

GRADIENT BIGOLDEN 2

L'or n'est pas deuxième !

La version 1 était à la hauteur de sa réputation. Il fallait en rajouter sur la seconde pour nous séduire. C'est fait !

gradient est à l'apogée de sa carrière en France. Le professionnalisme, la ténacité et l'amabilité de Fabien Chaix y sont pour beaucoup. Mais les produits aussi ! Les ailes que nous essayons régulièrement dans cette marque réservent le plus souvent de bonnes surprises. Le BiGolden 2 ne faillit pas.

LA BESTIOLE

Élévateurs courts, kit oreilles classique, des trims à accélérer. J'ai fait le tour, c'est simple mais efficace. Le sac ? On le remplit dans l'autre sens, le zip de fermeture étant placé plutôt côté dos et le volume utile est largement suffisant pour l'encombrant matériel « bi pro ».

Le suspentage est fluide, parties hautes non gainées « high tech » pour un brin de perf en plus. Pas de clef notable au démêlage. Les poignées de commande sont confortables, très sympa en dragonne. On leur mettrait une barre d'appui style Gin ou Niviuk, cela serait parfait ! Attention au réglage d'origine. C'est trop long et cela pénalise au gonflage dans la brise. Car la bête est rapide en montée !

COUP D'OEIL

- Décollage
- Prise en charge
- Virage
- Performances
- Atterrissage
- Biplace vivant et sport (pour ceux qui aiment !)

- Dépasse un peu au gonflage
- Biplace vivant et sport (pour ceux qui n'aiment pas !)

Comportement Vol Libre
Vivant

LAUNCH

Allez ! On commence dans la brise à Allevard et en deuz', dans le thermique du tapis de St-Hil' quand c'est bon pour les souches si t'es bras hauts ! Holà le BiGolden 2 ! Toujours du tempérament en fin de gonflage et ça passe devant ! Il me semble plus facile pourtant à retenir au frein que l'ancienne version. Et quelle prise en charge à la temporisation ! On gagne encore par rapport à la version 1. Ça sauve ! La stabilité roulis est immédiatement perceptible avec juste du tangage à gérer quand ça déménage vraiment.

Sans vent la montée est magique avec peu de tension dans les avants, sur une simple marche. La correction à la commande se montre hyper-efficace sans recentrage. En poussant le bouchon un peu loin, ça décolle même avec pas mal de dissymétrie en fin de montée ! Le genre de machine à partir « face voile » sans air ! Dans des conditions limites, léger arrière, genre St-Hil' à midi-13 h 00, le BiGolden 2 assure et rassure ! Juste ne pas le brutaliser aux avants sinon ça shoote !

FLY !

Enjoy ! Pourquoi je parle anglais moi ? Dès fois j'te jure ! Avec à peu près 170 kg de PTV, 40 km/h et ça prend 8 de mieux au trim. Pas de problème, le biplane avance et attaque facilement la brise tumultueuse. Juste à gérer le tangage qui ne parle pas trop mais quand même. Par contre, pas de « marsouinage » continu et parasite qui rend malade devant. La voile est stable tangage et ne va chercher devant que quand on en a besoin. Amortie à cabrer, elle ne refuse pas les noyaux bien bouchonnés. On le déstabilise facilement sur l'axe de tangage avec de faibles amplitudes à la commande.

Sur le roulis ou lacet, la sagesse est de rigueur. Pas de souci quand ça bouge. Ce n'est pas un Yoyo ! Le BiGolden 2 reste pourtant bien joueur à la commande pour les Wing overs.

TURN !

Alors là, c'est un must. L'amplitude nécessaire pour piloter en turbulences est la plus courte des modèles essayés, une signature Gradient. Dans les 10 à 20 cm pour jouer dans le thermique avec un effort léger de 2 kg sur les faibles inclinaisons, nettement plus marqué pour recentrer ou maintenir un noyau étroit. Cinq à 6 kg sont nécessaires pour un bon 20° d'inclinaison. Puisque l'amplitude est raisonnable pour tenir la courbe, le ressenti n'est pas à la hauteur de la valeur mesurée. On sent la commande mais sans excès.

