



WOODY VALLEY GTO-LIGHT

Déjà un best-seller

Acteur majeur de la conception sellette, les modèles de la marque italienne Woody Valley connaissent souvent un vrai succès international. C'est le cas de la GTO-Light, qui surfe sur le marché très demandé des sellettes de cross légères. Le look est particulièrement réussi ! Et on va voir que le ramage va de pair avec le beau plumage.

Une marque pionnière

Dans les années 1980, Simone Caldana et Elio Valenti, deux amis pilotes italiens, commencent le développement de harnais spécifiques pour le deltaplane. En 1985, ils créent la société Woody Valley et s'engagent peu à peu sur le marché naissant des sellettes. De 1987 à 1990, le jeune équipementier se construit une image de marque à l'international, notamment grâce à sa représentation sur les compétitions référentes de Bassano del Grappa.

Woody Valley se structure, acquiert de nouveaux locaux, développe son outil de production. Au fil du développement de la gamme, la marque devient un des plus gros producteurs mondiaux de sellettes de parapente. L'année 1999 marquera un cap industriel avec l'extension des capacités de production en Pologne. Vingt ans plus tard, Woody Valley est devenu un master du secteur.

Aujourd'hui, la firme italienne est toujours présente sur le marché historique du delta, elle dispose d'une gamme complète de sellettes de parapente, le modèle de compétition X-Rated 7 est notamment plébiscité par les pilotes de coupe du Monde. La distribution France est assurée par la société Dezair basée entre Ugine et Doussard, fondée par Patrick Béro et co-animée par Laura Sepet.

Descriptif, structure, réglages et équipements

Si la GTO-Light n'est pas la plus légère des sellettes avec carénage dorsal du segment « marche et vol-cross », elle apparaît très résistante par le choix des matériaux. Du speed-bag au profilage arrière, les grammages utilisés devraient en principe garantir une vraie robustesse structurelle et une bonne longévité (contrairement à certaines concurrentes très fragiles).

Conçue sans plateau d'assise, celle-ci est toutefois rigidifiée par deux lattes latérales qui permettent de maintenir la structure du châssis. La surface de contact reste donc homogène en vol, sans glissement ni déformation du plan d'assise vers l'arrière. La protection principale sous-cutale de 16 cm renforce également le confort. Les sensations de rigidité sont donc réelles, loin d'une sellette de type « hamac ».

L'appui dorsal est également excellent, avec une bonne mise en forme bien galbée par la seconde protection « Lightshield » (une plaque de mousse Polyuréthane haute densité). Aussi, malgré son poids réduit (3,05 kg en M) et le faible encombrement, la GTO-Light révèle une bonne cohésion générale. Avec une surface d'appui quasi complète des genoux aux épaules, elle offre une tenue structurelle et un niveau de confort assez proches des cocons de compétition, deux fois plus lourds.



Une belle sellette ! Ligne tendue, déco sobre mais sportive... Cela fait sûrement partie des ingrédients de son succès.

• Installation et réglages

Ceux-ci ne sont pas débrayables. Ils doivent donc être effectués sous portique, en gérant l'écartement ventral pour garantir la précision. Chaque ajustement se gère par un passage en aller-retour d'une sangle fine dans une petite boucle aluminium de blocage, ceci pour la profondeur du cocon, les tensions-inclinaisons des plans d'assise, réglages lombaires, inclinaison dorsale, etc. Point très intéressant : la sellette est livrée à un réglage « standardisé » défini par le constructeur. Les sangles sont donc pré-ajustées au montage et marquées par une ligne de repère rouge qui permettra de revenir au « factory setting », et ce n'est pas un détail car cela peut s'avérer fort utile en cas de besoin. Pour ma part, tous les paramètres correspondaient à mon gabarit, exceptée l'inclinaison dorsale (due à une position de vol spécifique, buste à 70° pour le travail photo et vidéo).

De plus, avec 4 tailles disponibles en S, M, L et XL, vous ne devriez pas passer des heures à chercher un réglage fantôme... Dernier point, un accélérateur souple 3 barreaux est fourni, avec passage de sa cordelette par une poulie simple au niveau du bassin.

Le système d'accroche cuissardes-ventrale se fait « en V », avec géométrie ABS et fermeture par deux petites boucles aluminium manuelles. Enfin, la fixation des deux volets du cocon est assurée par de petits crochets plastique : simple mais fonctionnel.

• Emplacement et installation du parachute de secours, drag-chute

Le container dorsal pour parachute, situé en arrière du mousse-bag de 16 cm, est largement dimensionné. Positionnement main droite. Le passage des sangles d'élévateurs (avec accroche aux épaules), se fait par une gaine zippée. Le système

À gauche, le système d'attache en V, avec 2 boucles. Et la poche ballast ou rangement sous l'assise.

