

SKY COUNTRY SCOOTER

AVEC CETTE NOUVELLE "EN B", DISTRIBUÉE EN FRANCE PAR SCORPIO, L'UKRAINIEN SKY COUNTRY ESSAYE DE PRENDRE PIED PLUS SOLIDEMENT SUR LE SOL FRANÇAIS...

ENCORE une EN B, direz-vous ! C'est normal tant cette catégorie d'aile, à très large spectre de clientèle, progresse en performances, en qualités de vol et en confort. La **Scooter**, taille M (seule taille présentée pour l'heure à l'homologation chez Para-Tests) dévoile un allongement de 5,8 pour 57 cellules tenues par 3 rangées de suspentes à 2 étages.

Sky Country essaye de coller au marché des ailes du moment : joncs plastiques courts en bord d'attaque, mini-ribs (renforts de cloisonnage) en bord de fuite, suspentage gainé en partie basse, puis dégainé et traité anti-uv en haut. Ne manque à la panoplie du parfait parapente high tech 2014, que le shark nose et le 3D shaping, avec tout le marketing qui va autour. En comparant les allongements des ailes de la catégorie EN B, la **Scooter** se situe dans le milieu haut de la fourchette. Dans la gamme Sky Country, elle est au-dessus de la Discovery 4 (la 5 sera prête en début 2015) et viendrait presque empiéter sur la Scorpion 4. On aime ou pas l'esthétique de l'aile, avec son extrados tagué de 2 énormes SC stylisés, mais la **Scooter** se remarque. On m'a plusieurs fois demandé si c'était la nouvelle aile de Supair ! La volonté de qualité est évidente : tissu Porcher Skytex modulé en grammage en fonction des contraintes, suspentage Edelrid, Liros TSL. A chaque nouveau modèle, je trouve les finitions meilleures, les détails plus peaufinés. Pour exemple, les élévateurs, réalisés dans une sangle noire de 12 mm à l'âme de Kevlar, sobres et propres, frappés de 4 poulies et d'une poignée en forme (pression classique, non magné-

tique). On est loin de l'aspect rustique de la première aile Sky Country testée par Parapente Mag. Les coutures sont belles et l'état de surface très satisfaisant. Certains détails cepen-

par brise franchement plus forte, la **Scooter** se manie facilement, docilement et sans puissance.

Ptv de 94 kg pour cette taille M (fourchette 80/100 kg), sellette

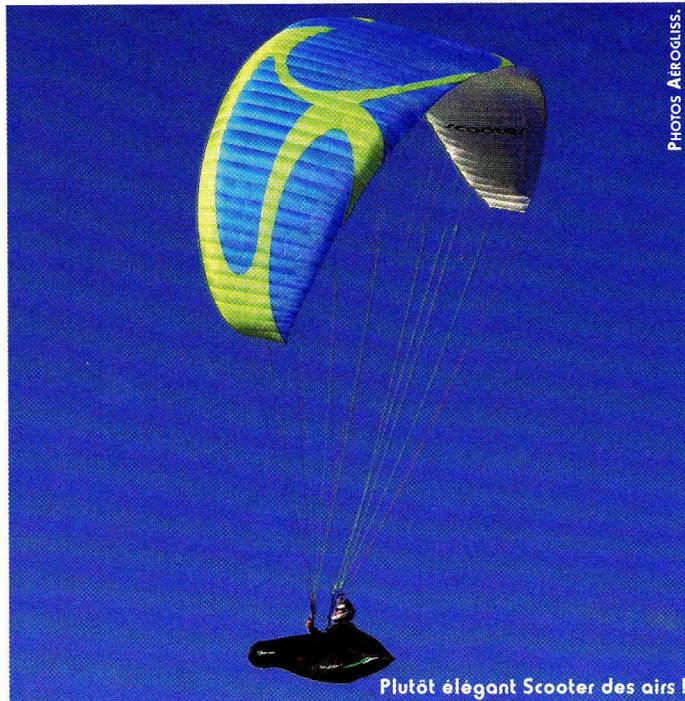
tre. Je finis ce vol de descente par une série de grandes inversions énergiques en longeant la pente du Chalvet : la **Scooter** est carrément joyeuse, dynamique, homogène. Elle fonctionne plutôt par demi-ailes mais reste solide, même aux faibles incidences et rattrape volontiers quelques wings mal cadencés. Bien !

