



## GRADIENT GOLDEN2 38 LÉGER

C'est l'ovni du test. Seuls différences avec la version lourde, un tissu plus fin et un suspentage aux diamètres moindres. Mais quel coup de booster ! C'est de loin le plus performant de tous les bis essayés. Hormis le Bidule en vitesse, le G2 38 light avance dans la masse d'air avec un plané et une facilité de dépla-

cement hors normes. Il se pilote comme un solo, très léger et précis, incisif et vif en roulis, mais sage en tangage, avec une relance plus que sympa. Vous l'avez compris : ce bi est mon coup de cœur personnel. Pas en usage pro (quoique...) mais pour moi tout seul, avec des passagers jusqu'à 70 kg. Je fais abstraction du côté plus fragile du tissu et du suspentage. Chaque vol avec ce bi fut un plaisir, une émotion, un éclat de rire. Dommage qu'il ne soit pas homologué dans cette version. J'ai aussi volé avec le Golden 2 42 version normale : une franche tendance au shot au gonflage vent fort, mais une bonne prise en charge, et en l'air une légèreté et une précision de commandes proches d'un solo. La perfo par contre dans cette version n'est pas meilleure qu'un Beta 4, et en retrait de l'Axis Sirius.



## LITTLE CLOUD BIDULE 31

C'est l'ovni numéro 2 ! Dans la lignée de la Spiruline, aile de speed-flying populaire, c'est un biplace très compact, léger, monté costaud, qui offre une grande simplicité de mise en œuvre dans le vent, par le peu de puissance qu'il développe. A voler avec sel-

lettes cuissardes, voire string, ou Kortel Karver. Attention cependant, sans vent, la prise en charge est plus longue et sensible à la position des trims (au moins libérés de moitié ou plus). Son amortissement en tangage est excellent alors que sur le roulis, vous pourrez vous permettre de multiples et amples fantaisies, d'autant plus qu'il s'incline super facilement dans les premiers 30 % du débattement. La vitesse est nettement au-dessus de tous les autres bi, mais la finesse assez nettement en dessous. Le Bidule n'est pas pleinement typé speed-flying et ne plonge que modérément sur une remise mains hautes, comparé à un speed. L'atterrissage demande une finale et un arrondi maîtrisés, mais l'arrêt est franc même en haut de charge. Un bi atypique, de montagne, de site venté, ou un bi pro d'appoint.

## CONCLUSION

Voilà pour le tour d'horizon. Maintenant, il faut réfléchir à votre pratique et vous poser les bonnes questions. Que voulez en faire ? Pour le vol absolu, orienté performance et cross : pas d'hésitation : **Gradient G2 38 light** ou **Axis Sirius**. Pour un club ou une pratique tranquille en famille (du tout petit dernier au grand père de 80 ans, en passant par le cousin chinois prof de Sumo), prenez de la surface, de la tolérance, sans concession sur la prise en charge et l'atterrissage. Et là, le choix ne manque pas : **Béta 4**, **Beluga 2**, **Airwave Tandem**... Mais j'oublie aussi les bi hors tests, comme les **Gin BeCool 39** et **42**, ou les **Niviuk Takoo (39 ou 42 également)**. Si vous voulez voler plus vite, ou différemment : le **Bidule** ou le **bi Itv Awak** peuvent vous interpeller sur un registre différent.

Au delà de ces considérations techniques, n'oubliez jamais que le biplace est un outil de partage avant tout. Et que votre seule ambition, dans un premier temps doit être d'offrir plaisir et sécurité maxima à votre passager. Tous ces engins de rêve le permettent... certains mieux que d'autres, à vous de juger. Moi, j'ai choisi.



## AIRWAVE TANDEM

Ce biplace ressemble au Scénic sur son virage et sa légèreté aux commandes. Il a bien progressé en performance et laisse une impression de douceur feutrée. Sa vitesse max est pleinement utilisable et c'est le seul bi dont les sangles de trims sont interchangeables, permettant de garder le mordant des machoires. En finesse pur, il est à mettre au niveau du Beta 4 et son taux de chute est excellent. Le décollage est caractérisé par une élévation un peu lourde et longue sans vent, comparé aux autres, mais une bonne prise en charge dès la voile remplie. L'atterrissage est franc et facile.



### LES + par modèle :

- **Advance** : Viellissement excellent.
- Perfo encore bien dans le coup.
- **Ozone** : Virage et nervosité. Plaisir du..pilote
- Très bon vieillissement en 42 m<sup>2</sup>.
- **Axis** : Perfo, vitesse, précision de pilotage.
- Une arme pour le cross en bi !
- 40 m<sup>2</sup> taille passepartout.
- **Mcc** : Polyvalence générale.
- Tout est bon confort passager.
- Le bi de club ou de pro par excellence.
- **Swing** : Confort en vol, précision de pilotage.
- Vitesse max.
- **Airwave** : Tranquillité, côté feutré du vol.
- Rendement facile, avec une réelle faculté à flotter.
- **Gradient** : Perfo et vitesse.
- Tiens, j'ai un passager.. Un vrai solo énergique et perfo, redoutable de vitesse.
- **Little Cloud** : Déco vent fort- vitesse. Coté fun.



