

PARAPENTE +

ESSAIS

- Niviuk Hook 2
- Sky Country Scorpion 3

LES MINI-BIPLACES

- Little Cloud Bidule 31
- ITV Awak 33
- Sky Country Descent 25

SALON ET WATTS !

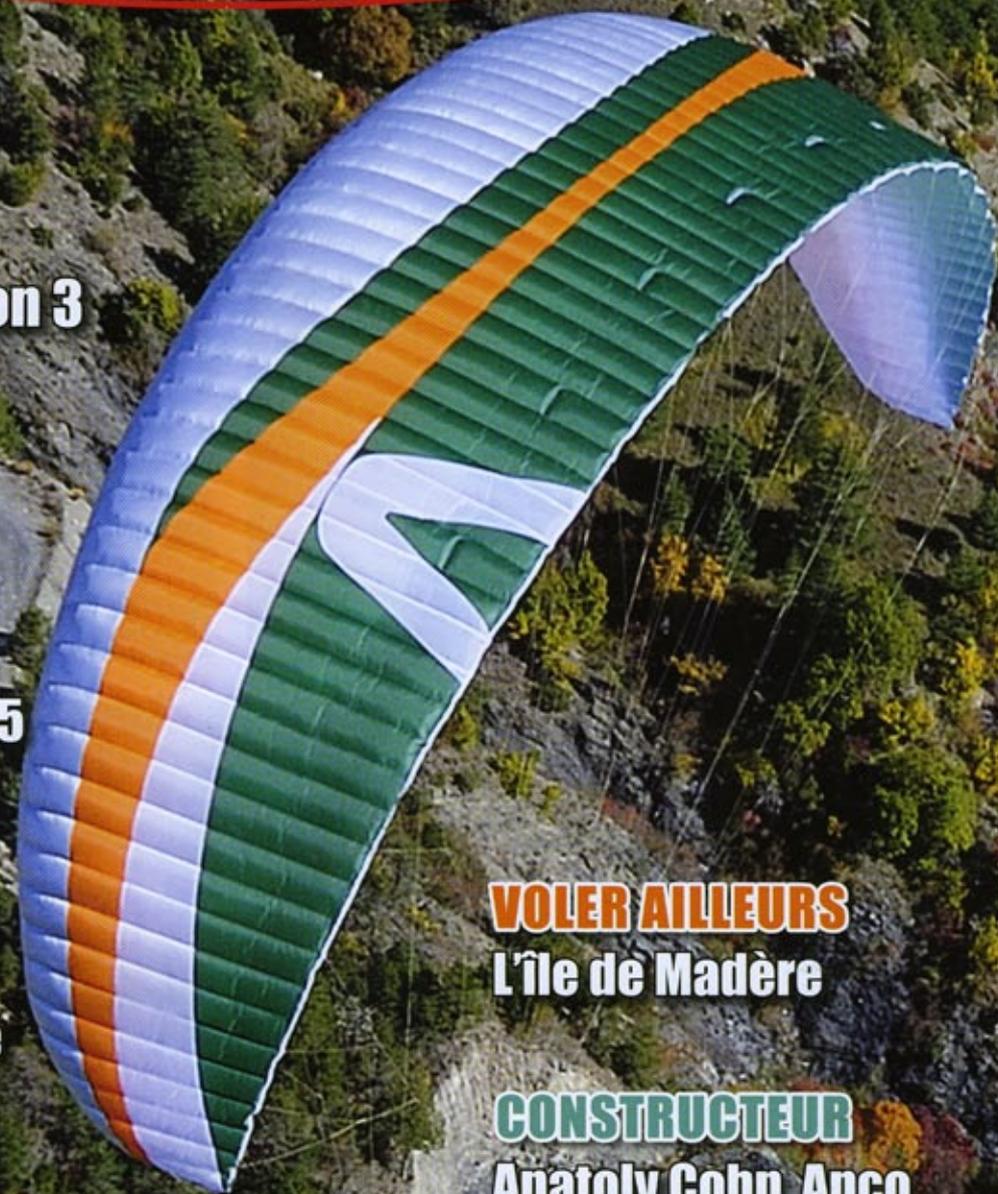
- Thermik 2011
- les E-sellettes à hélice

COMPARATIF

5 sellettes/sacs airbag réversibles

DOSSIER PARACHUTE

- Le SOPS, tyrolienne indoor
- Bien l'ouvrir !



