



TEST

Par Jean-Michel Ara-Somohano.
Photo Michel Ferrer, détails Jean-Mi Ara.

AIRCROSS U-SPORT 2

L'ultra performance sereine

De temps en temps, on se fait plaisir... En testant des ailes d'exception comme cette superbe AirCross U-Sport 2. Pas un « gun », du D assez accessible, au top de la performance. Jean-Michel Ara-Somohano, quelques milliers d'heures de vol au compteur, a rejoint notre équipe et s'est penché sur la machine.

**Superbe et racée...
Et allure classique
AirCross, Gibus avait
été pionnier des grands
allongements.**



DESIGN-CARACTÈRE- INNOVATIONS-PERFORMANCES

Pour bien définir une aile singulière, il me paraît indispensable d'éclaircir par qui et pour qui elle est conçue.

Hervé Corbon alias « Gibus », architecte-menuisier-charpentier, créa en concepteur autodidacte AirCross en 1993 avec l'Ultima 1 : 6,5 d'allongement - incroyable pour l'époque -, des innovations techniques en profil et structure interne, des performances et des podiums immédiats en compétition marquèrent une entrée fracassante sur le marché.

Konrad Görg prit le management de la marque et sut, en jeune passionné, étoffer l'équipe et développer l'entreprise sans abandonner la démarche « audace et cycles de développement longs » pour garantir des ailes de caractère, extrêmement abouties. AirCross a généré une relation forte et durable auprès des pilotes, sans concessions.

L'U-SPORT 2, AIRCROSS-OVER PERFORMANT

La U-Sport 2 a donc été développée dans l'esprit originel et si attachant de la marque. Un travail de fond pour une aile performante, saine, équilibrée. J'ai volé avec elle plus de vingt heures, en toutes conditions. Du vol de plaine anémique au thermique alpin scélérat à 8 m/s intégrés (faces sud du Criou à Samoëns par vent de Nord-Est, 15 km/h à 2000 m...). Pas de doute, cette cross over est complète et polyvalente. L'outil EN D efficace pour tailler du kilomètre sereinement en cross, transmettre sensations et plaisir, accéder et performer aux compétitions nationales.

FOCUS CONCEPTION

Au premier contact, on retrouve ligne, design et architecture originales de la marque. Au sol, un bel allongement à plat de 7. Un bord d'attaque

LES PLUS

Décollage-légèreté du gonflage-prise en charge

- En thermique : maniabilité-précision-réactivité-agilité-efficacité-rendements fulgurants
- En vol de prospection : capacité de flottabilité-taux de chute/finesses
- En cheminement relief : glisse, vitesse, solidité accélérée ou non, facilité d'usage de l'accélérateur
- À tous les régimes : homogénéité-solidité-sécurité-amortissement en tangage, comportements en fermeture
- Performances en plané à tous régimes de vol

LES MOINS

Peut être un peu physique à la commande les premières heures de vol • Une facilité d'utilisation de l'accélérateur qui vous emmènera vite dans les hautes vitesses, donc méfiance • Descendre devient difficile avec tant de performance et d'énergie. Il faudra s'entraîner pour cadencer des 360 engagés • Attention en wags et en voltige ! Elle développe une grande énergie et de la vitesse. Envoyer en wags, cadencer des wings outranciers, enchaîner les tonneaux barriqués demande de bien supporter les G...

magnifique, racé, qui reste en forme grâce aux joncs et 81 cellules ouvertes par groupe (voir photos).

L'aile est une vraie « trois lignes », suspendues non gainées en Aramide Technora, dimensionnées pour le meilleur compromis performance-solidité-stabilité structurelle dans le temps.

Chaque suspente reliée à l'aile l'est par les « Gibus-Arcs », rentré dans le vocabulaire commun car utilisés par de nombreux constructeurs (renforts de cloisons pour répartir les efforts exercés sur les points d'ancrage).

