

# L'excellence...



**La voltige delta permet au pilote de se dépasser et à la machine de tendre vers des limites mécaniques sans cesse repoussées.**

> Vous trouverez les adresses des importateurs à la fin de la revue.

> Toutes les abréviations figurent aussi en page 6.

## ABRÉVIATIONS

S	-----	Surface (m <sup>2</sup> )
L	-----	Labellisation
PP	-----	Poids pilote (kg)
E	-----	Envergure (m)
Anez	-----	Angle de nez
A	-----	Allongement
		Prix hors taxe, monnaie précisée

**Le delta peut satisfaire toutes les exigences d'un amateur de vol de loisir sans moteur. On trouve dans cette classe des machines lentes volant paisiblement à 25 km/h jusqu'aux ailes ou planeurs qui annoncent une VNE à 120 km/h et autorisent des circuits ambiteux de plusieurs centaines de kilomètres par jour.**

**D**e sa naissance au milieu des années 60 et durant des années avant le parapente, le vol libre n'a existé que par le delta. Le rigide était là dès les débuts avec des machines tubes et toile pliables comme le Fledge, par exemple, avec un pilotage utilisant déjà des surfaces mobiles ou encore des Mitchell, ailes volantes en deux parties principales à transporter. Mais c'est avec le delta souple que l'activité s'est développée : plus facile à monter, plus léger, plus simple, plus accessible, moins cher et, petit à petit, aussi performant.

Une extraordinaire évolution passant, en 1980, par l'invention de la double surface sur des ailes de plus en plus latées comme le fameux Comet puis par la suppression du mât avec l'apparition des transversales cantilever, ont permis d'évoluer de 8 à 14 ou 15 de finesse en 20 ans.

Mais le rêve du delta rigide de haute performance était toujours là dans la cour des pilotes. Une volonté établie de décoller à pied des ailes toujours plus performantes a conduit d'emblée à la naissance de l'extraordinaire Swift, une machine parfaitement comparable à un petit planeur d'antan avec ses 27 de finesse à 75 km/h et toujours sans réel challenger.

Le delta, partiellement repliable, à bord d'attaque autoporteur, suivait lui aussi ce type de tendance avec une finesse de 20 pour un Atos VR par exemple. Cette course au toujours plus qui a conduit à l'excellence avec, simultanément, quelques contraintes en hausse a pourtant dissuadé bon nombre de pilotes prenant de l'âge qui s'orientèrent alors vers l'ULM, voire même le parapente.

On décolle indifféremment à pied, en remorqué, au treuil selon les lieux de pratique, montagne ou plaine.

Aujourd'hui, le delta souple reste un extraordinaire compromis performance/simplicité dans une grande sécurité, les machines étant quasi-indestructibles. Le record de 700.4 km établi par Manfred Rühmer en 2001, 7 ans déjà, en dit long sur le potentiel de ces outils lorsqu'ils sont menés par des pilotes de talent. Les voltigeurs les poussent dans leurs derniers retranchements pour le plus grand bonheur de spectateurs éberlués. En 2008, le delta rigide type aile volante revient à une meilleure convivialité, pratiquement sans grande perte de performance avec, par exemple, l'Atos VQ de Félix Ruehle, bien plus simple et rapide à monter puis démonter que son grand frère de course. Depuis quelques années une autre tendance va dans le sens du planeur ultra-léger 3 axes tels l'Archæoptéryx ou le XXtherm. Comme toutes les machines à ailes non pliables, ils imposent un transport en container ou sur remorque.

Ce qui unit toutes ces machines est la passion sans bornes de leurs utilisateurs attachés à des sensations de vol hors du commun, notamment quand il est pratiqué couché ventre.

**Noël Bertrand**

# AEROS

DISCUS



The complete range  
of high quality  
hanggliders

COMBAT L



Made for  
everyone  
from Beginner  
to World Champion

TARGET

BHPA and DHV Certified

The results of  
years of practical work and engineering excellence

WWW.AEROS.COM.UA

WIDOLA

L'unique moteur de recherche pour les pilotes  
Die ultimative Suchmaschine für Piloten!  
The ultimate search engine for Pilots

All that flies... Find it here !

www.widola.com

## A-I-R

Né en 2007 l'Atos VQ, le « Q » pour « Quick », a de réelles qualités de rapidité au montage et a subi un sérieux allègement qui le met à 40 kg. Il est toujours transportable en 2 parties faciles à désassembler. Cette machine a également un réel potentiel de performance puisque dès ses premières sorties sérieuses, en 2008, elle a établi un record du monde en Namibie aux mains expertes de Carlos Pignet. Le VR, plus rapide et plus performant, reste la vraie machine de compétition de la gamme. La plupart des modèles d'Atos peuvent être dotés de trapèzes en alu moins chers que ceux, magnifiques, en carbone.

Modèle	S	L	PP	E	Anez	A	Prix
Atos VN	14,1	DHV	90/150	12,8	-	12,1	8 823 €
Atos VQ	-	-	-/-	13,35	-	-	11 331 €
Atos VR	14,7	DHV	90/150	13,74	-	13,3	11 584 €
Atos VS	11,8	DHV	83/122	11,4	-	11,8	9 773 €
Atos VX Bi	16	DHV	110/222	14	-	12,6	11 109 €



Atos VQ

## A-I-R

Borsigstr.17 • 71277 Rutesheim • ALLEMAGNE  
Tél : +49 (0)7152 351251 • Fax : +49 (0)7152 351252  
info@a-i-r.de • www.a-i-r.de

2008-2009