

Il faudra un pack d'accus de réception, le classique 4 éléments de 800 mAh Ni-Cd ou 2000/2500 mAh Ni-Mh (les premiers si vous les avez en stock, car en principe, les Ni-Cd ne sont plus vendus de nos jours).

Ce pack sera placé tout à l'avant et assurera le centrage. Le récepteur se loge entre l'accu et la platine servos. On le voit, le compartiment sous l'aile va être totalement vide.

L'autre différence, c'est qu'il ne va pas y avoir d'ailerons, et que pour virer, on comptera sur le roulis induit. Il faut pour que ça marche avoir plus de dièdre que sur la version 3 axes. Le kit prévoit les deux cas, et pour la version deux axes, on va réaliser une aile à «double dièdre». Le dièdre au centre est identique à la version 3 axes, mais la liaison entre panneaux centraux et panneaux externes se fait avec des clés présentant un angle, et les nervures en contact sont collées avec ce même angle, grâce à une cale fournie.

On n'aura pas par contre à installer de servo dans les ailes, ni à effectuer la découpe des ailerons bien entendu.

Pour ma part, j'ai opté pour un montage 100% à la cyano, en utilisant selon les cas une cyano balsa fluide, ou une cyano balsa semi-épaisse, les «A2Pro» Woody et Multy, qui sont vraiment épatantes. Ce choix était dicté par le gain de temps important que permet le montage à la cyano, permettant de s'affranchir complètement des phases d'épinglage, des temps de séchage. Et à la rédaction, gagner du temps est toujours le maître mot. Par contre, on n'a guère le droit à l'erreur, et pour les débutants en construction, je préconise de choisir comme Vincent la colle blanche, qui laisse bien plus le temps de positionner les pièces.

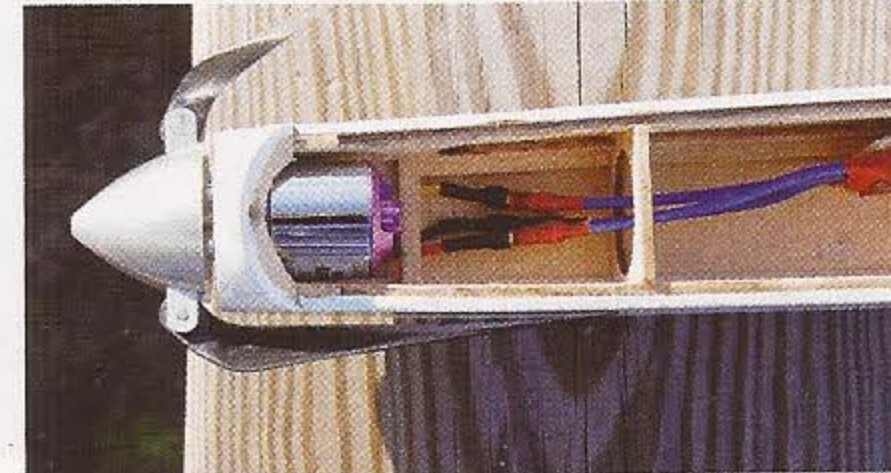
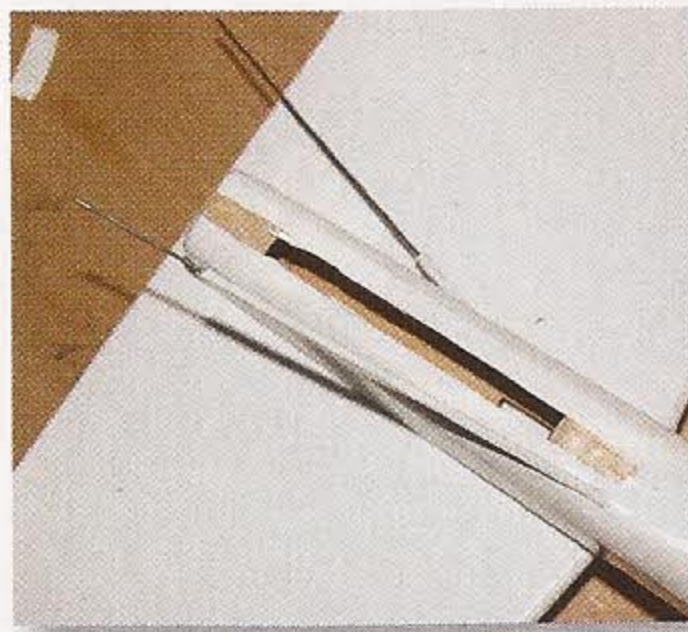
Je confirme deux points soulignés par Vincent : la dérive juste collée sur l'épaisseur du coffrage du dos de fuselage, c'est un peu léger, et la solution serait que la pièce la plus basse de la dérive soit prolongée pour venir s'encasturer dans la pièce CTP support de stab, et avec les fibres verticales. C'est tout simple et ça augmenterait la rigidité du montage de la dérive de manière significative. L'autre point concerne la fixation de l'aile, avec des ergots faisant partie des nervures d'implanture en ctp de 2 mm seulement, et des vis à l'arrière. Un atterrissage raté façon «soleil» (une aile, le nez, l'autre aile...) a toutes les chances de casser net ces ergots, et d'endommager le fuselage au bord de fuite. Et il s'agit d'un planeur de début, donc voué à pas toujours se poser bien. Pour les pilotes débutants, je suggère de revenir simplement à la bonne vieille méthode des deux tourillons dans le fuselage et des bracelets élastiques. Ça a fait ses preuves ! D'autre part, je confirme qu'une retouche de la pièce recevant les écrous à griffes pour la fixation des ailes a besoin d'être retouchée pour que les gaines de commandes ne soient pas gênées. Ce n'est pas bien compliqué, mais c'est indispensable.

