

PARAPENTE

Maï

SITE

Varan,
un paradis

RÉCIT

Vol de l'aiguille
Verte

EXERCICES DE PILOTAGE

AVEC **DAVID
EYRAUD**

AVENTURE

2 Français à la X'Alps

COMPÉTITION

Qu'en pensent les
constructeurs ?

ESSAIS

Advance Epsilon 6
Nervures Faïal
Sky Country Scorpion 3

N° 124

LE MAGAZINE DU PARAPENTE

Home

M 01371 - 124 - F: 5,80 € - RD



SKYCOUNTRY SCORPION 3

CO-FONDATEUR DE SCORPIO, STÉPHANE DANTAND TOUCHE À TOUS LES DOMAINES DU VOL LIBRE ET ORGANISE SES ACTIVITÉS AUTOUR D'UNE BASE AÉRIENNE PRÈS DE THONON, MONTÉE INTÉGRALEMENT DE SES MAINS...

DEPUIS peu, Stéphane diffuse en France une marque venue d'Ukraine, Skycountry. Créée par deux ingénieurs aéronautiques en 1995, cette marque propose une large gamme allant de l'aile débutant au proto de course en passant par les kites et accessoires en tout genre. Dure tâche que de pénétrer le marché déjà bien chargé, avec une nouvelle inconnue. Stéphane retrouve ses manches!

La **Scorpion 3**, aile performante de la gamme, est déclinée en... 9 tailles différentes! Et pour l'heure homologuée EN C uniquement en taille 26 (celle que j'essaye). 59 cellules, et un allongement de 5,81 : la **Scorpion** joue dans la catégorie ailes de sport, créneau des Sigma 7 et autres Boom sport.

Son sac Scorpion est réalisée par l'entreprise de Stéphane. Grosse contenance, mais aussi gros encombrement. L'aile présente toutes les qualités d'une excellente fabrication et n'a pas à rougir face à bien des marques européennes, au contraire! Finitions très soignées, bord d'attaque et cloisons galonnés, ouvertures en demi lune jalonnant des caissons à 3 alvéoles intégrant diagonales et becs de cloisons aux larges renforts trilam. En interne courent sur l'envergure, à hauteur des A et D une large bande de bridage. Le bord d'attaque est en Gelvenor, le reste de l'aile en new Skytex. Le suspentage à 2 étages se compose d'aramide Liros et de dyneema Cousin, gainés. Les élévateurs sont classique : poi-

gnée souple à bouton pression, pas d'émerillon, mais de belles poulies. Sur les côtés, un fin velcro vide-cailloux.

BAPTÊME DU FEU!

La brise est franche et l'aile se gonfle sans piège. Une faible tendance à dépasser et une prise en charge immédiate. Sans vent, la **Scorpion** demande une petite attention de mise en forme, mais gonfle aisément sans point dur. Aujourd'hui, conditions fumantes annoncées, avec des plaf à plus de 3500. C'est parti pour quelques heures de cross.

Le premier virage donne la tendance : l'aile se pilote instinctivement, presque au regard. Le freinage (débattement : 60 cm), est incisif avec un effort modéré. Dès le début de la course, l'aile s'incline immédiatement, sans aucun mouvement de lacet intempestif. Grande stabilité de cap.

L'accélérateur bien réglé permet, avec les 2 barreaux de balayer une plage de vitesse de 25 à 55 km/h. L'effort à la commande varie de 3kg à la vitesse de décrochage, à 2 petits kilos au taux de chute mini.

L'aile communique sans excès, plus modérée dans sa transmission que la Nervures Faial testée dans ce même numéro. Une belle poutre, tendue et homogène, sans plis, joli travail de voilerie! Au ressenti, l'aile bouge d'un bloc (et non par demi envergure). L'impression d'excellence dans la glisse est immédiate, et bien réelle : le plané avec cette sellette couché, dépasse les 9 de finesse et soutient sans complexe la compa-

Une marque très sérieuse dans ses réalisations. A surveiller...



Une belle poutre tendue et homogène, sans plis, joli travail de voilerie.

PHOTO AEROLISS.

raison avec les Sigma 7 et Aspen 3 qui m'entourent.

