



TESTS

Par Jean-Michel Ara-Somohano.
Photos Jean-Michel Ara-Somohano et Michel Ferrer.



**Vous êtes un pilote peu formé ?
Vous hésitez entre plusieurs
pratiques, site, rando, les deux,
vous ne savez pas encore.
Ou vous passez déjà de l'un à
l'autre... Prendre une aile trop
exclusive est risqué.
Il faut viser plus large.**

GRADIENT Denali **De l'apprentissage au tout-terrain!**

La Denali est racée et de gros potentiel pour une aile de catégorie A... Et très efficace en thermique, ici à Mieussy.

Ondrej Dupal fonda Gradient en 1994. En quelques années d'un développement soutenu, ce champion, pilote d'exception respecté (3^e aux championnats du Monde 1995), propulsa la marque tchèque au plus haut rang mondial. Son secret? Suivre sa voie, un développement d'ailes marquées d'un caractère fort, porté par un bel agrément de pilotage et un haut niveau de polyvalence, que ce soit en ailes de performance comme en ailes intermédiaires avec les Golden successives, toujours réussies. Fabien Chaix, fondateur de Sky Dreams (l'importateur actuel, qui amena la marque en France dès ses débuts), me livra un jour les raisons de son amour, de son investissement total dans la marque: « Quand j'ai rencontré Ondrej au lancement de Gradient, rien a priori ne laissait présager d'une telle réussite. Mais j'ai été séduit par l'homme de principes, le pilote, et surtout le visionnaire. Ondrej savait exactement où il voulait aller. Le tableau de bord était dressé pour les dix prochaines années. Il avait une vision très claire des produits qu'il voulait concevoir, de l'identité et des valeurs qu'incarnerait Gradient. Et sa puissance de travail était impressionnante ».

Notons encore qu'il est rare de voir le directeur-manager d'une active compagnie, avec la somme de travail que cela représente déjà, continuer à ne laisser à personne d'autre le soin de faire les premiers vols de protos, ainsi que l'essentiel du travail de développement (voir reportage dans PP+ 434) ! Une vingtaine d'années plus tard, « Don Fabian » a transmis le flambeau et c'est aujourd'hui Tony de Oliveira (ancien membre de l'équipe de France) qui pilote la distribution des produits Gradient sur le territoire français. Le team assure également toutes les opérations de contrôles et réparations en ses ateliers de Sonnaz, au pied du site phare de Vérel, à Chambéry.

Un design accompli

Au sol, on découvre une aile assez allongée pour la catégorie EN/LTF A (allongement 4,82 à plat), affichant des poids de 3,9 kg (taille 24), 4,2 kg (taille 26), 4,5 kg (taille 28). La Denali est une machine de progression allégée mais clairement construite robuste, destinée à affronter sur le long terme à la fois une pratique classique, et de « marche et vol ». La Denali utilise en bord d'attaque - ainsi que toutes les Gradient -, un tissu exclusif spécialement développé en collaboration avec Porcher Sport, l'Everlast 36 à double enduction, le reste de l'aile étant du Porcher 32 Universal, dessus et dessous. On notera que ce choix de matériaux particulièrement « durables » ne rend pas la Denali plus lourde que certaines de ses concurrentes qui utilisent du Skytex 27... Le gain de poids vient d'ailleurs, de la conception générale. Légers renforts nylon en bord d'attaque, 40 cellules dont douze closes, une structure interne avec cloisonnements et diagonales réduits, galonnage en bord de fuite et ouverture de nettoyage aux stabilos, un état de surface et un niveau de confection quasi parfaits en regard du poids affiché.



Côté suspentage, l'aile est une trois lignes et demi. Les étages supérieurs sont non gainés. Les suspentes basses gainées se répartissent en un mode simple, 2 A + A' - 3 B + stabilo - 3 C, elles sont reliées à un jeu d'élévateurs en sangles fines, 12 mm, avec repères colorés. Protections plastique aux maillons, émerillons et poignées confortables... RAS, la classique qualité Gradient est au rendez-vous.

