

GRADIENT BRIGHT 4

DEPUIS LA CRÉATION DE GRADIENT, J'UTILISE AVEC SÉRÉNITÉ LA BRIGHT, AILE ÉCOLE DE LA GAMME, TOUJOURS CARACTÉRISÉE À TRAVERS SES ÉVOLUTIONS SUCCESSIVES, PAR UNE SÉCURITÉ PASSIVE OPTIMALE ET UNE BELLE CONVIVIALITÉ SUR L'AXE DE ROULIS. LA DERNIÈRE BRIGHT, LA 4, VIENT DE SORTIR.

HOMOLOGUÉE EN A, elle devrait intéresser bien des écoles et vise le créneau "première aile, aile de progression". De la **Bright 3**, la 4 garde peu de chose : allongement légèrement moindre [4,74 au lieu de 4,78], moins de cellules (38 au lieu de 40), plus légère de 200 g... elle a maigri sur tout. Tout est simple. La voile que je déroule au sol prend spontanément sa forme en bord d'attaque, grâce à ses larges écopes maintenues ouvertes par un mylar latté qui suit la forme du bec (la latte n'est pas sur l'extérieur du profil, mais en retrait de quelques centimètres, reliant intrados et extrados). Le démêlage, malgré 5 élévateurs et 3 étages de suspentes se fait très simplement, style coup de poignet. Un simple lissage du suspentage fluidifie le tout et je n'ai jamais eu l'ombre d'une clé. Cela facilitera la vie de nos apprentis pilotes !

GONFLAGE...

J'ai essayé tous les outrages : avec ou sans élévateurs, avec brusquerie et traction excessive sur les A, ou départ au pas avec mollesse... la **Bright 4** gonfle toujours, tranquillement, accepte tout, ne dépasse pas. Elle ralentit sensiblement son élévation en bout de course. Dans la brise forte, tout est permis : cobra, boule, ou pleine fenêtre tout ouvert. Docile, la belle ! Voile au-dessus de la tête, quelques pas et un soupçon de freinage suffisent pour décoller. L'aile est compacte, d'un bloc. L'énorme logo de la marque, sorte de smiley souriant, s'affiche sur l'intrados. Difficile pour un élève de passer inaperçu dans le ciel, ainsi tagué ! J'ai mesuré 35 km/h bras hauts



PHOTOS FELIX VOELK ET AÉROGLISS.

pour cette taille 26, équipée d'une sellette assise. Pas de mouvement d'accordéon dans l'envergure, pas de vibrations, et un évident amortissement en tangage qui rend la **Bright 4** docile à tous les angles. L'accélérateur, à 2 barreaux pour profiter du débattement total, permet de gagner 12 km/h et du bout des orteils, 47 km/h s'affichent au badin. Les **Bright** précédentes avaient toutes une franche maniabilité, voire un soupçon d'instabilité en roulis, notamment aux oreilles. Plus qu'une Golden 3, par exemple. Avec la **Bright 4**, la maniabilité reste au rendez-vous, mais l'amortissement en roulis s'opère dès le relâché de la commande,

de façon plus marquée que sur la version 3. Le débattement, sur 70 cm (un peu plus court que la Bright 3) tolère la maladresse, d'autant que la basse vitesse est pleinement exploitable, avec une nette phase parachutale simple à gérer. Les commandes, bien sûr, durcissent vite et il faudra 8 bons kilos d'effort avec les mains très basses pour enfin décrocher la **Bright**. Et la remise en vol s'opère sans abattée importante, et c'est une des caractéristiques essentielles de cette aile : quoique vous lui fassiez, l'amortissement et la réouverture seront dociles si vous acceptez de lui rendre sa vitesse ! Lisez le Pv d'homologation : il est édi-

fiant sur le sujet et devrait rassurer plus d'un pilote. Déjà 4 tailles homologuées EN A, reste à homologuer la petite 22, très intéressante pour les petits poids (54 à 66 kg de PTV). En vol, sortant de l'essai de l'agile U-Turn Airwolf, la **Bright 4**, par son débattement des commandes et sa réponse très progressive, avec peu d'inclinaison sur le début du freinage, laisse une sensation de tolérance, confirmée par ailleurs en grosses turbulences. La **Bright 4** demande peu d'effort de pilotage pour enrayer les mouvements d'une aérologie agitée. En thermique, elle monte fort bien en bridant l'inclinaison par un freinage extérieur simple, et

