

GRADIENT GOLDEN 3

C'EST L'PRINTEMPS... PETITS BOUTONS SUR LES JOUES, LA NATURE S'ÉVEILLE EN BOURGEONS, LES CONSTRUCTEURS PARAPENTE S'AGITENT.

Le ciel change de couleur aussi, l'instabilité est plus fréquente, plus pétante. Période idéale pour découvrir la Gradient **Golden 3**... qui remplace la 2... qui remplaçait la 1. C'est l'printemps, et je me lâche un peu!

Aile intermédiaire typique, avec une homologation EN B dans ses 5 tailles, la **Golden 3** a la lourde tâche de succéder sans décevoir à cette série best-seller plébiscitée dans le monde entier. La Golden a largement assis la position du constructeur tchèque. Entre Bright 4, à venir prochainement, et Aspen 3 superbe aile de cross (essayée dans P. Mag n°125), la **Golden 3** est très attendue... au tournant. Qu'est ce qui change, à part le chiffre? L'allongement à plat perd 0,2 points, alors que l'allongement projeté reste de 4,35 : la voûte est donc plus marquée. 52 cellules. Quelques suspentes ont maigri d'un millimètre, alors que formes et designs sont comparables. Il semblerait donc que le changement majeur soit interne, avec un profil différent. Le poids aurait changé... mais sur ma balance de pâtissier, précise à 10 g, la **Golden 26** pèse exactement 5,4 kg nue. Le prix a augmenté de 200 euros sur toutes les tailles. Visuellement, la différence entre 2 et 3 se fait par le logo Gradient largement cousu sur l'extrados.

Chaque bout d'aile accueille 3 cellules fermées, puis 3 gazées et enfin de larges alvéoles aux bouches bizeautées, renforcées par une large bande de mylar, des bandelettes diagonales étroites (et ourlées dans leur partie visible). Le bord d'attaque est renforcé d'un galon large cousu au point droit, sur 3 coutures. L'intrados, et l'arrière de l'extrados sont en tissu Porcher 40 g, le bord d'attaque est en 45g

et les cloisons en 40 g Hard Finish, réputé pour sa bonne tenue dans le biais. Le suspentage à 3 étages est constitué pour le haut de Liros Dyneema non gainé, monté épissuré et cousu, puis se décline en différents diamètres de Tecnora gainé. Notez que le stabilo se voit relié au suspentage par de fines boucles de suspentes intégrées dans le bout d'aile. Un large velcro permet le vidage des cailloux et autres sauterelles sur le bout d'aile.

Une valeur sûre pour bien débiter ou voler tranquille et sans œillères.

4 élévateurs (en comptant le spécial oreille, plus fin et jaune), reçoivent en fait 3 faisceaux de suspentes : les C et D se rejoignent en pyramide pour alléger le suspentage bas. Des élévateurs larges et bien finis. La poignée de frein souple, en forme, intègre un émerillon protégé par une petite gaine néoprène et se fixe par une pression classique (non magnétique). Notez la présence astucieuse d'une autre pression en bas d'élévateur, permettant au démontage de la sellette la réunion rapide des 2 élévateurs. Et toujours le grand sac à volume adaptable par sangles latérales, dos matelassé, et matériaux souples pour un portage correct (poids : 1,2 kg en version large car ce sac existe en plusieurs tailles au choix).

DE LA STABILITÉ

Premières minutes de jeu dans le vent... La **Golden 3** écope bien et s'élève élévation se fait sans point dur, un peu moins rapidement que la version 2 [qui n'était pas difficile pour autant]. La voile



PHOTO GRADIENT.

