



TEST

Par Erwan Didrache/école Airone.
Photos Michel Ferrer et Mac Para.

MAC PARA EDEN 6

Sportivité accessible

Premier essai d'une Mac Para depuis la nouvelle distribution par Kortel Design. Concernant l'Eden 6, son créateur Peter Recek lui-même la classe en « high B » mais notre testeur, pas tant que ça... En tout cas, du caractère et de la performance, elle en donne beaucoup !



La marque

Née en 1991 en République Tchèque, Mac Para Technology est une des plus anciennes marques qui soit et même si elle avait mis un peu de temps à arriver chez nous, j'avais volé mes 3 premières années de compétition avec les toutes premières Magus. Cela ne rajeunit pas mais j'en avais de super souvenirs et Peter Recek, le concepteur, était très à l'écoute de nos retours.

Chez lui, l'envie d'avancer, le souci de bien faire, la détermination étaient déjà là, ça ne l'a pas quitté. Très perfectionniste ! Et cela lui avait plutôt réussi en compétitions puisqu'il avait fait briller des pilotes comme Petra Slivova, les frères Valic ou Greg Blondeau, qui était devenu champion d'Europe sous une Magus 6 en 2008.

Ces dernières années, l'importation manquait de conviction et la marque a subi ce défaut de représentation mais maintenant que Kortel Design a repris le flambeau de la distribution, il est fort à parier qu'elle retrouvera sa notoriété d'antan.

Présentation

Revenons à notre Eden 6 et pour l'anecdote, j'étais arrivé au déco de Mieussy en pensant avoir une B access entre les mains car mes précédentes Eden essayées étaient plutôt dans ce créneau et j'ai été assez surpris, d'abord en la déroulant, puis quand un ami qui avait mieux lu la fiche technique que moi m'a demandé ce que je pensais de cette aile à 5.9 d'allongement ! J'ai décollé un peu méfiant sur le moment car on se dit que c'est

Une Eden 6 enroule finement dans du petit thermique, à Passy Plaine-Joux. L'importation se fait maintenant chez Kortel Design, au pays du Mont-Blanc.

Les plus ?

- Glisse face au vent, étonnante
- Rendements en thermique
- Tenue aux basses vitesses importante
- Caractère sport et racé
- Solidité en l'air
- Sécurité passive très bonne malgré un fort allongement

Les bémols ?

- Commandes que certains - pas tous - trouveront fermes (mais réactives)... Question de goût !

quand même beaucoup pour une B, d'autant quand on voit l'allongement chez la concurrence qui est moindre. Certes, il y a aussi plus allongé et j'ai essayé mais pour moi, on n'était plus dans la catégorie donc clairement, hors-cadre du B... Mais pour l'Eden 6, en vol, comme vous pourrez le lire plus loin, cet allongement ne m'a pas donné plus d'inquiétudes, à suivre donc.

Niveau packaging, on est dans le standard du marché avec un beau et grand sac, une chaussette de pliage zippée, un kit de réparation, un T-shirt Mac Para. Question présentation générale, l'Eden 6 se dévoile sous un design visuel assez agressif et j'aime bien. Extradados avec une belle déco, intrados blanc, suspentes gainées en bas (et ça pour moi, un vrai bon point positif), élévateurs fins de 15 mm évasés à la base pour une bonne tenue sur les mousquetons et équipés de belles poulies Harken. Avec un détail intelligent, un liseré rouge sur l'arrière pour le repérer rapidement lors de la prise en mains au gonflage, et éviter ainsi les risques de twist de commande.

Construction toute en tissus Porcher Skytex, 38 g/m² pour l'intrados et extradados, du 40 en bord d'attaque ainsi qu'en interne, un montage donc plutôt costaud. Le poids reste pourtant contenu avec 5,5 kg pour la taille 28 testée.

L'Eden 6 présente un petit shark-nose et un bord d'attaque dont la bonne tenue en forme est renforcée par des joncs plastique recourbés suivant le profil et intégrés en extradados au milieu de chaque cellule: cela s'appelle les Rigifoils, et c'était déjà présent sur les Magus de compétition. Pour finir, l'Eden 6 possède des joncs de renfort en demi-lunes sur les points d'ancrages de la ligne des A, sources de petits plis à cet endroit, ce qui est un peu dommage car le reste de la voile est vraiment très bien tendu et propre à l'œil.