Vous noterez que mes saumons sont nettement moins relevés que ceux de Vincent. Là... Mea culpa, c'est une erreur de ma part et l'oubli de lire une petite phrase de la notice... J'ai bêtement utilisé la cale de dièdre, quand il fallait lire (et appliquer) : «Veillez à l'inclinaison de W21 qui suit H3»... H3 est le longeron du saumon... Bon, ben, j'ai réalisé trop tard, quand j'avais collé les saumons aux panneaux externes. On dira que c'est une «personnalisation du modèle», et ça ne va guère changer les qualités de vol.

Pour le montage du fuselage, je l'ai effectué «en l'air», du moins quand même en posant sur un chantier, mais sans bâti, faisant totalement confiance au système de positionnement des pièces style tenon et mortaise. J'ai assemblé les flancs, les couples principaux et le fond «à blanc», vérifié que c'était droit, et sans rien toucher, j'ai infiltré tout simplement de la cyano fluide à toutes les jointures... En rien de temps, j'avais la base de mon fuselage, droit comme un I ! Là, chapeau à la conception des pièces, ne pas faire une banane en procédant ainsi suppose que les pièces soient parfaites, et c'est le cas.

Pour l'avant du fond, en contre-plaqué, Vincent a opté pour l'humidification et les traits de scie pour aider à courber cette pièce très raide. J'ai utilisé une méthode différente, qui marche aussi : j'ai collé la partie arrière

Avant de coller la dérive, l'entoilage est découpé pour coller balsa sur balsa. Des renforts triangulaires seraient utiles à ce niveau.



Le montage du moteur du Begin'Air de Vincent.

FLY TEST 2 AXES PLANEUR PUR

Au sandow : Pour le vol en plaine, le départ au sandow s'impose et la position du crochet prévue est parfaite pour le débutant. La tenue en main est bonne, et il suffit de lâcher ailes à plat, nez légèrement haut, pour que le Begin'Air parte bien droit. Il faut un peu le tenir à la profondeur, c'est parfait pour le public visé. Le modéliste expérimenté reculera légèrement le crochet. La rigidité des ailes est bonne et je n'ai pas noté de prise de dièdre supplémentaire, même avec un vent déjà soutenu qui permettait de «retendre» le sandow, plus qu'au lâché ! La direction est efficace et on n'a aucun mal à monter droit. L'absence d'ailerons ne se fait nullement sentir.

