

ÉVÉNEMENT

Texte et photos Michel Ferrer.



STUBAI-CUP 2022

Mike Küng au gonflage dans le terrain d'atterrissage avec la nouvelle PHI Symphonia 2. Le décollage du Elfer, accessible par télécabine, est en haut du versant, droit au-dessus.

Le renouveau

Après une annulation en 2019 (problèmes avec les autorités locales), une édition perturbée en 2020 par l'arrivée du Corona bien que maintenue in-extremis, puis une nouvelle annulation en 2021 (Corona), la Stubai-Cup a été courageusement relancée par la dynamique Monika Eller et sa structure Parafly, et ce rendez-vous printanier fêtait même sa 30^e édition !

Son nom, Stubai-Cup, vient du fait que c'était à l'origine une compétition de précision d'atterrissage.

Maintenant, c'est un salon en plein air avec présentation des nouveautés de l'année, qui se déroule traditionnellement à la mi-mars, à 30 km d'Innsbruck. Les 2 décollages possibles, idéalement situés de chaque côté de la vallée, le « Schlick 2000 » donnant sur les faces sud, excellent en matinée et le « Elfer » qui offre de très bonnes fins de journées, ont fait leur plein de pilotes, impatients d'essayer le matériel destiné à apparaître cette saison.

Les conditions thermiques ont été soutenues, voire fortes, et les rentrées de vent attendues, liées à du foehn annoncé, ont par prudence conduit l'organisation à arrêter les vols assez tôt, chacune des 3 journées de cette année. Cela nous a offert, par contre, de belles séances de ground-handling et de para-kiting à l'atterrissage !

Question tendances, on note l'arrivée des 2-liners en EN C (voir notamment AirDesign). Et aussi, la venue probable de nombreuses voiles en « 2 rangées et demi » - dans le créneau B sport : nous avons déjà l'Ozone Rush 6, la nouvelle Nova Mentor 7 adopte également cette technologie. Ainsi d'ailleurs que la Flow Paragliders Freedom 2 (mais la marque n'était pas présente à la Stubai).

Autre tendance : la sortie des nouveautés reste volontairement retardée par de nombreuses marques. C'est que, et nous l'avons déjà évoqué, si le parapente a fort bien résisté à la crise du Covid, avec même une augmentation des ventes (beaucoup ont re-découvert les loisirs dans leur pays), les difficultés, voire l'arrêt de la production - dont l'été passé au Vietnam -, font que chacun est en train de gérer au mieux pour rattraper les retards... Et le terme qui revient le plus souvent est « déraisonnable » concernant la mise sur le marché d'encore plus de nouveaux produits. Ils ne pourraient tout simplement pas être fabriqués.

Pour l'anecdote, signalons aussi que la dénomination « X-Alps » aurait été soumise à conditions et royalties par le principal sponsor de la course du même nom, un fameux producteur de boissons sucrées vendues sous le nom de « Taureau Rouge », obligeant ainsi des marques à changer l'appellation de leurs modèles : ainsi, l'Advance Omega X-Alps 4 s'est de facto officialisée en Oxa 4.

Chez PHI, les Maestro, Allegro et Scala X-Alps devraient s'appeler « Light ». D'autres pouvant être concernés, comme Gin Gliders ou Woody Valley, n'ont pas encore fait connaître leurs intentions.

Les marques non citées ici n'avaient pas de représentation à la Stubai-Cup 2022 (sauf Neo avec sa distributrice nationale, sans nouveautés pour le moment). Mais vous retrouverez celles qui ne sont pas ici dans notre prochain catalogue hors série, **le Guide d'Achat 2022-2023 !**

Sortie mi-mai et disponible sur https://www.flying-pages.com/shop_fr

ADVANCE

La Iota 3, qui avait été pré-annoncée à la dernière coupe Icare, s'appellera finalement **Iota DLS** (comme Durable Lightweight Structure). D'allongement 5,6 pour 59 cellules, 5 tailles, les poids vont de 3,9 kg en taille 21 à 4,9 kg en 29 m².

Ce qui est donc vraiment léger pour une aile construite avec du robuste tissu Porcher Skytex 38 en bord d'attaque, du Skytex 32 sur tout l'extrados, et du Skytex 27 en intrados.

De classe B sport, ses niveaux d'exigence seraient « 100 % les mêmes que pour la Iota 2 et elle s'adresse exactement aux mêmes types de pilotes ».

Question à Valéry Chapuis, représentant France, pourquoi ce changement de nom ?

On aurait pu l'appeler « Iota 3 DLS » mais on a pensé que Iota DLS était plus pertinent afin de marquer une évolution fondamentale de conception. Ceci afin qu'elle soit la plus robuste possible des produits light, et la plus légère des ailes construites avec des matériaux traditionnels.

Est-ce que vous envisagez une Xi 2 ? (la Xi étant un équivalent très léger de la Iota 2)

Oui, mais ce sera pour plus tard. Nous gardons la possibilité d'une Xi 2 ultra allégée et construite toute en tissu Skytex 27. Et pour cette saison, la Xi reste au catalogue.

Que prévoyez-vous d'autre cette année ?

On travaille sur 2 ailes pouvant sortir en cours de saison. L'Epsilon 10, milieu de catégorie EN B, qui pourrait s'appeler **Epsilon DLS** (à confirmer). Et le **BiBeta 7**, mais ce sera plutôt pour le dernier trimestre 2022.

Très attendue depuis sa présentation à la dernière coupe Icare, la sellette cocon ultra-légère **Weightless** (3 tailles, 1.98 kg en M) est aussi rentrée récemment en production.

La sellette Weightless, issue des protos de la X-Alps et alliant technicité, esthétique et poids mini, était une des plus essayées par le nombreux public.



Iota DLS



Volt 4

AIRDESIGN

En nouveauté, nous avons la **Volt 4** qui représente une évolution majeure dans la catégorie EN C, car elle est un 2-liner. Prévue en 5 tailles, son allongement est de 6,5 pour 57 cellules.