Take-off... Simple légèreté, compacité, facilité

Les manœuvres de gonflage avec ou sans vent révèlent une vraie facilité d'utilisation au sol. Vraiment RAS encore sur la bonne préhension des élévateurs. En gonflage classique, l'aile se construit-monte progressivement et se recentre de manière assez autonome. Par vent soutenu, pas d'arrachement particulier mais l'allongement un peu marqué demandera une attention sur le centrage aux pilotes fraîchement autonomes. L'effort aux commandes apparaît assez léger et dévoile très tôt une bonne réactivité-efficacité. La Denali n'est clairement pas une aile école « pataute ». Les actions commandes sont d'une grande exactitude, elles permettent des jeux de déplacements sous voile précis, certains sensibles à l'accompagnement sellette. Enfin à l'impulsion, même avec très peu de vent, l'aile, quasi à l'arrêt ancrée en basse vitesse, dévoile une capacité de prise en charge surprenante, ultra rapide. De bonnes propriétés d'agrément général pour une utilisation backcountry près des cimes.

Gradient: une maniabilité légendaire

La légèreté de l'effort aux actions commandes se confirme immédiatement au premier thermique: le légendaire « virage Gradient » est bien là. Difficile de synthétiser cet agrément de pilotage reconnu... Mais emmener la voile avec précision où l'on veut, ralentir, resserrer le thermique et jouer avec progressivité des angles en virage est vraiment hyper plaisant. Certaines ailes « virent » (et dérapent) à plat, d'autres se promènent dans un roulis instable permanent, alors qu'avec la Denali, vous pourrez simplement vous laisser happer et apprendre à piloter la machine en thermique dans la plus grande précision. La réactivité sellette est elle aussi excellente et renforce cette capacité de l'aile à se placer exactement où vous le voulez. Cette maniabilité exceptionnelle est forcément une arme

L'auteur de ces tests, Jean-Michel Ara-Somohano, joue les bouquetins ailés. L'allongement est assez marqué pour une aile de cette catégorie, les performances, très bonnes, suivent. Remarquez le freinage, parfait.

La Denali fait dans le simple et robuste. Tissu Porcher Everlast 36 double enduction en bord d'attaque, jons insérés dans un solide fourreau protégeant le tissu de l'abrasion, l'allègement vient de la conception générale, pas des gains en matériaux, ni en technique de construction.



Fin de vol thermique automnal pour Jean-Michel Ara-Somohano, en top-landing à Mieussy. Une très bonne résistance en basses vitesses, il en faudra beaucoup pour décrocher la Denali... Mais bien entendu, on n'en profitera pas pour faire n'importe quoi, même avec les parapentes les plus tolérants.

redoutable pour gratter efficacement au relief, se perfectionner en toutes conditions thermiques et wagner en soaring.

Gros atout précieux, l'ensemble de la plage de vitesse des commandes est utilisable. Les rendements sont vraiment bons jusqu'aux basses vitesses, où un point hyper physique surprenant apparaît. Il semble rendre la voile indécochable (en tout cas involontairement). Une propriété confirmée dans les manœuvres d'évitement: plantage de frein en mode « alerte collision » - 1/2 tour de vrille - retour au vol dans l'axe sous une abattée mollassonne... L'amortissement général sur l'axe de tangage est donc bien présent. Rien de surprenant: la Denali est une EN A, construite malgré son niveau de performance et son agrément de pilotage, dans un souci de robustesse et de sécurité passive évident.

Navigation et performances

Côté transmissions, l'homogénéité générale en toutes conditions thermiques et de turbulences est hyper rassurante. Elle permet une bonne compréhension de la masse d'air. L'allongement, restant somme toute modéré, permet pourtant une bonne transmission des informations par les bouts d'ailerons. La prospection est un vrai plaisir: même en sellette ultra light (dont pour ma part 2 heures en thermiques installé dans l'Everest 3!), la Denali vous procure de superbes sensations de pilotage.

