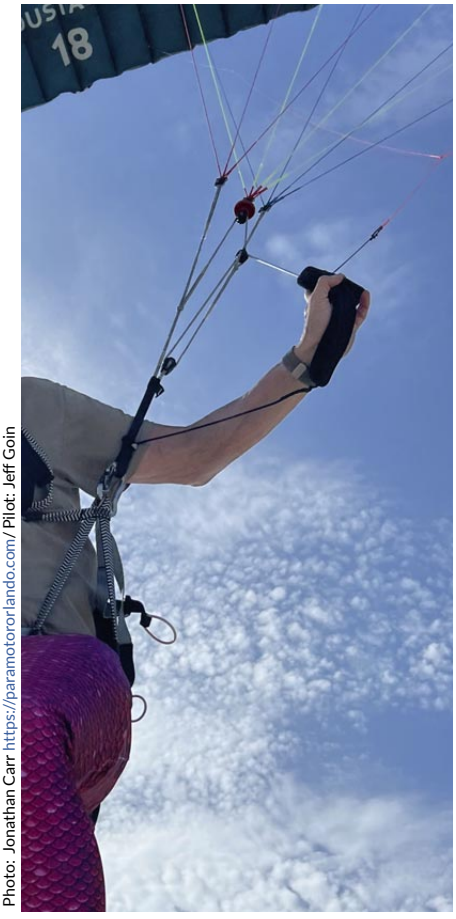


Photo: Jonathan Carr https://paramotororlando.com/ Pilot: Jeff Goin

Photo : Miriam Joanna

TECHNO2024
Le système permet des ressources impressionnantes.

voler.info MAGAZINE www.voler.info

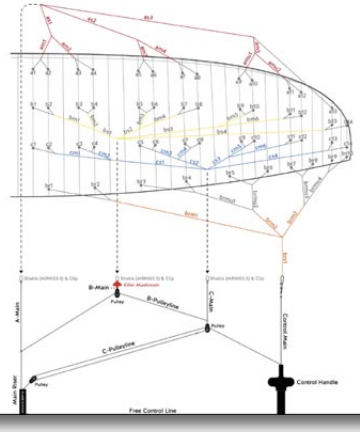
KITE RISERS-PILOTER L'INCIDENCE

Depuis plus de deux ans, la technologie Kite Risers, donc des élévateurs permettant d'ajuster, à l'image des voiles de kitesurf, directement le calage de la voile, bouleverse le marché des ailes de soaring. Ce changement radical a été initié par la marque Flare avec le lancement de la Moustache, la première voile de série équipée de ce type d'élévateurs.

Flare fait partie du même groupe que le constructeur de kites Flysurfer et la marque de parapentes Skywalk. C'est d'ailleurs une symbiose entre ces sports qui a fait naître le premier modèle Moustache.

Armin Harich, un excellent pilote parapente et à la tête de Flysurfer, a appliqué le pilotage typique des kites, donc une modification homogène du calage, aux parapentes comme la "Moustache". Cette aile permet une grande variation de l'incidence, et un profil reflex prononcé (comme en paramoteur), procure une grande stabilité contre les fermetures. Ces profils sont aussi nommés "autostables". Plus l'incidence diminue (shoot vers l'avant), plus le profil s'y oppose et tente de se redresser.

Le plan de suspentage d'une Moustache de chez Flare. Dans la partie haute du débattement, le pilote n'agit que sur l'incidence. Les freins du bord de fuite n'interviennent que très bas dans le débattement.



L'année dernière, nous avions déjà présenté en détail la technologie Parakite et le modèle pionnier Moustache. Comme toujours, l'article peut être consulté à nouveau gratuitement ci-dessus.
Les parapentes Parakite intègrent diverses techniques issues d'autres disciplines : du kite, le pilotage direct de l'angle d'attaque ; du paramoteur, les profils reflex rapides et très résistants aux fermetures.
Particularité des Moustaches: les B sont connectés aux B via un "Killer Mushroom", qui permet de décrocher complètement le profil au sol en cas de risque de se faire arracher. C'est de série sur les "vraies" kites, mais pas sur les autres parakites.

Photo: Goflare

voler.info MAGAZINE
www.voler.info

1	COVER
2	#TREND_PARAKITE
3	SOMMAIRE
4	AD NIVIUK ARTIK 7P & ARROW P
5	#TRENDS 2025
7	MAD MIKE KÜNG & KITERISERS
9	VIDEO: KÜNG DUNE
10	FERMETURES KITERISERS
11	VIDÉO: FERMETURE MOUSTACHE
11	VIDÉO: FERMETURE MOUSTACHE
12	VIDEO: PARAFOIL
14	AD PHI BEAT 2 LIGHT
15	AD NIVIUK HIKO & HAWK
17	U-TURN
18	VIDÉO: UTURN
19	NIVIUK
23	GIN
26	AD NEXT GENERATION
27	AD STODEUS
27	BGD
28	VIDÉO: STABILITÉ REFLEX BGD DIVA 2
29	AD NIVIUK IKUMA 3 & ARROW
30	PHI
32	ZOOM
34	SKYMAN
37	INDEPENDENCE
39	PROFLY
41	SKYWALK
42	AD STOFFRAUSCH
44	OZONE
47	MARCHE & VOL EN HIVER
48	SWING
49	AD ZOOM XA
49	KORTEL KUIK 3
51	WOODY VALLEY
52	AD SKYMAN SHARK
54	SUPAIR
56	ADVANCE
57	AIRDESIGN
59	AD SKYMAN SHARK
59	MAC PARA
60	UP
62	NOVA
64	AD DUDEK
65	OURS

Deux Swing Nyra RS dans les Dolomites (Sella)
Photo: Daniel Kofler

EN/LTF C

ARTIK 7 P

La performance *sportive*

À partir de 3,07 kg

L'Artik 7 P est une voile sport confortable et ultralégère, conçue pour le vol de distance, qui impressionne par ses hautes performances. Avec son allongement modéré de 6,2 et son suspentage hybride 2/3 lignes, sa stabilité est appréciable tout en offrant une sécurité passive qui vous surprendra. Grâce à sa polyvalence, vous pouvez décoller ou atterrir n'importe où en montagne. C'est la fusion parfaite entre performance et accessibilité pour satisfaire vos envies de marche et vol.

Tailles

20 / 22 / 23 / 24 / 26 / 28

Neon Earth Mint

ARROW P

Repoussez *vos limites*

À partir de 1,61 kg

Tailles

S / M / L

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

NIVIUK | P SERIES

Dieser XA LT von Zoom zeigt, wie viel moderne Technologie selbst in einem leichten EN-A-Schirm stecken kann... Foto: Alex Höllwarth / Zoom

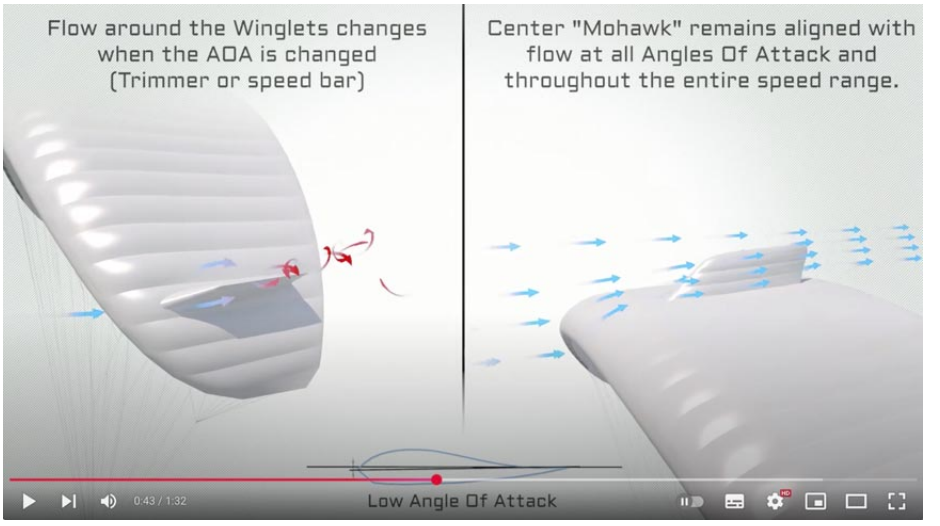
#trends 2025 2/2

Poisson d'Avril ?

UP poisson d'avril

Apco F7 : comme son prédécesseur le F5, équipé tout aussi sérieusement d'une dérive centrale bien pensée, nommée Mohawk...

