

Air Design fut fondé en 2011 par deux professionnels épris de liberté. Stephan Stiegler - pilote d'essai, designer et compétiteur (champion du monde en 1995) - et Martin Gostner, qui drive la société à la logistique et au département commercial. Au fil des ans, la société autrichienne s'est forgée une image de marque très solide à l'international. Les produits sont aboutis, souvent innovants (voir la mono-surface UFO), régulièrement déclinés en versions « superlight » (SL) et c'est vraiment notable chez eux, l'envie de bien faire et de ne rien laisser au hasard est toujours perceptible. Avec de bons renouvellements de gamme et en France, le travail de Nicolas Cochet en nouveau et très professionnel représentant national... L'avenir s'annonce prometteur.

**Encore un coup de cœur !  
La Volt 3 allie sensations et douceur de pilotage, grande homogénéité, tout en offrant performances et énergie...  
Un mélange rare et équilibré.**

# AIR DESIGN VOLT 3

## Homogénéité et performances accessibles

### Conditions d'essai

Juin 2018. Une douzaine d'heures de vol dans le massif du Chablais. Vols thermiques, soaring, recherche de vracs (pour voir...), deux vols de mesure, matin et soir.

### Conception, design, technique et matériaux

Le poids léger de l'aile, 4.2 kg en taille SM, est d'emblée très appréciable au portage. Les raisons ? Un mix de tissus à grammages raisonnés et un gros travail pour minimiser la structure interne, combiné à 59 cellules seulement. Quand on s'installe au déco, cette légèreté et l'allongement important de 6,5 sont marquants.

Le bord d'attaque et l'extrados sont en Dokdo 35 g/m<sup>2</sup>. L'intrados, moins exposé, est en Porcher Skytex 27 g/m<sup>2</sup>. Le profil, de type sharknose, est mis en forme par des joncs uniques contraints dans un renfort (et pas par un clas-

sique croisement de 2 joncs). Côté suspentage, non gainé, la Volt 3 est une trois lignes assez épurée (métrage total de 252 m en SM). L'étage supérieur et le freinage, plus fournis, demanderont un peu d'attention en démêlage.

Les lignes basses sont reliées à des élévateurs fins de 13 mm, intégrant un large support de pilotage/appuis à la base des élévateurs C.

### Take-off

Le bord d'attaque, avec ses joncs plutôt courts, reste assez light. La légèreté dans les phases de gonflage est donc réelle et appréciable, particulièrement vent nul/arrière et en terrains courts de montagne. Par vent fort, pas de tendance particulière au dépassement ni à l'arrachement.

Dans toutes les situations de gonflage, la Volt 3 m'est apparue vraiment docile pour un tel allongement. Les bouts d'ailes flottants n'ayant pas tendance au dépassement, aucune action parti-

culière de blocage n'est nécessaire. Les temporisations sont classiques. En un mot : facile ! Et petit bonus... l'esthétique. L'allongement et le shape sont carrément démoniaques.

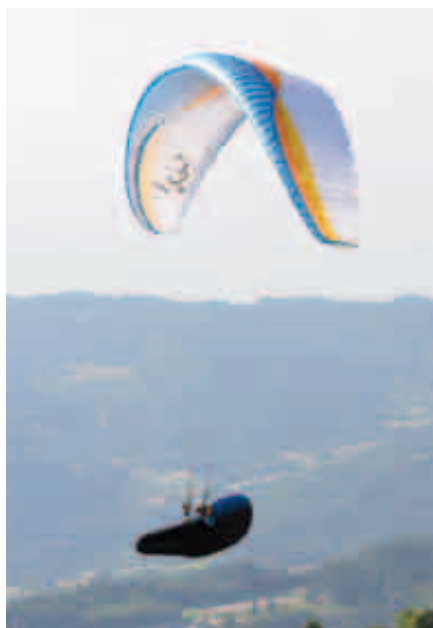
### En vol

Légèreté, cohérence et précision sont au rendez-vous. Là encore, l'aile apparaît vraiment très homogène et facile pour un tel allongement. Les premiers floatings sont gratifiants pour la catégorie, ils traduisent un bon amortissement en tangage et une bonne relance. L'aile avance et glisse bien, sans refus ni « buter » en conditions fortes. La Volt 3 transmet bien, s'extirpe vers le thermique mais sans roulis parasite à gérer. Des propriétés habituellement plus présentes en catégorie « C supérieure ».