ralentit seule et ne nécessite que peu de temporisation. Difficile de rater un gonflage! Voile en boule, cobra, voile toute ouverte au sol : la **G3** monte à tous les coups, sans pièges. Mais c'est le printemps... Et aujourd'hui, la brise est forte et se couple avec du vent météo. Au décollage, il faut attendre les baisses de vent pour s'installer prêt au départ. De plus, les corniches de neige installées sur le décollage empêchent de descendre dans la pente. Pas le choix : gonflage pleine fenêtre, en crête, dans du vent fort. Action! J'envoie l'aile au-dessus de la tête, tout en remontant vers la voile pour réduire la puissance. L'envol est immédiat. Le gonflage d'un bloc me soulève, je me détwinse immédiatement et sans faire un virage, prends de suite 200 mètres sur le décollage, tout en cherchant à mettre le pied dans

mon sabot de cocon (cover-leg en français) qui s'est mis dans le mauvais sens, plaqué derrière par le vent relatif. Merci la **Golden 3** qui d'emblée me permet tous les bidouillages : récup du harnais, repositionnement de la sonde de vitesse, mise en place des mouffles à la place des gants de décollage! Et c'est parti pour les joyeux pétards de printemps.

De suite à l'aise sous cette **G3**! Superbe stabilité de cap, peu d'effort aux commandes, et surtout une communication franche, très simple à décoder : la **Golden 3** prévient largement le pilote des mouvements pendulaires, à travers les freins (sans excès), mais aussi par la sellette avec de francs soulèvements du côté qui accélère. Ainsi, en entrée de thermique, la **G3** mord volontiers, attaque du côté ascendance par un mouvement

JE M'ADRESSE À :

PILOTE DÉBUTANT

PILOTE TRANQUILLE

PETIT CROSS

PILOTE COMPÉTITION



d'avancé de son bord d'attaque, et l'allègement produit se contrôle aisément par un petit plus en freinage de ce même côté conjugué avec un léger déport de poids du même côté, pour garder la tension du suspentage. Facile à dire, et surtout jubilatoire à décomposer sur cette aile très académique dans ses comportements.

Le thermique se négocie sans crainte, avec sérénité. La **G3** s'incline volontiers, sans vivacité, et se pilote, une fois la garde passée, principalement sur une vingtaine de centimètres. Le taux de chute mini s'obtient sans fatigue, mains à hauteur du bas de l'élévateur. Le virage est un peu moins précis que celui de l'Aspen 3, mais la **G3** offre un confort très différent, très pullman. En turbulences, l'aile se tient fort solidement. Pas l'ombre d'un bout d'aile qui proteste, malgré les boulets de canon que nous distille ce mois de mars. Malgré de bons variés, souvent à plus de 5m/s moyennés et turbulents, La **G3** n'arrive pas à me rendre inquiet, à aucun moment. Facilité de pilotage, excellente glisse, super solidité, même accélérée largement. (l'accélérateur est souple sous le pied, et il ne faut pas hésiter à en abuser, face au vent).

Mains hautes, la **G3** m'offre un vrai 39 km/h et accéléré à fond, en sellette couchée, caréné, je

vole encore à plus de 50 km/h, aile tendue et solide. La finesse mesurée est de 8,5 en configuration lisse, voir un peu d'accélérateur. L'aile accélérée me paraît dégrader un peu moins que la 2. A confirmer en comparant ! Pour descendre ? Oreilles classiques, qui viennent franchement, d'un bloc. Elles sont à tenir, pour un taux de chute qui tourne autour de -2,2 m/s, sans l'accélérateur. Réouverture autonome. En 360°+ oreilles, la **G3** a besoin d'une ventrale bien lâchée, pour entretenir aux fesses la rotation. Pour les 360° serrés, j'arrête à -12 m/s pour une sortie franche, énergique mais dont l'abattée se gère simplement. Rien à redire.

CONCLUSION.

Retour au sol après une bonne "tonga" dans ces conditions ventées. La **G3** se mène au doigt et à l'œil. Quelques heures de vols au compteur sous la **G3** m'autorisent à prétendre qu'elle remplace complètement et parfaitement la 2. Exactement à la même place, avec un poil d'amélioration partout, parfois infime, mais générale. En relisant le test de la **G2**, j'ai une impression de déjà vu tant la recette appliquée reste la même. Ma conclusion sera identique : **G3**, le changement dans la continuité ! On va en voir un paquet sur les sites... ■



- Comportement limpide.
- Très rassurante en turbulences.
- Rapide.



