

L'Aeon dans les alpages de Mieussy. C'est un « 2-liner » en bouts d'aile avec une rangée C rajoutée en partie centrale de la voilure, ce qui pourra réduire la technicité en cas d'incident de vol. Les noms Sky Paragliders viennent de l'ancien grec et Aeon a un rapport avec la « force vitale ». Voir Wikipedia !

Une aile de grande croisière racée, communicante et prévenante, maniable, dotée d'un gros débattement aux commandes. Polyvalente, économe à l'accélérateur... Presque atypique dans sa catégorie tant elle offre de souplesse d'utilisation et d'agrément de pilotage !

SKY PARAGLIDERS **AEON**

Une belle découverte en catégorie D

La marque

L'entreprise tchèque Sky Paragliders, fondée en 1988, est l'un des plus anciens équipementiers du vol libre mais elle dispose par contre d'une des unités de production les plus modernes du marché (certifiée ISO 9001 et 14001) avec Jana Nemcova comme directrice générale de la compagnie.

L'équipe de conception est animée par Alexandre Paux (concepteur depuis 1989 !) et pour l'Aeon, le technicien qui a plus spécialement travaillé sur le projet s'appelle Cyprian Koren. D'origine slovaque, c'est un pilote de cross et de compétition réputé en Europe de l'Est.

Disposant d'une gamme complète de parapentes, parachutes de secours, sellettes et autres accessoires, Sky Paragliders s'est forgé une image irréprochable par la qualité et la stabilité de ses processus de production.

En France, c'est Marc Génovèse qui distribue les produits Sky Paragliders (ainsi que ceux de Mcc Aviation, la marque d'Alexandre Paux). Il est un de ces passionnés qui œuvre dans le milieu depuis près de 25 ans. Quel intérêt à le faire remarquer, me direz-vous ? Élémentaire... Il connaît ses produits sur le bout des doigts ! Il saura analyser vos besoins efficacement et valider honnêtement votre orientation vers le produit adapté. Donc n'hésitez pas à le contacter. Les professionnels de cette envergure sont à valoriser.

Intro sur la catégorie

Le nombre d'ailes classées EN D devient de plus en plus fourni. Ces machines de grand allongement proposent des caractéristiques très variées, en termes de performances, d'agrément de pilotage, de maniabilité, de sécurité passive, de comportements hors domaines de vol, etc. Ainsi, chaque pilote « affûté » bénéficie d'un choix inédit depuis l'avènement du parapente mais plus que jamais, chacun doit bien définir son potentiel, cibler précisément ses besoins et ses attentes (cross, vol bivouac, compétition, etc), et tenter de valider ses choix par l'essai d'une machine. Votre cahier des charges et des ambitions claires conditionneront tout essai car ne rêvez pas trop, ces ailes vendues aux alentours de 5000 euros ne vous seront pas prêtées à la légère...

L'Aeon... Contact

L'aile est livrée avec un excellent sac à dos, appelé Eyrie. Ses qualités : robustesse, section dorsale rembourrée, bien redimensionnable avec 3 sangles de compression latérales, esthétique flatteuse, etc. Vous n'aurez donc pas à racheter un accessoire complémentaire. L'Eyrie est très confortable au portage, bien loin de certains sacs à patates encore livrés parfois.

Pour un pliage optimal, maintenir le bord d'attaque et protéger des frictions, le « Sky Slim Bag » fourni (chaussette de pliage) est lui aussi une réussite. Fonctionnel, simple, léger, permettant de bien compresser l'aile au besoin avec plusieurs sangles.

Au dépliage, le fort allongement de 6,95 saute aux yeux... Coté structurel, le bord d'attaque en shark-nose est rigidifié par des renforts Hypalon et Nylon. Il intègre une mise en forme 3 D des panneaux, pour optimiser les tensions et états de surface.

La voile est intégralement construite en tissu Porcher Sport. Bord d'attaque et extrados en Skytex 32 Universal, intrados en Skytex 27, cloisons et diagonales en Skytex 32 Hard Finish. Suspenteage non



Autre vue de l'Aeon, qui nous montre sa déco. La tenue des formes et profils semble particulièrement bien gérée

gainé dit « hybride », avec 3 rangées au centre et de type 2 lignes en bouts d'aile.