En interne, ces points d'ancrage sont reliés dans l'envergure par trois larges bandes en Dacron. Elles répartissent les tensions et maintiennent la planéité entre les pièces de renfort en Arc. Ce maintien optimal de la structure garantit également une reconstruction beaucoup plus rapide de la voile lors de fermetures.

Ajoutez trois autres bandes de renfort plus fines, reliant aussi les cloisons diagonales (qui soutiennent les profils non porteurs) et vous obtenez une aile vraiment tendue, équilibrée et homogène sur toute l'envergure, la corde.

Choix de tissus entre robustesse aux endroits sollicités et légèreté (Porcher Skytex 40 et 36 g/m² en extrados, 32 g/m² ailleurs), freinage impeccable, le jeu d'élévateurs est simple et pratique en trois brins. Accélérateur mouflé par deux belles poulies Harken, poignées de commande classiques et confortables. Un poids de 6,5 kg pour cette taille M, normal pour ce type d'aile. Une fabrication générale très soignée, un état de surface et des finitions de qualité.

ON BOARD

Au décollage, on saisit l'élévateur A principal. L'aile monte rapidement avec légèreté et prend vite en charge. Par vent soutenu, il convient de temporiser la voile, normal.

Testé... Décollage en cocon lesté vent arrière dans la neige, possible ! Jouer dans le vent soutenu en « croisé arrière », très plaisant. La phase de décollage est vraiment facile pour cette catégorie.

EN VOL. SENSATIONS- PRÉCISION-EFFICACITÉ

On lève un œil, on retrouve la forme en plan caractéristique AirCross. Une ligne générale pure, agrémentée d'un bout d'aile en cambre inversé.

Premières sensations, excellentes. La voile homogène transmet des informations sans être « sèche ». Un bon point, je ne supporte pas les poutres volantes, solides jusqu'au moment où elles s'effondrent sans crier gare sur mon pif bronzé de pilote lambda.

PREMIERS THERMIQUES-MANIABILITÉ

La commande peut paraître ferme mais on se cale sur l'effort à produire, naturellement.

Et au fil des tours en thermique... C'est la révélation !

La machine dévoile son caractère, absorbe très bien la turbulence, emmène naturellement vers le noyau. Au pilotage, la commande est ultra précise

| DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR | | | | | |
|--|------------|-------|--------|---------|---------|
| Tailles disponibles | XS | S | M | L | XL |
| Surface à plat (m ²) | 21,5 | 23 | 24,5 | 26 | 27,5 |
| Envergure à plat (m) | 12,12 | 12,69 | 13,09 | 13,49 | 13,87 |
| PTV (kg) | 70-85 | 80-95 | 90-105 | 100-115 | 110-130 |
| Allongement | 7 | | | | |
| Métrage suspente total (m) | - | 267 | 276 | 285 | 293 |
| Poids aile (kg) | 6,1 | 6,3 | 6,5 | 6,7 | 6,9 |
| Cellules | 81 | | | | |
| Homologation | - EN/LTF D | | | | |
| Prix (euros) TTC | 3990 euros | | | | |
| Nota : plusieurs tailles sont en cours d'homologation. Demandez à votre distributeur. | | | | | |
| Adresse distributeur France : Sylvie Mounier, chemin de la grand Font 42140 Grammond + 33 (0)6 61 40 85 14 sylvaircross@gmail.com, www.aircross.eu | | | | | |



