



# LA WINGJUMP

## Pour de nouvelles sensations

**Vous voulez découvrir un nouveau touché de neige? Progresser à ski? Perdre 30 ans d'un seul coup (l'avis de notre testeur après son premier run!)? Mixer les plaisirs du ski et le jeu avec l'air? Vous n'avez pas été pionnier du parapente? Pas de problème, vous pouvez encore être pionnier de la Wingjump.**

**B**asée à l'atterrissage d'Annecy-Plan-fait, Ripair est une société spécialisée dans les opérations de voilerie: contrôles-réparations des parapentes dont elle est leader dans le domaine et de plus en plus, développements et fabrication de matériels de vol et textiles, parfois sur mesures (parapente, delta, parachutes de secours, sellettes, accessoires de drones, etc). Menée par Simon Serpollet, cette équipe d'une dizaine de passionnés sur-compétents a élargi son champ d'action en s'attaquant à un nouveau défi: concevoir une gamme d'ailes d'appoint permettant de combiner plaisir du ski et nouvelles sensations.

Une nouvelle discipline vient donc de naître: la Wingjump! Les petites ailes assurent des sensations de sustentation, sans pour autant permettre le décollage, bien sûr! On insiste fort sur ce point... À ceux qui s'étonneront d'autant d'enthousiasme, on va répondre que

certes, l'idée est presque aussi vieille que le ski, mais que rien de probant n'en était sorti, ou n'avait dépassé le stade de l'élucubration: la Wingjump est bel et bien le premier produit technique, abouti. De la simple surface à l'aile hyperstructurée typée wingsuit, 3 modèles permettent d'aborder la discipline, quel que soit votre niveau initial de ski.

Autre point notable: les Wingjumps sont fabriquées en France, à Annecy, Simon a d'ailleurs une démarche très claire à ce sujet. Voir présentation plus complète dans le sujet « Made in France », dans PP+ 442.

Signalons enfin que la Wingjump est née sur idées de Marc Dejeu, que des brevets européens ont été déposés, que les modèles actuels ont été développés 2 ans avec Ripair, et que d'autres protos existent: entre plus ou moins de freinage, ou de portance, de multiples combinaisons sont encore imaginables.

# Sur le terrain (la neige!)

En éternel pionnier et pilier du développement du vol libre, Serge Tuaz, fidèle à sa réputation d'homme généreux et enthousiaste, a su répondre présent au lancement de cette discipline. Il s'est équipé d'un parc complet de Wingjumps. C'est dans son fief de Praz-sur-Arly que dès les premières neiges, nous nous sommes précipités pour tester les ailes en situation.

Pour bien cerner leur potentiel et leur capital ludique, il fallait un skieur émérite. Notre « pilote d'essai » était Jean-Michel Ara-Somohano, testeur régulier à Parapente +, descendu de sa sellette pour se mettre sur des skis.

Pas de souci, il est aussi fort dans un domaine que dans l'autre. Allez, clic-clac, on ferme les fixations, « stuntman Jean-Mi » raconte...

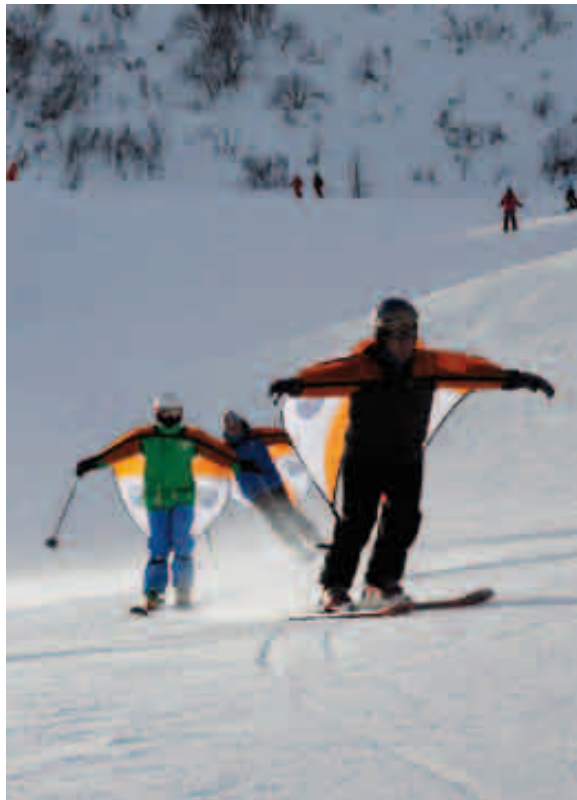


Le parc de Wingjumps à Praz sur Arly, essai pour Jean-Michel Ara-Somohano avec Simon Serpollet.



