

plein travers c'est acceptable mais, avec un peu plus de débattement vers l'avant, on pourrait réduire sensiblement ce temps et donc la distance de décollage. Le basculement vers l'avant est sensible après le décollage, cependant le chariot se cale à la bonne assiette avec la poutre inférieure sensiblement parallèle à la trajectoire de vol. Le meilleur taux de montée est obtenu avec la barre presque contre le tube avant à 6,2 m/s en solo et 4,4 en bi à pleine charge. Les 1 500 pieds du plafond de la zone sont vite atteints. Réduction de puissance, réglage du trim pour 50 kt (93 km/h). Le palier tient ainsi avec 5 100 tr/mn, Une batterie de mesure m'indique une vitesse propre de 88 km/h. L'aile est douce en roulis tout en restant précise. Le lacet inverse est cependant bien marqué lorsqu'on la sollicite brutalement dans des inversions de virage de 45 à 45°. Le chariot, grâce aux dérives sur les roues arrière, suit heureusement sans retard. Il faut un peu moins de 3 s pour effectuer la manœuvre, c'est un peu plus lent qu'avec la Streak mais on aura du mal à percevoir la différence car la manœuvre demande moins d'effort.

A pleine puissance tout tiré, comme indiqué dans le paragraphe précédent, la Cruze grimpe. J'ai dû réduire à 6 000 tr/mn pour rester en palier et faire la mesure de vitesse maxi. Cent quatorze km/h semblent peu devant les 134 de la Streak mais cela est dû au fort rappel au neutre de la Cruze qui empêche de tenir le palier à la pleine puissance. Compte tenu des consommations impressionnantes des deux temps dans cette configuration, cela n'aura



que peu d'incidence en utilisation concrète car ils ne sont pas nombreux les pilotes acceptant une consommation de 28 l/h pour le seul plaisir de voler vite !

Ce fort rappel au neutre constitue un avantage pour les pilotes débutants et ceux qui aiment bien laisser l'appareil voler pendant qu'ils s'adonnent à d'autres tâches, navigation ou contemplation du paysage. Le trim est alors bienvenu pour régler finement sa vitesse même si son amplitude est restreinte.

Le décrochage est particulièrement doux et sans surprise, il survient juste avant qu'on ne touche la barre avant avec le trapèze à 53 km/h indiqués en solo. Auparavant, la

barre durcit de plus en plus en tangage et le contrôle en lacet devient plus musculaire. Le salut qui suit est très modéré sans tendance à partir sur le côté et il suffit de relâcher la pression sur la barre en la reculant de quelques centimètres pour reprendre le vol normal. En biplace, il survient pour une position de trapèze moins avancé mais le comportement général est identique. Le taux de chute moteur coupé en solo est de 2,6 m/s à 70 km/h, ce qui nous donne une finesse honorable de 7,5.

On évitera donc les approches en sur-vitesse à l'ancienne. Trimé lent, la Cruze vole encore à 75 km/h, ce qui est largement suffisant pour né-

*Ci-contre, les deux sièges sont séparés par un dossier abattant.*

*En bas, à gauche, les dérives installées sur les carénages de roues sont indispensables à la stabilité des chariots carénés.*

*A droite, détail de la fourche avant dotée d'amortisseurs à gaz.*

gocier un arrondi même quand il y a de la turbulence. Prendre plus de vitesse conduit à prolonger le palier et à se rallonger à moins que l'on ne claque le chariot en tirant la barre. Laissez cela aux compétiteurs, ils savent doser la manœuvre et pour eux rien n'est plus précieux qu'un carreau 250 même s'ils perdent un peu de matériel !

## □ Bilan

Bonnes performances à vitesse de croisière, bon rappel au neutre, le XT 582 Cruze d'Airborne est parfaitement adapté aux pilotes pendulaires de loisir. La remarquable qualité de construction laisse augurer d'une belle longévité. Seule restriction, l'utilisation de matériaux aux normes dimensionnelles impériales. Ce ne sera un inconvénient que pour les tubes, la boulonnerie de ce type étant accessible dans tous les ateliers aéronautiques dignes de ce nom. L'importateur, ULM Paris, assure par ailleurs qu'il va constituer un stock suffisant pour dépanner ses clients. A court terme, il faut également noter les efforts de prix important qu'il pratique avec le constructeur australien pour imposer leurs produits en Europe. ■

