

aériam

LE MAGAZINE DU VOL LIBRE ET DES SPORTS AÉRIENS

64 NUMERO

TESTS ÉLECTRIQUES
YUNEEK, SKY JAM
ET ALATUS

TESTS VOILES
AWAK, LAPOON,
MUSCAT 2, NUCLÉON

MÉTÉO
LES MASSES D'AIR 2
POUR OPTIMISER SES VOLS



Paramoteur
BRÉSIL



Parapente
CAP VERT



Parapente
WAKE UP !



Delta
PORTFOLIO

CAJON (FRANCE) DOM 6 € - BEL 5,5 € - CH 10 PS - CAN 9,5 \$ CAN
ESP 5,25 € - ITA 6,7 € - P.M. GRAC 8 € - PORT CONT. 5,45 €

M 07457 - 64 - F: 5,40 € - RD





L'équilibre parfait

MUSCAT 2

*Alexey Rakov a été formé par l'Institut
aéronautique de Kharkov, qui forme
les ingénieurs pour le fabricant des avions*

*Antonof, en Ukraine. En 1995, il se spécialise dans les aéronefs
ultra-légers et les parachutes. L'année suivante il lance
avec Vladimir Yavorsky la marque de parapente Sky Country.*

Par Xavier Rémond

Les premières années sont laborieuses, essentiellement pour le marché local. L'entreprise, située à 400 km de Kiev, emploie actuellement 20 salariés et émerge sur la scène internationale. Sky Country, propose désormais une gamme complète de parapentes, des paramoteurs et des kites.

Quand on m'a proposé d'essayer une voile d'entrée de gamme, j'avoue avoir commencé par faire la fine-bouche, car beaucoup d'ailes pour débutants sont ennuyeuses à piloter. Leur cahier des charges identiques, le faible allongement, les contraintes de coût de production et d'homologation font que, au final, toutes les voiles d'initiation semblent sortir du même moule. D'ailleurs, beaucoup de modèles sont produits dans les mêmes ateliers, en Asie, et n'ont pour principale différence que le nom. Dans ces conditions, pas facile de s'enthousiasmer et de faire des commentaires originaux. Mais là, dès mon premier vol avec la Muscat 2, j'ai été conquis. Non seulement l'aile est facile et rassurante, comme toutes les ailes de sa catégorie, mais en plus elle est plus agréable à piloter que beaucoup d'ailes sportives.

Au premier abord, la Muscat 2 est très classique, 41 cellules largement ouvertes. En regardant de plus près, on note une association judicieuse des tissus Skytex et Gelvenor en bord d'attaque, ainsi qu'un suspentage alliant aramide et Dyneema, afin d'optimiser l'emploi des matériaux.

Le gonflage est franc et la montée lente au-dessus de la tête. Ce n'est pas un problème dans une pente, car l'aile n'a pas de tendance à doubler le pilote. Par contre, sur terrain

plat ou en paramoteur, il faut garder de la tension dans les élévateurs, pour éviter que la voile retombe en arrière. Mieux vaut une mise en mouvement dynamique plutôt qu'une course paresseuse.

En vol, l'aile est compacte et parfaitement équilibrée sur l'axe de tangage. La voile n'a aucune oscillation parasite, même dans la turbulence. Elle a juste ce qu'il faut de mordant pour entrer dans les thermiques sans craindre d'utiliser les freins. La mise en virage est rapide et sans effort. Cette vivacité peut surprendre des pilotes lourds sur les commandes, contrairement à beaucoup de voiles d'initiation qui sont pataudes en roulis. Le contrôle de l'inclinaison en thermique est très précis, avec des petits mouvements de la poignée extérieure. Cette conduite du virage en ascendance est remarquable. Cela permet un pilotage très efficace qui fera jeu égal avec des ailes beaucoup plus performantes, mais plus pointues à piloter. Le faible allongement (5,1) de la Muscat 2, lui permet de rester homogène dans toutes les situations. Même dans des conditions puissantes et turbulentes, on se sent en confiance et prêt à se lancer dans l'aventure d'un cross. Sauf que cette aile de progression n'a pas la vitesse de pointe des voiles de course et trouve sa limite quand il s'agit de pénétrer face à la brise, le long du relief.

Parmi les 6 tailles proposées, seul une taille est homologuée EN-B, la M (27 m²) que nous avons essayée. Sur les 24 tests, la voile obtient 22 «A» et 2 «B» en fermetures asymétriques.

Contact

SCORPIO SARL VOYAGERE
74550 CERVENS -- FRANCE
Tél : 0450725890
0681115068
info@scorpio.fr
www.scorpio.fr