

# ITV DOLPO

## la valeur sûre

Du nom d'une région Népalaise située vers le Daulaghiri, un territoire montagneux magnifique aux paysages à couper le souffle, l'esthétique Dolpo ITV nous a surtout ravis par toutes ses qualités.

### CONSTRUCTION

La Dolpo est l'œuvre du sympathique concepteur Frantisek Pavlousek. Sa construction est assez classique excepté pour le tissu. ITV utilise désormais du skysilk coréen en 35g/m<sup>2</sup>. Ce matériau donne une machine légère, 4.40 kg dans la taille M essayée. Heniu Dyduch précise : « Les avantages du Skysilk sont nombreux. C'est du 35 g/m<sup>2</sup>, donc pas de l'ultra-léger qui tend à vieillir plus vite mais pas du lourd non plus comme le Skytex E 97A qui fait 44g/m<sup>2</sup>. La voile est donc allégée, le tissu assez souple rend la Dolpo plus amortie en vol et plus légère à porter. Il y a quelques jours, nous avons fait un test de porosité sur une voile de Mickaël, une Awak qui utilise le même tissu. Je lui avais demandé qu'il la brutalise, qu'il la traîne sur la neige l'hiver, qu'il la laisse au soleil avant et après avoir volé. Neuf mois après, la voile garde son profil intact, la porosité est excellente, deux fois supérieure à celle d'un tissu concu-



rent ! Seules les suspentes ont souffert. Cela fait un an que nous proposons ce tissu sur certaines de nos voiles. Aucun retour négatif, que des bonnes impressions. Nous avons là un super bon produit !» Côté esthétique, les nouvelles ailes ITV « déchirent » bien : couleurs mode, design sobre et efficace. La Dolpo est dans la lignée de l'Awak et Lapoon : superbe travail de Michaël Regnier !

### UN GONFLAGE EXEMPLAIRE

Le suspentage fin ne demande pas gestion particulière. La meilleure position est trims fermés pour le gonflage. Comme de nombreuses ailes légères, la Dolpo écope et monte toute seule. Aucune tendance au dépassement et pas de point dur ! En paramoteur ces comportements sont exemplaires pour s'envoler sans prise de tête. En cas de montée dissymétrique, l'aile se rattrape très facilement par recentrage durant la course d'envol. Je peux affirmer que de nombreuses écoles devraient « craquer » sur cette machine parfaite pour enseigner. La Dolpo se positionne un cran au-dessus de la Tepee. Cette dernière peut se faire des cheveux blancs. A moins qu'ITV ne la retire carrément du catalogue.

En série, un sac pour ranger les trims.

Esthétique sans appel pour cette nouvelle Dolpo. En plus d'être belle, elle vole bien !



Le bord d'attaque est constitué de cloisons diagonales et de quelques cellules fermées de biais.

- + Décollage évident
- + Sécurité passive
- + Trims paramoteur
- + Look
- Sac très petit
- Commandes de frein trop souples

## Technique construction

Marque	ITV
Aile	Dolpo
Fabrication	France + Skysport
<b>Voile</b>	
Type de Cellules	Doubles
Etats diagonaux en « V »	Oui
Renforts Mylar aux nez de cloison	Oui
Renforts transversaux ligne « D »	Non
Renforts aux sanglettes	Demi-lune
Tissu	Skysilk 35g/m <sup>2</sup>
Ouverture de nettoyage	Oui
État surface	Classique
<b>Suspentage</b>	
Matériau	Hautes : Aramide 1,3 mm 130 daN, basses : Aramide 1,8 mm 192 daN
Répartition	en 4 lignes à l'intrados et en 2A 1 A', 4B, 3C et 2D
Ramification	Patte d'oie double
<b>Élévateurs</b>	
Branches	4 avec A dédoublés
Repères colorés	Oui
« A » dédié oreilles	Oui
Renfort au mousqueton selle	Non
Blocage des suspentes sur maillons	Elastiques
Accélérateur	Non trims débattement 10 cm
<b>Poignées de commande</b>	
Fixation	Pressions aimantées
Tenue	Moyenne
Appui	Souple et émerillon pour éviter le toronnage
<b>Ancrage freins</b>	
Tenseurs à anneaux	Non
Position	Extrémités du bord de
<b>Spécificités, innovations</b>	
Remarque particulière	Trims version paramoteur, élévateur deux hauteur d'accrochage.
Appréciation globale	XXXX
<b>Sac et accessoires</b>	
Forme	Petit volume
Volume	Moyen
Dessus de sac	Non
Poches	Non
Portage	Correct
Sac interne	Oui
Sac à élévateurs	Oui
Accélérateur	Option
Particularités	Néant
Appréciation globale sac	XXXX
Rappel : xxxx le top, xxx très bon, xx peut mieux faire, x bof	

Tout petit riquiqui le sac pour transporter la Dolpo. Sans forcer, l'aile s'y range très facilement.

