

EPSILON 6

Advance, un costruttore 3 volte Campione del Mondo, fedele alla sua strategia di consegnare alle riviste specializzate le vele dopo qualche mese dalla loro uscita sul mercato in modo di avere una reputazione ottima ancor prima dei test dei giornalisti, non fa eccezione a questa tradizione con l'Epsilon 6 ...

L' Epsilon, nella sesta edizione, è un'ala destinata a quei piloti che volano regolarmente in termica, confrontata con la versione precedente abbiamo un allungamento da 5 a 5.25, il numero di celle da 50 a 51. Il fascio è più lungo e delle 4 taglie la 25 della versione 5 diventa 26 nella versione 6 con un carico massimo aumentato di più di 5 kg. Viene sempre mantenuta l'elevata attenzione ai piccoli dettagli. Ogni taglia ha le proprie bretelle di lunghezza differente, la larghezza delle celle si riduce progressivamente, tutte le cuciture sono interne, le bande di compressione interprofilo vanno dalla A alla D, rinforzi diagonali, la trama del tessuto del bordo d'attacco segue le linee di forza, le maniglie dei freni sono dotate di mini carrucole e bottoni magnetici, un velcro alle estremità alari per la pulizia interna, un sistema di anelli sui freni nel bordo d'uscita per ottimizzare la virata, sacca in tre taglie a scelta, un bel manuale di volo, un kit di riparazioni con i colori della vela. Sul sito Advance si può vedere un bellissimo filmato sull'Epsilon 6 con uno scenario magnifico.

Non resta che prendere un imbrago regolato a 45 cm e andare a volare!

Al suolo i cordini in tre linee di cavi sono molto semplici da disbrigare ed il bordo d'attacco prende spontaneamente la forma. In assenza di vento la vela sale lentamente e compatta fino al 75% della verticale dove si denota un netto rallentamento. Non ci sono punto duri e con una leggera brezza questo rallentamento si trasforma in jolly rallentando la vela quando è sulla verticale del pilota che con un leggero colpo di freni la stabilizza sulla verticale.

In volo l'Epsilon 6 è molto stabile, non ha rumori o vibrazioni, a braccia alte la velocità è 39 km/h. Lo speed bar, facile da regolare , permette di scegliere la durezza mediante la regolazione di una pallina posta sul cordino dello speed in corrispondenza delle bretelle. Collegato allo speed sulla parte anteriore delle bretelle c'è un cursore che scorrendo permette di leggere sulla parte posteriore i valori ottimali di volo mediante il sistema SPI (Speed performance indicator) che altro non è che l'applicazione della teoria di McReady alle prestazioni della vela. La pressione della gambe è moderata e diviene notevolmente più dura a fine corsa, carrucola contro carrucola. La vela vola allora a 50 kmh, - pienamente utilizzabili. A questa velocità la vela si tende e aumenta la pressione aerodinamica contestualmente anche sui comandi.

I freni sono tarati con una forza di circa 2.5 kg ad una velocità di circa 30 kmh, che è quella che si usa normalmente in termica . Dopo qualche ora di volo con questa bella vela posso dire che l'Epsilon 6 è molto rilassante da volare, preciso in virata ma non nervoso. Il beccheggio è molto ammortizzato e la corsa dei freni di più di 70 cm non viene mai utilizzata, bastano solamente 10-15 cm di freno per pilotare: per i principianti è molto semplice scegliere l'angolo di virata e inclinazione solo con l'utilizzo del freno. Non presenta movimenti indesiderati ed il pilotaggio è sempre esemplare a qualsiasi velocità. Da notare la trasmissione dei movimenti sull'ala che si trasmette sul rollio senza diventare mai fastidiosa.

La migliore efficienza è attorno a 8.7, misurata con selletta chiusa carenata. In condizioni normali, con selletta ordinaria ci si può approssimare a quel valore. Lo speed bar degrada rapidamente l'efficienza ma permette veramente di utilizzare tutta la gamma di velocità.

Oggi , cielo completamente sereno e leggero vento da Nord ovest, in altre parole aria secca turbolenta e vigorosa! L' Epsilon incassa tutto ! In una termica il vario segna 10m/sec, che sembra più forte di quello che segna.

Un calcio in culo garantisce una grande prova in volo. L' Epsilon 6 non fa un piega, si comprende e si pilota molto facilmente, Lo posso confermare quando mi sono messo su uno sperone roccioso con forte vento e termica violenta per qualche lungo minuto. Qualche collasso, un po' di danza pazza, alcune grossa chiusura: posso dire che l'Epsilon si riapre autonomamente e molto rapidamente, va molto bene ed è rassicurante per un pilota con poca esperienza.