Nombreuses bandes de tension pour une tenue optimale des profils

| RÉCAPITULATIF DES MESURES ET COMPORTEMENTS | |
|--|---|
| Marque | AirCross |
| Modèle | U-Sport 2 (M) |
| PTV | 100-101 kg |
| Charge alaire | 4,08 kg/m ² (très forte) |
| Vitesse moyenne stabilisée bras hauts | 40-41 km/h |
| Vitesse accélérée max stabilisée | 56-57 km/h |
| Décrochage | < 25 km/h |
| Comportement en spirale | Légère neutralité spirale. L'aile s'installe et demande une action maîtrisée pour dissiper l'énergie en sortie. |
| Comportement lacet | Légers mouvements de lacets normaux à cet allongement. Notons qu'ils sont maîtrisables et qu'en jouer est très plaisant en petits thermiques et sur les basses vitesses. |
| Comportement tangage | Excellent, très amorti et appréciable en turbulences. |
| Roulis | Un léger roulis peut se déclencher à l'accélérateur, facilement contrôlable. Ce n'est pas un défaut : accélérée, la voile continue de flotter et de transmettre la masse d'air. |
| Oreilles | Possibilité technique de les faire, mais la pression interne provoque des réouvertures immédiates. Maintenir les oreilles est un exercice délicat. Et sous une aile de ce type, ce n'est pas la meilleure solution pour descendre ! |
| Vz moyennes relevées | 0,9 à 37 km/h, 1,1 à 41 km/h, 1,3 à 48 km/h, 1,6 à 52 km/h, 1,9 à 56 km/h |
| Finesses | 11,40 (± 0,2) à 37 km/h, 10,35 (± 0,2) à 41 km/h, 10,26 (± 0,2) à 48 km/h, 9,03 (± 0,2) à 52 km/h, 8,19 (± 0,2) à 56 km/h |
| Sellette | Cocon-ventrale ouverte en toutes conditions |
| Instruments | Flytec 6030 couplé sonde + GPS MLR + GPS Garmin |





TEST

Aircross U-Sport 2

| TECHNIQUE DE CONSTRUCTION | |
|--|--|
| Marque et modèle | AirCross U-Sport 2 |
| Designer | Hervé Corbon, alias « Gibus » |
| Fabrication | Ateliers Gin Gliders, Corée |
| Voilerie | |
| Type de cellules | 81 cellules. 21 ouvertes, 22 fermées à 50 %, 8 fermées à 75 %, 30 closes. Suspente toutes les trois cloisons. Profils non-porteurs soutenus par les cloisons diagonales (biaises) |
| Renforts aux nez de cloison | Joncs plastiques, type Rigifoils |
| Structure interne | Larges bandes de renforts internes en Dacron (X 3) sur toute l'envergure sur les lignes A-B-C. Bandes plus fines (X 3) entre A/B, B/C, C/freins (voir photos de l'intrados en vol) |
| Renforts aux sanglettes | Oui. Pattes ancrées dans le profil, effort réparti par le système Gibus-Arcs |
| Mini-cloisons en bord de fuite | Oui, très bel effet de volet |
| Tissu | Bord d'attaque Porcher Skytex 9017 E 77 A (40 g/m ²), extrados Porcher E 68 A (36 g/m ²). Intrados, profils et cloisons diagonales en Porcher Skytex 32 g/m ² . Bandes de renfort en Dacron |
| Ouverture de nettoyage aux stabilos | Oui |
| Etat de surface | Très propre, peu de plis |
| Suspente | |
| Matériaux et observations | Non gainé, tout Aramide Liros LTC ou Edelrid 8000 |
| Répartition des suspentes basses | 3 lignes en 2 A + 1 A', 3 B, 2 C + stabilo |
| Ramifications | A et B 1-2-4 / C 1-2-6 |
| Élévateurs | |
| Branches | A + A', B et C |
| Repères colorés | Oui |
| A dédié oreilles | Oui |
| Renfort au mousqueton sellette | Oui |
| Blocage des suspentes sur maillons | Oui, joints toriques |
| Accélérateur | Oui, mouflage par deux poulies Harken |
| Poignées de commande | |
| Fixation et tenue | Pression, tenue bonne |
| Appui | Souple, poignée dragonne classique |
| Émerillon | Oui |
| Ancrage des freins, type et position | En galon du bord de fuite, tenseurs à anneaux |
| Spécificités, innovations | Gibus Arc - Rigifoils - Nombreuses bandes de renfort internes - Bouts d'aile en cambre inversé |
| Remarque particulière | Sacrée machine... Vivement la U 7 pour les circuits internationaux...(en réparation) |
| Appréciation de la construction | ★★★ très bon |
| ★★★★ le top, ★★★ très bon, ★★ peut mieux faire, ★ mauvaise | |
| SAC ET ACCESSOIRES | |
| Non fournis à l'essai | |

Élévateurs fonctionnels et suspentes tout Aramide non gainé.



sur tout le débattement avec un effort progressif. C'est pour moi une vraie qualité. Une commande qui transmet un effort et des sensations en thermiques garantissent une bonne compréhension de l'aile et de la masse d'air. Chacun ses préférences... Je ne supporte pas non plus les voiles « creuses » qui absorbent tout sans rien transmettre.

