



TEST

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

GRADIENT ASPEN 5

Rapide, très joueuse, la polyvalence absolue



Une vraie sportive de classe C, virage exceptionnel, très rapide... Elle ravira les crossmen et les compétiteurs mais pas seulement... Très joueuse et ludique, c'est une aile qui sera à l'aise dans différentes pratiques, aussi faite pour s'amuser!



Une Aspen 5 pendant les derniers championnats de France, à Montclar. Avec cette belle aile, le pilote tchèque Karel Vejchodsky vient de réaliser 457,7 km, 3^e vol de l'histoire.

Certaines marques de parapente naissent et grandissent loin des tendances du marché et du marketing outrancier. Leur démarche est simple : rester centrées sur leurs valeurs. Autrement dit, « travail et passion » : par des pilotes, pour des pilotes. Forcément, cela demande de l'abnégation et un temps de recherche et de développement incompressible, loin du « print & produce » usuel de certains business marketeurs. Les résultats sont là, indiscutables : des produits alliant une conception innovante à de vraies performances. Des parapentes robustes à l'utilisation, sans vices cachés. Simplement fiables, faits pour voler !

Précision, conditions de l'essai

Deux manches au cœur de la course lors des championnats de France 2014 de Montclar + soaring et wagas + plusieurs journées épiques en septembre au cœur du massif du Chablais + plusieurs vols consacrés aux mesures. Soit plus de 20 heures en toutes conditions de vol : des thermiques anémiques de plaine jusqu'au légendaire + 6 m/s sous le vent du pic de Marcelly.

Conception-design, technique et matériaux

Plus de 1000 Aspen 4 écoulées... Le challenge était de taille.

Comme à son habitude, le boss Ondrej Dupal - cas rare dans l'industrie parapente d'un manager qui est aussi le pilote d'essai - est parti d'un cahier des charges exigeant. Gros travail d'optimisations tous azimuts et à force de prototypes... la bête fut apprivoisée. D'emblée, les aficionados ne seront pas déçus par les couleurs et la forme en plan bien spécifique mais le produit est bel et bien chargé d'innovations. Et pas de doute, quand on met le nez sur l'aile, on retrouve la qualité Gradient. Un travail de voilerie im-pec-ca-ble, des matériaux choisis pour leur longévité : tissu Porcher Skytex 40 g/m² Everlast à double enduction en bord d'attaque, 38 g/m² Universal en extradados, 32 g/m² en intrados. Cloisons et renforts bien dimensionnés, pas de mauvaise surprise à attendre.

D'allongement classique (6,25 à plat), l'Aspen 5 est une vraie « trois lignes ». Bord d'attaque joncs et mylars (protégeant les joncs), nouvelle ligne d'ouvertures furtives. En sus, le système DD - Double-Diagonals - permet une grande diminution du nombre des points d'ancrages (par une meilleure répartition des tensions internes). Le suspentage sur trois étages intègre des diamètres progressifs, deux suspentes basses par élévateur ! Le très faible métrage obtenu participe certainement aux performances à haute vitesse, comme nous le verrons plus loin... Un mot sur les élévateurs : bonne préhension-maillons, suspentes sécurisées par un empiècement plastique, poignée sur l'élévateur C pour le pilotage à haute vitesse, poulies Harken pour l'accélérateur... Classiques, confortables et efficaces.

Prise en mains

Au décollage, rien à signaler. L'aile est assez « monobloc », elle monte bien mais sans tendance à l'arrachement. Ce n'est certainement pas la plus « légère » dans les phases de maniement. Mais l'important est là : précision, réactivité-efficacité. Les jeux au sol, soaring et wagas sont un véritable bonheur.

On board... Maniabilité

Les premiers contacts à la commande sont clairs. L'effort est médian et progressif, l'aile apparaît très facile à diriger instinctivement. Les commandes se révèlent très précises sur l'ensemble du débattement. On se place où on veut, quand on veut. Les facteurs évidents de cette réussite : l'Aspen 5 transmet bien l'information par les principaux vecteurs, soit les bouts d'ailes, les commandes et les appuis sellette.

