

GRADIENT ASPEN 3

DUR CHALLENGE QUE DE SUCCÉDER À L'ASPEN 2... QUI ELLE MÊME AVAIT RÉUSSI LA GAGEURE DE GAGNER EN STABILITÉ, FACILITÉ ET PERFORMANCE PAR RAPPORT À LA 1 ! VOICI LA GRADIENT ASPEN 3, CONÇUE ET MISE AU POINT DE LONGS MOIS PAR ONDREJ DUPAL...

L'ASPEN 3, nouvelle aile de sport de la marque tchèque, a maigri (un peu : 200 gr), pris quelques cellules en plus et un peu d'allongement (5,9).

La compacité de l'aile pliée est surprenante. Son poids : 5,2 kg. Le tout dans un grand sac de portage rouge et noir de 1,2 kg, intégrant une petite poche, 2 sangles de compression latérales, et 2 poignées de portage. Un renfort en Mesh et mousse améliore le confort.

L'Aspen 3 compte 60 cellules réparties en alternance par saisons de 2 et 3 alvéoles. Les bandelettes diagonales ourlées en bord d'attaque renforcent la solidité. Le bout d'aile accueille 4 cellules gazées puis 3 fermées. Toujours pas de velcro de vidage (vous serez obligé d'aller à la pêche aux cailloux et saute-relles par les trous des cloisons, dommage). Le bord d'attaque offre un travail complexe d'ouvertures bizeautées, dégressives, et ourlées d'une énorme couture à triple pique. 4 lignes d'élévateurs fins et des suspentes sur 3 étages, de diamètres très fins, gainées en parties basse et intermédiaire (les hautes en dyneema nu). Le freinage se répartit au bord de fuite directement, avec sur le bout d'aile un petit coulissant double à anneau métallique (voir photo). Les poignées de freins intègrent un émerillon inox argenté protégé dans une petite gaine tissu. Les suspentes y sont reliées par de fins maillons en poire. Accélérateur à 2 poulies Austrialpin et crocs fendus.

Le suspentage demeure fluide, mais par temps humide, il a tendance à friser et nécessite un peu d'attention au démêlage. Le bord d'attaque, raidi par de multiples renforts, écope parfaite-

ment, et malgré l'allongement (5,9), l'Aspen 3 se gonfle facilement et avec légèreté. Comme sur la 2, une faible temporisation est nécessaire. Dans le vent fort, en technique cobra, l'aile se place au millimètre.

Quelques pas, et miracle renouvelé, je vole ! Prise en charge très rapide. Je mesure 39 km/h bras hauts (taille 26, milieu haut de charge, sellette couchée). Accélérateur en bout de 2^e barreau : 55 km/h et la voile reste

Un pur outil de plaisir, à ne surtout pas essayer... sous peine d'en tomber amoureux.



tendue et propre au-dessus de la tête et très stable sur trajectoire : elle se tend en se stabilisant plus encore accélérée.

Retour aux vitesses usuelles. L'Aspen 3 est très légère à la commande (moins de 1,5 kg d'effort aux freins à 50 % du débattement), avec une grande douceur de réaction. Le pilotage à la sellette est remarquable d'efficacité. Un soupçon de poids



Une maniabilité exceptionnelle pour cette voile de performance.

d'un côté suffit à incliner la voile avec facilité et précision. Le freinage en appui réglera l'inclinaison. En fait, l'aile est stable à l'équilibre, tout en demeurant très facile à incliner sur tous les axes, grâce au jeu conjugué sellette et commande. De plus, elle a cette tendance particulièrement efficace de ces profils qui glissent en mordant, sans jamais buter. En thermique, elle

accélère naturellement du bon côté et c'est extrêmement efficace de suivre l'action. C'est même son atout majeur : une maniabilité hors pair, associée à une grande légèreté à la commande et à un profil qui ne bute pas. Résultat : une vraie bête de thermique, qui ne laisse rien passer et tirebouchonne les bulles étroites avec facilité. Et aucun mouvement parasite : pas

JE M'ADRESSE À :

PILOTE DÉBUTANT

PILOTE TRANQUILLE

PETIT CROSS

PILOTE COMPÉTITION



GRADIENT ASPEN 3

DIRIGEANTS: ONDREJ DUPAL & VACLAV SYKORA.
CONCEPTEURS: ONDREJ DUPAL & VACLAV SYKORA.
GAMME: BRIGHT 3, GOLDEN 2, MONTANA, **ASPEN 3**,
 FREESTYLE, AVAX XC2, BI GOLDEN.
ASSEMBLAGE DES AILES: REP. TCHEQUE.
MISE EN CIRCULATION: SEPTEMBRE 2009.

| Taille | 22 | 24 | 26 | 28 | 30 |
|--------------------------|-------|-------|--------|--------|---------|
| Surface projetée (m²) | 18,74 | 20,48 | 22,3 | 24,2 | 26,68 |
| Surface à plat (m²) | 21,87 | 23,9 | 26,03 | 28,24 | 31,14 |
| Envergure projetée (m²) | 9,28 | 9,7 | 10,12 | 10,54 | 11,07 |
| Envergure à plat (m²) | 11,35 | 11,87 | 12,4 | 12,9 | 13,55 |
| Corde maxi. (m) | 2,4 | 2,52 | 2,62 | 2,73 | 2,87 |
| Cône aux B (m) | NC | 7,22 | 7,54 | 7,85 | 8,24 |
| Allongement à plat | 5,9 | 5,9 | 5,9 | 5,9 | 5,9 |
| Nombre de cellules | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| Poids aile (kg) sans sac | 4,3 | 4,7 | 5,345 | 5,6 | 6 |
| Poids total volant (kg) | 65-75 | 70-85 | 80-100 | 90-115 | 105-130 |
| Vitesses constructeur | Nc | Nc | Nc | Nc | Nc |
| Homologation EN | Non | C | C | C | C |
| Certification LTF | - | - | - | - | - |
| Prix T.T.C. (en euros) | 3450 | 3500 | 3550 | 3600 | 3650 |

Tissu : Porcher Sport 9017 E38A - 9092 E95A et 9017 E38A.

