

ADVANCE ALPHA 7

LA GAMME ALPHA ET NOTAMMENT L'ALPHA 6 S'EST IMPOSÉE COMME LA RÉFÉRENCE DES AILES ENTRÉE DE GAMME. EN QUOI L'ALPHA 7 PEUT-ELLE FAIRE ENCORE MIEUX ?

MÊMES côtes, même allongement à plat (4,8) que l'Alpha 6. Advance tient à respecter l'esprit EN A : priorité à la stabilité et à la facilité. Alors qu'apparaissent de plus en plus d'ailes "A+" (en quelque sorte des B déguisées), l'Alpha 7 assume pleinement sa place en EN A ! Mais avec des performances au top de sa catégorie, on va le voir.

Par rapport à l'Alpha 6, la voûte est un peu plus prononcée, on note une cellule de moins (ce qui améliore l'amortissement sans nuire au rendement aérodynamique) mais c'est surtout dans la structure interne que se logent les différences. On a modifié tailles et emplacements des "crossport" (parties ajoutées dans les profils) et revu les renforts diagonaux qui supportent les points d'ancrages et répartissent les efforts. Les ouvertures arrondies de bord d'attaque sont plus en retrait que sur la 6 : cela offre un point de décrochage à plus basse vitesse, un effort à la commande plus progressif et une constance de la pression statique à l'intérieur de l'aile à tous les régimes de vol et lorsque nous traversons des turbulences, limitant ainsi les déformations de la voile au profit d'une meilleure glisse. Autre nouveauté : l'Automatic Dust Remover, petit canal situé sur le bord de fuite pour collecter et évacuer les saletés. L'Alpha7 reçoit évidemment les meilleurs matériaux du moment : tissus Porcher Skytex 38 et 40, suspentes basses en Aramide, intégralement gainées, reliées à 3 élévateurs en Technora de 22 mm (+ un élévateur A' plus fin pour les oreilles). Les freins sont maintenus par des aimants ronds. L'Alpha 7 est



Encore mieux que l'Alpha 6 ? Oui !

un peu plus légère que la 6. Sa construction est ce qui se fait de mieux à l'heure actuelle.

A de 50 à 145 kg

Les 5 tailles (22, 24, 26, 28, 31) ont des plages de poids étendues qui différencient deux types d'utilisation : si l'on prend la taille 24 par exemple, sa plage va de 60 à 80 kg pour une utilisation très facile, et de 80 à 95 kg pour un comportement plus dynamique. Mais on reste en homologation A sur toute la plage, de 60 à 95 kg ! Il en est ainsi pour toutes les tailles : tout en A, d'un bout à l'autre des deux plages proposées. La plus petite taille est homologuée à partir de 50 kg de Ptv et la plus grande va jusqu'à 145 kg de Ptv.

En vol

J'ai utilisé trois sellettes dif-

bouts d'aile, mais avant d'en arriver là, le pilote devra supporter un effort à la commande très dissuasif !

En thermiques

Ca monte, on tourne ! La mise en virage est à la fois rapide, sans inertie, précise et douce. L'Alpha 7 prend du roulis plus progressivement que l'Alpha 6, y compris sur les appuis sellette. Elle sera donc encore plus tolérante pour les pilotes manquant encore de précision. Dès les premières turbulences, j'ai pu apprécier sa capacité à amortir et à lisser l'aérogologie. Les bouts d'aile ont une très bonne résistance à la fermeture. Les réactions en lacet sont en relation avec la faible allongement et il est très facile de contrôler les accélérations en bouts d'aile.

