



TEST

Par Laurent van Hille. Photos Tristan Shu, Laurent van Hille.



ITV DOLPO EVEREST

Rapide et bien joueuse !

Avec la Dolpo Everest, la tendance du light s'étend à des pilotes plus exigeants, cherchant une aile plus dynamique, plus joueuse. Avec cette aile, ITV crée une nouvelle approche, le light sportif!

L'AILE

La Dolpo Everest est une réduction en 20 m² de la Dolpo 2, aile d'entrée de gamme de la marque. Pour ceux qui ne la connaissent pas, la Dolpo 2 est une aile un peu particulière. Elle a un cône assez court, sa voûte est plutôt aplatie et ses bouts d'ailes assez carrés. Avec son design propre à ITV, elle est immanquable.

La Dolpo Everest a 46 alvéoles avec cloisons diagonales. Elle est suspendue toutes les deux alvéoles. Le bord d'attaque est maintenu par des jongs, placés toutes les deux nervures. Elle est construite en tissu Dominico-tex 10 D de 25 g/m². Petite remarque, il paraît plus lourd, moins fragile que l'image que j'en avais pour un tissu de ce grammage.

Le suspentage haut est non gainé et le suspentage bas l'est au choix, gainé ou non gainé. Les fins élévateurs en drisse Dyneema sont très travaillés. Ils sont équipés d'un accélérateur très efficace, d'un kit oreilles, d'un marquage pour faire les B.

Je note enfin que cette Dolpo Everest est livrée dans un sac très « light » de contenance assez faible (le même que celui des Bip-Bip). Ne comptez pas mettre une sellette à plateau, une veste et deux litres d'eau.

De mon point de vue, j'attends d'une aile montagne qu'elle soit légère et peu encombrante (pour tenir dans un sac de montagne). Elle doit avoir un décollage facile, être rapide pour pouvoir compenser le vent souvent plus

fort en altitude et enfin avoir un minimum de performances (finesse) pour permettre d'atteindre avec certitude la vallée.

Avec la Dolpo Everest, j'ai trouvé toutes ces qualités : à peine 3 kg, un volume de moins de 30 litres bien tassée (en s'appliquant au pliage, elle rentrera dans un sac de 25 litres). Et pour ce qui est des performances, voir plus loin !

PETITE, RAPIDE, LÉGÈRE ET DYNAMIQUE!

Au décollage, l'Everest demande de la douceur, comme un départ suspentes tendues en marchant. Sans vent et dos à la voile, il n'est pas très facile de la sentir, elle est vraiment très légère ! En revanche, les erreurs pouvant être engendrées par ce manque de sensations sont assez faciles à corriger. Souvent, une simple action à la commande suffit.

En fin de montée, elle peut demander une petite temporisation selon la force du vent et la pente. La prise en charge se fait rapidement mais demande un engagement important et une course rapide.



Photographiée par Tristan Shu, une Dolpo Everest en soaring hivernal au Semnoz, Annecy. La mise au point est effectuée par Mika Regnier

En l'air, on est de suite frappé par la vitesse ! J'ai mesuré 42 km/h bras hauts pour un PTV de 90 kg. Avec environ 5 cm de freins, elle ralentit à 38 km/h où elle trouve sa meilleure finesse (8.74) mais aussi son meilleur taux de chute (1,2 m/s). C'est étonnant, mais ce sont mes mesures ! On notera aussi une V mini à 29 km/h et une V max accéléré à 58 km/h. Des données plutôt alléchantes pour une aile montagne !
 Note : la Dolpo Everest a été conçue - comme beaucoup d'ailes montagne - avec un accélérateur et ce principalement pour un problème de poids. Mais l'accélérateur est peu pratique en utilisation montagne : il complexifie la préparation, oblige à décoller avec cet accessoire pendouillant derrière les jambes - ce qui peut s'avérer un risque suivant les terrains - et que dire de son utilisation avec des cram-

LES PLUS

Poids, encombrement • Vitesse, finesse, performances ! Qualités de décollage • Qualité de finitions

LES MOINS

L'accélérateur (on aurait préféré des trims) • Un sac un peu plus « montagne »

pons ou des skis... Vivement donc le jour où de jolis trims Dyneema en épissures viendront remplacer les accélérateurs ! Cette note ne s'adresse pas qu'à la Dolpo Everest mais à toutes les ailes montagne.

