



**Le deux axes en cours de montée en plaine.**  
Un sandow standard va le monter entre 50 et 70 mètres facilement.



**Commandes, charnières, guignols, hélice et autres accessoires sont à acquérir en plus du kit.**

### Réglages

Après les premiers vols, j'ai eu recours à deux mixages : « AF donne profondeur à cabré » et « moteur donne profondeur à piqué ».

Pour les débattements, il n'est pas nécessaire d'innover et Topmodel connaît son affaire. J'ai donc scrupuleusement respecté les débattements préconisés ainsi que le centrage. Celui-ci est obtenu sans ajout de plomb.

Après les premiers vols, j'ai simplement mis, plus par habitude que par nécessité, le plus de débattement possible à la dérive.

### Réglages

#### Centrage

80 mm du bord d'attaque à l'emplanture.

#### Débattements

Profondeur : +/- 15 mm

Direction : +/- 25 mm

Ailerons (3 axes) : 15 mm vers le haut, 8 mm vers le bas

#### Mixages

Aérofreins (si installés) -> Profondeur : 3 mm à cabrer

Moteur (si installé) -> Profondeur : 4 mm à piquer

### Après un an d'utilisation

Donc effectivement, ce planeur m'accompagne presque depuis un an et ce de manière très régulière. On notera une fragilité du fuselage au pied de la dérive. En effet celui-ci a dû être recollé, les nombreux atterrissages ayant du le fragiliser.

Les nervures d'emplantures supportant le téton de maintien dans le couple du fuselage sont également assez fragiles car très exposées aux divers efforts.

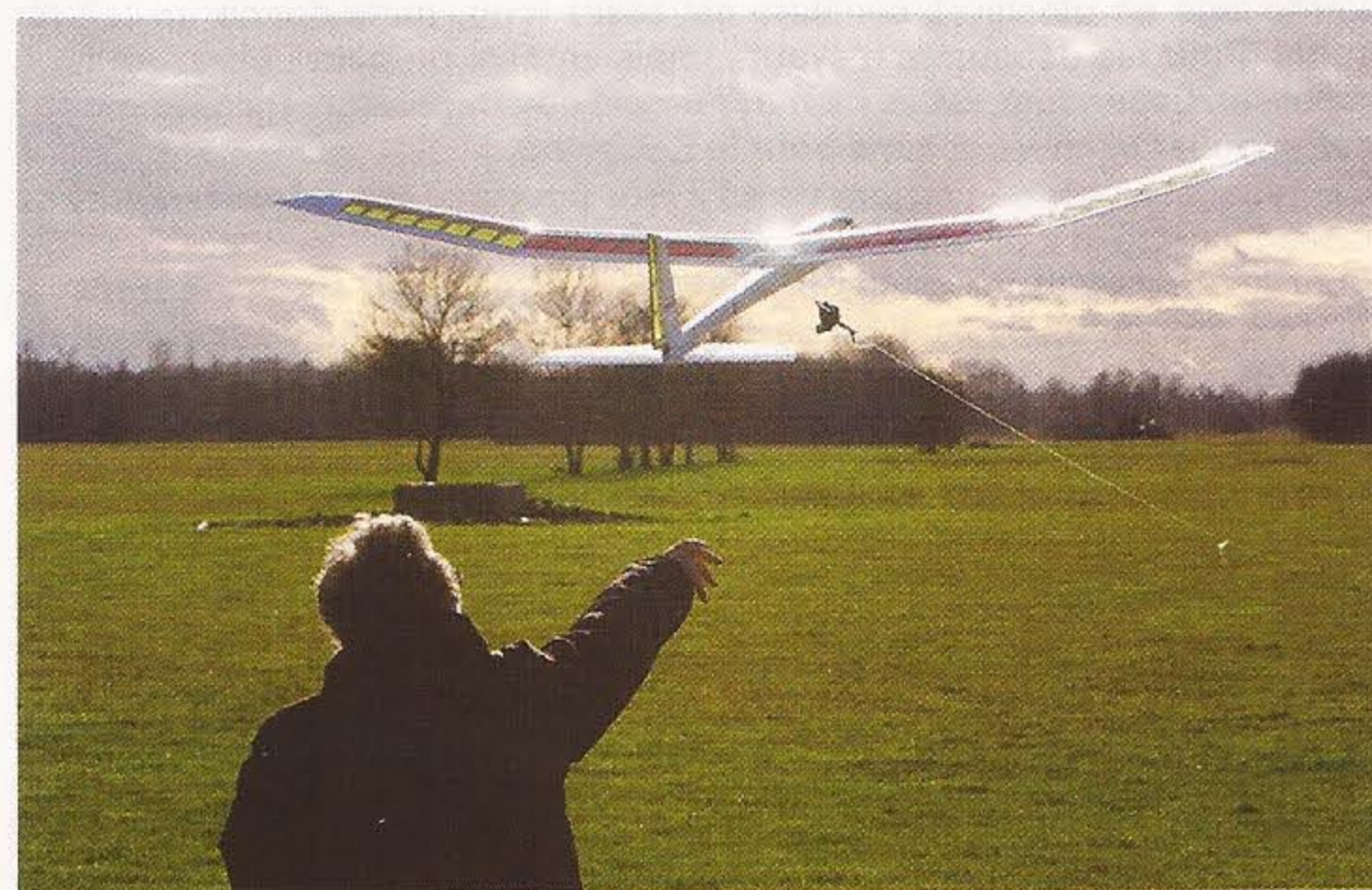
### Et la version deux axes sans moteur ?