En haut de débattement, l'aile procure une bonne glisse pour la catégorie. Le glide est progressif sur l'ensemble de l'utilisation de l'accélérateur, proposant un apprentissage efficace des déplacements accélérés. Vitesses et performances sont bonnes pour une aile de progression: bras hauts autour de 39 km/h, pour une vitesse max proche de 46 km/h +/- 1 km/h. En turbulences, la robustesse en tangage et la compacité dégagée permettent d'avancer et de laisser glisser sereinement dans les hauts régimes.

Un autre niveau de performance se situe dans les comportements aux grands angles. La maniabilité permet un réel apprentissage des manœuvres dynamiques en wing-overs ou inversions de virage, et procure là aussi d'excellentes sensations de pilotage. Toutes les ailes n'offrent clairement pas une telle homogénéité-cohérence structurelle, et encore moins dans cette catégorie! Enfin, côté approches foireuses, l'aile accepte fort bien les oreilles. Pas de neutralité spirale non plus sur des descentes très engagées... que des bonnes surprises.



Conclusions. Pour qui? Pourquoi?

La Denali est une aile de progression légère, idéale pour évoluer sereinement sur site, aborder ou pratiquer assidûment le vol rando, faire progresser son pilotage, élargir son domaine de vol. Conception soignée et durabilité-robustesse structurelle garanties. La maniabilité légendaire Gradient est bien présente. La grande précision aux actions commandes/sellette, la grosse capacité de filtrage/résistance à la turbulence procurent le top de l'agrément de pilotage en vol thermique et jeux de soaring. L'homogénéité et la réactivité de la machine donnent accès aux grands angles et aux fortes sensations. Les bonnes performances en glide et vitesse bouclent un énorme potentiel de progression et de plaisir. Pilotes autonomes en voie d'exploration, n'hésitez pas une seconde!

Remarque prix: loin des poussées mégalomaniaques de certains colosses aux pieds d'argile, Gradient a toujours su favoriser un rapport qualité-prix optimal reconnu, au bénéfice des pilotes. La garantie du constructeur est de 2 ans avec un an possible de garanties tous dommages accidentels, renseignez-vous.

Des moins?

Pas super adaptée au profil pilote type « bourrin des cimes ». La Denali est une belle aile de potentiel, taillée pour progresser. Des élévateurs plus light?.. Réponse: pas pour une aile de progression qui vise un large public, y compris les pilotes juste autonomes, aux gestes parfois encore peu assurés, spécialement en environnement montagne hostile. Par contre, une taille 22 pourrait être bienvenue pour les poids plumes (bien que le PTV de la 24 démarre bas). ●

Tailles disponibles	24	26	28
Surface à plat (m²)	23,88	26,77	29,48
Envergure à plat (m)	10,73	11,36	11,92
Allongement à plat	4,82		
PTV (kg)	60-80	75-100	90-120
Nombre de cellules	40		
Métrage suspentage (m)	275,5	291,8	306,2
Poids de l'aile (kg)	3,9	4,2	4,5
Homologation	EN/LTF A		
Prix public TTC (euros)	3 120	3 190	3 250

Gradient France, Sky Dreams
(Tony de Oliveira)
171 chemin de la Liu
73000 Sonnaz
+33 (0)4 79 60 45 25
tony@sky-dreams.com
www.sky-dreams.com
www.gradient.cx



Conditions de test. Taille testée Denali 24, PTV testeur 80 à 83 kg (charge ailaire 3,35 à 3,47 kg/m²). Sellettes Supair Radical 3 et Everest 3. Vols rando automnaux, nombreux vols thermiques et soaring sur un mois.