Également en action en page de gauche, l'Activ'Air offre de belles sensations.

## L'ACTIV



Avec ou sans bâtons, l'Activ se montrera ludique, rassurant et pédagogique.

**Descriptif :** Une aile simple surface, disponible en 5 tailles. Deux manchons, un clip poitrine et deux points de fixation aux jambes. Fabriquée comme les autres modèles en tissu parapente double enduction.

**Cible :** enfants, skieurs débutants à intermédiaires.

De conception basique mais très efficace. Mise en œuvre ultra simple et rapide. On enfile la combinaison comme chaque modèle de la gamme : manchon bras gauche, manchon bras droit, fermeture du collier par un

« clip », réglage du maintien de l'aile aux mains par des sangles. Accrochage aux jambes là aussi par deux sangles. On reprend ensuite ses bâtons pour une utilisation classique et hop, ready to carve !

Premiers contacts très intuitifs... L'Activ, d'une légèreté absolue et d'un encombrement nul, permet de skier complètement normalement. On peut réellement évoluer sans aucune gêne. La sensation de résistance à l'air est immédiate et proportionnelle à la surface exposée (bras ouverts ou fermés) et à la vitesse de déplacement. En avançant plus ou moins les bras, ça a son influence aussi. Et le potentiel est flagrant pour les enfants tant le jeu est simple !

L'Activ offre donc les avantages de garantir une vitesse de déplacement réduite pour les petits et une aide à la stabilité, tout en gardant l'usage intégral des bâtons. Cette aile d'accès n'offre pas de portance mais un appui, bien suffisant pour générer d'inédites sensations quel que soit le niveau.

Après chaque run, il convient d'enlever la combinaison pour reprendre une remontée mécanique. En 10 secondes chrono, vous l'aurez compactée dans n'importe quelle poche de votre veste ! (une pochette est aussi fournie pour le stockage et le transport).

Après chaque run, il convient d'enlever la combinaison pour reprendre une remontée mécanique. En 10 secondes chrono, vous l'aurez compactée dans n'importe quelle poche de votre veste ! (une pochette est aussi fournie pour le stockage et le transport).

## L'ACTIV'AIR

**Descriptif :** une aile double surface, en 2 tailles. Deux manchons, deux clips poitrine, fixation en haut et en bas des bâtons qui servent de poignées de pilotage de la machine sur les phases de portance.

**Cible :** skieurs débutants à confirmés.

D'une mise en œuvre toujours aussi simple, l'Activ'Air offre un profil porteur : vos bras deviennent le bord d'attaque d'une petite aile cloisonnée qui se gonfle instantanément dès les premières secondes. L'allègement se ressent sur l'ensemble des bras manchonnés et dans les mains, tenant les bâtons devenus les extrémités de l'aile. Les déclenchements et conduites de courbes à ski sont clairement facilités. La portance augmentant au fil de la vitesse, les tendances à l'accélération, à la recherche de sustentation et d'angles de carving inédits sont très prenants ! À tel point que le jeu peut devenir physique pour les bras/épaules au fil des runs (par contre, vos jambes seront moins fatiguées que d'habitude) ! En bref, des sensations 100 % inédites... Quel que soit le niveau de ski, le champ d'apprentissage est vaste (vitesses-angles-positions des avant-bras pour tendre le profil, et/ou jouer sur l'incidence de l'aile, etc).

De mon point de vue, l'Activ'Air est le modèle le plus polyvalent. À hautes vitesses, l'envie de décoller devient obsédante et on ne peut résister à tester des sauts. Méfiance, la portance reste toute relative et même si l'aile amène un soutien, elle ne permet clairement pas de « voler ». D'ailleurs, heureusement !

Entre deux sessions, ôter l'aile pour emprunter les remontées reste des plus simples, on l'enroule simplement autour des bâtons.

**Découverte de l'Activ'Air, face au Mont-Blanc ! Très belle journée pour tester...**





L'Activ'Carve, remarquez les petits winglets, aux extrémités, comme sur les ailes de compétition !

### L'ACTIV'CARVE

**Descriptif:** une véritable aile, disponible en 2 surfaces de 2,1 et 2,8 m<sup>2</sup>. Toujours deux manchons, 3 clips poitrine, fixation en haut et en bas des bâtons, comme pour l'Activ'Air. Enfiler la combinaison se fait en 20 secondes chrono.