Le cockpit, solidarisé du cocon. Non visibles, deux lattes latérales rigidifient le châssis.



LA WOODY VALLEY GTO-LIGHT, POINT PAR POINT

Pratiques ciblées : sellette cocon couché-dos. Carénage arrière gonflable intégré. Pratiques cross, marche et vol, accès à la compétition.

Homologation : LTF EAPR-GZ-0831/18 (jusqu'à 120 kg).

Tailles disponibles : 4 tailles, S : pilote < 170 cm, M : pilote < 185 cm, L : pilote < 195 cm, XL : pilote < 210 cm. Voir tableau des combinaisons tailles/poids sur le site de la marque.

Confort : haut niveau de confort général, bonne répartition des appuis assise/dos.

Protections : mousse de protection sous assise de 16 cm + mousse de protection dorsale PU « Lightshield » de 145 grammes à haut pouvoir absorbant + profilage arrière faisant office d'airbag.

Cockpit : incorporé au cocon avec poche frontale de 1 litre. Plateau supérieur amovible, de dimension suffisante pour deux instruments standards.

Poche ballast ou de rangement : sous assise, capacités (S : 3.8 litres, M : 4.5 litres, L : 5.3 litres, XL : 5.7 litres). Fermeture par zip.

Emplacement du secours : container parachute de secours dorsal situé en arrière et au-dessus de la protection principale, poignée d'extraction à droite. Passage des élévateurs par gaine zippée. Fermeture du container par des joncs. Poignée bien placée et solidarisée par un scratch pour éviter son arrachement involontaire.

Emplacement drag-chute : une poche accessoires est située devant le cockpit. Intégrée à la jupe du cocon, elle est conçue pour accueillir un anti-G.

Comportement en vol, maniabilité, amortissement : très bonne maniabilité en l'air. La GTO-Light est correctement communicante, elle permet d'optimiser avec précision le vol thermique et la navigation. La ventrale avec ABS permet de stabiliser classiquement pour les hauts régimes ou en vol turbulent.

Maniabilité au sol : avec son poids de 3,05 kg en taille M et un encombrement raisonnable, la GTO-Light est très bien adaptée à la pratique « all mountain ». La préhension-installation dans le speed-bag peut demander un peu d'attention après le décollage, usuelle dans ce segment des cocons light « marche et vol ».

Poids : très modéré. Taille S : 2.915 kg, taille M : 3.05 kg, taille L : 3.28 kg, taille XL : 3.37 kg.

Nombre et volume des poches : grande poche dorsale avec logement Liquipack + compartiment bâtons télescopiques. Poche frontale de 1 litre dans le cockpit, accessible en vol avec zip frontal. Deux poches latérales de rangement sur le cocon. Une grande poche de rangement ou ballast sous assise. Petite poche accessoires ou drag-chute devant le cockpit, intégrée au speed-bag.

Structure et types de matériaux : châssis assez rigide, pas de planchette mais deux lattes latérales en fibre qui structurent bien le châssis et empêchent toute déformation de l'assise en vol. Cocon Néoprène, plateau speed-bag en carbone. Habillage externe et carénage en tissus résistants garantissant une bonne solidité-longévité. Deux pièces Mylar (amovibles) pour les entrées d'air du carénage.

Équipements : mousquetons automatiques aluminium de couleurs différenciées. Accélérateur souple 3 barreaux.

Types de boucles : 2 boucles aluminium manuelles.

Speed-bag : solidarisé par zip, mais longueurs spécifiques pour chaque taille de sellette (S-M-L-XL). Pas de customisation possible.

Accessoires possibles : sacs de portage, contenances de 95 à 120 litres. Sac Concertina light. Drag-chute anti-G. Ballast (avec poignée de transport, tube et valve).

Encombrement, volume, portage : encombrement vraiment restreint pour une sellette disposant d'un tel carénage en vol. Au pliage, le volume est minimal et le rangement ultra simple, pratique.

Look, couleurs, esthétique : carénage noir. Speed-bag bleu et noir. Beau design général et surtout, en vol, excellente pression du carénage avec tenue constante de celui-ci.

Prix public TTC : 1 349 euros.

Distribution France :

Dezair Sarl, 20 route d'Ombre, Marlens
74 210 Val de Chaise
+33 (0)4 50 32 85 85, info@dezair.com
www.dezair.com, www.woodyvalley.com





de fermeture du container par deux longs joncs est simple au montage, et verrouille bien le mécanisme. La poignée circulaire en arc de cercle est sécurisée au cocon par un petit scratch, pour éviter tout arrachement intempestif.

