



Trouver une aile... LA QUÊTE

Delphine n'est pas grande, elle est très légère... Déjà, ce n'est pas facile de se trouver une aile. Elle aggrave son cas par sa pratique car ce qui l'intéresse, c'est le freestyle! Récit de mois de recherche pour se trouver une aile adaptée avec petits trucs et recettes pour les essayer. Ce qui concerne beaucoup de monde...



Pourquoi changer d'aile ?

J'avais adoré mon ancienne voile, une Hook-2 21 (que je n'ai d'ailleurs pas essayée avant d'acheter, quel heureux hasard et je m'en rends compte à présent, quelle prise de risque!). Mais quand celle-ci a commencé à vieillir, j'ai dû envisager son remplacement... Nous sommes alors à la fin de l'automne 2012, je prends mon temps, je ne suis pas pressée. La solution « facile » serait de choisir sa remplaçante (comme de nombreux pilotes le font, je suppose) mais à y regarder de plus près, la Hook-3 ne me semble pas correspondre à ce que je souhaite vraiment. Elle est plus typée « cross » et ne me semble pas adaptée à ma pratique de plus en plus tournée vers le freestyle et le « pilotage avancé ».

J'entends par là wing-overs, décrochages, hélicos, les débuts de la voltige quoi !

La seconde solution « de facilité » aurait été de me faire fabriquer, sur demande spéciale, une aile identique à mon actuelle. Dominique Cizeau de Nivuk m'avait d'ailleurs gentiment proposé de me refaire sans surcoût une Hook-2 21 et son appel téléphonique avait été pour moi un beau moment d'échange entre nous.

Je tenais à le remercier d'avoir su écouter ma demande. C'était en juillet 2013, je lui avais envoyé un simple mail et quelques jours après, il me rappelait: j'avais été touchée

Delphine vole enfin avec son Ozone Octane-2 20... Essayer et trouver une aile de petite taille lui a demandé énormément de ténacité!

par cette attention envers moi, une pilote parmi tant d'autres. J'ai longtemps pensé choisir cette option puis j'ai décidé, en parallèle à cette possibilité « rassurante », de me tourner timidement vers d'autres ailes plus typées « freestyle ». Ma réflexion me dit que changer de voile va être, je l'espère, une façon de progresser tout en remettant en question mon pilotage.

Honnêtement, j'ai pensé quand même garder ma très fidèle Hook-2. Question de nostalgie... Et surtout de reconnaissance: sa polyvalence et sa sécurité passive m'ont amenée doucement mais sûrement vers mes premiers hélicos (merci aussi à David Eyraud!).

Se poser les bonnes questions et se documenter

Commence alors une longue mais passionnante quête pour LA trouver. Et comme pour moi, le passage vers des voiles freestyle représente le grand saut vers l'inconnu, j'ai essayé de me poser les bonnes questions.

Comme tout un chacun, je me suis d'abord demandé quelle pilote je suis et quelle pilote je voudrais bien « devenir » (une « vieille » pilote déjà!), quels sont mes critères de choix (conception, homologation, performances...), mon type de pratique et mes contraintes morphologiques (PTV, taille, force physique...).

Ensuite, tout étant question de priorités et de compromis, la voile idéale existe sans doute pour les chanceux mais pas pour moi.

Forte de cette « introspection », j'ai sélectionné 5 ailes à essayer car celles-ci pouvaient correspondre à ce que je souhaitais. Jamais à 100 % malheureusement. Je cherchais un mouton rose à 5 pattes : une aile de petite surface entre 18 et 20 m², joueuse et précise mais sécurisante, homologuée si possible, avec un suspentage totalement gainé et construite avec des matériaux réputés pour leur robustesse. Je ne fais pas de vols cross, ni de vols rando : si je monte en thermique, c'est pour descendre vite fait, de préférence au dessus d'un lac... Sinon, je vole super tranquille en matinée ou en fin d'après-midi, et j'adore jouer au sol dans une brise bien régulière. Dernières contraintes et non des moindres, je ne suis plus « toute jeune », mon PTV est de 55 kg grand maximum et je ne mesure que 1 m 50... Autant dire que j'ai le gabarit d'un enfant de 12 ans et la force physique d'une coccinelle.

