

SKY COUNTRY DISCOVERY 4

LA DISCOVERY 4 EST L'AILE INTERMÉDIAIRE GRAND PUBLIC DU CONSTRUCTEUR UKRAINIEN SKY COUNTRY, DISTRIBUÉ EN FRANCE PAR SCORPIO, À THONON. EN ROUTE, AVEC CETTE AILE VENUE DU FROID...

FORME compacte, allongement modéré : 5,37 pour 51 cellules, EN B, même catégorie que les Gin Sprint Evo, Gradient Golden 3. Déclinée en 5 tailles, seules les 27 et 29 sont homologuées. La 27 pèse 6,05 kg, et le sac Scorpio qui l'accompagne... 2,2 kg : costaud mais lourd !

Premier constat en déballant la voile : le niveau général de finition est excellent, avec un travail de voilerie remarquable dans les moindres détails, les moindres renforts. Le bord d'attaque est magnifique, avec une alternance d'ouvertures en demi-lune et de caissons fermés. Pas de jonc mais un très large renfort mylar, ourlé d'une généreuse sangle en tissu. Les cloisons diagonales étayent la voile, à travers les caissons à 3 cellules. 4 rangées de suspentes, toutes gainées, sur 2 étages pour les A et B, puis 3 pour les C et D. Les élévateurs 20 mm intègrent l'accélérateur 3 poulies entre A et B. La poignée à émérillon se frappe sur une sangle courte par une pression non magnétique. Visite pré-vol ok, suspension fluide au démêlage, en place, lissé... alors, gonflage ! Deux pas et l'ensemble se tend, écope d'un bloc. La **Disco 4** monte régulièrement, ne dépasse pas particulièrement, et nécessite un simple blocage de contrôle. Un soupçon de frein, trois pas après la bascule avant et c'est parti. L'aile est franche sous les mains, sous les fesses. Je suis en haut de fourchette et la **Disco** est tendue

comme une arbalète, me faisant penser à un speed-fly par sa tension. Mains hautes, je file stablement à 40 km/h avec 95 kg de ptv. La réponse à la commande est immédiate, l'aile s'incline à souhait, d'un bloc, obéissante et précise. Je

Retour sur un autre vol, pour partir le long de la pente à l'affût des thermiques. J'ai troqué ma sellette assise pour mon cocon Supair Shaman FR et j'aime vraiment comment l'aile obéit aux fesses également, se laissant guider par l'enroule-

ment dans la pompe hachée. Le recentrage s'opère par petites retouches, quelques centimètres avec la commande extérieure, un peu d'appui sellette. Une danse, un plaisir ! Bien centré, c'est parti pour le nuage avec les vautours du Chalvet

(2,80 m d'envergure), nonchalants et curieux, qui s'approchent et vous jaugeant du regard. Ça tabasse un peu dans les barbuttes mais la **Disco 4** reste simple à gérer. Les mouvements en tangage se brident aisément d'un franc tempo, si besoin. La communication très présente à la commande indique clairement la marche à suivre. Très pédagogique, l'aile s'arrête sur commande et se relance rapidement. Transition maintenant, tout caréné, position tendue et jambes regroupées. L'accélérateur doux sous le pied, fait basculer le centre de l'aile, plus vite que ses extrémités, grâce à ses élévateurs sophistiqués. A fond de 2^e barreau, la **Disco 4** affiche stablement 54 km/h, profil tendu et solide. L'aile ne bronche pas. À l'autre bout de la polaire, la vitesse mini se situe vers 24 km/h, avec une aile qui, même mains basses, reste présente à la commande et précise. Effort de 8,5 kg avant décrochage et une phase parachutale non stable très efficace qui autorise une repose précise au déco.

Dans le gros temps, j'ai trouvé l'aile vraiment facile à suivre : grande tolérance avant fermeture sur les variations brutales d'incidence, et communication



Très sympa à piloter, jolie et superbement propre, c'est une aile originale à bien des égards et également une bonne aile pour aborder l'acro de base.

PHOTO AEROSTISS

ne suis pas un grand spécialiste de la voltige, mais me prends de suite au jeu à envoyer de franches inversions que la **Disco** encaisse sans ciller d'un bout d'aile. Super ludique et encourageant.

ment du bassin sur l'axe de roulis. Le pétard est là, en attente, et la **Disco** mord littéralement la pompe. J'incline de suite tout en montant sur les freins. Pas un soupçon de lacet inverse : l'aile se bronche pas, et se cale

JE M'ADRESSE À

PILOTE DÉBUTANT

PILOTE RÉGULIER

EN A

EN B

EN C

EN D

HORS EN

PILOTE TRANQUILLE

PILOTE COMPÉTITION



limpide qui fait que le pilote colle à sa voile et en fait ce qu'il veut. Docile, franche et joyeuse, cette **Disco**. Je n'ai d'ailleurs pas eu une fermeture digne de ce nom. La **Disco** reste d'un bloc, et quand elle ferme, c'est pour rouvrir très vite seule. La fermeture volontaire, bien profonde dans la corde, à 75 %, engendre une rotation d'environ un demi-tour avant le retour à l'équilibre... EN B dans cette figure ! Quelques 360° bien serrés et la planète saute au visage, à rapidement plus de 14 m/s ! EN B encore... et une sortie spontanée après retour au neutre sellette et commandes, mais aérienne et donc à guider et bien bloquer ! Ces comportements sont à mon sens des atouts : une aile à piloter, certes, mais il s'agit ici de pilotage classique, simple et accessible.

