

La Queen 2 en vol à Mieussy. Très belle allure générale et excellents états de surface, avec un bord d'attaque particulièrement lisse.

*Nous savions la Queen 2 au top des performances de la catégorie EN C puisqu'elle avait été adoptée, après tests comparatifs, par plusieurs jeunes compétiteurs, notamment. Mais ce que nous avons découvert via cet essai, c'est aussi la qualité de son pilotage.*

# TRIPLE SEVEN QUEEN 2

## Racée pour sa catégorie

### La marque

Au fil de leurs carrières de compétiteurs internationaux et de pilotes testeurs-designers, celles-ci réalisées chacun de leur côté dans plusieurs grandes marques, les « frères champions » Aljaz et Urban Valic ont ancré leur caractère d'exigences... Leur indépendance intransigeante n'a certainement d'égal que leur volonté d'innovation et de réussite. Des pilotes-techniciens doués, impétueux, forts, capables de tracer leur destin et d'assumer leurs idées. Et des hommes respectés... Car il faut bien le faire remarquer, fonder une marque en partant de rien, réussir à suivre sa voie avec des conceptions profondément originales et de vraies innovations, monter une gamme complète et se placer au top de la performance en si peu de temps... cela ne peut que forcer le respect.

Exemple, la dernière de leurs créations ? C'est la Gambit, aile de compétition CCC produite juste à temps pour les championnats du monde FAI de Krushevo (en Macédoine, début août), époustouflante, inédite par le nombre de cellules et la complexité de sa conception.

### Précisions, conditions de l'essai

Mai et juin 2019, deux tailles testées. La Queen 2 MS (PTV 79-99 kg) et la ML (PTV 95-108 kg) pour près de 20 h de vol en cross alpins et avec les top-guns lors de la coupe du Monde Cœur de Savoie. Si des différences notables existent suivant les charges alaires, les conclusions ci-dessous se rapportent à la taille ML, à PTV lesté à 103 kg, soit quelques kilos en dessous de son PTV max. À charge maximale sous la MS, ainsi que l'essai a été commencé, l'aile devient plus physique, plus sèche et vive, plus exigeante aussi en grosses conditions, et sans réel gain de performances en plané. En milieu de fourchette (non lesté sous la ML), on perd un peu en réactivité, l'aile paraissant moins incisive.

### Conception-design, technique et matériaux

Si l'allongement à plat de 6,3 est classique pour la catégorie, la Queen 2 bénéficie de tous les procédés d'amélioration de la performance disponibles. Voyez donc sur le site [www.777gliders.com](http://www.777gliders.com)

Côté matériaux, le bord d'attaque est en Dominico 30 DMF (40 g/m<sup>2</sup>), l'extrados et l'intrados en 20 DMF (34 g/m<sup>2</sup>), la structure interne en Porcher Skytex 40 Hard, la Queen 2 vise la durabilité et ne fait pas appel aux tissus ultra-allégés... Pour autant, l'aile n'est pas « lourde » non plus. Le suspentage non gainé de type « race » est assez fin, surtout en freinage, assez impressionnant pour la catégorie. D'emblée, on peaufine le démêlage avec soin... Les élévateurs 13 mm bénéficient d'un système de « pont » entre les B et C pour le pilotage accéléré.

### Take-off (décollage)

L'aile est assez progressive dans la montée. Par vent faible, utiliser le groupe des A complet permet une élévation homogène. Par vent soutenu, ne prendre que les A centraux atténue le risque d'arrachement, mais génère un gonflage paresseux des bouts d'aile, la moindre action aux freins homogénéisant ensuite le profil dans l'envergure. L'énergie demande une temporisation pour éviter le dépassement, rien d'anormal pour le niveau de performances.



Jean-Michel Ara-Somohano envoie un peu dans les alpages du Pertuiset. La Queen 2 est « ferme » aux commandes mais elle s'avère ludique et très précise à piloter.