Certes, les winglets flottants transmettent finement l'information par de petits « à-coups », mais il n'y pas de relances parasites des 1/3 extérieurs de la



La Volt 3 au décollage des Brasses, dans le Chablais. Aucun doute, elle a de l'allure ! Superbe machine... Et très simple au déco, malgré l'allongement



Plus tard, retour de cross local... Notez les stabilis avec winglets flottants. En sellette, la Kortel Kanibal Race 2, à retrouver pages suivantes.

voilure: ni en thermique, ni en vol de prospection ou accéléré. C'est une qualité ultra importante à cet allongement et pas si fréquente.

Pour comparaison, d'emblée, les sensations, propriétés d'amortissement et de cohésion générale font penser en toutes conditions à l'Omega X-Alps, mêlant des impressions d'énergie maîtrisée, d'accessibilité et de facilité d'utilisation.

### Vol thermique... Précision, maniabilité, facilité et légèreté

L'amortissement général en toutes conditions permet de se concentrer sur le thermique. Dès le point de contact, l'effort apparaît très mesuré et linéaire. Le pilotage, qui se gère sur quasiment 50 % du débattement de la commande, est donc vraiment confortable.

L'aile est très réactive, précise, se place instantanément et ne dérape jamais. Surtout, elle garde une cohésion générale, mix de robustesse et d'amortissement, à tous les angles. Seules, les très basses vitesses verront les bouts d'ailes vraiment reculer (en repos ou manœuvres d'évitement radicales). Un pilotage haut permet d'optimiser simplement le thermique en accompagnant la glisse naturelle de l'aile. Resserrer le virage ou l'angle demandera en toute simplicité une action plus profonde à la commande. L'accompagnement sellette entièrement relâchée, reste très ludique en toutes conditions.

Une originalité technique... Un seul jonc contraint assure la mise en forme du shark-nose. Très belle qualité de construction.

| DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR |             |       |       |        |         |
|---------------------------------|-------------|-------|-------|--------|---------|
| Tailles disponibles             | XS          | S     | SM    | M      | L       |
| Surface à plat (m²)             | 19,96       | 21,77 | 23,45 | 25,01  | 27,16   |
| Envergure à plat (m)            | 11,39       | 11,9  | 12,35 | 12,75  | 13,29   |
| PTV (kg)                        | 60-75       | 70-85 | 80-95 | 90-105 | 100-125 |
| Allongement à plat              | 6,5         |       |       |        |         |
| Nombre de cellules              | 59          |       |       |        |         |
| Métrage suspentage total (m)    | 232         | 243   | 252   | 260    | 271     |
| Poids de l'aile (kg)            | 3,53        | 3,85  | 4,15  | 4,43   | 4,81    |
| Homologation                    | EN/LTF C    |       |       |        |         |
| Prix public (€ TTC)             | 4 140 euros |       |       |        |         |

Palette de personnalisation couleurs sur le site de la marque. Et d'autres couleurs standard que le blanc actuel sont prévues.

Représentation Air Design France :

Nicolas Cochet  
+33 (0)6 11 58 27 87  
nicolas@ad-gliders.com  
www.ad-gliders.com.



### RÉCAPITULATIF DES MESURES ET COMPORTEMENTS

**Marque et modèle :** Air Design Volt 3, taille SM (PTV 80-95 kg).

**PTV pilote :** test effectué de 91 à 94 kg. Mesures à 94 kg, charge alaire 4,01 kg/m².

**Efforts en virage :** un très gros point fort pour la Volt 3. L'effort à la commande est assez faible et progressif sur l'ensemble du débattement. Concrètement, le point de contact est léger. Le meilleur agrément en pilotage thermique se situe dans le 1/3 haut de la course de commande. L'effort devient plus important au niveau du torse, et franchement très physique en basses vitesses... Un vrai gage de sécurité en postes sommitales.

**Pilotage accélérateur :** l'enclenchement et l'appui à l'accélérateur sont très peu physiques. À tous régimes, l'aile garde un amortissement tangage important, prévient bien et autorise de souples actions d'accompagnement-corrrections. Solide, elle offre une navigation reposante à hauts régimes. Le pilotage aux poignées C dédiées est lui aussi peu physique et vraiment confortable. Maintenir les hautes vitesses sur de longs vols et en grosses conditions n'est pas une torture, mais un plaisir. L'efficacité est donc au rendez-vous.

