

# Apco Simba

*C'est la nouvelle Apco haut de gamme. 4 tailles, non homothétiques. Leurs allongements, de 5,70 pour la XS à 6,30 pour la L, affichent d'emblée le créneau : la haute performance.*

## JE M'ADRESSE À QUI ?

DEBUTANT

BREVETE

1<sup>er</sup> CROSS

CROSS REGULIERS

COMPETITEUR

**A** lors que la Bagheera reste encore au catalogue, la Tigra (compétition) disparaît. La *Simba*, elle, est homologuée Performance (toutes tailles et même en version suspentes fines). La voile livrée, une S, me place en haut de charge maximale, voire même en léger dépassement. Un coup d'œil sur la voile étalée au sol montre la finition : toujours ce même tissu très siliconé de 46 gr/m<sup>2</sup>, cloisons diagonales classiques ancrées sur l'extrados et divisant chaque caisson en trois alvéoles, suspentage à trois étages, petits ceillots sur le bord de fuite pour un freinage "pincé" (voir photo), élévateurs équipés de belles poulies. L'état de surface est irréprochable, sans plis. La transparence de l'aile permet de bien voir les renforts de bord de fuite, sous forme de petites cloisons courtes. Le freinage est direct, tout est en place pour le premier vol. Le démêlage est remarquable de sim-

plicité, malgré 4 élévateurs. Sans vent, la *Simba* disposée en corolle monte facilement dès la mise en tension des avants, sans dépasser. Par brise forte, l'aile se manipule sans complexe : peu de puissance dans l'élévation, pas de tendance à arracher. La réponse au freinage est immédiate : un soupçon de frein pendant l'élévation suffit à faire retomber la voile. Rien de sorcier pour cette catégorie d'aile.

### De la vitesse !

D'emblée, la vitesse mains hautes me surprend : 39 km/h stabilisé. Suis-je un peu trop chargé ? En tout cas, c'est très agréable de se déplacer avec ce petit supplément de vitesse. Va-t-elle accepter de ralentir ? Dans le thermique, je me régale : l'aile rentre facilement dans la pompe, se pilote sur peu de débattement, efficace dès le début du freinage. Elle s'incline à la demande, avec un effort plus modéré

PHOTOS FRANÇOIS GÉRIN-JEAN

que l'Oméga 5. Suivre la forme de l'ascendance se fait du bout des doigts, d'autant que la *Simba* perd très vite de la vitesse, dès le début du débattement. Trois petits tours dans le thermique et je me présente pour un atterrissage au sommet, en brise soutenue. Approche aux oreilles (tirez la suspente extérieure des A) qui restent sous la voile et nécessitent quelques coups de frein pour bien rouvrir. La *Simba* réagit sans nervosité au pilotage sellette et permet une bonne précision de pilotage aux oreilles. Je rouvre, un peu tôt et vais devoir casser ma finesse en "parachutant" grâce aux basses vitesses. Mains aux hanches, l'effort durcit très sensiblement. Mains entre hanches et fesses, je crois parachuter mais zoup : le bout d'aile décroché. Heureusement, le simple relâché de quelques centimètres suffit

à la faire revoler, sans conséquence. Attention donc au débattement, plus restreint que sur beaucoup d'autres ailes. Usage basse vitesse à découvrir progressivement ! Notez que la manœuvre est franche et sans trahison.

### Re-décollage ...

C'est parti pour une ballade sur les crêtes. L'accélérateur nécessite 2 barreaux pour être utilisé à fond et propulse la *Simba* à 53 km/h, avec un effort modéré. La voile accélère rapidement et reste stable.

Côté taux de chute, malgré ma charge alaire importante, je n'ai pas de difficulté à bien monter. La *Simba* se ralentit suffisamment bien pour être efficace dans du petit thermique étroit. Pas besoin de forcer le virage : elle glisse sur sa trajectoire sans osciller. Excellent !

## 2 poids, 2 mesures

La fourchette de poids d'homologation et le poids optimal pour un type d'aile sont parfois divergents. Dans mon cas, sous la *Simba* S, je dépasse, et pourtant, jusqu'à 95 kg en Ptv, c'est bien la bonne taille, d'après Air Bulle, l'importateur qui connaît bien son matériel. Je vole vite, tourne très facilement. Ça va bien dans ce cas. Alors avant d'acheter, demandez bien le poids optimal recommandé pour chaque modèle et taille !



que tout le reste vole encore et se dirige à la sellette. Ce petit truc, mis au point par Alex Louw, le pilote metteur au point d'Apco, mérite l'attention. Les premières fois, prenez du gaz ! Au rayon fermetures asymétriques, j'ai essayé pour vous la 50% bien profonde, en laissant faire. La voile engage modérément sur presque un demi-tour, rouvre d'elle-même et se stabilise !



## Conclusion

Belle aile, cette *Simba* destinée aux mêmes pilotes que l'Advance Oméga 5 : compétiteurs, et crossmen réguliers. L'homologation Performance ne doit pas vous illusionner : c'est une aile exigeante, nécessitant un pilotage actif et précis. Pas une aile pour voler "un week-end par-ci, par-là". Une bonne régularité de pratique et un bon paquet d'heures dans l'année sont nécessaires pour accéder en confiance à ce type de matériel. Pour les performances pures, lisez les chiffres. Je constate simplement un plus en finesse par rapport à la Bagheera, sans demander beaucoup plus d'exigence en pilotage. Attention cependant aux vitesses de l'essai : je chargeais vraiment la bête !