Thermiques généreux au programme, avec des varios souvent supérieurs à 10 m/s! Sur ce vol, je tombe en rade d'instruments. Pas grave! Je vole plus cool ainsi, sans le stress du vario qui hurle. Tout paraît même plus doux ainsi! En thermique, la **Scorpion 3** mord idéalement. Elle gagne même à être parfois accélérée, pilotée au pied, en plus de la commande. Elle se révèle très solide. De longues transitions finissent par m'amener dans le Nord de la vallée du

Verdon, sous une rue de nuages plus que tonique. Je joue largement de la pédale, souvent à fond et sans complexe. Je rigole en voyant les copains dans tous les sens, voile tantôt derrière, tantôt cornée. Chacun son tour? Non! La **Scorpion** parle avant de fermer, avec justesse, et conséquence, permettant largement l'anticipation. Je suis surpris par cette excellente tenue et l'agrément de cette aile, même accélérée.

J'arrive avec plus de 2500 mètres à cramer au-dessus de notre but du jour... De quoi tester les

JE M'ADRESSE À :

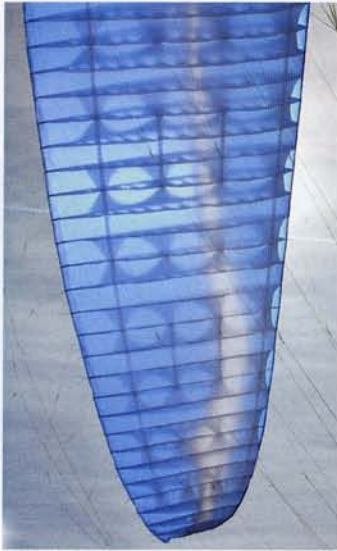
PILOTE DÉBUTANT

PILOTE TRANQUILLE

PETIT CROSS

PILOTE COMPÉTITION

SKYCOUNTRY SCORPION 3



descentes rapides! Oreilles aisées grâce à l'élévateur supplémentaire sur les A (taille modérée et réouverture paresseuse, à aider, bonne mania aux fesses). Mais ça ne descend pas assez à mon goût : à peine 3m/s, avec des oreilles agrandies et de l'accélérateur. Donc place aux 360° serrés! Là, ça dégringole très vite : largement plus de 12 m/s (confirmés dans d'autres vols) et une sortie qui nécessite un contre sellette et commande, puis une gestion appropriée de l'énergie de sortie. Les sorties chandelles, top la tempo, n'étant pas ma tasse de thé, je préfère dissiper sur un tour, en ouvrant. Comme souvent, les derniers mètres avant l'atterro sont bien turbulents, dans une brise de vallée soutenue couplée à de bons déclenchements thermiques. La **Scorpion** m'obéit au doigt et à l'œil, bien que je ne parle pas ukrainien. Posé, classique, avec une belle approche basse vitesse.

CONCLUSION.

Encore quelques vols, en conditions variées. La **Scorpion** est faite pour voler cross perfo, sans se poser de question. Excellente

précision et maniabilité, solide, rapide... Je me fais confirmer tout ça par Calvo, célèbre pilote anglais, organisateur de manches de coupe du Monde et autres championnats. C'est simple : il a adoré! Et confirme tout le bien que j'ai écrit précédemment. Son aile usuelle : Gin Boom Sport. De suite à l'aise et efficace sous la **Scorpion 3**, il me narguait en transition quand je testais l'Advance Epsilon 6. Pas le même jouet, c'est sûr. Pas la même cour non plus.

La **Scorpion** offre aussi de belles possibilités d'arabesques. Homogène et précise, elle permet la réalisation vite flatteuse d'amples amplitudes. Wing overs et autres inversions se commandent sur mesure. Une bonne aile pour titiller la voltige, sûrement.