Oreilles ? Ça vous intéresse, depuis le temps ? OK. Elles viennent d'un bloc en prenant l'élévateur A', franchement. Ici encore, rien de surprenant : pas de mouvements désagréables en roulis, pas de flappements, elles se plaquent sous l'aile. La réouverture est un peu lente mais spontanée. En couplant oreilles, accélérateur et pilotage aux fesses, la **Disco 4** se mène précisément. Facile de se faufiler ainsi entre les ailes, lors d'une approche trop encombrée par exemple.

Le sol arrive ? Laissez glisser, guidez aux fesses, plein badin, et sur le freinage, une franche

ressource permet un atterrissage zéro pas. Reste à plier, et proprement s'il vous plaît, car vu la largeur des renforts mylar, il vaut mieux plier cloison sur cloison. Un sac "saucisse" est recommandé. Voilà, c'est roulé et la sangle de contention, avec une belle boucle de serrage, ficelle le tout.

CONCLUSION

Quelques 6 heures de vols sous la **Discovery 4**, dans des conditions variées, m'amènent à dire que j'aime cette voile, sa glisse et surtout ses virages et grandes relances mains hautes. C'est, je pense, une bonne aile pour aborder l'acro de base. Très sympa à piloter, jolie et superbement propre, c'est une aile originale à bien des égards, sans aucune concession sur l'assemblage et la finition. Pour un pilote de loisirs, pour un pilote qui découvre le cross, ou qui taquine les arabesques, cette **Discovery** est une alternative intéressante aux ailes d'allongement comparable. D'autant qu'à 2630 €, elle offre un excellent rapport qualité/prix.

Seul hic : l'homologation restreinte aux tailles 27 et 29 : prenez vos responsabilités, ce n'est (pour l'heure) pas encore un problème avec les assurances. Autre petit défaut : ce sac lourd... Manque aussi un petit godet de vodka et un dictionnaire franco-russe pour le manuel (même pas vrai, il est en français, maintenant) ! ■



• Solidité, maniabilité
• Originalité, design.



• Le poids, encore..
• Le sac, trop lourd
• Pas d'homologation pour les 23, 25 et 31

SKY COUNTRY DISCOVERY 4

DIRIGEANTS ET CONCEPTEURS : VLADIMIR YAVORSKY ET ALEXEY RAKOV
ASSEMBLAGE : UKRAINE
MISE EN CIRCULATION : PRINTEMPS 2011.
GAMME : MUSCAT, **DISCOVERY 4**, SCORPION 3, MOSCITO 2, MYSTIC 2, D3BI..

Taille	23	25	27	29	31
Surface à plat (m²)	23	25	27	29	31
Allongement à plat	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Nombre de cellules	51	51	51	51	51
Envergure à plat (m)	11,1	11,5	12,0	12,4	12,9
Corde maxi (m)	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0
Câne aux B (m)	nc	nc	nc	nc	nc
Poids aile (kg) sans sac	nc	nc	6 kg pesé	nc	nc
Poids total volant (kg)	60-80	70-90	80-100	90-115	105-130
Homologation	-	-	EN B	EN B	-
Prix ttc (en €)	2630	2630	2630	2630	2630

MATÉRIAUX

- Tissu : **extrados** : Porcher Skytex 9092 E85A 45 gr/m².
- **Intrados** : Porcher Skytex 9017 E38A 40 gr/m²
- **Suspentage** : Liros Aramid 220 et Cousin dyneema 80 gainé.

ARCHITECTURE VOILE

- Type de cellules : caissons à 3 cellules.
- Renforts de ba. : large bande de mylar intégrant les A, ourlet tissu.
- Bandes liaisons inter groupe : oui.
- Bande transversale : non.
- Ouverture de vidage : oui, sur stabilo.

SUSPENTAGE - ÉLÉVATEURS

- Répartition : A2 A'1 B3+1 C2 D2.
- Etages : 2 sur A et B, 3 pour le reste, tout gainé.
- Branches élévateurs : 5 branches 20 cm.
- Kit oreilles : oui élévateur A'.
- Liaison suspentes : maillon trapèze nu.
- Accélérateur : 3 poulies, entre A et B.
- Poignée frein : souple, large, émerillon, pression non magnétique.

LIVRÉ AVEC

- Sac : Scorpio Aero 2, gros volume, nombreuses poches (rabat, frontale, latérales).
- Divers : accélérateur en carbone et sangle, sac interne, manuel.

MESURES SOUS LA 27th

Fourchette aile essayée : 80/100 kg
Ptv essayeur : 95 kg



- Charge alaire durant l'essai : 95 kg/27 m² soit 3,1 kg/m².
- Vitesse maxi mains hautes : 40 km/h.
- Vitesse maxi accéléré : 54 km/h.
- Taux de chute mini : -1,13 m/s à 35,5 km/h.
- Finesse maxi : 8,8 à 36,8 km/h sur trajectoire.
- Décrochage : 23 km/h (effort de 8,5 kg).

HOMOLOGATION : EN B

- **Tout en A sauf** :
- B pour la mise en virage en 360°, engagé rapide.
- B pour la fermeture asymétrique.
- Rapport sur www.sky-country.com

APPRECIATIONS

	♥ Mauvais	♥♥ Moyen	♥♥♥ Bon	♥♥♥♥ Excellent	♥♥♥♥♥ Parfait
FINITION	♥♥♥♥				
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					♥♥♥♥