### LES - par modèle :

- **Advance** : Shoot si mal détrimé.
- **Ozone** : Perfo 2008, un peu en retrait.
- **Axis** : Finitions à améliorer.
- **Mcc** : Suspentage pas assez fluide. Manque d'un grain de folie. Poignées magnétiques à revoir.
- **Swing** : Atterro moyen. Tendance à écraser si pas de relance tangage avant arrondi.
- **Airwave** : Enorme débattement aux commandes.
- **Gradient** : Prise en charge en haut plus longue à venir. Normal..
- Pas d'homolog en light. Moins de perfo en version ordinaire (suspentes plus grosses).
- **Little Cloud** : Finesse et prise en charge en retrait des autres. Mais usage si différent...
- Au déco, bien détrimmé au moins au trait. Atterro speed-fly, à maîtriser.

## À LA LOUPE...

CONSTRUCTEURS	ADVANCE	OZONE	AXIS	MCC	SWING	AIRWAVE	GRADIENT	LITTLE Cloud
Modèles	Béta 4	Magnum	Sirius T10	Beluga 2	Twin 4	Tandem	Golden 2 38 light	Bidule
Année de commercialisation	2008	Actualisé 2009	2010	Actualisé 2010	2010	2010	2009	2010
Taille testée	42	41	40,8	42,4	44	41,4	38 light	31
Taille disponible	38 et 42	41 et 38	40,8	42,4	42 et 44	41,4	38, 42 - Normal ou light	31
Poids	9.2	8.9	8.2	8.1	8.6	9.1	6.7	6.2
PTV	135-225	130-220	120-220	130-220	140-220	130-220	115-180	100-200
Prix	4080	3900	3684	3950	3905	4050	4000	2990
Allongement	5.2	5.1	5.3	5.1	5.4	5.3	5.3	4.7
Nombre de cellules	49	46	52	54	49	53	54	43
Certification	EN C / LTF 1-2	EN B	EN B / EN A à 120 kg trimé	EN B	EN B	DHV 1-2	EN B / C détrimé	EN D
Particularités	Coinceurs oreilles D	-	Détrim seulement	Coinceurs oreilles A	Rigifoil en BA	-	-	Mini-Bi
<b>Notation de 1 à 10</b>								
Gonflage sans vent	8	8	9	9	8	9	9	10
Gonflage avec vent	8	9	9	9	9	9	7	10
Fluidité du suspentage	9	9	8	6	8	9	7	10
Absence shoot déco	7	8	8	10	9	10	5	10
Prise en charge	10	9	10	10	8	9	7	6
Précision du virage	9	9	9	8	9	7	10	7
Abs tendance roulis mains haute	10	8	9	9	10	10	8	8
Légèreté des commandes	7	6	7	7	8	8	9	8
Facilités oreilles	10	10	10	8	9	9	8	8
Agrément pilotage	8	8	9	8	9	9	10	7
Amortissement tangage trimé	8	7	8	10	10	10	7	10
Amortissement tangage détrimé	6	6	7	9	9	9	6	10
Amortissement roulis	8	7	8	9	8	9	7	6
Maniabilité	7	9	8	7	8	6	10	9
Finesse	7	6	8	7	7.5	7.5	9	4
Vitesse max	8	7	9	8	8	8	9.5	10
Confort du passager	9	7	9	10	10	10	8	8
Ressource atterrissage	8	9	9	9	7	8	10	9
Tolérance bas charge	8	9	8	10	7	8	10	10
Usage club	8	7	8	10	7	8	5	5
Usage Pro	9	10	10	10	8	9	4	8
Usage individuel poids constant	10	8	10	10	8	8	10	10
Polyvalence	9	8	9	10	8	9	7	5
Remarques	Totalement dans le coup et excellent en occasion.	Un petit coup de vieux pour le Magnum, une référence pro 2008/2009	40 m <sup>2</sup> de plaisir et d'efficacité.	Le plus passe-partout de tous, avec une prise en charge et atterro parfaits.	Une merveille en l'air. Prise en charge et atterro à calculer...	Un bi tranquille et perfo, souple et doux comme un solo.	L'ovni en perfo, en version light (non homologué). Pour moi, que du plaisir !	Décalé, unique. Un bi de complément ou pour site toujours venté. Très fun.