Élévateurs fins 13 mm, suspentes basses en 2 A + A', 3 B + stabilo, 2 C. Mouflage de l'accélérateur par deux poulies à billes. Poignées de pilotage aux C bien dimensionnées et positionnées. Enfin, commandes de freins confortables intégrant une partie rigidifiée, agréable au fil des heures de pilotage.

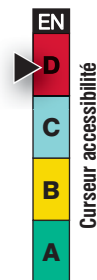
Take-off (décollage)

L'aile est hyper légère à monter dans le moindre souffle. Au fil des décollages, des jeux de soaring et des poses, des déplacements en exercices au sol, on apprécie le caractère ludique et la facilité avec laquelle on peut la positionner. Néanmoins, l'allongement doit se gérer et la montée n'est que rarement homogène dans l'envergure (sans pré-gonflage). Concrètement, saisir uniquement les A centraux rendra les jeux au sol moins dynamiques, les bouts d'aile ayant tendance à accélérer et déporter facilement un pilote non vigilant ou peu réactif.

Par vent soutenu, l'énergie demandera de vraies temporisations, bien dosées. Classique pour la catégorie et l'allongement, RAS.

DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR			
Tailles disponibles	M	L	XL
Surface à plat (m ²)	22,95	24,2	25,6
Envergure à plat (m)	12,63	12,97	13,34
PTV homologué (kg)	80-95	87-105	100-120
Allongement à plat	6,95		
Nombre de cellules	70		
Poids de l'aile (kg)	4,2	4,5	4,75
Homologation	EN D		
Prix public TTC (euros)	4 990		
Palette de personnalisation couleurs sur le site de la marque.			

Représentation Sky Paragliders en France : Marc Génovèse
+33 (0)6 80 75 57 38
marc.genovese@neuf.fr
www.sky-cz.com



RÉCAPITULATIF DES COMPORTEMENTS

Marque et modèle : Sky Paragliders Aeon (2 tailles testées, M et L).

PTV du test : de 93 à 100 kg sous la M (qui s'est avérée de taille trop petite, voir commentaires en encart ci-dessous). De 93 à 103 kg sous la L, l'idéal retenu étant 99-101 kg, charge alaire 4.17 kg/m².

Vitesses mesurées : 40 km/h +/- 0,5 bras hauts. Vitesse accélérée, 59 km/h +/- 1 maximum.

Efforts en virages : médians et progressifs sur l'ensemble du débattement utilisable. En thermique, le pilotage s'opère principalement en milieu-haut de course, avec un tour de freins.

Inversions de virages : faciles à gérer pour l'allongement. L'aile est réactive et précise, mais il ne faut pas hésiter à user d'actions profondes. Contrairement à beaucoup d'EN D qui ne se pilotent pratiquement que sur 15-20 cm, les amplitudes sont prévenantes et très progressives, simplement en adéquation avec les actions du pilote. Pas de départs intempestifs aux grands angles à redouter. L'Aeon se place où l'on veut, quand on veut : mais il faut la guider.

Comportement en spirale : très sain. Il faut jouer du débattement pour s'inscrire en 360 engagés. La dissipation d'énergie est très progressive, « soft » pour la catégorie. Un amortissement vraiment appréciable sur des descentes urgentes ou rapides, ou si l'on veut casser de l'altitude (reposes).

Comportements en roulis : vraiment très peu de roulis bras hauts, juste ce qu'il faut pour accompagner le floating. Zéro à l'accélérateur. C'est surtout par le lacet en bouts d'aile que celle-ci transmet ses informations.

Comportements en lacet : on se sent bien sur les 1/4 extérieurs, en vol droit jusqu'à 30 % d'accélérateur. Très plaisant en prospection, jamais handicapant. Il peut paraître gênant en thermique dans une phase de découverte si on est habitué à piloter sur les 15 premiers centimètres, il suffit alors d'intégrer et de gommer le débattement de la commande et là, maniabilité et réactivité opèrent, procurant un bel agrément de pilotage, confortable pour la catégorie. À hautes vitesses, l'homogénéité est parfaite sur toute l'envergure.

