



TEST

Par Jean-Michel Ara-Somohano, texte et photos.

GRADIENT **ASPEN 6 LIGHT**

Un nouveau cap dans la catégorie

Dans les belles lumières
et excellentes conditions
de vol de l'automne passé,
l'Aspen 6 Light à Mieussy



Elle joue au niveau des machines type X-Alps... Catégorie C haute, rapide, précise, efficace... Pour pilotes tels qu'ils sont maintenant, tournés vers les grandes distances, que ce soit dans nos massifs ou sur un autre continent.

UN SCÉNARIO DE DÉVELOPPEMENT EFFICACE, RÉUSSI

Il est toujours bon de rappeler les fondamentaux qui définissent l'identité d'une marque. Ondrej Dupal a forgé l'image de Gradient en proposant des produits très sérieux, fiables et robustes, dotés d'un agrément de pilotage spécifique et d'un haut niveau de sécurité passive. L'Aspen 6 Light prouve, une fois encore, que des constructeurs talentueux progressent dans tous ces domaines.

LES MOTS D'ONDREJ DUPAL

« Les Aspen successives, comme nos autres ailes, ont toujours été développées par des pilotes-test très expérimentés. Nous sommes tous des pilotes de cross, de compétition, ou de voltige comme Théo de Blic qui a été au cœur du développement. Cette classe EN C combine les aspects très importants de la performance avec d'autres volets tels que la stabilité, un caractère prédictif, l'agrément de pilotage, la sécurité passive. En développant cette Aspen 6, nous avons pu consacrer notre temps à ce que nous préférons : voler longtemps, sur différents terrains et dans toutes les conditions. Au final, nous avons franchi un vrai cap en obtenant des performances extraordinaires pour une EN C. Ainsi qu'une grande maniabilité, une très bonne stabilité sur toute la plage de vitesse. Je suis vraiment ravi du résultat, et surpris par la facilité d'utilisation. De l'ambitieux pilote confirmé au chasseur de records, l'Aspen 6 remplira sa mission ».

Conditions de l'essai

Vols en conditions variées dans le triangle Anecy, Chamonix, Thollon-les-Mémises. Plus de 30 heures de cross, de navigation, de manœuvres dynamiques et de wagas entre le massif du Mont-Blanc et les abords du lac Léman. Deux vols de mesures matinaux. Vols comparatifs en transitions et navigations au relief.

Conception-design, technique et matériaux

L'Aspen 6 Light répond à la demande grandissante des pilotes crosseurs polyvalents qui évoluent sur site, en grands cross et vols bivouac. Et qui veulent aussi éventuellement voyager : de par le monde, de plus en plus de pilotes passent les frontières ou changent d'hémisphère pour suivre les meilleures conditions. Le meilleur ratio poids-durabilité-performances est capital. La taille 24 ici testée pèse 4 kg. Ajoutez une sellette Supair Strike avec sac Trek-Light 350 g, un se-

DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR (ASPEN 6 LIGHT)			
Tailles disponibles	22	24	26
Surface à plat (m²)	20,97	22,73	24,73
Envergure à plat (m)	11,64	12,12	12,64
PTV (kg)	65-75	70-90	85-105
Allongement à plat		6,46	
Nombre de cellules		66	
Métrage suspentage total (m)	234,9	244,3	254,5
Poids Aspen 6 Light (kg)	3,7	4	4,2
Poids Aspen 6 standard (*)	-	4,5	4,7
Homologation		EN/LTF C	
Prix public TTC (euros)		4 200 euros	

(*) L'Aspen 6 « standard » existe aussi en tailles 28 (PTV 95/119 kg, poids aile 5.2 kg) et 30 (PTV 110-135 kg, poids aile 5.5 kg). Elle n'existe pas en taille 22 (seulement en version Light). Prix 4 000 euros TTC.

L'Aspen 6 est livrée avec sac Gradient. La 6 Light sans, car il sera préférable de s'orienter vers un sac type Trek.

