

Par Erwan Didriche/école Airone.
Photos Peter Recek/Mac Para.

Aile de milieu de catégorie C, l'Elan 2 est de construction de type semi-légère, avec un intrados en tissu allégé. Photo prise à Kössen, sur fond de montagnes autrichiennes.



MAC PARA ELAN 2

De la « race attitude »
pour de la performance accessible !

Pour faire suite à l'essai de l'illusion de ce numéro, j'ai eu le plaisir de découvrir une fois de plus la gamme Mac Para avec cette fois-ci, cette magnifique Elan 2, aile de sport de catégorie C... Un régal... Une voile belle, intuitive et maniable.

Premier contact

Je l'ai d'abord vue voler. Ses lignes racées lui confèrent une attractivité visuelle réellement intéressante.

L'Elan 2 est comme l'illusion une aile semi light, c'est-à-dire dotée d'un intrados en Porcher Skytex 27, l'extrados restant en Skytex 32 et le bord d'attaque en robuste Skytex 38. Le poids très modéré lui donnant légèreté au gonflage aide à l'amortissement en tangage dans la masse d'air. Suspentes gainées en bas et dégainées en haut, on est là encore sur de la construction solide, efficace, qui n'a pas besoin de s'encombrer de la mode de l'ultra-fin au résultat peu probant.

Elle est développée en 7 tailles ! On monte cette fois à 33 et même 38 m² qui ferait un très bon biplace de performance. Elles sont toutes homologuées EN/LTF C, sauf la 38.

Les plus

- Gueule, allure, esthétique
- Décollage intuitif
- Qualité et efficacité du virage
- Solidité et présence
- Très bonne vitesse, et performances
- Glisse face au vent
- Construction super soignée
- Facilité

Les moins ?

Pas trouvé !



Deux vues de l'Elan 2, pour montrer sa déco. À noter que la plupart des ailes ont une bande de tension dans l'envergure en intrados mais sur l'Elan 2, elle est placée sous l'extrados.

À noter, la construction absolument soignée, comme pour l'illusion d'ailleurs. Le manager-designer-pilote de Mac Para, Peter Recek, est un homme d'un abord toujours agréable mais précis et rigoureux, il ne laisse rien passer qui pourrait être mieux fait, et ça se sent.

Le décollage

Malgré son bel allongement de 6,23 pour 63 cellules, l'Elan 2 se gonfle avec facilité et homogénéité, sans déformations notables. Du coup, le gonflage est franc et le décollage en devient facile, précis. Et ce, même dans un vent soutenu comme au déco parfois exigeant de Saint-André-les-Alpes.

Le vol

Dès les premières minutes en l'air, on sent une voile vraiment solide, présente, homogène et précise aux commandes. L'équilibre dans la turbulence est assez bluffant car malgré un sentiment de caractère d'attaquante, le comportement reste vraiment sage et me permet presque de classer l'Elan 2 dans le créneau C « access ». Autant dire que pour le pilote désireux de monter en catégorie, l'Elan 2 est toute indiquée pour satisfaire cette envie.

En thermique, l'Elan 2 est un régal de précision. Pour moi, ce fut vite une vraie osmose avec, forcément, un maximum de plaisir. Le taux de montée est vraiment bon et « cintrer » un thermique est génial.

Concernant les manœuvres un peu « radicales », l'Elan 2 aime vraiment jouer et vous permet de monter facilement en wing-over. Comme toutes les voiles Mac Para que j'ai pu essayer, la manœuvre de décrochage n'est pas facile tant la voile ne se laisse pas faire au réglage d'origine des commandes. En fermeture, l'Elan 2 est un rail, ça ne bouge pas !

Au niveau performances, l'Elan 2 est dans la bonne moyenne et surtout, elle joue la carte de la glisse face au vent. Je me suis beaucoup amusé à voler en stage cross avec mes élèves sous cette Elan 2 et le niveau de sécurité étant tellement facile, elle s'est révélée un choix superbe pour travailler.

De plus, sa « gueule » ne laisse pas indifférent quand on la gonfle sur un déco et nombreux ont été les pilotes à venir la voir et se renseigner.

Conclusions, et pour qui ?

Par rapport à la première Elan, qui était déjà très réussie, bien abordable pour sa catégorie, cette Elan 2 est une vraie évolution, surtout niveau pilotage. Je trouvais la 1 parfois un peu lourde malgré des performances très sympathiques mais là, avec la 2, le pilotage devient vraiment fun, facile et intuitif.

Le sentiment de franchise et de sécurité totale sur la 1 est toujours bien présent mais si on veut faire simple, la 2 n'a vraiment que du mieux partout, avec un design lui donnant grâce et agressivité. Ce ne sera peut-être pas « l'arme ultime » du créneau C (mais pour les ailes les plus ambitieuses de cette catégorie, est-on encore en C ?), elle apporte en tout cas grandement sa pierre à l'édifice avec un atout majeur : la facilité ! ▶



DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR					
Tailles disponibles	XS-22	S-24	M-26	L-28	XL-30
Surface à plat (m²)	22,2	23,7	25,8	28	30,3
Envergure à plat (m)	11,79	12,19	12,72	13,25	13,78
PTV (kg)	55-70	70-90	82-102	92-112	105-130
Allongement à plat	6,27				
Nombre de cellules	63				
Poids de l'aile (kg)	4,45	4,6	4,8	5,2	5,5
Homologation	EN/LTF C				
Prix public TTC (euros)	4 100	4 170	4 260	4 355	4 495
Existe aussi en taille 33-XXL homologuée EN/LTF C (PTV 115-145 kg, 4 725 euros TTC) et même en Bi-38 m² (PTV 145-180 kg, 5 300 euros, non homologué).					
Palette de personnalisation couleurs sur le site Mac Para.					
Air MKG-Kortel Design					
1096 avenue André Lasquin					
74700 Sallanches					
+33 (0)9 50 10 73 27					
info@korteldesign.com					
www.korteldesign.com					
www.macpara.com					

EN
D
C
B
A
Courseur accessibilité

RÉCAPITULATIF DES MESURES ET COMPORTEMENTS	
PTV testeur	108 kg, taille testée L-28
Charge alaire	3,85 kg/m² (forte)
Altitude décollage	1600 m (Samoëns)
Vitesse moyenne stabilisée bras hauts	39-40 km/h
Vitesse moyenne stabilisée accéléré	56 km/h à 100 % d'accélérateur
Décrochage	25 km/h pour la phase parachutale puis décrochage à 23 km/h. Effort énorme, impossible à faire au réglage d'origine
Comportement spirale	stable, sortie autonome
Lacet et/ou roulis inverse	insensible
Oreilles	Vz négative - 2.3 m/s, réouverture autonome. Coupler à l'accélérateur est plus confortable
Inversions de virage	< 2,5 s, très manœuvrante
Vz moyennes stabilisées	1,05 à 39 km/h, 1,1 à 45 km/h, 2,2 à 56 km/h
Finesses moyennes stabilisées	10 + à 39 km/h, 10,5 + à 45 km/h et 9- à 56 km/h
Sellette : Woody Valley GTO X-Alps	
Instruments : Flytec 6030 avec sonde de vitesse dédiée et Syride Sys'Evo	



Une belle voûte régulière, aux stabilos légèrement flottants.

Évateurs similaires de construction à ceux de l'illusion, sauf équipés en plus d'une poignée de pilotage rigidifiée sur les évateurs C. Suspentes basses gainées.