

# GRADIENT AVAX XC3

J'AVAIS EU UN VRAI COUP DE CŒUR POUR L'AVAX XC2, POUR SA GLISSE MAGNIFIQUE, SON VIRAGE PRÉCIS, SON RENDEMENT ACCÉLÉRÉ. APRÈS AVOIR LONGTEMPS MURI LA VERSION 3, ONDREJ DUPAL ET VACLAV SYKORA NOUS PRÉSENTENT CETTE AILE MAGNIFIQUE, 6,78 D'ALLONGEMENT, 5 TAILLES CERTIFIÉES EN-D, CONCURRENTE DES GIN GTO, ADVANCE OMEGA 8, NIVIUK PEAK 2.

La tendance se confirme : bord d'attaque latté, renforts en arc de cercle d'inspiration Gibus (Air Cross), en interne sur les emplantures de suspentes. L'Avax XC3 ne déroge pas à la règle : 73 cellules réparties par 3, un bord d'attaque complexe, mélange de raidisseur trilam et d'une latte contrainte sur le bec des ouvertures et remontant jusqu'à l'ancrage A en intrados, suspentage vrai 3 lignes à 3 étages ancré par des demi-lunes lattées sur les profils, ouvertures en dent de requin et profil semi-reflex, caractérisent une aile à la ligne épurée. La voile est livrée dans le sac classique Gradient rouge et gris, grand volume, apte à accueillir une sellette intégrale.

Le suspentage tout dégainé, mais traité anti-UV sur les 2 étages bas, reste classique et se fixe sur de beaux élévateurs fins (1cm) à 4 branches (2 C), réunissant un gros accélérateur de 14 cm à poulies Austrialpin. Poignée de frein large à émerillon et pression non magnétique, frappée sur une sangle longue sur les arrières. Attention à la garde de freinage, qui nécessite un peu de mou sous peine de résorber le reflex propice à la stabilité!

Sans vent, l'Avax monte vite et nécessite une bonne temporisation. En brise légère ou forte, elle se calme et se dompte en cobra, ou en jonglant entre traction sur les A et C, pour la placer sans puissance. Un vrai régal de maniement en statique. L'envol sous la 24 (que je charge tout en haut de fourchette) est une pure formalité. La vitesse s'annonce franchement, supérieure à 40km/h. D'emblée, l'aile tendue mais cependant assez légère à la commande, affiche son tempéra-

ment et son énergie. Déplacement rapide et fin, communication monobloc constante, avec un bout d'aile qui avance et parle à son pilote, par petits coups de raquette. La XC2 ne m'avait pas laissé le souvenir d'autant d'infos et de mouvements communiqués à la sellette. Là, l'aile cause, avance franchement en tirant dans l'ascendance. Causante mais solide! L'Avax se pilote sur moins de débattement que la 2, avec un franc point de contact. Il faut oser la laisser vivre tout en restant à l'affût.

## PRÉCISE EN VIRAGE

La maniabilité est excellente malgré l'allongement important, et l'aile se place facilement au centimètre, avec précision. Certes, ça vole vite, mais le taux de chute est excellent et la XC3 tirebouchonne les bulles et thermiques hachés! A trop voler en biplace pendant l'été, la présence constante de la XC3 m'impose, dans un premier temps, de resserrer un peu ma ventrale. Sortant aussi du test de l'Ozone Delta, la marche est haute entre les deux univers, pas tant en performances, qu'en mouvements sur le lacet. Quel plaisir que d'accélérer sous cette voile. Elle bondit : de 40 km/h, me voici tout tendu, poulies sur poulies), à 59 km/h, tout caréné et casque à visière pour ne pas me décoiffer. Le tangage se gère aux commandes, bien sûr, mais aussi très efficacement à l'accélérateur et je m'efforce de conjuguer le double barreau avec un pilotage plutôt mains sur les C. Encore besoin de pratique, mais c'est efficace en transition.

L'Avax XC3 plane à plus de 10 de finesse (10,3 mesuré avec sellette couchée). Accéléré à 60 %, elle me paraît moins dégrader sa

Très racée, la XC3 est une bête de cross et de compétition, tout en haut des ailes certifiées.