Rappel et explications aux néophytes : il n'était pas possible de réaliser les fermetures demandées par la norme EN C avec un 2-liner, sans utiliser des « suspentes de pliage » supplémentaires - ou « folding-lines », simplement installées pour fermer l'aile en tests - et leur utilisation éventuelle faisait alors automatiquement passer ce parapente en EN D (nota, Sol avait préféré la classe CCC pour sa LT-1, un 2-liner de niveau EN C). L'emploi de ces folding-lines vient d'être autorisé.

Question au designer Stephan Stiegler, pourquoi la Volt 4 est-elle le premier 2-liner à arriver en EN C ?

Cela faisait longtemps que cette réforme de l'EN C était envisagée mais la publication de la nouvelle norme était en attente depuis au moins un an... J'essayais de me tenir informé mais on ne savait même plus si ça allait se faire ! De mon côté, je travaillais déjà sur des 2-liners pour des futures EN C et EN D, et j'avais ainsi plusieurs protos possibles en préparation pour l'EN C, à 2 ou 3 rangées de suspentes.

Celui qui me donnait le plus de satisfactions question comportements était un 2-liner, et quand la nouvelle norme a été enfin publiée, on s'est dit : « Ok, on est prêts ». Mais cela a été une bonne surprise que l'on soit les premiers !

Entre un 2 et un 3-liner, est-ce qu'il y a une différence au niveau du pilotage, ou de l'accessibilité ?

Le pilotage ne sera pas très différent et si j'ai sorti la Volt 4 dans cette configuration, c'est qu'elle me semblait avant tout se placer vraiment « dans le cœur de cible de l'EN C », question exigences. Avec un 2-liner, la différence se verra surtout en vol accéléré, qui est plus rapide, plus robuste, plus stable, plus facile et précis à contrôler en pilotage aux éleveurs arrière... Mais ce vol accéléré

étant plus confortable, le pilote ne sera pas forcément confronté aux petites alertes ou mouvements dans la voilure qu'il aurait avec un 3-liner, et qui lui feraient réduire préventivement l'allure... Donc effectivement, cela pourrait déboucher sur des fermetures plus surprenantes. En fait, comme toujours, pour voler sûrement, tout dépend du pilote, de son niveau de connaissances et donc de vigilance, et de son bagage technique.

Mathilde Chivet et Nicolas Cochet du bureau France avec les représentants d'AirDesign, dont le designer Stephan Stiegler, 2^e à gauche. Et différents éléments de communication de la marque, dont les parachutes Donuts et « les voiles qui donnent la banane ! ».



BGD (BRUCE GOLDSMITH DESIGN)

Pas de nouveauté présentée à cette Stubai-Cup autre que la **Base 2 Lite**, qui l'avait déjà été à la dernière coupe Icare.

D'après Bruce Goldsmith : « C'est une EN B « plus », nous en avons refait le suspentage, qui est le même mais en plus fin que pour la Base 2, soit 11 % de surface frontale en moins, ce qui nous donne presque 1/2 point de finesse en plus. Elle est aussi encore plus agile en pilotage que la Base 2 qui est déjà excellente sur ce point, les pilotes sensitifs pourront ressentir une petite différence ».

D'autres projets prévus cette année ?

La **Lynx 2** en EN C light, et la **Diva** en 2-liner EN D, sans doute pour cet été, les deux. Nous avons d'autres projets mais nous les laissons en attente car nous avons tellement de commandes que ne pourrions pas les produire cette année... Nous ne sortons donc que les ailes qui n'existaient pas dans notre gamme. Sauf l'**Epic 2** en EN B access, qui devrait apparaître au printemps.

Vous allez aussi faire, comme d'autres, un 2-liner EN C ?

La **Lynx 2** n'est pas basée sur la **Cure 2** et elle aura sûrement un suspentage dit « hybride », partiellement en 2 ou 3 rangées dans l'envergure. Mais quant à faire, plus tard, une pure 2-lignes en EN C, pour le moment, on attend et on regarde... Il faudra que ce soit assez « sécurisé » afin de permettre un achat grand public, nous avons vu des protos chez certains de nos concurrents qui nous incitent à la prudence, et nous n'allons pas nous précipiter.

BGD propose par ailleurs une nouvelle aile de paramoteur, la **Blizzard** en 2 tailles 23 et 26, adaptée à la sortie d'école donc d'après Bruce, « à quasiment tout le monde ».



Base 2 Lite

Bruce Goldsmith et son fils Tyr, très contents d'être là, et aussi du début de saison de BGD ! Tyr est à la fois kiter et comme son papa, parapentiste de haut niveau.



Alexander Lang, distributeur Gin Gliders en Allemagne et Autriche, présente la **Switch 2**, légère et réversible, assise à cuissardes.

GIN GLIDERS

Comme c'est souvent le cas à la Stubai-Cup, la marque n'était représentée que par son distributeur national et il était donc difficile d'avoir beaucoup d'informations sur les projets en cours.

Pour la compétition, la **Boomerang 12** à bord d'attaque « en vagues » vient d'être homologuée CCC en 5 tailles.

Mais la seule autre nouveauté officiellement annoncée est l'aile école **Bolero 7**.

Proposée en 5 tailles de XXS à L couvrant des PTV de 55 à 130 kg, d'allongement 4,77 pour 36 cellules, EN A, elle serait sensiblement (principale évolution) « plus agile, de meilleure maniabilité et agrément de vol que la Bolero 6 ».

D'autres nouveautés dont une nouvelle aile intermédiaire devraient arriver, plutôt pour la prochaine coupe Icare.

Autre sortie actuelle, la sellette **Switch 2** : assise à jambes séparées, réversible en sac de portage, protection airbag. Une seule taille, grand sac de 80 litres, boucles automatiques, poids autour de 2,7 kg tout compris.



Bolero 7



Fin de journée printanière au meeting de la Stubai. La brise de vallée s'est calmée, le soleil disparaît derrière les montagnes, chacun va replier avant de réinstaller les stands le lendemain matin.