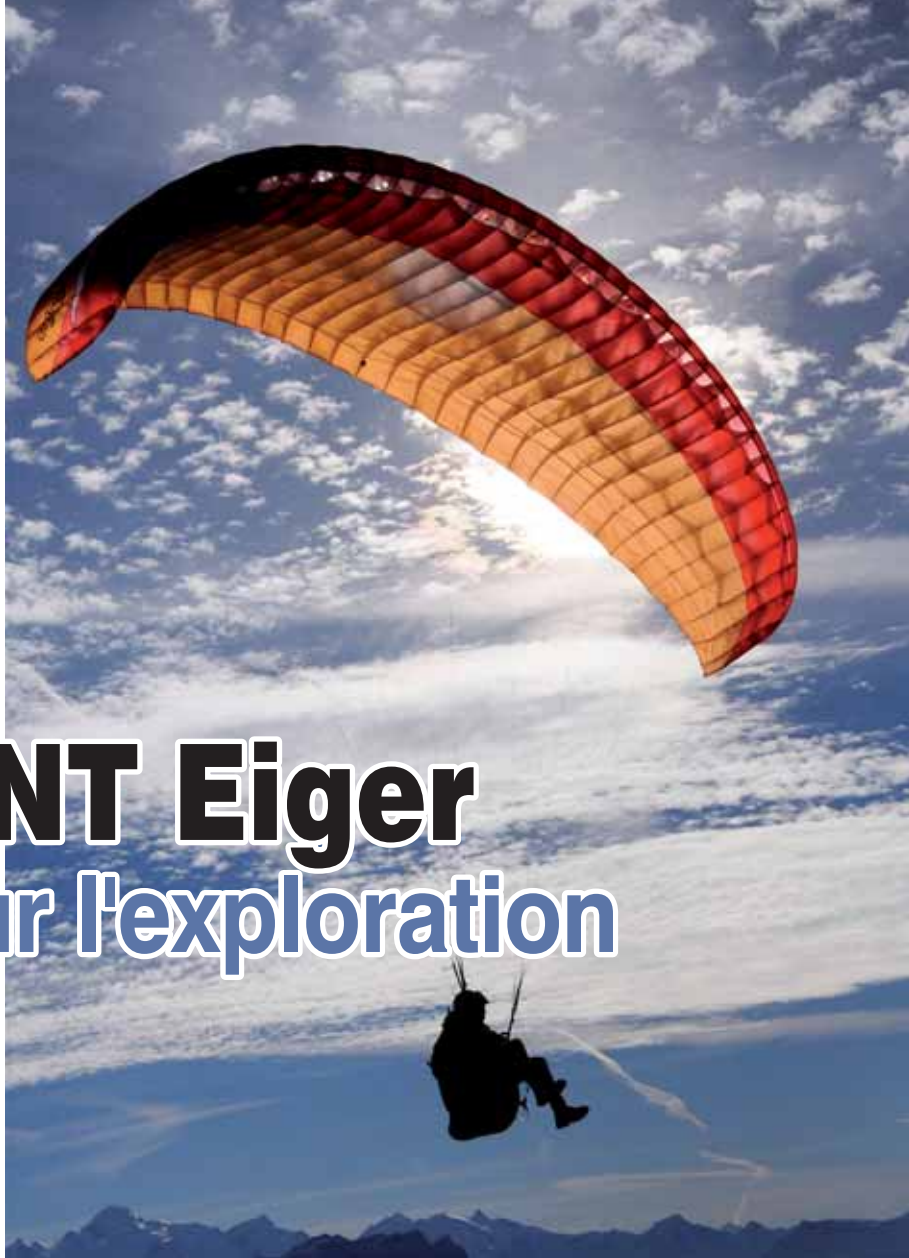


Chez Gradient, on a la très polyvalente Denali mais on peut aussi trouver plus spécialisé. Simple, très légère, tonique, l'Eiger est faite pour les territoires rudes.