Me voilà bien haut maintenant et ça commence à donner fort. Ça brasse même salement, avec ce mélange de thermique et de vent du Nord que l'on n'aime guère ici. Je me concentre pour bien faire mais l'homogénéité de la *Simba* fait le travail : je la laisse voler et se débrouiller en tangage : rien à redire. Pas l'ombre d'une esquive de fermeture. On continue ? Non, on descend : 360° sur la tranche. Ils s'engagent rapidement, par une bon relâché de la commande extérieure, et ça tombe du ciel. Ventrals réglés à 45 cm, je ne constate pas de tendance neutre ou instable spirale. La sortie autonome, après une belle ressource, se gère classiquement, sans fermeture de l'aile extérieure. Autre moyen de descente accélérée sur cette voile : faire les C. En tirant le petit bout d'élévateur mobile, le bout d'aile décroche, alors

### LES PLUS

- ⊕ Ses performances
- ⊕ Son homogénéité
- ⊕ Sa garantie 3 ans ou 250 heures

### LES MOINS

⊖ ...

### PASSEPORT APCO



**Israël**

DIRIGEANT : Anatoly Cohn.  
 CONCEPTEURS : Anatoly Cohn et Alex Louw.  
 GAMME : Prima 2, Fiesta, Allegra, *Simba*, bi Fiesta et bi Futura.  
 ASSEMBLAGE DES AILES : Israël.  
 MISE EN CIRCULATION : janvier 2001.

Taille	XS	S	M	L
Surface projetée (m²)	21,9	22,8	24,4	26
Surface à plat (m²)	<b>24,9</b>	<b>25,8</b>	<b>27,6</b>	<b>29,4</b>
Envergure à plat (m)	11,9	12,2	12,9	13,5
Corde maxi (m)	2,67	2,67	2,67	2,67
Allongement à plat	<b>5,7</b>	<b>5,8</b>	<b>6</b>	<b>6,3</b>
Nombre de cellules	(32 x 3) + 10	(32 x 3) + 10	(32 x 3) + 10	(32 x 3) + 10
Longueur suspentes (m)	7,5	7,5	7,9	8,3
Poids aile (kg)	6,8	7	7,4	7,6
Poids total volant (kg)	60-75	73-90	85-105	100-120
Homologation (avec acc.)	Performance			
Prix TTC (F)	22 100	22 500	22 900	23 500
Tissus : Ripstop Nylon 46 gr/m² "Zero porosity"				
Coloris : blanc, jaune, rouge, bleu				
Suspentage : de 0,8 à 2,2 mm en Dyneema et Super Aramide				
Élévateurs : 4 (A3, B4, C4, D2)				
Accélérateur : oui				
Trims : non				
Sellette recommandée : Airbulle Power Top				
Sac : Apco grand volume				

## RAPPORT D'HOMOLOGATION - Taille S

Norme Afnor. PTV : 76 kg. Pilote Elisabeth Knaff. Catégorie Performance.

- ⊕ Plage de vitesse aux commandes : 13 km/h.
- ⊕ Plage de vitesse avec accessoires : 24 km/h.
- ⊕ Décollage : bien, rien à signaler.
- ⊕ Atterrissage : bien, rien à signaler.
- ⊕ Stabilité tangage : rien à signaler.
- ⊕ Recherche parachutale aux commandes : retour en vol instantané.
- ⊕ Recherche parachutale aux "B" : petits mouvements de tangage aux "B" rapides. Retour en vol sans grosse abattée.
- ⊕ Aptitude à tourner 360° : ok, moins de 18 secondes.
- ⊕ Manœuvrabilité : décrochage du bout d'aile. Retour en vol instantané.
- ⊕ Wing-over : rien à signaler.
- ⊕ Fermeture asymétrique : moins de 45°, l'aile déroule et rouvre sans problème.
- ⊕ Fermeture asymétrique maintenue : forte accélération, réouverture et retour en vol sans intervention.
- ⊕ Vrille : sortie + 180°. Attaque oblique. Retour en vol sans intervention.
- ⊕ Décrochage asymétrique : décroche par le bout d'aile puis retour instantané en vol.
- ⊕ Fermeture symétrique : réouverture spontanée.
- ⊕ 360° engagés : sans problème.

## MESURES

- ⊕ Charge alaire durant l'essai : 3,52 kg/m² (pour 25,8 m² et 91 kg)
- ⊕ Vitesse maxi mains hautes : 39 km/h
- ⊕ Vitesse maxi accélérée : 53 km/h
- ⊕ Finesse maxi : 8,8 (TC : -1,09 m/s à 34,8 km/h)
- ⊕ Taux de chute mini : -1,01 m/s (finesse : 8,3)
- ⊕ Décrochage : 24 km/h

(Mesures prises à altitude 1 000 m, avec Skywatch Pro et Flytec 4030 Gps. Accés. Logiciel Flychart pro 4.0).

## APPRECIATIONS

- |                            |       |                              |       |
|----------------------------|-------|------------------------------|-------|
| • Finition                 | ***** | • Résistance à la turbulence | ***** |
| • Manuel de vol            | nc    | • Capacité de réouverture    | ****  |
| • Démêlage                 | ****  | • Solidité à vitesse maxi    | ***** |
| • Écopage                  | ***** | • Capacité au vol lent       | ****  |
| • Gonflage sans vent       | ***** | • Performances               | ***** |
| • Gonflage avec vent       | ***** | • Descente aux B             | ..... |
| • Précision des commandes  | ***** | • Oreilles                   | ****  |
| • Légèreté des commandes   | ***** | • 360° serrés                | ***** |
| • Maniabilité              | ***** | • Atterrissage               | ***** |
| • Amortissement en tangage | ****  | • Rapport qualité/prix       | ****  |

\* mauvais \*\* moyen \*\*\* bon \*\*\*\* excellent \*\*\*\*\* parfait

## NOTRE AVIS

Du haut de gamme, sur tous les plans...