



Conçue à l'origine pour des courses de vitesse multisports genre Dolomiten-man, l'Apus est devenue la petite aile à tout faire de chez Swing: soaring, freestyle, rando - « fly and like » comme ils disent - super efficace en thermique... Grisante pour pilote exercé!

SWING APUS 19

La petite hirondelle



Allongement important de 5,9, voûte marquée, beaucoup d'allure pour cette petite aile dérivée de la Mistral 6.

LES MINI-AILES SWING

Swing s'est toujours beaucoup investi dans les mini-ailes, depuis les débuts. Leur première mini, la Flash, fut une vraie réussite mais, probablement sortie trop tôt, elle ne connut pas un grand succès en France. Aujourd'hui, Swing a scindé sa gamme mini en deux. L'Hybrid (essai PP+ 423) pour descendre des montagnes, tendance speed-flying (elle existe aussi en version Hike allégée) et l'Apus, petit parapente multifonctions, pour voler vite et loin.

L'Apus est un projet « osé »... Une réduction homothétique de la Mistral 6, l'aile niveau B de la marque à l'important allongement de 5,9. Certains d'entre vous se rappellent peut-être la Nova Shockwave, un mini-parapente de 6 d'allongement destiné à une élite mais qui avait ses inconditionnels, sur les sites de bord de mer par exemple. L'Apus semble offrir les mêmes performances, mais avec une accessibilité bien supérieure.

PRÉSENTATION

Depuis quelques années, les ailes Swing offrent une qualité de finition proche de l'irréprochable. Sur l'Apus, il n'y a absolument aucun pli, le bord d'attaque en joncs est impeccable, les stabilos sont tendus... Le travail de voilerie est superbe. Le suspentage est en 4 lignes, reliées à 4 élévateurs + un baby A pour



Taillée pour le vent et le freestyle... Pour pilote expérimenté bien sûr.

les oreilles. Il est ramifié sur trois étages, les deux étages supérieurs étant non gainés.

La plupart des mini-ailes sont équipées de trims (l'Hybrid comporte trims ET accélérateur), mais l'Apus n'a qu'un accélérateur. Question d'homologation sans doute mais se pilotant comme un parapente, il est logique de trouver un accélérateur plutôt que des trims sur cette machine.

PREMIÈRES IMPRESSIONS

L'Apus est homologuée EN D. Elle s'adresse donc à des pilotes qui ont une bonne maîtrise des ailes pointues, que ce soit au sol ou en l'air. En Apus 19, il nous a fallu plusieurs vols pour bien cerner son caractère. Question gonflage, ça ressemble à une aile de type C. Elle demande une gestuelle et des sensations bien développées. Si le pilote ne gère pas le tangage et le roulis au décollage, il va vite se mettre en faute. Il faut un peu de temps pour bien l'apprivoiser mais quand les sensations arrivent, nous sommes loin de la difficulté de gonflage de certaines D, voire C en trois lignes.

La prise en charge est moins rapide qu'avec un vrai parapente mais la course d'envol ne de-

mande pas non plus un sprint à la Usain Bolt. Même en taille 15, les Apus ont les perfs qui aident au décollage.

En l'air, que l'on soit acrobate (c'est le cas de notre moniteur Thomas Lattore) ou pas, l'aile a clairement beaucoup d'énergie. Qui va crescendo bien sûr à mesure que la taille diminue. Plusieurs vols nous ont été nécessaires pour nous mettre à l'aise, comprendre cette aile qui « parle » et communique beaucoup, mais souvent sans réelles conséquences. Après quelques vols, on se décontracte, on fait confiance à la grande stabilité en tangage de l'Apus et on commence à en profiter.

Le virage est franchement typé parapente, pas mini-aile. D'ailleurs, nous n'avons jamais volé l'Apus en harnais souple mais toujours avec une sellette à planchette car bien doser ensemble commande et sellette paraît incontournable. Avec un écartement entre maillons de 42 cm, un simple déséquilibre sellette inscrit l'Apus dans le virage. L'effort à la commande accentue progressivement mais rapidement le virage. Car si le débattement aux commandes est important pour ce type d'aile, les 20 premiers centimètres de commande suffisent au pilotage de l'Apus.