J'ai trouvé cette Alpha 7 très efficace dans les montées en thermiques, y compris en volant dans la fourchette de poids étendue lorsque j'étais à 75 kg. Elle peut tourner sur des petits rayons (moins de 20 mètres) sans s'incliner fortement. Toute la difficulté est là pour les concepteurs : donner de la stabilité tout en offrant de la glisse et de la précision dans le pilotage, car ces critères sont antagonistes. L'Alpha 7, en digne héritière de l'Alpha 6, offre une grande stabilité et en même temps un côté joueur et une précision qui combleront les pilotes en pleine progression. Les différences de comportement en fonction du PTV sont assez marquées mais sans excès. Je conseille aux pilotes occasionnels ou en début de formation de voler plutôt en milieu de fourchette pour favoriser la prise en charge au décollage et l'amortissement. Pour des pilotes plus autonomes, le haut

férentes durant cet essai de la taille 22 : sellette assise Advance Axess 4, cocon Gin Genie Lite 3 et harnais léger Advance Strapless, mon PTV variant ainsi de 65 à 75 kg.

La préparation est facile avec un suspentage très épuré (20 suspentes basses identifiées par des codes couleur). Montée de l'aile progressive, sans point dur ni tendance à accélérer en fin d'élévation. L'Alpha 7 semble corriger d'elle-même les éventuelles asymétries. Les commandes sont réglées avec une garde de 8 cm et ont un débattement de plus de 65 cm. L'effort est très progressif. Aux basses vitesses, l'Alpha 7 reste très stable, sans mouvement parasite. On trouve le décrochage bras tendus. L'aile prend alors beaucoup de flèche et décroche d'abord par ses

de fourchette ou le début de plage de poids étendue sera préférable.

Transitions

A 75 kg de PTV (sur la taille 22), j'ai mesuré une vitesse bras hauts de 37-38 km/h. A ce régime elle est plus tendue que l'Alpha 6 car les cellules ne font pas de "balloning" et la glisse s'en trouve améliorée. Au premier barreau, on gagne 4 km/h : le taux de chute y perd un chouia mais la vitesse sur trajectoire que l'on récupère compense largement cette petite perte. Il ne faudra donc pas hésiter à utiliser cette petite barre magique qui permet de retrouver de la finesse lors des déplacements face au vent ou dans les descenderies. Cependant, même si la voile conserve une très bonne stabilité et une très bonne résistance à la fermeture, le vol accéléré demande une certaine habitude et fait partie des apprentissages : c'est du pilotage aux pieds et il faut être capable de pousser-relâcher en fonction des réactions de l'aile. Au deuxième barreau, l'Alpha 7 grimpe à 44-45 km/h. Elle est pilotable aux arrières grâce à l'implantation de la ligne des "C" suffisamment éloignée du bord de fuite. Profitez-en et apprenez à piloter ainsi pour bonifier vos transitions et votre pilotage. Il est important de savoir que les arrières sont très efficaces pour contrôler les sorties de domaine de vol induites par les fermetures.

Descendre

Les petites oreilles sont très faciles à faire grâce aux petits élévateurs A'. La voile se réouvre seule. Idem aux grandes oreilles (un tiers de voilure fermée de chaque côté) : l'aile reste très stable et il suffit de relâcher les suspentes pour obtenir la réouverture. En spirale, l'accélération reste progressive (en adéquation avec la longueur du cône de suspentage et la stabilité globale de la voile). Il faut néanmoins garder en mémoire que sur la plupart des ailes actuelles (hormis les biplaces), un simple appui sellette à l'intérieur de la rotation peut engen-



drer de la neutralité spirale. Et l'atterrissage ? Grand débattement à la commande, effort progressif, plage de vitesse importante, très bonne stabilité aux basses vitesses : tous les ingrédients nécessaires pour être précis à l'atterrissage et lors de repos sont assurés !

CONCLUSION

En choisissant la taille de votre Alpha, vous pourrez privilégier la stabilité et la facilité ou optimiser la précision et la glisse. Mais quel que soit votre choix, vous aurez une aile en phase avec la catégorie A. Et il est tout à fait possible avec une aile comme l'Alpha 7 de faire des vols de 200 km, traverser des massifs entiers ou plus simplement monter dans les thermiques en compagnie d'ailes beaucoup plus performantes, jouer dans le vent, jouer dans le ciel... en pleine sérénité ! Il était en effet difficile de proposer une aile meilleure que l'Alpha 6. L'Alpha 7 gomme ses petits défauts en offrant un superbe mélange de stabilité, précision, agrément de vol et performance. Advance met la barre très haut !

