



LA BIRDWING, L'ARME ULTIME

Suite à l'article sur Mieussy (PP+ 430), nous avons reçu des courriers nous demandant: « La Birdwing? Mais c'est quoi cette aile? ». Nous avons demandé à notre James Bond maison, Jean-Michel Ara-Somohano d'enquêter sur cette aile qui, c'est sûr, va révolutionner la pratique.



VOUS AVEZ DIT BIRDWING?

Vous n'avez probablement pas encore vu cette aile voler sur vos sites? C'est normal. La Birdwing arrive tout juste sur le marché. Ce n'est pas un modèle fantôme, ni une pâle copie issue de plans dérobés au fin fond d'un atelier secret vietnamien. La Birdwing, c'est une révolution en soi et nous la devons au leader mondial des parachutiers militaires et civils.

Il y a deux ans, le grand boss de la multinationale Para-Flite, M. Alec Pushkas était en vacances à Verbier. Au réveil, quelle ne fut pas sa surprise de découvrir dans le ciel une rafale de voiles, principalement des Randonneuses de la marque Ailes de K. Instantanément, Alec Pushkas chercha à décrypter le phé-

La Birdwing testée en vol à Mieussy par Jean-Michel Ara-Somohano. Les suspentes freinent un peu mais la Birdwing est une bombe.

nomène auprès d'un proche, M. Dufflot, mécanicien Swissair et parachutiste émérite.

Alec: *Mais d'où sortent ces ailes? C'est hallucinant! On est passés à côté de la discipline? Il faut qu'on s'y mette, et tout de suite!*

M. Dufflot: *Alec, si tu veux être efficace, la meilleure solution, c'est que tu fasses appel à Jean-Claude. Ne perds pas de temps avec les imposteurs outrageants.*

Alec: *Jean-Claude?*

M. Dufflot: *Oui, Jean-Claude Bétemps, c'est la référence. Il a eu l'idée originelle lors d'un gala de précision en janvier 1978 à Crans-Montana. Six mois plus tard, le 25 juin, il a effectué le premier vol en parachute en décollant d'une montagne, en France, à*

Mieussy. Il a même commencé à enseigner l'activité avec son ami Gérard Bosson. C'est énorme, des centaines de paras viennent de partout pour essayer et maintenant, les alpinistes s'y mettent!

Alec: Tu m'appelles ce gars tout de suite et tu organises une rencontre.

Quelques jours plus tard, dans le salon VIP du hall d'embarquement de l'aéroport de Cointrin à Genève, le meeting furtif donna lieu à un premier cahier des charges. Peu de temps après, Jean-Claude reçoit 4 prototypes aux couleurs nationales bleu-blanc-rouge, pas discret, mais efficace. Immédiatement, les vols sont prometteurs. Avec l'aide de Jean-Pierre Ledewyn, le plus affûté de l'équipe pour les réglages, les deux comparses affinent le calage de la voile, la rendant notamment moins piqueuse. En quelques vols, c'est la révolution. Jean-Claude s'envole pour les Etats-Unis et valide la production. La Birdwing est opérationnelle.

OPÉRATIONNELLE ?

Oui, et révolutionnaire! Le niveau de construction de Para-Flite est unique. L'état de surface est incroyable, les coutures splendides, les matériaux maîtrisés. Révolution structurelle par rapport aux ailes 7 ou 9 caissons du marché: 21 caissons, tous suspendus! 24 m² à plat pour un PTV maximal de 115 kg, la Birdwing est ce qu'on appelle un « gun », avec seulement deux lignes et deux élévateurs! (un C divisé à l'étage supérieur). Autre grande première, les suspentes sont toutes en dacron. Pourquoi utiliser un matériau si monstrueusement coûteux me direz-vous? En constructeur averti, Para-Flite tient à garantir une stabilité du calage dans le temps. L'inédit profil spécifique, le « Wild Boars Profile » assure une pénétration incroyable par vent fort. Les stabilos sont très finement taillés et ne flappent pas. Le freinage est surprenant, n'utilisant qu'une partie très limitée du bord de fuite. La maniabilité s'en ressent certes, mais ce choix garantit un énorme débattement aux commandes: la Birdwing est indécrochable sans trois tours de freins, rendant l'aile utilisable de l'enseignement à la compétition. Unique! Quand je la découvre, c'est le coup de cœur... Le bord d'attaque est magnifique, la forme en plan novatrice, très plate, splendide.