La Paradis, version allégée

C'est la sœur allégée de l'Eden 6. Les différences portent sur le tissu en arrière extradados, intrados et en interne, avec des petits détails de construction et des suspentes hautes dégainées (le bas reste bien gainé). On gagne 1 kg entre les deux et du coup, un comportement plus amorti de mouvements dans la masse d'air turbulente. Plus exactement, la Paradis amène un peu plus de petits « ressentis » de l'aérogologie mais sur moins d'amplitudes, ce qui est classique pour les ailes allégées. Elle a aussi gagné en douceur et légèreté à la commande, ce qui plaira à certains pilotes. Au déco, la Paradis demandera une belle tempo, plus marquée qu'avec l'Eden 6, dans du vent soutenu.

Pour le reste, Eden 6 et Paradis, c'est plus que des frangines, presque des jumelles. Le fait que la Paradis ne soit pas extrême dans le choix d'allègement des matériaux et qu'elle offre des sensations différentes à la commande, cela vaut le coup d'être essayé pour voir laquelle des deux vous va le mieux.

Contact et c'est parti

Tout est maintenant pris en main et c'est parti pour un premier vol en thermique sur Samoëns. Le gonflage est typique Mac Para de ce que je me rappelais, c'est-à-dire dynamique et sans point dur, demandant une tempo appuyée en vent soutenu. La prise en charge est rapide avec une voile qui tire bien vers l'avant, donc rapide et efficace.

Installation dans la sellette et première sensation, c'est une commande ferme, mais réactive et précise. Là encore, efficace.

Rien devant le déco donc transition direct vers le versant d'en face, sur le Criou (pour ceux qui ne connaissent pas, c'est le point de départ des cross sur Samoëns et surtout une bien belle montagne). Les conditions pour ce premier contact sont un peu anémiques, avec des thermiques pêchus mais difficile à tenir dans la rotation. Mes élèves en stage cross galèrent un peu à monter, ce qui me permet à plusieurs reprises de faire le yoyo avec l'Eden 6, à descendre les chercher pour les remonter ensuite. Je vois qu'à ce jeu, l'Eden 6 est efficace en thermiques et que son rendement en ascendances est, de ce que j'ai pu essayer des B sport, carrément dans le haut du panier.

Ce que j'ai ressenti comme de la fermeté au début n'est que le fait d'être en « prise directe » avec l'aile, c'est tellement précis qu'elle fait exactement ce que je veux.

La présence aux commandes se fait toutefois sentir au bout de 30 minutes, je travaille donc d'avantage à la sellette pour soulager et en coordination commandes-sellette, l'Eden 6 se révèle encore plus efficace sur tous les points. C'est d'ailleurs un élément que je relèverai plus tard auprès de ceux qui l'auront essayée: un pilote trop statique dans ses attitudes ou volant dans une sellette trop stable, trop bridée, ne saura pas utiliser tout le potentiel de son Eden 6.



La Paradis, le jaune est du tissu léger, structure interne allégée également. Les joncs d'extrados en milieu de cellules s'appellent des Rigifoils, ils étaient déjà présents sur les Magus de compétition. Pour l'anecdote, c'était une invention de Gin Seok Song et Peter Recek avait judicieusement apposé un sticker « Rigifoils by Gin Gliders ».

DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR

Tailles disponibles	22	24	26	28	30
Surface à plat (m ²)	21,5	23,8	25,6	27,8	30
Envergure à plat (m)	11,3	11,9	12,3	12,8	13,3
PTV (kg)	55-75	70-90	78-100	90-112	105-130
Allongement à plat	5,91				
Nombre de cellules	56				
Poids de l'aile (kg)	4,65	4,95	5,2	5,5	5,85
Poids de la Paradis (kg)	3,85	4,1	4,3	4,6	4,85
Homologation	ENLTF B				
Prix public TTC Eden 6	3 750 euros TTC toutes tailles				
Prix public TTC Paradis	4 070 euros TTC toutes tailles				

Les Eden 6 et Paradis existent aussi en taille 33: PTV 115-145 kg, poids aile 6,2 kg (Eden 6) et 5,15 kg (Paradis).

Représentation France: Kortel Design
1096 avenue André Lasquin
74700 Sallanches
+33 (0)9 50 10 73 27
info@korteldesign.com
www.korteldesign.com, www.macpara.cz



La Paradis, sœur allégée de l'Eden 6. Pour les différencier, l'intrados est de la même couleur que l'extrados pour la Paradis, il est blanc pour l'Eden 6.