RÉCAPITULATIF DES MESURES ET COMPORTEMENTS

Modèle et taille testée : Gradient Aspen 6 Light 24 (PTV 70-90 kg, idéal 85 kg).

PTV pilote : 87 kg (sellette Supair Strike).

Charge alaire : 3,61 kg/m².

Vitesse bras hauts : 40 km/h +/-1.

Vitesse accéléré : 46 km/h +/-1 au 1^{er} barreau, 52 km/h +/-1 au 2^e barreau, 58 km/h +/-1 maximum (très rapide !).

Décrochage : 24 km/h.

Efforts en virage : effort léger en haut de course, net durcissement à mi-débattement.

Inversions de virages : immédiates, très précises et réactives à l'appui sellette. Aucun roulis inverse.

Comportement en spirale : très sain. On peut placer l'aile où on veut, obtenir en pilotage classique de gros angles et taux de chute, mais les sorties sont vraiment tranquilles.

Comportement roulis : ventrale complètement relâchée, on observe un très léger roulis jusqu'à 40 % d'accélérateur. Puis l'aile se tend vraiment encore plus dans l'envergure à haute vitesse. Elle garde d'excellentes propriétés de floating mais se verrouille sur sa trajectoire.

Représentation France :
Sky Dreams
171 chemin de la Liu 73000 Sonnaz
+33 (0)9 73 64 53 34
contact@sky-dreams.com
www.sky-dreams.com
www.gradient.cx
Sky Dreams est animé par Tony de Oliveira et Laetitia Mescoff comme représentants sur le terrain.



Comportement lacet : pour un pilotage des plus sensitif, le vol avec ventrale relâchée permet de profiter de l'allongement et du lacet des bouts d'ailes. Un régal en prospection, en vol thermique, en appuis reliefs et wagas pour le fun. À haute vitesse, il suffit de resserrer un peu pour homogénéiser-stabiliser l'aile efficacement.

Comportement tangage : gros amortissement sur l'axe de tangage ! Si l'aile transmet vraiment beaucoup d'informations et même parfois « sèches » par le bord d'attaque, les amplitudes sont très faibles et le profil reste très robuste à tous les régimes de vol.

Oreilles : Pour une aile destinée au « tout terrain », les oreilles restent une manœuvre indispensable... Elles sont faciles avec l'Aspen 6 Light, sans tendance aux « flappements parasites ».

Vz moyennes relevées : 0.9 m/s à 37 km/h, >1 m/s à 41 km/h, 1.2 m/s +/- 0.05 à 46 km/h, 1.5 m/s +/- 0.05 à 52 km/h, 2 m/s +/- 0.05 à 58 km/h.

Meilleures finesses-air stables relevées : 11.2 (± 0.2) à 37 km/h, 11.1 (± 0.2) à 41 km/h, 10.3 (± 0.2) à 46 km/h, 9.4 (± 0.2) à 52 km/h, 8 (± 0.1) à 58 km/h.

cours léger et un casque... L'équipement de base pèse moins de 8 kg.

L'aile est entièrement constituée de tissus Porcher Sport. Aucun sacrifice sur les grammages aux endroits majeurs. Bord d'attaque en Skytex Everlast 36 g/m² double enduction, intrados et extrados en Skytex Classic-2 27 g/m². Les cloisons et renforts internes sont en Skytex Hard 40 et 27. Ouvertures en « VO système » pour renforcer la pression interne, le « DD système » (doubles diagonales) permet de minimiser les points d'ancrage et optimiser le suspentage : ce n'est pas du bluff, le métrage total ainsi obtenu est seulement de 244,3 m pour la taille 24. Soit, par exemple, 12,77 % de moins qu'une Spice XS.

L'aile est une vraie « trois lignes », avec 3 suspentes basses en A, B, C, et 3 étages. C'est un peu plus qu'une Aspen 5, soit d'après Gradient, un choix pour gagner en homogénéité.