GRADIENT Eiger

Taillée pour l'exploration sauvage

L'ultra légère Eiger est rapide et très solide de comportements. Structure adroitement optimisée !



Design... Compact

Avec l'Eiger, Gradient démontre sa parfaite maîtrise de construction et son habileté à créer des produits à la fois robustes et légers. En dépit d'élévateurs classiques (Ondrej Dupal avait expliqué qu'il trouvait les élévateurs drisse accidentogènes en terrains exposés/conditions difficiles), la taille 21 ne pèse que 2,5 kg ! Et 2,7 kg pour la taille 23. Une aile clairement destinée à des utilisations de montagne : 36 cellules dont douze closes pour un allongement compact de 4,5 à plat et 3,3 projeté. Bon état de surface, bord d'attaque subtilement renforcé par des galonnages, bandes de renforts entre les cloisons non porteuses et sur la ligne des C. Trois élévateurs fins en sangle 12 mm reliés par des maillons rapides à un suspentage bas hyper simple en 2 A - 2 B + stabilo et 2 C gainées, les deux étages du haut étant montés en Dyneema non gainé. Aux premiers gonflages, on découvre une forme en plan et une voûte assez caractéristiques des ailes Gradient, avec en prime un galbe assez prononcé sur les 1/3 extérieurs.

Take-off...

Agile, réactive, précise

La légèreté et la facilité au gonflage permettent d'évoluer en tous terrains dans l'aisance absolue à pied, puis dans les jeux au sol. La mise en forme s'obtient très vite, même sans vent : l'aile se tend instantanément dans l'envergure, dévoile une grosse pression et une immédiate sensation de présence-solidité. Premiers pas et temporisations en statique avant l'envol : l'effort commande se révèle assez tonique dès le point de contact. La grande précision en haut de débattement permet de jouer très facilement en roulis pour placer l'aile efficacement, en bord de fenêtre par exemple pour remonter une pente. La puissance, la tonicité, la réactivité dégagées révèlent une aile taillée pour de vrais pilotes expérimentés aux gestes assurés. En conditions de vent, si l'Eiger veut toujours avancer, elle est particulièrement facile à temporiser, entraîne peu en roulis, se recentrant plutôt en autonomie. Des qualités précieuses pour une aile de montagne en haut de charge alaire.

On board...

Hardiesse et dynamisme

En milieu de fourchette, configuration typée « hike and fly », dès la prise en charge, la sensation de puissance dégagée par l'aile est bien là. L'Eiger trace droit et vite. Les premiers appuis sellette réactifs permettent de diriger l'aile dans le thermique avant de fixer l'action à la commande. La grande précision sur les 20 premiers centimètres alliée à la fermeté impliquent de manière naturelle un pilotage mesuré en amplitude. À charge alaire élevée, la dextérité doit être de mise pour exploiter les rendements. En thermique tout comme en appuis sur les crêtes et particulièrement en soaring, il convient de bien gérer l'extérieur de l'aile et l'angle. Tout départ abrupt/relâchement se traduit par des trajectoires qui se dynamisent. En turbulences, l'Eiger transmet bien par les bouts d'aile et filtre par un léger roulis, mais le sentiment général de puissance, la vitesse, génèrent des sensations de solidité-sécurité-hardiesse sécurisantes. En clair, l'aile est taillée pour voler vite : tout est un peu plus rapide que sur une aile clas-



Le suspentage simplissime de l'Eiger : 7 suspentes basses ! Et le petit anneau anodisé pour la drisse de freinage. Pas d'élevateurs drisses, choix du constructeur qui les estime source de soucis à l'emploi.

