



*Si vous hésitez entre une aile typée sites classiques, par exemple pour progresser en thermique, et une avec laquelle crapahuter au gré de vos envies dans nos belles montagnes, en voici une qui peut faire les deux ! Solidement construite, douce et rassurante en vol, la Gummfluh, EN B, offre en plus un étonnant agrément de pilotage.*

# FLYFAT.CH GUMMFLUH

**La reine des alpages (le plaisir depuis partout !)**

Flyfat.CH est une jeune compagnie suisse dont le parcours, peu banal, a été raconté dans PP+ 475. Voici également ce que vous pouvez trouver dans notre hors-série, le Guide d'Achat 2022-23 : « Une belle histoire d'amitié et de passion (la vraie !) et qui nous montre que quand on veut, on peut... David Gétaz et Lucas Borgeaud se sont formés seuls à l'acro dans les montagnes suisses du Pays-d'Enhaut, en regardant les cassettes des frères Rodriguez... Ils les ont ensuite côtoyés en compétitions, au plus haut niveau, avant d'avoir envie de jouer avec leurs propres ailes. Ils ont produit des petits parapentes radio-commandés et des voiles de gonflage dont l'une, l'Éole, a été commercialisée chez Sky Paragliders. David s'est complètement formé à la conception auprès d'Alexandre Paux, designer de la marque, en devenant un de ses assistants et pilote essayeur ».

Puis David et Lucas ont lancé leur société, Flyfat.CH, en 2015 (ils ont simplement gardé le nom de leurs démos d'acro !) avec l'aide d'Alexandre qui a encouragé cette saine complémentarité. Les ailes Flyfat sont produites chez Sky Paragliders, en République Tchèque. La gamme comprend la Tayo - en phase de remplacement - et la légère Tayo H2, des petites ailes « tous usages » (la Tayo est aussi proposée en version « Freestyle » renforcée), la Geronimo de jeu sur les dunes et speed-flying, la Scélérate de freestyle. Quant à la Gummfluh, c'est une EN B tous publics et tous usages, sites et randonnée.

La Gummfluh et son créateur, David Gétaz. Repose au déco sur son lieu de conception, le Pays-d'Enhaut. C'est juste en amont de la vallée de Gruyères.

## Petite intro

La Gummfluh (2 457 m) est un sommet des pré-alpes vaudoises, rattachées aux Alpes bernoises. Bien visible au-dessus de Château-d'Œx, il s'agit du point culminant de la chaîne montagneuse fermant au sud le Pays-d'Enhaut.

L'intention est claire. La Gummfluh est donc à la fois la cime emblématique de la jeune équipe de conception... et concernant cette jolie aile, une incitation à sortir des sites pour aller se faire plaisir dans les multiples terrains d'aventure que nous pouvons tous trouver à portée de main !

De conception légère mais robuste, elle s'adresse autant aux pilotes de loisirs adeptes de hike & fly, qu'à ceux qui souhaitent simplement s'amuser et affiner leurs sensations en thermique local, ou faire un tour de leur jardin, au gré de leur fantaisie.



**La Gummfluh en vol avec Sébastien Bourquin. C'était à l'occasion d'un concours photo Flyfat et il est également un des contacts de la marque, en Suisse.**

**À l'attention des jeunes pilotes, dans les années 93-94, Sébastien a été l'un des grands « inventeurs » des wagas et du freestyle !**

Les points forts ? On va les voir au fur et à mesure mais énumérons-les déjà : 5 tailles couvrant des PTV de 45 kg à 115 kg (dont une XXS homologuée au poids mini), des matériaux éprouvés garantissant une bonne longévité, un haut niveau de sécurité passive, un caractère ludique avec un bel agrément de pilotage en ascendances, un volume plié réduit et un poids mesuré. Plus un prix des plus raisonnables dans le segment, 3 400 euros TTC.

### Conditions d'essai

Mars-avril 2022. Un peu plus de 20 heures de vol (sur 5 journées). Conditions thermiques printanières fortes à très fortes (+ 8 m/s, plafond maxi 3 600 m), masses d'air et brises turbulentes par vent de nord-ouest dans le Chablais. Deux redescendentes d'exploration des comportements en air calme, après repos en altitude et soarings de fin de journée, au Môle et à Mieussy.