LES PLUS

• A la fois très facile (une "vraie" A) et performante.

LES MOINS

• ?

ADVANCE ALPHA 7



DIRIGEANTS : VALÉRY CHAPUIS, ROLF ZELTNER
CONCEPTEURS : R & D ADVANCE
ASSEMBLAGE : VIETNAM
MISE EN CIRCULATION : MARS-21
GAMME : ALPHA7, EPSILON9, IOTA2, XI, SIGMA11, OXA3, PI3, BI BETA6, PIBI

Taille	22	24	26	28	31
Surface à plat (m²)	22.1	24	26.1	28.5	31.9
Allongement à plat	4.8	4.8	4.8	4.8	4.8
Nombre de cellules	38	38	38	38	38
Envergure à plat (m²)	10.4	10.8	11.3	11.8	12.5
Corde maxi (m)	2.66	2.77	2.89	3.02	3.19
Longueur cône aux B (m)					
Poids de l'aile (kg) sans sac	4.2	4.5	4.75	5.15	5.7
Poids total volant (kg)	50-85	60-95	70-110	85-125	100-145
Homologation	A	A	A	A	A
Prix ttc (en euros)	3 340	3 340	3 340	3 340	3 340

MATÉRIAUX

- Tissus : Porcher Extrados : Skytex 38 universel, 39 g/m²; Intrados : Skytex Easyfly, 40 g/m².
- Suspentage : haut-bas Aramide-6843-370, -280, -230, -180, -140; freins DSL 07- DFL 115.
- Coloris : Royal, Spectra, Fire, Grey, Sangria.

ARCHITECTURE VOILE

- Type de cellules : 1 ancrage toutes les 2 ou 3 cellules.
- Renfort bord d'attaque : oui, 2 joncs par nervure.
- Bandes transversales : oui. • Ouverture de vidage : oui.

SUSPENTAGE-ÉLÉVATEURS

- Répartition : A2, A'1, B4, C3 • Etages : 2 sur A et B, 3 sur C.
- Branches élévateurs : 3+ kit oreille.
- Liaison suspentes : maillons inox • Poignée de frein : Advance avec aimant.
- Accélérateur : oui.

LIVRÉ AVEC

- Sac : ConfortPack3
- Divers : Compressbag, kit réparation, mini manche à air.
- Élévateurs à trims en option pour le paramoteur.

MESURES SOUS LA 22

50 85 Fourchette aile essayée : 50-85kg Ptv essayeur : 75kg

- Charge alaire durant l'essai : 3,39
- Vitesse maxi mains hautes : 37-38 km/h
- Vitesse maxi accéléré : 44-45 km/h
- Décrochage : 22 km/h, effort kg

L'aile a été essayée dans sa fourchette de poids étendue. Les mesures ont été faites avec 6 Evo.

HOMOLOGATION : EN A

Tout en A
Rapport complet sur advance.swiss

APPRÉCIATIONS

* MAUVAIS ** MOYEN *** BON **** EXCELLENT ***** PARFAIT

FINITIONS	*****	AMORTI TANGAGE	*****
MANUEL DE VOL	*****	AMORTI ROULIS	*****
DÉMÉLAGE	*****	RÉSISTANCE TURBULENCE	*****
GONFLAGE SANS VENT	*****	CAPACITÉ RÉOUVERTURE	*****
PRÉCISION COMMANDES	*****	SOLIDITÉ À VITESSE MAX	*****
LÉGÈRETÉ COMMANDES	*****	CAPACITÉ VOL LENT	*****
MANIABILITÉ	*****	PERFORMANCES	*****

JE M'ADRESSE À

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