Si cette poignée paraît fine visuellement, grâce à sa semi-rigidité, on la trouve et on la saisit très bien. Profitons en d'ailleurs pour rappeler que l'exercice dit de la « poignée témoin » (entraînement EN VOL à la saisie de la poignée d'extraction) devrait être régulier : chaque seconde gagnée pouvant se révéler précieuse en situation d'incident.

La GTO-Light se destine naturellement aux ailes performantes... Une petite poche accessoires sur le volet supérieur du speed-bag peut également accueillir un drag-chute.

• Cockpit porte-instruments

Intégré au speed-bag, le cockpit est doté d'une poche frontale zippée, bien accessible. La contenance d'un litre est largement suffisante pour insérer l'essentiel : batteries, nourriture, téléphone, etc. Le plateau supérieur amovible scratché peut paraître étroit mais il permet d'installer plusieurs écrans. En vol, leur poids aura tendance à trop incliner le cockpit. Pour garder un bon visuel sur les instruments, il suffira de faire reposer le plateau d'un geste sur la barrette de poitrine. Remarque : pendant la course d'envol, la bonne fermeture des volets du speed-bag est nécessaire pour éviter que les instruments ne s'entrechoquent. Normal.

• Rangement dans le sac et poches

Sans aucune armature rigide, excepté le plateau carbone du speed-bag et les deux petites lattes en assise, la GTO-Light peut se tasser à l'extrême. Pas de casse structurelle à redouter, la compacité pliée

Petite pochette sur le cocon, pour téléphone ou drag-chute.



Les plus

Le confort d'utilisation en vol est le facteur déterminant • Si au sol la sellette est très peu encombrante et se compacte bien, elle dévoile en l'air une bonne cohésion dans les appuis, grâce à son ergonomie et une conception de type semi-rigide • La qualité des matériaux et les grammages utilisés devraient assurer un bon cycle de vie • Le carénage est particulièrement réussi, stabilisant certainement le lacet à hautes vitesses et le pilotage accéléré • Sellette communicante sans être trop instable en roulis • Barrette de poitrine à l'horizontale qui permet un ajustement facile dans la tabasse • Bon équilibre et reprise des appuis du plan d'assise au speed-bag, ce qui permet de ne pas voler « jambes tendues » verrouillées en hyper extension (mais semi fléchies) • Excellents volumes de rangement • Design et coloris attractifs, finitions.

Les moins

Réglages fixes, non débrayables en l'air (mais cela peut aussi être un atout, le pilote n'ayant pas besoin de réajuster sans cesse sa position comme sur certains équipements « chewing gum »...). Une poulie d'accélérateur plus grosse permettrait moins d'efforts et plus de fluidité dans le pilotage aux hautes vitesses (mais on peut la remplacer). Au final, pas de défaut qui serait un frein majeur, ayant été détecté à l'utilisation sur plus de 15 h de vol.



sera appréciée des pilotes de cross et de hike & fly. Pour le vol, la poche dorsale offre un très gros volume, idéal pour les amateurs de bivouac. Elle comprend aussi un logement Liquipack et un compartiment pour bâtons télescopiques. Les autres poches en latéral sont de dimensions classiques, la grande poche-ballast et le cockpit complètent les possibilités de rangement.

On board (au décollage et en vol)

En phase de décollage, le faible poids permet de bien se mouvoir en terrains scabreux. Dépourvu d'armature rigide, le carénage dorsal gonflable est finalement peu encombrant et ne gêne en rien la mobilité.

À l'envol, la saisie du plateau speed-bag et le glissement en position horizontale peuvent nécessiter un peu d'agilité pour éviter un lâcher de commande. Cela dit, même hors du cocon en position verticale, le pilotage ne pose aucune difficulté.

Dès la bascule dans le cocon, le carénage se met instantanément en pression.

Sensations : la GTO-Light se dévoile bien englobante et très confortable. La bonne homogénéité dans les appuis et le bien-être sont là, sans point de contact inconfortable. L'équilibre global est excellent : on ne fait « qu'un avec la sellette », sans percevoir de dissociation majeure entre l'assise et le soutien dorsal. Le niveau de confort est élevé pour un produit de 3 kilos.

• Pilotage thermique, prospection

Ventrale relâchée, la GTO-Light se révèle bien communicante, sans trop d'instabilité roulis. En navigation, accompagner l'aile naturellement est donc autant facile qu'agréable. La bonne ergonomie per-

met de faire corps avec toute la surface offrant de l'appui, et aussi de rester bien stable en lacet sans dissocier jambes-bassin-tronc.

En turbulences sous une aile de grand allongement, resserrer la ventrale calme classiquement le jeu. La barrette de poitrine est d'ailleurs bien conçue, accessible, donc facilement modulable suivant les régimes de vol et les conditions.