Sellette de vol-rando à cuissardes, utilisée pour accéder aux décollages fréquentés. Aile testée en taille S (PTV 65-85 kg), utilisée entre 83 à 87 kg, suivant le matériel emporté.

### Conception, design, structure

Avec un allongement à plat de 5,15 et un poids vraiment très modéré de 3,1 kg (taille XXS) à 4,3 kg (taille L), la Gummfluh est clairement faite pour sortir des sentiers battus (en plus de son utilisation sites) mais dans le créneau hike & fly, elle ne se destine pas non plus aux « ultra-trailers vegans radicaux et mangeurs de graines ». C'est tout simplement une aile **polyvalente**, sa conception vise aussi la durabilité.

Côté matériaux, c'est clair. Tissu tout Porcher Sport (qualité), extrados Skytex 32 (robustesse), intrados Skytex 27 (légèreté), structure interne et bandes de tension en Skytex 32, suspentage gainé.

Le bord d'attaque serait plutôt en « nez de dauphin » (plus doux et moins agressif que le shark-nose), il est joliment mis en forme par un mix élaboré de joncs sur les profils et inter-caissons, combinés à d'autres éléments (voir page suivante).

DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR					
Tailles disponibles	XXS	XS	S	M	L
Surface à plat (m²)	19,5	21,5	23,6	25,6	27,7
Envergure à plat (m)	10,02	10,53	11,02	11,49	11,94
PTV conseillé (kg)	45-70	55-75	65-85	80-100	95-115
Allongement à plat	5,15				
Nombre de cellules	47				
Poids de l'aile (kg)	3,1	3,4	3,7	4	4,3
Homologation	EN/LTF B				
Prix public TTC (euros)	3 400				

Trois coloris sont proposés en standard à dominante bleu, jaune ou orange. Palette de personnalisation sur le site de la marque (+ 250 euros TTC) (offert aux lecteurs de *Parapente* + !).

La Gummfluh peut être aussi livrée avec des trims, sur demande. Course de 6 cm/s, ils pourront intéresser les montagnards et les adeptes du vol en bord de mer. Mais équipée ainsi, l'aile n'est plus homologuée.

Flyfat.CH, route de Forel 34, CH-1091 Grandvaux (Suisse). +41 (0)79 463 0245, info@flyfat.ch, www.flyfat.ch

Contacts France : Ludovic Dujay (ludo@flyfat.ch), voir la liste des distributeurs sur le site de la marque. Plusieurs représentants sur le territoire.



**Conception** : David Gétaz assisté de Florian Renault.

**Fabrication** : ateliers Sky Paragliders (République Tchèque).

**Matériaux Flyfat Gummfluh** : tissu tout Porcher Sport, soit Skytex 32 g/m² Universal en extrados, Skytex 27 en intrados, Skytex 32 en structure interne. Suspentage sur 2 ou 3 étages selon endroit, Dyneema, et tout gainé. Basses en Liros PPSL et hautes en Edelrid 7850.

**La Gummfluh est livrée avec** : sac interne (swiss made), sangle de compression, manuel sur clé USB, goodies Flyfat (casquette, bonnet, T-shirt... selon saison !), mini manche à air (swiss made).

**À voir, un interview sympa avec Félix Renoult, alias Le Chat qui Vole :**  
<https://www.youtube.com/watch?v=ZK-rDmKzxPI>

## L'essentiel... in situ !

### Décollage

Les démêlages sont aisés, il est difficile de générer une clef. En gonflage, l'aile est assez « idiot proof » (ça marche tout seul). Avec un poil de vent de face, quasi aucune traction des élévateurs n'est nécessaire. Une impulsion fera l'affaire, ce qui est très pratique en décollages face voile dans la pente. Si le centrage est toujours à recommander, surtout pour des pilotes en progression, la faible résistance en phase d'élévation permet de gonfler dans à peu près n'importe quelle configuration et les montées type « cobra » en terrains délicats, en deviennent franchement un jeu.

Sans tendance au dépassement, on note même un verrouillage marqué très tôt sur l'axe de tangage. En clair... Particulièrement facile et légère dans les jeux au sol, l'aile pardonne bien les boulettes et/ou retards dans les temporisations.