**Inversions de virages :** RAS. La maniabilité, la précision avec réactivité instantanée, ainsi que l'énergie de la voile font leur office. Avec l'allongement, les vraies grosses inversions de 360 aident à passer à l'aplomb de l'aile sans difficultés.

**Comportement en spirale :** neutralité spirale qui confère un C à l'aile. Cela dit, rien d'handicapant pour la catégorie. Aucune difficulté à sortir de 360 engagés si pilotage adapté.

**Comportement roulis :** aucun mouvement de roulis parasite. L'aile se place avec précision. À haute vitesse, la cohésion générale est parfaite et la navigation efficace, même par gros temps. Si l'aile continue de transmettre, elle ne se « balade » jamais. En clair, on ne subit pas, on trace.

Gage de sécurité et d'accessibilité, la résistance générale et le tempérament équilibré en conditions thermiques fortes permettent de bien s'économiser, et donc de rester efficace - ce qui est bon pour la sécurité - en reliefs hostiles. La maniabilité, qui ne fait jamais défaut, fait de cette aile une arme efficace et procure un plaisir vraiment particulier dans l'exploitation des ascendances, même en conditions ultra fortes.

### Navigation

La facilité d'utilisation, la solidité et l'homogénéité de la Volt 3 la placent clairement en catégorie « C middle ». Pourtant, ses performances en floating et navigation sont clairement d'un niveau supérieur jusqu'au premier tiers d'accélération.

Les bouts d'ailes flottants (qui se généralisent dans la catégorie) offrent des propriétés singulières de transmission d'information, de rebond et de placement. Par sa cohésion générale, la Volt 3 sera donc aussi une excellente partenaire d'apprentissage aux ailes de grand allongement.

**Comportement lacet :** RAS. Malgré l'allongement, la compacité est totale et les bouts d'aile ne se promènent jamais. À très basses vitesses uniquement ou en phase de « pumping », on peut faire visser ou partir les bouts d'ailes. Le moindre relâchement de commande assure une bonne relance immédiate.

**Comportement tangage :** très bon amortissement sur l'axe de tangage. Attention, l'aile n'est pas verrouillée et demande quand même un minimum d'accompagnement... Mais tout est lisible. À aucun moment, je n'ai eu l'impression de subir mon bord d'attaque, même en floatings turbulents et vols accélérés. À haute vitesse notamment, l'amortissement permet de progresser vraiment décontracté, sans redouter des prises d'informations sèches nécessitant des actions ultra réactives.

**Taux de chute mini :** 1 m/s +/- 0,05.

**Vitesses :** bras hauts 40 km/h +/- 0,5. Accélérateur à 50 % : 47 km/h +/-1. À 100 % : 54 km/h +/-1.

**Meilleures finesses-air stables relevées :** 11,1 (± 0,2) à 41 km/h. 10,1 (± 0,2) à 47 km/h. 8,9 (± 0,2) à 54 km/h.

**Sellette et instruments :** Kortel Design Kanibal Race 2 avec instruments Flytec, XC Track.

**Commentaire accessibilité :** c'est pour moi une vraie « C milieu »... Avec des performances en vitesse max et glide un tout petit poil en dessous d'une « high-end C » mais en contrepartie de ces ailes, une accessibilité réelle, offrant donc des performances exploitables ! L'homogénéité est bluffante. Malgré tout, l'allongement, l'énergie et les plages de vitesse praticables doivent rester en adéquation avec l'expérience du pilote : si la Volt 3 est facile et abordable pour une aile de catégorie C, l'énergie potentielle, notamment hors domaine de vol, demande un fond de pilotage, de l'expérience et un volume de pratique adaptés à la catégorie.

À ce sujet, restons lucides, les performances à haute vitesse d'une C ne vous placeront pas aux côtés de guns de compétition... Cependant, le potentiel de cette Volt 3 est large : polyvalente, elle vous permettra de jouer efficacement en plaine comme en montagne, et en compétitions régionales-nationales. Le vol accéléré est accessible en termes d'efforts, de stabilité, de solidité et de performances. L'enclenchement et la tenue de l'accélérateur sont très légers. Le rendement est donc excellent jusqu'à environ 1/3 du débattement. À 50 %, le glide se détériore davantage et la capacité de rebond s'étiole au bénéfice d'une tension générale plus marquée.