Comportements en tangage : pas mal d'énergie retranscrite par un bord d'attaque qui porte bien son nom, mais sur de faibles amplitudes, ne demandant pas vraiment d'actions de pilotage (sauf en PTV max où le comportement devient plus sec). Personnellement, j'affectionne ce caractère communicatif. On sent bien la masse d'air, ce qui se passe, et ce qui pourrait se passer !... Ceci y compris à l'accélérateur, avec un tangage qui reste mesuré.

Sellette utilisée : type cocon race.

PRÉCISION PTV, CONDITIONS D'ESSAI

Deux tailles ont été testées en mai-juin derniers, en commençant par la M à un PTV allant de 93 à 100 kg (donc tout en haut de fourchette), en 5 heures de vols de cross et soarings du soir, conditions faibles à turbulentes. Puis la taille L à un PTV allant de 93 à 103 kg, en 7 heures de vol, idem, cross et soarings du soir. Conditions faibles à très turbulentes en relief et confluences.

Verdict, après pas mal d'heures et de vols avec ces 2 tailles M et L en conditions variées, le PTV optimal me semble être quelques kilos en dessous du max de la plage d'homologation, soit en taille L, un PTV de 100-101 kg pour une charge alaire de 4,17 kg/m² maximum.

En milieu de fourchette, on ne perd que peu de maniabilité... En revanche, à PTV max, et là, ça se joue à quelques kilos près, l'aile devient beaucoup plus physique aux commandes, plus sèche et vive en bord d'attaque : globalement plus énergivore en pilotage à tous régimes. Donc, aucun avantage notable à se charger outrancièrement, surtout pour voler hors des sentiers battus, où l'on perdrait alors en polyvalence et en sécurité, sans gain de performances.

Les élévateurs, avec leur poignée de pilotage sur les C, bien dimensionnée. C'est classique chez Sky Paragliders, la poignée de commande intègre à sa fixation un petit ergot, à prendre en appui entre l'index et le majeur, lors d'une prise en dragonne.



**TEST**

Sky Paragliders Aeon

On board (en l'air !)

Dès l'envol, on découvre un caractère bien communiquant par le bord d'attaque et les bouts d'aile.

Plus d'explications... Si le bord d'attaque n'apparaît pas « verrouillé » sur l'axe de tangage, l'amplitude des soubresauts reste légère. De petits mouvements permettent de bien sentir la moindre décharge du profil, de bien comprendre la masse d'air, et de piloter finement sans redouter un effondrement massif (y compris à l'accélérateur).

Les bouts d'aile sont assez vivants en lacet, transmettant eux aussi par de petits à-coups. Les informations facilitent l'efficacité en vol thermique et la navigation jusqu'au premier barreau.

Globalement, malgré ces petits oscillements informatifs, l'aile est d'une grande cohésion dans l'envergure et reste assez homogène. Si l'on sent bien l'énergie et la relance permanente proches d'une aile de compétition, les comportements sont plus mesurés et amortis que sur une « pure deux lignes ». Le pilotage en glide est donc assez confortable pour la catégorie à tous les régimes, presque facile.

L'assaut constant du bord d'attaque permet de bons floatings, avec juste ce qu'il faut de mouvements de lacet pour bien sentir et optimiser les trajectoires. D'autant plus que la machine ne roule jamais, reste bien à plat, et se solidifie énormément sur tous les axes à l'accélérateur.

Ce sont des propriétés qui font aussi de l'Aeon une bonne aile d'accès aux grands allongements pour un pilote venant de la catégorie EN C, mais qui n'a pas encore le bagage suffisant pour accéder à une « deux lignes » de compétition, plus rigide et énergivore.

Côté performances, glisse et vitesse sont au niveau des EN D « de cross » jusqu'à 70 % d'accélérateur environ. Avec en pointe, une vitesse max mesurée à 59 km/h, à PTV 103 kg en taille L.



Construction toute en tissus Porcher Sport, Skytex 32 dessus et 27 dessous, bord d'attaque pensé pour la durabilité et qualité de fabrication parfaite. Elle se fait en République Tchèque, pays d'Europe aux mêmes normes de travail que les nôtres.



L'Aeon pilotée par Marc Génovèse, représentant France de Sky Paragliders, en vol à Annecy. C'est un peu dur à montrer mais la structure interne est très élaborée, pour la tenue d'ensemble et l'allègement.