Accelerato contro vento l'Epsilon 6 evidenzia le sue performance limitate soprattutto se comparato con il suo fratello maggiore: il Sigma.

Discesa rapida: le grandi orecchie sono perfette, con il sistema quick snap (bretellina A separata con magnete). Sono di modesta entità. La vela si chiude precisa e quando si rilasciano le bretelline si riaprono con un tocco di freni. Alla minima velocità la Epsilon vola a meno di 23 kmh. Lo stallo è ben segnalato da un aumento progressivo della durezza dei freni, quando avviene le estremità vanno indietro ed il recupero non è brutale.

Da sottolineare che l'Epsilon 6 è perfetto per imparare le manovre basiche dell'acro, grazie alla sua eccellente coordinazione e il margine di sicurezza passiva nelle reazioni.

Lo stallo, i wingovers e le altre manovre sono semplici da eseguire anche quando la coordinazione del pilota non è molto buona. Attenzione a non sottovalutare le manovre acro, non eseguitele senza la guida di un istruttore e senza il necessario allenamento!

La spirale si innesca senza problemi e quando la vela ha il bordo d'attacco verso il suolo necessita dell'intervento del pilota per l'uscita(come tutte le vele) stoppandola con il peso esterno ed il freno ed il controllo dell'uscita da parte del pilota. Si raggiungono facilmente tassi di caduta di più di 10 m/s se desiderato. L'atterraggio presenta una restituzione di energia franco, senza esagerare.

CONCLUSIONI

L'Epsilon 6 è un'ala molto accessibile, rassicurante con un range di performance pienamente utilizzabile su tutta la gamma di velocità, trasmette molto bene in termica e in caso di chiusura (che può accadere...) si riapre molto facilmente.

Nel test EN ha preso la classificazione B in 3 test – spirale e collasso asimmetrico– a dimostrazione del suo carattere sincero.

Questa ala è cool, semplice, resistente alla chiusure, senza preoccupazioni per chi vuole volare rilassato. Al top per le finiture, per piloti attenti.

E' anche certificata per paramotore in tutte le taglie.



- Finiture
- Solidità in turbolenza
- Facilità
- Speed e grandi orecchie



- I freni potevano essere più leggeri

ADVANCE EPSILON 6

ADVANCE, MARQUE 3 FOIS CHAMPIONNE DU MONDE, FIDÈLE À SA STRATÉGIE, NE LIVRE UNE AILE AUX MAGAZINES QUE QUELQUES MOIS APRÈS SA MISE EN SERVICE, HISTOIRE DE CRÉER DÉJÀ UNE RÉPUTATION AVANT UN ESSAI PRESSE. L'EPSILON 6 NE DÉROGE PAS A LA RÈGLE...

L'EPSILON, sixième du nom, aile destinée aux pilotes de loisir volant régulièrement en thermique, succède donc à la 5. Comparons les. L'allongement passe de 5 à 5,25 et le nombre de caissons de 50 à 51. Le cône de suspentage s'allonge et si 4 tailles persistent, la 25 devient 26 en décalant de plus de 5 kg la fourchette de poids.

Toujours la même exigence dans la finition. Chaque taille à une longueur d'élévateurs proportionnelle, largeurs dégressives des caissons, coutures internes, bandes de compression inter-profilés courant en A et D, renforts en diagonale, trame du tissu en bord d'attaque contraint dans le sens des efforts, poignées à émerillon et pressions magnétiques, velcro de vidage de bout d'aile, système d'anneaux en bout d'aile pour un freinage optimisé, sac de portage (3 tailles au choix) et un beau manuel de vol, le kit réparation avec toutes les

couleurs du modèle choisi. Sur le site Internet d'Advance, un superbe film de présentation de cette Epsilon 6, aux images magnifiques de haute montagne.

Ne reste plus qu'à monter une sellette, ventrale réglée à environ 45 cm, et feu.

Au sol, le suspentage à 3 étages est facile à démêler et le bord d'attaque prend spontanément sa forme, prêt à écopper. Sans vent, l'élévation est lente, monobloc et marque un net ralentissement à 75 % de son élévation. Pas de point dur cependant, mais il faut accompagner l'aile jusqu'au bout. Dans une brise plus forte, cette lenteur se transforme en atout, avec un calage

spontané et peu exigeant en pilotage, à la verticale du pilote.