VOLER AILLEURS

L'île de Madère

CONSTRUCTEUR

Anatoly Cohn, Apco

M 02973 - 414 - F: 6,30 € - RD



n°414 • avril-mai 2011 • 6,30 €
Imprimé en France - Printed in France

SKY COUNTRY DESCENT

LE SPEED RIDING À DEUX EN 25!

Peut-être l'évènement de l'hiver: partager la glisse à ski sous une voile!

NAISSANCE D'UN CONCEPT...

Sky Country développe une gamme de voiles destinées au speed riding en 10, 12 et 15 m². Pour cette dernière, on serait plutôt en speed flying avec décollage à pied! Et grande surprise voici une taille 25 m²! En insistant auprès de Stéphane Dantand de Scorpio, l'importateur, la voile arrive enfin.

MISE AU POINT

L'initiative du biplace en speed riding ne revient pas à PP+! Des essais ont été conduits « in vivo » à Valfréjus pendant des sessions formation de moniteurs. Pas toujours avec bonheur, certains genoux en parlent encore. Il y a moyen de se faire mal, c'est certain. Un parachute de 20 m², ça déboule dans la pente avant de gonfler et de prendre en charge. Il fallait bosser sur l'accessibilité au décollage sans faire appel à l'équipe de descente en ski alpin!

En Maurienne, dans la soufflerie de Valfréjus, les « Atakiens » officient en bi en 14 m². La voile est spécialement destinée à la pratique. Franck Coupat, à la conception et mise au point, choisit les pilotes tandem selon des critères d'exigences en terme de pilotage. Ça se comprend.

Alors pourquoi pas 25 m² chez Sky Country? Un pari sur l'avenir du biplace en station ou simple délire de constructeur en manque d'adrénaline?

DÉMARCHE...

À l'ouverture du carton, pas de précaution particulière, on se rassure! Un vol en solo à ski pour faire le tour du potentiel et, surprise, le bi Descent vole « lent » pour 25 m² voire très lent. Il tourne lentement, sans réaction trop vive sur le roulis. On va pou-

voir emmener du léger. Parfait, un copain passe sur les pistes. En route pour la combe Charbonnière, à 2 800 m à l'Alpe d'Huez!

DÉCOLLAGE

Première utilisation dans le vent. Pour la mise en place c'est vraiment du speed riding! On jette, ça se déplie. La mise en forme de la voûte est évidemment facile. Malgré 30 km/h en rafale, l'effet spi est modéré, à peine gênant pour le passager en traction latérale. Ça change du gonflage « un avant, un frein » en bi dans le vent avec les passagers à l'horizontale! Gonflage sans hésitation et une tendance à froncer le nez sans réellement dépasser. Pas d'arrachement par effet de puissance de voûte dans le vent. On pourra même jouer en statique à 2, à ski! L'écopage « un avant un frein, bord d'attaque au sol » demande un peu de prise en main pour équilibrer la voûte dans

le vent avant le gonflage proprement dit. On joue sur la main gauche pour faire glisser la voile du même côté avant de l'envoyer au frein à droite en bordure de fenêtre. Comme une bonne voile de speed riding, le Descent se place rapidement en bordure de fenêtre, sans tendance à reculer et développer du « spi ». On le recentre à la commande seule pour le placer à l'apogée. La tolérance en roulis à la commande évite des mouvements parasites désordonnés.