Je reviens sur la notion de confort, fondamentale...

Se sentir bien, pouvoir intégrer les informations de la sellette et les exploiter définissent l'agrément de pilotage. Ici, l'équilibre général génère un pilotage réactif, précis, aisé, sans contorsions polluantes. En clair, dans la GTO-Light, les sensations sont simplement agréables, équilibrées, permettant de bien jouer en thermique sur de longs vols cross, autant que dans une grappe de coupe du Monde.

• Pilotage accéléré

L'accélérateur souple à 3 barreaux offre un grand débattement, autorisant l'utilisation des vitesses max. Bien sûr, l'effort à produire dépendra de votre aile... Au besoin, remplacer la poulie de renvoi de l'accélérateur (au niveau du bassin) par une grosse poulie à billes-winch est une solution efficace sur tous les équipements.

En vol accéléré, le carénage arrière très propre et tendu diminue le CX, augmente les performances, et réduit très certainement le lacet. Resserrer la ventrale stabilise bien le roulis et permet d'exploiter les hauts régimes, confortablement.

Conclusions

La GTO-Light a été lancée en cours de saison 2018. Ses qualités de poids, bien-être, solidité, ont déjà séduit de nombreux pilotes. Le confort optimal et le caractère communicant procurent un bel agrément de pilotage, permettant d'affronter les longs vols sereinement.

Cette sellette est un équipement particulièrement séduisant pour les pilotes crosseurs qui ne souhaitent pas s'orienter vers l'ultra-light dont le niveau d'inconfort n'a parfois d'égal que le prix prohibitif. ▮

Pour qui et pourquoi ?

Sellette cocon light carénée, destinée aux pilotes de cross-marche et vol ambitieux, recherchant de bons rapports poids-robustesse, confort-agrément de pilotage.

Ride 3 - Fun. Multiplied.*

Biplace

*deux fois plus de fun



ad-gliders.com/fr | #weloveparagliding
contact direct: nicolas@ad-gliders.com

HOME, « L'EXTRA-STRUCTURE DÉDIÉE AU PARAPENTE »

Sébastien Blesses, moniteur diplômé d'État BPJEPS depuis 2017, vient de créer une structure unique et originale entièrement dédiée au parapente. Basée à Doussard près d'Annecy, « Home » est l'endroit idéal pour les pilotes, les clubs, les groupes, les moniteurs ou les écoles qui souhaitent organiser des séjours et des stages dans l'un des plus beaux sites de parapente.

« C'est l'envie de partager ces lieux, de permettre à chacun de pouvoir profiter pleinement de ces sites magiques qui nous entourent, de donner les moyens d'organiser des stages sortant de l'ordinaire, qui est le moteur de cette mise en oeuvre.

Puissiez-vous vivre ici des expériences inoubliables... C'est en tout cas notre objectif ! ».

« Home » signifie « maison », mais c'est aussi « Aum » ou « Om », le son originel à partir duquel se serait construit l'Univers selon le bouddhisme et l'hindouisme... Cela reflète bien la philosophie et l'état d'esprit zen de ce lieu et de son gérant.

Plusieurs outils sont mis à disposition à des tarifs très raisonnables

- 4 gîtes allant de 2 à 8 places. Ils peuvent être partagés ou « privatisés » pour un usage exclusif. Au total, une capacité de couchage de 18 à 24 personnes.
- Des moniteurs diplômés d'État.
- Une navette de 9 places.
- La carte d'accès au décollage de La Forclaz-Montmin.
- Une salle de cours cosy et accueillante.

Une fois chez vous, vous avez la liberté d'organiser votre séjour comme bon vous semble.

Que vous soyez en groupe ou en famille, les accompagnants sont évidemment les bienvenus. Comme le dit Sébastien Blesses : « Ici, tout le



Le lac d'Annecy, un joli cadre pour Home.

monde y trouve son compte, ce n'est pas que le paradis des parapentistes ! ». La région offre une multitude d'activités et des biplaces sont bien sûr proposés aux non volants.

Les moniteurs indépendants et les écoles qui veulent faire découvrir cet endroit à leurs élèves auront à disposition toute la logistique nécessaire pour encadrer leurs stages.

Cette structure est donc dédiée au parapente certes, mais toute autre activité est envisageable comme des stages de yoga, de paddle, des randonnées...

« Home » est ouvert au monde entier et toute l'année sans interruption.

Alors n'hésitez pas à contacter Sébastien Blesses pour vous informer et réserver votre séjour.

Via le formulaire de contact sur le site :
<https://www.homeforflyers.com>
Ou par téléphone + 33 (0)6 19 80 18 99.

HOME