

Très réactive, l'Outback se gère par des actions aux freins précises et mesurées. Un pilote fin se fera vraiment plaisir !

L'Outback vise à satisfaire le paralpiniste par une aile ultra légère, simple et rapide, tout comme le pilote voulant se faire plaisir en thermique. C'est aussi le programme de l'Advance Pi 2 ou de la Nervures Whizz, par exemple. L'Outback, de plus, le fait avec une seule taille, homologuée EN B, et ça marche ! Mais tout dépend de la charge alaire pour obtenir l'efficacité que vous attendez.

MAC PARA **OUTBACK**

Ultra légère et super ludique !

Une équipière fiable et polyvalente

L'explosion de la pratique du marche et vol se poursuit. En conséquence, les constructeurs élaborent des produits de plus en plus légers et aboutis, aux propriétés parfois surprenantes.

Avec l'Outback, Mac Para a su développer une aile habile, légère, ultra solide et saine, d'une grande polyvalence et surtout, dotée d'un excellent agrément de pilotage en vol thermique.

Mac Para Technology

La marque tchèque, créée en 1991, est l'un des équipementiers phare à l'international, dotée d'une gamme complète d'ailes parapente et paramoteur et d'une dizaine de modèles de sellettes. La conception et l'essentiel de la production sont européens puisque réalisés au siège de la firme, en République Tchéquie.

La distribution en France est assurée par la société Air MKG de Sallanches, dont l'effectif est partagé avec le fameux team Kortel Design.

Conditions d'essai

Août-septembre 2018. Un mois et plus de 20 heures de test en toutes conditions alpines : du vol balistique matinal (avec décollages vent arrière) au cross turbulent avec plus de 30 km/h de vent météo de sud dans les massifs du Chablais et des Aravis.

Pack de vol composé de la sellette Kortel Design Kruyer 2 dotée de son SaK 2 (sac-airbag réversible) pour un PTV à 78-80 kg. Mais comme l'Outback n'existe qu'en 21 m² tout en offrant une très large plage de poids allant de 55 à 105 kg, avec des comportements et domaines d'utilisation variant en fonction de la charge, elle a aussi été testée pilote lesté jusqu'à 90 kg.

Conception, design, structure

Avec ses légers 2.7 kg et un allongement d'à peine 4.7, l'Outback est très compacte. En tissus, c'est du réputé « tout Porcher Sport » : Skytex 32 en bord d'attaque, Skytex 27 en arrière extrados et intrados. Côté design, on notera une voûte générale assez marquée.

Au déco, le suspentage est limpide et apparaît robuste : longues lignes principales PPSL gainées et courtes lignes hautes Aramide non gainées. Les 3 lignes A-B-C sont directement reliées par des têtes d'alouettes à des élévateurs light en Dyneema, assez courts. Les poignées s'aimantent facilement à l'élévateur en vol (ce n'est pas un détail quand on doit par exemple enlever des crampons). Des petites boucles en bord d'attaque sont prévues pour tenir l'aile au sol en terrains sabbreux, ou vent arrière (voir photo).



L'ensemble du travail de voilerie est extrêmement soigné, jusqu'au sac de compression très pratique, bien conçu, de taille adéquate.

Décollage

Les élévateurs avec repères colorés apparaissent bien dimensionnés (on voit des élévateurs un peu longs, ce qui ne facilite pas le pilotage avec des sellettes de randonnée souvent à points hauts, les bras en hyper extension), les phases de gonflage sont aisées, y compris vent arrière. L'aile se place très bien et se contrôle avec de faibles temporisations, y compris par vent fort. L'Outback est de suite compacte et très homogène. La cohésion dans l'envergure est totale.

Particularité : la précision à la commande se dévoile instantanément, tout comme une tendance au roulis en statique. Si les jeux en bord de fenêtre en sont facilités, on se dit aussi que le produit ne se destinera pas à des pilotes débutants ou peu expérimentés : la réactivité nécessite des actions précises aux élévateurs et aux freins.

À partir de 85 kg de PTV, les prises en charge deviennent logiquement plus tardives.

