

du cône de suspentage ! L'effet des trois lignes se perçoit déjà puisque, dès le bord d'attaque soulevé du sol, on tire aussi sur les B. Pour vaincre l'inertie de départ on gagnera à prendre un mètre d'élan « à l'ancienne ». Ensuite la montée est très régulière mais nécessite un appui constant et ferme sur les avants. Ne pas lâcher la U Sport avant la verticale du pilote. Aucune tendance à dépasser ! Soigner sa symétrie (allongement 6.8). En cas de montée déséquilibrée ne pas chercher à corriger avant que la machine ne soit lancée.

A l'accélération, la prise en charge est progressive en 4 foulées. L'aile décolle en s'enfonçant avant de restituer en ressource pour se placer sur sa ligne de vol. Le décollage à basse vitesse « sur les freins » est à proscrire absolument.

Avec 20 km/h de vent, l'U Sport écope toujours d'un bloc mais ne monte pas plus vite, un atout. Face à l'aile, on se laissera reculer calmement sous l'intrados, la puissance arrivant progressivement. Tendance à dépasser toujours nulle. La temporisation n'est pas nécessaire ou à peine. Pas d'arrachage ni de catapultage. Facile. Au sol, sur le décollage venté, la voile se maîtrise avec une aisance étonnante pour la catégorie. Parfait pour attendre le thermique.

Une fois en l'air, cette belle voûte romane file à 40 km/h bras hauts.

VOL : ÉCRAN ET COCON

En maniabilité, l'U Sport déconcerte. A mon sens, l'ajustage des commandes sera capital pour permettre à l'aile de s'exprimer pleinement. Il est absolument nécessaire de régler les freins le plus court possible, avec 3 cm de garde seulement, pour avoir la bonne mania. Là, attention, le moindre appui ralentit l'aile de 3 ou 4 km/h. Donc bras hauts c'est « mains dans les poulies ». Ceci justifie la taille réduite des élévateurs. Un tel réglage précis impose au pilote de vérifier très régulièrement que le faisceau de frein ne s'est pas vrillé ni rétracté.

Le débattement à la commande est long, typé aile de loisir. Je préfère des débattements plus courts en aile de sport. Ici, la réponse tend à être diluée et à manquer de précision.

Il vaut mieux déclencher son virage très franchement, même si la bulle est étroite et faible, pour jouer sur la vitesse et le rendement de l'aile. Sinon,

[Fiche technique]				
U Sport/AirCross				
Modèle	S	M	L	XL
PTV (kg)	80-95	90-105	100-115	110-125
Poids de l'aile (kg)	7	7,3	7,6	7,9
Surface à plat (m²)	23	24,5	26	27,5
Enver. à plat (m)	12,5	12,9	13,3	13,7
Allongement à plat	6,8	6,8	6,8	6,8
Label EN	D	D	D	D
Prix (euros) TTC	3 340	3 390	3 440	3 490
AirCross KONTEST GmbH, Konrad Görg, Gur Grauhof 1, 38644 Goslar Allemagne, Tél : +49 (0)5321 317 5239, Konrad@aircross.eu, www.aircross.eu				
[Tableau récapitulatif des mesures]				
Modèle	AirCross U Sport 23 FR, trims au neutre			
PTV	91 kg			
Charge alaire	3.96 kg/m², forte			
Température moyenne	12°			
Pression/mer moyenne	018 hPa			
Altitude décollage	1114 m			
Vitesse moyenne stabilisée bras hauts	40 km/h à altitude moyenne 1000 m			
Vitesse moyenne stabilisée accélérée	1 ^{er} bar. 47 km/h, 2 ^e : 53 km/h à altitude moyenne 700 m			
Décrochage	non réalisé...			
Efforts en vol droit	imperceptible et 4 cm à 37 km/h, 3 kg pour le 32 km/h avec 25 cm			
Efforts en virage	3,5 kg pour le 360° à 25° d'inclinaison			
Comportement spirale	très stable, sort seule aux inclinaisons habituelles.			
Inversion de virage	mesure pas effectuée, prévoit un peu de place pour inverser dans le thermique...			
Mouvement inverse	insensible			
Oreilles	Vz - 1,3 m/s à 41 km/h, - 2.4 m/s à 44 km/h 1 ^{er} barreau			
Vz moyennes	1.15 m/s à 40 km/h, 1,35 m/s à 47 km/h, 2.02 m/s à 53 2 nd barreau (reste 4 cm à tirer)			
Finesses moyennes	9.61 à 40 km/h, 9.62 à 47 (!), 7.22 à 53.			
Rappel : pour le détail des procédures des essais et la terminologie voir www.vol-libre.fr rubrique « pratique » essais vol libre				

