

# **VO**libore

parapente · paramoteur

[ **Raid** ]

- La Transdrômoise

[ **Salon** ]

- Les nouveautés à Kössen

[ **Compétition** ]

- Coupe du monde à Annecy
- Championnats de France en Pyrénées

[ **CFD et records** ]

- 214 km en Belgique !
- 274 km dans les Alpes !
- 328 km en plaine, record de France



[ **Paramoteur** ]

- Test : Apco Thrust HP 09
- Interview : José Ortéga importateur Apco
- Festif : rassemblement de Romilly
- Championnats de France paramoteur
- Rallye bonheur : le Pays Basque

[ **Vario au top !** ]

- Le Digifly Leonardo Pro BT



[ **Révolutionnaire !** ]

- Pi-Wi l'accélérateur wifi !



**ESSAI**  
**2 sellettes light**  
Kairn et Kruyer

[ **Tests** ]

- **Sky Country Discovery 3**
- **SKP S'Cool**



On restera calme à la tempo au décollage, les débattements sont courts. Le bord d'attaque est à cellules triples avec ouvertures en demi-lune encadrant une cellule fermée.



Scorpio fournit son propre sac avec les ailes Sky Country, un haut de gamme.

# SKY COUNTRY DISCOVERY 3 :

## *l'heureuse découverte!*

*Marque inconnue en France, machine jamais testée... Ce genre d'exploration est toujours un challenge intéressant. Ici avec la Discovery 3, c'est carrément une très bonne surprise!*

COUP D'ŒIL !

- + Aile ludique
- + Accélération franches
- + Précise en thermique
- + Vivante
- + Maniable en déplacements
- + Maniable en efforts
- + Manœuvrante
- + Bonne sécurité passive
- + Joli bord d'attaque
- + Look réussi
- + Sac Scorpio haut de gamme
- ▣ Sangle des élévateurs très souple



### CÉKI ?

Alexey Rakov est un ex-ingénieur de l'aérospatiale, concepteur des ailes Sky Country depuis la naissance de la marque en 1995. Il a déjà vendu plus d'un millier de ses parapentes, en Ukraine principalement mais aussi en Russie. Il n'avait jamais été distribué en France. Scorpio relève le défi avec une gamme complète, moderne, aux logos réussis. La Discovery 3 est une aile de loisir réjouissante qui vient après la Muscat 2 pour les débuts et avant la Scorpion en aile de sport EN C. En compétition, la Mystic Evolution a remporté l'Open de Russie en 2008 et Alain Zoller qui s'occupe des homologations EN a sélectionné cette voile-là pour son usage personnel.

### MATÉRIEL

L'aile est livrée dans un très beau sac Scorpio costaud, vaste, à ouverture centrale, volume réglable et poches multiples. Un haut de gamme fait pour durer. Évidemment ce n'est pas le plus léger du marché! Parmi les cadeaux, on a droit en plus de l'équipement habituel à un CD avec les tests en vol du label, très rassurants. La voile a un bord d'attaque style Advance à ouvertures en demi-lune pour des cellules triples étayées diagonale à centrale fermée. On trouve aussi les éléments usuels, renforts entre faisceaux, ouverture de nettoyage, etc. Sorti de son sac, élévateur long de 55 cm, très bien fini, est à 3 branches avec A dédoublé oreilles. La sangle est très souple en 2 cm de large, moins pratique qu'une sangle bien raide et ferme. Le suspentage est en pyramidal sur C et D et en patte-d'oie double ou triple sur A et B. Il manque peut-être un émerillon à la poignée de commande. L'importateur a confirmé qu'il faisait la demande à l'usine.

### DÉCOLLAGE

Le suspentage fluide assure une préparation rapide. La cellule centrale est repérée du logo Sky Country. Il faudra vérifier le bon positionnement des élévateurs souples qui peuvent parfois s'entortiller. À la traction sur les A, on obtient un écopage franc, une montée rapide. Il n'y a pas de tendance à dépasser et une prise en charge assez nette dès le début de la course d'envol. En brise, on écopera calmement sinon la montée peut être suivie d'une prise en charge assez puissante. Dans tous les cas, du calme au contrôle et à la tempo avec les débattements courts! Bien relever les mains sinon on peut assez facilement perturber la montée. Un décollage pas purement scolaire mais qui ne posera aucun problème à un pilote un peu dégourdi.

