

On a essayé

BI NERVURES ARTESON

Dans la série des biplaces légers et accessibles, à la réalisation très simple, nous avons testé pour le magazine *Parapente Arteson Super léger* avec son pilote français, *Spencer Taylor*, l'Arteson 17,3 m² à plus récemment le Stratos 20. Le demi-mètre carré de surface en moins permet toutefois, et ce jusqu'à la fin de la course, de plus grande vitesse de descente de 110-120 kg contre 100-120. Cela pèse 3,3 kg avec les accessoires, c'est-à-dire un gain de 200 g par rapport au Stratos. Le comportement est globalement bon, les éleveurs en place sont adaptés de très efficaces, les portiques aident les élèves également à se déplacer à l'intérieur de l'aile. Le gonflage est un peu difficile, mais la prise de vitesse est plus facile. Le côté de confort est plus long que sur le Stratos, mais peut être compensé physiquement à la volée. Mais à priori, l'Arteson 17,3 m² est un bon choix pour un biplace. Le côté de confort est plus long que sur le Stratos, mais peut être compensé physiquement à la volée. Mais à priori, l'Arteson 17,3 m² est un bon choix pour un biplace.

SKY PARAGLIDERS Metis 2

J'attendais beaucoup de ce biplace, tant le Mcc Beluga du même constructeur m'avait plu. Le Bi Métis 2 est plus petit (40 m²) pour une envergure de 14,33 m, un allongement de 5.1 et 54 cellules. Son poids est exceptionnel de légèreté pour un biplace : 7,7 kg vérifiés ! L'aile est propre, zébrée du S de la marque, les finitions excellentes. Au gonflage sans vent, l'aile écope d'un bloc, sans puissance et allège le passager. La prise en charge est moins marquée que le Beluga, mais excellente quand même. Dans le vent fort, c'est un modèle de facilité, avec une montée franche et sans puissance ni la moindre tendance au dépassement. En l'air, l'aile est sur un rail, avec une finesse supérieure à mon Magnum de référence, proche de 8,5 et une vitesse dérivée de 45 km/h. Les commandes sont relativement légères et le virage performant et intuitif. L'aile communique beaucoup du bout d'aile, fermant parfois quelques alvéoles. En thermique, malgré sa petite taille, le Métis 2 est précis et efficace mais sensible à la charge en haut de fourchette. Au niveau des acces-

soires, un kit oreille, avec un coin-
neur est installé sur l'élevateur A : un système efficace qui permet de gérer le degré de fermeture choisi. Mais l'effort sur les
avants, pour fermer le bout d'aile nécessite une réelle habitude. Au regard du kit
installé sur le bi Advance Béta 4 (élevateur d'oreille et coinneur sur les D), le système Sky est moins pratique, tout
comme l'afficheur constitué d'une sangle coulissant dans deux boucles. Ces accessoires ne s'utilisent qu'occasionnellement mais ne constituent pas, et c'est dommage, un véritable outil de pilotage fonctionnel, utilisable à tout instant.

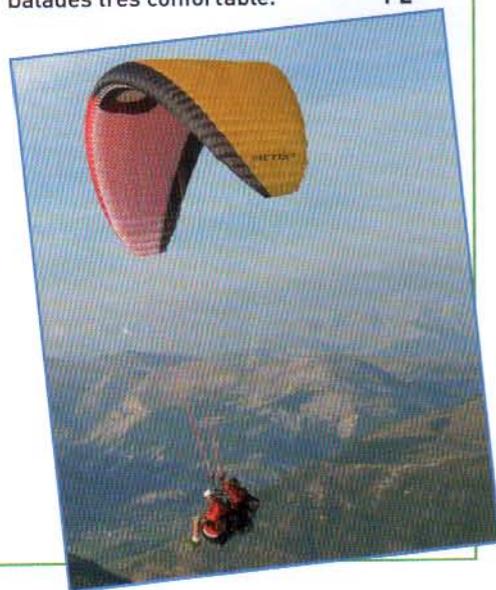
BIN YAU 19

Le Yau est une voile monoplane de club de niveau école. Le Yau 19 est un biplace très simple, extrêmement accessible, d'une structure et d'un amortissement à toute épreuve. Dans toutes les conditions, sauf la mauvaise 19. Elle est petite, simple à monter, peut être utilisée de manière simple et de manière simple de confort. Les commandes sont très simples et faciles à utiliser. Elle est très légère et facile à utiliser. Elle est très simple et facile à utiliser. Elle est très simple et facile à utiliser.

