

ADVANCE EPSILON 9

C'EST LE MOIS DES NOUVELLES B ! APRÈS LA HOOK, VOICI L'EPSILON, NEUVIÈME DE CETTE DYNASTIE BEST SELLER DE SA CATÉGORIE DES "VRAIES" B LOISIR, 5.2 D'ALLONGEMENT.

ADVANCE ne parle pas de performance mais simplement de bien-être, de sérénité, mais aussi de très haute exigence d'excellence et de développement hi-tech à la pointe de la recherche. Cette "vraie" B (et non B+) se destine au jeune pilote breveté ou au pilote d'expérience privilégiant le plaisir et la sérénité. Tiens, c'est étrange: j'ai l'impression de réécrire la conclusion de la Hook5!

Par rapport à l'Epsilon8, la 9 offre une taille de plus (couvrant un PTV de 60 à 128 kg) et surtout un décalage vers un peu plus de surface. Elle a pris un soupçon d'allongement (0,5 point) et 200 grammes. Apparaissent des mini-ribs à coutures internes, un shark nose maison très simple, de fines bandelettes diagonales, 3 bandes transversales et un double 3D shaping sur le bord d'attaque. Suspentage hybride (Edelrid Aramid très fin dégainé en partie haute, Liros dyneema gainé en partie basse).



Que dire ! Vol plaisir, simplicité. Top produit.

Photo Advance

Le haut niveau de finition saute aux yeux, avec toujours un petit plus par rapport à la concurrence (élévateurs un peu plus fins que Hook 5, quelques petits renforts, protections néoprène sur les poulies d'accélérateur et cette échelle SPI (Speed Performance Indicator) cousue sur les arrières et conférant un petit air de bonus techno.

Et j'oubliais l'ADR (Automatic Dust Remover): un mini tunnel en bord de fuite assurant un vidage automatique des intrus embarqués au décollage (petits cailloux, feuilles...): fallait y penser à cet éjecteur suisse de particules... toujours en avance d'une techno chez Advance ! Même le changement de forme des stabilos y va de son appellation : là c'est le LDS (Low Drag Stabilos)...yes !

Décollage

Assez parlé. Démêlage éclair (peu de suspentes = fluidité). Comme pour la Hook5, une belle brise me permet de jouer un long moment avec cette douce Epsilon. Douceur... c'est bien l'impression dominante: facilité, douceur. Une élévation linéaire, avec une toute petite accélération en fin de montée, un soupçon de tempo pour la verrouiller au-dessus de la tête et zou, on recommence, avec encore plus de douceur dans l'impulsion. Rien ne sert de la brusquer, elle monte à tous les coups! Comparée à la Hook5, elle est un soupçon moins amortie sur le tangage. Un aimant intégré solidarise les élévateurs A et A' lors de la prise en main : Advance recommande le gonflage A et A' ensemble, mais en situation ventée, la prise des

seuls A centraux pondère la rapidité d'élévation, si besoin. C'est venté aujourd'hui, avec un flux de Nord-Ouest (léger mistral) annoncé forçissant. Décollage formalité malgré des rafales à 25 km/h au déco. Cobra facile en se glissant sous l'aile pendant sa montée, rotation, bascule et de suite, virage à droite puis un peu d'accélérateur pour passer le venturi du décollage. Je file mains hautes, instantanément à l'aise sous cette Epsilon9 très franche, ferme à la commande sans être physique. Aucun roulis à ma charge alaire et excellente précision de cap, aile simplement menée à la sellette.

En thermiques

L'Epsilon9 est stable tout en mordant la masse d'air sans peine, sans osciller: décon-

traction maximale. C'est une évidence, le crédo de cette nouvelle Epsilon est bien le confort. Le fait d'avoir augmenté un peu les surfaces lui confère une flottabilité excellente, sans que ce soit au détriment du virage. L'Epsilon9 est un peu moins joueuse et plus amortie sur le roulis que la Hook5, mais tout aussi efficace. Les thermiques s'enroulent sans hésitation. A ce jeu, l'Epsilon9 met même en échec des Zeno et autres Flow allongées qui grenouillent dans les bulles hachées par le vent, sous le relief des antennes ! Redoutable virage qui permet, en même temps que l'on ralentit l'aile, de l'incliner avec une précision chirurgicale, sur un débattement de 15 cm. C'est fin, ça nécessite peu d'effort et de freinage et le résultat est immédiat. Pas besoin de gérer le tangage, il est auto-amorti ! Le pilote n'a plus qu'à se concentrer sur son ressenti sellette et commandes. Du haut de mon thermique, je lance la première transition face au vent du Nord. Les pictos sur l'élévateur arrière m'indiquent d'accélérer (merci Mac Cready). L'accélérateur, confortable, me permet facilement de gagner 5 km/h, sans être à fond. La barrette rouge des avants alignée sur le picto SPI aidera le pilote à choisir le bon régime de vol. Ici, freins complètement libérés et passés en dragonne, et mains sur les arrières, à l'affût d'une variation d'incidence à bloquer si besoin. Voyant les copains s'enfoncer face au vent et sentant le plan galère, je reviens vers mes appuis au relief.

Bien calé dans ma sellette, mains hautes en appui sur les arrières, je réalise tout l'intérêt de ce compromis sécurité, confort, sérénité. Particulièrement pour des pilotes qui ne voleraient pas aussi régulièrement que moi. Cette famille

d'ailes B "soft" (contrairement aux B+) progresse à vue d'oeil, particulièrement dans la case plaisir. L'Epsilon9, comme la Hook5 ou la Nova Ion5, c'est du vol relax garanti. Et les performances sont largement suffisantes pour ne jamais brider l'imagination d'un pilote en progression !