ICARO PARAGLIDERS

Nous avons une nouveauté, la **Pica 2**, EN A. Proposée en 4 tailles de 22 à 29 m² couvrant des PTV de 65 à 130 kg, d'allongement 5 pour 38 cellules, son programme va des premiers exercices jusqu'aux vols de progression. Elle est donc prévue suffisamment polyvalente et performante afin d'être conservée longtemps et Icaro la présente comme un « *flexible school glider* » ou dit autrement, une « *complete solution* » pour apprendre.

Ses 3 grandes tailles 25,5-27-29 m² sont aussi homologuées paramoteur (comme d'ailleurs celles de la récente B milieu Gravis 2).

La sellette classique polyvalente **Aix 3** est attendue.

Ainsi que la **Nikita XTC**, nouvelle voile de voltige. Plus accessible que la Nikita 5 et plus typée freestyle, elle s'adresse aux apprentis pilotes d'acro et elle serait très adaptée pour apprendre les hélicos, tout en gardant ses capacités à réaliser l'infinity-tumbling.

Icaro tient à signaler qu'un nouveau team de développement a été constitué, déjà à l'œuvre sur tous les produits récents et projets. Il comprend Rasso von Schlichtegroll au design (un nom bien connu dans la conception, il avait travaillé dans de très nombreuses marques allemandes, dont UP anciennement et Free X), Calin Popa aux tests et recherches, Xandi Meschuh comme autre test-pilote

dont de voltige, et le manager Wolfgang Kaiser en chef de projet.



Une partie de l'équipe Icaro avec Calin Popa, test-pilote, les managers Vera et Wolfgang Kaiser. La marque n'a plus d'importateur officiel chez nous mais certains produits, comme les sellettes, sont proposés par Airshop, à Saint-Hilaire.



Pica 2

Gravis 2



L'Icaro Gravis 2, EN B milieu de catégorie, n'est pas tout à fait une nouveauté mais ainsi que la Pica 2, elle vient d'être aussi homologuée paramoteur, avec élévateurs adaptés.

Le foehn a stoppé les vols pour la fin de journée mais nous offre une belle séance de para-kiting par Tanguy Renaud-Goud, en Niviuk Kode-P. Bien en appui dans les rafales, attention, ça prend de la vitesse !



INDEPENDENCE ET SKYMAN

Ces 2 marques sont présentées ensemble car elles ont le même management (assuré par Independence) et elles faisaient d'ailleurs stand commun. Certaines sellettes ou accessoires sont parfois aussi susceptibles d'apparaître dans les 2 gammes.

Chez **Skyman**, marque spécialisée dans le matériel léger et animée par Markus Gründhammer, la **CrossAlps 2** était sortie en cours de saison passée en catégorie EN C.

On attend maintenant la **Sir Edmund Shark** (pas présentée à la Stubai-Cup) une mono-surface à bord d'attaque gonflé - comme sur l'Apco Hybrid ou l'AirDesign New-UFO -, qui disposerait d'une grande plage de vitesse pour ce type de voile.



Stefan Kürrie, à gauche, et Markus Gründhammer animent respectivement Independence et Skyman.

Chez **Independence**, compagnie dirigée par Stefan Kürrie, la **Geronimo 3** est prête en « mid to high » EN B, sa production a commencé.

Nous avons aussi des sellettes école, **Flex Pro** (protecteur mousse) et **Flex Air** (avec airbag). Ainsi qu'un modèle d'acro appelé **Dude**, proposé en 2 versions : équipée de 2 parachutes, ou dotée en plus d'un parachute dorsal de base-jump supplémentaire.

Enfin, une sellette cocon légère était présentée. De poids 2,5 kg avec une protection gonflable, elle s'appelait jusqu'ici « X-Alps » dans la gamme mais comme ce n'est plus possible, elle pourrait prendre le nom de **Coconea 2** (à confirmer).

Originalité, elle se gonfle par une petite pompe électrique appelée « Blow UP » - que l'on va aussi retrouver chez Skywalk, voir plus loin - et toutes les sellettes de la marque vont proposer cette option, intéressante pour obtenir un volume plié dégonflé très réduit (mais désolé, nous avons oublié de demander si le gonflage de la protection était aussi possible par la bouche ou autre moyen, si on se trouvait à cours de piles pour la petite pompe...).

Autres nouveautés, des parachutes **NG** et **NG-Light** (comme New Generation) carrés, en 3 tailles chacun, 100, 120 et 140. Les poids vont de 1,1 kg à 1,4 kg pour la série NG-Light (+ 200 grammes en version NG).



Geronimo 3



Cross Country 2 et CrossAlps 2



Cette nouvelle sellette aurait dû s'appeler « X-Alps » mais comme le nom est dorénavant soumis à royalties, cela pourrait être **Coconea 2**. Le protecteur se gonfle par une petite pompe électrique, présente aussi plus loin chez Skywalk.

Toujours Tanguy Renaud-Goud dans ses œuvres, avec la Niviuk Kode-P. Et là, ça s'appelle un jibe.



KORTEL DESIGN

Beaucoup de nouveautés possibles ont été mises en attente car la production avait été stoppée l'été passé par le confinement au Vietnam... D'après les représentants Kortel Design : « L'entreprise va bien mais on essaye surtout de rattraper le retard accumulé ! Il faut gérer ça... Nous ne sortons donc que ce que les gens attendaient depuis longtemps, en particulier beaucoup de Kanibal Race 2, la nouvelle Kolibri Evo... Et nous savons parfois que tout ce qui nous arrive de fabrication est déjà pré-vendu ».

Concrètement, bien que quasi prêtes, la Karma 3 (sellette airbag polyvalente) et la Kuik 3 (modulable, avec airbag réversible et cocon adaptable) ne seront pas proposées dans un proche avenir... Et en nouveautés, nous n'avons que les sacs K 17 et K 27, développés tous deux avec des champions de ski-alpinisme ou de trail-running - Lætitia Roux et Mattéo Jacquemoux -, leur originalité est d'intégrer à l'intérieur une chaussette de pliage et ils se ferment sur le torse, comme des gilets de running.