Autre point fort, la vitesse accéléré : si elle n'est pas fulgurante (54 km/h +/-1), elle est réellement utilisable. L'aile est extrêmement solide à bloc, toujours aussi homogène et prévenante.

Côté pilotage à hautes vitesses, le système dédié (à l'emplanture des élévateurs C et B) permet un bon accompagnement jusqu'à 50 % d'accélérateur. Au-delà, il faudra classiquement saisir

| TECHNIQUE DE CONSTRUCTION                      |  |
|--|--|
| Marque et modèle                               | Air Design Volt 3  |
| Designer                                       | Stephan Stiegler   |
| Fabrication                                    | Ateliers A & C Thai Co. Ltd (Thaïlande)  |
| Construction détaillée et matériaux            |  |
| Type de cellules                               | 59 cellules, essentiellement par groupes de 3  |
| Type de bord d'attaque                         | Type shark-nose. Un seul jonc contraint assure la mise en forme du shark-nose  |
| Structure interne                              | Très épurée. Une bande complète dans l'envergure, une courte bandelette centrale à l'insertion de la rangée B  |
| Bord de fuite                                  | Avec mini-ribs   |
| Ouverture de nettoyage aux stabilos            | Évacuation permanente des petits éléments par les « vortex holes »   |
| Tissu  | Dominico Dokdo 20 DMF (35 g/m²). Intradors Porcher Skytex 27 g/m². Structure interne en Myungkjin MJ32HF (32 g/m²)   |
| Suspente, matériaux et observations            | Tout non gainé et en Edelrid Aramide 8000/U. Basses U-190 à 360. Intermédiaires U-130 et 190. Hautes U-070 et 090  |
| Principe et ramifications                      | Type 3 lignes et en 3 étages   |
| Répartition des suspentes basses               | 3 rangées en 2 A, 2 B + stabilo, 2 C   |
| État de surface                                | Bel état de surface en extradors et intradors  |
| Élévateurs                                     |  |
| Branches                                       | A, B, C en sangles fines Liros 13 mm Aramide-Polyester   |
| Repères colorés                                | Oui, rouges sur élévateurs A   |
| Blocage des suspentes sur maillons             | Oui, par joints toriques   |
| Accélérateur                                   | Oui. Moulage par deux renvois. Course maximale 16 cm, peu physique   |
| Pilotage aux élévateurs C                      | Système d'appuis larges et confortables, agissant également sur les B  |
| Poignées de commande et freins                 |  |
| Fixation, tenue et appui                       | Poignées souples classiques. Fixations par boutons pression  |
| Émerillons                                     | Oui  |
| Spécificités, innovations                      | Stabilos avec winglets et « vortex holes ». Un seul jonc en S pour former le shark-nose  |
| Remarque particulière                          | Construction très soignée  |
| Appréciation de l'ensemble                     | Excellent produit dans la classe « C-middle ». Une voile très équilibrée. Agrément de pilotage bluffant, mêlant débattement et précision à la commande. Bonnes performances pour la catégorie en thermique, floating, glide, finesse et vitesse accéléré |
| Appréciation de la construction                | ★★★★<br>Haut niveau de fabrication   |
| ★★★★ le top, ★★★ très bon, ** peut mieux faire |  |

Remarque : sac de pliage astucieux dit AirPack 50/50 (voir ci-dessous) assurant un faible volume plié.

**L'AirPack 50/50, une chaussette de pliage de demi-longueur classique, donnera un sac de volume parfaitement optimisé.**



Ci-dessus, les fins élévateurs avec en jaune, l'appui pour gérer le pilotage aux élévateurs C et B.

À droite, les winglets avec stabilos flottants intègrent les « vortex holes », petites ouvertures de bouts d'aile.



l'élévateur C plus haut, pour des actions plus profondes en turbulences. Je me répète : en vol accéléré dans le barouf, cette Volt 3 reste ultra homogène, amortie, solide, prévenante, sécurisante, fiable. Je n'ai jamais subi de grosse fermeture malgré deux heures dédiées à accélérer dans de la turbulence autour du pic de Marcellly. Le plaisir, la confiance et l'agrément de pilotage sont restés constants.