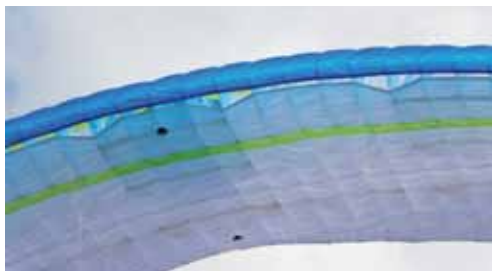
L'Aspen 6 Light montre sa structure. Vu par transparence, le système Double-Diagonals que l'on retrouve sur de nombreuses Gradient permet de réduire les points d'ancrage.



**TEST**

Gradient Aspen 6 Light

TECHNIQUE DE CONSTRUCTION	
Marque et modèle	Gradient Aspen 6 Light
Designer	Team Lukas Pohl (design), Ondrej Dupal, Théo de Blic (mise au point) et pilotes Gradient
Fabrication	Ateliers Gradient, République Tchèque
Types de cellules	66 cellules, soit 56 ouvertes et 10 fermées. Alternance de groupes de 4 ou 5 cellules, jusqu'à 4 cellules non suspendées entre points d'ancrage !
Bord d'attaque	Joncs plastique dans de solides fourreaux. Ouvertures en « VO System » spécifiques Gradient
Structure interne	DD système (Doubles Diagonales). Bandes de renfort entre points d'ancrages sur lignes A et B, et fines bandes sur toute l'envergure sur la ligne des C
Mini-cloisons en bord de fuite	Non, mais freinage et bord de fuite parfaitement lisses
Tissu	Tout Porcher Sport. Bord d'attaque en Skytex 32 E4G Everlast double enduction (36 g/m²). Extrados et intrados en Skytex 27 Classic-2 E3H. Cloisons et diagonales porteuses en Skytex 27 Hard et 40 Hard
Suspentage, matériaux et observations	Non gainé. Basses en Edelrid Aramide diamètres 1.2, 1 et 0.8 mm. Intermédiaires idem 0.8 à 0.5 mm. Hautes en Liros Dyneema 0.6 et 0.5 mm
Répartition des suspentes basses	3 lignes en 3 A, 3 B, 3 C + stabilo
Ramifications	En 3 étages : A, B et C en 1-2-2
Ouverture de nettoyage aux stabilos	Non
État de surface	Propre, bel extrados
Élévateurs	
Branches	A, B et C en fines sangles 15 mm
Repères colorés sur élévateurs	Oui, ainsi que sur les protections-embases des suspentes
Poignées de pilotage	Oui, sur les élévateurs C
Blocage des suspentes sur maillons	Oui, par joints toriques
Accélérateur	Oui. Mouflage par deux poulies à billes Ronstan
Poignées de commande	
Fixation, tenue et appui	Boutons-pression. Appui souple, poignée dragonne classique. Passage des drisses de freins dans anneaux faible friction
Émerillons	Oui
Ancrage des freins, type et position	Au bord de fuite, ancrages par de micro pattes d'attache et tenseurs à anneaux
Spécificités, innovations	Construction avec spécificités Gradient (dont structure interne avec DD système). Suspentage très optimisé (244,3 m sur la taille 24)
Remarque particulière	Tissus Porcher Sport, éprouvés. Construction très soignée, souci de durabilité pris en considération
Appréciation de la construction	★★★★
★★★★ le top, ★★★ très bon, ★★ peut mieux faire	
Sac et accessoires	
Le sac de portage classique Gradient est excellent. Néanmoins, pour une optimisation globale volumes/poids de l'équipement, il sera préférable de s'orienter vers un sac type Supair Trek-Light 350 g ou Supair Trek-75.	



Les ouvertures, pour optimiser la pression interne. Groupes de 4 ou 5 cellules, avec jusqu'à 4 d'entre elles entièrement non suspendées.

Au-dessus, les longs stabilos, quasiment « flottants ». Ils participent sans doute à la très bonne lecture de la masse d'air offerte par cette aile.

On remarque un bel allongement à plat de 6.46 et côté élévateurs, c'est RAS : fines branches de pilotage sur les élévateurs C, deux poulies Ronstan pour l'accélérateur, passage des drisses de freins dans des anneaux faible friction.

