

ITV DOLPO 2

LA MARQUE SAVOYARDE TRACE LA ROUTE AVEC DES AILES ATYPIQUES, QUI FONT PARLER D'ELLES. RÉPUTÉE EN PARAMOTEUR ET SPEEDRIDE, ITV TRAVAILLE ÉGALEMENT SA GAMME PARAPENTE. VOICI LA **DOLPO 2**, AILE DE DÉBUT HOMOLOGUÉE EN A.

SURPRISE en ouvrant le sac rouge flashy : la **Dolpo** est joliment pliée... dans un saucisse-bag dont le velcro maintient l'ensemble compact. Allongement de 5,2. Ouvertures réparties sur 48 cellules, dont 4 fermées par bout d'aile, et maintenues en forme par un court jonc contraint, interchangeable. Aucun renfort mylar. Chaque caisson accueille 2 alvéoles et des cloisons diagonales ourlées en bord d'attaque étayent la structure, assistée d'une bande de bridage dans l'envergure, à hauteur des C. Les 4 élévateurs accueillent le robuste suspentage, intégralement gainé et très fluide à démêler, réparti en 3 lignes et demi (partie haute D repiquée sur les C) sur 3 étages. Le tissu Sky-silk a un aspect très soyeux.

La prise en main est simple, avec des élévateurs larges (mais pas rustiques) et une poignée de frein matelassée intégrant un long bouton magnétique sous tissu qui se plaque bien sur l'élévateur. Nickel ! Les A et A'kit oreille) sont au gonflage joints par un velcro.

J'ai le sentiment d'essayer une aile école, tant la première impression révèle simplicité, compacité, et solidité de l'aile et de son assemblage. Pourtant, avec ses 5,2 d'allongement, elle est plus proche d'une aile inter-

médiaire style Nova Ion 2 ou Gin Atlas (essai dans ce même numéro), toutes deux EN B low, alors que la **Dolpo** est EN A...

GONFLAGE

Que du facile ! L'aile monte docilement, sans aucune tendance

obtenu du bout des doigts ou avec un tour de frein : ce sera difficile de percer la plage de vitesse sans le faire exprès ! La voile est compacte, bout d'aile large, corde centrale importante, préfigurant de la stabilité en tangage. Quelques pas, avec

brasse, tant la **Dolpo 2** amortit les mouvements de tangage rapidement. Je file d'un bout à l'autre de la crête, accéléré à fond, sereinement, dans les grosses pompes de printemps, doublant par en dessous, et franchement vite, les pilotes qui tiennent plus leurs ailes !

Retour au décollage, pour une repose express. Je passe volontairement derrière la crête, hors rouleau, et joue maintenant avec la phase parachutale pour dégrader ma finesse. La **Dolpo 2** à ce jeu, excelle, et il faudra vraiment la torturer du bout des doigts pour enfin l'amener à décrocher, juste avant le contact au sol. Ça va aider beaucoup de pilotes pour redescendre la voiture, ce jouet ! Notez que le pumping (grands coups de frein successifs à la limite du décrochage, suivis d'une remontée des mains franche), technique largement promue par Patrick Berod, marche également très

Une aile "turbule-proof", facile dans tout le domaine de vol.



à dépasser, plutôt même une tendance à ralentir, sans point dur. Sans vent, il faudra bien l'accompagner pendant l'élévation. Avec une brise bien soutenue, vous pourrez bourriner, ça ne craint rien. L'aile se stabilise nettement au-dessus de la tête, et quelques minutes à jouer en statique sur le décollage révèlent un débattement de plus de 80 cm avant décrochage,

un soupçon de frein et le décollage, toujours aussi magique, s'opère.