**Cible:** skieurs confirmés à experts.

Même principe de conception que l'Activ'Air, le profil est en plus tenu par des joncs et la surface beaucoup plus importante. Résultat? Un potentiel décuplé autour d'appuis maximums à tous régimes et une vraie sustentation permettant des vitesses assez débridées. Avec cette aile, tout bon skieur découvre un panel d'angles de carve furibonds agrémentés d'appuis inédits. Bien entendu, la portance varie en fonction de la vitesse mais elle est plaisante à tous régimes, permettant de frotter la neige de la main inté-

rieure au virage. Cette portance demande néanmoins un bon niveau pour gérer trajectoires et temps d'arrêt, certains repères sont à revoir! Au terme d'une bonne dizaine de runs avec l'Activ'Carve, je dois avouer avoir été surpris par le potentiel ludique. En clair, on s'amuse comme des gamins fraîchement équipés d'une combinaison digne de Batman! Mention spéciale donc pour l'Activ'Carve qui est ma préférée pour l'engagement et la nouvelle glisse qu'elle procure.

### Conclusions

Avec la Wingjump, une nouvelle activité longtemps rêvée devient accessible. Une gamme complète est disponible, couvrant tous les âges, niveaux et terrains de jeux. D'un accès possible dès le niveau zéro à ski... Le Wingjump risque bien de s'imposer comme un nouvel atelier de la glisse dans les années à venir. Un gros potentiel ludique à découvrir et à partager en famille ou entre amis (fous rires assurés!), garantissant des sensations inédites. Aucune réserve à formuler quant à cette pratique qui ne comporte aucun vice ou risque particulier. Sauf l'addiction, bien entendu.

De gauche à droite, Simon Serpollet de Ripair, Serge Tuaz et Jean-Michel Arasomahano. On enroule simplement les Wingjumps autour des bâtons pour les remontées.



## Côté pro Questions à Serge Tuaz

### Serge, comment t'est venue l'idée d'intégrer la Wingjump dans ton activité?

D'abord, je l'ai vue passer dans PP+ ! Ensuite, je suis allé l'essayer dans un salon outdoor à Tignes, et j'ai tout de suite vu le potentiel en complément de mes activités biplace parapente et école de speed-riding.

### Pas de souci avec la station ou les remontées mécaniques ?

Nous sommes passés en commission sécurité à l'automne, avec le maire, les gendarmes, les représentants des pistes et de la station... On n'a rien vu de particulier, c'est du ski, il faut donc juste appliquer les mêmes règles de sécurité qu'à ski, et l'enlever pour les remontées. Mais je rends hommage à la station de Praz-sur-Arly qui a su accepter cette discipline nouvelle.

### Le complément, dans ton école de speed-riding ?

Déjà, pendant que les parents apprennent à rider, on peut donner une petite aile aux enfants, ils s'amuse beaucoup ! Je passerai aussi certainement par une session de Wingjump avant le speed-riding, ne serait-ce que pour évaluer les niveaux à ski.

### Autre chose que tu ferais remarquer ?

Comme je le dis souvent, ça crée du lien social ! C'est toujours super sympa avec les clients de la station, les moniteurs, les employés des remontées... Ça fait discuter !

(Ndlr: on peut en témoigner, Serge aurait eu ce jour-là des flyers pour son activité parapente ou speed-riding, c'était carton plein jusqu'à la fin de saison !).

Contact : Serge Tuaz, +33 (0)6 59 00 19 20, [serge.tuaz@gmail.com](mailto:serge.tuaz@gmail.com)

**Tarifs location à Praz-sur-Arly:** Activ (20 € la 1/2 journée), Activ'Air (25 €), Activ'Carve (30 €). Par 4 (famille, 80 €). Pour 6 (100 € la 1/2 journée). Réservations via l'Office de Tourisme : [www.prazsurarly.com/ot](http://www.prazsurarly.com/ot)

Le petit pictogramme avec la main indique où tenir les bâtons.



La Winjump, un bon complément dans les écoles de speed-riding ! (Notez que celui-ci est interdit sur les pistes mais qu'en soirée, nous avons l'accord des pisteurs).

## Autres avis, de la pédagogie

Dès que vous enflez la combinaison, vous vous prenez pour un papillon, pour Batman, Superman, l'agent 007, Jeff Corlis (fameux wingsuiter), ou « super-monchu », bref le super-héro de votre choix... C'est très sympa. Et même irrésistible ! Et quant au regard des autres, comme dit Serge Tuaz, vous génez un gros capital sympathie.

Mais tout le monde n'est pas encore expert du « gorving » (comme dit notre stuntman en langage de rider chablaisien, soit « carver comme un goret »... ah là là, vous en apprenez des choses dans Parapente+ !) et quand ça file trop vite sous les skis pour le mental ou la technique, on va se mettre en travers et on perd le bénéfice de la Wingjump. Nous avons donc prêté l'Activ et l'Activ'Air à Dan Ferrer, moniteur, skieur ultra expert (et photographe pro habituel pour de nombreuses marques, Dynastar, Scott...), ainsi qu'à Virginie, sa compagne.