Hauts régimes

Encore une autre qualité... L'utilisation de l'accélérateur est très légère. En conséquence, on peut en jouer finement ou intensément sans brûler toute son énergie. Les prises de vitesse sont instantanées mais le tangage reste très mesuré.

Jusqu'à environ 1/3 d'accélérateur, on conserve de petits mouvements de lacet qui permettent de continuer à flotter agilement. Au-delà, l'Aeon se rigidifie énormément, dévoilant un gros potentiel pour du vol « back-country » (loin hors des sentiers battus). Car paradoxalement à ces régimes, l'ensemble devient beaucoup plus amorti sur tous les axes. Avec une aile qui filtre bien, et qui demande peu d'actions de pilotage « aux C », par ailleurs peu physiques mais très efficaces sur de faibles amplitudes.

Tailler du kilomètre en appuis reliefs ou masses d'air actives m'est apparu franchement très confortable... On est vraiment dans le programme de ce type de machine car quel est l'intérêt principal des ailes de cette catégorie ? Sinon de

chercher les performances à haute vitesse ? Si c'est pour tournicoter « bras hauts » en local autour du lac d'Annecy... aucun intérêt de passer sous des ailes aussi allongées.

Alors que si vous visez du cross dans de vraies conditions alpines, l'Aeon saura vous accompagner dans vos ambitions.

Vol thermique. Débatement important, effort léger, maniabilité et précision

L'effort à fournir sur les commandes est assez léger et progressif. Ce qui n'est pas si fréquent dans la catégorie où beaucoup d'ailes sont fermes et se pilotent principalement en haut de course.

L'énergie des bouts de plume permet de bonnes relances en toutes conditions. Si l'on peut « laisser vivre » les bouts d'aile avec très peu de frein (surtout en prospections, recherche de placements et faibles conditions), l'exploitation pure du thermique établi demandera plus d'amplitude.

Attention, la réactivité et la précision sont excellentes, il faut simplement utiliser le débatement de la commande pour ne pas dérapier. Rien de compliqué. Intuitivement, on « gomme » le lacet avec un tour de frein, mains aux épaules, pour jouer ensuite d'une aile beaucoup plus homogène, mieux guidée. Le virage est par ailleurs très plaisant en conditions fortes car on peut franchement « cintrer la bécane » pour affronter la turbulence ou partir sur de gros angles. Bien pratique en périodes caniculaires, près du relief, au milieu de thermiques violents mais étroits... qu'on ne veut surtout pas quitter !

Globalement donc, l'appareil est très homogène en thermique, ne souffrant pas de roulis inverse ou de tangage pernicieux.

Une remarque qui a son importance : pour bénéficier pleinement des qualités de la machine, il faudra éviter une sellette trop stable. Déjà, gommer le caractère communicatif de l'aile serait franchement dommage tant les transmissions d'infos sont claires, mesurées et agréables à exploiter en appuis sellette. Et surtout, vous risqueriez de perdre en réactivité-maniabilité, et de déraper plus facilement sans pouvoir gérer l'allongement. Ainsi, sous l'Aeon, j'ai toujours évolué ventrale libérée, ne resserrant l'ABS qu'à 50 % d'accélérateur pour me relâcher complètement sur de longues transitions avec une machine très homogène.

Pour un allongement aussi important, avec de tels rendements-performances, on reste dans du vol 100 % plaisant.

Manceuvres dynamiques

Autre atout de cette Aeon, son caractère joueur, facile et homogène dans les manœuvres aux grands angles. On peut taper profondément dans le débattement, la dissipation d'énergie est, elle aussi, assez progressive. Un régal en wing-overs, 360 cadencés, inversions, etc. Ainsi qu'en poses sommitales où on peut exploiter les basses vitesses en pumping assez sereinement, l'aile se déforme et se relance sans difficultés, sans vice.