Mains hautes, l'aile file à 39 km/h. Un vrai 39 km/h stable sur une aile EN A, c'est du bonheur ! Bon ressenti immédiat dans la stabilité offerte sur tous les axes. Accélérateur à fond (c'est un peu physique), on est à 49 km/h, utilisables même dans le gros temps, quand ça

bien et permet une descente en marches d'escalier, si besoin ! Je repars en vol, et vais flirter avec les cimes des pins, en slalomant avec précision, avec une réserve de vitesse. La **Dolpo 2**, malgré son énorme débattement, est maniable, mais assez basses. Elle réagit linéairement, une fois la garde passée et accepte très rapidement de plonger dans une spirale

JE M'ADRESSE À

PILOTE DÉBUTANT

PILOTE RÉGULIER

EN A

EN B

EN C

EN D

HORS EN



PILOTE TRANQUILLE

PILOTE COMPÉTITION

ITV DOLPO 2



DIRIGEANT : NIENU DYDUCH

CONCEPTEUR : ANUPA ISURUGITH.

ASSEMBLAGE : SRI LANKA. MISE EN CIRCULATION : FIN 2012.

GAMME : BOXER, DOLPO 2, JEDI, ANNAPURNA, AWAK, BI AWAK ET MANITDDBO, BIPBIP

Taille	XS	S	M	L
Surface à plat (m ²)	22	24	26	28
Allongement à plat	5,2	5,2	5,2	5,2
Nombre de cellules	48	48	48	48
Envergure à plat (m ²)	10,7	11,2	11,6	12,1
Corde maxi (m)	2,5	2,6	2,7	2,8
Cône aux B (m)	nc	nc	nc	nc
Poids aile (kg) sans sac	nc	nc	5,9	nc
Poids total volant (kg)	55-75	70-90	85-105	100-128
Homologation	A	A	A	A
Prix TTC (en €)	2850	2850	2850	2850

MATÉRIAUX

- Tissu : **extrados** : Skysilk 35 g/m². **Intrados** : Skysilk 20 D.
- Suspentage : Aramide 1,3 et 1,8 mm gainé.
- Coloris : orange et mauve, rose, vert et orange, vert et mauve.

ARCHITECTURE VOILE

- Type de cellules : 4 formées en bout d'aile, caissons à 2 alvéoles.
- Renforts bord d'attaque : joncs souples, courts, sans renforts mylar.
- Bandes transversales : sur les C.
- Ouverture de vidage : oui sur stabilo.

SUSPENTAGE - ÉLÉVATEURS

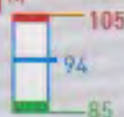
- Répartition : A2 A'1 B3+1 C3. • Etages : 3, gainés. Rangée de D en partie haute. • Branches élévateurs : 4 avec le kit oreille.
- Kit oreilles : oui / élévateur baby A. • Liaison suspentes : par maillon rapide fin. • Accélérateur : 12 cm sur 2 poulies austrialpin.
- Poignée freins : émerillon, pression magnétique longue, poignée confort.

LIVRÉ AVEC

- Sac : sac interne saucisse, sac de portage. • Divers : manuel, accélérateur.

MESURES SOUS LA M⁽¹⁾

Fourchette aile essayée : 85/105 kg
Ptv essayeur : 94 kg



- Charge aile durant l'essai : 94 kg/26 m² soit 3,65 kg/m².
- Vitesse maxi mains hautes : 39 km/h.
- Vitesse maxi accéléré : 49 km/h.
- Taux de chute mini : -1,16 m/s à 35,5 km/h effort de 3 kg.
- Finesse maxi : 8,6 à 36,9 km/h sur trajectoire, effort < 1 kg.
- Décrochage : 24 km/h, effort de 8 kg.

Les mesures ont été faites avec un harnais assis, recommandé pour ce type de matériel.

HOMOLOGATION : EN A

- Tout en A.

