

# SKY COUNTRY SCORPION 4

CE CONSTRUCTEUR UKRAINIEN, POURSUIT SA MARCHÉ CONQUÉRANTE, AVEC STÉPHANE DANTAN (SCORPIO) À L'IMPORTATION FRANÇAISE. LA SCORPION 4, EN C POUR PILOTES VOLANTS PLUS DE 100 HEURES PAR AN, VEUT JOUER LES TROUBLE-FÊTES.

DANS nos contrées, au pays des bergères post-soixante-huitardes, secètes d'hommes volants et vautours féroces (fauves), l'aile ukrainienne est plutôt rare, malgré une invasion récente au championnat d'Europe. La **Scorpion 4** reprend les grandes lignes de la version 3 en y adaptant... lifting du suspentage qui passe de 4 à 3 lignes, avec la conséquence classique d'un gros gain en traînée (50 mètres de suspentes en moins), remplacement du mylar en bord d'attaque par des joncs nylon, mini-ribs en bord de fuite, bandes de répartition dans la structure interne...

Étalée au sol, elle révèle un très beau travail de voilerie. Exemple, le côté apparent des bandes diagonales est ourlé. Le bord d'attaque alterne 2 caissons ouverts en demi lune pour un caisson fermé. Le freinage utilise des anneaux pour provoquer la tension du bord de fuite. Le suspentage sur 2 étages, non gainé, est épaissuré sur la partie haute. Des élévateurs fins (1,2 mm). Seule la poignée de frein offre un petit aspect rétro!

Allongement de 5,8 à plat pour 4,2 projeté : une aile à mettre en parallèle des Artik 3, Aspen 4, Delta 2, etc... Mais il peut être intéressant de la comparer aussi avec les dernières évolutions technologiques (3D shaping) adaptées aux super B, style Mentor 3.

J'équipe la **Scorpion 4** d'une sellette cocon et c'est parti pour quelques heures thermiques. L'écopage est franc, et le ressort généré par les joncs tient les bouches bien ouvertes. L'aile se remplit massivement, sans puissance, offrant un gonflage facile. Une fois l'aile en

forme, l'élévation initiée sans force aux avants se poursuit seule, avec un net ralentissement spontané avant d'arriver sur la tête. La présence aux élévateurs permet un dosage au choix du pilote. Dans le vent, la

Côté effort à la commande, la **Scorpion 4** est très présente, catégorie un peu physique, dès le début du freinage. Le débattement est moyen court, 60 cm environ, avec une réponse à la commande non linéaire : les

thermiques couchés. Greg et Kari, pilotes tests d'Avance, essayent un proto Epsilon 7, jonglant, fins acrobates, sous le vent dans la combe Sud... Si je veux rester en l'air, c'est le même programme pour moi ! C'est donc parti pour du bien turbulent, bulles hachées et brossées qui lâchent d'un coup, à exploiter près du relief, avec un bon 15 à 20 km/h parallèle à la pente... Pédagogique, le vol ! En clair, à ce jeu, je moyenne. Je découvre l'aile progressivement et me risque à quelques 360° osés pour coincer les bulles violentes. La **Scorpion** demande souvent de la relance à l'accélérateur pour remonter au vent, et malgré une attention soutenue, je subis quelques fermetures massives du bord d'attaque, plutôt par le centre. Pas d'affolement : la **Scorpion 4** reste en ligne en s'enfonçant et la réouverture est spontanée, franche et rapide, souvent en claquant. Mais pour l'instant, je me méfie vraiment et garde de la distance au relief. Ça brasse dans tous les sens, et la sortie en haut de pompe, au sommet du Chalvet nécessite une bonne maîtrise du freinage tempo ! Au bout d'une heure de lessiveuse, je baisse les bras, alors que le vent forcé toujours. 20 minutes plus tard, les Advance boys me rejoignent à l'atterro, ravis d'avoir écopé d'autant de thermiques et de turbulences sur le même vol : idéal pour leurs tests, me disent-ils ! Pas mal pour le mien aussi...

