



TEST

Par Titi Macquet. Photos Michel Ferrer et Titi Macquet.

En vol démo, Aljaz et Urban Valic s'amuse avec leurs Queen au récent meeting de la Stubai. (photo Michel Ferrer)

TRIPLE SEVEN QUEEN

Long flights for the Queen !



Triple Seven, la jeune marque des frères Valic est nouvellement distribuée en France. Donc légitime impatience de tester cette Queen conçue pour offrir le maximum de performances en catégorie C ! C'est Michel « Titi » Macquet (présentation de Titi en pages Actuels), pilote de compétition et de voltige bien connu qui a réalisé le test.

PRÉSENTATIONS

Après s'être illustrés en compétitions et avoir travaillé pour plusieurs autres marques, les frères slovènes Aljaz et Urban Valic ont décidé de mettre leur expérience à leur profit, avec un numéro chanceux, le Triple 7 !

Première arrivée sur le marché, la Rook (B) est maintenant suivie de la Queen en catégorie C. Voir dossier nouveautés page 16 pour plus d'informations sur la gamme.

PREMIER CONTACT ET PROGRAMME

La Queen arrive avec toutes les dernières technologies des ailes de compétition. Cette aile est conçue pour des pilotes en vraie recherche de performance, tout en ménageant pour un pilote au niveau une marge de sécurité passive en phase accélérée.

Exploiter toutes ses capacités demandera quand même de l'expérience puisqu'un pilotage actif pourra être requis dans les conditions de vol les plus dures.

Cependant, au premier vol, ses 6.2 d'allongement ne m'impressionneront pas du tout en levant la tête. L'aile semble compacte et solide.

Les élévateurs sont typés course :

- Sangles 12 mm de large, 1 A et 1 A' (A dédoublés pour une accélération différentielle, et faciliter les oreilles), 2 B + stabilo, 2 C.

- Poignées sur les C afin de rester en contact avec la machine durant les transitions en vol accéléré.

Un réglage de commandes qui dans un premier temps paraît long mais qui finalement semble pertinent, laissant à chacun sa méthode de tour de frein pour rester le plus précis possible en virage, tout en offrant une marge suffisante pour bien laisser la drisse détendue pendant le vol aux C accéléré : le reflex du bord de fuite doit rester opérationnel en cas d'abattée soudaine.

Ces poignées sur les C permettront de contrer les éventuels mouvements de tangage et augmenteront l'effet reflex du bord de fuite dans le même temps.

Le suspentage pourra surprendre même le pilote expérimenté par son élagage impressionnant ! Le peu de suspentes mises en jeu n'est évidemment pas pour rien dans la superbe glisse de la machine.

Quand je l'ai préparée pour la première fois, j'ai eu comme une impression de vide entre

les mains. Le sentiment qu'il manque quelque chose... Mais non, il y a tout. Toutes les suspentes sont en aramide non gainé mais avec enduit de protection, provenance Edelrid 1.3, 1, 0,7 et 0,5 mm, selon répartition sur leurs étages respectifs de bas en haut.

La conception interne de la voilure, extrêmement élaborée, ajoutée à la disposition des suspentes sur le profil, m'a donné une agréable sensation de tension et de rigidité pendant les vols.

DÉCOLLAGE

À peine sortie du sac, la construction renforcée du bord d'attaque se manifeste, la Queen se déplie « toute seule » lors de la mise en place, simplement en écartant les stabilos.

Inutile de faire le tour de la voile pour tirer le centre vers le haut : les ouvertures des caissons sont déjà prêtes à écoper sur toute l'envergure. On complètera la préparation par une petite traction sur les élévateurs afin de tendre les suspentes et il suffira de bien mettre en évidence les freins afin qu'ils ne s'emmêlent pas durant la phase de gonflage.

Les élévateurs avants sont dédoublés, mais il sera préférable de prendre ces deux élévateurs lors du gonflage car leur proximité peut rendre leur manipulation individuelle malaisée et entraîner des dissymétries durant la montée.

C'est donc parti avec 3 km/h de vent de face, je commence ma course d'élan (si on peut appeler ça une course !), l'aile monte progressivement d'un bloc, jusqu'à arriver au-dessus de la tête en seulement 3 pas. Un peu de frein est tout de même nécessaire pour éviter le dépassement. Simple et efficace !