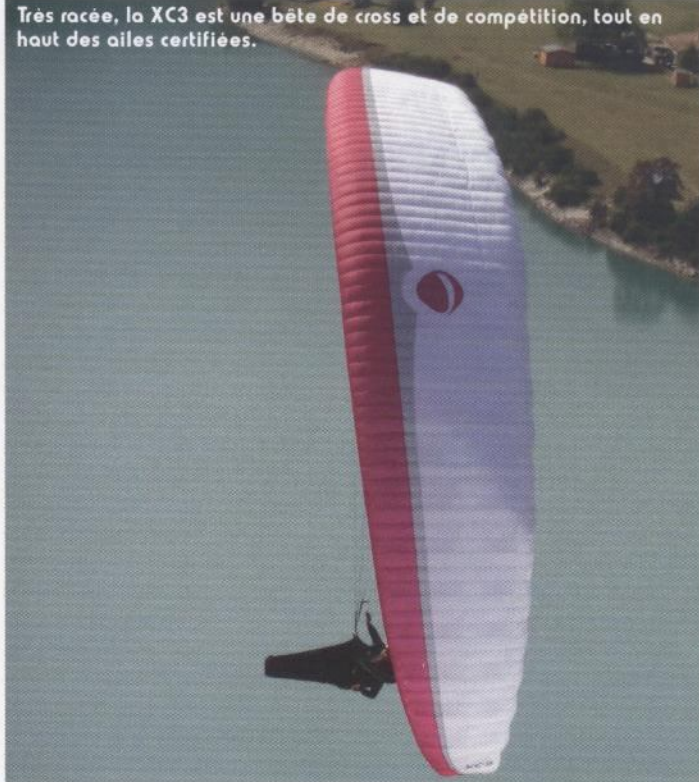


PHOTO AÉROGLISS

finesse que la GTO, mais il faudrait une succession de vols dans plume pour confirmation et je n'ai plus la GTO. L'expérience et le temps seront juges...

Côté effort à la commande, au taux de chute mini, la XC3 est un peu physique. Le débattement est réduit (entre 50 et 60 cm) avant décrochage, et le pilotage usuel se fait sur 20 cm, ce qui procure une grande finesse de pilotage, avec du doigté, par une simple rotation de la main dans la poignée : très agréable pour se replacer en thermique. L'amortissement en tangage est royal : elle serait presque reposante en turbulences et en tout cas, elle se montre facile à bloquer sur peu de débattement et très solide. L'énergie sur le tangage se gère facilement, avec de belles ressources et un franc amortissement quasi autonome. Il faut donc apprendre

à la laisser vivre sur cet axe, tout en jouant de l'accélérateur. Sa bonne finesse accélérée permet vraiment d'avancer et son amortissement évite des oscillations qui dégradent la perfo, la rendant très efficace en transitions et passages délicates à forcer. Pour autant, l'aile démontre une propension à tirer vers l'avant en thermique, très confortable, ne nécessitant pas de relance.

Notez bien que cette aile homologuée EN D a écopé de 5 D en haut de fourchette, imposant une réelle présence au pilotage dans toutes les configurations de fermeture! Nous sommes quand même ici en présence d'une aile de classe compétition homologuée, le détail des tests le rappelle. Cependant, pour ma part, je n'ai pas eu à vivre l'ombre d'une fermeture inquiétante et le pilotage constant, avec la communication omniprésente de l'aile

## JE M'ADRESSE À :

PILOTE DÉBUTANT

PILOTE TRANQUILLE

PETIT CROSS

PILOTE COMPÉTITION

## GRADIENT AVAX XC3

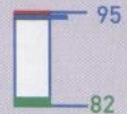
**DIRIGEANTS :** ONDREJ DUPAL ET VACLAV SYKORA.  
**CONCEPTEURS :** ONDREJ DUPAL ET VACLAV SYKORA.  
**GAMME :** BRIGHT 3, GOLDEN 3, MONTANA, FREESTYLE,  
 ASPEN 3, **AVAX XC3**, BI GOLDEN 2,  
**ASSEMBLAGE DES AILES :** TCHEQUIE.  
**MISE EN CIRCULATION :** PRINTEMPS 2010.

Taille	22	24	26	28	30
Surface projetée (m <sup>2</sup> )	17,4	18,6	20,1	21,5	23,5
Surface à plat (m <sup>2</sup> )	20,8	22,2	23,9	25,7	28,1
Envergure projetée (m <sup>2</sup> )	9,3	9,6	10	10,4	10,8
Envergure à plat (m <sup>2</sup> )	11,9	12,2	12,7	13,2	13,8
Corde maxi (m)	2,2	2,2	2,3	2,4	2,5
Cône aux B (m)	nc	nc	nc	nc	nc
Allongement à plat	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7
Nombre de cellules	73	73	73	73	73
Poids aile (kg) sans sac	4,6	5,1	5,3	5,7	6,2
Poids total volant (kg)	75-85	82-95	90-105	100-115	110-130
Vitesses constructeur	nc	nc	nc	nc	nc
Homologation CEN	D	D	D	D	D
Certification LTF	-	-	-	-	-
Prix T.T.C. (en euros)	3850	3900	3950	4000	4050

**Tissu :** Porcher Skytex Classic 9017 E38A 40g/m<sup>2</sup>, extrados: idem / BA en Skytex 9092 E85A 45 g/m<sup>2</sup>. **Coloris :** blanc/bleu, orange, sangria ou personnalisé. **Suspentage :** haut: Aramid Edelrid de 1,2 à 0,7, bas: Aramid Edelrid de 0,7 à 0,5.  
**Élévateurs :** A3 B 31 C2 C'1. **Accélérateur :** oui, 14cm. **Trims :** non.  
**Sellette recommandée :** abs. **Sac :** rouge noir et gris avec un large zip périphérique. Existe en 3 tailles (en option gratuite): 110, 145 l ou 170 litres.