D'ailleurs, je confirme l'excellent plané de l'Epsilon9. Elle semble avoir gagné en glisse, avec une trajectoire plus lissée en conditions turbulentes que la version 8, pourtant déjà très réussie. Une bonne descente sur la tranche continue à me démontrer sa docilité. Le terrain d'atterrissage est en pleine confluence, comme souvent. A 50 mètres/sol, dans cette ascendance difforme où ça brasse fort, me prend l'envie d'attendre un peu les copains. Je reprends sans complexe 600 mètres dans cette masse d'air turbulente, bien aidé par le confort et la précision de l'aile, sans l'ombre d'une fermeture. Allez, stop ! Oreilles (faciles, réouverture autonome très progressive), accélérateur couplé, et retour terrain en contournant la confluence. L'atterrissage est simple, conventionnel, avec une ressource docile de gestion.

Plus tard, de nouveaux vols pour quelques heures supplémentaires. Au jeu de la basse vitesse, l'Epsilon9 excelle. Est ce du fait du shark nose ? Le ralentissement est bien marqué, avec une dégradation très notable du taux de chute et une phase d'enfoncement très exploitable avant décrochage. La voile prévient largement (et la commande résiste) avant son recul. Au petit jeu des wings et autres arabesques, l'Epsilon9 se montre très homogène, bien réactive, jamais ennuyeuse.

CONCLUSION

L'Epsilon9 va faire un malheur, tout comme la Niviuk Hook5 pile sur le même créneau. Le choix sera affaire de température personnel : vous ne vous trompez pas en choisissant l'une ou l'autre. L'Epsilon9



répond parfaitement à la définition donnée par Advance: incontournable pour qui veut voler plaisir, plaisir et plaisir, sans aucun compromis sur la sécurité. Bravo Advance !



LES PLUS

- Confort.
- Sécurité.
- Douceur.

LES MOINS

• -

ADVANCE EPSILON 9



DIRIGEANTS : VALÉRY CHAPUIS, ROLF ZELTNER
CONCEPTEURS : R&D ADVANCE
ASSEMBLAGE : VIETNAM
MISE EN CIRCULATION : FEVRIER 2019
GAMME : ALPHA6, PI2, EPSILON9, IOTA2, XI, SIGMA10, OMEGA, XALPS3.

Taille	22	24	26	28	30
Surface à plat (m²)	22.1	23.9	25.9	27.8	29.8
Allongement à plat	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2
Nombre de cellules	47	47	47	47	47
Envergure à plat (m²)	10.73	11.15	11.61	12.03	12.45
Corde maxi (m)	2.59	2.69	2.8	2.9	3
Longueur cone aux B (m)	nc	nc	nc	nc	nc
Poids de l'aile (kg) sans sac	4.15	4.4	4.65	4.95	5.25
Poids total volant (kg)	60-77	70-88	80-100	92-114	105-128
Homologation	B	B	B	B	B
Prix ttc (en euros)	3840	3840	3840	3840	3840

MATÉRIAUX

- Tissus : Porcher : **Extrados** : 38 universal 9017E25; **Intrados** : Easyfly 9018 E65
- Suspentage : **Bas** : Liros PPSLS 260/200/125 gainé;
- **Haut** : Edelrid.
- Coloris : Royal, Spectra, Aubergine, Acid, + couleurs spéciales.

ARCHITECTURE VOILE

- Renfort bord d'attaque : Shark nose, 1 seul jonc plastique.
- Bandes transversales : oui.
- Ouverture de vidage : oui, en bout d'aile.

SUSPENTAGE-ÉLÉVATEURS

- Répartition : A2 A'1 B3+1 C3 • Etages : 2.
- Branches élévateurs : 4. • Kit oreille : oui. Elévateur avec aimant.
- Liaison suspentes : maillons rapides et pièces blocage plastique.
- Poignée de frein : en forme, pression magnétique et émerillon.
- Accélérateur : 2 poulies roulement, couvertes néoprène.

LIVRÉ AVEC

- Sac : sac Advance, compress bag, kit réparation, manuel PDF.

MESURES SOUS LA 26

- 80 100 Fourchette aile essayée : 80-100kg
Ptv essayeur : 90kg
- Charge alaire durant l'essai : 3.47 kg/m².
 - Vitesse maxi mains hautes : 39 km/h.
 - Vitesse maxi accéléré : 48 km/h.
 - Décrochage : à 24 km/h, effort 6 kg.
 - Autres chiffres : Pour l'Epsilon 9, comme pour la Hook 5, je préfère ne pas mentionner de chiffres de taux de chute et finesse, car ces mesures sont aléatoires et les comparaisons, inévitables, n'auraient aucun sens. Une chose est sûre : que ce soit en finesse, taux de chute, vitesses, cette Epsilon 9 est bien meilleure que la 8.
- Les mesures ont été faites avec Compas C Pilot evo et Syrilde Tablet Pro

HOMOLOGATION : EN B

- Tout en A sauf B en :
• En 26, un seul B en sortie de spirale engagée.
Rapport complet sur Advance.ch

APPRÉCIATIONS

	*MAUVAIS	**MOYEN	***BON	****EXCELLENT	*****PARFAIT
FINITIONS		*****			
MANUEL DE VOL		*****			
DÉMÊLAGE		*****			
GONFLAGE SANS VENT		*****			
PRÉCISION COMMANDES		*****			
LÉGÈRETÉ COMMANDES		*****			
MANIABILITÉ		*****			

JE M'ADRESSE À

LOISIR 1	LOISIR 2	PERFORMANCE	HAUT NIVEAU
SÉCURITÉ PASSIVE MAXIMALE			SÉCURITÉ PASSIVE MINIMALE