Par vent assez fort, il faut cependant être un minimum concentré pour éviter l'arrachement : on sent déjà que l'aile attaque et qu'il faut maîtriser son énergie à l'envol. Globalement, la Queen 2 est d'une grande cohésion dans la corde et ne se déforme que très peu dès la mise en pression. Avec des bouts d'aile fermés, les gonflages cobra ne sont pas des plus aisés... Se placer classiquement au centre et soigner un décollage dans l'axe m'est toujours apparu plus facile, y compris par vent bien marqué. Rien d'anormal et qui se gère intuitivement en quelques actions de découverte.

### En vol... Belle glisse !

La Queen 2 est bien homogène, avec une grande cohésion dans l'envergure et la corde. Les sentiments de stabilité, de solidité et de glisse permettent d'exploiter celle-ci bras hauts, instantanément.

Si l'aile est bien amortie en tangage, n'oscillant que sur de faibles amplitudes, elle transmet bien par de petites « offensives » du bord d'attaque, qui paraît indestructible. Aucun roulis ne vient polluer les déplacements. En laissant vivre les légères incursions des bouts d'aile (en lacet), la perception de la masse d'air est très fine. L'ensemble restant compact en toutes conditions, l'utilisation

| DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR  |                                    |       |        |         |
|----------------------------------|------------------------------------|-------|--------|---------|
| Tailles disponibles              | S                                  | MS    | ML     | L       |
| Surface à plat (m <sup>2</sup> ) | 23,6                               | 25,3  | 26     | 27      |
| Envergure à plat (m)             | 12,1                               | 12,6  | 12,8   | 13      |
| PTV (kg)                         | 70-85                              | 79-99 | 95-108 | 100-120 |
| Allongement à plat               | 6,3                                |       |        |         |
| Nombre de cellules               | 73                                 |       |        |         |
| Poids de la Queen 2 (kg)         | 5,2                                | 5,4   | 5,5    | 5,9     |
| Poids de la Q-Light (kg)         | 3,9                                | 4,2   | 4,3    | 4,4     |
| Homologation                     | EN/LTF C (Queen 2 et Q-Light)      |       |        |         |
| Prix public TTC (euros)          | Queen 2 : 4 290<br>Q-Light : 4 690 |       |        |         |

Représentation France : Alpyr SAS  
(Vincent Busquet, Laurent Laporte)  
Le Villaret  
73110 Val Gelon La Rochette  
+33 (0)7 52 62 07 13,  
info@alpyr.fr  
www.777gliders.com, www.alpyr.com



## RÉCAPITULATIF DES MESURES ET COMPORTEMENTS

**Marque et modèle :** Triple Seven Queen 2 (deux tailles testées, MS et ML).

**PTV du test :** de 98 à 103 kg suivant lest. L'idéal pour la taille ML étant 103-105 kg. Charge alaire à 103 kg (pour la ML) : 3,96 kg/m<sup>2</sup>.

**Vitesses mesurées :** 40 km/h +/- 0,5 bras hauts. Vitesses accélérées : 46 km/h +/-1 au premier barreau, 53 km/h +/-1 au second barreau, 57 km/h +/-1 maximum.

**Efforts en virages :** médian en pilotage. Croissant sur l'ensemble du débattement mais la Queen 2 se pilote plutôt en haut de course.

**Inversions de virages :** hyper précises et instantanées. Maniabilité parfaite.

**Comportement en spirale :** très sain. La Queen 2 fait simplement ce qu'on lui demande en termes d'angle et de taux de chute. Les sorties et retours sur axe sont spontanés. La maniabilité et l'homogénéité dans l'envergure permettent des inversions très tendues, sans aucun souci.

**Comportements en roulis :** aucun roulis parasite à tous régimes. La Queen 2 est ultra stable sur l'axe, transmettant plus par des mouvements de lacets sur les bouts d'aile. On peut parfaitement l'inscrire aux freins sous tous les angles, mais elle ne se « promène » jamais seule en roulis.