JE M'ADRESSE À

PILOTE DÉBUTANT

PILOTE RÉGULIER

EN A

EN B

EN C

EN D

HORS EN

PILOTE TRANQUILLE

PILOTE COMPÉTITION



accepte sans fermer la position mains hautes. N'hésitez donc pas à rendre la main pour laisser l'aile prendre sa vitesse et son énergie dans l'ascendance. C'est jubilatoire de pouvoir laisser ainsi aller son aile, alors que les turbulences sont marquées et sèches.

Evidemment, en transition, le taux de chute se dégrade assez vite, surtout en butée d'accélérateur. Mais la **Bright 4** est pleinement utilisable ainsi, à fond, et sa marge avant fermeture est encore grande. En tout cas, avec la **Bright 4**, l'accélérateur est un outil de pilotage à part entière, et sur tout son débattement, même en école. Aujourd'hui, où que je me dirige, j'ai le sensation d'être vent de face ! Un passage dans un venturi, très près du relief, face à une brise de 30 km/h, les pieds à toucher les cîmes des sapins, me montre combien la **Bright** a progressé ! Elle avance, elle encaisse, et je suis serein. En cross sous la **Bright**, je ne suis nullement pénalisé en montée en thermique. Un peu en transition, c'est évident, mais pour prendre des photos freins lâchés en pleine ascendance, zéro problème !

LES OREILLES ?

Rien à dire : elles viennent bien grâce au kit A', dégradent bien, mais l'aile devient alors sensible en roulis. La réouverture est immédiate, autonome dès le relâché. Côté 360, c'est du tout bon. Si la commande extérieure est bien relâchée, la **Bright** plonge pour atteindre rapide-

ment d'excellents taux de descente. La sortie est rapide, spontanée, sans tendance à la neutralité spirale. Extra !

Enfin, le posé se choisit : classique, avec finale et vitesse pour une ressource modérée et suffisante, ou basse vitesse pour un posé sans ressource, à finesse bien dégradée, mais facile cependant. Deux pas, je me retourne et pose la voile en asymétrique, façon accordéon : si quelqu'un m'ouvre le sac, je la dégonfle directement dedans ! Rien à redire. **Bright 4** rime avec tranquillité. 2800 euros pour bien démarrer dans ce sport, acquérir pendant quelques centaines de vols l'expérience nécessaire pour aller plus loin, avec surtout, du plaisir à la clé, finalement ce n'est pas si cher pour un planeur à bretelles !

CONCLUSION

Avec ce niveau de sécurité, sa solidité toute éprouvée, même accéléré à fond, ses bonnes performances, sa maniabilité qui la place dans le créneau "ludique" des ailes de progression, la **Bright 4** est une parfaite première aile. En école, la **Bright**, en parallèle des autres "EN A", est une alternative intéressante, par une mise en virage joueuse, tout en offrant un éventail de progression énorme. Légère et polyvalente, la **Bright 4** sera aussi utilisable facilement en montage, en lorgnant sur les petites tailles. Une chose est sûre : EN A ne rime pas forcément avec ennui. La preuve !



- Très haut niveau de sécurité.
- Ludique pour une "EN A" !
- Accélérateur utilisable à fond.



- Pas d'émerillons

GRADIENT BRIGHT 4



CONCEPTEUR : ONDREJ DUPAL ET VACLAV SYKORA.
ASSEMBLAGE : TCHÉQUIE. MISE EN CIRCULATION : 02/11.
GAMME : BRIGHT 4, GOLDEN 3, ASPEN 3, AVAX XC3, BI GOLDEN, MONTANA.