Le 1er avril, UP a publié ce qui semblait être une blague sur le thème des winglets: une dérive placée au centre. Sauf que la plaisanterie est un peu tombée à plat : Apco utilise déjà depuis plus d'un an une telle dérive sur ses voiles paramoteur F5/F7. À droite, les explications d'Apco dans la vidéo.
Et dans notre article consacré aux winglets, David Dagault (Ozone) confirmait lui aussi l'intérêt aérodynamique d'une telle dérive — tout en précisant qu'ils préféraient y renoncer pour des raisons esthétiques.
Plus sur le sujet des winglets :



Mad Mike Küng & Kiterisers

Mad Mike Küng est connu depuis des décennies comme l'un des meilleurs pilotes en vol extrême (notamment pour le record du monde du saut en parapente depuis une montgolfière à 10 100 mètres et la traversée de la Manche en parapente), mais aussi pour ses "jeux au sol" dans les dunes.
Sa technique de pilotage aux arrières (changements rapides de pilotage aux élévateurs avant/arrière et freins au-dessus de la poulie) a fait école.
Après de premières réticences, il a également adopté les parakites pour les vols dunaires. "Au début, les voiles reflex en parapente semblaient peu adaptées." Dorénavant, il apprécie l'augmentation de la plage de vitesses et les possibilités de ressourcer qu'offrent les parakites.

Made Mike Küng et les premiers exemplaires de ses propres Parakites Raptor

Le Raptor et son design original.

Avec le pilote test d'Independence, Johannes Tschofen, qui possède sa propre marque Vril Wings, il propose le modèle Raptor. Mike a développé ce parakite qui serait assez proche d'un parapente classique, pourtant très rapide et offrant de très bonnes ressources.
Autre particularité : il est livré avec une autre paire d'élévateurs classiques, transformant ce parakite en parapente classique.
Tailles : 13, 16, 19, 22, 25

À suivre...

https://www.instagram.com/p/DHlB0PDsX9Y/

Mad Mike Küng est surtout connu pour ses diverses téchniques de pilotage aux arrières et aux freins au-dessus des poulies, lui permettant de grimper sur tout obstacle possible... Il a également collboration à Phi (ici, un protype de la Scala).

Pôle d'expertise pour vos ailes
HORIZON PARAPENTE
FFVL Paracheck
Révisions - Réparations - Ventes - Conseils
+33 04 99 620 619 www.horizon-reparation.com

11 years after: plus d'une décennie après, cette démonstration de la technique "Küng" n'a pas pris une ride...

RETRO MODERNE

Photo: Ripstop Pilot

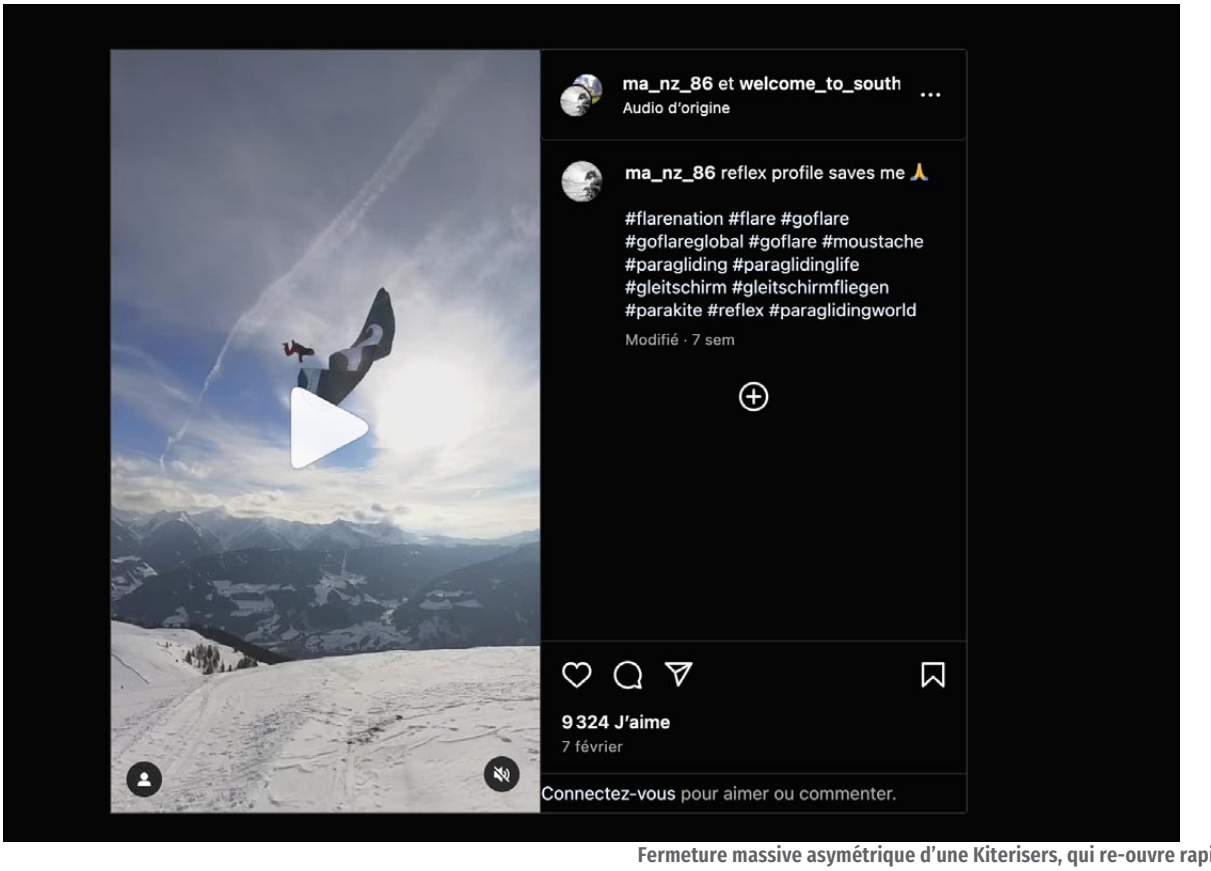
Fermeture asymétrique d'une Kiterisers

Fermeture des voiles reflex, Mythe ou réalité

On entend souvent dire que les voiles reflex, comme les modèles de type kiterisers, sont pratiquement insensibles aux fermetures. Si leur profil spécifique réduit effectivement le risque, il ne l'élimine pas totalement. Et lorsqu'une fermeture se produit, elle peut s'avérer bien plus brutale et difficile à gérer qu'avec une voile classique. Pourquoi ? D'une part, la vitesse élevée de ces ailes amplifie l'impact d'une fermeture. D'autre part, les voiles reflex, bien que résistantes aux fermetures, peuvent aussi avoir plus de difficulté à se rouvrir une fois fermées. Sur les réseaux sociaux, plusieurs vidéos circulent montrant des fermetures massives de ces ailes, notamment les célèbres Moustaches de Flare Paragliders. Pourtant, toutes les ailes à profil reflex peuvent fermer. Mais comme il y a davantage d'exemplaires du modèle pionnier Moustache en circulation, cela peut évidemment fausser la perception subjective de la fréquence des fermetures. C'est donc valable pour toutes les ailes parakite : ne jamais oublier que "bras hauts" correspond à une configuration "pleinement accélérée" sur un parapente classique. Sur les modèles que nous connaissons, on retrouve à peu près le comportement d'un parapente normal lorsqu'on freine jusqu'à ce que les maillons des élévateurs soient au même niveau. Mais avec leur profil reflex, ces ailes restent plus dynamiques en cas de fermeture.

Démonstration de la résistance aux fermetures des profils reflex. En vol, trop freiner serait d'ailleurs contre-productif : ces petites ailes décrochent parfois de manière brutale. En revanche, bras hauts, on vole très vite — comme avec un parapente classique pleinement accéléré.

photo:Sascha Burkhardt Pilot: Arthur Burkhardt



Fermeture massive asymétrique d'une Kiterisers, qui re-ouvre rapidement

Fermeture d'une aile kiterisers près du sol. Les 10 premieres secondes sont intéressantes

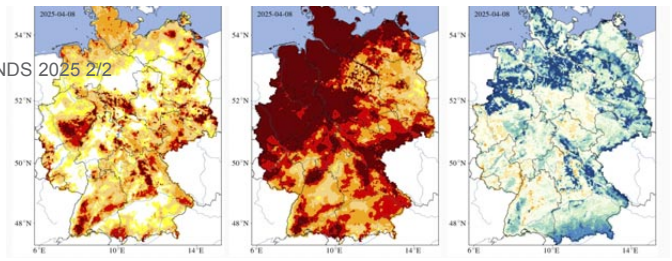
Parawing foil

Encore une autre déclinaison de nos jouets dans le milieu du kite aquatique : le parawing foil.
Contrairement au kite, où les ailes sont reliées par de longues lignes — pas très rapides à ranger et à déployer (souvent plus de 20 mètres) — les ailes Parawing sont des monosurfaces au bout d'un suspentage très court, rapide à mettre en œuvre, et bien sûr plus faciles à manier.

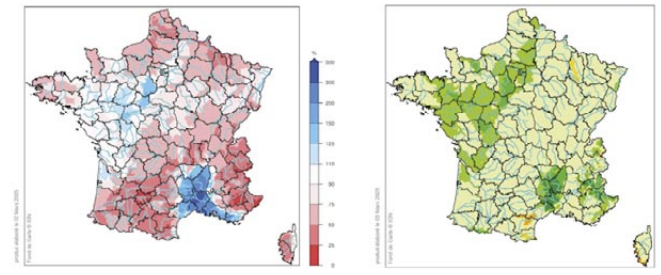
Ce suspentage court ne permet pas d'augmenter la traction en faisant circuler l'aile en huit, comme avec un kite classique : le vent doit donc être plus soutenu.