### VOL DROIT

Commandes relâchées après le décollage matinal j'obtiens sans problème un 36 km/h moyen à la charge alaire de l'essai. La stabilité du tangage, à ne pas confondre avec l'amortissement sur cet axe, est légère. Ceci se traduit en air agité au badin qui oscille parfois entre 35-37 km/h sans réellement se bloquer à 36 km/h comme ici en air calme. Mon 1<sup>er</sup> barreau correspond en général à 50 % du débattement pour un mouflage d'accélérateur de 18 ou 19 cm. Ici le 1<sup>er</sup> barreau amène les poulies pratiquement en butée du fait du mouflage d'accélérateur court et direct positionné entre A et B, 12,5 cm entre axes de poulies, assez physique. Du coup, l'accélération est très franche avec montée à 50 km/h et stabilisation progressive à 45 km/h moyens. Les deux centimètres restants donnent 47 km/h stabilisés. Le bord d'attaque reste très joli, sans frissonner nulle part.

En ralentissant, je mesure au peson un effort de 1,5 kg pour 30 km/h et 20 cm de débattement, 2,5 kg pour le 27 km/h avec 25 cm. En poursuivant l'effort vers les très basses vitesses, on obtient le décrochage dans le débattement à 22 km/h au réglage d'origine, très physique à > 9 kg, dissuasif. L'aile tire sans arrêt vers l'avant et se défend de ralentir. Au relâcher des commandes avant décrochage complet, la reprise du vol est instantanée, plutôt rapide mais sans abattée inquiétante.

En thermique, elle se montre volontaire en tangage avec un amortissement bien dosé à piquer comme à cabrer. On aime. Petite rançon de ce caractère franc, la Discovery 3 tend à dépasser légèrement à l'atterrissage sans vent. La ressource est calme à l'enfoncement des commandes. Prévoir éventuellement un pas ou deux de course. Anodin.

## EN VIRAGE

La Discovery 3 fonctionne parfaitement à la commande seule et même à la sellette seule! Le réglage d'origine des commandes est idéal selon moi pour une bonne précision. On ne trouve aucun mouvement inverse à l'initiation du virage. Elle réagit d'ailleurs très bien en appui sellette à contre pour cadencer dans l'ascendance avec peu de main externe dans ce cas. C'est une aile tout d'une pièce sans travail par demi-ailes. La coordination naturelle roulis/lacet est particulièrement réussie avec prépondérance du roulis ce qui est le plus simple à gérer avec peu d'expérience. Le tout donne de l'agrément pilotage à cette machine joyeuse, vivante, facile à faire tourner et agréablement communicative. Très sympa mais pas pour débutant tendance inquiet, notamment si les conditions forçissent et même si son comportement en conditions fortes est sans souci.

Le 360° se maintient avec 30 cm et 4,5 kg d'efforts donc des débats courts et efforts légers. Au-delà de ce qui est nécessaire pour le virage en thermique les efforts arrivent très vite à être dissuasifs! Une fois bien cadencée, elle recentre prioritairement sur le roulis. La Discovery 3 est particulièrement maniable en déplacements et très manœuvrante. Ceci se retrouve dans le test de l'inversion de virage puisqu'il faut 2.5 s pour passer de 45/45° sur axe avec 30 cm de commande. La trajectoire est très propre, régulière sans tendance à s'échapper. Tout cela en fait une machine très efficace avec laquelle un pilote expérimenté ne se lassera pas de faire l'intérieur à ses petits camarades!

## PLUS LOIN

Les oreilles avec l'élévateur dédié ne sont pas massives. Elles donnent 36 km/h et -2 m/s sans accélérer. On arrive à une Vz de -3.5 m/s avec le premier barreau quasi à fond du mouflage pour une vitesse sur trajectoire de 40 km/h ce qui fait bien



Une machine qui répond aussi bien à la commande qu'à la sellette, pour un bon virage, précis.

plomber dans le vent. Justement ce qu'on veut. La réouverture est autonome et franche dans les deux cas.

À la commande seule, La Discovery 3 rentre très progressivement sur un tour dans la spirale et accélère paisiblement sa rotation. Elle montre une forte tendance à ressortir seule et nécessite le maintien d'un appui puissant. À la combinaison commande/sellette, l'entrée dans la spirale est bien plus franche, sur moins de 180° et on atteint moins 8 m/s au second tour à commande constante de 40 cm.

Dans tous les cas, elle veut sortir seule. On pourra accompagner une sortie sur un gros demi-tour qui n'est pas particulièrement aérienne.

Sur certaines fermetures frontales provoquées on note parfois une abattée un peu plus prononcée que d'ordinaire avec ce type d'aile mais rien d'inquiétant. Les fermetures asymétriques se contrôlent aisément à la sellette. Si on la laisse faire, la Discovery 3 ouvre seule en moins d'un demi-tour.