Plusieurs tentatives dans différentes conditions aérologiques me font comprendre que cette aile ne demande qu'à décoller sans aucun souci, sans aucune fermeture, sans clé si la prévol a été soignée.

Après avoir arrêté la voile au-dessus de la tête, je ressens déjà arriver la portance, mais il faudra quand même courir assez vite car l'aile a une vitesse de croisière rapide.

Le sol se dérobe, ça accélère, et c'est parti.

EN VOL... EFFICACE

Premier sentiment, immédiat, la Queen est rapide et précise dans son virage. Avec un PTV de 99 kg sous la taille M, j'ai pu mesurer :

- Bras hauts 38 km/h, 1,01 m/s, finesse de 10.4.
- Au premier barreau 44 km/h, 1,12 m/s, finesse de 10.87.

- À fond 56 km/h, 1,68 m/s, finesse de 9.21 (remarquable !).

Et le meilleur taux de chute à 31 km/h, 0,92 m/s, finesse de 9.31. Mais bon, avec ce type de machine, qui ralentira à 31 km/h pour rallonger son vol ?

Traduction de ces chiffres, inutile de souligner qu'à partir du moment où l'attaque n'est pas en jeu, je n'ai pas été trop dépaycé par les hauteurs des points de raccrochage par rapport à mon aile de compétition habituelle ! La surprise est plutôt venue du pilotage aux C, intuitif, aisé, efficace.

DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR			
Tailles disponibles	S	M	L
Surface à plat (m²)	23.5	25.5	27.3
Envergure à plat (m)	12	12.6	13
PTV (kg)	70-90	80-104	100-120
Allongement à plat	6.2		
Poids de l'aile (kg)	5	5.3	5.7
Cellules	62		
Homologation	Prévue	EN/LTF C	EN/LTF C
Prix (euros) TTC	3690		
Triple Seven France (Laurent Laporte et Vincent Busquet) Adresse : Vincent Busquet Plan-Journal 73110 Etable +33 (0)9 70 461 777 +33 (0)7 52 62 07 13 info@tripleseven.fr, www.tripleseven.fr			



Aljaz ou Urban Valic en Queen, dans les montagnes slovènes.

RÉCAPITULATIF DES MESURES ET COMPORTEMENTS	
Marque	Triple Seven
Modèle	Queen M (PTV 80-104 kg)
PTV	99 kg
Température	8 °C
Pression/mer	1 015 hPa
Altitude décollage	1500 m le collet d'Allevard
Charge alaire	3.96 kg/m² (forte)
Vitesse bras hauts	38 km/h
Vitesse accélérée	44 km/h au 1 ^{er} barreau, 56 km/h à fond
Efforts en virage	adaptés, pas fatigante
Inversions de virage	faciles avec une bonne coordination sellette
Comportement en spirale	stable spirale jusqu'à - 10 m/s. Attention, neutre spirale au dessous si pas de retour au neutre sellette...
Lacet et/ou roulis inverse	faible
Comportement lacet	très bon
Comportement tangage	très bon
Roulis	très bon
Oreilles	très faciles à tenir et très bon moyen de descente rapide pour une aile en 3 lignes et demi
Vz moyennes	bras hauts 1,01 m/s, 1 ^{er} barreau 1,12 m/s, à fond 1,68 m/s
Finesses moyennes	10.4 bras hauts, 10.87 1 ^{er} barreau, 9.21 à fond
Sellette	Gin Gliders Genie Race (cocon)
Instruments	Compass C-Pilot et Flytec + sonde

LES PLUS
• Bonne vitesse de pointe
• Poignée sur les C efficace
• Shark-nose efficient, résistance au décrochage et résistance en vol accéléré
• Comportement généraux efficaces et cohérents
• Concept « 3 lignes et demi » maîtrisé
• Prix
• Poids !
LES MOINS
• La déco ? (selon certains)