Le côté dynamique de l'Everest se ressent dès qu'on appuie un peu les virages... Étant plutôt stable en tangage mais joueuse en roulis, les wing-overs se font de manière très intuitive, en ne retenant que très peu le côté extérieur. En sortie de wing ou de 360 engagé, une simple petite temporisation suffit à retrouver un vol droit stabilisé.

TOUJOURS DYNAMIQUE...

C'est lorsqu'on sort du domaine de vol qu'elle nous rappelle qu'elle ne fait que 20 m²... Elle ne demande pas un pilotage très exigeant, mais l'absence de pilotage procurera des sensations garanties.

Pour exemple, en fermeture à 50 % sans pilotage, l'aile shoote à environ 45° puis très rapidement engage une rotation sur 90° pour réouvrir... Rien d'exceptionnel me direz-vous, sauf la rapidité du mouvement.

Autre exemple, le décrochage se fait avec une bascule arrière importante et rapide (on aurait presque l'impression d'un décro dynamique). Par contre, la reconstruction de l'aile et la remise en vol se font heureusement de manière aussi « soft » qu'intuitive.

On notera que la Dolpo Everest fait les oreilles avec le petit élévateur A' prévu, sans la moindre difficulté.

En thermique, il m'a fallu un peu d'adaptation pour en comprendre le meilleur rendement. On peut la ralentir car cela ne lui retire pas de maniabilité tout en lui donnant un taux de chute honorable pour une 20 m² chargée à 90 kg. C'est flagrant sur la Dolpo Everest, enrrouler est beaucoup plus efficace qu'inverser les virages. Elle demande donc une petite prise en main pour la partie thermique. Mais pour autant, elle reste très accessible pour un pilote régulier.

CONCLUSIONS

La Dolpo Everest ouvre une nouvelle approche sur le light. Une aile qui a le côté performant d'un mini-parapente et le côté joueur d'une mini-voile ! Elle n'est cependant pas accessible à n'importe quel pilote. C'est une aile qui a le côté dynamique d'une 20 m², elle peut donc avoir des réactions pouvant fortement surprendre un pilote qui manque d'expérience.


Les montagnards se réjouiront de pouvoir voler une aile light, peu encombrante, facile au décollage et très performante en finesse et en vitesse.

Pour qui ?

Pilote expérimenté, ayant au moins une expérience en mini-voile ou en SV

Contact

Laurent van Hille, www.leschoucas.com

DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR	
Taille disponible	XXS (ou 20)
Surface à plat (m ²)	20
Envergure à plat (m)	10.1
PTV (kg)	45-115
Allongement	5.1
Poids de l'aile (kg)	3 kg
Cellules	46
Homologation	Load-test
Prix (euros) TTC	2 600
ITV Parapentes 120 rue des Peupliers 74 330 Epagny +33 (0)4 50 22 68 27 info@itv-parapentes.com www.itv-parapentes.com	
	



Une structure élaborée malgré le poids très léger: bande de renfort sur toute l'envergure entre B et C, et fines bandes sur A, B et C, entre faisceaux de suspentes.



Laurent van Hille en vol à Samoëns. Les fins élévateurs Dyneema sont très travaillés avec accélérateur, A' oreilles et blocage des suspentes sur maillons.

RÉCAPITULATIF DES MESURES ET COMPORTEMENTS	
Marque	ITV
Modèle	Dolpo Everest 20
PTV	90 kg
Altitude décollage	Samoëns 1600
Charge alaire	4.5 kg/m ²
Vitesse bras hauts	42 km/h
Vitesse accélérée	1 ^{er} barreau 48 km/h, 2 ^e barreau 58 km/h !
Décrochage	28 km/h
Efforts en virage	plutôt importants pour ce type d'aile, mais tout à fait supportables
Inversions de virage	très intuitives de part un grand amortissement en tangage et une instabilité relative en roulis
Comportement en spirale	entrée rapide (moins d'un tour). Stable spirale
Lacet et/ou roulis inverse	non
Comportement tangage	amorti
Comportement roulis	instabilité relative
Oreilles	sans difficultés, - 4.5 m/s à 42 km/h
Meilleure finesse	8.74 à 38 km/h, légèrement freinée
Sellette	Kortel Kruyer 2 + Sak 2
Instruments	Digify Leonardo Pro + sonde déportée