Côté fermetures, je n'aurai subi que quelques amorces en bouts d'aile, en toutes conditions... Et une frontale massive dans la sortie de la confluence scélérate « des Voirons » (du côté de Fillinges, à l'entrée du Chablais) où je précise, je me plonge régulièrement en mode « *je ne touche à rien et on va voir jusqu'où elle tiendra dans du gros* ». Verdict... La déconstruction est assez progressive dans la corde, tout autant que la reconstruction. En revanche, j'ai dû l'accompagner aux freins, y compris dans le shoot tonique, mais de faible amplitude. Pas de mauvaise surprise, le caractère progressif et tolérant me paraît aussi présent hors domaine de vol.

C'est certainement le fruit d'une architecture assez peu rigidifiée dans la corde, et de l'implantation d'une ligne de C, au centre.

Conclusions

L'Aeon est une aile de cross qui m'est apparue saine pour la catégorie, prévenante, très intuitive, au caractère communicant presque racé, mais finalement peu exigeante. Maniable et précise en vol thermique, peu physique, dotée d'un profond débattement aux freins, saine en basses vitesses, légère et facile à l'accélérateur et en pilotage aux élevateurs C.

Ses performances en glide pur à hauts régimes ne la classent pas tout au sommet de la catégorie mais elle n'est pas non plus destinée à courir en coupe du Monde ! Pour un pilote cherchant la performance CFD, le cross plaisance en sécurité sous une aile agréable, travailler du volume sur une ou deux saisons avant de passer en catégorie ultime, ou concourir en compétitions nationales... L'Aeon est définitivement très bien placée sur le marché. ▀



L'Aeon, prête à l'envol à Mieussy, nous laisse apprécier sa structure interne. Une aile simple de premier contact pour sa catégorie, facile et ludique au sol malgré son allongement.

Pour qui ?

Je la classe en milieu de catégorie D. Si ce marché des EN D est largement segmenté en sous-catégories spécifiques (2-liners de compétition, ailes allégées de marche et vol...), Sky Paragliders a su développer une aile de plaisance polyvalente, destinée à un large public pour la catégorie. Dotée d'un réel agrément de pilotage, assez facile d'accès, peu exigeante surtout en vol accéléré, elle permet d'accéder à un bon rapport performances-sécurité.

Une aile assez idéale pour les pilotes qui découvrent la catégorie, ou visent à apprivoiser de grands allongements avant de passer sous une aile de compétition pure. Le confort général de pilotage sera apprécié par les crosseurs qui volent des journées entières en terrains hostiles, ainsi que par les compétiteurs en progression vers l'élite régionale ou nationale.

Même en conditions franchement puissantes, je ne me suis ainsi jamais fait surprendre... Alors que sous des ailes bien rigides, y compris EN C, il m'est arrivé de tout prendre sur le pif sans rien comprendre. Sous l'Aeon, la confiance fut constante. Or... « *La confiance est un élément majeur : sans elle, rien n'aboutit* » (Éric Tabarly).

Les plus

- Le caractère communicant, l'agrément global de pilotage en thermique, en navigation, en vol accéléré
- Légèreté générale, au gonflage, aux commandes, à l'accélérateur
- Performances et confort en vol accéléré, redoutables sur de longs cross
- La stabilité, l'homogénéité, la cohésion générale de l'aile à hautes vitesses
- Un certain amortissement du profil peu rigidifié avec en conséquence, des déconstructions-reconstructions assez progressives et tolérantes
- Niveau de facture, fabrication, durabilité
- Matériaux stables (tissus et cône de suspentage).

Les moins

Rien de négatif dans mes perceptions. Mais les qualités pour certains peuvent être une petite difficulté pour d'autres... Ainsi, un pilote qui aura évolué sous des ailes extrêmement rigides mais finalement peu communicantes, découvrira ici de nouvelles sensations et le caractère vivant, typé « *race* » de cette Aeon, pourra demander une phase d'intégration. Pour tout parapatentiste ayant volé avec des ailes vivantes (y compris de catégorie inférieure), la prise en mains sera instantanée.

Construction de l'Aeon : tissus tout Porcher Sport avec bord d'attaque et extrados en Skytex 32 Universal, intrados en Skytex 27, cloisons et diagonales en Skytex 32 Hard. Suspentage non gainé, lignes basses en Edelrid séries A-8000 U (Aramide), intermédiaires en Cousin-Trestec Vectraline, hautes en Liros DC (Dyneema). Quatre poulies Ronstan pour l'accélérateur.