En l'air, l'Epsilon 6 est très tendue, sans bruits ni vibrations. Vitesse mesurée bras hauts : 39 km/h. L'accélérateur qui se règle facilement, permet de choisir la dureté de déclenchement, par un astucieux positionnement de sa boule de réglage. Sur les élévateurs, un curseur malin et des logos évocateurs permettent le choix de l'accélération optimale en fonction du moment et des conditions. Ce système, baptisé SPI, est une application simplifiée de la théorie de McCready. Au pied, l'effort est modéré puis nettement plus dur pour finir la course, poulies sur poulies. L'Epsilon 6 vole alors à 50 km/h, pleinement utilisables. A cette vitesse, l'aile se tend, avec une pression aérodynamique augmentée à la commande également.

Les commandes sont assez fermes, avec un effort de l'ordre de 2,5 kg vers 30 km/h, vitesse usuelle en ascendance. Quelques heures sous la belle me permettent de dire que l'Epsilon est relaxante à piloter, précise en virage mais pas nerveuse. L'axe de tangage est très amorti et le débattement de plus de 70 cm n'empêche pas un virage bien guidé qui se conduit sur 10 à 15 cm seulement : dès le début du débattement, l'aile s'incline, puis prend de l'angle à mesure qu'on abaisse la commande. Pas de mouvements d'instabilité sur l'axe de lacet, et une tenue de cap exemplaire, quelque soit la vitesse. A noter une franche communication des mouvements dans l'envergure sans



La parfaite aile de loisirs. Et toujours cette recherche de la perfection du détail.

PHOTO ADVANCE.

être pour autant inconfortable. Le plané à finesse max est autour de 8,7 mesuré en sellette couché, tout caréné. Mesure à prendre comme d'habitude avec les pincettes d'usage tant ce chiffre est soumis à conditions, approximations. L'accélérateur dégrade rapidement la finesse, mais permet vraiment l'utilisation de toute la vitesse. Aujourd'hui, grand bleu et petit vent de Nord-Ouest. Autrement dit, masse d'air sèche, turbulente et tonique! L'Epsilon encaisse tout! D'un bloc, avec un mordant tempéré malgré des varios à plus de 10 m/s qui vous

lâchent aussi vite qu'ils sont apparus. Coups de pied au cul garantis et test grandeur nature. L'Epsilon 6 se comprend et se guide vraiment facilement, elle se bloque sans crainte, avec une grosse marge, sur tous les mouvements de grandes amplitudes. Je vais quand même me coller quelques longues minutes sur un éperon dressé par des bulles violentes et du vent fort, sous le vent d'un relief. Quelques jolis effondrements de voûte, danse de la Tounga-ouille et quelques fermetures profondes plus tard, m'autorisent à dire que l'Epsilon se reconstruit très vite, très bien

JE M'ADRESSE À :

PILOTE DÉBUTANT

PILOTE TRANQUILLE

PETIT CROSS

PILOTE COMPÉTITION

ADVANCE EPSILON 6

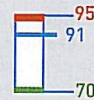
DIRIGEANT: VALÉRY CHAPUIS ET ROLF ZELTNER.
 CONCEPTEUR: THOMAS RIPPLINGER.
 GAMME: ALPHA 4 ET HIKE, EPSILON 6, SIGMA 7,
 OMEGA 7, BI BETA 4.
 ASSEMBLAGE DES AILES: VIETNAM.
 MISE EN CIRCULATION: OCTOBRE 2008.

Taille	23	26	28	31
Surface projetée (m²)	19,76	22,28	24,04	26,19
Surface à plat (m²)	23,10	26,04	28,10	30,61
Envergure projetée (m)	9,05	9,62	9,99	10,42
Envergure à plat (m)	11,01	11,69	12,15	12,68
Corde maxi. (m)	2,63	2,79	2,90	3,02
Cône aux B (m)	672	713	741	773
Allongement à plat	5,25	5,25	5,25	5,25
Nombre de cellules	51	51	51	51
Poids aile (kg) sans sac	5,9	6,3	6,7	7,2
Poids total volant (kg)	60-80	70-95	85-110	100-130
Vitesses constructeur	-	-	-	-
Homologation EN	B	B	B	B
Certification LTF	1-2	1-2	1-2	1-2
Prix T.T.C. (en euros)	3280	3280	3280	3280

Tissu: Nylon NCV New Skytec 6.6 : 40gr/m² / New Skytec 6.6 9092 E117 44gr/m². Coloris : blanc, rouge, gold, pétrol. Suspenteage : Aramid Edelrid 2.1 1.9 1.5 1.4 gainé / Liros Dyneema 0.95 gainé. Répartition élévateurs: A2 A1 B3 C3+1 D2. Accélérateur : oui, 18cm. Trims: non. Sellette recommandée: sans croisillons. Sac: Grand volume dispo en 2 tailles.