RETOUR EN THERMIQUE

La **scooter**, sur le tangage, est à qualifier de sage, ne nécessitant qu'un pilotage actif modéré. J'ai même l'impression qu'elle est volontairement bridée en incidence sur l'accélération. Pourtant, l'aile a du mordant pour rentrer dans l'ascendance. Sur le roulis, elle est intuitive et accepte un virage performant, relativement à plat, très efficace en thermique. Le ralentissement, associé à un appui sellette et un relâché progressif du côté extérieur au virage, démontre une précision et une maniabilité excellentes. Rapidement au nuage, en route pour une longue transition, dans de l'air assez brassé et turbulent. Mains hautes et sans accélérateur, la **Scooter** balance pas mal de petites infos et mouvements sur le roulis. Un peu d'accélérateur (30 %), effort modéré, tend la voile et stabilise le cap en gommant les infos précédentes. Jouons pied lourd maintenant : la course de d'accélérateur durcit sensiblement au-delà de 50 %. Poulies sur poulies, avec 51 km/h mesurés, la **Scooter** plane encore bien et reste solide.

REGISTRE FERMETURES

Durant l'essai, je n'en ai vécu aucune. A peine un bout de plume, rouvert dans l'instant, sans assistance. Avec 5,8 d'allongement, et 257 mètres de



PHOTOS AÉRODRAISS.

dant, tel les maillons rapides, surdimensionnés sur les têtes d'élévateurs, ou encore le maillon de liaison accélérateur, moins pratique que les crocs fendus, pêchent encore un peu. Mais l'importateur livre le maillon fendu à part...

Premier gonflage, sans vent, pour une volée de photos dans l'air hyper calme du matin. L'aile au sol offre un bord d'attaque en forme, avec une écope large. Face voile, même par vent nul, deux pas en arrière suffisent pour hériter d'une aile prête à voler, gonflée sur la tête ! Retournement dans la foulée et quatre pas supplémentaires, avec un bon appui ventral, m'ouvrent la porte du ciel (encore une fois, magie de cet instant si particulier...). Même

carénée. Chargée dans le tiers haut, la **Scooter** file à un vrai 40km/h mains hautes. J'ai juste besoin d'un peu d'accélérateur pour suivre le biplace qui fera les photos. Dans l'huile du matin, l'aile est sur des rails, tout en offrant une sensibilité à la sellette propice à un pilotage actif et précis. L'effort à la commande est plutôt catégorie "moyen", avec une fermeté sans excès, mais une réelle communication sur le roulis. Il faut peu de débattement pour obtenir un virage franc et rapide, et le pilotage usuel s'opère entre 10 et 40 % du débattement qui est de 70 cm avant décrochage, avec un durcissement franc et dissuasif. Le freinage est surprenant, pas vraiment linéaire, avec un volet plus marqué sur le cen-

JE M'ADRESSE À

PILOTE DÉBUTANT

PILOTE RÉGULIER

EN A

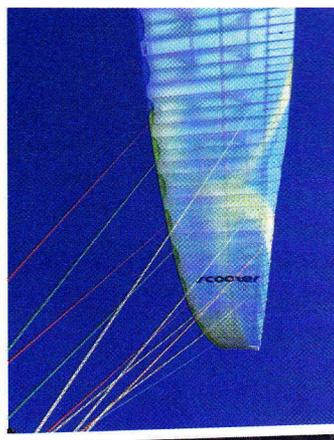
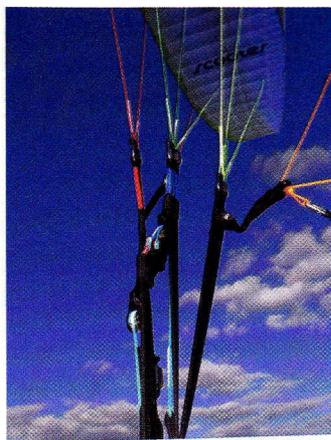
EN B

EN C

EN D

HORS EN





suspentes, on pourrait craindre quelques cravates... Allons voir! La fermeture asymétrique profonde entraîne une mise en virage sur presque un demi-tour, avec une réouverture spontanée, sans cravate constatée. En reproduisant la manœuvre plusieurs fois, je dirai que le bout d'aile ne racroche pas facilement. C'est plutôt bon signe: les oreilles, avec la sanglette A', confirment cette propension à l'effet res-sort, sans cravate.

Pour descendre du ciel, envoyez les 360°: la **Scooter** passe rapidement sous la barre des -10m/s. La sortie est autonome mais gazeuse et pleine d'énergie. Dissipez, ce sera mieux!

ALORS, POUR QUI CETTE SCOOTER?

Son allongement, ses mouvements de roulis, la destinent d'emblée à des pilotes déjà éveillés et aguerris à un pilotage actif. Elle n'est pas extrême en pilotage et se situe plutôt en butée haute de la catégorie B. Avec 6,1 kg, assemblée avec des matériaux d'excellente qualité, la **Scooter** devrait fort bien vieillir. Un argument à prendre en compte dans le choix.