### En vol

La taille S, testée au maxi de son PTV (à 85 kg), propose un effort aux commandes médian jusqu'à mi-débattement, puis un durcissement net et linéaire. Le cœur du pilotage se situant dans les premiers 50 %, voire le 1/3 supérieur, en toutes conditions thermiques, cela ne fatigue pas trop. Les basses vitesses, très saines mais assez physiques, n'étant utilisées qu'en repos et « pumpings ».

Plané, la vitesse bras hauts semble respectable pour une aile typée hike & fly et intermédiaire facile. Mais les attributs sont ailleurs !

La stabilité sur l'axe de tangage est incroyable. Un peu moins marquée mais également bien présente en roulis, même avec une sellette à cuissardes.

L'aile, très homogène, pourvue d'une excellente solidité-robustesse dans la turbulence, produit un niveau de sécurité passive surprenant !

**Le bord d'attaque de la Gummfluh et son petit shark-nose, bien cloisonné. Photo de Jean-Michel Ara-Somohano, en fin d'une belle session de vol, du côté de Mieussy.**







Deux Gummfluh là où elles sont nées, sur un des nombreux décollages et prairies à soaring du Pays-d'Enhaut. Derrière, la Gummfluh, 2 457 m, le sommet du même nom, emblématique de la vallée.

On le retrouve stylisé sur le stabilo de la voile, présentée par David Gétaz, le concepteur. Volant depuis ses plus jeunes années, il est aussi un pilote très adroit !

Les élévateurs, fins, légers, souples mais pas trop, agréables à l'emploi ! Poignées Sky Paragliders, là où l'aile est fabriquée.



Suspentage tout gainé, comprenant en plus des petites gaines de protection, aux liaisons.

Et quand on vole en string dans le gros temps (des aérologies thermiques bien établies), toutes ces propriétés précédentes sont fondamentales pour évoluer sereinement, en sécurité.

En vol accéléré, deux systèmes sont possibles : avec accélérateur classique ou afficheurs à anneaux (trims de 6 cm, non présents sur l'aile de l'essai). L'accélérateur testé, un peu physique à l'enclenchement, offre un débattement court mais permet de gagner efficacement les quelques km/h salvateurs dans une brise forte ou en transitions face au vent. La sensation de solidité s'étiole un peu mais pas le verrouillage tangage/roulis. Avec un bord d'attaque qui transmet plus sèchement l'information et des bouts d'ailes plus sensibles, on sent précisément quand relâcher le barreau. Mais même dans ces conditions très fortes, la Gummfluh ne m'a jamais pris au dépourvu.

### Comportements et rendements thermiques

Nous y sommes. Au cœur du joujou.

La réactivité est agréablement présente dès le point de contact. Mais si la mise en virage s'opère instantanément, il faudra vraiment appuyer sur la com-

mande pour taper les grands angles. C'est là une particularité étonnante de la machine : le virage s'obtient fluidement mais à de faibles inclinaisons, même en resserrant-ralentissant à outrance.

Surprenant dans un premier temps, on se fait très vite à cette propriété qui ne menace ici en rien la maniabilité, bien au contraire, Car oui, la bestiole est agile ! Et même à PTV max, les rendements et la maniabilité sont un régal. En conditions faibles, enrouler à plat avec un déport sellette extérieur permet de bien gagner en floating et replacements. La fermeté devient vite sensible passé la mi-course mais vu que le pilotage se fait sur le premier tiers du débattement, l'effort reste acceptable dans le temps, autorisant des vols thermiques sur plusieurs heures.

(mais bon, on n'est pas mécontent non plus de laisser voler ou de reposer au déco de temps en temps !).

### Soaring et jeux dans le vent

La réactivité, la précision aux actions commandes procurent de très bonnes sensations dans les jeux de soaring. C'est donc une arme agréable et redoutable d'efficacité pour folâtrer dans les belles pentes d'alpages, d'autant plus que sa tolérance aux basses

vitesse est assez exemplaire, autorisant des « pumpings de sagouins » (appuyés) pour s'infiltrer dans n'importe quel espace exigü, ou reposer précis en terrain d'altitude.