### Faire le sanglier

L'expression populaire chez les vieux druides du Chablais désigne les défoulements de fin de journée... Généralement, des prises d'altitude permettant des manœuvres aux grands angles, des wing-overs et autres inversions pour descendre et se mettre un maximum de G... avant de finir au relief en wagas de porcinets (de gourmands... hmmm, c'est bon). Avec ses 6.5 d'allongement, sa facilité et son débattement profond aux commandes, cette Volt 3 permet vraiment tous les exercices... Sa grande précision et son homogénéité dans l'envergure permettent de gros excès. Les basses vitesses physiques préviennent bien de tout dérapage près du sol. L'aile est juste ultra SAINE.

Seul bémol sur l'ensemble de cet essai, en 360 engagés, la neutralité spirale demandera une action pour sortir de la rotation. Rien de choquant dans cette catégorie C où logiquement, un pilote doit savoir gérer l'énergie et ce type de matériel.

### Remarques complémentaires

Les élévateurs A ne supportent que deux suspentes basses. Les oreilles sont néanmoins réalisables très facilement, quitte à les enclencher une à une. Aucune tendance à la cravate.

### Les plus

Niveau de fabrication, matériaux et états de surface sont simplement nickels. On ajoute... Maniabilité en thermique, facilité d'utilisation, accélérateur light, bonnes propriétés de floating. Homogénéité structurelle et cohésion générale de l'aile en toutes conditions et à toutes vitesses. Comportement hors domaine de vol. Un agrément général de pilotage simplement au top.

Signalons aussi... Un poids léger sans passer par des grammages ultralight en extradors. L'existence d'une vraie petite taille.

Et en prime, un représentant français compétent et ultra sympa, à l'écoute de votre profil pilote, et qui connaît très bien ses ailes et ses produits (ce qui n'est pas toujours une évidence...). N'hésitez pas à contacter Nicolas Cochet pour tout essai sérieux.

### Les moins ?

Honnêtement, vous l'aurez compris, cette Volt 3 m'a vraiment séduit... Les bémols, s'il faut que j'en mette, ne concernent pas les qualités de vol de la machine. Les coloris proposés initialement n'offrent que des extradors blancs, qui peuvent paraître plus salissants en terrains poussiéreux typés Alpes du Sud ou bords de mer. Cela dit, la légère enduction silicone efface quasiment ce risque et pour les têtus, la marque offre la possibilité de couleurs spécifiques sur demande.

Enfin, la Volt 3 m'a dévoilé une vraie singularité... En fermetures déclenchées, même jusqu'à plus de 50 %, l'aile ne se contente pas de garder seule son cap. Elle entame une légère rotation sur l'axe opposé. Concrètement, vous fermez à gauche... eh bien, l'aile prend un léger cap vers l'extérieur, donc à droite ! Une propriété surprenante mais là encore, vraiment sécurisante.

### Conclusions

Le team Air Design vient clairement de sortir l'une des meilleures ailes C. Si les performances en vitesses et glide sont logiquement un poil en dessous d'une aile dite « high-end C » (mais, comme on l'a déjà dit, est-on alors encore en C?), les qualités générales de cette Volt 3 lui assurent un très bel avenir.

Belle conception structurelle et matériaux robustes, très beau shape-allongement, solidité et sécurité maximale, agrément de pilotage complet, comportement hors domaine de vol très sain... Aucune mauvaise surprise. Elle m'a procuré énormément de plaisir en toutes conditions. Cette aile est très aboutie, très équilibrée. Une totale réussite. ▶

### Pour qui ?

**Pilotes ambitieux crosseurs, cherchant à élargir leur terrain d'action en bonnes conditions de sécurité avec une voile solide et saine, et/ou voulant faire évoluer leur pilotage avec une machine énergétique allongée. Pilotes adeptes du vol-bivouac ou backcountry (hors des sentiers battus) favorisant l'homogénéité et le confort d'une trois lignes. Pratiquants cherchant une aile peu énergivore, assez légère à la commande, maniable et dotée d'un réel agrément de pilotage à tous régimes de vol.**