En vol

L'effort à la commande est faible en haut de débattement mais très rapidement croissant. Les basses vitesses sont clairement physiques et si le pumping m'apparaîtra réalisable, sachez que sous 21 m², l'exercice demande une très grande attention, particulièrement au-dessus de 85 kg.

Comme beaucoup d'ailes montagne, en position bras hauts, l'Outback est dotée d'une vitesse élevée et d'un glide qui se détériore : une propriété voulue qui permet de descendre de façon simple et qui s'avère très utile, notamment si vous avez décollé par vent fort. Pour revenir à une meilleure finesse, il suffit de freiner légèrement la machine, du point de contact à environ 10 cm. C'est très surprenant, mais ça marche. Donc concrètement, pour descendre plus rapidement, il faut lever les mains... et pour planer, freiner légèrement ce qui de surcroît, permet d'accompagner l'aile dans ses placements.

Deux coloris standards sont proposés, « Lime » et « Violet ». En option, Mac Para offre la possibilité de personnaliser le choix des couleurs sur le site de la marque.



DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR			
Taille et utilisation	Outback 21, vol thermique	Marche et Vol	Speed-flying
Surface à plat (m ²)	20,84		
Envergure à plat (m)	9,9		
Allongement à plat	4,7		
Nombre de cellules	36		
Poids de l'aile (kg)	2,7		
PTV conseillé (kg)	55-75	70-90	90-105
Vitesse mini à bras hauts (km/h)	24-26 à 37-39	25-27 à 38-40	26-27 à 40-42
Vitesse accélérée (km/h)	47-49	49-51	51-54
Homologation	EN/LTF B		
Prix public TTC (euros)	3 340		

Distribution France :
Air MKG-Kortel Design
1096 avenue André Lasquin,
74700 Sallanches
+33 (0)9 50 10 73 27
info@macpara.fr

www.macpara.com



RÉCAPITULATIF DES MESURES ET COMPORTEMENTS

Modèle et taille testée : Mac Para Outback, PTV du test, 78-80 à 85-90 kg.

Efforts en virage : faibles du point de contact à environ 15-20 cm. Net durcissement à mi-débattement, devenant physique en basses vitesses. Le pilotage s'opère principalement en haut de course, que ce soit pour la gestion du glide ou le vol thermique.

Comportement tangage : l'aile est très amortie. Gonflage aisé sans tendance au dépassement ou à l'arrachement par vent fort, ce qui est indispensable en terrains de montagne. En vol, le bord d'attaque transmet bien par de petits « pitches » secs, mais l'aile reste très amortie sur l'axe de tangage.

Roulis, inversions de virage : si le roulis est marqué, il rend du coup l'aile très réactive, précise et ludique. C'est une spécificité de la machine, pas un handicap car les amplitudes restent faibles en navigation. Il faudra seulement un pilotage « juste », en veillant à rester bien regroupé, surtout avec une sellette à cuissardes non solidarisées.

Comportement en spirale : réactivité absolue. La maniabilité permet de placer rapidement l'aile sur de gros angles à des taux de chute importants. Légère neutralité spirale possible, restez attentif au phénomène.

L'Outback offre donc de larges plages de vitesse et de finesse, très utiles pour s'infiltrer partout en terrains hostiles de montagne. Idem en vol accéléré : pour améliorer le glide, une légère traction et un pilotage aux élévateurs C permettent vraiment d'augmenter les performances et de naviguer finement... ce qui m'a même permis de « tenir » en transition des pilotes équipés de cocons et d'ailes EN B supposées beaucoup plus performantes.

Lacet : s'il est peu marqué, un léger lacet est bien présent et permet de jouer finement en thermique, en gardant l'aile à plat avec un peu de frein (et un appui sellette extérieur au virage).

Jouer sur le glide (jusqu'à 90 kg) : bras hauts, l'aile est très rapide et pique bien avec un taux de chute conséquent. Avec 7-10 cm de freins, on ralentit logiquement mais surtout, on retrouve énormément de finesse. L'excellent glide permet vraiment d'optimiser ses placements, de jouer sans complexes en transitions. L'accélérateur est très léger à l'utilisation grâce à un mouflage par deux poulies. Il permet de gagner quasiment 10 km/h, sans soucis.

