

AXIS COMET 3

LA MARQUE TCHÈQUE AXIS VEUT RETROUVER SA PRÉSENCE PASSÉE SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS. NOTAMMENT AVEC SA COMET 3, MODÈLE EN "B" DE LA FIRME.

STRUCTURE ET MATÉRIAUX

Shark nose assez prononcé avec des joncs dont la teinte rouge transparait à travers les fourreaux. Tissus Porcher en extrados (38g), intrados (32g) et en structure interne (32g Hard): en terme de ressenti, cela se traduira par un retour d'information plus direct (alors qu'une aile construite en Dominico donnera une sensation d'élasticité). Comme la Comet 3 est une vraie 3 lignes, la structure interne est très élaborée avec une alternance sur les bandes de tension interne : continues et discontinues. Au niveau des suspentes, mixage de 3 matériaux différents : Dyneema gainé en bas, dégainé en intermédiaire et haut des A et B, Vectran en intermédiaire et haut du bout d'aile + cascade de freins. Explication : le Dyneema dégainé (Liros DC) offre un maximum de solidité pour des diamètres de suspente plus fins. Par contre, ce matériau a tendance à rétrécir vite et beaucoup. Mais ce rétrécissement est moins important si les suspentes sont très sollicitées en charge. Or, comme sur



Dans la catégorie EN B performantes, la Comet 3 risque de secouer la suprématie de ses concurrentes.

une aile les suspentes les plus sollicitées sont les A et B centrales, en mettant du Vectran (sensé rétrécir moins vite) sur les bouts d'aile et les arrières (suspentes les moins sollicitées en charge) Axis espère que le calage restera bon sur le long terme.

Les élévateurs sont sobres et fluides avec de petites poignées en sangle pour piloter aux C. Les poignées de freins sont assez grandes avec des émerillons pour éviter les twists de la drisse. L'accélérateur offre un débattement de 15cm.

GONFLAGE

Les ouvertures assez étroites en bord d'attaque assurent un remplissage progressif. Sans vent, cela se traduit par une

montée plutôt lente mais continue, sans point dur. Une fois le profil en forme, la portance intervient sans délai. Avec une brise soutenue, cette progressivité du remplissage permet au pilote de suivre sans urgence le déroulement du gonflage, évitant tout décollage des pieds imprévu.

L'allongement, important pour cette catégorie EN B, pourra nécessiter, pour des pilotes peu habitués, un petit temps d'adaptation en s'entraînant au gonflage au sol. Passer du temps au gonflage reste un passage obligé pour se garantir réussite et sérénité non seulement au décollage mais aussi en cas d'incident de vol (travail au sol = sécurité active).

GLISSE ETONNANTE

Les proportions de cette Comet 3 sont avantageuses : allongée, profil affiné, voûte et longueur du cône de suspentes flattent le regard. Or nous avons l'habitude d'entendre qu'une belle voile vole bien. Une fois de plus cette remarque se vérifie. L'aile avance sur des rails, glisse, avance et absorbe les irrégularités de la masse d'air avec une aisance rare. Dans ce domaine elle se hisse sans mal au niveau des références reconnues de la catégorie des EN B performantes : Iota, Base, Rush, Ikuma... Et au plus cela devient turbulent au plus elle s'illustre en conservant vitesse et plané, tant ses mouvements amortis. Equilibre général

maximal! Bien entendu lorsqu'on chemine le long du relief, la tentation sera forte de lâcher complètement la voile pour encore plus d'efficacité. Mais si elle offre une énorme résistance à la turbulence, la Comet 3 reste un parapente. Donc une grande vigilance doit être appliquée près du relief ou du sol (dans cette situation, ne comptez pas sur quelque effet reflex que ce soit, il faut se maintenir équilibré dans sa sellette et se tenir prêt à piloter les mouvements de l'aile).

AMORTISSEMENT

L'équilibre général sur les deux axes de cette Comet 3 la rend irrésistible en ligne droite. Mais, comme toujours, la mise au point d'une aile est un compromis. L'amortissement en roulis rend la voile peu réactive au virage sur le début du débattement à la commande. Il faudra en effet appliquer un minimum de 20cm de frein pour obtenir le déclenchement de la courbe et ne pas hésiter à approfondir le geste pour enrayer serré. Une fois cela assimilé, le pilote n'éprouvera aucun mal pour exploiter au mieux les ascensions. Pour information, si on prenait la différence de temps dans le déclenchement d'un virage entre deux ailes plus ou moins maniables, il y aurait moins d'une seconde d'écart. D'autant que sous cette Comet 3 il reste possible de faire jouer le rayon de virage sans remise à plat intempestive, on parvient donc sans mal à s'adapter à tout type d'ascendance et à monter très efficacement.

HORS DOMAINE DE VOL

Autant la Comet 3 offre un ressenti de solidité au-dessus de la tête avec une assez forte pression interne et assez peu de mouvement sur l'envergure, autant une fois aux limites du

domaine de vol elle parvient à se déformer beaucoup. Et, si vous avez l'habitude de lire nos essais, vous savez que de grandes déformations sont synonymes de douceur dans la reconstruction.

• **Fermetures frontale et asymétrique** : sur des frontales même massives, la voile réouvre rapidement par le centre, les bouts d'aile suivent avec un léger décalage mais sans nécessiter d'action de pilotage autre que rester équilibré dans la sellette. En asymétrique, on retrouve cette caractéristique avec un regonflément progressif durant lequel l'aile poursuit sa rotation tant que le pilote se laisse tomber côté fermé, mais tout se déroule sans vitesse. Il suffit alors de transférer le poids du corps côté ouvert pour que ça revole droit.

