

TEST

APCO NRG XC II



17,5 m² ! C'est tout ce à quoi j'ai eu droit pour essayer ce petit bolide de slalom. Slalom ? Pas uniquement ! La mention "XC" figure dans son nom à rallonge, et nous allons voir pourquoi.

par Sylvain Dupuis

FABRICATION

Quelques ingrédients maison genre valves au bord d'attaque pour le célèbre SRS (automatic Stall Recovery System), ainsi qu'un astucieux système de patins en Téflon remplaçant les poulies du PK System (nommé Automatic Balanc System chez Apco).

Des élévateurs équipés d'une commande de bout d'aile déportée, mais également des freins à double drisse pour le slalom : l'une agissant sur l'intérieur de l'aile (freinage en éloignant le bras du corps) et l'autre sur la plume (freinage en rapprochant le bras du corps), comme sur une Snake par exemple... Allez, on va voler !

Un bolide de slalom, mais pas que...



Flying, that's all.



Paramoteurs



Charlots

Kangook
PARAMOTORS

WWW.KANGOOK.CA 



Accessoires

EN VOL

Peu de vent et un Top80 pour une si petite aile, il va falloir ramer! Au gonflage (dos voile ici), la NRG XC2 n'est pas l'aile la plus facile. Elle est très légère et ne shoote pas comme une fusée qu'il faut temporiser, c'est vrai. En revanche, la moindre asymétrie sur l'impulsion de départ se ressent lorsque l'aile est au-dessus de la tête, de travers. Bon, vu sa faible inertie elle se replace très bien en faisant un pas ou deux et en freinant légèrement. Pas sorcier non plus donc. Gaz! Tout trimmé, je suis assez surpris par la prise en charge, excellente pour cette taille! Nettement meilleure que ma GTR de taille équivalente.

Les trims sont clairement marqués.



L'élévateur : complexe comme pour toutes les ailes de ce type, et néanmoins compréhensible.





Paragliding Map

Observations météo et vos sites parapentes préférés pour voir quels sites sont actuellement praticables dans le monde entier.



La NRG XC2 est vive et précise, très agréable en vol. Le débattement des trims est assez faible et la vitesse n'est pas immense dans ce régime par rapport à d'autres ailes concurrentes. En revanche, il suffit de pousser le barreau pour faire sortir la cavalerie. La vitesse max devient alors très intéressante, bien que mon Top80 soit presque à fond en palier pour mes 70 kg.

En slalom, la NRG XC2 se débrouille bien. Rapide au barreau, précise, très vive, son défaut est son manque de rendu d'énergie en tangage lorsqu'on relâche le barreau: elle sert moins le pylône qu'une Dudek Snake par exemple.

En revanche, elle est aussi nettement plus confortable et saine en turbulence, puisque justement elle ne souffre pas de cet effet "ballon" sur l'axe de tangage.

C'est un choix à faire à l'achat, on ne pourra pas avoir les deux caractéristiques sur la même aile. En croisière, la NRG XC2 est donc stable, aussi bien en roulis qu'en tangage, en air calme comme en turbulence, à basse vitesse comme à haute vitesse.

Enfin, pour le côté fun, sachez que la NRG XC2 fait de magnifiques SAT qui tournent très vite et ne se fait pas prier pour les tonneaux.

L'atterrissage ne pose pas de problème, ça arrive vite mais ressource bien, comme toute aile de cette taille. Détrimmé, les flares sont un régal.



Le système bien pensé de ces clips magnétiques: les poignées se "collent" toutes seules dans la bonne position et avec le bon angle.

NRG XC II						
DONNÉES CONSTRUCTEUR						
CONSTRUCTEUR: APCO						
Web : www.apcoaviation.com						
TAILLE	16.5	17.5	18.5	19.5	20.5	22
CELLULES	50	52	54	50	52	54
SURFACE À PLAT [m²]	16.52	17.5	18.48	19.47	20.5	21.8
ENVERGURE À PLAT [m²]	9.57	10.05	10.53	10.39	10.91	11.43
ALLONGEMENT À PLAT	5.55	5.77	5.99	5.55	5.77	5.99
PTV [kg]	70-90	70-100	70-110	70-120	70-130	70-140
POIDS DE L'AILE [kg] env	4.18	4.45	4.72	4.92	5.21	5.57
LABO HOMOLOGATION						
HOMOLOGATION MOTEUR	DGAC	DGAC	DGAC	DGAC	DGAC	DGAC
PRIX [€]	2660	2660	2660	2660	2660	2660

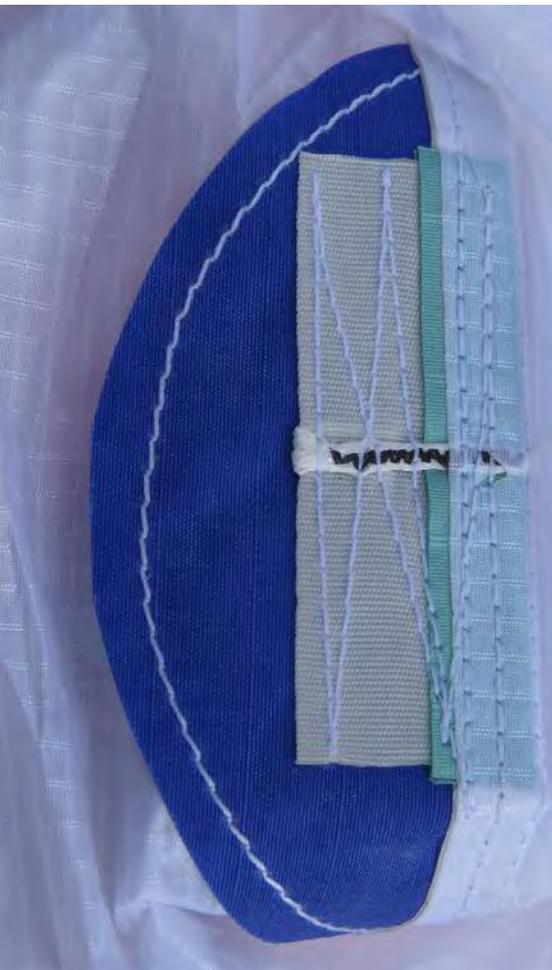
CONCLUSION

Très sympa! Apco offre ici une aile assez polyvalente avec laquelle on peut faire du slalom, du cross country à vitesse accélérée et également un peu de voltige. La faible consommation de cette aile pourtant fortement reflex est un excellent point, elle se contentera de moteurs de taille moyenne pour être exploitée par la majorité des pilotes. Réservée à un public sinon compétiteur, au moins averti et réveillé, ayant une expérience avec ce genre de bombinette, elle reste tout de même assez facile et accessible. 🌀

Comme toujours chez Apco, un bord d'attaque efficace pour un bon écopage, mais aussi esthétique avec ses galons colorés le long des joncs.



Un travail soigné au niveau des coutures.



Le suspentage de la commande au niveau du stabilo.



**Une particularité APCO:
des valves censées
alimenter la pression
interne en vol à très
faible incidence.**