L'U-Sport 2 combine bien des qualités en exploitation thermique. Enrouler assez plat sur de grands rayons avec très peu de commande en écoutant l'aile, ralentir et cintrer la machine pour resserrer le noyau avec de l'angle sont de réels plaisirs.

La sensation de ne pas subir la masse d'air, mais de l'exploiter avec une aile solide et très homogène est vraiment extra. Et l'efficacité est là : par la précision, la maniabilité et le rendement. Le pilotage ventrale sellette ouverte rajoute encore en réactivité, les appuis sont francs, efficaces et permettent de placer la voile exactement où l'on veut. Pour les plus sensibles en conditions vraiment fortes, quelques mouvements de lacet des extérieurs de la voile seront gommés en resserrant la ventrale.

TRANSITION.

« LAISSEZ VOLER VOTRE AILE... »

En s'extirpant du thermique pour transiter, confirmation de la sensation de glisse : la capacité de l'U-Sport 2 à « dolphiner » dans la masse d'air est réelle et surprenante. L'aile ne bute ni en entrées de thermiques, ni dans un vent météo ou une brise forte. Cette flottabilité est flagrante en phase de prospection thermique, en zones de confluences, encore plus en remontant vent de face un appui relief. L'aile attaque la masse d'air et vous tire naturellement vers l'avant.

Une qualité propre à quelques ailes de compétition, très rare dans cette catégorie EN D originale (NDLR : EN D « public »).

À mes débuts, Gérard Bosson me livra un conseil précieux.

« Laissez voler votre aile. C'est sa nature, elle volera toujours mieux que vous ».

Peu d'ailes m'ont inspiré suffisamment de confiance pour appliquer cet axiome.

Avec l'U-Sport 2, on peut se concentrer sur les informations essentielles, utiliser en confiance la performance des hauts régimes de vol, et les finesses sont là.

ACCÉLÉRATION.

CHANGEZ DE DOMAINE DE VOL!

De très bonnes performances couplées à un effort « médian » à l'accélérateur vous feront changer de domaine de vol. Il m'est apparu quasi-toujours rentable et évident d'accélérer en transition jusqu'à 60 % du débattement, autour de 50 km/h. À ce régime, l'aile est tendue, elle transmet bien à l'accélérateur et à la sellette, garde une super flottabilité et des mouvements de tangage cour-

tois. Dans ces conditions, apprendre le pilotage à l'accélérateur sera intuitif. Et forcément, vos vitesses de déplacement moyennes franchiront un sacré cap... Pour les pilotes aguerris à la vitesse, l'accélérateur est vraiment utilisable sur tout le débattement, et les kilomètres défilent sans vergogne... Attention, cela peut être un piège.

A performer facilement, on oublie vite les fondamentaux : lever le pied en prospection thermique, ralentir si la réserve d'altitude de sécurité maigrit trop vite.

La vigilance sera également de rigueur... dans les phases d'approche. Les performances sont proches des meilleures ailes de compétition. Se poser dans des espaces restreints ou en conditions thermiques peut être un réel exercice délicat. La maniabilité de l'aile et sa vraie capacité à absorber les basses vitesses rendent l'exercice abordable en toutes conditions avec un peu de concentration.

À mon sens, les prochaines générations progresseront encore, et la question du drag-chute/anti-G sera posée, même dans cette catégorie.

CONCLUSION. PARTIR!

Un plané bluffant à tous les régimes de vol et une vitesse max pure juste en dessous de 60 km/h.