**Comportements en lacet :** les bouts d'aile « attaquent », offrent de bons mouvements de relance et une bonne transmission sur l'axe. Pour autant, pas de « crawl » excessif, juste ce qu'il faut de vie pour bien naviguer et jouer finement en thermiques.

**Comportements en tangage :** assez stable, l'aile relance beaucoup sur l'axe. Elle est toujours « offensive », les amplitudes sont toutefois mesurées et on ne passe pas son temps à gérer le bord d'attaque, loin de là. Au contraire, l'homogénéité des comportements permet de laisser l'aile s'exprimer et glisser au maximum de son potentiel.

**Oreilles :** réalisables, certes... Le maintien n'est pas difficile mais l'aile est franchement contrariée et les réouvertures sont progressives. Aucune tendance à la cravate mais à mon sens, pas l'idéal en phases d'approche ou de repose.

**Vz moyennes relevées :** < 1 m/s à 38 km/h. 1 m/s +/- 0,1 à 41 km/h. 1,3 m/s +/- 0,05 à 46 km/h. 1,6 m/s +/- 0,05 à 53 km/h. < 2 m/s +/- 0,05 à 57 km/h.

**Finesses/air stables relevées :** 11,2 (± 0,2) à 41 km/h. 10,2 (± 0,2) à 46 km/h. 9,3 (± 0,2) à 53 km/h. 8 (± 0,2) à 57 km/h.

**Sellette utilisée :** type cocon race, Nearbirds Genesis 2.

### Commentaire accessibilité

C supérieur... La Queen 2 est au sommet des performances de la catégorie, son pilotage n'est pas très énergivore et l'aile est homogène mais elle se destine avant tout à des pilotes expérimentés, capables d'exploiter le potentiel de la bécane. Sa maniabilité, sa réactivité à la commande sur de faibles débattements, les vitesses accélérées et son excellent « floating » ont séduit de nombreux compétiteurs, jusque dans les rangs des « Pôles Espoirs », dont plusieurs l'ont adoptée.

d'une sellette assez instable m'est apparue très plaisante pour bien exploiter le floating.

Niveau performances, si la vitesse bras hauts est classique, la glisse, elle, est définitivement excellente pour la catégorie. La relance est permanente, permettant d'exploiter finement un large spectre de conditions en confiance, des plus faibles aux plus retorses. C'est simple, les performances en plané sont au niveau de nombre d'ailes EN D, ce qui permet de jouer à leurs côtés jusqu'au premier barreau. Au-delà, logiquement, les écarts se creusent illico.

### Vol thermique et actions commande. Tout pour l'efficacité

La rigidité générale se perçoit principalement à la commande, dès le point de contact. L'aile n'est pas légère en freinage, disons « ferme ». La réactivité s'observe instantanément avec un virage qui s'inscrit précisément à la moindre action.

En prospection, accompagner la navigation et le placement par de petites corrections, en laissant voler au maximum, est hyper rentable. Et dès

**Le bord d'attaque porte chez Triple Seven l'appellation « Système BPI » (Back Position (air) Intakes), soit un shark-nose fortement marqué. Très beau travail de mise en forme et de réalisation.**

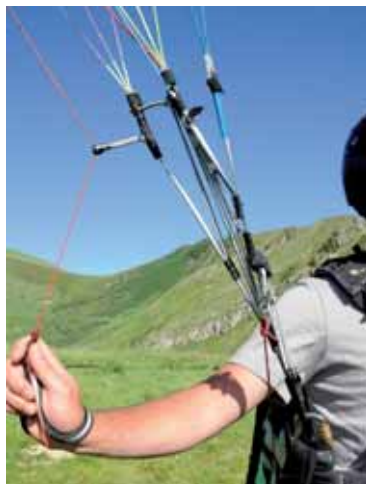
qu'on aborde le thermique, la maniabilité sur le 1/3 haut du débattement permet d'être efficace sur le champ, de ne rien rater, et d'optimiser le rayon à sa convenance. De fait, la bécane est carrément plaisante en thermique, la plus précise et fine que j'ai pu essayer dans cette catégorie. À la moindre action, on serre l'ascendance à sa convenance. Noyauter avec de l'angle dans les gros thermiques de montagne est un régal.