Le K 27 convient à une voile montagne « normale » et le K 17 se destine plutôt aux ailes mono-surface.

Quant à la **Kolibri Evo**, typée vol bivouac, elle ne change pas d'apparence ni de couleurs mais une sangle de cuisse s'ouvre maintenant pour faciliter l'installation, la position debout a été améliorée, la poignée du parachute de secours a été déplacée pour plus de sûreté et on peut l'équiper de mousquetons (au lieu des soft-links). Elle est proposée en 3 tailles de M à XL (poids allant de 1,9 à 2,1 kg) et notez que l'on peut faire évoluer/updates les anciennes sellettes.

Mais une question... L'arrivée de la sellette Ozone « The Submarine » n'a pas pénalisé les ventes de la Kanibal Race 2 ?

Bien au contraire ! Cela a « démocratisé » ce type de sellette ! De nombreux pilotes ont compris ou entrevu tout le gain que pouvait apporter une sellette de haut niveau mais comme ils ne sont pas encore prêts à assumer le look très spécial de la The Submarine, ils se sont tournés vers la Kanibal Race 2.

À noter également, une petite amélioration sur l'ultra-légère **Kruyer 3** : une peau de tissu couvre maintenant dans le dos les drisses de structure en Dyneema. Voir en pages Actuels.



Jérémy Burnier nous montre le sac K 27. S'adressant aux ailes montagne, une chaussette de pliage est intégrée à l'intérieur et son portage avec fermeture de torse, est inspiré des gilets de running.



La Kolibri Evo n'a pas changé de look mais la structure interne a légèrement évolué, ainsi que d'autres points, amenant plus de souplesse et de facilité d'emploi.

Jérémy Burnier et Julien Donnadieu, représentants de la marque, et un des nombreux essayeurs de la Kanibal Race 2, de plus en plus demandée !





Pasha 7

MAC PARA

Les nouveautés qui étaient apparues récemment sont l'**Elan 3** en EN C et la légère **Aravis**, déjà présentées lors de la dernière coupe Icare.

Rappel, l'**Elan 3** est décrite comme « *restant très accessible pour sa catégorie mais elle a été voulue un peu plus sportive* » que l'**Elan 2**, donc comblant mieux le gap entre la performante B sport Eden 7, et le 2-liner EN D Magus.

Quant à l'**Aravis**, basée sur l'EN A + Muse 5, prévue en 6 tailles de 17 à 28 m² (poids allant de 2,5 à 3,7 kg), c'est une aile performante et élaborée (50 cellules et 5,16 d'allongement) pour son homologation EN A en tailles usuelles 21-23-25-28 m². La taille 17 (prévue EN C) et la 19 étant encore en développement.

D'après le manager-designer Peter Recek : « *L'année 2021 a été délicate à gérer, car elle combinait chez nous une forte demande aux difficultés générales de production... Maintenant, celle-ci est stabilisée mais avec ces nouveaux modèles, il y a toujours un « booming » et ce n'est donc jamais fini ! J'ai des ailes en préparation pour 2023, qui sont même pratiquement prêtes, mais ce ne sera pas pour cette année car il serait déraisonnable, voire irréaliste, de les lancer en production maintenant* ».

On attend quand même le biplace **Pasha 7**, qui vient d'être homologué EN B en 2 tailles 39 et 42. Développé en collaboration avec le designer Lukas Pohl, un ancien de Gradient maintenant embauché par Mac Para et qui avait déjà conçu les Gradient Bi-Golden 3 et 4, le Pasha 7 reprend le meilleur des 2 marques : « *Par rapport au Pasha 6, on a toujours son très bon gonflage mais on en a amélioré le « lift » (capacité de prise en charge), sans l'over-shooting du Bi-Golden 3. Et nous avons aussi l'excellente maniabilité et la douceur aux commandes de celui-ci, combinées à une très bonne accessibilité* ».



Ingénieur et ancien compétiteur, Peter Recek est à la fois designer et manager de Mac Para.

NIVIUK

À noter que tous les représentants Niviuk, dont le manager Dominique Cizeau, le designer Olivier Nef, les pilotes de développement Tim Rochas et Tanguy Renaud-Goud, avaient fait le déplacement à la Stubai-Cup pour rencontrer leur public et aussi soutenir Christin Kirst, la nouvelle représentante dans le pays.

Mais après l'arrêt industriel de l'été passé (confinement au Vietnam), il n'y aura peut-être pas d'autres nouveautés cette année que l'ultra-légère **Kode-P**.

D'après Michaël Georges, représentant France de la marque : « *Nous sommes à fond de production ! Toutes les ailes existantes font une saison exceptionnelle, nous avons presque plus de demandes que ce que nous pouvons traiter. Nous arrivons heureusement à rester dans des délais raisonnables mais concernant l'arrivée des nouveautés, ce sera plutôt pour 2023* ».

De même, une sellette cocon appelée **Hawk** était présentée, mais sans date de sortie pour le moment.

Un mot sur la **Kode-P**, c'est une aile de design original (pas basée sur un modèle existant). D'allongement compact de 4,75 pour 34 cellules, elle est proposée en 6 tailles de 16 à 26 m², son poids va de 1,8 à 2,8 kg seulement, et les homologations varient suivant la charge alaire.

Son usage va de l'aile « classique et facile » en tailles usuelles (les 20-22-24-26 m² étant EN A) ou plus « fun » et dynamique dans les plus petites.

Pour la 16 m², c'est EN B à PTV 45-70 kg et EN C jusqu'à 90 kg. La 18 m² est EN A à PTV 50-70 kg, EN B avec extension de poids à + 10 kg et EN C à + 30 kg.

Retenez que sur la Kode-P, l'EN A couvre donc des PTV allant de 50 à 115 kg.

