



# TESTS

Par Jean-Gabriel Thillard. Photos Michel Ferrer, Dudek, Sky Country, Cédric Gosselin/Ozone, Greg Blondeau/Advance

# 4 NOUVEAUX BIPLACES



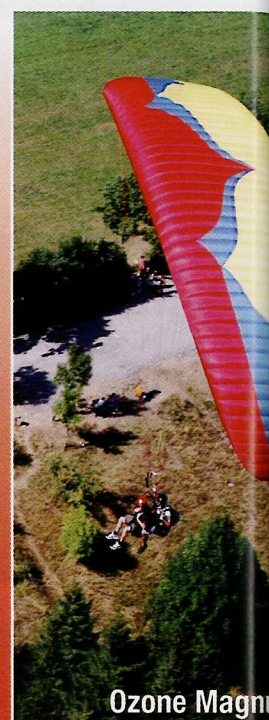
Sky Country Escort



Dudek Orca 2



Advance BiBeta 5



Ozone Magnum

**Pour terminer sa rude saison de pilote « transporteur » de l'été passé, un peu de plaisir pour Jean-Gabriel Thillard en testant quatre des derniers biplaces arrivés sur le marché: le Dudek Orca 2, le Sky Country Escort, l'Advance BiBeta 5 et l'Ozone Magnum 2.**

**C**onditions de test... variées. Saint-Hilaire, la Chartreuse, Belledone... Parachute de secours light, PTV usuels de 150 à 200 kg, passer le plus lourd, 90 kg. Notons que ce premier test n'est pas exhaustif, il manque par exemple le Flying Planet X Press 2 alors en dernières finalisations ou le Sky Paragliders Metis 3 attendu. Nous essayerons de compléter.

## DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEURS

Marque	Dudek	Sky Country	Ozone	Advance
Modèle	Orca 2 42 (existe aussi en 38)	Escort 41 (existe aussi en 38 et 44)	Magnum 2 41 (existe aussi en 38)	BiBeta 5
Surface à plat (m <sup>2</sup> )	42	41	41	40.81
Envergure à plat (m)	14.78	14.46	14.67	14.41
Allongement	5.2	5.1	5.25	5.2
Cellules	50	48	52	52
Kit oreille	système de coinreur tubulaire sur les avants	élévateur séparé	élévateur séparé et taquet coinreur	élévateur séparé et taquet coinreur
PTV (kg)	130-230 (taille 38, PTV 110-180 kg)	150-220 (38 PTV 120-180, 44 PTV 180-250)	130-220 (taille 38, PTV 110-185 kg)	120-225 (optimal 150-190)
Poids de l'aile (kg)	8.95	8.5	8.37	8.15
Label	EN B	EN B	EN/LTF B	EN/LTF B
Comportement spirale	stable	stable	stable	stable
Comportement type vol libre	amorti	vif	amorti	assez vif
Prix (euros) TTC	3 680	3 445 (3400 en 38 et 3490 en 44)	4 050	4 080 avec trois choix d'écarteurs

## MATÉRIAUX (INFOS CONSTRUCTEURS)

**Dudek Orca 2:** extrados Porcher Skytex 40 g/m<sup>2</sup>, intrados Porcher Skytex 32 g/m<sup>2</sup>

**Sky Country Escort:** extrados Porcher Skytex 9092 E85A 45 g/m<sup>2</sup>, intrados Porcher Skytex 9017 E38A 40 g/m<sup>2</sup>

**Ozone Magnum 2:** extrados Porcher Skytex 40 g/m<sup>2</sup>, intrados Domenico 30 DMF 40 g/m<sup>2</sup>. Version allégée prévue

**Advance BiBeta 5:** BA Porcher Skytex 9017 E32 40 g/m<sup>2</sup>, extrados Porcher 9017 E77A 40 g/m<sup>2</sup>, intrados Domenico Dokdo 36 g/m<sup>2</sup>

## CONSTRUCTEURS OU DISTRIBUTEURS

**Dudek France, SkyForever** (Christophe Gonin), 37 chemin des Chalettes 38300 Badinières, +33 (0)6 85 81 21 77, info@dudek.fr, www.dudek.fr

**Sky Country France, Scorpio** (Stéphane Dantand), la Voyagère, 213 route de Letroz 74550 Cervens, +33 (0)4 50 72 58 90, +33 (0)6 81 11 50 68, info@scorpio.fr, www.scorpio.fr, www.sky-country.com