Si le milieu de course est exploitable, pour vraiment cintrer le virage épisodiquement, le durcissement guide naturellement vers un pilotage « haut ».



| TECHNIQUE DE CONSTRUCTION                      |   |
|--|---|
| Marque et modèle                               | Triple Seven Queen 2  |
| Designer                                       | Aljaž et Urban Valic, fondateurs de la marque   |
| Fabrication                                    | Ateliers AeroDynamics (Sri Lanka)   |
| <b>Construction détaillée et matériaux</b>     |   |
| Type de cellules et bord d'attaque             | 73 cellules, soit 65 ouvertes, 8 fermées à 100 %. Profil en fort shark-nose type BPI (Back Position (air) Intakes), avec joncs nylon  |
| Structure interne (et innovations)             | Plusieurs bandes dans l'envergure dont une large entre les insertions B et C. Joncs cousus en forme de vague (ou en S) sur les nervures internes, dans l'axe de la corde. Systèmes OCV (Optimized Cross Vents) et SDT (Segmented Diagonals Tech, fines bandelettes diagonales) pour alléger la structure interne tout en mettant de la matière là où il y a des efforts |
| Bord de fuite                                  | Avec mini-ribs  |
| Tissu  | Bord d'attaque en Dominico 30 DMF (40 g/m <sup>2</sup> ). Restant de l'extrados et intrados en Dominico 20 DMF (34 g/m <sup>2</sup> ). Cloisons, diagonales et mini-ribs en Porcher Skytex 40 Hard  |
| Suspente, matériaux et observations            | 3 étages non gainés. Étage bas en Liros PPSLS (Dyneema) et Edelrid séries A-8000-U (Aramide). Étages haut et intermédiaire en Edelrid séries A-8000-U   |
| Principe et ramifications                      | En 3 lignes et 3 étages. Suspentes basses en 2 A + A', 3 B + stabilo, 3 C   |
| Ouverture de nettoyage aux stabilos            | Non   |
| État de surface                                | Bel état de surface, particulièrement en bord d'attaque, très lisse   |
| <b>Élévateurs</b>                              |   |
| Branches                                       | En sangles fines 13 mm, en A + A', B et C reliés par un pont de pilotage  |
| Repères colorés                                | Oui   |
| Blocage des suspentes sur maillons             | Oui, par pièces plastique   |
| Accélérateur                                   | Oui. Mouflage avec deux poulies Harken par élévateur  |
| Dispositif oreilles                            | Par A' dédié  |
| <b>Poignées de commande et freins</b>          |   |
| Fixation et tenue, type d'appui                | Par boutons-pression. Appui souple, poignée dragonne classique  |
| Émerillons                                     | Oui   |
| Ancrage des freins, type et position           | Ancrage par de micros pattes sur un galonnage classique. Effet de volet bien linéaire   |
| Remarque particulière                          | Très belle construction, vu la complexité des renforts en bord d'attaque et la structure interne incluant des joncs en S dans le sens de la corde. L'état de surface en extrados est particulièrement propre  |
| Appréciation de la construction                | ★★★★  |
| ★★★★ le top, ★★★ très bon, ** peut mieux faire |   |

Les élévateurs de la Q-Light, plus fins et équipés de Soft-Links à la place des maillons... Sinon, même principe avec un « pont » de pilotage reliant les B et C.



J'insiste, ce qui est réellement intéressant, c'est ce rapport homogénéité en virage-solidité-maniabilité. En taille ML à 103 kg, je n'ai d'ailleurs jamais subi aucune fermeture du moindre bout d'aile. Et l'énergie générale permet de bien relancer en toute situation.