Vol thermique. Une maniabilité exemplaire

Il fallait que j'obtienne un avis précieux : celui de Julien, l'une des figures du Chablais qui a volé sous toutes les Aspen... Soit quelques centaines d'heures de vol. Au terme d'un après-midi complet à Mieussy, son enthousiasme tonitruant était sans appel : « Incroyable ! On retrouve vraiment les qualités de virage des Aspen sans aucun dérapage. C'est précis, ça glisse, elle t'entraîne sans arrêt au centre du thermique et c'est un régal pour les vrais wagas de barbares ! ». Tout était dit... Vous auriez dû voir sa tête de sale gamin vexé quand je lui ai repris le jouet... Il ne s'en est toujours pas remis.

Pour ma part, ce virage légendaire m'avait bel et bien frappé dès mes premiers vols (en conditions thermiques puissantes, le long de l'arête de la Blanche, lors des championnats de France). Déjà, la machine flotte très bien en phase de prospection et se laisse aspirer vers le thermique où elle dévoile tout son caractère. Elle absorbe bien la turbulence et le rendement m'est apparu excellent. En conditions établies, aucun problème pour se placer au milieu des guns de compétition en combinant une bonne transmission des infos, une solidité déconcertante allée à une précision permanente. À vous de choisir de tourner à plat ou de « serrer le noyau pour faire un intérieur dans la meute ». Vous avez là en mains LE gadget absolu qui vous mènera en haut de la grappe.

Que ce soit en thermique comme en jeux de soaring, vous pouvez ralentir l'aile et jouer sereinement jusque dans les basses vitesses. L'effort s'en ressent, mais c'est une qualité appréciable que de ne pas avoir peur de baisser la commande pour ralentir au maximum, chercher des amplitudes en wagas, faire visser son aile dans des bulles furtives. Avec un vrai confort de vol en plus... C'est surprenant, mais cette aile est dotée d'un bel équilibre. Un mélange d'énergie, de pitches indicatifs associés à un réel amortissement en tangage. Autrement dit, l'aile tire devant mais ne shoote jamais fort : elle se contente de guider.

DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR			
Tailles disponibles	24	26	28
Surface à plat (m ²)	23,3	25,5	27,74
Envergure à plat (m)	12,07	12,63	13,17
PTV (kg)	77-90	85-103	98-118
PTV optimal (kg)	80-86	92-100	105-115
Allongement	6,25		
Métrage suspentage total (m)	222,34	232,6	242,6
Nombre de cellules	64		
Poids de l'aile (kg)	4,8	5,1	5,4
Homologation	EN C		
Prix public TTC (euros)	3 790		
Gradient France Sky-Dreams 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			



Photo Florence Choureau

Suspentage très optimisé et ouvertures fines... Beaucoup d'allure pour cette Aspen 5 !

RÉCAPITULATIF DES MESURES ET COMPORTEMENTS	
Marque	Gradient
Modèle	Aspen 5 26
PTV	93 kg
Charge alaire	3,92 kg/m ² (forte)
Vitesse bras hauts	40 km/h +/- 1
Vitesse accéléré	46 km/h +/-1 au premier barreau - 51 km/h +/-1 au second barreau - 57 km/h maximum
Décrochage	25 km/h
Efforts en virage	effort médian à la commande et progressif
Inversions de virage	faciles, réactive et précise. Appuis sellettes sensibles et efficaces
Comportement en spirale	RAS, pas de neutralité
Roulis	phénomène de roulis en turbulences (corrigeable ventrale). Tendance au roulis inverse dans les hautes vitesses
Lacet	très peu de lacet. On peut toutefois en générer et en jouer en thermique/soaring/wagas
Comportement tangage	bon amortissement en toutes masses d'air. Bord d'attaque hyper solide, néanmoins sensible
Oreilles	un bon point ! Oreilles stables, efficaces et pilotables
Vz moyennes relevées	0,9 m/s à 35 km/h, 1,1 m/s +/-0,1 à 41 km/h, 1,4 à 48 km/h, 1,7 à 52 km/h, 2 à 56 km/h
Finesses	10,8 (± 0,2) à 35 km/h, 10,5 (± 0,2) à 41 km/h, 9,5 (± 0,2) à 48 km/h, 8,5 (± 0,2) à 52 km/h, 7,8 (± 0,2) à 56 km/h
Sellette	cocon Supair Skypper FR, ventrale ouverte en quasi toutes conditions
Instruments	Flytec 6030 couplé sonde + GPS Garmin



TEST

Gradient Aspen 5

L'Aspen 5 montre ses ouvertures réduites pour un superbe bord d'attaque.