Kode-P



Hawk



Ci-contre à gauche, Michaël Georges, animateur France de Niviuk, avec les compétiteurs et pilotes de test-développement Loïs Goutagny, Tanguy Renaud-Goud et Tim Rochas.

À droite, Christin Kirst, représentante allemande, dans la nouvelle sellette Hawk.





Mentor 7-Light

NOVA

La Mentor 7 avait été pré-annoncée en B sport à la dernière coupe Icare mais c'est sa version légère **Mentor 7-Light** qui sort en premier. D'allongement 5,5 pour 66 cellules, prévue en 5 tailles pour des PTV de 55 à 130 kg, son poids est de 4,15 kg en taille S, et c'est Théo de Blic, fameux pilote de voltige et aussi de mise au point, qui en fait une description très complète. Avec Toni Bender, représentant Nova à la Stubai.

Bonjour Théo, pourquoi d'abord la version légère ?

Comme partout, la production a été bien compliquée chez Nova par les confinements, ça va mieux mais nous restons un peu sous pression et nous avons choisi de commencer par la version légère car nous avons plus de demandes pour celle-ci. Ceci montre l'importance du light dans le marché d'aujourd'hui, même sur les ailes de cross.

OZONE

La nouveauté, présentée en pages 20 à 23 par Honorin Hamard, est la **Zeno 2**. Proposée en 4 tailles, c'est un 2-liner EN D de 78 cellules et 6,9 d'allongement, et elle était très attendue !

La demande est même tellement forte, combinée au retard pris l'été et l'automne passés dans la production, que la marque juge « déraisonnable » (« en fabrication, nous sommes full ! » dit le représentant allemand Konny Konrad) de proposer maintenant d'autres nouveaux modèles... Comme la **Swift 6**, la version légère de la B sport Rush 6, qui est pourtant annoncée comme prête. Elle sera lancée dès que possible.

En sellettes, idem, des nouvelles F-Lite (ultra-light), Ozo (light), Oxygen (classique assise), Forza 2 (cocon) sont prévues mais le seul modèle présenté à la Stubai était la **BV 1**, une sellette de vol-bivouac développée en collaboration avec Antoine Girard : proposée en 4 tailles de S à L, les poids vont de 1,8 à 2,1 kg.

En développement - voir l'interview d'Honorin Hamard -, nous avons aussi un 2-liner prévu EN C, qui serait partiellement dérivé de la Zeno 2. Ainsi qu'une aile école destinée à remplacer l'Element 3, plus un nouveau biplace Magnum 4, mais tout ceci est plutôt prévu pour l'an prochain.

Enfin, signalons qu'Ozone a sorti une nouvelle aile motorisée pour trikes, la **Triox 2** (en 3 tailles, 35, 38 et 41 m²)... et que celle-ci possède des winglets, comme chez Advance.

Question à Honorin Hamard, est-ce un clin d'œil ?

Non, non, pas du tout, nous avons vu que cela avait une influence bénéfique sur la stabilité en roulis. Et on le teste sur des protos, il est possible qu'on sorte d'autres ailes avec ces winglets.



Zeno 2



Ci-dessus, la Zeno 2 à Gourdon et à gauche, la sellette de vol-bivouac BV 1, construite sur base de la F-Race et développée par Antoine Girard. Il l'a utilisée dans son récent survol du Broad Peak, record mondial d'altitude.

Une présentation de cette Mentor 7-Light ?

C'est une aile à suspentage dit « hybride » ou en « 2 rangées et demi », les extrémités étant en 2 lignes. Par cette architecture, on gagne en performances, solidité, et en agrément de contrôle aux éleveurs arrière, au sujet duquel nous avons réussi à reproduire la légèreté et la précision d'une vraie 2 lignes. C'est ce qu'on voulait, nous en sommes très satisfaits.

Toutes les Mentor, de la 1 à la 6, sont des ailes orientées cross... La 7 l'est aussi, son pilotage devait donc être le plus efficace et « juste » possible : on se rapproche d'une EN C en précision et performances mais nous devons rester en EN B sur la sécurité passive, ce qui était l'autre gros chantier. Je pense que nous y sommes parvenus, je n'avais jamais vu le team Nova aussi fier du résultat obtenu.

Et question accessibilité ? À qui se destine-t-elle ?

On reste dans un comportement de type 3 lignes, en fermetures et en pilotage normal. Mais cette aile donne en fait accès à plein de domaines... On peut choisir de l'utiliser de manière classique, comme on le ferait d'une EN B, avec les performances en plus. Ou choisir de « la pousser », et elle ouvre alors la porte vers la manière de « voler une EN C », ce qui est également le pilotage « moderne » d'une aile de performance.

Et toi Toni (Bender), qu'est-ce que tu penses de cette Mentor 7-Light ?

I like it ! On peut la voler comme un 2-liner, avec moins de pression dans les commandes qu'une Nova Xenon (le nouveau 2-liner type X-Alps).

Et sur son accessibilité ?

Pour moi, un client « normal » de Mentor peut aussi voler avec la 7. On a la possibilité d'utiliser les poignées et la piloter aux arrières, mais on n'est pas non plus obligé... C'est alors une aile classique en pilotage.



Chez Nova, Toni Bender est entouré de Théo de Blic à gauche et Nicola Donini, qui avait aussi participé à la dernière X-Alps.



Le Schlick 2000 offre d'excellentes conditions thermiques en fin de matinée ! Tout à droite en face, sur la piste de ski, l'autre décollage du Elfer.

PHI-AIR

En plus de la Sola, EN A allégée, arrivée depuis la dernière coupe Icare, une autre nouveauté était présentée : c'est la Symphonia 2, type EN A+, prévue en 6 tailles, d'allongement 5,14 pour 50 cellules. D'après Mike Küng, test-pilote et associé dans l'entreprise : « Nous nous sommes engagés dans une nouvelle étape de développement, qui est maintenant de remplacer progressivement les anciens modèles ».

En quoi la Symphonia 2 diffère de la 1 ?