Taille	22	24	26	28	30
Surface à plat (m ²)	22,2	24,4	26,9	29,6	32,4
Allongement à plat	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7
Nombre de cellules	38	38	38	38	38
Envergure à plat (m ²)	10,2	10,6	11,3	11,8	12,3
Corde maxi (m)	2,6	2,7	2,9	3,0	3,2
Cône aux B (m)	nc	nc	nc	nc	nc
Poids aile (kg) sans sac	4,5	4,8	5,2	5,6	6,1
Poids total volant (kg)	54-66	63-80	75-95	90-110	105-135
Homologation	en cours	EN A	EN A	EN A	EN A
Prix ttc (en €)	2800	2800	2800	2800	2800

MATÉRIAUX

- Tissu : Skytex 9092 45 gr/m² en (BA) et 9017 40 g/m² (Extrados), Skytex 9017 40 gr/m² (intrados). Skytex 9092 E29A Hard finish 45gr/m² (Cloison)
- Suspentage : Dyneema 1,1 et 1,3 mm (haut), Tecnora 1,5-1,8 et 2 mm (inter et bas).

ARCHITECTURE VOILE

- 1 cellule suspendue pour 2 cellules à diagonales.
- Renforts de bord d'attaque : large mylar et latte précontrainte.
- Bandes liaisons inter groupe : oui.
- Bandes transversales : non
- Ouverture de vidage : oui.

SUSPENTAGE - ÉLÉVATEURS

- Répartition : A2 A'1 B3+1 C3 D2
- Etages : 3.
- Branches élévateurs : 5 (A rouge, A' Jaune, B Bleu, C Vert et D noir).
- Kit oreilles : oui, élévateur spécial.
- Liaison suspentes : maillons rapides, blocage par élastique.
- Accélérateur : 2 poulies, débattement 12 cm.
- Poignée frein : large, confortable, sans émerillon, pression non magnétique.

LIVRÉ AVEC

- Sac : 3 tailles au choix. S - 110 litres L - 145 litres ou XL - 170 litres.
- Divers : accélérateur 2 barreaux, sac interne, sac élévateurs, velcro, kit réparation, manuel de vol papier, tee-shirt.

MESURES⁽¹⁾

Fourchette aile essayée : 75/95 kg
Ptv essayeur : 90 kg



- Charge alaire durant l'essai : 90 kg/26,9 soit 3,3 kg/m².
- Vitesse maxi mains hautes : 35 km/h.
- Vitesse maxi accéléré : 46 km/h.
- Taux de chute mini : -1,15 m/s à 33,4 km/h, effort de 2 kg.
- Finesse maxi : 8,2 à 35,3 km/h sur trajectoire.
- Décrochage : 23 km/h (effort de 8 kg, dissuasif).

HOMOLOGATION : EN A

- Tout en A.

Rapport complet sur www.gradient.cx ou www.dhv.de

APPRECIATIONS

	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○
MAUVAIS	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○
Moyen	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	
Bon	♥♥♥	♥♥	♥	○		
Excellent	♥♥	♥	○			
Parfait	♥	○				
FINITION	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	
MANUEL DE VOL	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	
DÉMÊLAGE	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	
GONFLAGE SANS VENT	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	
PRÉCISION COMMANDES	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	
LÉGÈRETÉ DES COMMANDES	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	
MANIABILITÉ	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	
AMORTISSEMENT EN TANGAGE	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	
AMORTISSEMENT EN ROULIS	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	
RÉSISTANCE À LA TURBULENCE	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	
CAPACITÉ DE RÉOUVERTURE	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	
SOLIDITÉ À VITESSE MAXI	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	
CAPACITÉ AU VOL LENT	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	
PERFORMANCES	♥♥♥♥	♥♥♥	♥♥	♥	○	