

PARAPENTE

Mag

VOLS INOUBLIABLES

Vallée Blanche, Grandes Jorasses, Mont Blanc...

ESSAIS

Gin Gliders Yeti
Independence Excalibur

TECHNIQUE

8 conseils
pour atterrir

ÉDIFIANT

Le régulateur de
La Forclaz raconte...

DESCENDRE AUTREMENT

« 360 une oreille »

SPÉCIAL SALON
COUPE ICARE
Nouveautés 2004

M 01371 - 96 - F: 5,20 € - RD



→ ESSAI

GIN YETI

C'EST PRATIQUÉMENT EN COURANT QUE J'ARRIVE AU DÉCOLLAGE, AVEC DANS LE DOS UN MINUSCULE SAC ORANGE. SAC + VOILE + SELLETTE = MOINS DE 6 KILOS! HALLUCINANT DE LÉGÈRETÉ POUR UN PILOTE QUI, COMME MOI, VOLE HABITUELLEMENT AVEC PLUS DE 17 KG DE MATOS! IMPRESSION D'AVOIR OUBLIÉ QUELQUE CHOSE...

CARRÉMENT magique. Le sac, mélange de toile de spi et de filet, est même confortable à porter : dos matelassé, bretelles réglables, ceinture de portage, poche latérale, porte piolet, et laçage latéral porte-skis de randonnée pour 1,1 kg tout compris! D'un zip de fermeture éclair, ce sac à dos convertible se retourne, libérant non seulement la fameuse Yeti, aile ultra légère de la gamme du constructeur coréen, mais aussi... une sellette intégrée au sac (et incluse dans les 1,1 kg!!!). Ce n'est pas un string intégral, mais plutôt un harnais aux cuissardes matelassées et dissociées. Pas de plateau monobloc et une bouclerie qui se réduit simplement à la ventrale, les cuissardes s'enfilant. L'appui dorsal est réglable, et on peut solidariser les cuissardes par un clip plastique. Une paire de poulies est cousue sur le bas du harnais pour l'accélérateur.



Un gonflage exceptionnel comme on a rarement vu!

+ • Gonflage
• Légèreté

- • Clip des freins

La voile, tenue en compression par un velcro, et emmaillottée dans son petit sac de compression ne laisse que peu de place pour un casque, ou une combinaison. Ou alors, il faut plier serré. En clair, les accessoires sont à laisser à la maison ou encore à accrocher à l'extérieur du sac. Ce choix ne me choque pas: tant qu'à voler léger, allons jusqu'au bout du raisonnement!

Petite parenthèse concernant la conception et l'assemblage de cette aile: profitant de recherches poussées vers l'ultra léger, dans le cadre de la préparation à la compétition trans-alpine X-Alps, le team Gin a

créé la Yeti en s'inspirant énormément de la Boléro Plus. Résultat: 4 tailles certifiées Dhv1, couvrant un poids pilote de 45 à 110 kg. La XS pèse 3,7 kg et la L est à 4,3 kg. Chaque Yeti est cousue, assemblée intégralement par la même coutu-

rière, de façon unique et attentive. Le tissu, très fin, soyeux, est un NCV Porcher Marine 9017 E68A. Comme sur la Boléro, pas de diagonales mais de belles et larges cloisons aux ouvertures généreuses, bordées de trilam pour garantir un écopage

facile. Sur l'extrados sont cousues des boucles fines cousues à une trentaine de centimètres du bord d'attaque: elles peuvent servir au maintien de la voile au sol, sur terrain glissant ou très pentu, en adoptant un système genre pince à linge



Le magnifique petit sac Gin.

qui libère la voile à la mise en mouvement. Bien vu! Le suspentage est du genre très fin, non gainé en parties hautes, et se relie aux éleveurs à 4 branches fines en Dyneema et Vectran, épissurées et cousues, intégrant un accélérateur à 2 poulies et un clip de portage des freins par de très petits maillons rapides. La poignée est dans la même matière, élégante, fine et grise.

