

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

Bien visibles ici, les cloisons diagonales renvoient les efforts du suspentage directement à l'extrados. Le tube métallique supporte un des badins du testeur.

SKY COUNTRY SCORPION 3

UN AGRÉMENT DE PILOTAGE BLUFFANT !

coup d'oeil

- +** Agrément de pilotage
Courbe facile à gérer
Rendement en taux de montée
Très bonne tenue en turbulences
Bon équilibre mordant/amortissement
- Gonflage un peu lent
Bien accompagner les avants
au gonflage sans vent
Élevateurs vraiment très souples

Après sa Discovery 3 en aile de loisir, Sky Country gratifie à nouveau les pilotes d'une machine très séduisante, en classe C cette fois-ci. La Scorpion 3 est un vrai plaisir à piloter.

SKY COUNTRY

La marque ukrainienne d'Alexey Rakov est bien établie même si elle est encore peu connue en France.

Présente depuis très longtemps dans le catalogue mondial du vol libre, elle est distribuée par Scorpion, Stéphane Dantand, depuis 3 ans. Nous avons volé avec tous les modèles de la gamme 2008 et 2009 sans être jamais déçus. On se rappellera du biplace offrant un prix attractif et une bonne efficacité. La Discovery 3 en aile de loisir est toujours une excellente petite machine. La Scorpion 3 est l'aile de sport classe EN C et la Descent, une aile speed riding sympa y compris en version 25 pour le biplace à ski, testée aussi dans ce n° 414 (p. 62).

POINT DE VUE

À noter un système d'accélérateur hors du commun sur la Scorpion 3, du moins en voile tout public. Les élévateurs D ou arrière sont relâchés à l'appui sur le barreau pour une plus grande efficacité et cela se vérifie en transition. Plus classique, l'action de l'accélérateur est « diminuée » sur les A externes.

Le bord d'attaque présente des ouvertures en demi-lune sur deux cellules alternant avec une cellule totalement fermée. L'objectif est de rendre le bord d'attaque plus solide en turbulences.

DÉCOLLAGE

Le centre de l'aile est repéré du logo de la marque. Ne prendre que les A centraux pour le gonflage vent nul. Une traction de l'ensemble des élévateurs conduit à une mise en crevette ou à un départ sur le lacet. La prise des A médians assure plus de symétrie, avec de la progressivité dans la montée.

La présence discrète dans les avants demandera une adaptation et souvent un contrôle visuel pour s'assurer de la montée complète de la voûte. Un accompagnement total des avants et une bonne charge de la ventrale sont nécessaires sans vent pour assurer un décollage réussi.

Cette progressivité de gonflage sert à merveille la Scorpion 3 dans la brise soutenue agrémentée de rafales. En Sud tumultueux sur l'habituel décollage de la Chapelle à Saint-Hilaire, la voile n'arrache pas son pilote en fin de montée. Elle tolère des appuis francs à la commande, tout en laissant le pilote les pieds au sol.

Le recentrage doit être privilégié à la simple correction commande lors d'une montée dissymétrique.

EN VOL

À PTV 96 kg, je lis un 39 km/h sans sourciller en turbulences. La cadence ne cède pas en entrée d'ascendance modérée ou face à une brise chaotique. On se sent sous une embarcation solide, majestueuse dans le déplacement. Les mouvements de tangage sont contenus en amplitude avec un excellent amortissement à cabrer. Donc pas de recul de la voile ni de perte de vitesse notable. L'amortissement à piquer joue très sagement son rôle dans la catégorie laissant le pilote utiliser la vitesse maximum bras hauts et même accélérer d'un tiers en turbulences notables. La sensation de glisse est bien là, avec très peu de déformation de la voûte. L'entrée en ascendance est caractéristique en Scorpion 3 : pas de recul, pas de mouvement à piquer sauvage mais directement une sensation de montée.

L'accélérateur est très efficace dès l'appui sur le barreau. Le système d'amplification par le relâchement des D donne un bon confort en terme d'efforts à pousser. On dépasse les 55 km/h stabilisés, poulie dans poulie.

Au ralentissement, les mouvements habituels de lacet dans cette fourchette d'allongement et de voûte modérément prononcée apparaissent en dessous de 27 km/h. On équilibre difficilement une sonde de vitesse à 24 km/h en amorce de parachutale. Le décrochage prévient par une bascule arrière progressive, sur des efforts modérés, dans l'amplitude de freinage sans tour de main. Pas de secret, la Scorpion 3 préfère évoluer au-dessus de 27 km/h.