déclenché trop progressivement, le virage s'initie lentement avant d'accélérer brutalement lorsque l'effet « fronde » du suspentage se produit. Lors des premiers thermiques, la trajectoire sera assez chaotique dans les trois dimensions. Comptez une dizaine de vols pour commencer à placer l'aile où et comme vous le voulez en conditions subtiles. Les efforts en virage sont légers, de presque rien dans les 10 cm à 4 kg pour 40 cm de débattement en courbe à 30° d'inclinaison.

Sans aucun appui sellette, déclenché progressivement sur 15 cm de commande, le virage s'initie lentement, bien coordonné mais sans mordant. L'aile tend à s'amortir seule sur 180° et sort de la courbe sans jamais boucler. Il faut donc être plus franc et bien s'impliquer. La machine impose son style. Au pilote de l'apprendre.

L'engin raide et monobloc est plutôt paisible en turbulences faibles à modérées. Il y a peu de transmission d'info. Il faudra affiner ses sensations. L'aile réagit aux appuis sellettes, sans plus. Elle communique peu en roulis. On pourra avantageusement voler avec une ventrale un peu plus ouverte que d'ordinaire.

En tangage, il faut que ça brasse bien pour avoir un petit début d'abattée qui ne va pas loin. L'aile s'arrête naturellement à peine la verticale du pilote dépassée.

La machine est d'ailleurs beaucoup plus amortie à piquer qu'à cabrer. Ce caractère se renforce trims tendus. Plus le vol est lent en aérologie turbulente plus la machine part dans de grandes oscillations en tangage, des cabrages suivis de rappels pendulaires. Les trims sont cependant très utiles pour ralentir en conditions anémiques et essayer de tenir dans rien. En thermiques, les meilleurs résultats s'obtiennent trims au neutre. Les effets pendulaires subsistent cependant. Il faut apprendre à calmer les ressources intempêtes en atmosphère agitée. L'aile restituée de manière phénoménale, perturbante pour le « novice » ! Dans les turbulences, la propension à fermer reste faible. La voûte semble plutôt réagir par « basculement » complet. Le concept « trois lignes » ne doit pas être étranger à ce phénomène. On ne laissera, de toute manière, jamais rien dégénérer avec ce genre de machine car l'énergie de sortie à gérer sera énorme et pourra surprendre.

Comparatif Niveau VL 4 (Grand Sport)

Marque	Modèle	« V » « A »	Vz (m/s et km/h)	Fin max mesurée	V Bras hauts, accéléré (km/h)	Label	Avis Global de VL	Essai complet VL	Prix (€) lors de l'essai (fourchette selon tailles)
Advance	Omega 7	« A »	1.11 à 33	9.51 à 42	38-58	DHV 2-3	★★★★	372	3 980
Niviuk	Peak 25	*1	1.05 à 35	9.54 à 38	38-56	EN D	★★★★	385	3 880
Gradient	Avax XC 2	« V »	1.04 à 33	9.45 à 38	38-57	EN C	★★★★	385	3 700
Skywalk	Poison 2	« A/V »	1.01 à 31	9.45 à 38	38-55	LTF 2-3	★★★★	385	3 990
AirCross	U Sport 23 FR	« A »	-	9,62 à 47	40-53 +	EN D	★★★	392	3 340-3 490

*1 : très amortie en tangage, très vivante en roulis/lacet

Niveau VL 4 : ailes de grand sport pour pilotes très entraînés et très expérimentés, volant régulièrement.