Ces 5 voiles ont été pré-sélectionnées « sur papier » en lisant les données constructeurs, les recommandations des concepteurs, les manuels détaillés, les rapports d'homologation, la presse, les forums, et en demandant leur avis à quelques mentors en qui j'ai confiance. Dans l'ordre, du plus « raisonnable » au plus ambitieux, il y avait l'Advance Zeta 21, la Dudek Freeway 19.5, l'Ozone Octane-2 20, la Swing Apus 17 et l'Air'G Emilie Wild 18 de Richard Gallon. J'aurais aussi pu sélectionner la Niviuk F-Gravity-2 20 mais après quelques gonflages, elle m'a semblé d'emblée trop différente de ce que je connaissais.

De beaux échanges avec quelques VIP du parapente

J'ai consacré beaucoup de temps et d'énergie à me documenter et j'ai pu collecter des informations précieuses. Les échanges avec les concepteurs, importateurs et les représentants des marques (qu'elles soient très ou peu connues) ont été le plus souvent enrichissants et, d'un autre côté, j'espère aussi que mes demandes et remarques leur auront fait prendre conscience que pour certains pilotes hors-normes ou « atypiques », des améliorations sont encore possibles.

J'ai vu que bon nombre de ces VIP du parapente, que je n'aurais jamais osé contacter, m'ont répondu avec gentillesse, bienveillance et simplicité. Je voulais les remercier et leur signifier que leur aide et leurs conseils m'ont été bien utiles et que j'ai eu beaucoup de plaisir à pouvoir échanger quelques idées avec ces belles personnalités du vol libre. Merci beaucoup donc à Christophe Gonin (importateur Dudek France), Russell Ogden (concepteur et testeur Ozone, dont la sympathique et pédagogique contribution au DVD *Performance Flying* m'a donné l'audace de lui écrire directement), Daniel Tyrkas (commercial allemand de Swing), Richard Gallon, Marc Reynaud et Théo de Blic (importateur Icaro et pilote-test des ailes de voltige), à l'équipe des Passagers du Vent et à Cédric Nieddu de Certika.



Vous voulez essayer des voiles, alors bougez-vous !

Lorsque vous souhaitez essayer des ailes de niches commerciales (pour très lourds ou tout petits PTV et/ou ailes de freestyle), les difficultés commencent... Il m'a fallu faire preuve de patience et d'obstination pour réussir à essayer les 5 voiles de ma pré-sélection et me faire ainsi un avis personnel sur chacune d'elle.

Comme tout pilote qui souhaite essayer une aile, je contacte les revendeurs que je connais et là, plusieurs situations...

- La voile est disponible chez le revendeur (c'est malheureusement trop rarement le cas si vous n'êtes pas dans les tailles « classiques ») et là, pas de problème pour l'emprunter sur quelques vols. Situation idéale certes mais qui peut, si vous vous en contentez, vous limiter dans vos choix et possibilités d'essais.

Mais c'est ainsi que j'ai pu essayer aisément la Zeta 21 grâce aux Passagers du Vent : ils avaient une aile de démo et ils me l'ont confiée pour un week-end entier, mi-décembre 2013.

- La voile n'est pas disponible chez un revendeur proche de chez vous, vous pouvez demander à vous la faire envoyer. Soit en contactant un revendeur qui aurait la voile, soit en demandant à la marque concernée (via l'importateur français, ou le service client au siège de la marque, ou en passant par l'équipe technique des concepteurs. Souvent, le site internet de la marque vous

Pour certaines personnes, les éleveurs peuvent être trop longs... Impossible alors d'attraper les suspentes d'oreilles! Delphine a fait poser un kit.



Deux personnes (parmi d'autres) qui ont œuvré pour que Delphine trouve son aile idéale. Russell Ogden de Ozone et Théo de Blic. Le monde du parapente est plein de gens sympas...

Avec Simon Serpollet chez Rip'Air, Delphine découvre ses kits oreilles et suspente de stabilo. Merci à Simon pour sa disponibilité !



C'est ainsi que j'ai pu essayer en juin 2013 l'Emilie Wild: Richard Gallon m'a envoyé une aile toute neuve quelques jours après un premier contact téléphonique presque amical entre nous. De même pour l'Apus 17, grâce à l'intervention efficace de Daniel Tyrkas du siège commercial de Swing qui me l'a fait parvenir par l'école autrichienne Blue Sky. À croire que nos voisins allemands et autrichiens sont habitués à envoyer les voiles pour essais sans difficulté ni arrière-pensée.