Coloris : jaune/noir/blanc, vert/orange/blanc, gris/rouge/blanc.

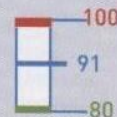
Suspentage : Edelrid Dyneema 0,6 - 1 - /1,1 et 1,3 mm.

Accélérateur : oui, 16cm. Trims : non.

Sellette recommandée : Type Abs. Sac : 145 litres ou le XL 170 litres.

MESURES (1)

Fourchette aile essayée : 80 / 100 kg
 Ptv essayeur : 91 kg



- Charge alaire durant l'essai : 91 kg/26,03 m² soit 3.49 kg/m².
- Vitesse maxi mains hautes : 39 km/h.
- Vitesse maxi accélérée : 55 km/h.
- Taux de chute mini : -1.06 m/s à 33,1 km/h effort de 1,5 kg.
- Finesse maxi : 9,1 à 36,9 km/h sur trajectoire.
- Décrochage : 25 km/h (effort de moins de 2 kg).

HOMOLOGATION EN

Classification C pour la taille 26

- Tout en A, sauf B en :**
- Vitesses en vol droit.
 - Lors d'une mise en virage en 360° engagé rapide
 - Fermeture asymétrique B avec 50% fermeture.
 - Fermeture frontale symétrique.
- Sortie d'un décrochage stabilisé maintenu.**
- Grandes oreilles.

Tout en A, sauf C en :

- Fermeture asymétrique avec 75% et accélérateur.

Tous les détails sur www.sky-dreams.com

APPRECIATIONS

♥ Mauvais ♥♥ Moyen ♥♥♥ Bon ♥♥♥♥ Excellent ♥♥♥♥♥ Parfait

| | | | |
|--------------------------|-------|----------------------------|-------|
| FINITION | ♥♥♥♥ | AMORTISSEMENT EN ROULIS | ♥♥♥♥ |
| MANUEL DE VOL en ligne | ♥♥♥♥ | RÉSISTANCE À LA TURBULENCE | ♥♥♥♥♥ |
| DÉMÊLAGE | ♥♥♥♥ | CAPACITÉ DE RÉOUVERTURE | ♥♥♥♥ |
| GONFLAGE SANS VENT | ♥♥♥♥ | SOLIDITÉ À VITESSE MAXI | ♥♥♥♥♥ |
| GONFLAGE AVEC VENT | ♥♥♥♥ | CAPACITÉ AU VOL LENT | ♥♥♥♥ |
| PRÉCISION COMMANDES | ♥♥♥♥♥ | PERFORMANCES | ♥♥♥♥♥ |
| LÉGÈRETÉ DES COMMANDES | ♥♥♥♥♥ | RAPPORT QUALITÉ/PRIX | ♥♥♥♥♥ |
| MANIABILITÉ | ♥♥♥♥♥ | | |
| AMORTISSEMENT EN TANGAGE | ♥♥♥♥ | | |



de lacet inverse, et retour à l'équilibre immédiat aux commandes. Le débattement, proche de 70 cm, la ralentit vers 26 km/h, avec un durcissement progressif léger. Le départ en décrochage est largement téléphoné. En vol, la légèreté des commandes et le peu de débattement nécessaire pour une action, vont sûrement dérouter quelques pilotes adeptes de la fermeté, mais quel plaisir de guider cette aile au millimètre sans effort! Sur trajectoire, **L'Aspen 3** flirte avec les 9,1 de finesse. L'accélérateur dégrade vraiment peu jusqu'à 50 km/h (le bord d'attaque très tendu ne bronche pas). En grosses conditions, **L'Aspen 3** communique beaucoup, de façon très explicite, sans être fatigante. L'amortissement sur tous les axes calme **L'Aspen 3** dès une inclinaison de plus de 30 degrés et la bloquer demande peu d'effort et peu de débattement. En tests EN, l'aile récolte ses notes "C" uniquement en fermeture asymétrique à 75 % accélérée! Le reste du Pv de certification est édifiant de bons résultats.

Oreilles ? A l'ancienne, avec la suspente extérieure A et un peu

d'accélérateur. Elles se plaquent sous la voile et nécessitent une aide à la réouverture. La maniabilité aux fesses reste alors excellente, presque vive. En 360° serrés, **L'Aspen 3** accepte de plonger, très rapidement avec la libération de la commande extérieure : taux de chute dépassant allégrement les - 10 m/s et sortie autonome et franche, à dissiper sur plusieurs tours. Côtés wagas, **L'Aspen 3** est un vrai papillon, un véritable jouet enthousiasmant et une invitation à envoyer plus fort. Ça décoiffe, et pourtant, ça revient au calme facilement.

CONCLUSION.

L'Aspen 3 est pour l'heure mon coup de cour 2009. En parallèle d'une Sigma 7, pour des perfos qui se comparent, **L'Aspen** semble se piloter simplement à la pensée tant elle est légère dans sa mise en virage. Formidable aile de sport, à la maniabilité exceptionnelle, elle offre un plaisir vif. Une aile à absolument essayer dans sa catégorie! Mais attention quand même, pilote obligatoire! ■



- Précision.
- Maniabilité.
- Légèreté des commandes.



- Un velcro de vidage svp !