**Alixia Sarl**, le Pont Long, 04400 Barcelonnette +33 (0)4 92 81 03 62, alixa@alixa.fr, www.ozone-france.fr

**Advance Thun AG**, Uttigenstrasse 87 CH-3600 Thun, +41 (0)33 225 70 10, info@advance.ch, www.advance.ch



**TESTS**  
4 biplaces

# SKY COUNTRY ESCORT

## PRÉSENTATION

Les mylars c'est fini, vive les jons en bord d'attaque. Gros gain en suspentage avec 100 m en moins que son prédécesseur. Excellente sensation concernant les matériaux avec du Skytex 45 g/m<sup>2</sup> en extradors. Un freinage complet sur des tenseurs à anneaux caractérise le bord de fuite. Notons l'existence de 3 tailles (oui 3...). Bel effort du constructeur et, pour l'utilisateur, de quoi trouver sans problème son outil! On teste la taille 41.

## DÉCOLLONS

Encore du facile. Cette cuvée 2012 aura été très bonne en confort de décollage! Présence modérée de l'aile en fin de gonflage mais la prise en charge ne se déroge pas. Il suffira de garder l'allure, ne pas rentrer trop tôt le train en cas de doute côté passager (« va-t-il rester debout?.. »). Un gonflage un peu dynamique suivi d'une bonne temporisation augmentera sensiblement la sensation de prise en charge. Sans brise, un gonflage complet demandera une distance raisonnable de 2 à 3 pas. Le dépassement est modéré à condition de relâcher la traction des avants en fin de montée. Donc dans tous les cas, temporisons!

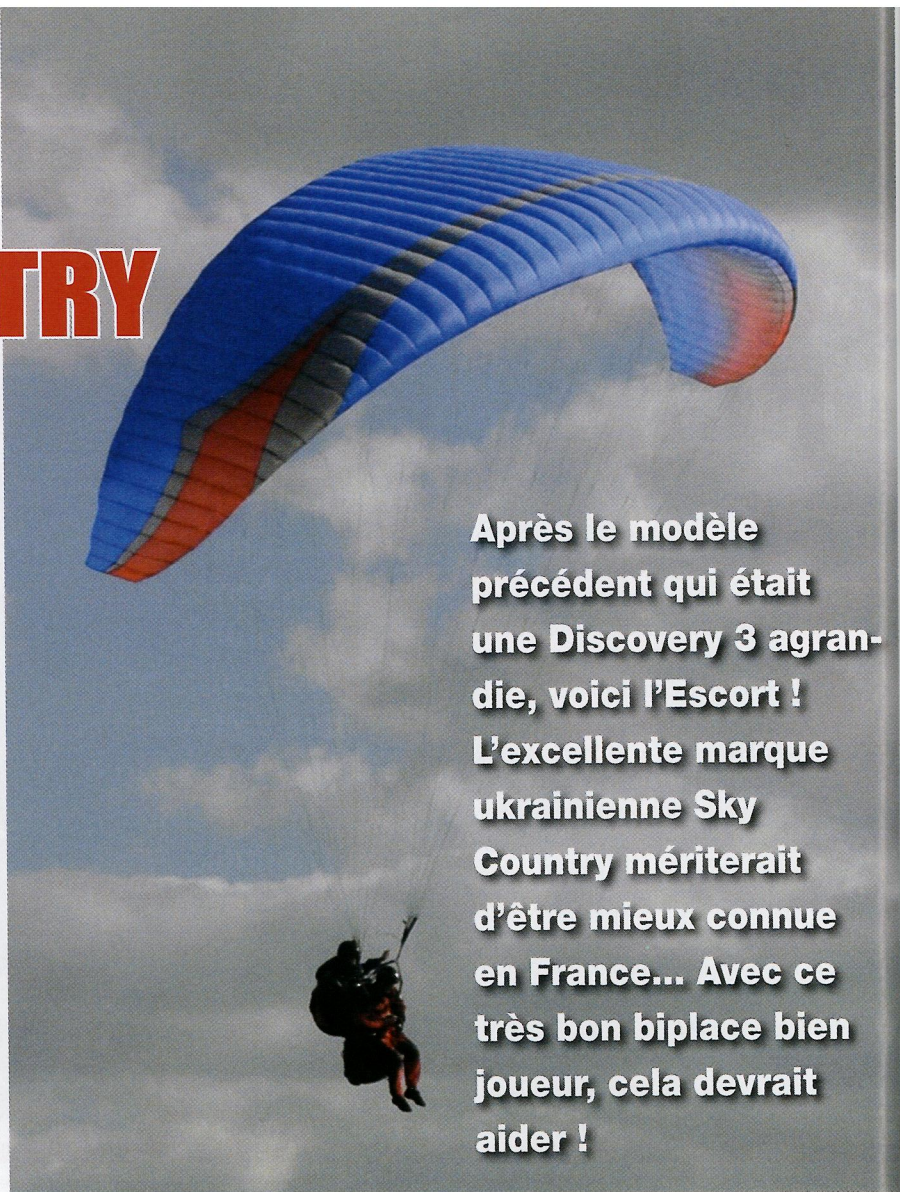
Dans la brise, le gonflage s'accélère et réclame à être stoppé. Une action un peu tardive laisse facilement la voûte passer devant, elle résistera bien malgré tout à la fermeture frontale. L'appui sur les commandes pourra déclencher un décollage rapide, avec une voûte tirant loin devant, plutôt en glisse qu'en décollage sur place.

