

Apco **LIFT EZ**

Facilité redoutable

La Lift EZ s'adresse à un grand nombre de pilotes grâce à son décollage facile et sa plage de vitesse très intéressante.

Discrète ces dernières années en France, la marque Apco Aviation revient sur le devant de la scène. L'un de ses points forts depuis le début est la robustesse, et par conséquent la longévité de ses ailes. Elle ne déroge pas à ses traditions avec la Lift EZ.

Pionnière dans la conception et la fabrication de parapentes, Apco Aviation est dotée aujourd'hui d'une nouvelle gamme très à l'écoute des besoins du marché. La puissance de la marque israélienne, sa diffusion mondiale, et la quantité de références fabriquées dans le domaine de l'aéronautique de loisir font de ses produits un gage de sérieux et de qualité.

En créant la Lift EZ, Apco a voulu proposer une aile facile pour les pilotes néophytes ou ceux qui veulent se faire plaisir sans se soucier du reste avec un point d'honneur porté sur la longévité. Le pari est réussi comme vous pourrez le lire dans cet essai, car même si la concurrence est rude et propose quelquefois une certaine similarité dans les produits d'entrée de gamme, la Lift EZ sait se distinguer.

Premier coup d'œil

L'aile est livrée au choix avec un sac de portage ou un large sac de stockage. Pour avoir eu les deux entre les mains, la qualité de fabrication est irréprochable. Le sac de portage est grand avec des volumes aménageables, et il est agréable à la marche. Le sac de stockage est vaste et pratique avec lacet de serrage et poignées. Le manuel de vol

est sur CD, et une pochette contenant les documents indispensables est livrée avec l'aile (certificat d'inspection, fiche DGAC...).

En dépliant l'aile, je suis un peu déçu par les coloris, mais cela reste très personnel. J'ai l'impression de découvrir une aile des années 90, avec un vert et rouge à la fluorescence très marquée. Elle est proposée dans quatre coloris, certains un peu plus dans l'air du temps.

Côté textile, le tissu de 42 g/m² « zero porosity » donne à l'ensemble une impression de robustesse accrue. La finition est excellente, les joncs Flexon donnent à l'ensemble un bord d'attaque qui paraît indestructible, et des renforts galonnés jonchent ces dits joncs sur les têtes de nervures. En extrados de bord d'attaque, on trouve le système « Hit Valve » dont on découvrira l'utilité plus tard. Il se compose d'ouvertures grillagées avec clapets internes. Le bord de fuite est galonné mylar et repris sur la structure de l'aile par une couture double aiguille parallèle. Les puristes apprécieront ce détail pour les décollages abrasifs, gage de longévité pour les bords de fuite et les cônes de frein.

Côté suspentes, nous sommes sur du 3 lignes, avec oreilles séparées, respectivement composées de dyneema 1 mm en

Ancrage direct des suspentes sur l'intrados.

À droite, détail des « Hit-Valve » et du clapet interne qui s'ouvre en fonction de la pression sur le bord d'attaque.







« SRS » : bascule du centre de poussée du profil avec l'action de l'accélérateur.

Détail des aimants de poignée.



À gauche : Wind Scoop System : à l'action de la commande TST, l'anneau bute sur la dernière suspente, formant une poche de « résistance » en bout d'aile.

Détail des commandes de freins, drisses et œillets.

haut, et superaramide en 1,2, 1,5, 1,8 et 1,9 mm pour les parties intermédiaires et basses. On regrettera les drisses de freins en polyester, matériaux souvent plus coupants et rigides que les gaines classiques de suspentes, et certainement un peu fragiles à la longue. Et, marque de fabrique Apco, les suspentes hautes sont directement intégrées dans la voileure, sans point d'ancrage apparent. Si ce système possède l'avantage certain de diminuer la traînée et d'améliorer l'esthétique, il reste un inconvénient en cas de réparation, le coût étant plus élevé qu'un changement de suspentes classiques. Ceci dit, ces suspentes hautes se détériorent ou cassent moins souvent que les autres, même en cas d'incident, car elles sont très près de la voileure. En partie basse et intermédiaire, même si la conception propose une disposition claire, on se méfiera de la rigidité des gaines de superaramide qui ne sont pas très « fluide ». Les élévateurs sont très bien finis, avec des trims d'une très grande amplitude, aux repères marqués par des coutures, et des poignées de commandes TST supplémentaires qui agissent sur la pointe du stabilo avec encore une innovation : « WSS » pour Wind Scoop System, qui crée un galbe de tissu au moment de l'action du freinage TST, augmentant la traînée en bout d'aile pour accentuer la rapidité de la mise en virage pour ceux qui veulent commencer à tourner de plus en plus court...

Décollage

L'allongement raisonnable associé à une voûte bien calculée empêche les mouvements de roulis intempestifs. Après plusieurs essais par vent nul, modéré, puis soutenu, l'aile se trouve très vite calée dans la trajectoire. Résultat : ça décolle vite et court. Vu le débattement des trims, on préférera obligatoirement les mettre au neutre pour assurer parfaitement la manœuvre. J'ai trouvé une aile assez sensible au couple, donc ne pas hésiter à compenser par trim du côté opposé, et là le décollage est des plus agréables et sûrs. Pour l'avoir fait essayer à quelques élèves, c'est une aile très facile dans cette phase. Avec un peu d'expérience, sa stabilité en roulis vous aidera à rejoindre le ciel sans délai. Elle permet des décollages courts.

