



Ci-dessus : belle pièce décollée permettant le verrouillage rapide du mât.

Ci-dessous : les assises sont confortables à l'avant comme à l'arrière et l'on distingue facilement le niveau du réservoir à gauche sur la photo.



Contact général, contacts allumages, un coup de lanceur électrique et le Rotax 912, fidèle à sa réputation, démarre avec plein starter et sans gaz. Pas de vibration désagréable, sa suspension semble efficace ! Celle de l'appareil est également et c'est un vrai plaisir de rouler même sur mauvais terrain tant les suspensions pneumatiques sur les trois roues sont efficaces.

Après échange avec la tour, j'ai droit à la piste avion, la 34 gauche, la plus près du hangar Véliplane.

Le décollage en solo prend 8 secondes avec la légère composante de vent arrière, le guidage est facile pendant la course et il suffit de placer la barre à quelques centimètres du tube avant pour qu'il survienne de lui-même vers 60 km/h. Le balancement vers l'avant du chariot est modéré et ne déconcertera pas les pilotes. Je laisse grimper la vitesse à 85 et entame la montée.

A presque 6 m/s, je suis rapidement au-dessus du tour de piste et peux dégager vers l'est et Coulommiers pour pouvoir monter en dehors de la TMA de Roissy. Ça brasse pas mal mais je tiens facilement 100 km/h barre relâchée en tangage avec un petit 4 100 tr/mn au moteur. Un petit poser à Coulommiers pour voir si ça bouge. Nous sommes en semaine et seul Roland tourne en CH 601 XL avec un élève. Redécollage et direction sud après avoir contourné le circuit avion par le nord. A 3 500 pieds, limite de la TMA Paris, je trouve enfin de l'air calme au-dessus des petits cumulus dont les bases sont à 3 000. Je peux enfin étudier plus précisément le comportement de la Streak et du XT.

A 100 km/h, le taux de roulis est dans la bonne moyenne avec 2,7 s pour basculer de 45° à 45° de l'autre bord. Il faut appliquer un bon effort pour l'obtenir. Pour donner une idée, c'est plus proche d'une iXess ou d'une Q que d'une Ipsos. Le lacet inverse est présent mais pas gênant et le comportement général est très sain sans tendance bizarroïde. Le roulis se poursuit quelque peu après une sollicitation brutale et il faudra en tenir compte. En tangage, l'effort est faible autour de la position de compensation. Le trim permet de faire varier la vitesse de 95 à 105. Pour l'essai, je ne m'en servirai pratiquement pas pour les raisons expliquées plus haut. L'effort croît

modérément à tirer mais on peut facilement tenir la pleine vitesse barre collée à la poitrine en "passant les coudes". Dans cette position, en solo moteur à fond, l'appareil monte légèrement à + 1,5 m/s. La mesure de vitesse au GPS toutes corrections donne alors 137.1 km/h, disons 137 pour faire un chiffre rond. C'est dans la bonne moyenne de la catégorie. Au pousser, la barre durcit régulièrement et l'on atteint le décrochage à 60 km/h indiqués, pratiquement au moment où elle vient toucher le tube avant. Le salut est doux, modéré en amplitude et bien dans l'axe. Compte tenu de la dureté de la barre et de sa position à cet instant, la protection de l'équipage est largement suffisante.

La mesure de vitesse minimum de contrôle donne 68 km/h toutes corrections faites, ce qui est très bon et garantit pratiquement que la vitesse minimum légale est respectée.

Dans l'ensemble, le comportement est excellent. Seule une très légère tendance à piquer à la mise de gaz pourra être reprochée.

L'approche sur un petit terrain, ne parlons pas des aérodromes où vous pouvez vous poser plein pot, devra être conduite vers 80-85. Au-delà, vous mangerez de la piste inutilement. Si vous voulez utiliser le trim, il faut le bobiner au maximum et ne pas tirer la barre en approche. Il restera encore 25 km/h pour faire l'arrondi et prendre en compte le gradient moyen. Dès que ça turbule, il faut naturellement majorer la vitesse d'approche.

□ Bilan

Nouveau venu sur le marché français, le XT 912 démontre qu'il n'y a pas que les Britanniques et les Français à savoir faire des pendulaires performants et agréables.

Parmi les plus, on notera l'excellent comportement de sa suspension entièrement pneumatique, sa facilité de pliage et de levage et une finition particulièrement soignée. Les qualités de vol et les performances sont conformes aux standards actuels, tout juste pourra-t-on reprocher le léger manque de piqueur au moteur qui fait baisser le nez à la mise de puissance et le relever à la coupure. L'absence de réglage de la fourche avant constituera un handicap pour les pilotes hors norme ainsi que la faiblesse du frein mais c'est, à mon avis, plus commercial que technique. ■