• Quand rien n'est disponible rapidement, il peut vous être suggéré d'essayer la voile en l'empruntant à un pilote. Ainsi, Christophe Gonin de Dudek m'a conseillé de joindre une pilote de sa connaissance, mais cela m'a posé un cas de « conscience ». Je vous avoue que j'avais un peu d'appréhension d'abîmer l'aile de la pilote, Alicia, qui me l'a prêtée avec beaucoup de gentillesse et de patience. Mais je ne volais pas sereinement... Et puis, on ne peut pas monopoliser la voile d'un pilote très longtemps. Un prêt va pour un vol, parfois deux, ce qui est un peu « limite » pour se faire un avis. Mais j'ai ainsi pu essayer la Freeway 19.5... Le temps de trouver un créneau commun et de jongler avec les caprices de la météo, l'essai a été repoussé de week-end en week-end pour finalement trouver un dimanche calme.

Solutions pour petits bras volants

"Comme évoqué dans le texte, il se peut que les élévateurs de votre aile soient trop longs pour que vous puissiez atteindre aisément la suspente de stabilo (défaire une cravate) ou celle des avants pour faire les oreilles.

Des solutions existent, elles m'ont été proposées par Rip'Air (Talloires): faire des élévateurs sur mesure ou bien, c'est la solution qui m'a semblé la plus « raisonnable » pour ne pas modifier l'aile, ajouter de petits kits oreilles et stabilos comme ceux présentés sur les clichés. Avantage non négligeable, ce montage de kit est peu onéreux.

Il s'agit de petites poignées scratchées sur les élévateurs, reliées à une poulie qui peut coulisser sur les suspentes: tirer sur les poignées permet d'avoir une action rapide sur la suspente sans avoir à trop se contorsionner dans la sellette (surtout en cas de cravate où le pilote est souvent déséquilibré pour maintenir le cap côté ouvert)."

Delphine

Nous avons déjà rencontré Delphine dans PP+ 431 (page 18) pour la fabrication d'une sellette sur mesures par Scorpio et Stéphane Dantand. C'est aussi possible! (www.scorpio.fr)



Les petites poignées scratchées permettent d'agir sur les suspentes. À droite, un autre exemple vu chez Advance.

permet d'envoyer un message: rubrique « contact ». Conseil, faites vos demandes en anglais. Si une aile de démo existe, l'importateur français ou directement la marque devraient pouvoir vous en envoyer une sans trop de difficultés. J'ai pu constater que, souvent, les marques répondent rapidement, avec bienveillance et avec la plus grande cordialité. Je serai moins nette en ce qui concerne quelques revendeurs.

• Dernier cas et c'est là qu'il faut être vraiment patient et tenace, il n'existe pas, ou très peu de voile démo en France! Pourquoi, je ne sais pas... Difficultés de production, voiles à tout petits débits. Il faut avoir un peu de chance, contacter la bonne personne, être persévérant(e) et au bout de quelques mois (pour moi, presque 9 mois!), vous avez la joie et la satisfaction de pouvoir enfin essayer, non pas une aile de démo mais le proto, celui qui a servi à la mise au point.

C'est ainsi que cela s'est passé avec l'Octane-2 20, que j'ai reçue par la Poste grâce à Russell Ogden. Un proto « anonyme », sans marque ni logo, ce qui attire les pilotes curieux à l'atterrissage... « *C'est quoi ta voile?* ». J'ai bien aimé la sensation de voler « incognito »! Je tiens à remercier de façon appuyée et très chaleureuse Russell qui a su entendre ma demande et parfois mon désarroi - car dans tout ça, je n'avais toujours pas trouvé ce que je cherchais! - lors de nos échanges par e-mails, en anglais! Je passe sur les détails, je savais qu'il y avait une aile de démo en novembre 2013 puis elle disparaît de la circulation, sans doute achetée, puis plus rien pendant des semaines et pas moyen d'en savoir plus, avec comme un parfum de mystère... J'ai harcelé l'importateur puis je me suis décidée à contacter Russell en toute fin 2013: il m'avait simplement paru super sympa dans le DVD *Performance Flying!* Je me disais qu'il n'aura jamais le temps de me répondre... Mais il l'a fait super gentiment en me disant que s'il pouvait m'aider, il le ferait. Après encore quelques autres mails, il a su tenir parole et je dois dire que j'ai trouvé son attitude envers moi admirable.