soires, un kit oreille, avec un coinneur est installé sur l'élevateur A : un système efficace qui permet de gérer le degré de fermeture choisi. Mais l'effort sur les
avants, pour fermer le bout d'aile nécessite une réelle habitude. Au regard du kit
installé sur le bi Advance Béta 4 (élevateur d'oreille et coinneur sur les D), le système Sky est moins pratique, tout
comme l'afficheur constitué d'une sangle coulissant dans deux boucles. Ces accessoires ne s'utilisent qu'occasionnellement mais ne constituent pas, et c'est dommage, un véritable outil de pilotage fonctionnel, utilisable à tout instant.

En l'air, le Métis 2 affiche des performances excellentes, et se révèle un bel outil de cross, mais aussi de découverte en usage professionnel. Pas de surprises en fermeture, et une communication sans excès, sans mouvements de roulis intempestifs. Quand ça bastonne, l'auto amortissement en tangage est confortable. Côté 360° serrés, tout va vite et bien, avec une sortie à piloter mais moins gazeuse que l'Ozone Magnum. Enfin, à l'atterrissage, ce bi offre une franche ressource, avec un posé facile, moins technique que le Magnum qui

demande une gestion plus fine de l'arrondi. Même avec des tous petits poids ou des gros gabarits, le posé reste exemplaire. L'approche basse vitesse est cependant à manipuler avec précaution du fait de la petite taille du bi. Ce bi préfère un atterrissage avec du badin ! En clair, un très bon biplace de club, léger et presque un super bi de pro si les éleveurs usines à gaz sont corrigés. Une petite taille qui offre un potentiel de balades très confortable.



PL

SKY PARAGLIDERS

Metis 2

I was expecting a lot of this tandem, so much the MCC Beluga made by the same designer pleased me.

The Metis tandem is smaller , 40 m² for a 14,33 m span, an aspect ratio of 5,1 and 54 cells. Its weight is exceptional for a tandem glider : 7,7 kg checked ! It looks clean at first sight, the glider is tattooed with the familiar « S » on both surfaces, manufacturing and finish details are excellent.

Without wind, the Metis inflates in one go, without strength. Take-off is less remarkable than the Beluga but nevertheless excellent. Into strong wind, it's a model of simplicity and easiness, rising over the pilot frankly, regularly, without any over pitching tendency.

In the air, the glider is on a rail, beating in glide my benchmark Magnum, near of 8,5:1 and a trim released speed of 45 km/h. Break pressure is comparatively light and turns are easy and intuitive. The glider communicates a lot from the wing-tips with sometimes a few cells collapse. In thermal, even though its small size, Metis 2 is precise and efficient but more sensible at the top of the weight range.

Now talking about the accessories, the big ears kit, equipped with a belaying-cleat set on the « A » risers : an efficient system that allows to collapse the wing-tips more or less. But the effort to execute the manoeuvre needs a real habit. In comparison with the big ears kit set on the Advance Bi Beta 4 (separate big ears risers with a belaying-cleat on « D » risers), the system developed by Sky is less efficient, as well as the trim system which is a webbing loop passing into two buckles. Even though these accessories are used occasionally, they don't represent real functional piloting tools, useful at any moment.

In flight, Metis 2 has excellent performance and reveals itself as a nice XC tool, but also for pro's local flights. No surprise when collapsing, the glider communicates well without excess, without undesirable roll movement. Into heavy turbulence, it stabilises by itself the back and forth movements. In 360, everything goes fast but well, return to normal flight demands some piloting skills but less than the Ozone Magnum.

Finally, when comes time to land, Metis 2 offers a very good flair and an easy landing, less technical than the Magnum which needs a more delicate attention. No matter you are with light or heavy passenger, landing is state of the art. The landing zone approach at low speed is delicate because of the small surface and Metis prefers to land with the windsock full of air rather than empty !

In conclusion, a very good light tandem for clubs and almost a super tandem for professionals if the big ears and trim systems are improved. A small size tandem that offers a great potential of XC flights with a lot of comfort.