J'ai revolé depuis en thermiques, au nuage dans une jolie confluence sur Roquebrune Cap Martin, dans des conditions bien différentes, plus douces et régulières. La **Scorpion 4** communique facilement, grâce à cette réelle présence à la com-



Une aile venue de l'Est, au prix intéressant.

Photo Marc FERRUGIA

**Scorpion 4** se gonfle en cobra, en boule, ou toute ouverte, pleine fenêtre, à votre convenance et sans difficulté.

La prise en charge du pilote est rapide, et l'aile file très stablement, sans bruit parasite ni cavitations de suspentes. La vitesse affichée flirte avec le 39 km/h stabilisé, sous cette taille M. Un coup d'œil à la voile montre un bel état de surface d'intrados, avec très peu de plis et un superbe volet de freinage qui s'articule d'un bloc après les mini-ribs de bord de fuite.

premiers centimètres inclinent peu puis la réponse augmente franchement, tout en durcissant nettement la commande. Un ressenti très différent de la **Scorpion 3**: commande plus dure, virage moins instinctif. Passé le temps d'adaptation, la **Scorpion 4** s'avère néanmoins maniable et précise, mais plus à piloter mains basses...

## DANS LA LESSIVEUSE

Aujourd'hui à St-André, les conditions sont marginales, vent de Nord Ouest forçant et

## JE M'ADRESSE À

PILOTE DÉBUTANT

PILOTE RÉGULIER

EN A

EN B

EN C

EN D

HORS EN

PILOTE TRANQUILLE

PILOTE COMPÉTITION



mande. Elle dévoile cependant des mouvements secs, amorces de vidage, faciles à gérer mais qui tiennent en éveil le pilote! L'amortissement sur le tangage est marqué, malgré une bonne capacité à aller de l'avant, en mordant par un petit mouvement de pitch, abattée modérée utile en thermique. L'amorti en roulis est moins affirmé mais la **Scorpion 4** s'incline à la demande, pour rapidement plonger en 360° engagés.

La **Scorpion 4** se tient bien en turbulence, avec des réactions marquées mais très franches. C'est un atout. En fait, cette taille M est EN C sur deux figures du test : frontale accélérée avec une bascule arrière supérieure à 45°, et fermeture asymétrique accélérée qui induit un quasi demi-tour avant remise en ligne. Et c'est malheureusement la seule taille homologuée sur les 6 tailles existantes. La L est en cours... à suivre.

Côté performance, l'aile est boostée par le gain de traînée et le profilage, entre autre. De fait, la finesse progresse à 9,6 (mesure non fiable comme d'habitude, réalisée avec un harnais caréné). La vitesse maximale mesurée est de 54 km/h, poulies en chevauchement. L'accélérateur, à l'énorme débattement, demande l'usage de 3 barreaux bien réglés. La finesse, observée aux instruments, se dégrade sensiblement vers 48 km/h. En volant pied léger, vous restez dans la zone "EN B", et c'est plutôt confortable et efficace. Je ne peux malheureusement pas vous parler de cross, car le créneau des jours crossables a été restreint en cette fin d'année. Pour les oreilles, rien à dire,

sinon qu'elles se rouvrent en claquant, rapidement! La technique de descente rapide en 360° asymétriques avec fermeture d'un côté et mise en virage côté ouvert offre de suite une descente franche, rapide, mais à maîtriser car ça descend fort, sur un équilibre fin, avec une réouverture coup de fusil si relâchée trop vite. J'ai été impressionné par la vitesse de rotation atteinte! J'arrête tout et titille la basse vitesse, au-dessus des flots bleus : autour de 25 km/h, avec un effort qui dépasse les 8 kilos. L'aile commence par bien parachuter, sur quelques centimètres de commande, avant de partir en décrochage.

Posé en douceur après une belle ressource, dans le sable presque chaud de la plage de Monaco. Quel bonheur de renouer avec le vol sur ce site magnifique et enchanteur... mais si fragile! Merci.