Si la stabilité tangage/roulis ne permet pas d'excès aux grands angles, notamment dans les sessions de wagas, elle est particulièrement adaptée aux pilotes en progression qui peuvent ainsi bénéficier d'une aile « all mountain », passe partout.

### Conclusions, et pour qui ?

Combinant un poids mesuré, un haut niveau de robustesse dans l'aérologie et de sécurité passive, un caractère très homogène et un bon agrément de pilotage général, la Gummfluh est un monstre d'accessibilité et de polyvalence.

Un « couteau suisse » destiné aux pilotes de loisirs et/ou en progression, et ce sera encore plus vrai s'ils sont adeptes de hike & fly et de décollages ou soaring dans les alpages.

La taille XXS, homologuée EN B pour des PTV de 45 à 70 kg, devrait rencontrer un beau succès chez les poids plume ! ▶

Assemblage élaboré de joncs et autres matériaux pour donner la forme du bord d'attaque. À droite, cellules regroupées par 3, intrados en tissu léger et le logo Flyfat, sympa !





La Gummfluh témoigne d'une belle fabrication et d'un réel souci de finitions. Ici, à l'atterrissage de Passy Plaine-Joux, un jour où le föehn était en train de se lever. Mieux vaut travailler ses gonflages...

## GALOP D'ESSAI

***Vous lisez les tests mais vous vous demandez si l'avis de « l'expert » habitué de ces pages correspondrait bien à ce que vous pourriez ressentir ? En voici un autre, niveau « pilote de base ». Comparez... Nous ne nous sommes pas concertés.***

Par Michel Ferrer

**P**remière impression en sortant la voile du sac... elle est très favorable. Au niveau des élévateurs, tout est fin, souple, léger, agréable au toucher, presque mignon. Les détails de construction sont soignés.

Si l'intrados est en Skytex 27, léger, on remarque que tout l'extrados et en Skytex 32 g/m<sup>2</sup>. C'est donc robuste côté matériaux. La Gummfluh vise la longévité pour un poids des plus modérés puisque la taille S de cet essai ne pèse que 3,7 kg. Les portes du hike & fly sont ouvertes !

Autre élément rare et appréciable, les suspentes sont entièrement gainées, jusqu'en haut. On sera tout autant à l'aise sur un décollage moquette que dans les grandes herbes folles d'une prairie d'altitude.

Nous allons aussi noter les nombreux panneaux visant à parfaire l'arrondi du bord d'attaque et la construction élaborée de celui-ci, combinant des joncs et des renforts mylar, donnant la forme du petit shark-nose. On pliera soigneusement afin de préserver ces beaux assemblages ainsi que l'intégrité des éléments mylarisés.

### Décollage

Monté à l'improviste au décollage de Passy Plaine-Joux par une belle journée de début mars, je me dis que j'aurai tout le temps de faire connaissance avec la Gummfluh par une bonne séance de gonflage sur la moquette... Surprise, celle-ci est encore recouverte par 40 à 50 cm de neige molle et printanière ! Une seule étroite bande a été dégagée, juste la largeur des pieds et sans dévier, si possible... La séance de gonflage, ce sera pour une autre fois. Il ne reste qu'à étaler le plus soigneusement possible et se centrer dos à l'aile, attendre mains aux oreilles la bouffe adéquate, puis tractionner doucement et bien symétriquement sur les avants. En espérant que ça monte droit.

L'aile écope facile et en souplesse, elle se cale d'elle-même au-dessus de la tête, la sensation d'équilibre dans la voûte vient tout de suite, on peut y aller. La Gummfluh emmène gentiment, en glisse.

Deux ou trois jours plus tard, en travaillant davantage les gonflages à l'atterrissage, par une bonne brise mais pas du tout régulière dans le föehn, les gonflages face à l'aile s'avèrent gratifiants. La légèreté de la voilure et son aisance d'élévation facilitent bien les choses quand il s'agit de rattraper et de relancer la voile aux élévateurs. Avec elle, on se sent bon ! Dos à l'aile, c'est un poil

moins évident : l'allongement de 5.15, certes modéré, se fait un peu sentir et on veillera à bien se centrer en début d'action. On peut avoir un peu de mal à sentir la voile dans sa montée (elle est légère) et par rapport à une EN A, plus compacte, y compris en suspentage, elle ne viendra pas forcément d'elle-même se caler toute seule au-dessus de son pilote.