TERRAIN DE JEU

Là où on a envie d'emmener l'Apus, c'est en soaring. Vous vous en doutiez, une petite aile un peu allongée bien cloisonnée et bien tendue, c'est le rêve pour le soaring... Et nous ne sommes pas déçus! Surtout pour qui maîtrise les virages un peu engagés près du sol, avec bonne gestion du tangage tout de même. Un des gros atouts de l'Apus comparé à d'autres petites ailes est qu'on peut jouer avec les basses vitesses. Elle prévient du décrochage par un point franchement dur, dans mon cas un peu en dessous des côtes avec la 19.

Mais l'Apus ne sert pas qu'à faire la mouette, c'est aussi une aile redoutablement efficace en thermique. Nécessitant certes une bonne gestion de l'aile extérieure pour la calmer, du jeu à la sellette et bien entendu une bonne écoute des sensations, mais il est assez incroyable de voir à quelle vitesse on s'y fait. J'étais un peu



L'Apus se pilote et pose comme un petit parapente... rapide.

crochage qui est supérieure à 45°. Mais on sent bien venir ce décrochage grâce au point dur. À mon sens, pas un gros danger non plus.

L'Apus 19 est aussi notée C en fermeture 50 %, fermeture 75 % et fermeture 75 % accélérée. Et un D en fermeture 75 % accélérée. Tout cela paraît normal. On remarquera aussi un C en sortie de vrille. Et enfin un D en spirale... La belle n'en sortant pas sans l'aide de son pilote, point sur lequel il conviendra d'être le plus vigilant.

AU FINAL

L'Apus est assez unique dans la catégorie des petits parapentes, avec un allongement qui la réserve à des pilotes

agueris. Mais pour le pilote qui a le niveau de ses exigences, elle est le petit jouet qu'on aimerait avoir dans le coffre pour les conditions venteuses, un peu fortes en thermique ou tout simplement pour envoyer en freestyle lors d'un vol du matin. On ressent sous cette aile un vrai travail de mise au point, lui donnant un caractère nerveux, mais tolérant. Question tailles, la 19 est vraiment très polyvalente, permettant de voler autant sur site qu'en soaring, ou pour débiter l'acro. La 15 est une vraie petite bombe... Idéale pour le soaring dans le vent fort mais beaucoup plus exigeante en thermique ou en freestyle. La 17 serait sans doute un bon compromis, toujours pour qui a le niveau, bien entendu. En tout cas, l'Apus mérite bien son nom: petite « hirondelle » ou « martinet » en latin, rapide et virevoltante! ●

Vos réactions: parapenteplus@flying-pages.com

ANALYSE DES TESTS

J'ai pris l'habitude de décortiquer les tests EN. L'Apus mérite tout particulièrement qu'on s'y attarde. Le premier C vient du débattement: j'ai mesuré 53 cm avec la 19... Loin d'être dangereux, vu le type d'aile. On notera aussi un C lors de la bascule arrière lors du dé-

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

Swing Apus 19 Surface à plat 21 m², envergure 11,12 m, allongement 5,9, 52 cellules, poids de l'aile 4,9 kg, PTV 60-110 kg, homologation EN D ainsi que les tailles 15 (PTV 60-85 kg) et 17 (PTV 60-100 kg)

Matériaux Tissu extrados Domenico Techtex WT 3020 41 g/m², intrados Domenico Techtex WT 3041 35 g/m², suspentes basses gainées Edelrid Technora et Dyneema 1,6-1,5 mm, intermédiaires Edelrid Technora 1,3 mm non gainées ainsi que les hautes Liros Dyneema 0,8-0,6 mm

Prix conseillés TTC 2509 euros (toutes tailles Apus 15, 17, 19)

Détail des tests en intégralité et en français

http://www.guido-reusch.de/osd/musterfiles/Swing/7462-Apus-15/FTR/7462-14-15-SWING_Mistral6-17%20fr.pdf

Swing Air Import (Jean-Marcel Gau)

128 rue des Moulins, 26000 Valence, +33 (0)4 69 30 40 63, +33 (0)6 07 70 96 73
swing@lak.fr, www.swing.de