GONFLAGE ET DÉCOLLAGE

Depuis que je vole avec, je me suis presque épuisé à répondre aux interrogations des pilotes: « Elle est magnifique! C'est quoi? C'est dingue le nombre de suspentes! Et la finesse? etc. etc. ».

Ahurissements confortés quand je m'envole. En saisissant les avants, l'aile monte avec légèreté, presque sans effort. Un peu de commande soulage immédiatement le pilote, la course formalise l'envol. En vol, un coup d'œil sur l'intrados tendu vous plongera hors du temps. Cette facilité de gonflage, la prise en charge rapide destinent tout naturellement la Bird-



But no shark-nose...

Élévateurs A-A' et B: la Birdwing est un vrai « 2 liner », avec pilotage aux arrières efficace.

wing au paraplinisme. Même des lapiaz acérés n'auront pas le dernier mot sur le solide tissu et le dacron. La Birdwing vous laissera serein et concentré en terrains hostiles.

EN VOL

Hormis le confort très relatif du harnais utilisé, rien ne m'a déçu. La maniabilité subit un peu le caractère du « Wild Boars Nose Profile », le très secret « profil en nez de sanglier », il ne faut donc pas hésiter à utiliser l'ensemble du débattement de la commande et vous serez efficace.



Attention, ceci est un deltaplane, 100 vols au moins sont requis.



Très sérieusement, l'aile est incroyablement solide, indestructible... La capacité de pénétration dans le vent fort facilite les approches en terrain scabreux.

En thermique, la maniabilité pourrait pêcher mais c'est compensé par la solidité. Bémol, le taux de chute sur de faibles rayons aux grands angles reste important... La solution? Poids du corps à l'intérieur, vous combinez à la commande un léger contre extérieur, et vous pourrez spiraler de manière précise et homogène en maîtrisant votre taux de chute. Même technique pour descendre en 360 engagés, mais vous relâchez à la commande extérieure: attention, après un départ laborieux, ne vous laissez pas surprendre par un bord d'attaque plongeant et un taux de chute approchant les 15 m/s! Autre nouvelle technique, le pilotage aux arrières en transitions ou pour gagner un terrain lointain: Jean-Claude m'a enseigné cette vieille technique para, redoutable sur la Birdwing. En tractionnant l'élévateur arrière de quelques centimètres, vous modifiez le profil et gagnez réellement en finesse. C'est surprenant, mais ça marche... Je suis sûr qu'un jour, tous les pilotes affûtés voleront ainsi. Attention cependant, une trop grande traction pourrait entraîner un décrochage mais peu de risques avec la Birdwing, c'est incroyablement physique.

Vincent Pernellet teste la Birdwing... En route vers le futur !



Le pack Birdwing et harnais, encore un peu perfectible.



Le Flypod par David Chaumet Un nouveau système de caméra suiveuse révolutionnaire

Pour cet essai de la Birdwing (photo d'ouverture), j'ai pu bénéficier d'un appareillage lui aussi... révolutionnaire. Il a été conçu par David Chaumet, ancien membre de l'équipe de France de parapente et de delta, un de ces ingénieurs aéronautiques passionnés.