TEST

Triple Seven Queen

TECHNIQUE DE CONSTRUCTION	
Marque et modèle	Triple Seven Queen
Designer	Aljaz et Urban Valic
Fabrication	Croatie et Sri Lanka
Voilerie	
Type de cellules	Insertion des suspentes toutes les 3 ou 4 cellules en alternance. Bandes de renfort transversales
Renforts aux nez de cloison	Joncs nylon type shark-nose
Structure interne	Entièrement diagonalisée plus bandes de tension transversales
Renforts aux sanglettes	Oui
Bord de fuite	Particulièrement soigné. Freinage sur tenseurs. Mini-ribs
Tissu	Intradors et extradors NCV Skytex 38 Universal. Cloisons et diagonales NCV 9017- E29A. Construction interne (D-Ribs, H-Straps, Mini-ribs) NCV 9017- E29 A
Ouverture de nettoyage aux stabilos	Oui. Avec tissu de protection du velcro à l'ouverture
État de surface	Propre, lisse
Suspentage	
Matériau et observations	Tout suspentage en Aramide non gainé (Edelrid, diamètres 1,3, 1, 0,7 et 0,5 mm) avec enduction de protection. Suspentes de freins Dyneema
Répartition des suspentes basses	Suspentes basses en 1 A + A', 2 B + stabilo, 2 C
Ramifications	Trois étages
Élévateurs	
Branches	3 branches en sangle cousin 3455-12 mm. Bouton-pression de liaison des élévateurs à leur base
Repères colorés	Oui Cordura 200/200 PU sur les avants seulement
A dédié oreilles	Oui
Renfort au mousqueton sellette	Oui
Blocage des suspentes sur maillons	Oui, anneaux caoutchouc
Accélérateur	17 cm de débattement! Poulies à roulements à billes! Utilisation facile
Poignées de commande	
Fixation et tenue	Boutons pression, tenue bonne
Appui	Souple en sangle + pièces rigides à insérer si besoin (fournies à l'achat)
Émerillon	Oui
Ancrage des freins, type et position	Anneaux tenseurs sur toute l'envergure
Spécificités	Poignées sur les C pour optimiser le pilotage
Remarque particulière	Cellules de stabilos dessinées pour minimiser le vortex (formant « saumon »). Deux cellules « flottantes », non suspentées.
Appréciation de la construction	★★★
★★★★ le top, ★★★ très bon, ★★ peut mieux faire, ★ mauvaise	
Sac et accessoires : Non fourni à l'essai	



Un vrai shark-nose sur cette Queen!



Le système de joncs typique d'un shark-nose.

pour les régimes de vols à vitesse élevée, pour rester accéléré comme un fou à tout moment et en se reposant sur le matériel! Toujours est-il que l'aile communique ce qu'il faut de la masse d'air, et de manière agréable. Elle se laisse happer par le thermique à l'approche d'une zone ascendante, avant de retrouver la belle linéarité de sa glisse. La stabilité tangage permet même l'utilisation de l'accélérateur lors de mouvements plus francs de l'aérogologie, tout en gardant bien le contact par les poignées des C dont l'utilisation intuitive autorise l'anticipation d'éventuelles fermetures.

Les efforts aux commandes restent tout à fait corrects, rien de particulier à dire sur cette aile qu'on peut se permettre de laisser aller la plupart du temps bras hauts, sur les vols au long cours qui demandent d'économiser de l'énergie.

Je n'ai pas du tout ressenti de fatigue après plusieurs heures de vol en thermique.

Un peu de roulis inverse peut se manifester aux faibles inclinaisons en ascendance, aisément contré par un appui sellette. Puis dans le noyau, aux inclinaisons usuelles plus prononcées pour un peu d'attaque, la voile se cale seule avec toujours cette excellente sensation de glisse sans aucune décélération. Le virage alors parfaitement coordonné peut laisser jouer confortablement l'amortissement en roulis sans tendance à remettre l'aile à plat: il faut laisser voler, elle sait bien faire. On jouera de l'aile externe pour se caler et se placer à volonté dans le thermique. C'est avec régal qu'on pourra visser jusqu'au plafond dans les thermiques homogènes.

En ascendances faibles et fractionnées, la Queen saura aussi tirer son épingle du jeu et raccrocher en toutes circonstances de par sa capacité à ralentir puis réaccélérer, si son pilote sait faire.

OREILLES... ET FRIANDISES!

Les oreilles présentent une bonne résistance à la fermeture initiale mais sont faciles à exécuter, se tiennent aisément et sont stables. La voile reste bien sur sa trajectoire de vol avec un taux de chute qui passe à - 2,5 m/s bras hauts et - 3,5 m/s accéléré. Ces oreilles réouvrent doucement en déroulant lorsqu'on les relâche. Une manœuvre simple et efficace.