Réactivité, précision, efficacité et rendement en pilotage thermique démoniaques.

Des comportements homogènes, lisibles, sains, et une solidité en toutes conditions de vol.

Très vite, le potentiel de l'aile pousse... à partir, tout simplement.

La facilité et les performances mettent en confiance et donnent réellement accès à un large domaine de vol.

Une aile ludique à gros potentiel, qui transmettra aux pilotes complets un vrai plaisir en pilotage, sans qu'ils se consomment.

Il y a 5 ans que je n'avais ressenti un tel plaisir sous une machine. En plus de vingt heures de vol, seule une aile (deux lignes compétition non homologuée) m'a planté : en vitesse en transition, mais pas en thermique.

Je n'ai aucun intérêt à en rajouter. Mais là, sincèrement, chapeau bas AirCross/Gibus pour cette réalisation. Une nouvelle référence dans la catégorie originale EN D ?

PILOTES CONCERNÉS ?

Du pilote avide de nouveaux horizons au compétiteur Elite. Idéale pour une première EN D, pour des cross avec une marge de sécurité, pour la compétition sereine, efficace, sans frustration. Il vous manquera juste quelques km/h à fond de barreau si vous voulez suivre les meilleurs sur un glide final en coupe du Monde, et encore... Chacun a le choix d'exploiter 80 à 100 % du potentiel de cette machine... Ou de voler à 50 % de ses capacités sous un « gun » sournois. ●



Les « Gibus-Arcs », création Gibus bien sûr, repris par de nombreux designers.

Très belles poulies Harken pour l'accélérateur.



Courtier partenaire de la FFVL 

AIR

AIRSPORTS ASSURANCES

GRUPE AIR COURTAGE

PARAPENTE | DELTA | KITE
CERF VOLANT | BOOMERANG

Votre Courtier d'Assurance spécialiste du Vol Libre

www.air-assurances.com Tél. +33 (0)4 74 46 34 29
info@air-assurances.com Inscrit à l'Orias N° 07 000670 [www.orias.fr]

ASSURANCES VOL LIBRE 2013
 Nouveaux tarifs - Nouveaux assureurs

Consultez-nous !
 Découvrez nos offres sur www.air-assurances.com 

Mondial du Vol Libre 2013-2014 **NOUVELLE ÉDITION 2013-2014**
 Paramoteur 

World Directory of Free-Flight **Well-Index Free-Flight**
 Existe aussi en anglais et en allemand 

7,50€ + forfait expédition 4,20€

Je commande **Mondial du Vol Libre édition 2013-2014**
 édition française édition anglaise édition allemande

Nom _____ Prénom _____
 Adresse _____
 Code Postal _____ Ville _____
 Pays _____ Tél : _____
 E-mail _____

Chèque bancaire Virement sur notre compte :
 à l'ordre de **FLYING PAGES EUROPE** BANQUE : BNP PARIBAS
 IBAN : FR76 3000 4008 3400 0102 6653 586
 BIC : BNPAFRPP33

CB/Visa/Eurocard-Mastercard :
 Pour les CB Visa, Eurocard, compléter la grille ci-dessous + date d'expiration + signature
 Expire le

Cryptogramme (les 3 derniers chiffres gravés au verso de la carte bancaire dans l'espace signature) Signature _____

FLYING PAGES EUROPE 3 rue Ampère 94854 Ivry-sur-Seine Cedex
 Tél : +33 (0)1 76 60 41 48 ■ Fax : +33 (0)1 46 70 13 94
www.flying-pages.com - abo@flying-pages.com

Pioneer

sport class:
LTF / EN A



independence

**sécurité
 + performance
 = plaisir**

EVO **CROSS line**



**»... la sécurité
 change de forme «**



independence

gliders for real pilots

Am Schönebach 3
 D-87637 Eisenberg
 fon: +49 8364 / 9833 - 0
 fax: +49 8364 / 9833 - 33
 E-Mail: info@independence-world.com

www.independence-world.com