« V » = plutôt vivante « A » = plutôt amortie « A/V » = bien équilibrée ★★★★★ aile particulièrement satisfaisante ne présentant pas de réels défauts en comportements, performances ou construction (= très bon) ★★★★ aile dont les qualités l'emportent encore largement sur quelques points qui devraient être améliorés en comportements, performances ou construction (= bon) ★★★ aile où les points à améliorer l'emportent sur les points satisfaisants (bof) ★ vous achetez si vous voulez ! (à éviter)

Sur la version FR, la U Sport dispose de trims pour encore plus de vitesse. Les mesures ont été faites trims au neutre.



près du sol, ça on oublie. Si en plus on amène la machine à des vitesses basses, elle vole mal, devient sensible en lacet sur un appui dissymétrique au frein ou à la sellette. Pas de décrochage avec un appui sur les commandes à partir d'une position de mains basses mais un enfoncement à de fortes Vz avec « écrasement » du pilote au sol. Pour toutes ces raisons, on veillera à bien sortir le train. Prudence aussi sur les premières poses turbulentes au sommet.

PLUS LOIN

Les oreilles à une suspente dégradent peu la Vz bras hauts avec une tendance à accélérer d'un km/h. Pas efficace mais bon comportement. Les mêmes accélérées au premier barreau délivrent - 2,4 m/s pour 44 km/h : intéressant. Relâchées bras hauts, les oreilles rouvrent gentiment seules en déroulant. Fermer une seule oreille conduit à un départ en rotation à l'opposé de la fermeture...

Une fermeture asymétrique provoquée à deux suspentes manifeste une tendance forte au départ en virage sur du roulis côté fermé qui se contre bien à la sellette plus appui du poids de la main côté ouvert. La fermeture relâchée et simplement accompagnée rouvre puissamment avec une tendance à claquer. Une fois de plus, ne jamais rien laisser dégénérer sous une U Sport !

En 360° engagé, départ sur 25 cm de commande impulsés franchement plus appui sellette marqué : l'aile démarre correctement, accélère vraiment juste avant 180°, commence à centrifuger dès 270° et plonge sans insister à -12 m/s. A la fin du second tour, elle est toujours stable spirale et sort seule dès qu'on relâche la commande intérieure. Sortie à piloter sinon ressource énorme ! Elle pendule amplement avec un début d'abattée combiné à un important mouvement de roulis et sensation de perte de pression côté extérieur. L'U Sport continue à s'amortir sur une réédition assez marquée du même mouvement puis termine sur une série d'oscillations tangage/roulis. Donc étouffer la première ressource et surtout garder un bon appui à contre à la sellette. Un peu plus loin, on sent bien qu'à partir du 3° tour ça peut descendre horriblement vite...

TOUR DE FORCE

L'U Sport est une aile accessible à tout pilote expérimenté capable de se remettre en question, prêt à changer sa manière de voler. Il faudra de l'humilité face à la machine et le temps de bien appréhender son caractère. En contrepartie, elle offrira les meilleures performances actuelles possibles avec un parapente labellisé. Je prends le pari qu'elle restera au top plusieurs années. Vous entrez aussi en religion avec un constructeur atypique qui a encore dans sa boîte à malices des petites gourmandises à venir. Vous investissez enfin dans une construction Gin Gliders solide et durable qui se situe à un prix moins élevé que la concurrence ! Joli tour de force de la part d'un concepteur français.

Avec l'argent « économisé » à l'achat, il vous restera à investir dans une sellette profilée et à vous entraîner sans brûler les étapes.

A ce prix-là, vos habitudes et repères vont radicalement changer, tout particulièrement en transition et face au vent. ☑

PERFORMANCE PARTOUT

La U Sport exige un pilote au niveau. Mais finalement son usage est assez simple. Il n'y a que deux régimes : « en virage » pour enrouer et « premier barreau à donf » pour le vol droit en transition.

Accéléré, ça défile très vite et la trajectoire semble la même que bras hauts ! La première fois, bien qu'ayant transité sur 4,5 km, j'avais l'impression que toute la masse d'air montait. Incroyable. J'ai donc multiplié les mesures bras hauts et accéléré pour arriver à faire confiance à mes yeux et aux instruments. L'aile est clairement taillée pour voler vite et ne dégrade qu'à partir de 50 km/h. A ces vitesses de navigation-là, on ferme tout naturellement l'écran de l'intégral et on se dit qu'une sellette-cocon serait peut-être justifiée... Bras hauts, mes moyennes me donnent 9,61 de finesse à 40 km/h. Au premier barreau, 9.62 à 47 km/h ! Tout ça en sellette assise classique, sans rien optimiser d'autre que les bras derrière les élévateurs !