Rapport complet sur itv-parapente.fr

APPRÉCIATIONS

	♥♥♥♥ Bon	♥♥♥♥ Excellent	♥♥♥♥ Parfait
FINITION	♥♥♥♥	AMORTISSEMENT EN ROULIS	♥♥♥♥
MANUEL DE VOL	♥♥	RÉSISTANCE À LA TURBULENCE	♥♥♥♥
DÉMÊLAGE	♥♥♥♥	CAPACITÉ DE RÉOUVERTURE	♥♥♥♥
GONFLAGE SANS VENT	♥♥♥♥	SOLIDITÉ À VITESSE MAXI	♥♥♥♥
PRÉCISION COMMANDES	♥♥♥♥	CAPACITÉ AU VOL LENT	♥♥♥♥
LÉGÈRETÉ DES COMMANDES	♥♥♥	PERFORMANCES	♥♥♥♥
MANIABILITÉ	♥♥♥♥		
AMORTISSEMENT EN TANGAGE	♥♥♥♥		

une aile EN A passe partout. Par contre, ne vous attendez pas à une finesse excellente accéléré : la dégradation est nette, marquée, dès la mi-course.

Cette voile, vous pourrez tout lui faire. Les oreilles, à réouverture rapide et cinglante (élévateur d'oreille), les 360° sur la tranche, la belle asymétrie pour descendre... tout est facile, serein. Dans le ciel, on vous remarquera grâce au logo entrecroisé Itv que je trouve bien sympa. On vous reconnaîtra surtout à votre vitesse de vol, car avec la Dolpo2, vous pouvez avoir le pied lourd. Enfin, la Dolpo offre une ressource facile. Posé, zéro pas.

CONCLUSION

Quelques heures sous cette Dolpo 2 m'ont donc laissé une impression d'une aile turbuloproof, facile dans tout le domaine de vol, très tolérante, très résistante à la fermeture. Des caractéristiques qui la rendent accessible aux débutants, mais aussi aux pilotes qui visent la classe EN B "low", en concurrence avec la Nova Ion 2, voire la Gin Atlas ! L'aile, par son assemblage, les matériaux utilisés, sera un excellent choix si vos terrains sont rudes, caillouteux. Son suspentage gros et fluide facilite la mise en œuvre et ne nécessitera que peu de soin. Un bon choix donc aussi pour les brutes, les pas soigneux...

Pour ma part, sous la Dolpo 2, j'ai rigolé, fait le papillon, à butiner d'arbres en arbres. Le jouet est très sympa. Et Itv reste dans la mémoire des vieux pilotes comme une marque phare des années "parapente boom". Au fait en paramoteur, elle donne quoi ? [réponse directe chez Itv]...



engagée, voire très engagée, à votre convenance, à la sortie autonome dès le retour symétrique des commandes. L'abattée de sortie est modérée et facile à contrôler (vous pouvez même laisser faire, ça s'amortit seul).

Je monte, je descends dans tous les sens, grâce aux généreuses conditions de printemps, la Dolpo 2 encaisse comme une aile école mes fantaisies, avec un bout d'aile toujours très solide. En thermique, je suis surpris par le rendement. Certes, la position nécessaire pour avoir le bon taux de chute est carrément mains entre hanches et maillons de sellette, mais je reconnais à la Dolpo 2 une bonne maniabilité et une réelle agilité à tronçonner sans broncher les bulles et turbulences, tout en acceptant d'être violente, brusquée, sans l'ombre d'une amorce de départ du bout d'aile. De fait, la voile incite à la fréquentation d'aérogloges musclées, compte tenu de son excellente tolérance. C'est d'autant plus vrai que vous pourrez allégrement coupler l'usage de l'accélérateur et des commandes en thermique : l'aile devient alors plus mordante, sans jamais frôler la correctionnelle.

FINESSE ?

Profil simple et très stable, latté, suspentage élagué mais de grosse dimension, résultat des courses : un plané mains hautes à 8,6. Plutôt excellent pour



- Très solide.
- Très progressive aux basses vitesses.
- Très rapide pour une A.



- Un peu physique.