Au début, je pensais que ce serait un challenge difficile car le but était d'obtenir plus de performances, sans changer le caractère de l'aile, et tout en restant bien sûr en EN A. Nous sommes repartis d'une base de Symphonia 1, avec davantage de cellules et un profil plus proche de celui des ailes de performance. Et au final, je dois dire que je suis surpris et très fier du résultat... Car cette **Symphonia 2** est vraiment « super safe », à mon avis, et avec autant de performances, qui sont celles d'une EN B, je pense que c'est assez unique.

Elle est même, d'après moi, de meilleure sécurité passive que la Symphonia 1, chez laquelle 3 ou 4 manoeuvres étaient un peu à la limite de l'EN B, en tests... Alors que dans la Symphonia 2, pas de discussion, tout est clairement en EN A.

Quelques mots de la Sola ?

C'est une voile très simple, proche d'une aile école mais allégée (d'allongement 4,7 pour 36 cellules, elle est proposée en 5 tailles, les poids vont



Bonne ambiance chez PHI avec à droite Hannes Papesh, fameux designer et fondateur de la marque. À ses côtés sur le sofa, ses associés et test-pilotes Mike Küng et Benni Hörburger.

de 2,8 à 3,75 kg). Elle est destinée principalement aux débutants, mais qui rêvent aussi de hike & fly... Et ils sont nombreux dans ce cas.

D'autres projets en cours ?

La prochaine à sortir devrait être la **Sonata 2**, encore une EN A, mais dans le créneau des Advance Alpha, c'est-à-dire à la fois accessible et très polyvalente. Nous travaillons aussi sur la **Maestro 2** en B sport et il est possible qu'elle apparaisse en cours d'année.

Enfin, la **Scala**, la version classique de la Scala X-Alps (maintenant appelée Scala-Light) est toujours en développement pour être notre futur 2-liner de cross, EN D : on a amené quelques nouvelles idées mais on doit encore travailler dessus.



Symphonia 2



Sola



Proto Maestro 2

SKY PARAGLIDERS



Exos 2

Une nouveauté arrive en EN A polyvalente (école et progression), c'est l'**Aya 2**. D'allongement 4,69 pour 37 cellules, 5 tailles couvrant des PTV de 50 à 130 kg, elle a été surtout retravaillée par rapport à l'Aya 1 afin de la rendre plus calme en roulis, donc plus accessible aux pilotes peu expérimentés. De plus, son bord d'attaque a été modifié de la même manière que dans la récente EN B Kudos 2, avec une fine extension de tissu en avant des joncs, pour mettre ceux-ci plus en retrait et ainsi mieux protéger la voile des contacts au sol et de l'abrasion.

Autre nouveauté, l'**Exos 2** en EN C : « C'est une aile semi-légère de cross hike & fly, d'allongement 6.4, faisant appel aux tissus Skytex 27 et 32 en bord d'attaque, suspentage non gainé, on gagne 600 grammes sur l'Exos 1 (donnant ainsi 3,45 kg seulement en M). Elle a aussi été retravaillée en interne, au niveau des tensions de voile afin de mieux l'équilibrer, la rendre plus facile et homogène : l'Exos 2 est devenue plus douce et accessible que ne l'était la 1, c'est une aile adaptée pour monter de catégorie ».

Signalons aussi que Sky Paragliders travaille sur un 2-liner.

On note une nouvelle sellette pour pilote biplace, la **Twin 2**, combinant des patelettes de cuisses (jambes séparées) et une petite planchette de siège.

Question accessoires, Sky Paragliders a développé une protection gonflable appelée « BlowBag », que l'on peut installer dans la sellette Gii 4 Alpha (normalement à protection mousse) pour en faire un produit plus compact, dégonflé et plié. Enfin, le sac de rangement « Sky Compact Bag » est maintenant en vente (voir photo de ces 2 produits mais le Sky Compact Bag est bleu en série).

Vita Richter, représentant Sky Paragliders avec la protection gonflable BlowBag et le sac de rangement Sky Compact Bag.



Aya 2

Chili 5



Pas de véritables nouveautés présentées mais la **X-Alps 5**, le 2-liner EN D de la dernière course, est rentrée en production, en 4 tailles.

Question au représentant de la marque Arne Wehrin, vous pouvez utiliser le nom X-Alps ? Oui, car nous sommes sponsors !

Notons que les **Mescal 6** (EN A) et **Arak Air** (EN B ultra-light) ont reçu un nouveau color-design, inspiré de celui de la X-Alps 5 et de la récente B sport Chili 5.

La **Spirit**, aile légère annoncée à la dernière coupe Icare, est quasi prête mais son lancement a été retardé, comme chez d'autres marques, par les difficultés d'approvisionnement en tissu léger et aussi soulager la pression en fabrication. Son lancement devrait se faire en cours de saison, son homologation est prévue EN A en tailles usuelles, EN B ou C pour les plus petites.

Une sellette classique assise appelée **Cruise** apparaît. Le gonflage de sa protection de type **Permair** se fait comme chez **Independence** par une petite pompe électrique. Avantage (de même), son volume plié dégonflé est réduit.

Enfin, les habitués des réseaux sociaux ont remarqué le lancement d'une nouvelle marque nommée **Flare**, dont le premier produit est appelé **The Moustache**. Flare fait partie du groupe Skywalk et la « Moustache » est une aile innovante destinée au soaring, au para-kiting et au speed-flying, conçue pour lui donner une vraie capacité à évoluer aussi dans le plan vertical. Voir en pages Actuels.

Question à Arne Wehrin, on pourrait voler en thermique avec la Moustache ? Non, je ne le ferais pas car ce n'est pas un parapente normal, c'est quelque chose de différent.

D'autres modèles devraient apparaître chez Flare sur le même concept.



Arne Wehrin, un des associés chez Skywalk, nous montre la petite pompe électrique assurant le gonflage du protecteur de la nouvelle sellette Cruise.