Tout en collaborant avec Bruce Goldsmith - il est le nouveau représentant France de Bruce Goldsmith Design, voir reportage Coupe Icare -, il a développé pendant de longs mois un système pour « caméra suiveuse »: un support qui vous permet de suspendre votre GoPro au bout de votre aile pour effectuer en vol des prises de vue latérales. Le produit étant finalisé mais pas encore commercialisé, j'ai pu le tester en avant-première. Mes conclusions? Beau, simple, robuste, efficace... Remarquable!

Le Flypod au-dessus de Saint-Leu à la Réunion. Structure carbone et plexi pour protéger la GoPro.

Vous me direz: « Encore un système de plus... ». Eh bien non. Pour avoir utilisé tous les engins commercialisés et avoir aussi moi-même construit un nombre agaçant de prototypes instables, je peux vous dire que ce support va mettre tout le monde d'accord.

Une conception innovante irréprochable (en carbone-plexi), le FlyPod est simple à monter et à utiliser. La sécurité faisant partie du cahier des charges, il a été développé pour limiter les risques associés à ce type de support « volant » en offrant de vraies possibilités de cadrages modulables. Au décollage, l'engin est suspendu à la sellette: on ne s'en occupe tout simplement pas, aucune possibilité d'accrocher un obstacle au sol. Largage en vol au moment opportun, le risque de retour dans le faisceau de suspentes est très limité du fait de l'accroche dégagée en bout d'aile et du réglage de la longueur de suspension. Enfin, il est très léger et n'aura qu'une faible incidence sur l'aile en cas de fermeture. En vol, la stabilité du module est absolument parfaite: fini les heures de rushes saccadés inutilisables. Toutes les prises de vues sont exploitables. Le poids? Moins de 90 g nu, 250 g avec une GoPro.

Une commercialisation est prévue début 2014. Restez à l'affût... Les commandes vont suivre rapidement et il vous faudra être réactif!

Le tarif devrait se situer à moins de 150 euros. Pré-réservations: chaumetdavid@gmail.com

ATTERISSAGE

L'autre grande force de la Birdwing est sa capacité à plonger ainsi que sa vitesse bras hauts. Pour fuir une aérologie tenace, flirter avec un alpage à mach 12 ou approcher le terrain de manière radicale, levez les mains! La voile accélère et se tend dans toute l'envergure. Attention quand même, la « restitution d'énergie » à l'approche du sol sera toute relative. Il faudra parfois prévoir un ou deux tours de frein avant l'arrondi pour éviter de perdre une dent dans un roulé-boulé improvisé. On ne le dira jamais assez, l'équilibre, le confort, entraînent souvent une baisse de l'état de vigilance du pilote. Réactivez-le à temps! Trop de rotules de pilotes arrogants balisent déjà les massifs alpins. Ne cédon pas à la viscosité mentale!

CONCLUSIONS

Chargée d'innovations, la Birdwing a pris une avance technique phénoménale. Elle sait tout faire! Enseignement, très haute performance, speed-riding... Son avenir en France paraît prometteur à l'heure où certains constructeurs avides mettent plus d'énergie dans le marketing et l'apparat que dans le développement de produits fiables. Quoique... Le marché n'étant jamais dupé très longtemps, les pilotes devraient bientôt se recentrer sur les designers passionnés et talentueux qui œuvrent en coulisse pour faire avancer dignement la pratique. Enfin, du moins, espérons-le.

Pour la Birdwing, le prix n'a pas encore été clairement défini. La première livraison est arrivée sans la facture mais il devrait se situer au-dessus de 10000 francs français. Le distributeur exclusif actuel? C'est le club-école de parapente « les Grands-Ducs » de Viuz-en-Sallaz. N'hésitez pas à vous déplacer pour un essai! Jean-Claude Bétemps vous accueillera avec son épouse Agnès et toute une équipe dévouée et passionnée. Je peux vous assurer qu'en ce mois de novembre 1988, l'ambiance reste chaleureuse, authentique. Les pointures de la discipline vous feront gagner un temps précieux dans votre parcours de pilote. ●