Nous n'allons pas refaire l'inventaire du kit bien évidemment, mais nous concentrer sur les points qui diffèrent au montage, aussi sur ce que le rédacteur en chef peut confirmer concernant quelques points méritant une attention particulière et déjà évoqués par Vincent. Comme quoi, deux avis qui vont dans le même sens démontrent, si besoin était, que chez FLY, quand on teste, on teste à fond !

J'ai donc choisi de monter la version presque la plus simple du Begin'Air, sans ailerons, sans moteur, mais tout de même avec aérofreins. Pourquoi cette « petite complication » ? Si un deux axes est idéal pour débiter en planeur, il est effectivement tout à fait possible de se passer d'aérofreins, si on débute en plaine avec de vastes prairies. La précision d'atterrissage ne va alors avoir pour conséquence que de vous faire marcher... si elle n'est pas au rendez-vous. Mais pour ceux qui débutent en vol de pente, les zones de posé sont parfois étroites, et là, disposer d'aérofreins efficaces fait toute la différence entre les approches sereines et les approches angoissées ! Donc, pour moi, les aérofreins sont certes une petite difficulté supplémentaire à la construction (très relative grâce aux AF sans servo Topmodel), mais un vrai confort pour les atterrissages en espace limité, là où le débutant a le plus de chances de faire du petit- bois.

### Jeu des différences

Donc, deux différences majeures entre le modèle de Vincent et le mien : Pas de moteur, ça veut dire un équipement radio qui ne va comporter que deux servos. Ceux-ci seront non plus des « minis », mais des standards, ce qui permet de gagner encore sur le coût total du modèle. Ils seront placés cette fois dans la partie avant du modèle, et non plus vers le bord de fuite.



**Le départ au sandow est d'une facilité à la portée de tout débutant.**

## FLY TEST 3 AXES MOTORISÉ

**Lancer :** La motorisation choisie se montre très largement au-dessus du nécessaire et permet de grimper rapidement en altitude. Le lancer s'effectue facilement en prenant le modèle sous l'aile. La prise en main est très bonne. Le lancer s'effectue sans courir en mettant des gaz et en lâchant le modèle, il n'est pas nécessaire de courir. Le débutant pourra vite lancer lui-même son modèle une fois dégrossi, et voler seul. Bien sûr, le lancer s'effectue face au vent pour ne pas courir à la catastrophe. La montée est franche et nécessite de bien pousser sur la profondeur pour ne pas décrocher. Ici un mixage « profondeur à piqué » sera une aide, pour les personnes possédant une radio programmable.

**Plané :** Une fois mis en altitude, il ne vous reste plus qu'à longuement planer et chercher les ascendances sur votre terrain. La vitesse de plané est très faible visuellement (non mesurée), et permettra de bien acquérir les bases du pilotage pour ceux qui commenceront le vol avec ce modèle. Pour les autres, cela permettra de freiner leurs ardeurs. La vitesse de transition, entre deux bulles, est assez faible. Cependant si on pousse sur le manche, ce planeur est capable d'accélérer assez franchement. La mise en spirale se fait aux ailerons et la direction permet de bien doser le rayon du virage. L'efficacité de la dérive et de la profondeur sont suffisantes, je trouve simplement après essais que les ailerons sont un peu mous, mais nous n'avons pas à faire ici à un planeur de voltige. La stabilité sur tous les axes est très bonne. Le décrochage n'est pas vicieux du tout et après avoir freiné le planeur, il décroche très légèrement. Il se rattrape très facilement. Ma version est la version la plus lourde possible, cependant les qualités de plané et de gratte sont réelles. Pour le pilote dégrossi, les vols ne feront pas moins de 20 minutes. Mes vols les plus longs ont été d'environ 50 minutes.

**La voltige et grande vitesse :** On peut quand même s'offrir un looping... A la suite d'une prise de vitesse, la restitution reste très faible.

**L'atterrissage :** Pour se poser, il est utile pour la version motorisée de garder un peu de réserve de moteur, si toutefois on loupe sa première présentation. Donc, pour atterrir avec les aérofreins, on s'aligne sur l'endroit où l'on veut atterrir à quelques mètres d'altitude. On ouvre les AF, en phase d'atterrissage avec une vitesse un peu réduite, la pente de descente est d'environ 30 à 45 degrés, donc on peut stopper très rapidement le modèle. Puis l'entoilage permet de glisser sur quelques centimètres. Les AF permettent de s'arrêter quasiment à ses pieds. Pour contrer le couple piqueur important, un mixage AF vers profondeur permet de garder une bonne assiette et freiner le phénomène. Sans aérofreins, l'atterrissage est plus long du fait des bonnes qualités de plané du modèle, mais ne pose pas de difficulté particulière. Comme le stabilisateur est sous le fuselage, il faudra bien veiller à atterrir le plus horizontal possible, afin de ne pas accrocher celui-ci dans les herbes.