



Photo : Armin Grubrich

STUBAI-CUP 2018

Depuis 27 ans une fameuse scène pour la présentation des nouveautés de l'année : l'atterro de Neustift au pied des remontées.



Photo : Markus Gründhammer



Le compte Instagram d'OZONE est plein de grandes histoires vécues par les pilotes de la team, et plein d'images époustouflantes de leurs aventures. Suivez-les et prenez votre dose quotidienne d'inspiration aérienne !

[INSTAGRAM.COM/OZONEPARAGLIDERS](https://www.instagram.com/ozoneparagliders)



ALPINN³

L'Alpina 3 est basée sur la Delta 3, mais incroyablement plus légère, d'un kilogramme!
Il s'agit d'une aile légère haute performance totalement optimisée avec un puissant ressenti dans l'aérogologie active.
Comparée à la Delta 3, l'Alpina 3 est même plus maniable et plus agile, il faut le vivre pour le croire !

WWW.FLYOZONE.COM

Pilote: **Dave Turner** Photo: **Cody Tuttle** Lieu: **Quelque part dans l'Owens Valley, Californie**



La Team Freestyle, depuis toujours sous les couleurs de Gradient. La firme Gradient/Supair était par ailleurs massivement présente, permettant entre autres l'essai de la nouvelle sellette Evo Lite.

Photo : Armin Kuprich

La Stubai Cup, un des événements les plus importants après la Coupe Icare, a eu lieu début mars.

Depuis 1988, c'est l'événement pendant lequel les constructeurs font voler les nouveautés, souvent annoncées à la Coupe Icare. Dans cette vallée autrichienne au microclimat très particulier, quatre domaines skiables offrent des décollages toutes orientations. Et encore une fois la région a su résister tous les jours, jusqu'à une certaine limite, au foehn qui régnait partout ailleurs en maître.

Les pilotes ont ainsi pu tester, lors de rotations très rapides, les gammes de voiles et de sellettes des constructeurs.



Le décollage de l'Elfer, juste à la sortie des remontées.



Photos : Armin Kuprich



C'est chez lui ici dans le Tyrol : Skyman Markus Gründhammer. Cela fait quatre ans qu'il travaille intensément sur des ailes mono peaux. Ici, un prototype de la Sir Edmund Race, mono peau allongée de 6.01 points, 20 m². L'utilisation de "cloisons" diagonales a permis de réduire les suspentes de moitié, c'est une bonne voie pour augmenter la performance de cette Single Skin. La cohérence de l'aile est également obtenue par son lobe (sa courbure en arc), mais aussi grâce à la tension générée par les deux caissons fermés en bout d'aile qui créent une tension vers l'extérieur dans le sens de l'envergure.





Une autre mono-peau développée par Markus Gründhammer : la Grashopper de chez Independence. C'est la première mono-peau EN A, étudiée tout spécialement pour les débutants. Les boules sur les freins augmentent les efforts aux commandes à l'approche du décrochage. En plus, elles transmettent une traction sur les D : augmentation supplémentaire de l'incidence et amélioration de la ressource à l'atterro. À voler.info, nous avons un exemplaire en test, à suivre rapidement...

La Stubai Cup, c'est un peu comme le Salon Icare, mais avec une très bonne infrastructure pour que les visiteurs puissent tester les ailes. Selon l'organisateur, plus de 700 ailes ont tourné!



Photo : Armin Kuprich

NIVIUK.COM > P.SERIES 

EN / LTF A

KOYOT 3 P

En route sur les chemins du légers

Avec la Koyot 3, vos premiers vols sont déjà particulièrement relaxants, mais ils pourraient être encore plus légers. Désormais avec la Koyot 3 P, vous êtes libre de décoller et de profiter de l'agréable sensation de voler avec une aile aussi accessible que passionnante, et qui a été conçue pour vous aider à vivre vos premières aventures.

Découvrez les plus belles aventures sur notre Facebook et Instagram:



facebook.com/Niviuk



instagram.com/Niviukparagliders



Première Stubai-Cup pour la marque Phi de Hannes Papesh, ici la Sonata, située au milieu de la gamme EN A.
Photo: Mike Küng

On a pu confirmer les tendances que nous annoncions à plusieurs reprises :

- toutes les ailes, y compris celles qui ne sont pas destinées au marche & vol, s'allègent.
- la maniabilité et la facilité du gonflage augmentent
- les ailes EN A et EN B deviennent plus sophistiquées et encore plus performantes
- les ailes se colorient, les dessins deviennent plus fantaisistes, genre combinaison de vol de 1990.

Petite remarque dans ce contexte : il y a une ou deux années, on a souvent entendu dire que les ailes légères seraient majoritairement blanches car le fabricant de tissu Porcher ne pouvait que difficilement livrer le Skytex 27 en d'autres couleurs. C'est faux.

Le Skytex 27 a toujours été disponible en de nombreux coloris, mais les constructeurs doivent acheter à chaque livraison des bobines plus grandes d'un tissu en couleur (900 mètres de tissu à 158 cm de large), alors que le tissu blanc, plus universel (80 % des tissus de parapente environ), peut être livré sur des bobines de seulement 150 m linéaires.

Il est donc plus facile de prévoir l'écoulement du stock en blanc. Mais dorénavant, comme de plus en plus d'ailes sont produites en 27, les constructeurs peuvent acheter d'autres coloris aussi en étant sûrs de les utiliser rapidement. Voilà pourquoi les ailes légères se colorient de plus en plus... ☺

Malgré la tendance claire vers les catégories EN A et EN B, il y a des nouveautés dans les classes supérieures comme cette nouvelle EN C, la Volt 3 de chez Air Design. Selon le constructeur, elle se caractériserait par une forte stabilité et solidité à haute vitesse. La photo a été prise par Nicolas Cochin, collaborateur français de chez Air Design.





Les stands se trouvent à l'atterro et permettent aux visiteurs de tester les ailes et les sellettes au sol comme en l'air. De tels événements ont eu lieu en France (il y a très longtemps à La Plagne par exemple), mais font aujourd'hui défaut



Une tendance indéniable: des designs de plus en plus colorés. Ici la toute nouvelle Kudos de chez Sky Paragliders, "EN B très maniable et performante", conçue par Juan Salvadori qui fait partie de l'équipe d'Alexandre Paux.



La Stubai Cup profite de l'infrastructure des domaines Schlick 2000 (encore ouvert jusqu'au 8.4) et de l'Elfer (jusqu'au 2.4).



Au décollage de l'Elfer. Un constat: les ailes gonflent de plus en plus facilement, entre autres grâce à leur allègement. C'est un gain de confort et de sécurité.

L'organisatrice de la Stubai Cup, Moni Eller (à gauche), avec une partie de l'équipe de son école Parafly. www.parafly.at