En revanche, sur une planche à foil par vent établi, le pilote peut remonter au vent puis redescendre (downwind) en ne comptant que sur sa propre surface.

La marque Ozone commence aussi à s'impliquer dans ce domaine, avec son aile "Pocket Rocket".
Une tendance à suivre…
ozonekites.com/wing/wings/pocket-rocket/



UFZ-Dürremonitor/ Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung



Météo France

https://www.drought.ch/de/aktuelle-situation/

Cartes de sécheresse et/ou de précipitations

photo: Jérôme Maupoint/GIN

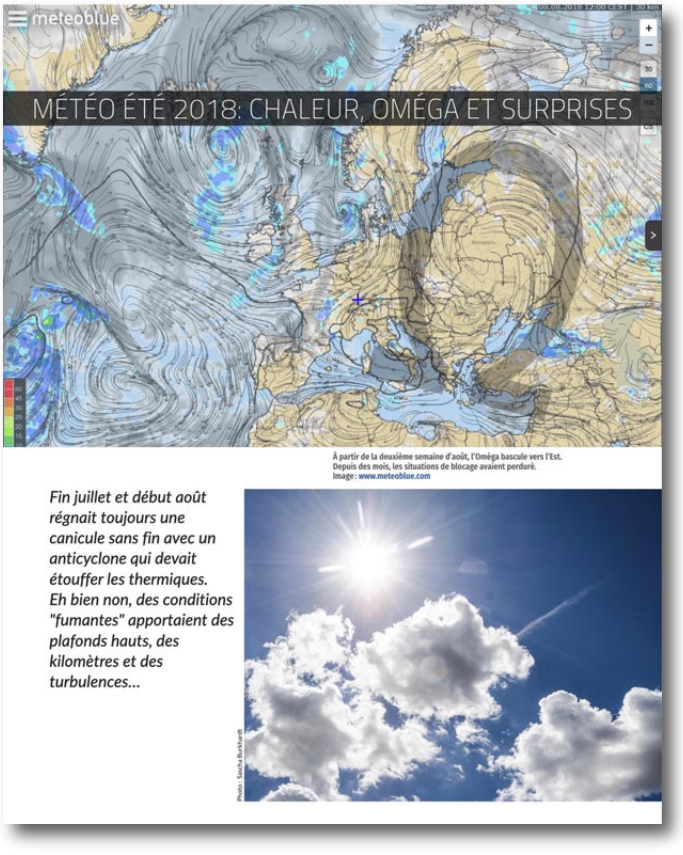
SOLS SECS: ÇA VA FUMER...

Le déficit pluviométrique en France, en Allemagne et en Suisse reste important, sauf dans quelques régions comme les Cévennes. En conséquence, de nombreux sols sont très secs, ce qui favorise le développement de thermiques puissants, et donc turbulents.

Cette situation se répète chaque année. Comme nous l'écrivions déjà en 2018 : " Nous ne sommes certainement pas au bout des surprises (...) dans les années à venir. Plus que jamais, il convient de ne pas se fier aux 'habitudes', mais d'analyser attentivement chaque jour, chaque heure, les conditions météo et aérologiques — pour le meilleur, avec les kilomètres qui s'enchaînent, comme pour le pire, avec des conditions parfois plus fortes que prévu, dépassant les capacités des pilotes les moins expérimentés... "

Cela s'est malheureusement vérifié au cours des saisons précédentes, et en 2025, on peut craindre que de nombreux pilotes se laissent surprendre par la dynamique inattendue des conditions, du moins dans certaines régions.

Pour comprendre les liens entre sécheresse, comportement des plantes et influence positive des brises katabatiques sur les thermiques de fin de journée, relisez notre article à droite.



PHI-AIR.COM

BEAT 2 light

Comfort B

La sécheresse n'était pas évidente toujours et partout, au contraire. Ici à la PWCA... (Photo: PWCA)

EN/LTF B

HIKO

Progresser *en toute confiance*

Lavande Clay Motmot River

La nouvelle aile Hiko propose un équilibre parfait entre sécurité passive et performance, idéale pour débuter vos premiers vols de distance. Il s'agit d'une aile intermédiaire entre la Hook et l'Ikuma, qui élargit notre gamme de parapentes. Son pilotage intuitif et ses technologies avancées vous permettront de voler en toute confiance et d'explorer de nouveaux horizons.

Tailles

20 / 22 / 24
26 / 28 / 30

HAWK

Pour chasser *les kilomètres*

Tailles

S / M / L / XL

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.

AIVIUK

Stubai-Cup

EN BREF

- 33e Stubaicup du 14 au 16 mars 2025
- Temps exceptionnellement mauvais
- Malgré tout, l'équipe autour de Moni Eller a su tirer le meilleur parti de la situation
- Première journée déplacée dans une salle (solution de repli qui sera conservée l'an prochain)
- Les décos étaient officiellement fermés aux visiteurs, mais les deux ont tout de même été pris d'assaut
- Avertissement d'humidité explicite pour les pilotes privés lors du briefing, suite aux incidents de 2024 (4 cas de parachutale)
- Show acro de la team Airbound de la vallée du Zillertal
- Beaucoup de nouveautés concernant les ailes et les sellettes :
  Stefan Ungemach était sur place et résume l'essentiel dans les pages suivantes...

Photo: Organisation

Photo: Stefan Ungemach

Photo: Stefan Ungemach

Officiellement, il n'y avait que les vols de démonstration qui étaient autorisés. L'organisation a quand même averti tout le monde du risque accru de parachutales...

L'équipe de l'organisation autour de Monika Eller et sa fille Johanna Eller (les deux dames aux cheveux détachés)

Photo: Organisation

photo: U-TURN

U Turn Passenger 3

U-TURN

EN BREF

PASSENGER 3
- Terminé et disponible

•RAZORBLADE
- Parakite accessible en 7 tailles
- Modèles plus grands conçus pour les débutants en parakite
- Poids : 2,75-5 kg

photo: U-TURN

U turn RAZORBLADE

Nos premiers essais de la Razorblade (par Arthur Burkhardt)

TEST RAPIDE

Comme visible sur la photo de droite, cette RazorBlade utilise les mêmes élévateurs que les autres kiterisers: tirer sur la commande engage beaucoup les C et moyennement les B, ce qui permet de directement jouer sur le calage de la voile. Les freins n'interviennent de manière sinificative que sur des amplitudes plus importantes, lors de l'arrondi final par exemple.
Voler.info magazine a pu effectuer de petits premiers vols, voici nos premières impressions (Un test plus poussé suivra rapidement) :

- Reste bien clouée au sol par vent fort tant qu'on ne lui demande rien.
- Monte très bien par vent fort.
- Reflex visiblement performant.
- Très bon ressenti dans les commandes ; vol en proximité du relief très précis.
- Dive et ressource très importants.
- Vitesse très basse mains aux maillons et très haute bras levés.
- Commandes ergonomiques.
- Moins compacte.
- Manque un peu de roulis.
- Supporte mal les vitesses exagérément basses.

photo: U-TURN

Photo: Tim Rochas / Niviuk

Niviuk

EN BREF

ARKTIK R 2

- Évolution de l'Arktik R (objectif : plus de stabilité en l'air agité, meilleur plané)
- EN-C deux lignes
- Nombre de suspentes réduit de 2 %
- 68 cellules
- Allongement : 6,5
- 6 tailles : 55–125 kg
- Le stabilo arrive désormais à la rangée A (auparavant B), mais la recommandation de descente reste les oreilles plutôt que le tip-stall

Photo: Tim Rochas / Niviuk

EN BREF

KOOPER P

- Sellette légère remplaçant la Roamer 3
- 3 tailles
- Avec sac de portage réversible amovible en option
- Cuissardes séparées, sans planchette
- Protecteur airbag préformé (Nitinol), avec container secours intégré – également amovible
- Second container secours prévu à gauche
- Soutien dorsal très haut, soulage les bretelles et offre un grand confort
- Coque d'assise 3D comme sur l'Arrow P – pas de pli au niveau de l'assise
- Petit triangle ABS sous les mousquetons pour plus de stabilité
- Sangle intérieure des jambes peut être tendue vers l'extérieur – pas de pincement au sol
- Concept de réversibilité inversé : lors du pliage, la voile est posée sur la sellette, puis le sac est tiré par-dessus – au portage c'est la voile qui repose sur le dos et non l'assise
- 560 g container secours + 600 g sac + 930 g sellette = 2,1 kg complet

Photo: Tim Rochas / Niviuk

EN BREF

KONVERS 3

- Même concept que le Kooper P, mais avec planchette et plus robuste
- 4 tailles
- Le protecteur n'est pas amovible ici
- 3,2 à 4 kg (3,37 kg complet en taille M)

Une vidéo étonnante et réussie : le spectateur survole tous les sites de production de Niviuk à travers le monde…
La vidéo a été publiée à l'occasion des 20 ans de Niviuk – plus d'infos dans notre prochain numéro.