L'appui sur l'accélérateur est ferme juste ce qu'il faut. Avec la vitesse le plaisir déboule. Déjà, lorsqu'on lève les mains en petit thermodynamique l'U Sport vous colle une accélération immédiate et puissante, façon 1 200 Sportster préparé Buell, et laisse les copains sur place face au vent. Au premier barreau, rien ne bouge et la voile trace sa route imperturbable : impressionnant ! En bout de transition, dans la zone de prospection, relâcher très doucement l'accélérateur sinon l'aile part en ressource marquée et fait très franchement bipper le vario ce qui peut vous faire croire à du thermique...

Faute de temps, je n'ai amené la bête qu'à 53 km/h. A fond de 2° barreau, il me manquait encore 4 cm entre poulies. Il va falloir régler très court ! Le bord d'attaque n'a aucun pli à cette vitesse. La stabilité de l'aile reste énorme, bluffante. En turbulences faibles, on vole serein à plus de 50 km/h ! Aucun parapente labellisé ne suit. C'est pour les meilleures performances de la catégorie EN D que vous volerez sous cette aile. Un bon pilote pourra faire un podium en championnat de France avec ! Volez sur un très grand site ou partez systématiquement en cross. Je vous le redis, c'est une machine qui impose son style de vol.

ATERRISSAGE : DES JAMBES !

La bonne façon de poser l'U Sport est de faire une longue finale stabilisée comme en biplace, ou alors, à bien y réfléchir, un poser 3/6 mais je vous le laisse !

On se méfiera au début des petits terrains sans brise ou pire, sous le vent et qui déclenchent ! Compte tenu de ce qu'on a vu, serrer des virages

Technique de construction	
Marque	AirCross
Aile	U Sport 23 FR
Fabrication	Gin Factory Chine
VOILE	
Type de cellules	Triples, diagonalisées et renforcées, ouvertures trapézoïdales alternant avec des cellules fermées
Etats diagonaux en « V »	Oui
Renforts Mylar aux nez de cloison	Oui + rigifoils
Renforts transversaux	Oui sur les trois lignes
Renforts aux sanglettes	Oui, renforts circulaires
Tissu	NCV 45 g F09092 E85A extrados NCV 40 g F09017 E85A intrados
Ouverture de nettoyage	Non sur la présérie
Etat surface	Magnifique à toutes vitesses
SUSPENTAGE	
Matériau	Aramide non gainé avec protection UV
Répartition	3 lignes en intrados. A3/B3/C3 + stab.
Ramification	Patte d'oie dédoublée. Longueur totale suspentage 282 m !
ELÉVATEURS	
Branches	3 en sangle rigide fine de 12 mm de large. Poulies d'accélérateur sur roulements à billes
Repères colorés	Oui, sur ABC et sur les trims (coutures de couleur)
« A » dédié oreilles	Non, suspente non repérée sur la présérie
Renfort au mousqueton sellette	Oui
Blocage des suspentes sur maillons	Joint torique sur maillon inox étroit
Accélérateur	Pas vu
POIGNÉES DE COMMANDE	
Fixation	Aimants (pressions mécaniques sur la version série)
Tenue	Moyenne pour les aimants
Appui	Souple. Pas d'émerillon sur la présérie
ANCRAGE FREINS	
Tenseurs à anneaux	Oui sur toute l'envergure !
Position	En extrémité de bord de fuite
SPÉCIFICITÉS, INNOVATIONS	
Remarque particulière	<ul style="list-style-type: none"> • Rigifoils en bord d'attaque jusqu'au stabilo ; • Suspente du stabilo non repérée sur la présérie ; • Aucune déformation même accéléré presque à fond ; • Belle construction solide et soignée.
Appréciation de la construction	★★★★
SAC ET ACCESSOIRES	
Pas vus	
Rappel : ★★★★★ le top, ★★ très bon, ★ peut mieux faire, ★ bof	