Résultats des essais

Des voiles reçues ou empruntées, je n'en ai jamais gardée une plus de dix jours, question de politesse et de respect. Entre-temps, un article était sorti dans *Parapente* + (ndlr: PP+ 433, mars-avril 2014) avec deux des ailes que j'avais essayées. Pour l'Advance Zeta et l'Octane-2, mes sensations rejoignaient celles de l'article, avec quelques nuances quand même, dues sans doute au fait que j'étais tout en bas de leurs fourchettes de poids.

J'ai fait deux erreurs de casting ou plus justement, deux essais pour le fun: un mini-parapente, l'Apus 17, et une aile de pure voltige, l'Emilie Wild 18. L'Apus est un petit jouet fortement allongé qui doit être piloté avec attention et dont le cône de suspentage court n'est pas adapté à une pratique de pilotage avancé. L'Emilie est une aile de pure voltige avec un tout petit débattement aux commandes et une mise en virage qui vous envoie vite en 360. Une voile de spécialistes que je n'aurais pas aimé devoir piloter en conditions thermiques... De plus, le jeu au sol s'est avéré délicat, peut-être venant du nombre important de caissons fermés qui donnaient pour moi une voile très, trop physique à lever et à maîtriser dans le vent. Bon, à vrai dire, je n'ai pas été plus loin, deux vols avec chacune d'elle, en sachant que je ne pousserais pas plus loin l'expérience.

Pour les trois autres, la Zeta 21, la Freeway 19.5 et l'Octane-2 20, j'étais tout à fait dans mon « cahier des charges ». La Freeway étant la plus ancienne, mise sur le marché en 2012 (ndlr: une Freeway-2 arrive), les deux autres sont plus récentes, elles sont sorties en 2013.

La Freeway 19.5 est une belle voile esthétiquement, robuste et très bien finie, conçue par Jean-Baptiste Chandelier. Je l'ai beaucoup aimée pour son décollage évident, sa rassurante sécurité passive, mais les modifications que je devais envisager sur les élévateurs m'ont semblé être des changements trop importants et coûteux (des élévateurs ultra-longs de 57 cm, impossible pour moi d'atteindre quelque suspen- te, par exemple pour me défaire d'une éventuelle cravate). De plus, la marche arrière de sécurité, indispensable à qui fait un peu de pilotage, n'était pas « évidente » à trouver. Pour une voile freestyle, son plané était plutôt remarquable. Pour les jeux au sol, elle était ludique et comparable à ce que je connaissais déjà.

La Zeta 21 est partiellement construite en tissu léger, trois lignes, avec de fins élévateurs de 52 cm, suspentage haut dégainé. Étant habituée à du matériel plus « lourd », j'ai été un peu déconcertée... Il faut être soigneux. J'ai beaucoup aimé son extrême facilité au décollage, sa grande légèreté, un peu moins son petit côté monobloc et surtout, elle était un peu grande pour moi. Par contre, elle a l'énorme avantage d'être homologuée.

L'Octane-2 20 est comme la Freeway, belle esthétiquement, robuste et très bien finie. Homologuée (mais pas en taille 20 malheureusement), son faible allongement est rassurant mais le long cône de suspentage laisse présager un certain dynamisme: ça aide pour les wing-overs. En vol, elle transmet tous les sursauts de la masse d'air, c'est bien, j'aime être prévenue de l'arrivée de fermetures, si petites soient-elles. Donc enfin, je l'essaye... Quelques wing-overs, elle s'incline franchement, les sensations ne tardent pas, je calme le jeu assez vite, suite à une petite fermeture. Je suis surprise par la grande précision de l'aile près du relief, je la place « où je veux », sans impression de retard à la commande. Par contre, ce n'est sans doute pas la meilleure pour les transitions et les longs cheminements (d'après des crosseurs, je ne peux rien dire à ce sujet). Les jeux au sol sont du plaisir à l'état pur mais, attention, car en brise soutenue l'aile monte vite et fort... Bon, ok, je suis un poids plume !