EN BREF

SKIN 4P (BI ET MONO)

- Basée sur les prototypes utilisés par exemple au K2
- Prévue pour l'été
- Devrait poser plus facilement et offrir plus de stabilité en vol
- Doit aussi être nettement plus légère (environ 1 kg en taille 16 !)
- Recevra des suspentes de couleurs différenciées

Photo: Jérôme Maupoint / GIN

GIN

EN BREF

GTO 3

- Nouvelle technologie . Explication : GINLAB = collaboration avec l'Ulsan National Institute of Science and Technology, notamment en lien avec la soufflerie. De cette collaboration sont nées la WLE et le Genie Race 5. La WLE a été recalculée ("WLE 2.0"), ce qui entraîne des changements dans la forme de la voile – les longues tiges sur le bord d'attaque, caractéristiques du design Gin, laissent désormais place à un design d'aile plus effilé. Le GTO 3 est la première voile de cette nouvelle génération.
- Positionné au-dessus du Bonanza 3, High EN/C avec un focus particulier sur la performance.
- 71 cellules
- Allongement de 6,6
- 6 tailles prévues

Photo: Jérôme Maupoint / GIN

Gin Genie Race 5 (Améliorations 2025)

EN BREF

GENIE RACE 5 (FACELIFT 2025)

- Les améliorations ("facelift") peuvent être adaptées sur le Genie Race 5 existant
- Poids : 7,68 kg en taille M
- Matériau plus stable à l'avant du sac de jambes
- Zip de la poche Anti-G repositionné, permettant une connexion plus courte au mousqueton et une installation plus propre
- Fermeture magnétique du cocon, recouvrante et avec des aimants flexibles
- Couture des manchons de bras modifiée/renforcée, angle amélioré
- Dérive plus haute (elle couvre désormais complètement la tête du pilote)
- Géométrie du système de speed asymétrique améliorée (concept similaire à celui du Bullet, déjà utilisé avant, mais désormais adapté pour une action plus centrale avec encore plus de positions possibles des pieds)

YETI RACE

- Était un prototype à St. Hilaire, il est maintenant terminé
- Poids : 1,8 kg
- Protecteur gonflable avec une valve similaire à celle du HPR

Photo: Stefan Ungemach

Next Generation rescue systems

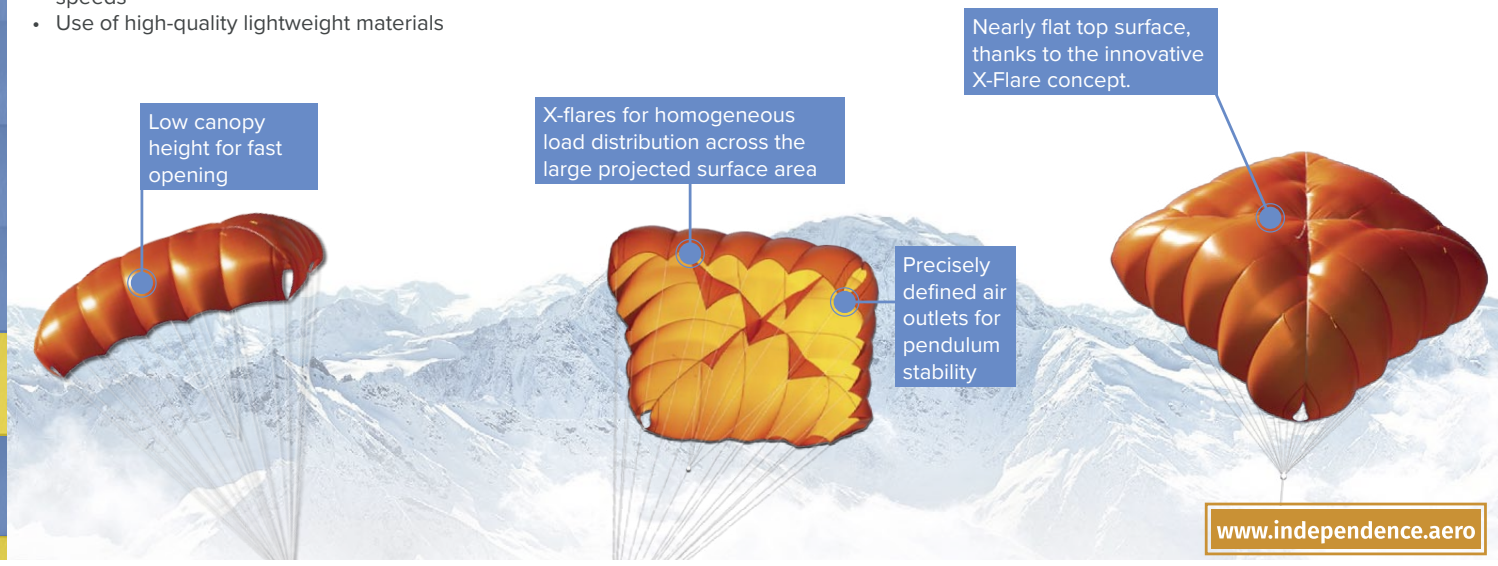
independence paragliding

The world´s leading rescue systems

Quick facts about the NG series:

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

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



BGD Breeze

BGD

EN BREF

CURE 3
• Aile EN-C deux lignes dérivée de la Diva 2
• 4 tailles : 65–120 kg
• 70 cellules
• Allongement : 6,7
• 5,1 kg en taille M
• Winglets

BREEZE
• Version allégée de la Base 3 (EN-B)
• 57 cellules
• Allongement : 5,7
• Pas de poids exact indiqué, mais environ 1,2 kg de moins dans chaque taille

GHOST
• Voile d'acro de compétition développée avec et pour Hugo Chauvin
• 14 m²
• Pas d'homologation prévue pour l'instant

Un parakite typique ? Non, cette étonnante stabilité en tangage est démontrée par la BGD Diva 2, une EN D deux lignes avec un allongement de 7. Selon le concepteur, elle est effectivement dotée d'un profil reflex assez marqué.
Pilote : Beni Kälin, Speedflying School

.

BGD Cure 3 : des winglets partout

Photo: Stefan Ungemach

EN/LTF B+

IKUMA 3

Élargissez *votre horizon*

Mars Nimbus Unakit Fuchsia

La Ikuma 3 est la voile pour vos vols XC de longue distance. Osez aller plus loin avec cette voile « high B » dotée d'un confort et d'une maniabilité sans égal. Optimisé pour la performance, le nouveau profil aérodynamique offre un excellent amorti de la masse d'air qui vous permettra d'apprécier vos vols comme jamais auparavant. Grâce au système C2B, le ressenti en termes de pilotage équivaut à celui d'une deux lignes. Affinez vos sensations avec cette voile accessible et performante !