Atterrissage

La plage de vitesse est très large, vous le verrez dans les mesures. En arrivant près du sol, on retrouve cette sensation de vitesse pour le coup moins sécurisante que dans les phases de vol ! Pas de panique, ça freine vite, fort et rond. Avec un peu d'expérience, même trims totalement

ouverts, un freinage bien dosé permet de dissiper presque totalement la vitesse. Tirer parti du meilleur arrondi possible s'obtiendra avec une position de trims au neutre et un bon freinage académique, symétrique. Là, on pose sur des œufs. Cependant, même les élèves un peu brutaux, ou encore un peu désordonnés dans cette phase ont été surpris de leurs prestations! C'est un autre point fort de l'aile qui met assez vite en confiance et pardonne les petites erreurs de débutants.

En vol

Le mot-clé est la polyvalence. Voulez-vous vous balader? Le palier, en milieu de la fourchette de poids et avec mon monter, trims légèrement fermés, se trouve à 3500 tr/min, entre un tiers et mi-régime. À ce rythme, j'ai consommé trois litres de carburant pour une heure de vol, dix minutes d'amusement compris. En vol, on sent une poutre au-dessus de la tête, et l'aile est très rassurante.

Voulez-vous jouer? Près du sol, le même plaisir, elle accepte les mouvements de balanciers prononcés. La mise en roulis est facile. Et elle en sort sans survivre. Je me suis amusé à sortir de wings stabilisés en lâchant les mains comme un débutant, l'abattée est peu prononcée et elle n'a même pas frôlé du bout d'aile. Les mouvements de roulis cessent rapidement. Avec une légère temporisation quand il faut, ça revole stabilisé en un rien de temps. Une vraie aile sûre!

Les TST sont efficaces, mais sur une aile de cette configuration, c'est plutôt un gadget qu'une nécessité absolue pour tourner « court ». D'une manière générale, la mise en virage est douce. Mon dynamomètre m'indiquait un effort d'à peine plus de 3,5 kg en bout de commande en provoquant une mise en virage un peu brutale. Cette douceur est d'ailleurs un peu pernicieuse dans les basses vitesses, et ce n'est pas elle qui vous préviendra d'un décrochage. Cependant, on sent les performances se dégrader et le vent relatif fortement diminuer, ce qui n'encourage pas le maintien stationnaire dans cette position de mains basses!

Les performances maximales sont atteintes avec un peu de contact, trims au neutre. Au niveau des vitesses mesurées, je vous laisse juge, avec les taux de chute associés:

Trims fermés

Vmax: 39 km/h - 2 m/s
Vmax accéléré: 51 km/h - 3,5 m/s

Trims ouverts

Vmax: 49 km/h - 3,5 m/s
Vmax accéléré: 62 km/h - 4 m/s

Pour une aile de début de progression, les vitesses sont très bonnes et laissent la possibilité de se tirer d'un mauvais pas. C'est l'occasion pour moi de revenir sur les fameux « Hit Valve » en bord d'attaque. Sceptique quant à leur efficacité, je reconnais que l'aile reste d'une solidité remarquable trims ouverts et accéléré à fond. Avec un peu d'altitude, et en tirant sur les suspentes centrales, la fermeture frontale est encore très loin. Ceci grâce à une petite innovation: l'élévateur, trims ouverts et accéléré à fond, fait basculer le centre de poussée vers l'arrière, décalant les forces aérodynamiques vers l'arrière du profil, le rendant donc plus stable à haute vitesse. Sans entrer dans

FICHE TECHNIQUE

| | |
|---|---|
| MARQUE | APCO |
| MODÈLE | LIFT EZ |
| TAILLE | M |
| DONNÉES CONSTRUCTEUR | |
| Surface à plat (m ²) | 27,50 |
| Envergure à plat (m) | 11,84 |
| Allongement | 5,1 |
| Nombre de caissons | 44 |
| Poids total volant (kg) | 100-165 |
| Charge alaire lors du test (kg.m ²) | 4,32 |
| Poids de l'aile (kg) | 5,85 |
| Homologation | - |
| Enregistrement DGAC | Oui |
| Prix (€) | 3 150 |
| MATÉRIAUX | |
| Intrados et extrados | Tissus Gelvenor APCO enduction silicone 42 g |
| Suspentes | Dyneema, superaramide |
| Tailles | 3 de 25,80 à 29,20 m ² |
| Couleurs | 4 |
| APCO FRANCE - José ORTEGA | |
| SARL Passion'ailes | |
| Base de loisirs | |
| 32140 Saint-Blancard | |
| +33 (0)9 83 04 77 47 | |
| info@apcoaviation.fr | |
| www.apcoaviation.fr | |



les détails, cela reste un point à souligner. L'ensemble de ces petites innovations conduit à un résultat intéressant. Bien entendu, la Lift EZ n'est pas une machine de course, et on notera qu'à ces fortes vitesses, la trajectoire est plus proche de celle d'un albatros qui cherche à planer! Cela reste quand même rassurant quand on sait que l'on a une bonne réserve de vitesse sous le pied qui peut être exploitée sereinement. L'effort sur l'accélérateur est très doux, et on arrive très vite en butée, sans forcer.

Conclusion

Une bonne machine. D'un abord commun, j'ai découvert au fil des essais une aile polyvalente et intéressante. Son aspect ludique a supplanté mon scepticisme au sujet d'une aile que l'on pourrait juger semblable à la concurrence. Toutes ces innovations combinées rendent le résultat très appréciable. Certains parleront peut-être de gadgets, mais force est d'admettre leur efficacité. On ne peut que saluer une marque qui ose innover, rechercher, et aller de l'avant. Si on y ajoute le côté sécuritaire, la facilité d'utilisation, et une large plage de vitesses, c'est une aile qui devrait certainement susciter un intérêt auprès de futurs acheteurs. ☺

PLUS

- » Décollage court / prise en charge rapide
- » Vitesse
- » Garantie 3 ans/250 heures

MOINS

- » Fluidité des suspentes
- » Poids