SUPAIR



Birdy



Eiko 2

Une sellette, la **Radical 4**, était présentée, ainsi que 2 nouveautés parapente : l'**Eiko 2** ultra-légère et la **Birdy**, de type EN A+ : c'est-à-dire positionnée en haut de cette catégorie, son allongement est de 4,95 pour 44 cellules, ses 5 tailles couvrent des PTV de 50 à 130 kg et c'est aussi une aile semi-légère utilisant du tissu Skytex 27 en intrados dont les poids, réduits, vont de 3,3 à 4,6 kg.

S'adressant à un large public et à de nombreux usages, la Birdy est d'ailleurs considérée par Supair comme le « couteau suisse » de sa gamme.

Mais d'abord, présentation de l'Eiko 2 par son designer, Pierre-Yves Alloix : « Elle est basée sur l'aile école Eona 3 et c'est 2 générations d'évolutions par rapport à l'Eiko 1, qui dérivait de l'Eona 1.

L'Eiko 2 synthétise donc tout ce que nous avons appris sur ce type d'aile. Par rapport à la 1, elle est plus sage en roulis, plus accessible, on a gagné en stabilité mais également en efficacité et modulation du virage : on peut tout aussi facilement l'incliner que virer très à plat ».

L'Eiko 2 est proposée en 5 tailles (sa devancière n'en avait que 2 et elles étaient EN B). Les surfaces usuelles 21-23-26 sont EN A et ainsi qu'on le retrouve chez d'autres marques, il en existe des plus petites destinées à ceux qui recherchent des comportements plus « fun » et dynamiques : la 19 est homologuée en EN B et la 16 en EN C.

Les poids sont proches de l'Eiko 1, pour une aile annoncée comme « plus durable car mieux renforcée ». Ils vont de 2,27 kg (taille 16) à 2,89 kg en 26 m² ce qui est très léger, d'autant que Supair a tenu à conserver des élévateurs en sangle fine - une production Cousin, spécialement développée sur demande -, plus sûrs car présentant moins de risques de torsions sur eux-mêmes, et nettement plus faciles de prise en main que des élévateurs en drisse Dyneema.

Et la Birdy ?

Je suis très heureux de l'avoir faite ! Car d'habitude, dans une EN A, on pense surtout coûts, afin qu'elle soit la moins chère possible quand on la propose aux écoles. Avec cette Birdy, qui était au départ une demande de notre marché suisse (ndlr : où on reste environ 60 vols en école, les ailes étant achetées tôt, encore en phase d'enseignement, avant de les conserver pendant les premières années de vol), le but était de garder une très grande sécurité passive, et ceci tout en ouvrant « le champ des possibles » en EN A !

C'est-à-dire utiliser une structure plus complexe et cloisonnée, un suspentage élaboré, des matériaux plus légers, tout ceci permettant de gagner en performances et agrément en vol, sans perdre en sécurité. Au final, un produit très sympa, ludique, évolutif, très proche en performances d'une EN B.



Chez Supair, à gauche, Clément Latour, ex-athlète X-Alps et top-compétiteur. Avec Pierre-Yves Alloix, concepteur des parapentes et Maeva Giacometti.

Description de la sellette **Radical 4** : elle se destine au vol rando mais aussi sur sites. L'airbag est un module amovible, qui se greffe par un zip au châssis et grosse évolution par rapport à la Radical 3, il intègre un parachute de secours, sous l'assise. De plus, cet airbag - qui est aussi un peu plus volumineux, donc plus protecteur - et le sac réversible sont en 2 éléments indépendants l'un dans l'autre, formant ainsi une double-peau, protégeant de l'abrasion. Le sac possède un « roll-top » roulant d'ajustement du volume, 2 types de portages sont prévus : « haut » en gilet de trail, ou classique. Et si on veut utiliser le châssis seul, celui-ci a maintenant une poche de rangement dorsale.



Quelques nouveautés au gonflage dans la brise de vallée, la PHI Symphonia 2, la Swing Serac RS et deux Niviuk Kode-P.

SWING

On note 3 nouveautés, la **Serac RS** en aile légère et polyvalente (EN B), la **Nyos 2 RS** en B sport (allongement 5,8 pour 61 cellules), et une surprenante **Sphera RS** de hautes performances, EN D d'allongement 6,9, c'est le premier 2-liner intégrant le système RAST.

Commençons par la **Serac RS**, qui est un design original (pas basé sur un autre modèle existant), elle s'adresse à des pilotes « *voulant voler facile, sans stress, ou combiner naturellement différentes activités, randonnée et vol* ». Proposée en 5 tailles, les poids vont de 3 à 4 kg, elle est construite en tissu Skytex 38 sur l'avant du bord d'attaque et en 27 g/m² ailleurs.

La **Nyos 2 RS** est une évolution « plus sportive » de sa devancière, présentée ainsi : « *La Nyos RS était dans le créneau « high B » question performances mais elle était si confortable et facile que nous nous sommes dit : « Pourquoi pas un peu plus ? ». D'autant que le grand potentiel de l'Arcus 2 RS, EN B milieu de catégorie (testée dans PP+ 478), nous donnait vraiment la possibilité de positionner la Nyos 2 RS plus haut en gamme* ».

Celle-ci est donc plus agile, de meilleures performances (le suspentage ayant été revu, amenant moins de traînée) mais elle sera aussi plus durable que la Nyos RS, avec notamment un bord d'attaque mieux renforcé.

Quant à cette superbe **Sphera RS**, c'est une production des pilotes italiens Maurizio Bottegal (champion de grande renommée) et Alessio Casolla, qui est l'assistant du designer habituel de Swing, Michael Nesler. Ils en ont assuré la conception et la mise au point.

Bonjour Alessio, combien de temps avez-vous travaillé sur ce projet ?

Deux ans environ car nous sommes partis de 0, d'une feuille blanche, ce qui nous a demandé beaucoup de travail en structure et surtout énormément de vols comparatifs avec les autres 2-liners EN D du marché, afin de nous situer en permanence. Mon opinion est que la Sphera RS est très facile à voler pour autant de performances, qui sont au niveau des meilleures dans la catégorie. Mais l'accessibilité est vraiment son point fort.