Tailles

20 / 22 / 24
26 / 28 / 30

ARROW

Visez plus haut, *visez plus loin*

Tailles

S / M / L / XL

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

AIVIUK

Photo: Alex Höllwarth

Phi Maestro 3

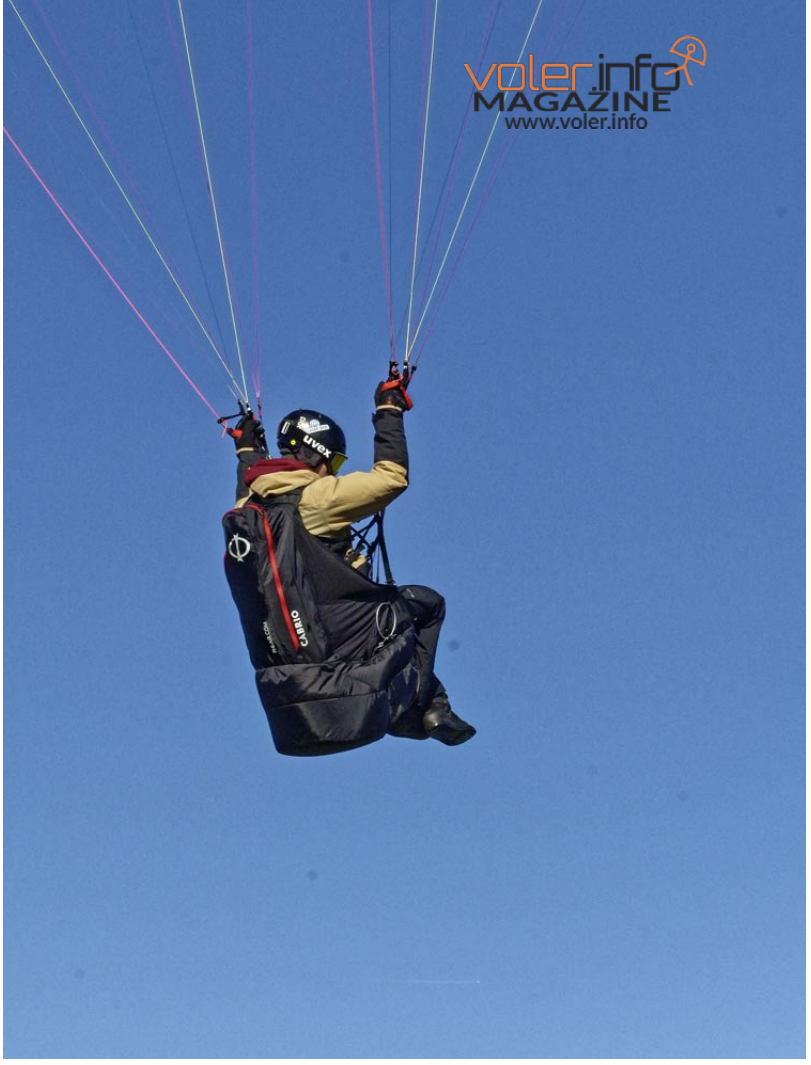
PHI

Nitinol plus Neopren

EN BREF

MAESTRO 3

- High EN/B
- Allongement légèrement plus élevé à 5,65
- 76 cellules (inchangées)
- Modifications des miniribs à l'entrée
- Bord d'attaque maintenant avec Nitinol (dans sa propre housse en néoprène pour protéger le tissu)
- Risers R14 avec pont B/C et option de poignée



EN BREF

SCALA 2 LIGHT
- Désormais également homologué en taille 20 (la taille 19 avait déjà été homologuée fin 2024)

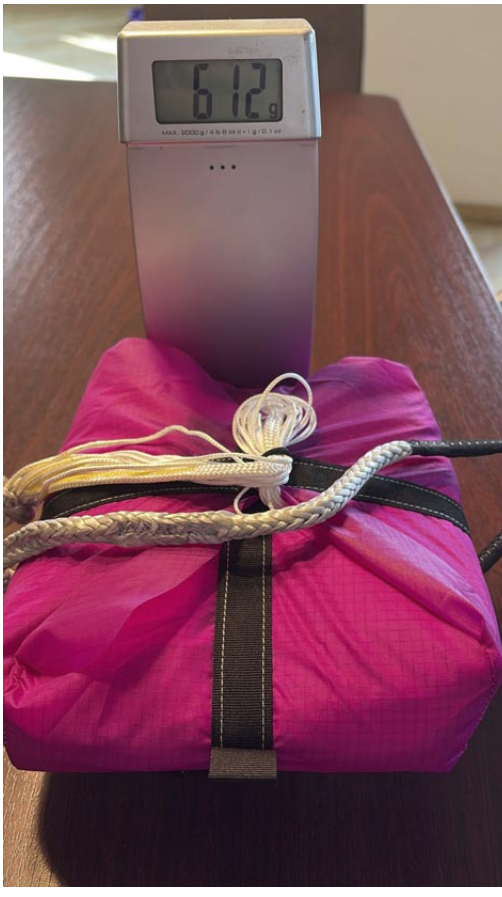
CABRIO
- Harnais modulable
- Protections dorsales et latérales de niveau 2, au total +300
- Protecteur Airbag en mousse ou avec Nitinol pré-tendu (16,5 / 15,5 G)
- Protections testées pour les impacts sous différents angles
- Planche optionnelle
- Option réversible : Peut être utilisé avec ou sans sac à dos – celui-ci avec fermeture Rolltop – sans sac à dos, conçu pour les sacs de rangement rapide

CABRIO LIGHT
- Harnais réversible (sac à dos non détachable)

ACCEL
- Sac de rangement rapide

PINGPONG
- Harnais à cordes, sans option de protection pour le moment

POP UL 75
Secours en developpement, but <600g



ZOOM

EN BREF

XA LT (EN/A)

- Maniabilité plutôt calme (convient aux pilotes sortis d'école) et avec de meilleures caractéristiques de décollage
- 5 tailles
- Miniribs également sur le bord d'attaque
- 45 cellules
- Allongement de 4,81
- Poids : 3,35 kg (élévateurs standard +150g) en 95/80-95 kg (certification 105).

Photo: Zoom

EN BREF

XB LT (EN/B)
- Prévu pour l'été
- Winglets (photo à droite)
- Initialement disponible uniquement en version légère
- Allongement modéré de 5,15

SPEEDY
- Parakite (encore au stade de prototype)

Un winglet du XB LT. Plus d'infos sur l'histoire des winglets ici, dans l'un des derniers numéros :

Photo: Zoom

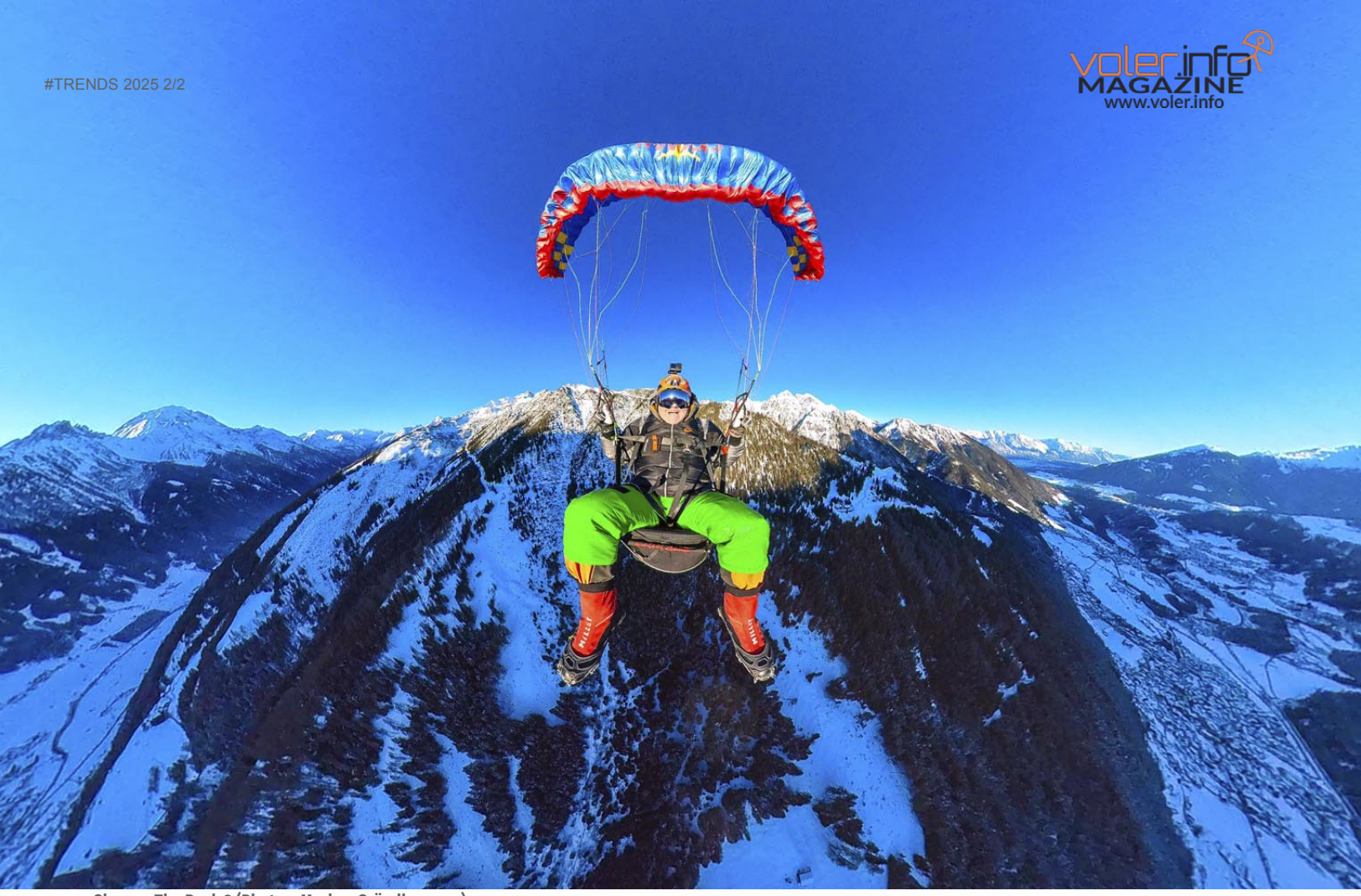
Skyman The Rock 3 Photos: Markus Gründhammer

SKYMAN

EN BREF

THE ROCK 3

- EN-A
- 5 tailles
- Allongement de 4,75
- Poids : 3,7 kg en taille 26,5 (75-105 kg)
- 38 cellules
- Entièrement en D10
- Nouveau design (comme depuis le Crossalps 2)
- En principe, version légère du Independence Cruiser



Skyman The Rock 3 (Photos: Markus Gründhammer)