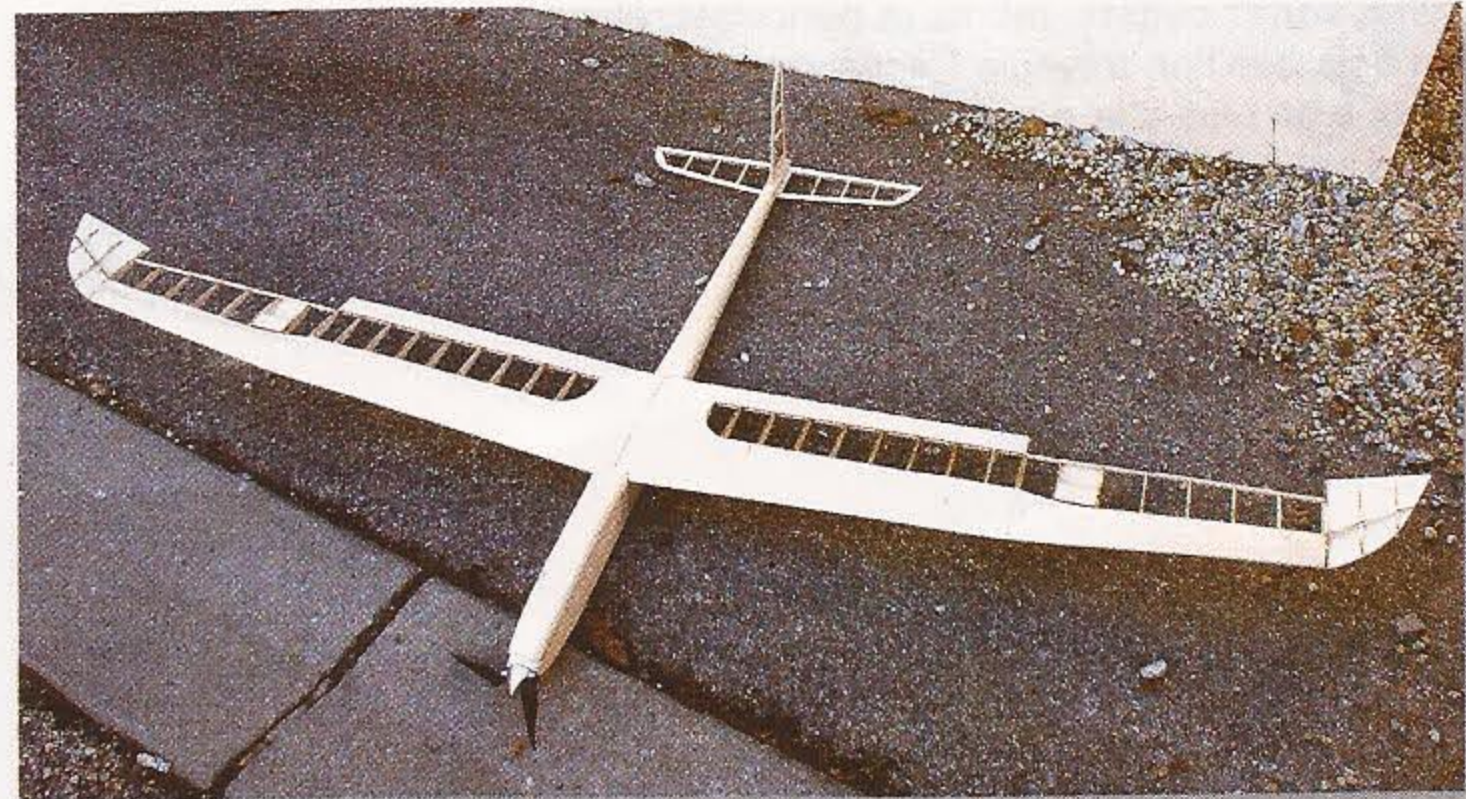
Lancer : A la pente, c'est tout aussi facile, on lance aile bien à plat, nez à peine bas, et même sans courir, une bonne impulsion du bras suffit à mettre le Begin'Air en l'air.