Qu'apporte le RAST ?

Plus les conditions sont fortes, plus on va l'apprécier car on le sent, le RAST « is lifting better »... On va gagner en efficacité car « il tire vers le haut ». Les fermetures seront aussi moins dynamiques, laissant au pilote plus de temps pour réagir et contrôler. D'ailleurs, cette Sphera RS me semble être une aile qui permet de monter de la catégorie EN C avant d'aller, peut-être, vers des 2-liners type X-Alps. Et ce, tout en étant très compétitive avec les autres ailes du genre.

D'autres projets ?

Sans doute une EN C, construite sur les mêmes concepts, mais ce sera pour l'an prochain.



Serac RS



Sphera RS



Nyos 2 RS



Optimisme chez Swing avec une gamme qui se complète ! En vestes jaunes, Alessio Casolla et Maurizio Bottegal ont développé la Sphera RS, homologuée EN D, premier 2-liner intégrant le RAST.



Les pilotes commencent à arriver au décollage du Elfer et il y a parfois beaucoup de monde !
Ci-contre, en essai dans nos pages, une Sky Paragliders Kudos 2 au départ.

Une partie du team, venu de Slovénie. Mais les concepteurs Aljaz et Urban Valic étaient restés à travailler chez eux.



Knight 2



TRIPLE SEVEN

Une nouveauté qui rencontre déjà beaucoup d'intérêt est la **Knight 2**. D'après les représentants de la marque (à noter qu'Aljaz et Urban Valic n'étaient pas présents à cette Stubai-Cup) : « Elle est prévue pour être très accessible et rassurante à des pilotes nouveaux dans la catégorie EN B, tout en offrant le potentiel de performances qui caractérise les productions Triple Seven ».

Développée en 5 tailles couvrant des PTV de 60 à 119 kg, elle est moins allongée que la Knight 1 (5,2 contre 5,4) mais plus cloisonnée (54 cellules contre 51 pour la Knight 1) et ce serait donc « une EN B très abordable, mais construite comme une B sport ! ».

Elle propose un système de contrôle aux élévateurs B-C car ses concepteurs pensent que si on veut se préparer aux ailes de hautes performances, il est possible et même recommandé d'aborder tôt l'apprentissage de ce type de pilotage.

Sa version légère **K-Light 2** est en homologation (comme pour la R-Light 3, qui est la version légère de la B sport Rook 3, il n'y a que le tissu qui change, pas le suspentage ni les élévateurs, afin de ne pas perturber les habitudes des pilotes).

Est-ce que vous avez d'autres ailes en développement ?

Oui, la Queen 3 arrive en EN C, ce sera un 3-liner classique, un peu moins allongé donc plus abordable et facile à voler que la Queen 2.

Pourquoi pas un 2-liner ?

Aljaz et Urban essayent aussi actuellement des 2-liners mais nous pensons que 2 et 3-liners ne s'adressent pas aux mêmes publics... Il n'est d'ailleurs pas exclu qu'on développe 2 ailes dans cette même catégorie. Car beaucoup de pilotes qui abordent l'EN C viennent directement d'ailes B sport, et il vaut mieux qu'ils passent d'abord par un 3-liner. Car si quelque chose arrive sans les folding-lines, ce sera sans doute très différent d'une fermeture de test...



K-Light 2

UP PARAGLIDERS

Une seule nouveauté était présentée, c'est l'aile de voltige ou freestyle (suivant taille) appelée **Misti**. Déjà évoquée à la dernière coupe Icare et attendue depuis fort longtemps, elle a été développée par Franta Pavlousek, le designer habituel, en collaboration avec le pilote-expert Ondrej Prochazka. Les tailles 16-18-20-22-24 m² sont prêtes, on attend encore la 14 et une version biplace en 32 m².

Comme les pilotes de voltige aiment beaucoup, paraît-il, ajuster ou « personnaliser » eux-mêmes leurs ailes, la Misti proposerait 2 hauteurs de points d'attache sur ses élévateurs, ainsi que 3 possibilités de trimming (réglages) permettant de la rendre plus ou moins dynamique. À noter que UP fête ses 50 ans depuis les débuts de la marque dans le delta, et que tous les color-designs des parapentes actuels vont être modifiés (voir photo).

De nouveaux élévateurs dits HPR (High Performance Risers) destinés à agir sur tout l'arrière du profil sont proposés pour la Kangri (high B), la Summit XC 4 et la Trango X-Race. Ils seront adoptés par les ailes de performance à venir.

Les représentants de la marque, les nouveaux élévateurs HPR et à gauche, rénovation des color-designs sur tous les modèles existants.



Misti

U-TURN

La marque n'avait pas de stand ni de représentation officielle à cette Stubai-Cup, mais son designer Ernst Strobl était venu en visiteur...

Bonjour Ernst, qu'avez-vous en cours chez U-Turn en ce moment ?

Eh bien, nous sommes très occupés... Nous avons actuellement 21 ailes en homologation ! Soit 7 tailles de notre nouvelle EN A, l'**Emotion 4**. Plus 7 tailles de sa version allégée **Eternity 2**. Et encore 7 tailles d'un autre modèle, l'ultra-légère **Annapurna 2**.

C'est pourquoi nous n'avons pas de représentation ici, nous n'avions pas d'ailes à faire découvrir au public car tout ce qui est nouveau est en homologation ! Mais pour le prochain meeting de Kössen, nous serons prêts.

En développement, nous avons également une version allégée de la Vision (high B) et que nous appellerons **Lightning 2**.

Encore d'autres projets à annoncer ?

Non, pour cette année, ce sera suffisant !



Designer très sympa et ancien compétiteur de haut niveau, Ernst Strobl était simplement venu faire un petit tour... Toutes les nouveautés U-Turn étaient en cours d'homologation !

Une Swing Sphera RS à l'atterrissage, première apparition publique de ce 2-liner EN D, dont on distingue en transparence la cloison du RAST, dans son envergure.