Une fabrication impeccable... Les joncs sont judicieusement insérés dans de fines bandes de protection.



TECHNIQUE DE CONSTRUCTION	
Marque et modèle	Gradient Aspen 5
Designer	Ondrej Dupal et team de développement Gradient
Fabrication	Ateliers Gradient, République Tchèque
Voilerie	
Type de cellules	64 cellules, soit 50 ouvertes, 8 fermées à 80 %, 6 closes (voir photos). Suspente toutes les quatre cloisons. Profils non-porteurs soutenus par les cloisons diagonales type DD système
Renforts aux nez de cloison	Joncs plastiques insérés dans empiecements mylar
Structure interne	DD système (doubles diagonales internes-biaisées). Bandes de renfort entre points d'ancrages sur lignes A, B et C centrales
Renforts aux sanglettes	Oui
Mini-cloisons en bord de fuite	Non. Freinage parfait
Tissu	Tout Porcher : bord d'attaque en Skytex E44 Everlast 40 g/m ² , extrados en Skytex E25 Universal 38 g/m ² , intrados en 32 g/m ² . Cloisons porteuses en 40 g/m ² Hard
Ouverture de nettoyage aux stabilos	Oui
État de surface	Très propre, peu de plis
Suspente	
Matériaux et observations	Basses : Cousin Vectran 1.4, 1.2 et 1 mm non gainé, Edelrid aramide 0.9 mm non gainé. Intermédiaires : Liros Dyneema 0.9 et 0.8 mm non gainé. Hautes : Liros Dyneema 0.6 et 0.7 mm non gainé, Cousin Vectran 0.7 mm non gainé
Répartition des suspentes basses	3 lignes en 2 A, 2 B + stabilo, 2 C
Ramifications	3 étages : A, B et C en 1-2-4
Élévateurs	
Branches	A, B et C
Repères colorés	Oui
Renfort au mousqueton sellette	Oui
Blocage des suspentes sur maillons	Oui, pièces plastique Gradient
Accélérateur	Oui. Mouflage par deux poulies Harken
Poignées de commande	
Fixation et tenue	Pression, tenue bonne
Appui	Souple, poignée dragonne classique
Émerillon	Oui
Ancrage des freins, type et position	En galon du bord de fuite, tenseurs à anneaux
Spécificités, innovations	Structure interne avec DD système. Suspente très optimisée
Remarque particulière	Tissu « Everlast » double enduction en bord d'attaque
Appréciation de la construction	★★★★
★★★★ le top, ★★★ très bon, ★★ peut mieux faire	
Sac et accessoires	
★★★★ Sac de portage excellent ! Un modèle du genre en termes d'ergonomie, de confort au portage avec modularité et optimisation du volume. Forme rectangulaire, poids de 2,6 kg pour un volume de 160 litres	

Notez que la densité des informations transmises, notamment en appuis-sellette pourra vous demander un temps d'adaptation. Dans l'ensemble, l'aile est « auto-efficace ». Si vous luttez trop à la piloter, c'est que vous vous êtes à contre-temps. Dans l'interlude, serrez un peu la ventrale et tout rentrera dans l'ordre. Laissez l'aile voler ! Et vous affinerez peu à peu votre pilotage.