L'élévateur dédié oreilles remplit efficacement son rôle. À l'accélérateur, on récupère les 2 km/h perdus dès l'appui sur le premier barreau. Les Vz et vitesses obtenues en couplant accélérateur et oreilles permettent de s'échapper confortablement d'ascendances modérées à franches. Le pilotage à la sellette autorise la mise en 360° pour une descente réellement efficace. La réouverture demande une sollicitation du freinage, avec souvent un peu d'accroche du stabilo dans le suspentage haut. L'efficacité de l'accélérateur est encore démontrée avec les oreilles. Du 3 de finesse à 44 km/h presque à fond de barreau et une très bonne stabilité de descente.

VIRAGE

La très bonne coordination lacet/roulis conduit à un virage équilibré, de tenue remarquable. Toujours une sensation de « poser » noble dans la masse d'air.

FICHE TECHNIQUE				
SCORPION 3	S	M	L	XL
Surface plat (m²)	24,5	26	27,5	29
Envergure (m)	11.58	12.29	12.99	13.71
Allongement	5.81	5.81	5.81	5.81
Nombre de cellules	59	59	59	59
Poids de l'aile (kg)	5.3	5.6	5.9	6.2
PTV (kg)	70-90	80-100	90-115	100-125
Label	C	C	C	C
Prix (euro TTC)	2 800 toutes tailles			
Existe aussi en taille XS.				
Note : poids contrôlé sur la M : 5.8 kg avec sac de compression.				
SKY COUNTRY, sc@sky.net.ua, www.sky-country.com				
SKY COUNTRY FRANCE, SCORPIO, La Voyagère, 74550 Cervens, France, +33 (0)4 50 72 58 90, +33 (0)4 50 72 58 97, info@scorpio, www.scorpio.fr				



L'accélérateur, très libéré et efficace dès le début de l'appui, dispose d'un relâchement des D ce qui le rend confortable au pousser.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES MESURES PP+	
Température moyenne	6°
Pression/mer	1 024 hPa
Altitude décollage	940 m
Modèle testé	Scorpion 3 M
PTV	96 kg
Charge alaire	3,69 kg/m² (forte)
Vitesse stabilisée bras hauts	39 km/h
Vitesse stabilisée accélérée	55 km/h poulies en butée
Décrochage	25 km/h à 8 kg d'efforts (assez dissuasif) et 60 cm de freinage hors garde
Efforts en vol droit	1,5kg à 27 km/h 1 kg à 30 km/h
Efforts en virage	2,5 kg à 36 km/h et 15° d'inclinaison, 3,5 kg à 30° et 39 km/h
Comportement en spirale	stable à neutre (si ventrale relâchée)
Inversion de virage	7 s pour 30° à 30° d'inclinaison
Roulis inverse	très modéré, pas gênant
Lacet	légère instabilité, très amorti
Tangage	stable, amorti
Roulis	stable, amorti
Oreilles	Vz - 4 m/s à 45 km/h (finesse 3), légère instabilité lacet
Vz moyennes	1,05 m/s à 30 km/h, 1,16 à 39, 1,26 à 42
Finesse moyennes	7,87 à 3, 9,29 à 39, 9,21 à 42
Mesures effectuées sur 3 vols en air lisse.	
MATÉRIEL : sonde Flytec sur Leonardo Digifly + GPS, sellette « assise » Woody Valley	
Comportement PP+ A/V : amorti	
Rappel : pour le détail des procédures des essais et la terminologie voir www.parapente-plus.fr rubrique « articles gratuits/nos tests les procédures »	

En priorité sur le lacet, la courbe en appui modéré dégrade à peine les Vz. On enroule facilement quelques dixièmes de m/s de grimpe rencontrée en ligne droite. Un 0,2 m/s se tient en rotation ! À l'appui plus franc ou sur une sollicitation sellette modérée, le roulis s'accroît très progressivement ainsi que la prise de vitesse. La performance en virage autorise de moduler sa trajectoire en dehors du relief pour partir à