MESURES (1)

Fourchette aile essayée : 70 / 95 kg
 Ptv essayeur : 91 kg



- Charge alaire durant l'essai : 91 kg/26,04 m soit 3,49 kg/m².
- Vitesse maxi mains hautes : 39 km/h.
- Vitesse maxi accélérée : 50 km/h.
- Taux de chute mini : -1.13 m/s à 34,9 km/h effort de 2,5 kg.
- Finesse maxi : 8,7 à 36,3 km/h sur trajectoire.
- Décrochage : 24 km/h (effort de plus de 3 kg).

HOMOLOGATION EN

Classification B pour la taille 26

Tout en A, sauf B en:

- Comportement lors d'une mise en virage en 360° engagé rapide.
- Fermeture asymétrique B avec 50% fermeture.

Tous les détails sur www.advance.ch

APPRÉCIATIONS

♥ Mauvais ♥♥ Moyen ♥♥♥ Bon ♥♥♥♥ Excellent ♥♥♥♥♥ Parfait

FINITION	♥♥♥♥	AMORTISSEMENT EN ROULIS	♥♥♥♥
MANUEL DE VOL	♥♥♥♥	RÉSISTANCE À LA TURBULENCE	♥♥♥♥
DÉMÉLAGE	♥♥♥♥	CAPACITÉ DE RÉOUVERTURE	♥♥♥♥
GONFLAGE SANS VENT	♥♥♥	SOLIDITÉ À VITESSE MAXI	♥♥♥♥
GONFLAGE AVEC VENT	♥♥♥♥	CAPACITÉ AU VOL LENT	♥♥♥♥
PRÉCISION COMMANDES	♥♥♥	PERFORMANCES	♥♥♥♥
LÉGÈRETÉ DES COMMANDES	♥♥♥	RAPPORT QUALITÉ/PRIX	♥♥♥♥
MANIABILITÉ	♥♥♥		
AMORTISSEMENT EN TANGAGE	♥♥♥		



et rassurera un pilote même débutant.

Au jeu du plané accéléré face au vent, l'Epsilon 6 montre ses limites de performances et supporte mal la confrontation aux ailes de catégories supérieures comme sa grande sœur la Sigma.

Descente rapide : les oreilles sont parfaites, avec le kit quick snap (élévateur d'oreille magnétique solidaire des A). Elles sont de taille modeste. La voile demeure précise aux fesses, et dès le relâché des suspentes, amorce une réouverture paresseuse, qu'on peut accélérer d'un coup de frein. Côté basse vitesse, l'Epsilon vole jusqu'à 23 km/h et parachute bien. Le décrochage prévient largement par un très franc durcissement de la commande, puis un allègement brutal marqué du recul du bout d'aile, non massif.

Notez aussi que l'Epsilon 6 se prête parfaitement à l'apprentissage des manœuvres de base de la voltige, grâce à son excellente homogénéité et à sa marge dans les réactions. Décrochages, wings et autres manœuvres sont confortables, même quand ils

sont mal coordonnés. Attention quand même de ne pas faire vos armes sans conseils ni environnement adapté !

Les 360° serrés se déclenchent vite, et l'aile, dès le nez face au sol, tombe du ciel (comme toutes dans cette configuration). La stopper nécessite une déstabilisation sellette et commande extérieure et la sortie doit être pilotée, bien sûr. Le taux de chute passe allégrement les -10 m/s si l'on veut. Retour au sol avec une ressource franche, sans excès.

CONCLUSION.

L'Epsilon 6 est une aile très accessible, rassurante, avec de la perfo pleinement utilisable sur toute la plage de vitesse. En thermique, elle rassure. Même en vrac (ça peut arriver, oui !), elle se récupère facilement. La lecture du test EN, qui la place en B pour 3 tests concernant les 360° serrés et fermetures asymétriques, démontre un tempérament sage. En clair, une aile cool, simple, sans soucis pour qui veut voler relax. Une aile au top de la finition, pour pilote sage. Egalement homologuée Paramoteur. ■



- Finition.
- Solidité en turbulence.
- Facilité.
- Systèmes d'accélérateur et d'oreilles.



- Les commandes pourraient être plus légères...

(1) Mesures prises à altitude 1500 m, avec Braünger Gallié et logiciel GPSvar (lernstleimann@yahoo.com)