Navigation

Point positif, vous ne passerez pas votre temps à faire le « yoyo » en tangage. L'aile a juste le mordant adéquat. Dès que vous quittez une ascendance en mode navigation, de la position « bras hauts » jusqu'au maximum de l'accélérateur, les actions de correction à apporter resteront faibles et proportionnées. Et clairement, le meilleur potentiel de la machine est là, dans les hauts régimes. Vous pourrez en sus apprendre et/ou vous perfectionner aux actions de contrôle/tangage via les élévateurs C, dotés de poignées dédiées bien positionnées et efficaces. Attention toutefois : le pilotage aux C nécessite un réel apprentissage. Peu de chance que vous déclenchiez un décrochage inopiné tant l'effort demandé sur les C serait important mais rappelez-vous que l'efficacité du pilotage aux élévateurs réside dans le dosage... pas dans la testostérone. Seul bémol observé... Une tendance au roulis en turbulences et au-delà de 50 % d'accélérateur : l'aile peut s'inscrire dans un roulis perturbant. Dans cette configuration, le plus efficace pour se ré-axer sera de lever le pied le temps d'une stabilisation.

Hauts régimes de vol

Dans les phases de prospection-survie, finesse max, position bras hauts avec petite tension sur les freins, l'aile vous transmettra les infos... laissez vous guider ! Vitesse 40 km/h +/- 1, finesse aux alentours de 10,5. Dès que vous souhaitez avancer plus franchement, vous pouvez lâcher les commandes et accélérer... En accélérant à environ 30 % vous commencerez à dégrader la finesse... Mais gagnerez en capacités de glisse. De petites corrections aux « C » sont applicables pour une meilleure navigation mais pas de shooting important. L'aile est vraiment très ludique à piloter dans ces régimes. Sur la fin de course, au-delà de 70 %, l'accélérateur devient plus physique et le plané se dégrade logiquement jusqu'à une vitesse max très élevée : aux alentours de 57 km/h. Cette vitesse de pointe est réellement utilisable dans beaucoup de phases. Que ce soit pour fuser vers une grappe de pilotes qui montent fort... Comme pour surfer une confluence active sur plusieurs kilomètres. La tension générale de

l'aile sera complète, mais la transmission d'informations toujours présente. Le pilotage aux élévateurs devient plus exigeant et c'est normal, mais l'aile est vraiment très solide et homogène. Elle garde sa tendance à accompagner la masse d'air sans effondrements massifs inopinés.

Attention donc à ne pas se laisser griser par cette solidité... La facilité d'utilisation des hauts régimes devient une caractéristique des ailes de classe « C ». Ce potentiel de navigation offre une plage de progression et un domaine de vol fantastique pour les pilotes. C'est aussi un danger : celui de réduire ses marges de sécurité dans les hautes vitesses, là où le risque objectif d'incident de vol demande une grande vigilance.

À noter

Une aile qui n'a que deux suspentes A... Mais sur laquelle on peut faire « les oreilles » ! On prend simplement LA suspente A extérieure et hop ! Une manœuvre toujours très utile, facile et efficace sous l'Aspen 5 ! Encore un bon point qui ajoute en polyvalence. Les oreilles sont faciles à maintenir et on peut accélérer sans vergogne au besoin...

Conclusion

Une maniabilité/réactivité démoniaque sur toute la plage de vitesses, un bon rendement thermique, des performances en glisse et en plané au top de la catégorie, une grosse vitesse de pointe. Entre son virage légendaire et l'homogénéité de l'aile, Gradient nous dévoile une Aspen 5 extrêmement polyvalente et ludique. Elle vous accompagnera en wagas tout comme en compétitions de niveau national. Une valeur sûre. ●

Pour qui ?

Pilotes expérimentés et réguliers - Crosseurs, compétiteurs - Apprentissage et perfectionnement du pilotage aux « C » - Pilotes fins aimant des ailes vivantes - Aficionados du soaring et des wagas - Pilotes gourmands en heures de vol (matériaux faits pour durer)

LES PLUS

Homogénéité • Maniabilité légendaire • Capacité de prospection • Vitesse et performances en hauts régimes • Pilotage aux « C » • Conception et matériaux visant la longévité • Aile très ludique adaptée à différentes pratiques de vol

LES MOINS

Précise donc inadaptée aux pilotes de type néandertalien • Un peu de roulis dans les hauts régimes nécessitant de l'attention