Un vol paisible : En plaine comme en pente, le Begin'Air en version non motorisée vole tout aussi paisiblement que celui de Vincent. La vitesse est effectivement plutôt lente, laissant tout le temps de réfléchir, de comprendre les manœuvres à effectuer. La stabilité longitudinale est excellente, liée au long bras de levier arrière et à un stab confortable. La maniabilité est très correcte pour un deux axes, sans être excessive, et là encore, le dosage est bien adapté aux pilotes visés qui doivent faire leurs premières armes. Avec plus de dièdre encore, il est certain que l'on gagnerait en manœuvrabilité, mais au prix d'un pilotage demandant plus d'expérience, voire des expos pour éviter de toujours dandiner. Là, c'est soft, mais jamais mou, et donc, les dièdres sont très bien conçus. Je rappelle que le dièdre est plus important que le débattement de la gouverne de direction pour l'agrément de pilotage d'un deux axes ! Le décrochage est tout juste esquissé aux débattements que j'ai retenus, et c'est plus un début de balancement d'une aile sur l'autre qu'une vraie abattée. En braquant la dérive, on arrive malgré tout à une vrille, mais super sage et qui stoppe instantanément dès qu'une des deux commandes est recentrée. En spirale, la stabilité est idéale, puisqu'à faible, moyenne ou grande inclinaison, il suffit de soutenir à la profondeur, sans plus rien faire à la direction, pour que le virage se poursuive sans engager ni se remettre à plat. Là encore, c'est le choix des dièdres qui montre sa perfection. Le Begin'Air se montre normalement gratteur, et sera à l'aise dans les thermiques, comme en pente dès une dynamique légère. Pour sa tolérance au vent, pour un débutant, il faudra se limiter à 10 km/h en plaine, 15 km/h en pente, et le pilote plus confirmé pourra voler avec 20 km/h en plaine et 25/30 km/h en pente.

Voltige : Elle est effectivement limitée, et se pratiquera plutôt en vol de pente. La boucle passe très facilement avec une petite prise de badin, et les ailes ne bronchent pas. Le renversement passe correctement. J'ai testé le tonneau, qui passe, mais lentement et en barriquant beaucoup, et qui ne sera tenté que par des pilotes expérimentés. Il est possible de voler sur le dos, dans une bonne dynamique, la direction restant efficace et permettant de contrôler la trajectoire sans «inversion», comme c'est fréquent avec ce type de deux axes. Comme l'a dit Vincent, n'espérez pas de grosses restitutions, même en prenant du badin, l'inertie n'est pas là, et donc la vitesse est très vite résorbée.

Approche et atterrissage : Les aérofreins montrent une efficacité vraiment impressionnante et permettent d'approcher sur plan fort sans accélérer. Être trop long ne sera pas courant ! Par contre, en lisse mais avec un vent un peu soutenu, être court est très possible, car le Begin'Air se freine alors vite, sans capacité à être relancé. Le posé en lui-même est enfantin... Face au vent et ailes à plat, il ne vous en voudra même pas si vous oubliez d'arrondir, et si vous le faites, il allongera un poil plus, et posera confortablement dans l'herbe.

Impression générale : Le Begin'Air en deux axes a toutes les caractéristiques que l'on attend d'un planeur école : stabilité, douceur des commandes, vitesse réduite, très bonne stabilité en spirale, approches aisées... Il est facile à utiliser en plaine au sandow, comme en pente dans des conditions de vent modérées. Il peut aussi constituer un très bon planeur «de détente» pour les pilotes plus confirmés, pour le vol du soir, dans les restitutions, sans se prendre la tête, pour le plaisir d'une gratte paisible.



Le trois axes motorisé vu avant l'entoilage, dévoile toute la structure.