RÉCAPITULATIF DES MESURES ET COMPORTEMENT

Marque et taille testée	Mac Para Eden 6 taille 28 (PTV 90-112 kg)
PTV pilote	108 kg
Charge alaire	3,85 kg/m ² (forte)
Altitude décollage	1 600 m (Samoëns)
Vitesse moyenne stabilisée bras hauts	39 km/h
Vitesse moyenne stabilisée accéléré	52 km/h à 100 % d'accélérateur
Décrochage	22 km/h pour la phase parachutale, puis décrochage à 19 km/h dans le débattement au réglage d'origine. Effort énorme et bonne sensibilité au départ
Comportement spirale	stable, effort à la commande peu important, sort seule après un tour sans abattée significative
Lacet et/ou roulis inverse	insensible
Oreilles	Vz négative - 2,3 m/s, réouverture autonome
Inversions de virage	< 2,5 s, très manœuvrante
Vz moyennes stabilisées	1.05 à 39 km/h, 1.3 à 45 km/h, 2.1 à 52 km/h
Finesses moyennes stabilisées	entre 9,5 et 10 à 39 km/h, 10+ à 45 km/h et 9- à 52 km/h
Sellettes utilisées	Kortel Kuik 2 avec cocon (semi-couchée) et Supair Pixair (position assise)
Instruments	Flytec 6030 avec sonde de vitesse dédiée

**TEST**

Mac Para Eden 6

TECHNIQUE DE CONSTRUCTION

Marque et modèle	Mac Para Technology Eden 6
Designer	Peter Recek, conception et développement mise au point
Fabrication	Ateliers Mac Para, République Tchèque

Construction détaillée et matériaux

Type de cellules	56 cellules par groupes de 3, dont 6 fermées en bout d'aile
Renforts aux nez de cloisons	Joncs croisés dans un fourreau, finition soignée. Joncs type Rigifoils en extrados, sur les milieux de cellules
Structure interne	Bande de renfort transversale sur la ligne des D. Mini bandes de renforts au centre sur A, B, C
Bord de fuite	Mini-ribs, freinage très propre Porcher Skytex E 32 A 40 g/m ² en BA et Skytex E 25 A 38 g/m ² en extrados et intrados. Skytex 40 Hard et 38 en interne
Tissu Eden 6	Porcher Skytex E 25 A 38 g/m ² en BA et Skytex E 71 A 27 g/m ² en arrière extrados et intrados. Skytex 32 Hard et 27 Hard en interne
Tissu Paradis	Essentiellement gainé, bas en Liros Dynema PPSL 200-191-160 et haut en Edelrid Aramide/Kevlar 130-90-70
Suspentage, matériaux et observations	Type « 3 lignes et demi », en 3 étages
Principe et ramifications	Répartition des suspentes basses
2 A + A' , 3 B + stabilo, 3 C	
Ouverture de nettoyage aux stabilos	Oui
État de surface	Excellent, sauf sur les points d'ancrages des A à cause de la demi-lune de renfort

Élévateurs

Branches	3 branches en Kevlar Cousin, sangle étroite de 15 mm, embases élargies
Repères colorés	Oui, partout (rouge pour les A). Liséré rouge sur les arrières pour repérer les twists de commandes
Dispositif oreilles	Élévateur A' dédié oreilles, couleur orange
Blocage des suspentes sur maillons	Joints toriques
Accélérateur	Oui, avec poulies à billes

Poignées de commande

Fixation, tenue, appui	Boutons-pression, tenue suffisante. Barre d'appui semi-souple
Émerillon	Oui
Ancrage des freins, type et position	Tenseurs à anneaux sur l'ensemble du bord de fuite avec pastilles de renforts (pas sur la Paradis)
Remarques particulières	Travail de voilerie vraiment important à certains endroits, très sophistiqué

Appréciation de la construction

★★★★

Sac et accessoires

Forme et volume	Grand sac de portage, solide et agréable à porter malgré son volume important (mais parfaitement réglable)
Portage	Confortable, nombreux réglages, ceinture ventrale
Sac interne	Chaussette de rangement, sac à élévateurs intégrés
Particularités	Chaussette de pliage très bien finie

Appréciation du sac

★★★★

★★★★ le top, ★★★ très bon, ★★ peut mieux faire

**Sérieux travail de protection des joncs, pour un bord d'attaque sophistiqué et très structuré.****Bouts d'ailes non suspendus, sérieux galon, renforts sur les anneaux de freinage, et du gros travail de voilerie sur cette Eden 6 !**

En tout cas, cette après-midi de vol à tourner en thermique et travailler des cheminements et rattachages dans le bocal de Samoëns me donne au final une grande satisfaction quant aux performances et comportements de l'Eden 6.