Commentaire accessibilité : Tout dépendra de votre PTV. Cependant, une constante demeure : la réactivité, la précision et le pilotage en haut de débattement nécessitent une capacité de geste précise, réactive et mesurée, surtout à fortes charges alaires. L'Outback se destine à des pilotes expérimentés, fins, cherchant une aile « tous terrains » ludique et performante. En terme de solidité en vol, elle est exemplaire... Pas une seule fermeture subie en conditions franchement turbulentes.

Comportements et rendements thermiques

Sur l'axe de tangage, RAS, la voile est très sage, reste bien amortie et encaisse la turbulence sans broncher. Le bord d'attaque « transmet » bien mais le profil paraît indestructible... Sur l'axe du roulis, l'Outback est extrêmement réactive : la sensibilité, la précision à la commande demandent un pilotage mesuré (mais qui restera naturel et intuitif pour tout pilote expérimenté).

Jusqu'à un PTV de 85 kg, la maniabilité permet d'exploiter tout type d'ascendance : d'enrouler assez à plat avec un léger contre extérieur sellette, jusqu'à noyauter de très petites bulles scélérates ! J'insiste... Tout le charme de cette aile est là... L'agrément général en vol thermique est excellent, tout comme les rendements. Le pilotage s'opère sur à peine 20-25 cm de débattement et demande un effort médian. Pas de fatigue particulière à redouter, jusqu'à deux heures de pilotage actif. Au-delà, forcément, les deltoïdes commenceront peut-être à piquer... Tout dépendra de votre état de forme mais pour une aile dite « montagne », rien d'anormal, bien au contraire.

Que dire des propriétés de navigation ?

Jusqu'à un PTV de 85 kg, l'aile garde de réelles performances de navigation, typées « entrée d'EN B », permettant tous les cross alpestres. Au-delà, pour un PTV plus important, le glide se détériorera

**TEST**

Mac Para Outback

TECHNIQUE DE CONSTRUCTION

Designer	Peter Recek, assisté de Christian Amon (tests)
Fabrication	Ateliers Mac Para, République Tchèque
Construction détaillée et matériaux	
Type de cellules et bord d'attaque	Joncs nylon en BA. 36 caissons dont 8 fermés
Structure interne	Larges bandes de renforts structurels internes (de répartition de charge) sur lignes A, B et C, sur toute l'envergure
Tissu	Bord d'attaque en Porcher Skytex Universal 32 g/m ² . Arrière extradots et intrados en Skytex Classic 27 g/m ² . Structure interne en Skytex 27 Hard
Suspente, matériaux et observations	Lignes basses gainées en Liros PPSL (Dyneema) 191-200 kg. Hautes non gainées en Edelrid Aramide Series 8000 U
Répartition des suspentes basses	En 3 lignes et 3 étages. Suspentes basses en 3 A, 3 B + stabilo, 3 C
État de surface	RAS, bel état de surface et de tensions
Élévateurs	
Branches, repères colorés	Light en Dyneema, repères colorés sur branches A et B
Blocage des suspentes	Ancrage direct aux élévateurs par têtes d'alouette
Accélérateur	Efficace et efforts légers. Mouflage par deux poulies
Poignées de commande et freins	
Fixation, tenue et appui	Fixations aimantées, passage des lignes de frein dans de petits anneaux, poignées dragonne classiques
Émerillons	Pas besoin avec petits anneaux
Spécificités, remarques particulières	Une des meilleures ailes disponible pour une pratique de montagne. Avec une réelle polyvalence ! Un mix exemplaire poids-solidité en vol-sécurité passive-performances
Appréciation de la construction	★★★★ Top niveau
Appréciation de l'ensemble	★★★★
★★★★ le top, ★★★ bon, ** peut mieux faire	

Petits anneaux de freins, poignées aimantées, suspentes basses gainées reliées aux élévateurs par des têtes d'alouette, accélérateur efficace avec 2 poulies, une petite suspente relie les B aux C externes pour parfaire le vrillage du profil à l'accélérateur.



Un détail qui pourra compter... Des petites boucles permettront de faire tenir l'aile au sol en terrains glissants, pentus, ou par vent arrière.