En approche sur l'atterrissage de Mieussy, la compacte Gradient Eiger et la confortable Supair Everest 3. Test pages suivantes.
Photo faite avec le support de caméra volant Flypod.



un enclenchement de l'accélérateur assez physique. Une fois ce cap passé, verrouiller une position et s'y tenir dans le temps est tout à fait tenable avec une sellette ultra light (Everest 3 pour l'essai). Si les bouts d'aile jouent un peu du vibrato, les gains en pénétration et en sensation de solidité sont flagrants. Rappel : si en thermique les rendements varieront selon votre PTV, ils permettent d'évoluer en quasi toutes conditions établies. Côté plané... même si elles disposent de la même homo-

Conclusions. Pour qui ? Pourquoi ?

L'Eiger est un vrai gadget compact de montagne, conçue pour affronter des utilisations hardies en terrains difficiles. La configuration « hike and fly » en milieu de fourchette est la plus polyvalente. En haut de PTV, le dynamisme et les vitesses réserveront l'aile à des pilotes adroits. Les bonnes propriétés de maniement au sol, l'hyper solidité, la grande plage de vitesse, la précision aux commandes, la réactivité et les angles dynamiques en haut de fourchette en font un armement complet en territoires hostiles. La « lieutenant » idéale des explorateurs aguerris.

Question d'emploi...

Si vous recherchez une aile simplement passepartout en moyenne montagne, modérément chargé, ou affronter les sommets exposés au vent et à la turbulence avec de hautes charges alaires, ce n'est pas tout à fait la même chose et vous devrez bien définir votre pratique privilégiée pour un juste placement dans la plage de poids. En haut de fourchette, l'aile nécessite des efforts commandés soutenus et un léger roulis parasite peut apparaître en conditions fortes, ce qui n'est pas forcément un souci si vous privilégiez la simplicité et la solidité en vol, gros points forts de l'Eiger. ●

sique. L'effort aux basses vitesses confirme le caractère et devrait limiter toute approche saccadée. Si le potentiel dans les déplacements et la réactivité sont synonymes de plaisir pour des pilotes aguerris, les vitesses d'évolution et d'approche doivent être bien maîtrisées (phases de repose sur décollages ventés par exemple).

Vitesse, comportements dynamiques

L'Eiger bénéficie d'une vitesse bras hauts élevée. À charge alaire de 3,39 kg/m², vitesse bras hauts > à 42 km/h, vitesse accélérée largement supérieure à 50 km/h. Mais le centrage, la robustesse du bord d'attaque rendent

logation EN C, les performances de l'Eiger 23 ne sont pas bien entendues celles de l'Aspen 5... La nature de l'Eiger n'étant pas de fureter dans les confluences au large des massifs, mais bien d'affronter des conditions de montagne : thermiques puissants, turbulences, brises et vents soutenus. Et pour cela, elle est particulièrement efficace.

L'exploration des gros angles emmène en prime très rapidement vers des manœuvres dynamiques puissantes. Plonger au relief en wing-overs ou 360 est impressionnant, on peut aussi descendre hyper rapidement sur de gros dénivelés. Le vrai problème pour le pilote sera de tenir les G.



Le bord d'attaque de l'Eiger, de bonne tenue. Tissu Skytex 27 et construction plus allégée que pour la Denali, évidemment.

Tailles disponibles	21	23
Surface à plat (m ²)	21	23
Envergure à plat (m)	9,7	10,2
Allongement à plat		4,5
PTV (kg)	50-110	60-120
Nombre de cellules		36
Poids de l'aile (kg)	2,5	2,7
Homologation	-	EN C
Prix public TTC (euros)	2970	

Gradient France, Sky Dreams
(Tony de Oliveira)
171 chemin de la Liu
73000 Sonnaz
+33 (0)4 79 60 45 25
tony@sky-dreams.com
www.sky-dreams.com
www.gradient.cx



Conditions de test. Taille testée Eiger 23, PTV testeur 78-80 kg (charge alaire 3,39 kg/m²). Sellette Supair Everest 3. Vols rando automnaux, vol thermique pic de Marcellly, plus danse du diable au Roc d'Enfer le bien nommé, et soaring au Môle