Pour ceux qui souhaiteraient des adaptations...

Remarquez que si les ailes sont homologuées, toute demande de modification (ou de personnalisation) au constructeur sera difficile car elle perdrait alors son homologation. Si elle n'est pas homologuée, c'est d'un certain côté plus « simple » mais il faut en accepter les risques !

Étant de petite taille, je cherchais désespérément des élévateurs de moins de 47 cm - ceux de ma Hook 2 -, pour pouvoir faire les oreilles et atteindre la suspente du stabilo aisément (celle pour défaire les cravates). Eh bien, impossible pour moi d'en trouver à moins de 50 ou 52 cm ! Je trouverais intéressant que deux longueurs d'élévateurs soient proposées, surtout pour les ailes de petite surface: idée suggérée aux concepteurs ! Il suffirait de rallonger d'autant le suspentage (ndlr: on sortirait alors de l'homologation). Quelques marques, très peu nombreuses et pas dans les plus « grandes » accepteraient de le faire (ndlr: peu probable que les « grandes marques » prennent le risque de vendre une aile sortant carrément de

l'homologation !). Dudek était aussi partant pour me remplacer les élévateurs de la Freeway (57 cm avec trims) par ceux de l'Optic (49 cm sans trims), mais ils me « rapprochaient » de l'aile et cela devait donc sans doute modifier quelque peu son comportement.

De mon côté, j'ai résolu la difficulté en faisant poser de petites poignées de rappel sur les suspentes d'oreilles et de stabilo pour les attraper plus aisément. L'aile n'est pas modifiée mais, encore une fois, ce montage ne sera pas fait d'origine: il faudra faire appel à des compétences extérieures, des structures comme Rip'Air qui vous trouvent des solutions qui ne nuisent pas à la sécurité. Merci donc à Simon de Rip'Air pour sa patience et ses suggestions ! Beaucoup de choses sont possibles, y compris se faire fabriquer des élévateurs sur mesure, il faut simplement rencontrer les bonnes personnes et poser beaucoup de questions. Pour moi, les élévateurs de l'Octane-2 faisaient 50 cm, ce qui est « raisonnable » (45 cm aurait été idéal), deux simples kit oreilles et kit stab ont été ajoutés de façon à atteindre les suspentes correspondantes: une solution peu onéreuse qui ne modifie pas la voile.

Ceci étant, j'ai trouvé dommage ce manque de flexibilité général, même si j'ai bien conscience que la fabrication d'ailes « sur-mesures » ou au moins « adaptables » pourrait poser des difficultés aux fabricants, en particulier au niveau des assurances.

Conclusions

Il faut vraiment prendre le temps d'essayer les voiles ! D'ailleurs, c'est le conseil donné par tous les concepteurs, marques, importateurs nationaux et revendeurs: mais ce n'est pas aussi simple que d'essayer une voiture et c'est tellement dommage ! Il faut vraiment faire preuve de beaucoup de pugnacité et de détermination si vous êtes « hors normes » et si vous devez/voulez vous éloigner des circuits « classiques » de distribution.

Serait-il si compliqué d'imaginer que chaque représentant national des fabricants de parapentes, grande ou petite marque, ait à disposition une aile de démo de chaque modèle et de chaque taille, à envoyer sur demande au cas où les revendeurs ne souhaiteraient pas prendre le risque de les proposer à l'essai ?

En tout cas, je suis maintenant certaine qu'un changement d'aile se prépare, s'anticipe, se vit, et un jour se termine, par une décision sereine d'achat ou de report d'achat.

La suite est une autre histoire que je ne peux pas encore écrire...

Cocci, une petite pilote comme tant d'autres... ●



La sellette Scorpio a été faite sur mesures. Beaucoup de choses sont possibles si on s'adresse aux bonnes personnes.

Petit lexique

- **Importateurs:** représentants de la marque au niveau de chaque pays.
 - **Revendeurs:** boutiques, écoles, votre réseau local.
 - **Siège de la marque:** coordonnées obtenues via les sites internet en .com, rubrique « contacts ».
- Penser à écrire en anglais. En effet, très peu de fabricants (marques) sont français.**