Sans vent et même léger arrière, le gonflage est immanquable. Très peu présente aux avants, la voile ne « mange » pas de vitesse de glisse au décollage. Aux avants, il sera facile de guider le biplace en gonflage dissymétrique. Une correction trop rapide en freinage lors de la montée laisse apparaître un effet girouette et un retournement pur et dur de la voile. Laissez faire, elle se rétablit toute seule à l'accélération, éventuelle-

Bien chargé avec ses 25 m² le biplace Descent encaisse particulièrement bien les grosses turbulences en montagne ventilée.



ment avec une sollicitation des avants de façon dissymétrique.

Moins positif, le suspentage gagnerait à être en drisse non gainée tressée et épissurée, en lieu et place des suspentes trop fines cousues. Ce serait mieux en temps de mise en œuvre et en sécurité par rapport à d'éventuelles clefs. Il m'est arrivé une fois d'avorter un décollage à cause de ça, en plus avec mon fils! Mais l'arrêt est tellement simple dans la pente, sans effet parasite apporté par la voile.

Au départ, c'est vraiment le pilote qui décide en se mettant dans la pente. La prise en charge progressive n'est aucunement gênée par un éventuel roulis. La sagesse en tangage autorise des décollages en pente irrégulière ou rafales de vent. Une dissymétrie de montée de voile se corrige comme en speed en bloquant les mains en temporisation symétrique et en prenant de la vitesse. Cela finit par revenir!

Plus loin, Les décollages ont été testés entre 15 et 80 kg de poids passager soit des PTV de 100 à 180 kg.

En Descent, on revisite les décollages oubliés en parapente, le vent fort ou les terrains peu hospitaliers.

LE VOL

Le trim sur les avants et les arrières permet de moduler la vitesse ou d'équilibrer la machine en fonction de la charge alaire. Loin des mouvements d'humeur des biplaces classiques en turbulences, le bi Descent 25 encaisse fort! C'est son atout principal en station en altitude. La sagesse en tangage est à l'image d'excellentes machines de speed riding, sans souci particulier ni nécessité de contrôler dans la houle. Le roulis n'est pas beaucoup plus présent. Mais alors quand ça bouge? Là, la voile amortit en déformation!

En finesse, ce n'est ni le Bidule de Little Cloud ou l'Awak 33 d'ITV. Nous sommes entre 5 à 5,5 de finesse selon la charge, suite à une série de vols d'évaluation effectués sur le même site avec des machines différentes. Le piquer bras hauts est du domaine du speed flying. Sans être radical, il permet de largement raccourcir un plan de descente et obtenir un flair supérieur à un delta! C'est du speed riding, encore...

VIRONS!

La priorité est donnée au roulis à la commande sur des amplitudes modérées avec des efforts contenus. Le virage est rapidement et idéalement combiné en lacet/

roulis pour des amplitudes raisonnables. On gagne en attaque en lacet et plongée vers le sol par un départ mi-frein et relever franc de la commande extérieure. Sensations garanties de ce que l'on rencontre en Bobcat ou Spiruline. Les passagers sont heureux. Le virage se creuse, c'est le but et le retour à plat s'obtient très facilement par un freinage symétrique ou de façon autonome sans retard notable. Le roulis parasite en fin de courbe appuyée se gomme en une ou deux oscillations, de lui-même. La mise en virage demande de l'amplitude et peu d'effort à la commande. Malgré la surface réduite, elle n'est ni physique ni radicale. Même débattement pour le déclenchement de la courbe et son maintien. C'est une voile école en mini-voile. Les tensions à la commande sont en moyenne de 4 kg pour du pilotage dans le raisonnable en inclinaison. Quasi l'arme absolue pour poursuivre les speed riders dans le relief!

