



Bord d'attaque fortement typé shark-nose, très belle fabrication, la P-Light est issue de la Triple Seven Pawn. Ici, après un décollage du Môle, Thomas Mérigout survole les avant-reliefs du Chablais en pleine canicule de juillet.

TRIPLE SEVEN P-LIGHT 19

Énergique, vive et rapide

Les frères Aljaž et Urban Valic sont bien connus du circuit pour avoir trusté les podiums de coupe du Monde pendant quelques années ! Des pilotes prodiges embauchés très rapidement en R&D par les plus grands constructeurs. Quelques années de maturation plus tard, leurs profils entreprenants, indomptables, brillants et libres les ont conduits vers un projet courageux mais logique, fonder leur propre marque, 777 ou Triple Seven. Démarche revendiquée ? « *Innovation, inspiration, plaisir* ». La P-Light s'inscrit bien dans cette philosophie : légère mais facture robuste, polyvalente mais performante, utilisation « hybride » limite speed-flying possible mais offrant un bon niveau de sécurité passive. Bref, un joli jouet passe partout.



Conception, design

La P-Light m'a été livrée avec la première mouture de la Link Reverse, le combiné sac/sellette réversible de la marque, avec assise cuissardes et airbag : fabrication et choix de matériaux un peu spartiates assumés, visant une bonne résistance en utilisations rustiques typées speed-flying/gros wagas râpe-gazon (ndlr : le modèle définitif sera plus léger, technique et accessoirisé, mais sans airbag).

La P-Light présente un remarquable travail structurel, avec fabrication très aboutie en regard des 2,7 kg de la taille 19 : 40 cellules, 5 d'allongement, bord d'attaque fortement typé

shark-nose (maintenu par un bel assemblage associant jones et renforts) en Porcher Skytex 38 Universal, mini-ribs pour lisser le bord de fuite, tissu Porcher Skytex 27 en extrados et intrados. C'est une « trois lignes » avec un cône en 3 étages optimisé et seulement deux suspentes basses sur chaque élévateur (2 A, 2 B + stab, 2 C). Ils disposent d'afficheurs, ce qui sera apprécié en soaring mais aussi en montagne, sachant qu'on peut difficilement utiliser un accélérateur avec des crampons...

Take-off (décollage)

Premiers gonflages face voile, l'aile est hyper homogène et compacte. Grosse tension structurelle, magnifique bord d'attaque en forme et état de surface général parfait, pas un pli. Les jeux au sol sont hyper ludiques : la voûte légère et monobloc se place où on veut aux élévateurs. Les afficheurs se montrent d'emblée utiles : pas de grand bénéfice certes à ralentir, excepté en thermiques faibles, mais par contre, désafficher permet d'ajuster efficacement le tonus aux conditions de vent, évite les arrachements à la montée et stabilise immédiatement l'aile en roulis.

Tous les tests de ces ailes typées montagne ont été réalisés en utilisation « réelle » : randonnées matinales avec décollages parfois bien sauvages, puis thermiques de faces Est, souvent enchaînés en fortes conditions thermiques de juin et juillet.



En vol, performances, glisse et hautes vitesses

Premiers virages en thermiques matinaux de faces Est : l'aile est hyper réactive, précise, légère à la commande et les meilleurs rendements sont dans les hauts régimes. Des sensations de pilotage proches d'une aile typée EN C, par des transmissions d'informations assez sèches et des mouvements en tangage/roulis/lacet à gérer promptement. Néanmoins, le profond débattement des commandes tolère bien les basses vitesses, y compris tout affiché (pratique et sain pour des reposés tout terrain). La P-Light se révèle simplement comme un petit parapente qui décolle facilement, virevolte avec vivacité et plane bien. Tout est réuni pour une utilisation en montagne.

En plané pur, performances évidentes - quasi identiques en vol parallèle plume dans plume avec la Whizz 20 -, de quoi pratiquer des heures classiquement sur site en local.

Un bord d'attaque bien tenu et structuré avec jonc et renforts. Le suspentage est tout gainé jusqu'en haut, il est très épuré avec seulement 2 suspentes basses (plus celle de stabilo) par élévateur. Ceux-ci disposent d'afficheurs.



Enfin... Énoorme potentiel en jeux de soaring et wagas grâce à une tenue structurelle démoniaque et des comportements sains et homogènes dans les accélérations. En engageant de grosses prises d'angle, le dynamisme dégagé est jubilatoire mais attention, une aile si performante, vive et tendue, nécessite un pilotage spécifique maîtrisé pour absorber l'énergie déployée dans les hautes vitesses en wagas, virages speed-flying, gros flares, etc. De plus, attention à l'euphorie, il est impossible de ne pas se laisser emporter par les sensations grisantes qu'elle offre en jeux près du sol ! Elle excelle en vol dynamique.

Conclusions. Pour qui ? Pourquoi ?

La P-Light est un beau multipass. Une aile très légère, offrant de bonnes performances en vol thermique et en plané à tous régimes. Autres attributs précieux : transmission claire des in-

formations, réactivité, maniabilité aux appuis sellette et commandes, solidité structurelle époustouflante en turbulence, le tout définissant une aile lisible aux comportements sains. Surtout, la P-Light dévoile tout son potentiel en soaring tempétueux. Près du sol, difficile de se rassasier de la vivacité et de l'énergie dégagées. Excellente facture de l'aile + robustesse de la sellette Link Reverse = pack de voyage all road singulier, robuste et fiable.

On sera plus vigilants sur...

Un roulis qui peut devenir important, surtout en position « tout affiché ». Des qualités de dynamisme et de précision qui se transforment en exigences de pilotage fin en hautes vitesses... Beaucoup d'énergie et des angles pas toujours simples à gérer en virages type thermique. Corollaire, pas adaptée aux randonneurs qui sont simplement pilotes occasionnels, ainsi qu'aux pilotes n'ayant pas déjà une gestuelle bien affinée. ●

Tailles disponibles	17	19
Surface à plat (m ²)	17	19,5
Envergure à plat (m)	9,2	9,8
Allongement à plat	5	
Poids de l'aile (kg)	2,5	2,7
PTV (kg)	45-105	55-120
Certification	-	-
Prix public TTC (euros)	3 090	

Élévateurs drisse Dyneema avec afficheurs, tissu BA 38 g/m², extrados-intrados en 27 g/m².

Conditions de test. Triple Seven P-Light 19, PTV 80 à 85 kg. Sac-sellette réversible Triple Seven Link Reverse (de pré-série, avec airbag sous-cutané). Vols/rando moyenne montagne + vols thermiques et soaring Chablais en juillet. Speed-flying et sessions de G matinales.

Triple Seven France
 (Vincent Busquet, Laurent Laporte)
 Plan-Journal, 73110 Étable
 +33 (0)9 70 461 777
 +33 (0)7 52 62 07 13
 info@tripleseven.fr
 www.tripleseven.fr ou www.777gliders.com

