



Octa APCO (Play 42 Tandem)

**Dans la lignée du Futura,
Apco propose un bi puissant
et performant avec l'Octa.**

MISE À NU

Le bi Play 42 ("Play for 2" en anglais !) a été rebaptisé Octa pour le marché français. Apco reste fidèle au tissu Gelvenor Nylon Ripstop 46 g/m² "Zero Porosity" pour la réalisation de la voûte qui n'affiche que 8.4 kg sans écarteur. Nouveau chez Apco, on fait léger ! Point de détail particulier sur ce biplace, des valves en extrados au bord d'attaque garantissent la résistance de celui-ci à haute vitesse, système déjà utilisé sur le Keara et la Tetra. Les élévateurs de 40 cm sont à 5 branches (kit oreilles) avec identification des A et B et avec des trims de 8 cm de débattement, difficiles à saisir avec des gants lorsqu'ils sont complètement relâchés. Les trims permettent l'accélération du biplace en relâchant D à 100 %, C à

■ Texte et photo :
Jean-Gabriel Thillard ■

50 % et B à 25 %. Le bi est livré sans écarteur mais Air Bulle distribue de solides exemplaires avec, en plus, le système André Rose intégré : traction des B automatique à la mise en œuvre du parachute de secours.

Une poignée sur les B démultipliée à 50 % facilite l'affalement du biplace en atterrissage vent fort.

Le suspentage est sur 3 étages de diamètre progressivement réduit, en patte d'oie double, triple et pyramide au centre des D. Les parties hautes sont très courtes et la longueur modérée des intermédiaires facilite le démêlage qui s'effectue sans avoir à aller à l'aile bien que les parties hautes de freinage, en Dynéma 1.1 mm, aient une petite tendance à l'enroulement avec la neige : le seul petit défaut lors de la mise en œuvre.

Pièces anti-retournement et joints toriques finissent joliment les élévateurs, à l'habitude d'Apco. La sangle gagnerait en manipulation par un peu plus de rigidité.

Le sac est le traditionnel Apco, léger et compact une fois replié, un peu juste pour 2 sellettes, secours et casques. Il suffit de plier l'Octa un poil serré. Le portage est confortable.

C'EST PARTI !

Le suspentage long demandera au pilote un pas de plus en arrière.

Dès la traction sur les avants, le profil se met en forme et attaque une montée très dynamique.

A 45°, la fin de gonflage est autonome avec une bonne accélération. En toutes conditions pour calmer la bête, la temporisation sera nécessaire, souvent de belle amplitude ! La voile transmet une bonne présence par les avants, sans marquer de point dur. La diminution très nette de tension sur les avants en phase de gonflage informe le pilote du bon moment pour lâcher les avants et anticiper au frein le dépassement.

Lors d'un gonflage énergique suivi d'une temporisation obligatoirement musclée, la prise en charge sera puissante avec envol assuré et peu évitable. Le passager aura tendance à s'asseoir prématurément devant une telle sensation d'élévation. Donc prudence et courir !

En brise forte, il faudra s'habituer au recul de l'aile dans la première partie de gonflage.

La prise en charge est bonne à très bonne avec l'Octa.

En cas de déséquilibre en roulis à la montée, ce bi s'exprime par une traction latérale franche du pilote-passager impliquant un recentrage systématique avant d'obtenir une prise en charge équilibrée. Il faut être mobile sous l'aile. A ski, on laisse dériver sous voile et on peut faire confiance à la bonne prise en charge...

Décollage à ski en asymétrique

En brise forte à ski, la méthode "un avant, un frein" témoigne du caractère impulsif du biplace. La montée rapide laisse peu de temps à l'équipage d'effectuer son 90° pour enchaîner le décollage. En prenant A et B, on temporise le "shooting" en fin de gonflage. Donc "à ski", en brise modérée à forte (dans les 10-15 km/h ou plus), vive les patinettes pour la manœuvre ou alors décoller à pied !

ÇA PLANE EN OCTA !

A 180 kg de PTV, la voile délivre 40 km/h bras hauts et 48 km/h détrimé stabilisé ! En vol de comparaison avec d'autres bi, les planer sont exceptionnels en transition avec une aptitude époustouflante à remonter la brise. Dans la série testée, c'est certainement le plus performant en finesse à haute vitesse.

5 biplaces de qualité !

Au relâcher des trims, la prise de vitesse est "maousse" costaud ! Les valves s'ouvrent naturellement en réponse à la diminution d'incidence. C'est aussi en poussant le biplace en instabilité tangage à la commande que l'on voit les valves s'ouvrir dans l'abattée. Donc ça fonctionne !

Le ralentissement à la commande aux alentours de 33 km/h demande 4 kg d'effort puis, entre 30 et 27 km/h, la tension passe à plus de 6 kg d'effort et l'amplitude à 30 cm ! Difficile physiquement de ralentir. On préférera jouer de sa manœuvrabilité pour rester dans l'ascendance. En tangage, la voile est facile à déstabiliser à la commande. Les abattées générées sont assez profondes, notamment en comparaison avec les autres modèles testés. La longueur du cône donne une bonne sensation d'amortissement malgré les amplitudes assez marquées. On en profite pour voir le travail des écopes d'extrados en abattée, réduisant l'écrasement du bord d'attaque. Le retour à la normale s'effectue en un peu plus d'une oscillation complète en 4 s avec un bon amortissement. Le mieux est de laisser la voile se stabiliser bras hauts. A prendre en compte lors du planer final.