De belles envoyades se réalisent en 360 engagés ou Wing Over. L'amortissement et la stabilité de la voile garantissent une sortie de courbe en moins d'une oscillation pour le rétablissement d'équilibre. La spirale engagée ne génère que peu de puissance, laissant surtout la place à la sensation de vitesse sur trajectoire.

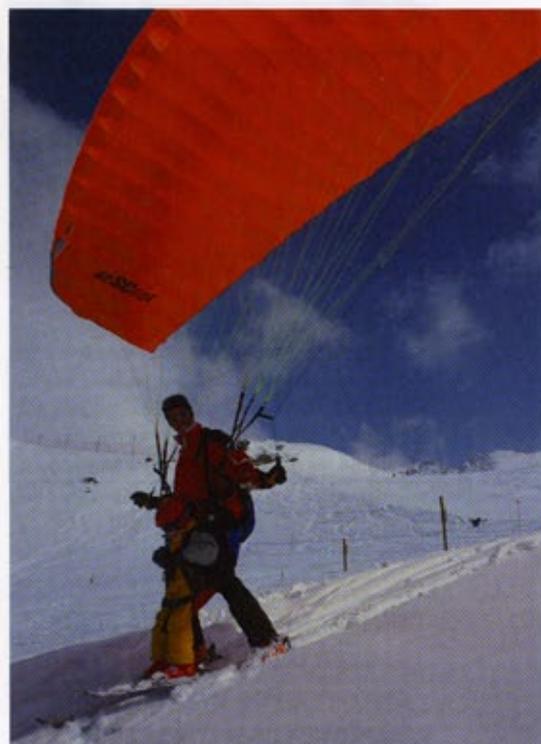
Important pour la sécurité, la remise à plat est autonome à la remontée de mains, sans effet de ressource y compris en spirale engagée.

TOUCHONS!

La très bonne restitution d'énergie en flair à la commande permet d'envisager sereinement de venir en toucher à ski sur des pentes modérées. La voile reste solide au-dessus de la tête, même au ralentissement important. Le redécollage devient un jeu facile.

Pour poser même manip! Bras hauts, bonne prise d'énergie, remise à plat sur un freinage « temporisé », on attend de toucher les talons des skis et on enfonce progressivement les commandes. Trop de « patate » au freinage redécote l'ensemble. Mais pas de souci! Pas de tangage, donc pas de retoucher en piqué. Il suffit de continuer à freiner. Le décrochage complet de la voile demande une grosse amplitude de freinage.

Une précaution, placer le pilote en accrochage plus bas que le passager afin de se servir du toucher des talons des skis côté pilote pour déclencher le freinage final.



Pas de problème au décollage à ski pour emmener Julien avec le Descent, y compris par vent fort!

EN FAIT?

Actuellement Sky Country a « validé » le Descent en utilisation biplace avec un PTV maxi de 160 kg. On l'a utilisé en léger arrière sur pente modérée, donc défavorable à l'envol rapide à 185 kg sans problème. Les qualités de vol ne sont pas entamées à ce poids et le posé gagne encore en efficacité. Évidemment un passager beaucoup plus lourd que le pilote décollera plus tard et posera plus tôt. Il faudra avoir confiance dans son niveau de ski.

Le Descent 25 offre réellement un incroyable potentiel d'utilisation à ski d'une machine volante. Ne cherchez pas la performance en planer ou Vz. Mais découvrez la vitesse et la facilité d'utilisation. Et dans du 40 km/h le long d'un relief, ça peut aussi monter!

Du côté assurance, avec un certificat de navigabilité attestant l'utilisation en biplace avec un PTV maxi, la machine peut être utilisée par un pilote détenant la qualification « moniteur speed riding » ouverte aux moniteurs fédéraux et d'état. La suite viendra.

Pour PP+, avec le futur bidule 34, ces mini-biplaces sont une véritable renaissance dans les activités de vol libre et de ski! À mettre en place doucement, avec prudence et sans accroche. ■

Vos réactions: parapenteplus@flying-pages.com