Quelques 6 heures de vol plus tard, je cherche sans trouver la petite bête qui permettrait une critique un peu négative. Un manuel de vol en anglais... ok. Et une homologation seulement en taille 26. Bref, un bilan extrêmement positif et beaucoup de plaisir. Et, cerise sur le gâteau, le prix : 2800€ pour ce petit bolide! Alors, pourquoi pas? ■



- Solidité
- Vitesse
- Maniabilité



• Homologuée seulement en taille 26

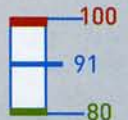
DIRIGEANT: VLADIMIR YAVORSKY AND ALEXEY RAKOV.
CONCEPTEUR: ALEXEY RAKOV.
GAMME: MUSCAT 2, DISCOVERY 3, **SCORPION 3**, MYSTIC 2, COMPET EVOLUTION.
ASSEMBLAGE DES AILES: UKRAINE.
MISE EN CIRCULATION: OCTOBRE 2008.

Taille	22	23	24,5	26	27,5	29	30,5
Surface projetée (m²)	20.46	20.92	21.59	22.24	22.55	22.85	23.15
Surface à plat (m²)	22.0	23.0	24.5	26.0	27.5	29.0	30.5
Envergure projetée (m)	8.91	9.11	9.40	9.69	9.97	10.23	10.49
Envergure à plat (m)	11.30	11.56	11.93	12.29	12.64	12.98	13.31
Corde maxi. (m)	2.43	2.48	2.56	2.64	2.71	2.79	2.86
Cône aux B (m)	-	-	-	-	-	-	-
Allongement à plat	5,81	5,81	5,81	5,81	5,81	5,81	5,81
Nombre de cellules	59	59	59	59	59	59	59
Poids aile (kg) sans sac	-	-	-	-	-	-	-
Poids total volant (kg)	50-65	60-80	70-90	80-100	90-115	100-125	110-135
Vitesses constructeur	-	-	-	-	-	-	-
Homologation EN	-	-	-	C	-	-	-
Certification LTF	-	-	-	-	-	-	-
Prix T.T.C. (en euros)	-	-	-	2800	-	-	-

Tissu: Porcher Sport Skytex S9017 E77A, E38A/ Gelvenor. **Coloris:** bleu/blanc, rouge/gris. **Suspentage:** Cousin dyneema 130kg, Liros aramid 220/280 kg. **Répartition élévateurs:** A2A'1 B3+1 C3 D2. **Accélérateur:** oui, 19cm. **Trims:** non. **Sellette recommandée:** Scorpio. **Sac:** sac Scorpio. **Voile:** il existe également une 21 et 32 m².

MESURES (1)

Fourchette aile essayée : 80 / 100 kg
 Ptv essayeur : 91 kg



- Charge alaire durant l'essai : 91 kg/26 m² soit 3,5 kg/m².
- Vitesse maxi mains hautes : 40 km/h.
- Vitesse maxi accélérée : 55 km/h.
- Taux de chute mini : -1.13 m/s à 34,9 km/h effort de 2,5 kg.
- Finesse maxi : 9,3 à 37,6 km/h sur trajectoire.
- Décrochage : 25 km/h (effort de plus de 3 kg).

HOMOLOGATION EN

Classification C pour la taille 26

Tout en A, sauf B en : • Vitesse en vol droit. • Comportement lors d'une mise en virage en 360° engagé rapide
 Et C en : • Fermeture asymétrique. • Comportement en sortie de spirale engagée

Tous les détails (en anglais) sur www.sky-country.com

APPRÉCIATIONS

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

FINITION	♥♥♥♥	AMORTISSEMENT EN ROULIS	♥♥♥♥
MANUEL DE VOL juste en pdf	♥♥♥♥	DÉMÊLAGE	♥♥♥♥
GONFLAGE SANS VENT	♥♥♥♥	GONFLAGE AVEC VENT	♥♥♥♥
PRÉCISION COMMANDES	♥♥♥♥♥	LÉGÈRETÉ DES COMMANDES	♥♥♥♥♥
MANIABILITÉ	♥♥♥♥♥	AMORTISSEMENT EN TANGAGE	♥♥♥♥
		RÉSISTANCE À LA TURBULENCE	♥♥♥♥
		CAPACITÉ DE RÉOUVERTURE	♥♥♥♥
		SOLIDITÉ À VITESSE MAXI	♥♥♥♥
		CAPACITÉ AU VOL LENT	♥♥♥♥
		PERFORMANCES	♥♥♥♥♥
		RAPPORT QUALITÉ/PRIX	♥♥♥♥♥