Prise en mains

Le suspentage haut Dyneema demande un démêlage attentif. L'allongement requiert un peu de gestion, normal. La légèreté d'ensemble permet naturellement une mise en forme ultra rapide. Pas de tendance à l'arrachement, temporisations classiques avec une faible résistance, même par brise forte.

Petite particularité toutefois. Le stabilo, très allongé, est renforcé par un jonc Nitinol sur toute sa corde. Ce jonc peut facilement rester accroché au freinage sur un démêlage brouillon. Donc, soignez vos prévols, ne serait-ce que pour éviter l'abrasion sur les tissus légers en multipliant les opérations de gonflage. Au décollage, le design frappe avec une forme en plan assez plate, l'allongement marqué, et des stabilos quasi flottants.

On board... Floating exceptionnel

L'Aspen 6 Light apparaît de suite très homogène et très sensitive. Les informations transmises par les bouts d'aile et les relances du bord d'attaque sont nettes. Surtout, il faut s'habituer à la densité des informations transcrites.

L'aile transmet donc beaucoup, rebondit, permet de sonder-cerner-optimiser la masse d'air très précisément. Il faut juste la laisser flotter au maximum et l'accompagner au besoin en appuis sellette, sans chercher à bloquer toutes les petites impulsions.



Les élévateurs, du simple et fonctionnel... Il n'y a pas beaucoup de suspentes basses mais c'est quand même 3 de plus par côté (une de plus par rangée) que pour l'Aspen 5. Un choix pour gagner en homogénéité.

Vol thermique... 100 % plaisir de pilotage

Le floating et la maniabilité rendent le placement thermique évident. À la commande, un pilotage instinctif s'opère vraiment en haut de débattement pour laisser filer au maximum. Les sensations et le rendement en prospection sont proches d'une aile de catégorie supérieure. De plus, le comportement homogène n'est pas énergivore.

Côté efforts, un net durcissement agit en milieu de course et conforte donc un pilotage haut. Tout se fait et s'obtient sur les 20 premiers centimètres : on resserre très bien le virage par de faibles amplitudes aux commandes. Et ralentir à outrance ne sert à rien, demande de l'effort, contrarie l'énergie et casse la capacité de relance. La précision et la réactivité procurent donc vraiment de super sensations de pilotage et cadencer, se replacer pour noyauter et rebondir dans le thermique est un régal, cette Aspen 6 Light permet clairement de tenir les guns en montée, même en faibles conditions.

En bulles évanescentes, rester à plat et moyenner large est simple et facile. En conditions fortes, la docilité, l'homogénéité générale et la solidité à la turbulence sont confortables et sécurisantes. Aucun doute, c'est une totale réussite, on se délecte en pilotage thermique.

Côté figures dynamiques, le potentiel est large... Les grandes amplitudes réclament un effort certain aux commandes mais la réactivité permet tous les jeux de wing-overs, inversions, etc. En wagas, l'énergie déployée implique forcément un pilotage précis.

Pour les reposes sommitales, bonne surprise, les basses vitesses sont facilement accessibles. Concrètement, il est difficile de décrocher ino-



Entre l'Aspen 6 et la 6 Light, les tissus d'intrados et d'extrados différent (l'Aspen 6 est en Skytex 32 dessus et dessous), les tailles proposées aussi, ainsi que les combinaisons de couleurs.

pinément... Le moindre relâchement de commande relance immédiatement les bouts d'aile et permet de s'infiltrer en espaces restreints.

Navigation

C'est LE gros point fort de cette Aspen 6 Light. Question efficacité, d'une part, la polaire franchit un cap pour la catégorie. Et d'autre part, les surprenantes propriétés de floating et de rebond permettent une parfaite lecture-prospection-optimisation de la masse d'air. L'amortissement en tangage couplé à la solidité permettent de tenir les hautes vitesses pour tracer du kilomètre, y compris en conditions alpines fortes.