Le plus remarquable est la tenue de la courbe en

turbulences et la facilité d'inversion. Dérapage absent, facilité de cadencement main extérieure juste pour optimiser la vitesse en rotation, recentrage exemplaire à la reprise de vitesse en libérant l'extérieur ou un fort ralentissement sans dérapage à l'appui plus prononcé sur l'intérieur et inversion de courbe pour caler dans un noyau récalcitrant dans une combe. Tout y passe ! La combinaison lacet roulis est à la hauteur de la griffe Gradient avec un mordant de la courbe qui ne s'en laisse pas imposer par l'ascendance. Sans

BIPLACES 2009 : 6 valeurs sûres à essayer !

Comme tous les récents modèles de la marque le BiGolden 2 se repère aisément grâce à son gros point noir. Un bi qui virevolte, conçu pour le plaisir du pilote aussi.

OREILLES

Kit sans équivoque, ça fonctionne. Les mains prises par les élévateurs ont encore assez de mobilité pour permettre de petites variations de cap si les commandes sont ajustées. Aux oreilles, le BiGolden 2 peut facilement changer seul de cap en raison de l'aérogologie. Une solution : réouvrir l'oreille à l'opposé du virage voulu car il a tendance à tourner légèrement du côté fermé ! Bon, les B ? On oublie ça en biplace sérieux ! Non mais, quand même ...

Le stabilo est fixé sur les élévateurs arrière. C'est un choix du constructeur pour amortir les retours en vol dans les manœuvres d'homologation ou en cas de sketch en position trims relâchés. A priori, pas de problème sauf qu'en faible charge dans la turbulence, on ressent les mouvements du stabilo extérieur au thermique. Indication sans plus de gravité que cela, juste curieux car jamais vu.

ATTERRISSAGE

Tout fonctionne ! Préférentiellement avec de la vitesse pour gérer à merveille la remise à plat et de longs flairs avec une ressource immanquable en fin de freinage, le BiGolden 2 pose « confort ». En approche lente, pour se placer idéalement face au photographe qui accompagne, la ressource est encore largement présente. Dans tous les cas, le ralentissement est important avec un bon ressenti de ce qui reste dans les mains pendant toute la phase de posé. Et ça peut même « parachuter » ! Je viens juste de poser un joli bébé de 100 kg sans brise avant de reprendre la rédaction de l'article. Que du bonheur ! Arrêt complet au freinage précoce, tout en douceur.

En jouant sur le tangage ou en arrivant en léger virage, les flairs sont redoutables, plaisants, sécurisants. Plus on charge, plus on gagne en ressource.

Bon j'ai fait le tour, c'est top !

EN BREF !

J'avais arrêté mon choix de bi et voilà un BiGolden 2 qui a beaucoup de choses pour lui : esthétique, décollage, poser, pilotage, perf, confort en conditions raisonnables. C'est un bon repère jusqu'à l'été prochain et les nouveaux tests de biplaces ! Ne pas l'essayer serait vraiment dommage. Vous n'aimez peut-être pas le revendeur ou mes articles. Mais ce serait la seule raison pour ne pas l'acheter et il ne faut pas mourir idiot. Gold is not only money ! ☐



exagération sur le roulis en forte amplitude à la commande et avec une petite priorité lacet en début d'appui sans roulis inverse marqué. De quoi monter vite, bien, propre...

En wings, à condition de retenir l'extérieur, le BiGolden 2 envoie et génère de belles inversions aériennes. La réponse en roulis est bonne avec des tensions importantes à la commande sur des amplitudes modérées. Précis en maniabilité en déplacement, un peu moins maniable en effort. C'est tant mieux, on ressent facilement la voile ! La

longueur du cône amplifie la rotation et les pendules. Au même jeu, les envois en spirale engagée sont « sportifs ». Il faudra, à charge modérée en dessous de 160 kg de PTV, déstabiliser en contre-roulis pour engager la spirale ou patienter un tour pour une réelle accélération.

Les sorties sont à gérer en tangage mais pas tant que cela. L'attaque oblique demande un « réappui » à l'intérieur. Catégorie plutôt sport mais résolument biplace dans le comportement. Il lui en faut beaucoup à la commande pour nécessiter du contrôle !