La **Scooter** arrive en plein sur le créneau des Rush 4 et autres Chili 3. En quoi se distingue-t-elle de ces dernières? Allon-

gement plus important, technologie plutôt classique, communication en roulis à domestiquer, très bonne efficacité en thermique. La concurrence est rude. Par contre l'argument de prix en dessous de 3000 euros pour une voile de ce niveau et de cette qualité en fait une voile très compétitive! D'un côté une aile reconnue, une marque fiable, qui truste les podiums et les innovations, de l'autre une marque moins connue en France, peu diffusée, originale mais disposant de moyens incomparablement moindres. Passé l'aspect purement technique (et le moins qu'on puisse dire, c'est que les Rush 4 et autres Chili sont très technologiques), viendra l'aspect affectif. La **Scooter** générera-t-elle cette excitation, ce désir qui provoque le trouble? Vous seul pourrez le dire en l'essayant. Pour ma part, j'ai apprécié cette aile. Ses qualités de vol sont réelles, son prix est un peu moindre que la concurrence, mais pour l'instant, sur 5 tailles, seule la M est homologuée.

CONCLUSION

Sky Country, comme bien d'autres constructeurs peu diffusés, essaye de suivre le train des grandes marques. La Scooter est une bonne aile, performante et de très bonne qualité, un vrai Scooter des airs.



- Maniabilité.
- Facilité de mise en œuvre.



- Une seule taille homologuée.
- Petits mouvements sur le roulis, lacet...

SKY COUNTRY SCOOTER



DIRIGEANT ET CONCEPTEUR: ALEXEY RAKOV.

ASSEMBLAGE: UKRAINE.

MISE EN CIRCULATION: FEVRIER 2014.

GAMME: MUSCAT 2, DISCOVER 4, **SCOOTER**, SCORPION 4, MYSTIC 3, EVO X.

Taille	XS	S	M	L	XL
Surface à plat (m²)	23	25	26.8	29	30.8
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	B	non	non
Prix ttc (en €)	2890	2940	2990	3040	3090

MATÉRIAUX

- Tissu: **Extrados et Intrados**: Porcher Sport 9017 E25A.
- Suspente: Liros TSL 280, 220 et 190.
- Haut: dégainé Aramid Edelrid A80000U.
- Coloris: rouge, bleu, jaune.

ARCHITECTURE VOILE

- Type de cellules: 3 cellules par caisson.
- Renforts bord d'attaque: joncs souples courts, sans mylar.
- Bandes transversales: 2 bandes fines.
- Ouverture de vidage: oui sur stabilo.

SUSPENTAGE - ÉLÉVATEURS

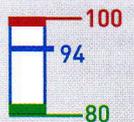
- Répartition: A2 A'1 B4 C3+1. • Branches élévateurs: 3
- Kit-oreilles: oui / élévateur spécial.
- Liaison suspentes: Maillon Rapide un peu gros.
- Accélérateur: oui 20 cm, 2 poulies simples sur A et 2 poulies entre A et B.
- Poignée freins: avec émerillon, semi souple.

LIVRÉ AVEC

- Sac: grand volume. • Divers: sac interne, sangle de compression, sac de portage.

MESURES SOUS LA M⁽¹⁾

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



- Charge alaire durant l'essai: 94 kg/26.8 m² soit 3.50 kg/m².
- Vitesse maxi mains hautes: 40 km/h.
- Vitesse maxi accéléré: 51 km/h.
- Taux de chute mini: -1.04 m/s à 33.6 km/h, effort de 3 kg.
- Finesse maxi: 9.5 mains hautes à 40 km/h.
- Décrochage: 24 km/h, effort de 7 kg.

Les mesures ont été faites avec une sellette carénée Skypper FR

HOMOLOGATION: EN B

Tout en A sauf B en:

- Comportement lors d'une mise en virage en 360° engagé rapide.
 - Fermeture asymétrique
- Rapport complet sur scorio.fr

APPRECIATIONS

	♥♥♥♥♥ Bon	♥♥♥♥ Excellent	♥♥♥♥♥ Parfait
FINITION	♥♥♥♥	AMORTISSEMENT EN ROULIS	♥♥♥♥
MANUEL DE VOL	PAS VU	RÉSISTANCE À LA TURBULENCE	♥♥♥♥
DÉMÉLAGE	♥♥♥♥	CAPACITÉ DE RÉOUVERTURE	♥♥♥♥
GONFLAGE SANS VENT	♥♥♥♥	SOLIDITÉ À VITESSE MAXI	♥♥♥♥
PRÉCISION COMMANDES	♥♥♥♥	CAPACITÉ AU VOL LENT	♥♥♥♥
LÉGÈRETÉ DES COMMANDES	♥♥♥♥	PERFORMANCES	♥♥♥♥
MANIABILITÉ	♥♥♥♥		
AMORTISSEMENT EN TANGAGE	♥♥♥♥		