

SKY COUNTRY MYSTIC 3

C'EST EN CROISANT STÉPHANE DANTAN (L'IMPORTATEUR DE LA MARQUE UKRAINIENNE) DANS LES ALLÉES DE LA COUPE ICARE, QUE J'HÉRITE DE L'ESSAI DE SON DERNIER BÉBÉ "EN C", 6,5 D'ALLONGEMENT...

Pour l'heure peu diffusée en France, Sky Country fait son chemin lentement, avec une gamme qui s'étoffe avec rigueur. La **Mystic 3** est le fruit de 2 ans de travail sur le modèle précédent. Force est de reconnaître que dans nos vallées du Sud, croiser une aile Sky Country suscite la curiosité. Alors imaginez les réactions au déballage de la voile strictement neuve sur le décollage de Belleméne, à la Réunion. De la **Mystic 2**, elle garde l'allongement et l'homologation EN C pour la taille M, mais elle a reçu une grosse mise à jour technologique : joncs en bord d'attaque, mini-ribs en bord de fuite, suspentage allégé, sur 3 lignes, en Aramid Edelrid non gainées, traitées anti UV et épissurées, réparties sur 2 étages, et un tout nouveau profil. A l'intérieur de la voile, on découvre une véritable dentelle sophistiquée dont chaque tension doit être placée au millimètre : exigeant travail d'orfèvre ! Le bord d'attaque alterne cellules ouvertes et fermées, ourlées d'un fin galon. Le bout d'aile est allégé au maximum, sans aucune rigidité ni velcro de vidage. Tout est souple. La cohérence de l'envergure est renforcée par trois larges bandes internes bridant l'aile. La voile est construite avec l'excellent tissu Porcher Skytex 9017 E25A.

La **Mystic 3** s'adresse à des pilotes expérimentés, cherchant la performance : avec un allongement pareil, elle se comparerait à la Niviuk Peak 3 (EN D) : 6,5 c'est beaucoup d'allongement, mais tout est relatif et dépend de votre aile précédente et de votre vécu. Pour ma part, la **Mystic** me paraît compacte et monobloc : pas l'impression d'une aile très allongée !

Le suspentage non gainé demeure relativement fluide, sans tendance aux clés, malgré une ambiance humide au décollage. La **Mystic 3** écope d'un bloc et prend sa forme sans réelle puissance. Elle nécessite cependant une petite temporisation (une

nes du Nord. L'aile, bien tendue, glisse efficacement, sans plis vue du dessous, et très bridée dans l'envergure, offrant un ressenti de poutre, d'aile monobloc. Les commandes sont fermes (sans excès) et l'accélérateur doux au pied propulse la

allongée. Le freinage agissant sur tout le bord de fuite forme une écope propre, par un système de pincement et d'anneaux plastiques. Le suspentage en 3 lignes n'est pas radical : les avants accueillent 3 suspentes, permettant la réalisation d'oreilles classiques, sans kit. Les maillons de liaisons sont protégés d'une gaine sur la suspente. Les élévateurs de 12 mm sont propres, simples.

UNE AILE POUR GRÔS TEMPS

L'amortissement en tangage est excellent, avec cependant du mordant en thermique. L'aile nécessite très peu d'actions sur cet axe et c'est relaxant. Vivante sans être nerveuse en roulis, la **Mystic** surprend par la réponse franche et linéaire, sans flou à la commande. L'allongement ne se ressent guère et l'agilité est au rendez-vous, avec un beau virage précis.

Les conditions de vol, malgré une couverture nuageuse massive, s'allument cependant en bordure des nuages et ça bras-souille gentiment. Je laisse l'aile flotter, savourant son confort pullman. Mais... Aie ! Nuage en approche, barbules très proches, besoin d'une belle paire d'oreilles ! ça vient tout seul avec la suspente extérieure des A et elles se tiennent seules sous la voile, stablement et sans flapper. A fond d'accélérateur + oreilles, c'est royal en ligne droite, et j'efface les marges du nuage, pour rejoindre le bord de mer. Puis descente rapide sur fond de rideau de pluie. Un côté rassurant : la **Mystic** bien humide vole encore ! Une longue ligne droite au soleil, vertical l'atterro de Savanna, la sèche rapidement. En 360 engagés, elle s'incline à



Une aile performante et polyvalente.

bonne habitude à prendre dans tous les cas). Quelques pas et je décolle au ras des champs de cannes à sucre, avec les Enzo et autres Ice Peak 6, vers les ravi-

Mystic à 56 km/h, poulies sur poulies.

Pas de mouvements de raquette du bout d'aile, un air d'Oméga 8, solide, en version un peu moins

JE M'ADRESSE À

PILOTE DÉBUTANT

PILOTE RÉGULIER

EN A

EN B

EN C

EN D

HORS EN

PILOTE TRANQUILLE

PILOTE COMPÉTITION



PHOTOS AÉROCLISS

souhait et s'inscrit rapidement dans une spirale au taux de chute important (largement au-dessus des 12 m/s). Libérer la commande extérieure provoque vite un virage sur le nez, qui dégringole franchement. La sortie chandelle, pleine d'énergie, qui peut suivre un arrêt de rotation non dissipé, nécessite une franche temporisation, mais l'aile demeure homogène, sans même corner du bout d'aile. Pas de neutralité spirale constatée.

Retour en vol côté Est. Cette fois, la **Mystic** se bat dans du microscopique. Là, j'ai vraiment du mal et peste en enroulant des pèts de nonne au-dessus des kékés de Saint Leu. Mon taux de chute est bon, mais l'inclinaison nécessaire dégrade...

