

Essai Dudek Orca 6 en 41m²

Par Florian SANCHEZ ROMANOWSKI



Sorti tout récemment, j'ai eu la chance de l'essayer en biplaces professionnels avec conditions et passagers variés.

Pour comprendre ce biplace, il est intéressant de s'intéresser à Dudek, une des dernières marques européennes qui continue de produire chez eux, en Pologne.

Dudek à une place particulière dans le paysage des marques de matos:

- un gros historique en paramoteur avec notamment un très grand palmarès en compétition (grande expérience sur les profils reflex).
- un passif en voltige avec les Freeway (freestyle) qui se sont très bien vendues et les Mach One (acro pur) connues à l'époque pour leur radicalité.
- des innovations surprenantes avec la Run&Fly (1ère voile du monde à passer sous le kilo) et Hike&Cruise (EN-B double surface avoisinant les 2 kg)
- du R&D sur la perf pure en parapente avec les projets Coden (CCC)
- et bien sûr, des produits "classiques" qui se sont très bien vendus comme la Nemo XX (EN-A) et l'Orca XX (Biplace).

La conception a toujours été assurée par Piotr Dudek qui est épaulé depuis quelque temps maintenant par Jacques Peugeot (ingénieur en structure aéronautique et moniteur de parapente pas loin de chez moi, à Ceillac) et Manu Laly (pilote test, metteur au point mais aussi moniteur et compétiteur actif).

FINITIONS ET ASPECT VISUEL

Les élévateurs

Les élévateurs sont **biens finis** et la boucle de trimm paraît robuste. J'aurais préféré des élévateurs plus fins comme on trouve sur le Métis 4 par exemple. Je trouve regrettable de continuer de servir aux biplaceurs des élévateurs très basiques quand on sait qu'on peut faire largement assez résistant avec moins de largeur et que la prise en main (ici au quotidien) en est grandement améliorée.

Domage aussi d'avoir **des poulies qui couinent** sur une aile qui va être utilisée intensément en saison.

Les **commandes** réglables et avec une boule en plastique ne m'ont pas plu, je trouve que la boule n'est pas ergonomique et fait vite des crampes dans la main (même si la pression est très légère) et j'avoue ne pas comprendre l'intérêt des commandes réglables. Un gadget dont on aurait pu se passer selon moi.

Par contre, j'ai aimé le combo aimant + pression même si je suis encore plus amateur des pressions aimantées en plastique qu'on trouve dernièrement chez Ozone, Niviuk, Flow et BGD.

J'apprécie par contre énormément **le système pour bloquer les oreilles** avec un clamcleat de qualité, orienté en légère diagonale pour que la suspente tombe dedans naturellement quand on fait les oreilles et sans protection néoprène à enlever du chemin quand on veut faire les oreilles. Certes, cela abîme un peu la suspente A' à la longue mais Dudek a prévu le coup en permettant de la remplacer facilement.



Photo: Dudek Paragliders



brevet Shark Nose

Technologies

Assez rare pour être remarqué : l'étiquette du brevet Ozone pour le **Shark Nose**. La présence de **mini-ribs** en bord de fuite et le fait qu'ils soit en **4 lignes** explique en partie la légèreté à la commande exceptionnelle dont on parlera plus tard.

Choix des matériaux

Connaissant la volonté forte de Dudek d'être le plus "européen" possible j'ai été surpris de découvrir autant de **Dominico** (fabricant de tissus Coréen) mais c'est la tendance actuelle chez beaucoup de marques. La seule partie en **Porcher** (Fabricant de tissus Français) est au niveau du bord d'attaque où c'est du bon gros 42g/m² qui a été choisi.

Pour les suspentes on est sur du **Edelrid gainé et coloré** épais sur le bas du suspentage et fin sur le haut. Je trouve regrettable pour le démêlage et la détection de clés d'avoir le suspentage haut de la même couleur pour les rangées A et B, et encore plus regrettable que les suspentes hautes des rangées B, C et des freins soient toutes de la même couleur...

Décoration et détails

Dudek est connu entre autres pour ses choix de décorations assez ambitieux, j'apprécie personnellement beaucoup plus le style de cet Orca que ce à quoi on a été habitués par le passé.

Aussi j'aime l'**intrados coloré**. Les intrados blancs, qu'on voit trop à mon goût, jaunissent rapidement...

Néanmoins, je trouve un peu "cheap" ces points noirs en ripstop autocollant pour mettre en évidence le centre de l'aile. Même constat pour l'écriture du nom "Orca" sur le bout d'aile aussi en ripstop autocollant (il est imprimé chez beaucoup de constructeurs).