Bien conçu et correctement dimensionné, le sac de compression amène un volume de rangement optimum.

peu à peu, ce seront surtout votre vitesse-air et le taux de chute en virage qui rendront l'exploitation thermique de moins en moins efficace. Quoi qu'il en soit, la vitesse bras hauts et les qualités de pénétration destinent bien cette aile aux terrains « Outback ».

Soaring et jeux dans le vent

Difficile de ne pas se laisser griser par la manœuvrabilité du modèle... Pourtant, la vitesse bras hauts, les départs en roulis, requièrent un bon état de vigilance. En clair, aucun problème pour évoluer sereinement en soaring. Mais les vitesses-air, le taux de chute important en virages plongeants et la faible surface ne destinent pas l'aile à des wags outranciers. Ou du moins, l'allure et les restitutions d'énergie devront être bien anticipées. Par vent fort, la plage de vitesse et le caractère tout leur intérêt : les postes sommitales sont franchement faciles, bien plus que sous n'importe quelle EN B classique. Là où celle-ci nécessiterait des pumpings interminables, il vous suffira de soigner la trajectoire et votre glide pour reposer facilement, au millimètre, sur une crête escarpée.

Conclusions, et pour qui ?

Construite avec des matériaux éprouvés, un suspente facile à démêler, une vraie compacité et un faible allongement, hyper légère avec seulement 2.7 kg, l'Outback se place parmi les meilleures ailes montagne sur les critères de poids-matériaux-opérabilité.

Surtout, elle cumule de très bonnes qualités de décollage, vitesse bras hauts et accéléré, agrément

de pilotage (maniabilité et réactivité), rendements en exploitation thermique, solidité en vol.

Donc, pour qui ? L'Outback, homologuée EN B de 55 à 105 kg, propose 3 types d'utilisation appelés par Mac Para : « vol thermique (ou classique) », « marche et vol », « mini-voile ».

Que vous visiez une pratique typée paralpinisme ou plus polyvalente associant randonnées, vols sur sites ou cross en local, c'est votre charge alaire qui déterminera les propriétés de vol de l'aéro-nef : donc soyez précis, réfléchissez bien. Croisez votre PTV incluant tout l'équipement avec le domaine d'utilisation prévu, pour identifier les performances attendues.

La plage de poids 55-75 kg, dite « de vol thermique », sera très intéressante pour les petits gabarits désirant une aile de montagne robuste, saine, rapide. Elle permettra aussi d'évoluer sereinement sur site et en cross avec une aile homologuée EN B très maniable, précise, joueuse, et dotée de bons rendements en vol thermique.

La plage 70-90 kg offrira elle aussi une grande polyvalence mais plus axée randonnée : si la maniabilité et l'agrément de pilotage restent bien présents, le glide et les rendements en ascendances se dégradent aux alentours de 80 kg de PTV. Il sera donc plus technique de crosser hors des reliefs et d'optimiser les appuis en dynamique.

Enfin, si l'Outback n'apparaît pas destinée par nature au speed-flying, sur la plage 90-105 kg, les forts gabarits trouveront une aile ultra légère offrant une vitesse et une robustesse démoniaques, particulièrement adaptées aux gros temps et à la haute montagne. Au-dessus de 90 kg, l'aile se destine clairement au paralpinisme. ▀

Les plus

Poids, qualité de fabrication, aisance à jouer, grande plage de vitesse avec un accélérateur très utilisable, efficace et peu physique • Rendements en thermiques à PTV 55-85 kg • Compacité, homogénéité-solidité en vol et amortissement en turbulences • Capacités de pénétration en vent fort • Descentes rapides aisées aux oreilles, ou en manœuvres dynamiques comme 360, wing-overs, etc • La maniabilité, parce que sur ce plan, essayer l'Outback, c'est l'adopter!

Les moins ?

L'extrême précision et la maniabilité s'obtiennent par un roulis conséquent, qui nécessite un pilotage fin et équilibré. Une sellette à cuissardes trop désolidarisées pourra avoir tendance à amplifier le roulis en oscillations, ce qui demandera de bien se regrouper en conditions fortes.

À hautes charges alaires, les vitesses deviennent logiquement importantes : il conviendra de particulièrement soigner ses approches pour bien maîtriser son arrondi.