En clair, maniabilité = efficacité = confort et satisfaction. Pour les pilotes friands de comparatifs, je dirais que les propriétés en virage de la Queen 2 et de l'Artik 5 sont très proches. Avec de meilleurs rendements pour la Queen 2 en thermiques faibles, et une meilleure capacité à absorber les actions profondes pour resserrer le virage.

Conséquences de cette maniabilité... On peut envoyer l'aile aux grands angles et basculer à l'aplomb du bord d'attaque rapidement. C'est très plaisant en wags et manœuvres dynamiques, mais limitant clairement l'accès de la Queen 2 aux pilotes expérimentés.

Les basses vitesses sont elles aussi accessibles au besoin. L'aile est franchement très tolérante en fin de course, prévenante et saine. Elle se relance au moindre relâchement de commande et on peut la déformer fort en pumping, notamment en poses ou approches scabreuses. La seule limite sera le caractère physique de la configuration, ainsi que votre capacité à maîtriser le profil et ses reprises d'énergie.

### Navigation et hauts régimes de vol

Si vous vous orientez vers une EN C de classe supérieure, c'est normalement dans l'ambition d'exploiter les hauts régimes... Donc combinant l'accélérateur et le pilotage « aux C ». Parfait. À ces jeux, la Queen 2 excelle.

Elle le fait par ses performances pures en glide accéléré, sa vitesse max, son homogénéité et par un véritable amortissement du profil à hautes vitesses. Son caractère communicatif en bord d'attaque permet de piloter finement à l'accélérateur et sur les « B-C » (par un renvoi dédié entre B et C, très efficace et très économe). Ainsi, maintenir les mains sur la sangle de pilotage permet de reposer ses bras, sans aucune tension, et de rester à l'affût pour déclencher ses actions en un éclair. Celles-ci bloquent d'ailleurs très bien le profil sur un faible débattement, autorisant de garder les hauts régimes en confiance, jusque dans les conditions les plus rudes.

Les actions à l'accélérateur demandent un effort médian. On peut donc bien moduler du barreau en réactivité, sans épuisement et sans verrouillage des jambes, tout en combinant facilement les actions aux « B-C ».

Sous la Queen 2, je n'ai jamais subi la moindre fermeture accéléré. Et pour ma part, ce n'est pas si



**Spécificité Triple Seven, le système LDO (Load Distribution Optimization) avec un jonc cousu en S dans les inter-cellules, pour répartir le poids et les efforts.**

souvent le cas en vols de tests... Rajoutons la stabilité sur l'axe du roulis exemplaire, avec juste ce qu'il faut de mouvements pour faciliter la navigation, et vous obtenez une aile redoutable en ap-puis reliefs et en transitions. Simplement efficace, sans effet pervers apparent.

### Conclusions

J'ai un regret important, celui de ne pas avoir essayé la Queen 2 plus tôt, dès sa sortie... Parce qu'elle combine les meilleures performances de la catégorie EN C à d'excellentes sensations de pilotage et à un bon niveau de sécurité. Si l'aile est racée, énergique, intuitive, vive, puissante, elle est solide et homogène, garde un certain amortissement, et reste communicante-prévenante à hautes vitesses : on sent les déformations et on peut ainsi anticiper les incidents à tous régimes de vol, contrairement à d'autres dont la violence des fermetures et réouvertures est parfois surprenante.

La maniabilité permet aussi de taper les grands angles, de descendre rapidement et de jouer hors des sentiers battus en sécurité. Une belle machine, trop peu connue en France, malgré un vrai succès international.

