

MÉTIS, le sans-faute de Sky Paragliders !

Après l'excellent Golem en 2002, Sky confirme son savoir-faire en matière de biplace.

Alexandre Paux (Aéro Concept) et Sky Paragliders signent le Métis. Un partenariat de conception avait généré le Walibi pour Calipt'air et le Golem pour Sky, voiles identiques. Pour 2005, chaque marque aura un modèle bien distinct issu d'un programme de développement différent.

ON LE DÉPLIE

On pouvait déplorer l'ancien sac livré avec le Golem. C'est corrigé avec le nouveau Porter de volume suffisant pour deux sellettes avec parachute de secours. La poche têtère accueille facilement les deux casques, les combinaisons et les gants. Le sac est solide, au rendez-vous pour une utilisation "pro".

Le profil est à bord d'attaque et de fuite elliptique, sans cellule fermée, sauf 5 pour les stab. L'extrados est en Porcher Marine Skytex 9017 avec l'enduction déperlante E77A. L'enduction E38A est utilisée pour l'intrados. Les cloisons sont en Skytex 9017 avec l'enduction E29A qui assure une bonne stabilité dans le biais. Les suspentes



■ Texte et photos :
Jean-Gabriel Thillard ■

Edelrid, réparties en deux étages jusqu'à la voûte sont en fibres aramidées pour les suspentes inférieures et en polyéthylène (Dyneema) pour les suspentes supérieures. La marque utilise ces matériaux depuis longtemps avec succès. Des biais distribuent la charge des cloisons suspendues vers les cloisons intermédiaires, une sur deux.

Les Métis sont désormais livrés pour le marché français avec des écarteurs Sup'Air souples ou non, de 20 cm ou 30 cm.

Les élévateurs comptent 5 branches de bonne rigidité. Une plus légère et plus mince maintenue sur le A par une pression permet de faire les oreilles grâce à deux petites suspentes greffées sur les 2 A extérieures. Les trims sur C et D permettent d'accélérer ou de ralentir. La position neutre est marquée par une couture sur la sangle de réglage des trims.

Avec 8.3 kg c'est le plus léger testé par *Vol Libre* avec l'Apco Octa.



ON Y VA !

Au démêlage les parties hautes très fines s'accrochent parfois. Les A de couleurs différentes se distinguent bien du reste. Un pliage un peu soigneux du suspentage évi-

tera les clefs pour un démêlage "coup de poignet".

Le cône court facilite le gonflage ainsi que le recentrage à la commande et permet une préparation de la voile sur une surface réduite. Sans vent ou brise faible, le Métis monte sans paresse ni point dur, ne demandant que peu d'effort aux élévateurs. La fin du gonflage se réalise en autonomie depuis la disparition de la tension sur les avants, bien confortable en conditions marginales. La faible tendance à dépasser se neutralise facilement. La prise en charge est efficace et s'affermi à forte charge. La bonne réponse à la commande et la stabilité en tangage assurent un rattrapage aisé en cas de montée dissymétrique. Les décollages à basse vitesse, passager assis ou trimé pour

En bref !

- qualités du Golem, très bon décollage en plus !
- facilité générale
- confort d'utilisation
- efficacité en thermique
- ▣ moins précis que le Golem
- ▣ efficacité du kit oreilles

les fortes charges ne sont pas à craindre. Dans la brise forte, le faible recul de la voile facilite le gonflage. Progressif, il évite le dépassement agressif et l'arrachement. A ski, décollage impeccable, vent nul ou vent de face. Dans la brise, face à la voile, l'absence de recul laisse le tandem pilote-passager sur place et facilite le retournement lors d'un gonflage type "Cobra", avec un avant et un frein.

COMME EN SOLO !

Pour un PTV de 170 kg, assez bas dans la fourchette, le Skywatch affiche 38 km/h bras hauts au neutre. Détrimé (désaffiché), on passe à 41 km/h. Les afficheurs tirés permettent de ralentir à 35 km/h. La souplesse des commandes facilite le freinage. Toujours à la même charge alaire, on reste en dessous de 5 kg pour descendre à 27 km/h, avec les trims au neutre ; moins physique que le Golem. Afficheurs tirés, l'effort se rapproche de la maniabilité d'un solo, sans tendance à la phase parachutale. Les amplitudes de freinage entre 27 et 30 km/h sont de 30 et 40 cm. Le point de décrochage sans brutalité vers 24 km/h demande au moins un tour de main.