GRADIENT GOLDEN 3

DIRIGEANTS ET CONCEPTEURS : ONDREJ DUPAL ET VACLAV SYKORA.

GAMME : BRIGHT 3, GOLDEN 3, MONTANA, FREESTYLE, ASPEN 3, AVAX XC2, BI GOLDEN 2

ASSEMBLAGE DES AILES : TCHEQUE.

MISE EN CIRCULATION : MARS 2010.

Taille	22	24	26	28	30
Surface projetée (m²)	19,39	21,1	22,98	25,04	27,05
Surface à plat (m²)	22,4	24,37	26,54	28,92	31,28
Envergure projetée (m)	9,19	9,58	10	10,44	10,86
Envergure à plat (m)	10,96	11,44	11,88	12,46	12,96
Corde maxi (m)	2,57	2,68	2,8	2,92	3,04
Cône aux B (m)	nc	nc	nc	nc	nc
Allongement à plat	5,37	5,37	5,37	5,37	5,37
Nombre de cellules	50	50	50	50	v50
Poids aile (kg) sans sac	4,4	5	5,4	5,7	6,1
Poids total volant (kg)	62-77	75-90	85-100	90-115	110-130
Vitesses constructeur	nc	nc	nc	nc	nc
Homologation EN	B	B	B	B	B
Certification LTF	1-2	1-2	1-2	1-2	1-2
Prix T.T.C. (en euros)	3170	3220	3270	3320	3370

Tissu : Porcher Skytex, 40 g/m² et 45 g/m².

Coloris : bleu/blanc-jaune, rouge/gris/blanc, orange/blanc/gris, bleu/blanc/vert, rouge/gris/jaune. Suspentage : haut: Aramid 1.2 /1.5 /1.8 /1,9 mm, bas: Dyneema 0.6 /0.8 /0,95 /1.1 /1.3 mm

Élévateurs : A2 A'1 B3+1 C3. Accélérateur : oui. Trims : non.

Sellette recommandée : abs Sac : grand volume souple.

MESURES (1)

Fourchette aile essayée : 85/100 kg

Ptv essayeur : 90 kg



- Charge alaire durant l'essai : 90 kg/26.54 m² soit 3.39 kg/m².
- Vitesse maxi mains hautes : 39 km/h.
- Vitesse maxi détrimée : 50 km/h.
- Taux de chute mini : -1.19 m/s à 35,8 km/h effort de 2,4 kg.
- Finesse maxi : 8,5 à 37,8 km/h sur trajectoire.
- Décrochage : 25 km/h (effort de plus de 3 kg).

HOMOLOGATION EN

Classification B

Homologuée par Air Turquoise selon la norme EN 926-2 en catégorie B.

Tout en A sauf :

- Comportement lors d'une mise en virage en 360° engagé rapide : B.
- Fermeture asymétrique avec 50% fermeture : B.
- Grandes oreilles : B.

Tous les détails sur www.sky-dreams.com

APPRÉCIATIONS

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

FINITION	♥♥♥♥♥	AMORTISSEMENT EN ROULIS	♥♥♥♥♥
MANUEL DE VOL	♥♥♥♥	DÉMÊLAGE	♥♥♥♥
DÉMÊLAGE	♥♥♥♥	GONFLAGE SANS VENT	♥♥♥♥
GONFLAGE SANS VENT	♥♥♥♥	GONFLAGE AVEC VENT	♥♥♥♥
GONFLAGE AVEC VENT	♥♥♥♥	PRÉCISION COMMANDES	♥♥♥♥
PRÉCISION COMMANDES	♥♥♥♥	LÉGÈRETÉ DES COMMANDES	♥♥♥♥
LÉGÈRETÉ DES COMMANDES	♥♥♥♥	MANIABILITÉ	♥♥♥♥
MANIABILITÉ	♥♥♥♥	AMORTISSEMENT EN TANGAGE	♥♥♥♥
AMORTISSEMENT EN TANGAGE	♥♥♥♥	RAPPORT QUALITÉ/PRIX	♥♥♥♥