Au rayon friandises, on trouve une SAT bien accessible, avec entrée et sortie douces et aisées (mais ne pas en abuser, c'est une 3 lignes et demi, pas une aile de voltige!). Pour les adeptes du posé 360, l'énergie et la précision de l'aile aident à bien écraser du gros stabilo. Mais rien de tout cela n'est obligatoire...

HORS DOMAINE DE VOL

J'ai testé la Queen dans différentes conditions d'incidents provoqués volontairement (asymétriques et frontales), en cocon et sans prendre les freins en main!

Précisons, précisons... Car de tels tests sont rarement effectués en cocon. Les tests faits en homologations étant effectués avec des sellettes où jambes et tronc sont à peu près à 90° (position assise) afin d'avoir un minimum de mouvements parasites en lacet. D'où parfois certaines surprises quand les fermetures surviennent « en situation réelle », pilotes en cocons!

Les fermetures à moins de 50 % non accéléré restent tout à fait gérables à la sellette, l'aile n'ira que jusqu'à un maximum d'un quart de tour avant de retrouver un vol droit stabilisé en moins de 5 secondes, sur une réouverture assez franche.

En atteignant 70 % de fermeture, il faudra absolument se servir de son frein extérieur pour garder le cap en priorité: ne rien faire amènera à une rotation et la demi-aile fermée pourra craquer (je rappelle, si départ freins non tenus en main...). Il faudra pomper avec amplitude et sèchement pour terminer la réouverture.

En frontale non accéléré, ce ne sera qu'une formalité, il suffira juste de rester bras hauts avant que l'aile ne replonge pour reprendre sa vitesse de croisière. Sur la frontale accéléré, il faudra être prêt à réagir plus rapidement, car l'abattée est beaucoup plus franche. Attention à avoir une bonne symétrie dans la sellette, car une réouverture dissymétrique pourrait conduire au parapapage du dessus...

En décrochage, mieux vaut savoir où est située sa position de marche arrière dite « de sécurité » (ou RESET pour les intimes) pour y arriver rapidement et symétriquement. Une fois stabilisée, le retour en vol sera une simple formalité, pour les pilotes aguerris.

Dans tous les cas, on réalise quand même parfaitement que la position en cocon est un facteur aggravant évident lors des incidents de vol... On pourrait placer la Queen milieu de catégorie en sellette assise, segment supérieur de la catégorie en cocon.

CONCLUSION

Cette Queen est vraiment au top de la performance, idéalement ciblée pour le pilote qui ambitionne de faire des beaux vols en CFD et des résultats en compétitions nationales.

Elle manquera évidemment d'un peu de vitesse accéléré à fond pour rivaliser contre des ailes D lors des arrivés au but par exemple, mais n'aura rien à leur envier en thermique et en transitions. ●

Pour qui?

La mention des concepteurs est claire: « La Queen est un parapente de catégorie EN-LTF C, conçu pour les pilotes expérimentés à très expérimentés. Cette aile a été développée pour la performance maximum dans sa classe et au-delà. Avec ce parapente, nos efforts se sont concentrés sur la conception d'une machine de cross qui satisfasse les top pilotes intermédiaires-sportifs et les pilotes expérimentés qui cherchent le maximum de performances et de confort en classe C ».

Et autant dire que voler accéléré est quasi une obligation dès que la masse d'air le permet. Un gain de vitesse de 6 km/h n'est pas rien, surtout pour une finesse légèrement augmentée, très appréciée dans les moments de solitude quand il devient nécessaire de lutter contre le vent. De plus, une réelle sensation de solidité se fait ressentir à cette vitesse et met vraiment en confiance.

Bien évidemment, dans cette catégorie, le pilote responsable ne profitera pas du sentiment de sécurité passive qu'offre une voile conçue

aircorss



7,50€

En kiosque en mai !

Disponible en français, anglais et allemand

6,99€

Retrouvez-le aussi en version numérique sur **ePresse.fr** et dans l'application

Le kiosque **ePresse.fr**



Tél : +33 (0)1 76 60 41 48
Fax : +33 (0)1 46 70 13 94
www.flying-pages.com