La stabilité à basse vitesse, en tangage et en roulis est très bonne, facilitant les approches au sommet. D'une position freinée, la voile marque peu d'abattée à la remontée des mains. Cette qualité servira dans la recherche de prise de vitesse au poser. En entrée de thermique, le mordant est modéré sans ralentissement ou cabré important, moins incisif que le Golem.

La mise en virage est facilitée par un roulis légèrement prépondérant sur le lacet. On retrouve la qualité du virage du Golem ou du Walibi. L'effort aux commandes en pilotage classique n'excède pas 5 kg et 40 cm d'amplitude. C'est plus léger que le Golem mais demande un peu plus d'amplitude. On perd un peu en précision. La tenue de courbe est exemplaire sans tendance au dérapage ni au roulis inverse ou remise à plat. On attaque ou on moyenne, au choix, tout fonctionne. Pour le passager en biplace pédagogique ou tout simplement découverte, la souplesse de la commande a été fort appréciée. C'était la demande de la marque lors de la mise au point de ce biplace. A partir de 30 cm d'amplitude et au-delà de 30°, la manœuvrabilité augmente avec une plus grande réponse en roulis. Le Métis est capable de prendre de l'angle et de la vitesse à la commande seule en moins d'un tour, y compris peu chargé. Les sorties ne seront aériennes et ne devront être "pilotées" que si vous poussez vraiment fort. La stabilité en tangage opère seule. Pas de neutralité spirale à dénoncer même aux fortes inclinaisons en dessous de 10 m/s et au-delà de 70 km/h. La descente en 360° est très efficace et facile à maintenir, sauf pour le passager...

Les inversions de virage 30°/30° demandent 6 secondes soit une bonne réactivité pour un biplace. Les variations de cap de 45° de part et d'autre d'une ligne droite ne demandent que 4 secondes. La résistance au décrochage asymétrique est excellente. Des appuis dyna-

miques de 50 cm d'amplitude sont convertis rapidement en roulis sans départ marqué en lacet, permettant d'ailleurs des évitements rapides avec une bonne stabilisation dès la remontée des mains. Quelques bruissements de bord d'attaque en dessous de 180 kg PTV vous rappellent que vous êtes en zone de turbulences. L'amortissement et la stabilité sont encore au rendez-vous. La résistance à la fermeture en conditions fortes est remarquable.

L'action sur l'élévateur "oreille" affiche à peine un taux de chute de 2.5 m/s. Cette figure est juste utile pour aligner un terrain un peu court. On perd aussi un peu de vitesse. Peu efficaces. Elles rouvrent seules sauf en faible charge. En dessous de 150 kg PTV, le ralentissement important et la nécessité d'action importante à la commande pour rouvrir détourneront le pilote de l'utilisation des oreilles.

ATTERRISSAGE

Sans vent, la ressource modérée peut inciter le pilote à faire une prise de vitesse précédée d'un freinage entre 30 et 50 %, curieusement sans remonter complètement les mains. Il est plus facile ensuite de doser le freinage pour

l'arrondi. Sans accélération préalable, l'arrondi ne sera obtenu qu'avec un freinage de grande amplitude, dynamique, voire avec un tour de main. La ressource est manifestement plus efficace lorsque la finale est effectuée en position trims lâchés. La diminution de vitesse importante pallie le cas échéant la faiblesse de la ressource. Sur un terrain un peu court, une approche à vitesse modérée est très confortable de par sa stabilité. L'arrondi est bien plus dynamique en haut de fourchette de poids. En toutes situations bien briefer le passager sur quelques pas de course éventuelle à l'atterrissage.

CONCLUSION

Le Métis trouve sa place auprès des clubs et des professionnels souhaitant un outil simple mais efficace. En bas de fourchette de poids, une prise de vitesse est conseillée pour obtenir une belle ressource. Comme avec le Golem ou le Walibi, c'est au décollage et en turbulence avec l'optimisation aisée du pilotage en ascendance que le Métis fait la différence. Un modèle à essayer avant de décider de l'achat d'un nouveau biplace. ■■■