Photo Jean-Michel Ara-Somohano



**Dan :** « Par rapport aux « ski-voile » qu'on utilisait il y a des années, ça faisait « bulle » et ça déséquilibrait parfois. Là c'est juste bien conçu, bien tendu. Quant aux gamins, super, ça va les aider à passer du chasse-neige au tout droit ».

**Virginie :** « Juste une petite réserve pour la couleur... Je verrais bien quelque chose de plus doux et voluptueux, qui te donne vraiment envie de voler ».

### L'ACTIV'AIR (le jour suivant)

**Virginie :** « On n'est pas tous nés avec des skis... Là, tu tends les bras comme si tu attends quelque chose en retour, ou qui va arriver, tu oublies la pente, tes skis... et tu trouves seule le bon geste. J'ai fait les virages de ma vie... Et puis c'est beau ! ».

**Dan (toujours pédagogue) :** « Ça gomme les vibrations donc du coup, tu fatigues un peu moins. Et c'est intéressant car quand on recherche la portance, ça met d'office en avant, et avec la bonne angulation pour carver. Souvent, les skieurs skient mal car ils n'acceptent pas que leur corps et leurs épaules par-

tent en avant dans la pente. Alors que là, avec la petite retenue aux épaules qui les rassure, ils penchent d'autant mieux en avant et leur corps est mieux placé, leur regard les emmène là où ils veulent aller. La Wingjump est un très bon correcteur de défauts !

Enfin, avec la portance qui permet d'envoyer un peu plus vite le mouvement, l'aile enlève une partie du travail vertical avec le planté-bâton et les petites impulsions dans les inversions de courbes. Une fois qu'on l'a acquise, la Wingjump permet aussi de minimiser la technique ! ».

**Dernières journées d'essais**  
(avant l'hiver prochain !)

- Praz-sur-Arly les 23-24-25 février : [www.prazsurarly.com/ot](http://www.prazsurarly.com/ot)
- Manigod le 3 mars : [www.manigod.com](http://www.manigod.com)

**Prix :** Activ, 115 à 165 euros TTC.  
Activ'Air, 450 euros TTC.  
Activ'Carve, 650 euros TTC.

**Plus d'informations :** [www.ripair.com/wingjump](http://www.ripair.com/wingjump)

Photo Dan Ferrer



### L'ACTIV (sur des pistes plutôt cool, aux Contamines)

**Virginie :** « T'as vu comme je skie... Mais j'ai bien compris de suite... faut faire l'oiseau ! Oui c'est ça, il faut jouer à l'oiseau ! J'ai même senti l'apesanteur ».

**Dan (pédagogue) :** « Bras collés, tu accélères, bras écartés, tu sens la portance. Tu peux aussi avancer les bras et t'appuyer dessus, tu freines encore plus : c'est surprenant mais on module très bien en amplitude. D'emblée, j'ai attaqué fort un mur de noire, ça va quand même vite, il faut un niveau à ski : là où l'aile s'exprime le mieux, c'est sur des pistes moyennes, style rouge, pour bien sentir la portance. Pour résumer, par cet appui, un skieur moyen acceptera d'aller vite en confiance. Et pour les skieurs débutants qui sont trop en arrière, ils doivent se mettre en avant pour résister à la portance, et ça les met automatiquement dans la bonne position. C'est un engin intéressant ».

**Virginie :** « Ça c'est vrai, je n'ai jamais été aussi vite, ni aussi bien skié. J'ai eu l'impression de vraiment progresser et quand j'ai enlevé l'aile, j'ai essayé de garder la position. Je me suis éclatée, éclatée, éclatée (répété 3 fois), c'était génial ! ».

## Les ailes, début des années 70



Dominique Lombard ou son frère, en vol avec des protos en bois. Avec elles, on doublait la longueur des jumps à ski et on se posait plus en douceur (mais pas à chaque fois). Les premiers modèles, mis au point par le père déjanté de Dominique, inventeur au quotidien encore en activité, étaient constitués de plaques de contreplaqué rectangulaires cerclées d'un tube métallique. L'ensemble était carrément craignos... Dominique avait réussi une fois un saut de 36 m, mais il était monté très haut et freiné par les ailes, il était retombé quasiment à la verticale, comme dans un Tex Avery. Une autre fois, les ailes avaient pris l'appui à contresens et l'avaient plaqué au sol.

A droite, le modèle « light » de petite surface, qu'on rigidifiait avec les bâtons de ski et qui a été commercialisé peu après. Popularisé dans des films par Jacques Demarchi (voir « Aéroski ») et Bernard Garcia, le gentil allumé chevelu qui descendait taquet les pentes en ligne droite, debout sur l'arrière de ses skis.