Gonflage! La Yeti frétille déjà dans le souçon de brise qui partout envahit la pente. Une pré-tension symbolique, deux pas et l'aile s'élève super facilement, avec douceur et légèreté. Attention au suspentage haut fin qui accroche volontiers ce qui dépasse et fait également vite quelques clés! De

est indescriptible, mélange d'excitation et d'anxiété. Ça ne dure pas longtemps, d'autant qu'il faut quand même piloter pour bien monter. Les poignées de freins, trop fines, cisailent un peu mes mains nues. L'accélérateur, bien réel et efficace, s'actionne facilement.

L'aile est confortable et douce. Le tissu bien que neuf, n'est pas bruyant. Une paire d'oreilles s'effectue sans peine, en tractionnant la suspente extérieure de l'éleveur avant. La Yeti tourne volontiers à la sellette, et dès le relâché, ouvre son bout d'aile sans assistance. En jouant avec la basse vitesse et le point de décrochage, je constate que le débauchement aux commandes est énorme: environ

JE M'ADRESSE À :	
DÉBUTANT	████████████████████
BREVETÉ	████████████████████
1 ^{ER} CROSS	████████████████████
CROSS RÉG.	████████████████████
COMPÉTIT.	████████████████████

la rigueur dans la prévol, s'il vous plaît! Vraiment, gonfler la Yeti procure une jubilation enfantine. C'est trop simple! De plus, elle ne dépasse absolument pas et offre une prise en charge rapide, idéale pour un usage montagne, en décollage technique, court. Seule réserve: je n'aime pas ce clip qui oblige le pilote à libérer ses freins avant le gonflage. Le système de pincement par velcro que l'on trouve sur les Nervures Demoury est plus adapté.

Les premiers mètres de vol surprennent. Le harnais, une fois bien installé en faisant glisser les cuissardes vers les genoux, étonne par son confort. Les deux ambes dissociées autorisent un pilotage à la fesse. La Yeti vole vite. Plus vite en tout cas que sa jumelle plus lourde, la Boléro. La surface: plus faible, et certainement aussi le calage plus à piqué du bout d'aile, lui confère une maniabilité accrue. En thermique, c'est plutôt simple. La voile tourne à la demande, sans nervosité et avec homogénéité. Le bout d'aile corne parfois, plus facilement que sur la Boléro, mais sans aucune conséquence. Je trouve quand même étrange de voler si léger, sans secours et même sans casque. La sensation

80 cm. La Yeti accepte volontiers de parachuter, avant de décrocher en avertissant le pilote par un effort très dissuasif à la commande. Pour descendre rapidement en 360°, tout est classique. La voile plonge dès la libération de la commande extérieure. La sortie de la spirale est autonome, avec une belle ressource, et petite abattée asymétrique simple à gérer.

Je pose avec un bel arrondi. Trop facile. Rien à dire, rien à faire de plus que plier serré et recommencer, en partant d'ailleurs, d'un autre sommet, d'une autre pente. La Yeti, comme la Valluna Bivouac, c'est une porte ouverte vers le ciel, l'aventure, le vagabondage en montagne ou dans le monde. Elle donnera des ailes au pilote randonneur ou baroudeur, qui plus que tout autre encore, devra affiner sa compréhension aérologique. Le seul risque, c'est d'aimer.

NOTRE AVIS

UN PUR BONHEUR.
FACILITÉ, LÉGÈRETÉ...
UNE AILE POUR TOUT
LE MONDE.

FICHE TECHNIQUE

DIRIGEANT : GIN SEOK SONG.
GAMME : BOLÉRO +, YETI, OASIS, TUAREG, GANGSTER, ZOOM, BOOM 3, BI BEETLE.
ASSEMBLAGE DES AILES : CORÉE ET CHINE.
MISE EN CIRCULATION : FIN 2003.