Les poignées de pilotage aux C sont bien placées et bien dimensionnées, l'accélérateur demandant peu d'efforts, il m'a paru au fil des heures plus rentable et efficace de mouliner jusqu'à 60-70 % du débattement et juste temporiser au minimum les actions aux C (elles demandent un effort conséquent mais permettent de stopper de grosses attaques, au besoin).

Hauts régimes de vol

Les performances et la stabilité étant excellentes et faciles d'utilisation jusqu'à 60-70 % du débattement de l'accélérateur, il est quasi toujours possible et rentable d'accélérer, particulièrement en vols reliefs. L'aile est rapide bras hauts mais « bute » parfois un peu avec une brisette de face : elle retrouve tout son mordant avec un soupçon d'accélérateur.

Pour résumer, le pitch avec cette Aspen 6 Light pourrait être « monter facilement, pour avancer vite et loin »... Ce n'est pas toujours une évidence, même en EN C... À haute vitesse, la voile se tend, devient très monobloc mais garde ses propriétés de transmission, elle



La répartition des efforts aux ancrages des suspentes A : deux joncs en arcs de cercle enserrés dans un épais renfort tissu. La qualité de réalisation est remarquable.

prévient bien par de petites décharges du bord d'attaque mais reste robuste.

Mise en garde usuelle, se prendre une claque à plus de 55 km/h demande réactivité et fond de pilotage précis... À ces régimes, il convient de rester bien gainé, mains collées aux élévateurs, prêt à réagir et accompagner toute attaque après une grosse fermeture. À noter toutefois : le comportement hors domaine de vol est particulièrement sain. Les décrochages-nettoyages ne cachent aucun vice. Les sorties étant d'amplitudes classiques.

Conclusions

Grosses performances en floating, glide, vitesse et rendements thermiques. La maniabilité, la réactivité et la précision chères à Gradient sont là. L'Aspen 6 Light transmet beaucoup d'informations, permettant une excellente lecture de la masse d'air.

L'efficacité en haut de débattement nécessite un pilotage léger et fin. L'homogénéité et le caractère robuste permettent d'affronter de grosses conditions en confiance. Les basses vitesses possibles seront plus qu'utiles pour évoluer ou poser en terrains hostiles.

Une aile donc bien polyvalente, à fort potentiel pour le vol cross ou bivouac, ainsi que pour les premières ambitions sérieuses en compétitions régionales-nationales. Une aile racée vraiment



Poids léger et performances ne veulent pas forcément dire sacrifices en construction... Les joncs sont intégrés dans de vrais fourreaux.

efficace qui procure de vraies sensations de pilotage (pas une tôle insipide !).

L'Aspen 6 franchit un cap en performances dans la catégorie.

Un floating exceptionnel jusqu'à 60 % d'accélérateur, un glide surprenant à haut régime, la belle demande un pilotage sensitif. ▀

Pour qui ?

Pilotes croiseurs réguliers, expérimentés, compétiteurs. Pilotes recherchant une aile performante au large potentiel.

LES PLUS

Sensitive, réactive, solide, performante et très rapide (la plus rapide des EN C personnellement testées), l'Aspen 6 Light dévoile un caractère racé, précis.
 Super floating • Maniabilité • Amortissement en tangage • Excellent glide pour la catégorie à tous les régimes • Pilotage aux C efficace • Bonnes propriétés pour le « tout terrain » avec une vraie homogénéité et des comportements exemplaires en basses vitesses et hors domaine de vol • Poids réduit • Matériaux fiables.

LES MOINS ?

Ce n'est pas du tout un « moins », bien au contraire, mais le pilotage réactif et précis, le niveau de performances et l'allongement destinent cette machine aux bons pilotes de la catégorie C. Si l'aile est vraiment dotée de réelles facultés d'amortissement en tangage et roulis, l'Aspen 6 Light transmet avec vivacité beaucoup d'informations. Son caractère « racé » la destine à des pilotes expérimentés (et elle n'est pas adaptée au profil pilote type « moins de 50 h de vol par an, mais plus de 150 h sur les réseaux sociaux »).