Skyman Cross Country 3 (Photos: Markus Gründhammer)

EN BREF

CROSSCOUNTRY 3
- Evolution (pas une nouvelle conception)
- Un peu plus d'allongement (5,65)
- 61 cellules
- Poids : 3,9 kg en taille 25 (70-95 kg)
- 4 tailles, de 60 à 119 kg
- D10/D20 (bord d'attaque)
- Nouveau design

TANDEM SKYMAN
- 55 cellules
- Allongement de 5,47
- 2 tailles : 39 et 37 m²
- Poids : 5,15 / 7 kg
- Semblable au Independence Air Taxi

CROSSALPS 3
- Prévue

Independence Cruiser 5 Photos: Stefan Kurrle / Independence

INDEPENDENCE

EN BREF

CRUISER 5

- LTF/EN A, performant et universel
- 5 tailles
- Poids de 50 à 135 kg
- Nouveau design pour tous les nouveaux parapentes Independence (plutôt coloré)
- Domenico 20D
- Poids : 4,6 kg en taille S (24), 60-90 kg
- Allongement de 4,75
- Convient pour le vol moteur
- 38 cellules
- Split-A

EN BREF

AIR TAXI 3 (PHOTO À DROITE)

- Taille 41 terminée, taille 39 en cours d'homologation
- 10 cm de course de trimmer (réel, donc au niveau des suspentes, pas au système de poulie)
- Domenico 20D au lieu de Skytex 27 pour une meilleure longévité
- 55 cellules
- Poids : 7 / 7,4 kg
- Plage de poids : 120-200 kg / 130-220 kg

PIONEER 4

- Conversion de EN A en Low-B juste par modification du système d'accélérateur (pas l'ensemble complet des élévateurs), avec 18 cm de course d'accélérateur en EN/B
- 4 tailles, voire 5 (5 tailles uniquement en EN/B)

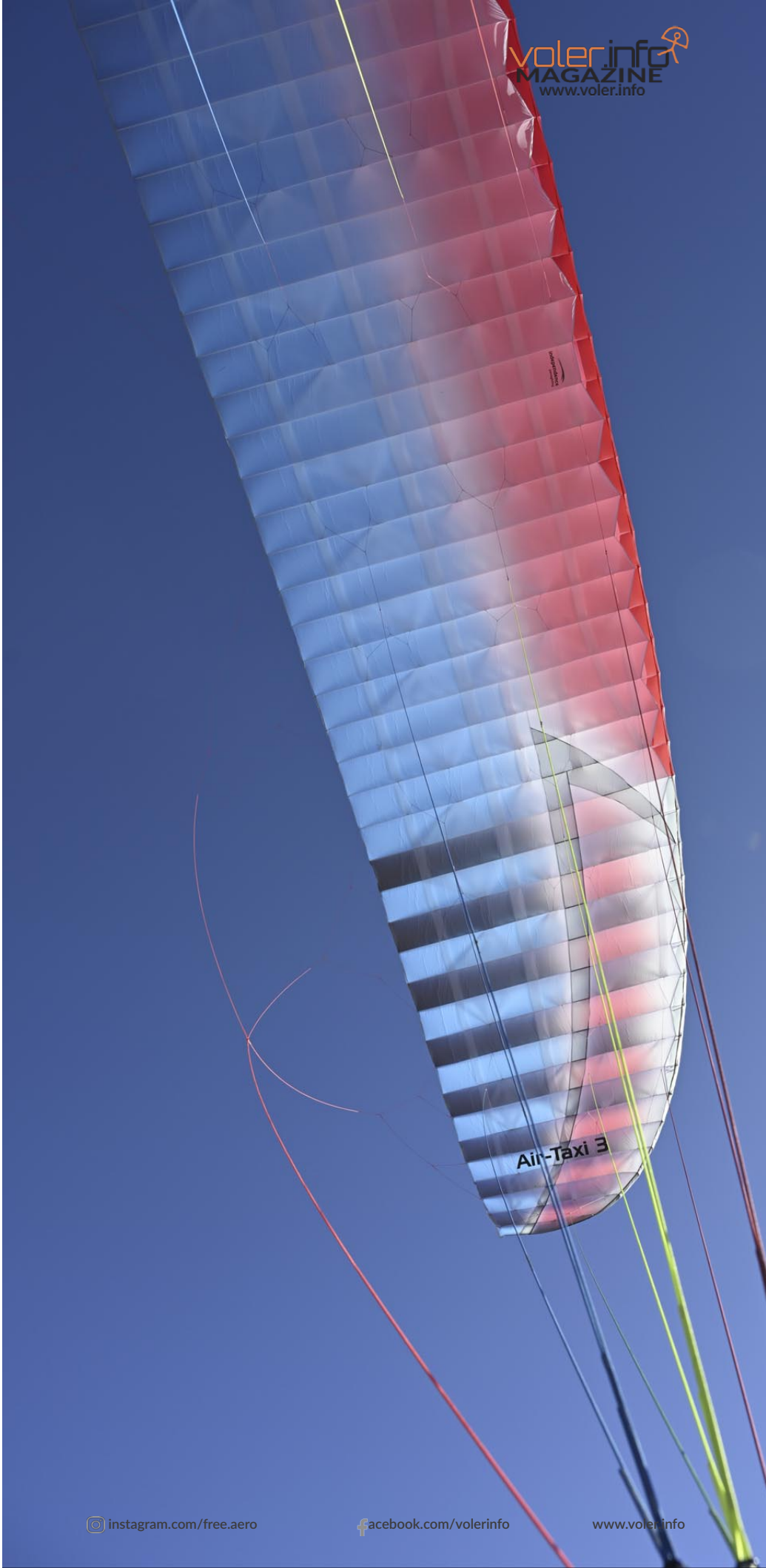


photo: Profly

PROFLY

Profly Leeloo X

LEELOO X

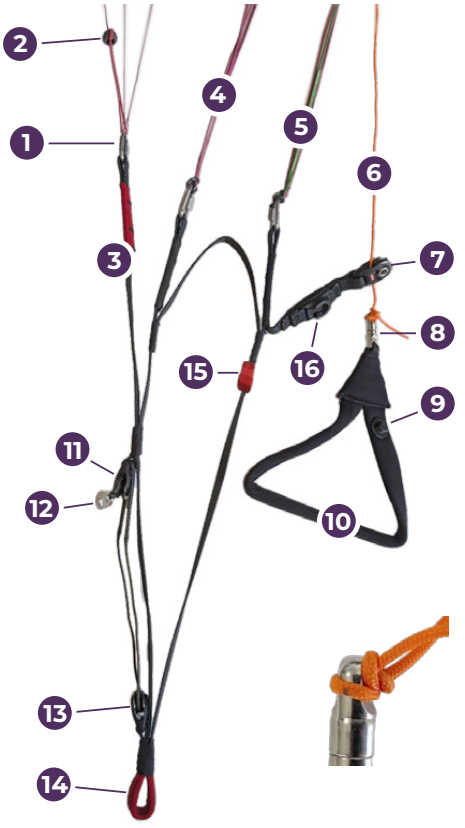
• EN/B - "deux-lignes" avec une ligne de vol complètement déchargée avant les A. Cette ligne se sépare des élévateurs A. Cela crée des lignes de pliage intégrées, mais qui sont appelées lignes de manœuvre en raison de leurs caractéristiques particulières : véritables fermetures lors de la provocation, au lieu de l'enroulement extérieur comme avec les lignes de pliage classiques. Le RAST (Rogue Airfoil Stability Technology) maintient le bord de fuite largement ouvert. Cependant, certains concurrents considèrent ce système comme une tentative de contourner les exigences d'homologation pour les 2 lignes (qui seraient normalement classés C).

• La raison de ce développement était surtout l'augmentation de la stabilité en vol grâce à la réduction à seulement deux niveaux porteurs de charge. D'autres avantages des deux-lignes, comme la simplification du préparation et du démêlage des suspentes au décollage ou la réduction de la trainée, sont cependant perdus. On pourrait considérer la voile comme une trois-lignes avec toute la charge sur les B et les C.

• 4,3 kg en M, gain de poids par rapport à la Leeloo grâce aux mini-ribs avant et arrière (mais avec des joncs).

Profly Leeloo X

photo: Profly



Le développeur Michael Nesler montre ici que les premières "lignes A" peuvent même être coupées en vol. Cependant, ces lignes de manœuvre sont considérées par d'autres fabricants comme une tentative de contourner les directives de certification EN B. Les élévateurs A (numéro 3 à gauche) servent uniquement d'aide pour le gonflage et pour les oreilles. Les élévateurs supposés être des élévateurs B (4 sur l'image à gauche) sont en réalité les "vraies" élévateurs A, leurs suspentes vont presque jusqu'au bord d'attaque.