La recherche de la vrille est sans succès sauf à démarrer brutalement la manœuvre avec un ou deux tours dans les mains. En pilotage standard, départ lent ou rapide bras hauts, la Discovery 3 convertit systématiquement en roulis.

## PERFORMANCES

Une fois n'est pas coutume, le constructeur est modeste en annonçant une finesse maxi de 8.3. Selon nos procédures et avec nos instruments habituels en vol à bord en conditions matinales calmes, donc sans comparatif, nous avons trouvé une moyenne de 8,42 à 36 km/h bras hauts. En revanche, lui trouve une vitesse max un peu plus élevée.

## CONCLUSION

Chez Sky Country, l'aile école est la Muscat. La Discovery 3 bénéficie, elle aussi d'un

label EN B comme la plupart des ailes de début. Elle n'en est pas une! Très sûre en air agité mais vivante, communicative et réactive avec des débats courts et un effort faible à 4,5 kg pour le 360°, volontaire en tangage, elle s'adresse plutôt à la masse des pilotes de loisir ayant déjà un peu d'expérience et qui ne veulent pas s'ennuyer sous leur aile. Elle virevolte pour donner du plaisir à qui aime les machines de caractère et saura apprécier toutes ses qualités. Pour les marcheurs, elle existe en version light à moins de 5 kg. C'est vraiment une excellente surprise pour un premier test d'une marque jamais distribuée en France jusque-là. Cerise sur le gâteau un rapport qualité/prix séduisant. Décidément le talent est partout en parapente! ■

### [ Données techniques constructeur ]

Discovery 3					
Tailles	XS	S	M	L	XL
Surface à plat (m <sup>2</sup> )	22,95	24,93	26,94	28,91	30,95
Envergure à plat (m)	11,04	11,50	11,96	12,39	12,82
Allongement à plat	5,31	5,31	5,31	5,31	5,31
Poids total en vol (kg)	60-80	70-90	80-100	90-115	105-130
Poids de l'aile nue (kg)	5,5	5,7	6,1	6,3	6,5
Taux de chute mini (- m/s)	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Finesse	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3
Vitesse max avec acc. (km/h)	52	52	52	52	52

Homologation **EN B**  
Prix TTC en euros 2 570 2 600 2 630 2 660 2 690

Il existe aussi une taille XXS à 2 540 euros et une XXL à 2 720 euros.

Sky Country, Chkalova 17, 61070 Kharkov, Ukraine.  
Tél : +380 / (0)577515659, Fax : +380 / (0)577515659, sc@sky.net.ua,  
http://www.sky-country.com

SCORPIO, La Voyagère, 74550 Cervens, France, Tél : 04 50 72 58 90,  
Fax : 04 50 72 58 97, info@scorpio, www.scorpio.fr,

### [ Tableau récapitulatif des mesures Vol Libre ]

Marque	Sky Country
Modèle	Discovery 3
PTV	95 kg
Charge alaire	3,53 kg/m <sup>2</sup> (début de forte)
Température moyenne	12°
Pression/mer moyenne	1031 hPa
Altitude décollage	950 m
Vitesse moyenne stabilisée bras hauts	36 km/h
Vitesse moyenne stabilisée accélérée	45 km/h 1 <sup>er</sup> barreau (mouflage très court!) 47 km/h à fond.
Décrochage	22 km/h dans le débattement au réglage d'origine, > 9 kg, dissuasif.
Efforts en vol droit	1,5 kg pour 30 km/h et 20 cm de débattement, 2,5 kg pour le 27 km/h avec 25 cm.
Efforts en virage	4,5 kg pour le 360° à 20° d'inclinaison.
Comportement spirale	Très stable, sortie autonome classique.
Mouvement inverse	Non
Inversion de virage	2,5 s pour passer de 45/45° sur axe avec 30 cm de commande.
Oreilles	36 km/h Vz - 2 m/s bras hauts, 1 <sup>er</sup> barreau 40 km/h, Vz - 3.5 m/s
Vz moyennes stabilisées	1.13 m/s à 30 km/h, 1.18 m/s à 36 km/h.
Finesse moyennes stabilisées	7.30 à 30 km/h, 8.42 à 36 km/h.
Rappel : pour le détail des procédures des essais et la terminologie voir <a href="http://www.vol-libre.fr">www.vol-libre.fr</a> rubrique « articles gratuits/nos tests les procédures »	
Sellette : Sup'Air Altiplume Airbag	
Instruments : Bräuniger Comp avec sonde de vitesse dédiée, couplé GPS MLR, Altimètre Charly à inertie nulle, enregistreur numérique Sony.	