MESURES <sup>(1)</sup>

Fourchette aile essayée : 82/95 kg  
 Ptv essayeur : 95 kg



- Charge alaire durant l'essai : 95 kg/22,28 soit 4,26 kg/m<sup>2</sup>.
- Vitesse maxi mains hautes : 40 km/h.
- Vitesse maxi accéléré : 59 km/h.
- Taux de chute mini : -0,99 m/s à 35km/h effort de 2,5 kg.
- Finesse maxi : 10,3 à 38,7 km/h sur trajectoire.
- Décrochage : 26 km/h (effort de plus de 3 kg).

## HOMOLOGATION EN

## Classification D

Homologuée par Air Turquoise en catégorie D

## Tout en A sauf :

- Vitesses en vol droit : B
- Débattement effort aux commandes : C
- Comportement lors d'une mise virage en 360° engagé rapide : B
- Fermeture frontale symétrique : D
- Sortie de de décrochage stabilisé maintenu : B
- Fermeture asymétrique : D
- Décrochage aux B : D
- Grandes Oreilles : B

Détails sur [www.gradient.cx](http://www.gradient.cx)

## APPRÉCIATIONS

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

FINITION	♥♥♥♥♥	AMORTISSEMENT EN ROULIS	♥♥♥
MANUEL DE VOL	♥♥♥	RÉSISTANCE À LA TURBULENCE	♥♥♥♥♥
DÉMÊLAGE	♥♥♥♥	CAPACITÉ DE RÉOUVERTURE	♥♥♥♥
GONFLAGE SANS VENT	♥♥♥♥♥	SOLIDITÉ À VITESSE MAXI	♥♥♥♥
GONFLAGE AVEC VENT	♥♥♥♥	CAPACITÉ AU VOL LENT	♥♥♥
PRÉCISION COMMANDES	♥♥♥♥♥	PERFORMANCES	♥♥♥♥♥
LÉGÈRETÉ DES COMMANDES	♥♥♥♥	RAPPORT QUALITÉ/PRIX	♥♥♥♥♥
MANIABILITÉ	♥♥♥♥♥		
AMORTISSEMENT EN TANGAGE	♥♥♥♥		



pallie aux incidents mais m'a demandé une attention de tous les instants sur les premiers vols. Arrive le chapitre des descentes rapides. Vous le savez déjà : les dernières générations d'ailes très performantes, comme l'Ozone R10, imposent une anticipation sur le retour au sol d'urgence. En effet, avec elles, redescendre vite est un véritable problème. Les B, les oreilles, les 360° serrés ne fonctionnent pas vraiment et posent des problèmes structurels. Certains constructeurs travaillent sur des "drag-chutes", petits parachutes excentrés et générateurs de traînée pour accélérer la descente. Je vous rassure de suite : la **XC3** descend fort bien en 360° serrés, avec un comportement sain, une sortie certes à piloter et guider, mais rien de compliqué pour un pilote bien formé. Le chapitre des oreilles est par contre franchement peu agréable : si elles se ferment volontiers, elles génèrent une oscillation constante et sont de fait peu confortables à réaliser longtemps. J'ai connu mieux dans le genre. La réouverture rapide devra être forcée à la commande.

La basse vitesse demande du doigté. La **XC3** (qui chargée au maximum en 24 m<sup>2</sup> décroche vers 26 km/h), est fine à tenir équilibrée avant le décrochage. Attention donc à ne pas vous faire

piéger par un départ en négatif non voulu. Un peu de pratique haut dans le ciel aidera à la maîtrise du parachutage.

L'atterrissage est franc, avec une belle ressource. Un fois l'aile au sol, pliée en accordéon, le paquet compact de 5,1 kg en taille 24 rentre très facilement dans le large sac. La légèreté de ces ailes et leurs petites surfaces si optimisées, permettent un allègement général sympathique pour le dos.

## CONCLUSION

L'Avax XC3 offre un vrai bond par rapport à la XC2, et une marche élevée si vous venez de l'Aspen 2 ou 3. En performance bien sûr, mais surtout en rendement accéléré. Il faudra un certain temps pour se sentir pleinement à l'aise sous la belle, mais le jeu en vaut la chandelle. Dans mon cas, étant tout en haut de charge, peut-être aurais-je du aussi essayer la 26 pour voir si en premier tiers de charge, la stabilité en roulis est plus franche tout en conservant la glisse et le rendement. Question à débattre avec Fabien Chaix, l'importateur. En tout cas, cette **XC3** me fait l'effet d'une vraie aile de sport, nerveuse, technique, exigeante et très performante. Une aile de podium, en Serial class !



- Performances générales.
- Amortissement tangage.
- Précision du virage.



- Pas de velcro de vidage.
- Oreilles inconfortables.