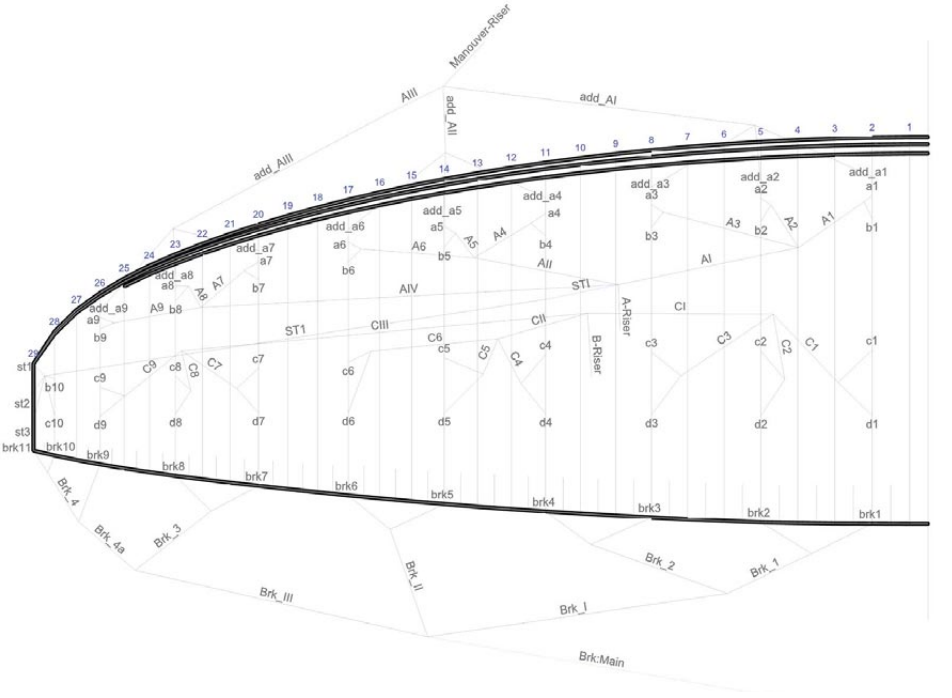


Photo: Tristan Shu/Skywalk

Skywalk Join't 5

SKYWALK

EN BREF

JOIN'T 5

- Tandem en 3 tailles (100-240 kg)
- Poids : 6,8-7,7 kg
- Allongement de 5,4
- 49 cellules
- 15 cm de course des trims
- Aide pour replier les oreilles "Clam-Cleat" (pince)
- Poulie de frein optionnellement montable plus bas

GUIDE & GUEST

- Guide (Pilote): M (2,6 kg), L (2,65 kg)
- Guest: (Passager) Unisize, 1,85kg
- Guide&Guest: La partie inférieure de la sellette peut être facilement remplacée (les atterrissages systématiques sur les fesses deviennent de plus en plus populaires.
- Guide&Guest Perm'air protector

Skywalk Guide & Guest

Photo: Tristan Shu/Skywalk

STOFFRAUSCH.COM/FLYWEAR

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

stoffrausch
STOFFRAUSCH.COM/FLYWEAR

Photo: Tristan Shu/Skywalk

Skywalk Join't 5

Photo: Tristan Shu/Skywalk

EN BREF

SKYWALK ARAK AIR 2

- Mid-EN B en 5 tailles(55(!)-120 kg)
- 2,9-3,6 kg
- Allongement 5,35 (>Arak 2: 5,22)
- 49 cellules
- Miniribs internes
- Le comportement en vol extrême serait encore plus facile que sur le modèle précédent.

Photo: Tristan Shu/Skywalk

Swiftmax 2 : B, pas C.. (Photo: Antoine Boisselier)

EN BREF

OZONE

SWIFTMAX2

- Tandem de performance, 2e édition
- Une taille : 41 m²
- Allongement de 5,55
- 57 cellules
- Poids : 7,12 kg
- EN/B (la version 1 était EN/C)
- Plage de poids : 120-230 kg
- Disponible dans les prochains jours

SUBMARINE V3

- Pod amélioré : fermeture magnétique similaire à ALP, ATACMS..., recouvrante, entièrement développé en interne
- L'objectif était de trouver un bon compromis entre une ouverture rapide pour l'atterrissage et la gestion des perturbations, tout en restant insensible à l'action du genou pour l'accélération

photo: Ozone

Ozone Atak 2

EN BREF

ATAK 2/OZAIR

- Harnais de speedflying léger pour une transition fluide entre position debout et assise
- Test de charge à 120 kg
- Poids : 1,17 kg
- Protecteur gonflable OzAir en option, en préparation

F*RACE 2

- Certifié et disponible au printemps

Ozone Delta 5 (Photo:Ozone)

EN BREF

DELTA 5

- EN/C deux lignes, positionnée juste en dessous de la Photon en termes de performance. 5 tailles, de XS à XL, 65 cellules, allongement de 6,07, winglets
- Une Alpina 5, version légère de la Delta 5, est prévue
- 5 tailles
- 65 cellules
- Allongement de 6,07

WISP 2

- Tandem léger
- Une taille : 37 m²
- Allongement de 5,3
- 44 cellules
- Plage de poids : 90-200 kg
- Poids : 4 kg avec élév. légers, 4,3 kg avec élév. standard
- EN-B

ALPINA GT

- Correspond exactement à l'Alpina 4 avec un autre mélange de matériaux, donc à nouveau une lignes "2.5"
- Aucun changement technique, c'est plutôt une sorte de DLS pour le même parapente

Bivouac&vol Hiver

Le marche & vol, une tendance depuis des années. Le bivouac & vol en est une variante. Markus Gründhammer, patron de la marque Skyman, montre une fois de plus les différentes facettes de cette activité en hiver. Rappelons qu'il dort au moins une fois par semaine "là-haut", pour redescendre le matin…
Dans cette vidéo, les belles images sont accompagnées d'une chanson, dont les paroles en allemand ont été écrites par Markus…

xcontest
World of XC paragliding

photo: Swing, Daniel Kofler

Swing Nyra RS : RAST System natürlich inbegriffen

SWING

EN BREF

NYRA RS

- EN/B léger avec RAST
- Polyvalent entre le Miura RS et le Stellar RS
- 51 cellules
- 5 tailles, de 65 à 130 kg
- Allongement de 5,4
- Poids : 3,9 kg en taille S (75-95 kg)
- Poignées Snaplock
- C-Bridge E.P.C. (Easy Pitch Control) , Floating B:

Photo: Daniel Kofler, Swing

ZOOM PARAGLIDERS

XA
Beginner
EN A

X2C LT
Lightweight XC
2-LINER EN C

X2C
Sportclass XC
2-LINER EN C

Kortel Kuik 3

KORTEL KUIK 3

Présentée lors de la dernière Coupe Icare, la nouvelle Kuik 3 de Kortel Design semble être l'une des sellettes les plus polyvalentes du marché. Avec son concept modulable et son cocon réversible, elle s'adapte à une grande variété de pratiques.

Par rapport à la version précédente, cette nouvelle génération gagne en sobriété, simplicité et intégration des réglages, tout en adoptant des matériaux encore plus solides et durables. Sa grande polyvalence semble en faire un atout majeur pour le vol-rando, en mode sellette assise pour les premiers vols grâce a son airbag volumineux, mais aussi pour le cross et même la compétition.

Une sellette qui semble être parfaite pour ceux qui veulent tout faire avec une seule et même sellette.

photos : Kortel

photo: Voler Info Mag/Sascha Burkhardt

Le tissu est très résistant et semble durer dans le temps

photo: Voler Info Mag/Sascha Burkhardt

Le dos et les cuissardes très rigides en font une sellette très maniable.

Cette Kuik 3 est vendue comme étant tout autant adaptée aux vols solo que biplace, elle n'est cependant adaptée que pour le passager.

photo: Kortel

Photo: Stefan Ungemach

WOODY VALLEY Naos protecteur latéral

WOODY-VALLEY

EN BREF

NAOS

- Terminé et disponible dans les couleurs finales (bleu et vert)
- Harnais en 4 tailles avec planche de siège, avec protection en mousse (28G) ou protection gonflable (29G) au choix
- Poids : 4,3 kg ou 3,9 kg en taille M
- Sécurité passive au cœur du design : protections latérales en série, compartiment de secours à ouverture très large avec poignée fixée par un aimant
- Système T-Lock avec Mini-ABS
- Plus stable en roulis que les séries Wani

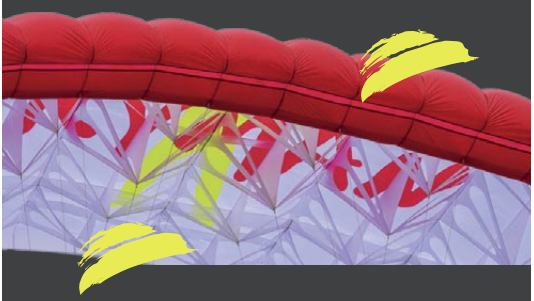
ARBEITSTITEL NOCH UNSICHER

- Successeur du GTO (pas "light") dans la catégorie >5 kg (similaire à l'Impress 4, Vissta...) avec deux compartiments de secours et tension supplémentaire optionnelle similaire à Race. Prévu pour l'été 2025