### CONCLUSION

Une EN C bien finie, qui vole bien, mais sans atteindre les standards référents de la catégorie. Pour l'instant une seule taille est homologuée, peut-être deux bientôt. Son prix de 2960 € est moins élevé que les EN C concurrentes (700 € de moins qu'une Aspen 4 ou qu'une Artik 3). Atypique, perfectible sur bien des points... l'impulsion d'achat se joue souvent sur un coup de cœur, sur un ensemble de feelings, de critères fort heureusement pas toujours basés sur la performance. Alors, que vous dire, sinon de l'essayer? Stéphane, l'importateur basé à Thollon (74), pourra mieux que quiconque vous informer et vous conseiller!



- Finition.
- Décollage facile.
- Prix.



- Commandes un peu physiques.
- Attention aux basses

vitesse.

- Bord d'attaque parfois sensible

## SCORPION 4

DIRIGEANTS : ALEXEV RAKOV ET VLADMIR YAVORSKY.  
CONCEPTEUR : ALEXEV RAKOV. ASSEMBLAGE : UKRAINE.  
MISE EN CIRCULATION : AUTOMNE 2012.  
GAMME : MUSCAT, DISCOVERY 4, SCORPION 4, MYSTIC 2, EVO X, BI DISCO ET ESCORT.

Taille	X5	S	M	L	XL
Surface à plat [m²]	23	25	27	29	31
Allongement à plat	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8
Nombre de cellules	57	57	57	57	57
Envergure à plat [m²]	11,5	12	12,4	12,9	13,3
Corde maxi [m]	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9
Cône aux B [m]	nc	nc	nc	nc	nc
Poids aile [kg] sans sac	nc	nc	6	nc	nc
Poids total volant [kg]	60-75	70-90	80-100	95-115	110-130
Homologation	non	non	C	non	non
Prix TTC [en €]	2960	2960	2960	2960	2960

### MATÉRIAUX

- Tissu : **extrados** : Skytex 9092 E85A. **Intrados** : Skytex 9017 E38A.
- Suspente : **bas** : Liros gainé TSL 280,220, 190 / **Haut** : Liros gainé LTC 80 et 65.
- Coloris : bleu/gris, vert/noir, rouge/noir, orange/noir.

### ARCHITECTURE VOILE

- Type de cellules : 5 fermées en bout d'aile, caissons à 3 alvéoles, dont une fermée.
- Renforts bord d'attaque : à jonc souple débordant largement sur intrados et extrados.
- Bandes liaisons inter-groupes : nc.
- Bandes transversales : entre B et C, et devant les mini-ribs.
- Ouverture de vidage : oui, sur bord de fuite.

### SUSPENTAGE - ÉLÉVATEURS

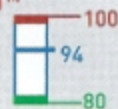
- Répartition : A3 B2+1 C4. «Etages : 2.» Branches élévateurs : 3.
- Kit oreilles : non. «Liaison suspentes : par maillon rapide fin.
- Accélérateur : 27 cm sur 2 poulies sans marques.
- Poignée freins : émerillon et pression classique.

### LIVRÉ AVEC

- Sac interne, sac de portage, manuel.

### MESURES SOUS LA M<sup>(1)</sup>

Fourchette aile essayée : 80/100 kg  
Ptv essayeur : 94 kg



- Charge alaire durant l'essai : 94 kg/26,8 m² soit 3,5 kg/m².
- Vitesse maxi mains hautes : 39 km/h.
- Vitesse maxi accéléré : 54 km/h.
- Taux de chute mini : -1,04 m/s à 34,3 km/h effort de 3,5 kg.
- Finesse maxi : 9,6 à 38,2 km/h sur trajectoire.
- Décrochage : 25 km/h (effort 8 kg).

Les mesures ont été faites avec un harnais couché, caréné, optimisant le vol de l'aile et recommandé pour ce type de matériel.

### HOMOLOGATION : EN C

- Tout en A et B, sauf C en :  
- fermeture frontale symétrique,  
- fermeture asymétrique avec 50% fermeture.

Rapport complet sur sky-country.com

### APPRECIATIONS

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