En testant un peu ses limites avant l'atterrissage, je note même un très bon point sur le débattement des commandes aux basses vitesses, où la voile ne montre aucun signe de mise en parachutal inopinée.

Efficacité

D'autres vols ont suivi sur la semaine avec surtout une belle après-midi à faire des comparatifs avec d'autres ailes, dont une Ikuma (autre aile B sport à succès et réputée efficace parmi les ailes présentes). Bilan sur 3 vols de comparatif avec échanges entre pilotes, l'Eden 6 est plus rapide face au vent, l'Ikuma plane un peu mieux, les montées en thermique sont identiques. Bref, l'Eden 6 est plus que largement dans le coup, je la classe facilement dans le top 5, voire le top 3 des ailes à essayer sur ce créneau B sport.

Un point clair, parmi toutes celles que j'ai essayées, l'Eden 6 est pour moi la B sport la plus efficace en glisse et pénétration face au vent.

Un élément qui intéressera de nombreux pilotes, l'aile reste très stable au moins sur la première partie de la course de l'accélérateur, se rigidifie, prévient. Jusqu'à 30 à 40 % d'accélérateur, la vitesse augmente régulièrement mais en dégradant vraiment très peu le taux de chute, on ne fait donc que gagner en finesse. Logiquement, les rendements se dégradent ensuite au-delà de la mi-course, mais pas tant que ça, le plané reste dans des niveaux excellents.

Ambiance « envoyades »

L'Eden 6 est joueuse sur tous les angles... En wing, ça monte bien. En 360, c'est du rapide et ça se gère très facilement, la sortie se fait aisément, rien de très spécial à signaler, l'énergie prise sera bien sûr à dissiper, comme cela est de rigueur.

Là où elle m'a vraiment impressionné, c'est dans son refus de mise en décrochage... Malgré son allongement important, je n'ai pas réussi à la « percer » avec une méthode tradi-

tionnelle en décrochage statique et même en dynamique, elle ne veut pas broncher. C'est donc un vrai bon gros point pour celui qui ferait du vol bivouac et qui aurait besoin de poser aux basses vitesses, tout ceci confirmant ce que j'avais déjà constaté plus tôt.

Dans l'aérologie, l'aile est tendue avec une sensation de poutre bien solide. Bien entendu, quand ça va fermer, elle sera sûrement franche et directe mais je n'ai pas ressenti de besoin de pilotage si intense que son allongement le ferait penser. N'ayant pas réussi à obtenir des fermetures « naturelles », j'y suis donc allé de bonnes moitiés de voile pour analyser : ça engage assez tranquillement, laissant au pilote le temps de réagir.

Conclusions

L'Eden 6 est une « vraie » B sport... Entendez par là que question accessibilité, c'est une « vraie B ». Et qu'elle est aussi une « vraie aile de sport » ! Le mélange des deux n'est pas si évident à trouver... Je vous invite clairement à l'essayer, elle saura satisfaire bon nombre de pilotes qui veulent de la performance « accessible ».

Quant à la diffusion et à la représentation dans le pays, j'espère sincèrement mais je n'en doute pas, que Kortel Design saura redonner à cette marque une aura et une place plus solide en France, elle le mérite. ▀

Pour qui ?

Sur le site de Mac Para, l'Eden 6 est annoncée « pour pilotes volant régulièrement ». La formule est assez vague mais je rejoins cet avis, qui ne déroge pas à ce que je dis par ailleurs : un pilote qui ne vole que les week-ends - et même pas tous les week-ends probablement -, ne vole donc pas régulièrement et devrait rester sur des ailes dites « B access »... Et il n'y a pas à en être malheureux, je vois que les ailes école d'aujourd'hui ont les performances de la voile de compétition que j'avais en 2000 !

Par contre, un pilote déjà expérimenté et volant activement, très régulièrement, pourra venir se frotter à cette Eden 6 sans la craindre. Son allongement est certes important mais j'ai revu mes a priori du début et mon avis est que cet allongement ne devrait pas arrêter pour un essai. En tout cas, il ne m'a pas posé de contraintes particulières de pilotage.

Quant aux pilotes déjà suffisamment expérimentés qui l'essayeront, ils n'auront peut-être pas envie de monter plus haut en catégorie tellement elle en donne en efficacité et sensations ! Pour moi, les ailes de ce créneau apportent plus qu'assez de performance, même pour des pilotes ambitieux, avec du plaisir de vol, et à ce jeu l'Eden 6 vous ravira, c'est sûr.