AU DÉCOLLAGE

Sans vent, l'aile gonfle très bien, sans point dur tout en étant surprenamment légère dans les avants (on sent beaucoup plus un Takoo monter dans ses avants par exemple). La prise en charge est très bonne sur toute la fourchette de poids.

Il est possible de jouer avec les trimms (possibilité rare de pouvoir "surtrimmer") selon le vent, la pente, le poids des passagers. Cependant il est recommandé dans le manuel d'être au 0 du trim pour le déco sans vent.

Dans du **léger vent de face**, il est excellent à la montée et il est très appréciable que les commandes soient légères dans le cas où le passager part plus fort que nécessaire pour gonfler l'aile. Je n'ai jamais eu à faire de tempo très forte là où avec certains bi très physiques il m'arrive parfois tout simplement de ne pas avoir la force d'arrêter l'aile lors de la tempo.

J'ai eu peu d'occasions de le tester dans du **vent fort** au décollage, mais quand c'était le cas je n'ai pas eu l'impression qu'il avait de tendance particulière à arracher.



Au décollage de Puy Aillaud
Photo: Adrien Lebeaux

EN VOL

Beaucoup de qualités et un parti pris clair à la conception. C'est un biplace remarquablement **souple à la commande** et ce sur toute la plage de poids.

Nous avons souvent à Vallouise des **conditions stables** où il faut lutter pour se maintenir en l'air et faire durer le vol. Dans ces conditions, pouvoir surtrimmer le bi en fait un **allié redoutable**, la qualité de virage en pâtit légèrement mais c'est le prix à payer pour augmenter ses chances d'assurer la durée du vol.

Dans les thermiques plus établis, le biplace est très agréable à voler entre le 0 et le 6 du réglage de trim. La souplesse à la commande et **l'amorti global** sont confortables pour pilote et passager. Néanmoins il faut aller assez loin dans le débattement pour pouvoir "visser" pour optimiser la montée en thermique ou simplement ne pas se faire sortir des fortes ascendances. La position mains assez basses demandée dans ces situations couplée à une dureté vraiment croissante dans le bas du débattement le rendent un peu moins agréable que d'autres bis en conditions très fortes.





Les **oreilles** ont tendance à rester collées mais à se rouvrir promptement avec une légère action aux freins. Elles sont stables et confortables pour les passagers malades avec un filet de frein mais l'aile à tendance à rouler si on laisse vivre oreilles bloquées.

Une telle souplesse à la commande s'accompagne souvent d'un comportement un peu mou sur les **manœuvres dynamiques** comme les wings et les 360. Ce n'est pas du tout le cas de cet Orca. Même au plus bas de la fourchette de poids je me suis régalé et ai trouvé de l'amplitude et de l'énergie rapidement.

Pour les **manœuvres négatives** il offre encore une fois un comportement remarquable, la pression aux commandes demandée pour entrer en parachutale et ensuite en marche arrière est très grande. Aucune déformation dans l'envergure au freinage ce qui permet des entrées en hélicoptère ou en décrochage plus faciles que d'autres ailes qui se déforment beaucoup avant de finir par sortir du domaine de vol. Les remises en vol après les manœuvres négatives sont douces et progressives, sans tendance au shoot fort.

À L'ATERRISSAGE

Il m'a fallu quelques vols pour trouver le moment de la ressource aux freins qui permet des retours au sol en douceur. Ce débattement long et très souple sur environ les deux premiers tiers rend ce point plus loin dans le débattement et plus "soudain" que sur d'autres ailes. J'ai eu le sentiment qu'il y avait un "coup de main" à prendre pour poser doucement dans pas ou peu de vent.

Une fois habitué les arrondis sont agréables.

Le posé sans vent est encore plus doux en maîtrisant bien le fait de faire un flair au relâché de freins en finale.

Dès que l'on pose dans du léger à fort vent de face l'arrondi est plus clair et grandement facilité.



CONCLUSION

J'ai beaucoup aimé ce dernier né de la gamme Dudek et j'attends avec impatience de voir d'autres produits sortir (le parakite "Touch" notamment). Sa légèreté aux commandes, son amorti et sa grande plage d'utilisation (en prenant le temps d'apprendre à optimiser les différents réglages de trimms) en font un biplace très agréable à utiliser au quotidien.

De plus il est bon de se rappeler que les produits Dudek sont recherchés en occasion par les paramotoristes, ce qui agrandit le potentiel d'acheteurs à la revente.