## EN VOL

La Dolpo distille un super sentiment de facilité et de sécurité. La vitesse est intéressante avec un excellent 39 km/h bras haut, trims fermés. Dans cette configuration, le régime moteur est très faible. L'aile vole sur un filet de gaz. Les poignées de frein sont un peu trop souples à mon goût, sans raidisseur interne. Pas facile de les rattraper avec la poignée d'accélérateur en main. ITV propose évidemment une alternative qui va bien! Du bout des doigts, les trims se manient en revanche avec aisance. Leur course permet de gagner 6 km/h en les relâchant totalement. Pas mal pour une aile de cette catégorie!

Dans la turbulence, les comportements sont sains. L'aile encaisse les aléas de l'aérogologie sans sourcilier d'un bout d'aile. Pas la peine d'être pendu sur les freins pour contrer, la Dolpo s'amortit seule.

## EN VIRAGE

Il faut une réelle volonté pour entrer en 360° engagés. Un tour complet est nécessaire pour commencer à plonger. Stable spirale, la Dolpo demande à en sortir au moindre relâchement de la commande.

La sortie est moyennement aérienne demandant une présence aux commandes, tout à fait gérable par un pilote en début de carrière normalement formé.

Douceur, précision et réponse franche caractérisent les comportements de la Dolpo. L'aile est peu sensible au couple moteur.

En Vz, les résultats obtenus en paramoteur sont toujours faussés par la cage et l'hélice qui augmentent la traînée. Mais les chiffres permettent de confirmer le sentiment de bonnes performances de la machine : 6,2 de finesse. En libre, l'aile est

donnée pour 8,2.

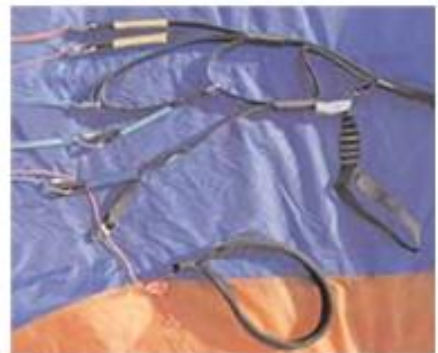
Pour l'atterrissage, la machine conserve suffisamment d'énergie à dissiper pour poser facilement. Laisser voler bras hauts en courte finale pour ne pas perdre cet avantage. La vitesse, c'est la sécurité!

## CONCLUSION

J'entends d'ici ceux qui diront que cet essai encense encore l'aile testée. Oui et il y a de quoi ! Les produits actuels sont majoritairement très aboutis, fiables et performants. Ce qui les différencie les uns des autres, ce sont des détails, de la subtilité, du feeling. In fine après des centaines de tests, il apparaît qu'aucune aile ne ressemble à une autre. Dans le cas de cette Dolpo, c'est typiquement la machine à recommander aux débutants ou aux pilotes voulant voler simplement, pour le bonheur. En paramoteur, son décollage est d'une évidence totale. La vitesse lui permet de sortir du tour de piste. Naturellement, elle fonctionne parfaitement en vol libre aussi. Deux ailes en une, merci ITV!



Élévateurs version paramoteur. Deux hauteurs d'accrochage sont disponibles pour contrer le couple moteur. Les trims se manient facilement pas la large boucle de réglage.



## [ Fiche technique ]

ITV/Dolpo			
Taille	L	M	S
Alvéoles	46	46	46
Surface à plat (m <sup>2</sup> )	29,20	26,20	23,4
Envergure (m)	12,5	11,8	11,2
Allongement	5,3	5,3	5,3
Corde (m)	2,30	2,17	2,04
Poids Total Volant mini (kg)	100	80	65
Poids Total Volant Maxi (kg)	130	105	85
Poids Total Volant étendu (kg)	173	140	113
Poids voile (kg)	4,9	4,4	3,9
Vz mini (m/s)	1,1	1,1	1,1
Vitesse bras hauts (km/h)	37	37	37
Vitesse accéléré (km/h)	48	48	48
Prix TTC Euro	2 750	2 750	2 750

## Conditions de l'essai

Taille M	surface 26,20 m <sup>2</sup>
Toutes les mesures sont corrigées (altitude de vol et température)	
Altitude de travail	400 m QFE,
Altitude du terrain	80 m
Pression	QNH 993 Hpa
Température au sol	20°C
Vent	270° et 5 km/h
Charge alaire de l'essai 89 + 26 + (5 x 0,7) + aile 4,4 kg = 122,9 kg soit 4,69 kg/m <sup>2</sup>	
GPS	Garmin
Altivarior	Flytec 4005
Garmin	GPS 60
Moteur	Fly 100
Hélice	125 cm