A la lutte avec deux Icepeak et quelques Enzo dans une pompe anarchique, je fais de mon mieux mais constate impuissant que je m'enfoncé très lentement, là où eux, équipés de guns qui virent vraiment plus à plat, se maintiennent. L'hostilité des épineux m'incite à la prudence ! Je baisse les bras, vise la plage sur un plan de finesse utopique, mais miracle, de bulle en bulle, au ras des toits et des lignes, je rejoins l'atterro, après une bonne dérouillée en approche et un posé inhabituel face au décollage ! Cette **Mystic** m'a montré ses belles qualités de solidité, tout en communiquant de façon très compréhensible.

De retour à Saint André, j'ai repris la **Mystic 3** pour quelques vols thermiques, en conditions plus franches. Je crois sincèrement que cette aile est bien

adaptée au gros temps. Le gonflage dans une brise soutenue s'opère sans difficulté. L'aile gagne en précision, en efficacité dans des pompes fortes, acceptant d'être maltraitée et ralentie sur 60 cm de débattement. Elle est confortable dans ces conditions et sa solidité accélérée est un atout, incitant au pied lourd sur l'accélérateur : l'aile trace alors droit et stablement, en oscillant peu. Le pilotage aux C permet de lisser les mouvements. La finesse mesurée en air calme est de 10,4 (harnais couché) avec un soupçon d'accélérateur, vers 41 km/h. Vitesse max de 56 km/h et point de décrochage vers 27 km/h, bien physique.

CONCLUSION

Grosse routière confortable, habile à tracer la route, voire l'autoroute dans le gros temps, sa solidité à tous les régimes de vol, sa cohérence et sa communication mettent en confiance. D'ailleurs, je me souviens qu'Alain Zoller, le directeur du labo de certification suisse, a conduit sa **Mystic** personnelle au sommet du Mont Blanc, l'année dernière. Bonne référence ! Confortable et docile, les deux mots qui qualifient le mieux cette aile au look particulier. Il y a des ailes plus performantes, mais celle-ci offre un compromis "confort et plaisir" au pilote qui veut aller partout, loin. Dommage que pour l'heure, ne soit homologuée que la taille M, comme souvent chez Sky Country. Alors, pour reprendre un logo connu, adapté : Fly différent, osez Sky Country !

MYSTIC 3



DIRIGEANTS : ALEXEV RAKOV ET VLADIMIR YAVORSKY.
CONCEPTEUR : ALEXEV RAKOV.

ASSEMBLAGE : UKRAINE. MISE EN CIRCULATION : PRINTEMPS 2013.
GAMME : MUSCAT 2, DISCOVERY 4, SCORPION 4, MYSTIC 3, EVO X, BI ESCORT.

Taille	S	M	ML	L
Surface à plat (m²)	24,5	25,5	27	28,5
Allongement à plat	6,5	6,5	6,5	6,5
Nombre de cellules	69	69	69	69
Envergure à plat (m²)	12,6	12,8	13,2	13,6
Corde maxi (m)	2,4	2,4	2,5	2,6
Cône aux B (m)	nc	nc	nc	nc
Poids aile (kg) sans sac	nc	nc	nc	nc
Poids total volant (kg)	70-90	80-100	90-115	105-130
Homologation	non	C	non	non
Prix TTC (en €)	3280	3340	3400	3460

MATÉRIAUX

- Tissu : **Extrados** : Porcher Skytex 9017 E29A / E25 A.
- **Intrados** : Porcher Skytex 9017 E29A / E25 A.
- **Suspentage** : Edelrid A8000u, freinage Liros.
- **Coloris** : bleu, rouge, jaune, vert.

ARCHITECTURE VOILE

- **Type de cellules** : 5 fermées par bout d'aile, puis alternance de caissons à 3 alvéoles.
- **Renforts bord d'attaque** : joncs souples.
- **Bandes transversales** : 3 (larges).
- **Ouverture de vidage** : non. Aucune rigidité en bout d'aile.

SUSPENTAGE - ÉLÉVATEURS

- **Répartition** : A3 B3+1 C2.
- **Étages** : 2, dégainés, épissurés.
- **Branches élévateurs** : 3.
- **Kit oreilles** : non.
- **Liaison suspentes** : maillon rapide fin.
- **Accélérateur** : 17 cm sur 2 poulies simples.
- **Poignée freins** : émerillon, pression classique.

LIVRÉ AVEC

- **Sac** : sac interne, sac de portage grand volume, 2 poches.
- **Divers** : sangles de compression.

MESURES SOUS LA M⁽¹⁾

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



- **Charge alaire durant l'essai** : 95 kg/25,5 m² soit 3,68 kg/m².
- **Vitesse maxi mains hautes** : 40 km/h.
- **Vitesse maxi accéléré** : 56 km/h.
- **Taux de chute mini** : -1,02 m/s à 36,4 km/h effort de 3 kg.
- **Finesse maxi** : 10,4 à 40,5 km/h sur trajectoire, pas d'effort.
- **Décrochage** : 26 km/h, effort de 7 kg.

Les mesures ont été faites avec un harnais couché, caréné, optimisant le vol de l'aile et recommandé pour ce type de matériel.

HOMOLOGATION : EN C

- **Tout en A et B, sauf C pour** :
 - Fermeture frontale.
 - Fermeture asymétrique à 50%.
 - Sortie de vrille.

Rapport complet sur sky-country.com

APPRÉCIATIONS

	♥ 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				♥♥♥♥	♥♥♥♥



- Confort.
- Amortissement.
- Docilité toutes situations.
- Allongement peu ressenti.



• Seule la taille M est homologuée.

(1) Mesures prises à altitude 1500 m, avec Compass C-pilot et sonde C-Probe.