• **Départ en négatif** : quand on ralentit jusqu'au point de décrochage, les commandes déjà fermes se durcissent nettement, jusqu'à ce que les bouts d'ailes reculent franchement en mettant la voile en fer à cheval. Cela permet d'identifier clairement la frontière entre vol et décrochage. Lors de la reconstruction de l'aile, tout se déroule en douceur et l'abattée en sortie fait partie des plus amorties (toutes catégories d'homologation confondues). En vrille à plat, la partie qui vole se replie sur le bout d'aile comme pour auto-ralentir la rotation, bref que du bon.

• **Marge de sur-pilotage** : nous avons noté que les réactions hors domaine de vol de cette Comet 3 se font sans vivacité, sans vitesse excessive, laissant ainsi au pilote le temps d'ajuster ses actions sans précipitation. Cependant il convient de savoir qu'avec une fermeture à 50% maintenue, le débattement restant avant départ en négatif n'est que de 60%. En comparaison, sous une BGD Base ou une ITV Jedi 2 (deux ailes qui se déforment également beaucoup hors domaine de vol), le



débattement restant (ou marge de sur-pilotage) est de l'ordre de 75%, donc plus important. Idem dans la reconstruction du profil après un décrochage, il faudra remonter les mains jusqu'à 20cm de la position bord de fuite lâché pour que l'aile reprenne son vol.

CONCLUSION

Avec cette Comet 3, Axis vient bousculer la hiérarchie des EN B qui volent fort. Son plané et sa capacité à conserver la glisse dans les masses d'air actives lui ouvrent les horizons de la haute performance en cross. Très équilibrée sur le tangage et le roulis : la mise en virage nécessitera une bonne amplitude à la commande. Mais si vous recherchez une aile performante et esthétique, équilibrée et sage quand ça bouge, essayez-la, vous ne serez pas déçu.

LES PLUS

- Performance en plané.
- Résistance à la turbulence.
- Équilibre général.

LES MOINS

- Fermeté commandes.
- Manque de réactivité sur le début du débattement.

AXIS COMET 3

DIRIGEANT : SIMONIK
CONCEPTEUR : PAVLOUSEK
ASSEMBLAGE : RÉP TCHÈQUE
MISE EN CIRCULATION : PRINTEMPS 2017
GAMME : COMPACT 3, PLUTO 3, COMET 3, VEGA 5, VENUS 4.

Taille	XS	S	M	L	XL
Surface à plat (m²)	21.3	23.7	25.7	27.2	29.2
Allongement à plat	5.8	5.8	5.8	5.8	5.8
Nombre de cellules	53	53	53	53	53
Envergure à plat (m²)	11.1	11.7	12.2	12.6	13
Corde maxi (m)	nc	nc	nc	nc	nc
Longueur cône aux B (m)	nc	nc	nc	nc	nc
Poids de l'aile (kg) sans sac	-	4.7	5	5.2	5.5
Poids total volant (kg)	55-75	65-90	80-105	95-120	110-135
Homologation EN	-	B	B	B	-
Prix ttc (en euros)	3 400	3 500	3 500	3 600	3 800

MATÉRIAUX

- Tissus : Porcher Sport; **Extrados** : Skytex 38; **Intrados** : Skytex 32.
- **Suspentes** : Cousin + Liros; **Bas** : Dyneema gainé;
- **Haut** : Dyneema dégainé + Vectran.
- **Coloris** : Summit, Eco et Flame.

ARCHITECTURE VOILE

- Type de cellules : ouvertes.
- Renfort bord d'attaque : shark nose.
- Bandes transversales : oui.
- Ouverture de vidage : oui.

SUSPENTAGE-ÉLÉVATEURS

- Répartition : 2A+1A', 3 B+ stab et 3C.
- Etages : 3.
- Branches élévateurs : 4.
- Kit oreille : oui.
- Liaison suspentes : maillons inox.
- Poignée de frein : grandes (Axis).
- Accélérateur : 15cm.

LIVRÉ AVEC

- Sac : classique Axis 135 litres
- Divers : sac de compression, sangle velcro, manuel de vol.

MESURES SOUS LA 26

80 105 Fourchette aile essayée : 80-105 kg. Ptv essayeur : 97 kg.

- Charge alaire durant l'essai : 3.77 kg/m².
- Vitesse maxi mains hautes : 39 km/h.
- Vitesse maxi accéléré : 53 km/h.
- Finesse maxi : >10, pas d'effort.
- Décrochage : 24 km/h, effort 8 kg.

Les mesures ont été faites avec Flytec 6030 + sonde Flytec, sellette Exoceat S

HOMOLOGATION : EN B

Tout en A sauf B en :

- Frontale charge mini, sortie décrochage, grande asymétrique, oreilles nécessitant action pilote à charge mini.

Rapport complet sur parapente-axis.fr

APPRÉCIATIONS

	*MAUVAIS	**MOYEN	***BON	****EXCELLENT	*****PARFAIT
FINITIONS		****			*****
MANUEL DE VOL		****			*****
DÉMÉLAGE		****			*****
GONFLAGE SANS VENT		****			*****
PRÉCISION COMMANDES		***			*****
LÉGÈRETÉ COMMANDES		**			*****
MANIABILITÉ		****			*****
AMORTI TANGAGE					*****
AMORTI ROULIS					*****
RÉSISTANCE TURBULENCE					*****
CAPACITÉ RÉOUVERTURE					*****
SOLIDITÉ À VITESSE MAX					*****
CAPACITÉ VOL LENT					*****
PERFORMANCES					*****

JE M'ADRESSE À

LOISIR 1	LOISIR 2	PERFORMANCE	HAUT NIVEAU
SÉCURITÉ PASSIVE MAXIMALE			SÉCURITÉ PASSIVE MINIMALE