Note : j'ai également pu voler avec la Q-Light S. Encore plus homogène dans l'envergure, plus légère au gonflage et à la commande, globalement plus facile et donc d'une polyvalence élargie mais offrant sans doute un peu moins de glisse et d'allant dans la masse d'air, cette version allégée (moins 1,2 kg en ML) m'a semblé assez idéale pour une pratique cross-montagne-loisirs. J'ai noté des différences sensibles entre Queen 2 et Q-Light, essayez les deux pour comparer. ▶

### Pour qui ?

Pilotes de cross et compétiteurs qui cherchent une aile réactive, précise, rapide, solide et d'un bon niveau de sécurité passive hors domaine de vol. Pilote voulant progresser en vol accéléré et pilotage aux « B-C » (aux arrières). Une excellente machine de progression en compétitions nationales. Idéale à la préparation aux grands allongements de la catégorie EN D.

### Les plus

- Performances, efficacité et maniabilité en thermique
- Plané à tous régimes
- Homogénéité, solidité à hautes vitesses
- Efficacité du pilotage aux « B-C » sur de faibles amplitudes
- Agrément général de pilotage, notamment aux grands angles
- Comportements hors domaine de vol.

### Les moins

- Le suspente non gainé typé course, avec des lignes de freins de faibles diamètres, demande un usage précautionneux : le démêlage doit être vigilant pour éviter des clefs en étages supérieurs
- Une aile à temporiser en décollages par vent puissant.

La structure sophistiquée et allégée de la Q-Light, en Porcher Skytex 27 Hard. C'est la même que celle de la Queen 2, mais réalisée en Skytex 40 Hard. D'où sans doute, les différences de perception ressenties entre les 2 versions.

*Nelson de Freyman a eu l'occasion de voler avec la Q-light, la cousine allégée de la Queen 2. Excellente occasion de croiser les avis de 2 testeurs... Verdict, ils retombent sur les mêmes points importants, la qualité du virage, de la glisse, la tenue de trajectoire... Mais leurs avis sur certains points peuvent s'avérer un peu différents. C'est très intéressant.*

## TRIPLE SEVEN Q-LIGHT

**E**n ce mois de mai dernier, j'ai eu le plaisir de tester la nouvelle Triple Seven Q-Light du constructeur slovène. Elle est arrivée assez récemment sur notre marché, après la Queen 2 apparue en cours de saison passée.

### Présentation générale

Déjà, à première vue, je dois dire que cette Q-Light a une belle allure, traduisant bien la recherche de légèreté, et elle est plutôt bien finie. Une conception avec bord d'attaque en Dominico 30 g/m<sup>2</sup>, combiné à du Porcher Skytex 27 g/m<sup>2</sup> pour le reste de l'aile et la structure interne, l'amène à peine à 3,9 kg en taille S. La voile est délivrée avec des élévateurs assez épurés, les commandes de freins passent par un petit anneau métallique d'arrêt, il n'y a pas de poignées de pilotage sur les C mais un système reliant les B et les C. Malgré la rigidité de l'ensemble de la structure, elle se comprime bien et rentre à l'aise dans un sac de marche et vol, type Kolibri.

La finition des coutures est propre et la machine possède un galon de bord de fuite, ce qui est généralement favorable pour la solidité. Suspentage light non gainé, allons tester en vol pour nous rendre compte de son comportement.

### C'est parti !

Le décollage est vraiment hyper agréable, une simple petite brise permet de monter l'aile. À l'inverse, par vent plus soutenu, la voile monte assez vite au-dessus de la tête mais ne shoote pas trop et s'arrête bien aux freins. Le freinage semble précis mais on peut ressentir l'énergie de la machine, il

n'est parfois pas évident de la maintenir en statique au-dessus de la tête. Les bouts d'aile sont effilés mais étonnamment, la voile n'a pas tendance à cravater au déco et les gonflages en bouchon se pratiquent plutôt bien. On peut rapidement ressentir la rigidité du parapente aux commandes. Moi qui suis habitué à voler sous des Ozone et Skywalk, j'avoue que cela me change assez.