Taille	XS	S	M	L
Surface projetée (m²)	22,14	23,59	25,6	27,68
Surface à plat (m²)	24,39	25,98	28,2	30,5
Envergure à plat (m)	-	-	-	-
Corde maxi. (m)	-	-	-	-
Allongement à plat	4,93	4,93	4,93	4,93
Nombre de cellules	37	37	37	37
Poids aile (kg) sans sac	3,7	3,9	4,1	4,3
Poids total volant (kg)	55-75	70-85	80-105	95-120
Certification Dhv	Dhv 1	Dhv 1	Dhv 1	Dhv 1
Homologation Afnor	-	-	-	-
Prix T.T.C. (en euros)	2690	2690	2690	2690

Tissu : NCV 9017 med (intrados), NCV 9017 E68A (extrados).
Suspentage : Liros DC60/16, Liros PSL70 et PPSL 120. Accélérateur : oui, 12 cm. Sellette recommandée : Gin montagne (la Yeti peut être livrée avec sa sellette au prix de 2790 euros). Sac : Gin, tout petit avec porte-piolet et porte skis de rando. Coloris : blanc/rouge, orange/blanc, bleu/jaune.

RAPPORT DE CERTIFICATION

Taille M - Dhv 1

Décollage : Dhv 1. L'aile vient immédiatement au-dessus de la tête. Vitesse de décollage moyen. Aptitude à tourner : Dhv 1. Pas de tendance au négatif, débauchement moyen, maniabilité grande. Débauchement aux commandes : Dhv 1. Longueur avant parachutage : grande, sup à 75 cm. Avant décrochage : moyen, de 65 à 80 cm. Augmentation de la pression aux freins : grande. Fermeture frontale : Dhv 1. Réouvre d'elle-même rapidement. Fermeture latérale : Dhv 1. Rotation de 90 à 180°, vitesse de rotation lente. Perte d'altitude faible. L'aile se stabilise vite et seule. Fermeture latérale contrée : Dhv 1. La stabilisation est facile à contrer au frein avec un débauchement moyen. Pas de tendance au décrochage. Réouverture autonome et rapide. Décrochage : Dhv 1. Vrille, départ bras haut : Dhv 1. Vrille, départ en virage : Dhv 1. 360° engagés : Dhv 1. Mise en 360° facile, pas de tendance au négatif. Sortie spontanée. B-Stall : Dhv 1. Mise en B-stall facile, retour au vol spontané. Atterrissage : Dhv 1. Facile.

APPRECIATIONS

	Mauvais	Moyen	Bon	Excellent	Parfait
FINITION	████	████	████	████	████
MANUEL DE VOL	NC				
DÉMÉLAGE	████	████	████	████	████
ÉCOPAGE	████	████	████	████	████
GONFLAGE SANS VENT	████	████	████	████	████
GONFLAGE AVEC VENT	████	████	████	████	████
PRÉCISION COMMANDES	████	████	████	████	████
LÉGÈRETÉ DES COMMANDES	████	████	████	████	████
MANIABILITÉ	████	████	████	████	████
AMORTISSEMENT EN TANGAGE	████	████	████	████	████
AMORTISSEMENT EN ROULIS	████	████	████	████	████
RÉSISTANCE À LA TURBULENCE	████	████	████	████	████
CAPACITÉ DE RÉOUVERTURE	████	████	████	████	████
SOLIDITÉ À VITESSE MAXI	████	████	████	████	████
CAPACITÉ AU VOL LENT	████	████	████	████	████
PERFORMANCES	████	████	████	████	████
OREILLES	████	████	████	████	████
360° SERRÉS	████	████	████	████	████
ATTERRISSAGE	████	████	████	████	████
RAPPORT QUALITÉ/PRIX	████	████	████	████	████

MESURES⁽¹⁾

Charge alaire durant l'essai : 3,01 kg/m². Vitesse maxi mains hautes : 39 km/h. Vitesse maxi accélérée : 46 km/h. Finesse maxi : 7,4. Taux de chute mini : 1,14 m/s. Décrochage : 21 km/h.