Tout reste ok, avec un peu de métier pour les passagers lourds peu coopératifs.

## EN VOL

Avec une stabilité tangage modérée, l'Escort est informatif, cabrant et piquant modérément au gré des ascendances. Rien de fâcheux dans l'amplitude, quelques bruissements de bord d'attaque quand vraiment ça bouge. Sur le roulis, légère instabilité mais amortissement très confortable. Le passager ne sera pas soumis à un dandinement inconfortable. Côté trims, relâcher une première partie est efficace pour une accélération de 5 à 6 km/h en milieu de fourchette mais libérer le reste ne change pas grand-chose. La tension se relâche d'ailleurs sur les trims, traduisant une faible libération des arrières.

En performances, l'Escort se situe dans la moyenne générale, en léger retrait des biplaces



**Après le modèle précédent qui était une Discovery 3 agrandie, voici l'Escort ! L'excellente marque ukrainienne Sky Country mériterait d'être mieux connue en France... Avec ce très bon biplace bien joueur, cela devrait aider !**

les plus performants testés en 2012, notamment en taux de chute.

## LE VIRAGE

La bonne combinaison lacet-roulis de l'Escort rend la courbe harmonieuse avec peu d'échappement. Le roulis inverse en début d'appui est discret et cédera à un appui franc de 10 cm. Les efforts sont modérés pour un biplace, entre 3 et 6 kg, à peine plus qu'une aile solo.

Il ne faudra pas trop retenir son appui pour générer de l'inclinaison. On atteint vite les 30 cm d'amplitude pour conserver une bonne inclinaison. Mais couplé à un effort modéré, le pilotage en courbe donne à l'Escort une bonne sensation de glisse avec une attaque franche et un cadencement quasi automatique. Il faudra vraiment que ça bouge et que ça se durcisse au noyau pour « sortir » l'Escort. La bonne relance du virage à l'appui commande et la facilité d'inversion permettent de ricocher allègrement d'une ascendance à l'autre. On devra juste bien cadencer la courbe à la commande extérieure pour obtenir un taux de montée efficace et juguler la glissade à la commande intérieure seule.

L'entrée en spirale s'obtient facilement en un tour, avec un appui assez prononcé à la commande. La tenir est facile et l'inclinaison très maîtrisable par la variation de l'appui. La sor-

tie est progressive et la remise à plat facile à la remontée de la main, sans ressource ni attaque oblique conséquente. Une manœuvre facile pour descendre ou jouer!

## L'ATTERRISSAGE

Sans surprise... Ni ressource exagérée, ni ralentissement trop important en début d'appui, ou tangage parasite. On dosera facilement la diminution d'allure par un appui progressif, de même que la puissance de la ressource par la vivacité du freinage. L'Escort accepte volontiers une approche lente si on se ménage une remontée des mains pour pouvoir générer une ressource naturelle progressive dans l'arrondi. Bref, un bi facile à poser, à condition de reprendre de l'énergie au moment où il faut.

## ET ALORS ?

Super pour commencer en biplace! Un décollage qui a beaucoup de similitude avec un parapente solo intermédiaire, l'Escort saura rendre cette phase démonstrative. Son aisance en thermique et sa manœuvrabilité devraient lui assurer une bonne place dans les pompes sans gêner les solos. L'atterrissage s'appuie sur une belle dynamique de la voile et des flares faciles. Très bon rapport qualité-prix, un biplace simple d'utilisation pour une découverte de l'activité ou se former au dur métier de biplaceur! ■