WOODY VALLEY Naos

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: Stefan Ungemach

WOODY VALLEY Naos details

voler.info MAGAZINE www.voler.info

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

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

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

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

RAST
Rock solid flight
by SWING

En savoir plus: www.swing.de

SWING

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

Connect with us: #SWINGParagliders

photo: Supair

Supair Wild 2

SUPAIR

EN BREF

WILD 2
- EN/D léger pour X-Alps
- 3 tailles homologuées, de 65 à 103 kg
- 73 cellules
- Poids : 3,2 – 3,55 kg
- Allongement de 6,86
- Skytex 27
- Cônes hybrides en Nitinol/plastique

ALP XALPS
- Dérive raccourcie d'environ 20 cm spécialement pour les règles de X-Alps

Photo: Stefan Ungemach

photo: Supair

Supair Birdy 2

EN BREF

BIRDY 2

- High EN/A (au-dessus de l'Eona)
- 6 tailles, de 50 à 130 kg
- 44 cellules
- Allongement de 5
- Poids : 4 kg en taille M (75-95 kg)

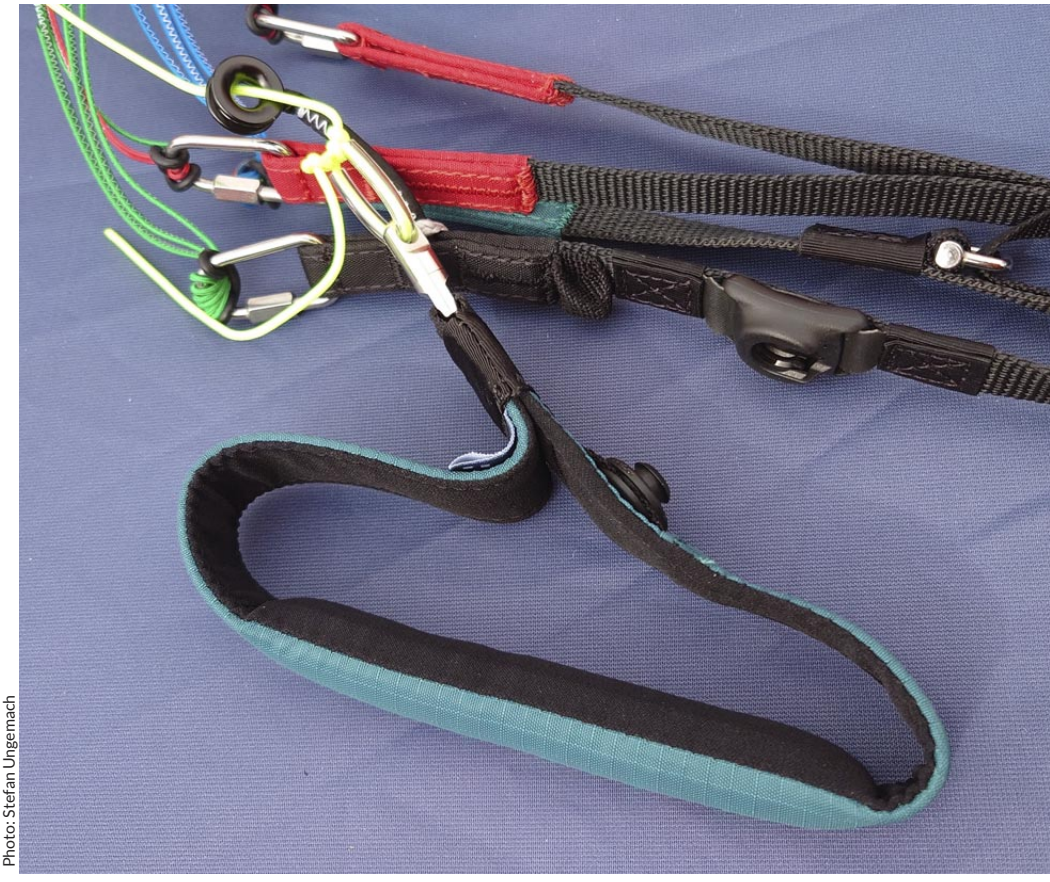


Photo: Stefan Ungemach

photo: Advance

Advance Alpha 8 DLS

ADVANCE

EN BREF

ALPHA 8 CLASSIC
- EN-A
- Disponible en 5 tailles, de 50 à 145 kg
- 38 cellules
- Allongement de 4,8
- Poids : 4,55 kg en taille 24 (60-95 kg)

ALPHA DLS
- Version semi-légère
- Même caractéristiques que la version classique, mais avec un poids de 3,85 kg en taille 24

Advance Alpha 8

photo: Advance

photo: Air Design

Susi XPED

AIRDESIGN

EN BREF

SUSI XPED

- Parapente ultra-léger EN/C (EN/D en taille 13), disponible en 3 tailles
- Poids : 1,62 - 2,06 kg
- Poids de départ recommandé : 55-75 kg
- 34 cellules
- Allongement de 4,86
- Conçu principalement pour les pilotes légers

HERO XPED

- Évolution légère de l'EN/D Hero 2 (pas simplement une version légère) pour les X-Alps
- Poids : 2,8 - 3,3 kg en 4 tailles

photo: Air Design

EN BREF

HERO XPED

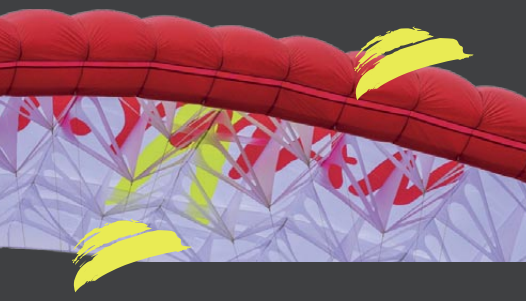
- Évolution légère de l'EN/D Hero 2 (pas simplement une version légère) pour les X-Alps
- Poids : 2,8 - 3,3 kg en 4 tailles

Le concepteur d'Air Design, le professeur Stefan Stiegl'air : Des winglets au stabilo – et désormais souvent aussi sur l'extrados (comme sur la Rise 5)...

photo: Sascha Burkhardt

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: Mac Para

Photo : Sascha Burkhardt

Eden 8: dorénavant avec des winglets

MAC PARA

EN BREF

EDEN 8

- Semiléger EN/B
- 6 tailles, de 60 à 145 kg (XL et XXL non encore homologuées)
- Poids : 4,35 kg en taille S (70-90 kg)
- Allongement de 5,93
- 59 cellules
- Winglets

Photo: Stefan Ungemach

Team UP @ Stubai: froid...

UP

EN BREF

LHOTSE X
- 2 lignes et demi
- Allongement: 5.6
- 51 cellules
- 2.9 KG
- ULTRA LIGHT
- EN-B

MAKALU 5
- 3 lignes
- Allongement: 5.3
- 4.5 KG
- Cellules: 46
- EN-B

RIMO 2
- 3 lignes
- Allongement: 4.9
- 4.3 KG
- Cellules: 42
- EN-A

photo: UP Paragliders

UP Lhotse X

UP Makalu 5

photo: UP Paragliders

EN BREF

RIMO 2

- 3 lignes
- Allongement: 4.9
- 4.3 KG
- Cellules: 42
- EN-A

photo: UP Paragliders

UP Rimo 2

Nova Vortex Photo: Nova

NOVA

EN BREF

VORTEX
- EN/C deux lignes
- Pas simplement une version légère, mais un parapente entièrement repensé, notamment sur les ailes extérieures
- Allongement de 6,1
- 65 cellules
- Poids : 3,5 kg en taille XS (75-95 kg)
- 4 tailles, de 60 à 110 kg

BION 3
- Tandem en 3e édition
- 4 lignes
- Allongement de 5,3
- 51 cellules
- Poids : 6,8 kg
- Pour l'instant, disponible en une seule taille : 110-220 kg

CONCERTINA BAG ULTRALIGHT
- Sac de rangement ultra-léger pour voiles (141 g)
- La voile peut rester connectée

Nova Bion 3 Photo: Nova

EN BREF

BION 3

- Tandem en 3e édition
- 4 lignes
- Allongement de 5,3
- 51 cellules
- Poids : 6,8 kg
- Pour l'instant, disponible en une seule taille : 110-220 kg

CONCERTINA BAG ULTRALIGHT

- Sac de rangement ultra-léger pour voiles (141 g)
- La voile peut rester connectée

PERFECT HIKE&FLY SET

Hike&Cruise (from 2.37 kg - 19, 22, 25 m²)

Techno 2023 (from 1.95 kg - S, M, L, XL)

DuraLight 2023 (from 0.45 kg - litres: 65, 75, 85)

www.dudek.eu

voler.info
LE MAGAZINE NUMÉRIQUE DU PARAPENTE ET DU PARAMO-

voler.info MAGAZINE
www.voler.info

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-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.