En turbulences modérées et "rondes", ce biplace affiche une sagesse de comportement type voile intermédiaire performante. L'entrée dans les ascendances s'accompagne d'une nette sensation d'augmentation de portance avec un bon allant à lever de l'arrière. Ensuite, il suffit de ralentir pour optimiser l'ascendance !

Dans une aérologie plus acérée, du lacet apparaît ainsi que des attaques encore plus nettes en entrée d'ascendance sur l'axe de tangage. La voile parle, transmet la puissance de la masse d'air et rappelle ainsi le Futura. Calmer le jeu à la commande en abattée se montre nécessaire.

VIRAGE ET SPIRALE

En roulis, la réactivité du biplace à la commande facilitera sa mise en virage. La stabilisation, encore une fois, s'obtiendra plus rapidement bras hauts que légèrement freiné.

Il faut plus d'amplitude que de tension à la commande pour enclencher le virage : 15 à 30 cm ont raison de toutes les inclinaisons au pilotage

MESURES

APCO • OCTA

Charge alaire	4.28 kg/m ²
Vitesse bras hauts	40 km/h au Skywatch pro, 48 détrimé !
Vitesse mini	26 km/h à >10 kg d'efforts (hyper dissuasif)
Efforts en vol droit	4 kg zone des 33 km/h, > de 6 kg en dessous de 30 km/h
Efforts en virage	4 à 6 kg de 15 à 30° d'inclinaison
Comportement spirale	stable (tend à sortir seul)
Inversion de virage	7 à 8 s pour 30° à 30° d'inclinaison
Poids aile	8.4 kg vérifiés

LA STABILITÉ TANGAGE :

On parlait de 5 secondes de planer final avant l'arrondi lors des qualifications FFVL et formations au brevet d'état. Cette dimension fixe est à reformater en fonction de l'appareil. Ainsi, avec l'Octa, je vous conseille plus. Et avec le Totem (essai à suivre), l'arrondi se trouve amélioré en sortie de léger virage. Tout n'est que compromis en ce bas monde...

classique. La coordination lacet/roulis est quasi-immédiate et n'affiche pas de dérapage en 360 maintenus à 15°. Les efforts ne dépassent pas 6 kg vers 15-20° et augmentent significativement sur des inclinaisons plus franches.

Moyenner en courbe en thermique ménagera les biceps du pilote ! Le virage est très agréable en air lisse mais perd un peu de son homogénéité en turbulences. Resserrer le noyau demande un bon relever de la main extérieure. Le maintien de vitesse en courbe conditionnera la conservation de manœuvrabilité. La précision de la commande n'est pas un modèle du genre mais si l'on veut tourner, il suffit d'appuyer !

La mise en spirale engagée se fait directement à la commande sur des amplitudes de plus de 30 cm sans contre virage ou accélération préalable. L'accélération est importante avec une tendance de la voile à partir en lacet et abattée sur des appuis dynamiques. La sortie est aérienne et spontanée et, au delà de - 6 m/s, il faudra gérer l'attaque oblique et l'abattée en fin

de ressource. Pas de neutralité spirale significative.

L'inversion de virage de 30° d'inclinaison demande 7 à 8 secondes, dans la moyenne plutôt manœuvrante de ce qui a été testé.

MAIS ENCORE

Les oreilles sont faciles à réaliser grâce à l'élevateur dédié. Leur maintien est assez physique et la tension élevée du bord d'attaque donne une réouverture massive et rapide.

Même en appui farouche à la commande, le roulis prend le pas sur le lacet, ne laissant pas de place à une éventuelle tendance à la vrille. Le point dur à la commande, au-delà de 40 cm d'amplitude, s'oppose également à ce risque.

Pour un pilotage précis à basse vitesse type repose au sommet, l'Octa demandera des efforts conséquents au pilote. Il sera de toute façon difficile de maintenir longtemps des vitesses inférieures à 30 km/h.

POSONS !

Une finale assez longue sera préférable pour bien stabiliser l'appareil notamment en tangage. L'arrondi sera modéré à d'autant plus puissant que la prise de vitesse sera importante. On peut poser par léger freinage et remontée des mains pour auto-ressource dans la première partie de l'arrondi.

Il faudra bien calculer la remontée des mains sous peine de finir en chandelle en cas de freinage brutal trop anticipé ! L'effort augmente significativement dans la seconde partie du freinage.

Il vaut mieux éviter d'arriver en virage, même très peu incliné.

CONCLUSION

Homogène, puissant, rapide et très performant ce biplace s'adresse à des biplaceurs expérimentés qui veulent profiter de ce que la machine sait parfaitement donner. La prise en charge franche et massive permet un emport facilité des passagers de tous poids à qui on conseillera cependant de ne pas s'asseoir et de bien courir ! 