Je décolle à présent pour tenter d'exploiter les thermiques printaniers. La rigidité aux commandes me semble vraiment marquée, sur l'ensemble du freinage, mais elle est hyper précise en virages et j'aime cela. J'exploite du petit thermique assez haché et à ce jeu, cette Q-Light monte particulièrement bien. Elle est facile à faire tourner et reste bien dans l'ascendance, le virage est propre. On peut virer à plat facilement en adoptant un freinage assez extérieur.

La voile ne part pas en négatif, même si on lui demande des virages courts proches des points de basses vitesses, ce qui rend serein, y compris près du caillou.

J'aime bien son énergie qui permet vraiment d'incliner la machine, dès qu'on le désire. C'est très plaisant.

Allez, maintenant, on se fait une bonne ligne droite pour tester et comparer un peu cette aile en vol accéléré. À côté de moi, un copain en Ozone Delta 3, que je place comme une des références dans la catégorie EN C. Nous transitons face au vent, à 50 % accéléré. En termes de glisse, je constate un léger avantage à la Delta 3 qui rebondit un peu mieux dans la masse d'air, mais rien d'alarmant, et la taille

joue peut-être aussi. La Q-Light accélère bien, on sent clairement la stabilité sur le bord d'attaque. J'aurais aimé avoir une petite poignée de pilotage aux C car personnellement, je les trouve quand même plus sensibles et là, il m'apparaît plus compliqué de gérer les mouvements de la voile. Malgré cela, la Q-Light glisse fort bien, comme sur un rail, on sent que pas grand-chose ne peut la faire sortir de sa trajectoire.

J'exploite les thermiques en ligne droite juste par une légère pression sur les C, la voile reste toujours bien en trajectoire.

À la fin de notre transition, nous poussons fort la pédale à 100 % pour comparer la vitesse.

Cette Q-Light S dégrade plus que la Delta 3 mais la dépasse également. Donc pour moi, c'est presque un avantage car si vous accélérez à 100 %, c'est que vous avez besoin de vitesse et pas forcément de beaucoup de plané.

Je continue à voler à fond dans une masse d'air assez mouvementée, je prends donc une grosse fermeture à 50 %, la voile ferme massivement (normal, vu la structure rigide de l'aile) mais ne tourne pas, reste sur son cap, et se réouvre par une légère action au freinage, en relâchant la pédale bien sûr. Donc bien, bon comportement.

Je me dis quand même que accéléré à fond ou même à 50 %, je la trouve assez technique à gérer mais je suis quasiment certain que cela est dû à mon manque de sensations sur les élévateurs, via le système proposé. Je dois dire que je vole avec des poignées depuis l'Enzo 2.

Nous raccrochons une petite crête dans le vent météo pour faire un peu de soaring : j'aime bien voler dans une masse d'air laminaire en testant une aile, cela permet de voir clairement l'agilité et la maniabilité du produit. Et là, je dois dire que j'ai été fort agréablement surpris par cette Q-Light, cette machine s'avère joueuse, le virage vraiment tip-top vous permettra de faire des bonnes sessions de wagas.

Pour les très basses vitesses utilisées dans les repasses au sommet, j'ai trouvé que c'était assez technique. Pour ne pas aller trop loin dans le débattement, avec la fermeté aux commandes, j'ai eu du mal à sentir la parachutale... Et j'ai relevé les mains au bon moment.

### Conclusions

J'aime bien le concept général de cette aile, je trouve qu'il y a vraiment de la performance et de l'efficacité pour cette catégorie. Beaucoup de points forts positifs donc mais je la trouve quand même ferme aux commandes et du coup, il ne m'est pas apparu évident de « sentir » la voile sur certaines phases du vol. Je garde cependant un avis très favorable sur cette aile de nouvelle génération, qui saura vous transporter dans le ciel avec de la performance, de la sécurité et du plaisir. ▶

**Matériaux :** bord d'attaque en Dominico 30, restant de l'extrados et intrados en Porcher Skytex 27 Universal, structure interne en Porcher Skytex 27 Hard. Élévateurs en sangles fines Dyneema 13 mm. Quatre poulies Harken P 18 pour l'accélérateur.