TECHNIQUE DE CONSTRUCTION

Marque	Sky Country
Aile	Scorpion 3
Fabrication	Ukraine
Voile	
Type de cellules	Triples / simple vide au stabilos. 1/3 fermée. Ouverture en demi-lune sur 2 cellules.
Etats diagonaux en « V »	Oui, 2/3
Renforts Mylar aux nez de cloison	Oui, étroits
Renforts transversaux ligne « D »	Oui
Renforts aux sanglettes	Oui
Tissu	Gelvenor LCN066 OLKS, Porcher Marine NewSkytex S9017 E77A, E38A
Ouverture de nettoyage	Non
Etat surface	Très bon
Suspentage	
Matériau	Cousin dyneema 130 kg, Liros aramide 220-280 kg
Répartition	4 lignes
Ramification	1 ou 2 étages (A). patte d'oie C externe en pyramide
Élévateurs	
Branches	5
Repères colorés	Oui, A rouge
« A » dédié oreilles	Oui, 1 ligne. Aller-retour de sangle sur maillon des suspentes
Renfort au mousqueton sellette	Oui
Blocage des suspentes sur maillons	Oui, joint torique
Accélérateur	Oui, maillon à vis. 100 % sur A et 50 % sur A'. Retard puis 100 % sur B. C fixe. Relâchement des D 25 %
Poignées de commande	
Fixation	Mécanique
Tenue	Moyenne
Appui	Barre semi-rigide en potence
Ancrage freins	
Tenseurs à anneaux	Non
Position	-
Spécificités, innovations	
Remarque particulière	Bord d'attaque partiellement fermé. Accélérateur très « libéré ». Grande souplesse des élévateurs, donc tour de sangle possible sur le système d'accélérateur
Appréciation de la construction	★★★
Rappel : ★★★le top ★★très bon ★peut mieux faire ★bol	



Tout comme la Discovery 3 en classe loisir B, la Scorpion en classe C Sport est un excellent produit de Sky Country, très agréable à piloter.

la recherche du bord externe du thermique afin d'optimiser le plus rapidement possible en 360°. L'ascendance se recentre facilement. Cadencée à la commande extérieure et bloquée par un léger appui sellette, la Scorpion 3 n'échappe pas au virage.

Excellente en tenue de courbe et sachant moyenner au cadencement, la Scorpion 3 excelle à la rotation en espace confiné. Elle sait resserrer à merveille son rayon de courbe en insistant sur le freinage et l'appui sellette.

HORS JEU

Les B sont dans les effets classiques de la catégorie. L'allongement parle. La déformation dans la corde et souvent dans l'envergure rend la manœuvre hasardeuse pour descendre confortablement. La remise en vol oscille entre abattée franche et départ sur le lacet, peut-être en raison du relâchement plus ou moins significatif des D lors de la traction des B.

La mise en spirale engagée est progressive. La priorité donnée au lacet à la commande seule conduit facilement à une courbe « face planète » généreuse en Vz négative. Dépasser les -10 m/s s'obtient aisément sans centrifugation notable. La sortie s'harmonise sur une ressource importante certes mais amortie dans le mouvement. Pas de neutralité spirale avec une sellette plu-

tôt point bas telle que la Peak 2 de Woody Valley et un réglage de ventrale à 42 cm. Sur la Scorpion 3, la spirale engagée avec une oreille extérieure offre une bonne solution de descente sans centrifugation.

CONCLUSION

Les performances usuelles dans la catégorie sport ne se dégradent pas dans la turbulence. L'agrément de pilotage a été soigné pour la Scorpion 3 avec une transmission dosée d'information pour lire au mieux l'aérologie, sans excès. La courbe alliant réponse et tenue, facilite l'utilisation de tout type d'ascendance avec des taux de montée remarquables en thermique. Les transitions sont facilitées par un bon mordant sans dépassement farouche. Laissez voler cette belle dame qui s'exprime bien bras hauts ou légèrement accélérée. Rapidement en confiance en Scorpion 3, on se prend très facilement au jeu du vol « XC ». On regrette un suspentage gagné en partie haute, habituellement moins habillé dans la catégorie. Le prix et la finition de voilerie finiront l'argumentation de la nécessité de l'essayer. Les nombreuses tailles et le chevauchement des fourchettes de poids permettent de choisir précisément sa compagne. ■

Vos réactions : parapenteplus@flying-pages.com