En résumé, excellente pour jouer, mais travaillez plutôt face à elle !

### En vol

Revenons plutôt à nos premières sensations... À Plaine-Joux, il faut s'activer dès le début du vol et la Gummfluh se montre immédiatement aussi familière qu'intuitive. Les soubresauts aérologiques sont absorbés, juste convertis positivement, et en douceur. L'aile suit simplement les respirations de la masse d'air, elle ne se laisse pas facilement déstabiliser.

Puis vient le moment, assez crucial quand on ne connaît pas une aile, de boucler son premier virage, ici, toujours à ras des sapins. Très bonne sensation, la commande, réactive puis ferme, limite d'elle-même l'amplitude à donner mais on peut malgré tout « s'appuyer dessus » (sans risquer le plongeon) pour générer une belle courbe, toute en souplesse.

Ensuite, RAS, déjà repassé par la même occasion au-dessus du déco, le virage se comprend vite, ça tourne régulier, rond et sans aucune vivacité, peu de variations d'assiette surprenantes, la confiance vient avec, il ne reste qu'à s'appliquer pour continuer.

### Gratifiante

Quand les conditions sont bien établies, toutes les voiles montent mais c'est plus tard en fin d'après-midi, quand l'aérologie commence à s'éteindre, que la Gummfluh révèle toute sa singularité... Elle tourne toujours aussi doux, à allure constante, aussi imperturbablement à plat, que si « on y croit », qu'on se met à son écoute ainsi qu'à celle de ses sensations, la moindre respiration aérologique se transforme en ascendance gratifiante. Cela en est surprenant. C'est même le genre d'aile avec laquelle on se dirait presque, quand on voit tous les autres s'enfoncer vers l'atterro : « *Mais qu'est-ce qu'ils font ?* ».

En tout cas, une aile très stable et qui tourne aussi bien à plat, c'est une combinaison rare, qui mérite d'être signalée. Par conséquent, dans sa catégorie, cette Gummfluh est la reine des petites conditions.

### Vol de durée

À la longue, on va quand même ressentir de la fermeté dans la commande, si on crisper trop dessus. Du coup, quand on s'en aperçoit, on relâche, on se décontracte et on laisse à nouveau voler cette voile, elle s'en porte très bien.

Niveau vitesse, bras hauts, il ne faut pas s'attendre à des sensations « décoiffantes », la Gummfluh avance plutôt de manière « têtue » face aux brises. Au besoin, on adaptera éventuellement ses trajectoires et en cas de besoin, l'accélérateur est ferme, mais efficace.

En thermiques couchés par la brise, on comprend vite comment bien utiliser cette aile, il ne faut pas hésiter à la relancer en vitesse et à lui redonner un maximum de dynamisme dans le passage vent arrière, pour revenir boucler avec un peu d'élan le virage face au vent. La stabilité de la voile le permet très bien, on la place avec décision, comme on veut.

### Descendre

La Gummfluh montre une grande solidité dans l'envergure et si on tire timidement sur la suspente A' oreilles, il ne va pas se passer grand-chose... Il existe des ailes où on craindrait presque de tirer plus sous peine de tout se prendre sur la tête mais là, on peut y aller, on insiste un peu plus et « clac », ça vient d'un coup, de belles oreilles, efficaces, c'est toujours aussi stable.

Les 360, par contre, j'ai certes une sellette dans laquelle je suis assez verrouillé mais à la commande, même en accompagnant du poids du corps, je n'y suis pas arrivé... La Gummfluh démontre là-encore de la stabilité ! Il m'a fallu refaire un vol avec une sellette sites-rando, me permettant plus d'appuis latéraux, pour enclencher la manœuvre. La descente se fait à inclinaison assez faible, rassurante.

### Conclusions

Une belle aile tous usages, je dirais que son programme, c'est 50/50 sites et randonnées. Bien pour tout faire ! Elle est douce et rassurante, très stable, mais c'est sûrement dans les aérologies modérées qu'elle offrira les meilleures sensations car là, elle devient assez imbattable (dans sa catégorie). Renseignez-vous via le site de la marque pour localiser un distributeur et essayez-là ? ▀