

EN VOL

EN PISTE !

Si une piste en dur est disponible et que le vent est bien dans l'axe, il est possible de décoller du sol en quelques mètres. La version 3 axes équipée de grosses roues arrive également à s'envoler depuis l'herbe tondue. Dans les autres cas, on se contente de lancer le Biloute dans son élément en le tenant juste derrière le train d'atterrissage. Les différentes motorisations indiquées le font grimper en suivant une pente de 45° sans faiblir, on réduit donc rapidement la puissance dès que l'altitude de sécurité est atteinte. La version 2 axes est bien stable. Quand l'avion est trimé correctement, on peut le laisser voler pratiquement comme un modèle de vol libre, en donnant des ordres doux pour qu'il ne s'éloigne pas du terrain. Les réponses aux commandes ne sont pas trop vives et le débutant un peu concentré arrive à comprendre quand il fait une inversion et trouve le temps de corriger son erreur, la stabilité de l'avion lui permettant de retrouver une ligne de vol correcte sans devoir intervenir. Plusieurs débutants ont été lâchés seuls après moins d'une dizaine de vols, étant capables de piloter du décollage à l'atterrissage, en ayant même pu effectuer quelques figures acrobatiques comme la boucle, le tonneau déclenché ou la vrille. Avec son dièdre important, cette aile 2 axes est quand même assez chahutée dans le vent.

L'aile 3 axes demande un peu plus d'expérience, l'avion est plus neutre et plus vif. D'autres figures deviennent possibles, comme le tonneau ou le vol dos. Il faut pousser de façon importante dans cette position mais la puissance permet cependant d'effectuer des boucles inverses. Les trajectoires sont bien plus précises et l'appareil devient vraiment passe-partout, capable de voler sur des terrains exigus ou encore de lutter efficacement quand le vent se lève.

A l'atterrissage sur terrain en herbe, il faut bien arrondir et casser la vitesse sinon le modèle peut passer sur le nez. La casse d'hélice reste cependant as-

sez rare. Sur piste en dur, on pose le train principal d'abord et on effectue de beaux roulages, voire des touch-and-go. Il ne faut pas arriver trop vite pour éviter que l'avion rebondisse.

Si les leds ont été installées, le vol de nuit pimente le pilotage. On choisit un terrain bien dégagé que l'on connaît pour voler en sécurité. Le crépuscule n'est pas le meilleur moment car on ne distingue plus la silhouette du modèle et les leds se détachent peu du ciel encore lumineux.

Il vaut mieux attendre la nuit noire pour bien visualiser les lumières. On s'accoutume très vite à diriger des points lumineux plutôt qu'une silhouette aux formes conventionnelles.

La puissance disponible et la charge alaire réduite permettent de remplacer les roues par des skis ou des flotteurs quand la neige est tombée. Le tapis moelleux amortit le toucher, c'est un vrai bonheur. Et puis, ça évite de perdre les réflexes durant la période d'hiver.

Pour l'hydravion, les fins de journées d'été dans un air calme sont parfaites pour enchaîner les glissades. Les flotteurs en mousse GWS sont tout à fait adaptés pour cette cellule, comme ceux en EPP de Multiplex. Une jambe de train supplémentaire est ajoutée à l'arrière sous le fuselage pour permettre la fixation. Le poids des flotteurs stabilise bien l'appareil en faisant office de balancier et la voltige reste possible malgré les 130 g de cet équipement supplémentaire.

Il faut simplement bien prendre le temps de fixer les flotteurs pour respecter le bon calage et la position du redan. Il faut parfois un peu d'ajustage qu'on affine au fil des vols, mais une fois l'appareil bien réglé, les vols sur l'eau sont aussi plaisants que ceux sur piste.

L'autonomie avec un pack 3S de 1200 mAh est d'environ 15 minutes, largement de quoi progresser ou s'amuser.

L'avion a reçu des packs plus gros, jusqu'à 3000 mAh ; il faut alors plus de puissance pour tenir en l'air, ça n'a pas grand intérêt. Je pense que la limite raisonnable offrant un bon rapport poids-autonomie est de 1200 mAh et qu'il n'est pas utile de monter au-dessus de 2000 mAh.

La puissance est telle qu'on accroche parfois un planeur derrière pour faire du remorquage. Un morceau de velcro est collé sur l'aile au niveau du bord de fuite, un élastique passe par-dessus pour bien le maintenir. Deux autres morceaux sont fixés aux extrémités du câble de remorquage en nylon tressé d'une vingtaine de mètres. Sous le nez du planeur, c'est encore un petit morceau de velcro qui est utilisé sauf s'il est équipé d'un crochet de remorquage commandé. Un lancé-main type Aspi de 160 g est tiré sans problème, tout comme une Fiu de 120 g qui peut même effectuer des tonneaux ou du vol dos pendant la montée... Même chose pour le remorqueur !

On arrive encore à remorquer une Tito de 360 g mais il faut que les deux pilotes soient bien coordonnés au lancé et durant la montée qui se fait alors de façon tout à fait réaliste comme en grandeur, en enchaînant quelques hippodromes pour atteindre l'altitude de largage. Un demi-looping avec le planeur permet la séparation, le remorqueur ayant réduit sa vitesse à ce moment-là.

Bien d'autres fantaisies sont possibles, le Biloute a servi de banc-test pour toutes sortes de matériels, embarquant des caméras de temps en temps, un équipement pour le vol en immersion et a même été piloté avec un I-Phone équipé d'un module d'émission. Ce sont alors les mouvements du poignet qui permettaient de le diriger grâce aux gyroscopes intégrés dans le téléphone, la commande de gaz étant gérée en faisant glisser l'index sur l'écran tactile.



La version 3 axes, plus remuante, décolle du sol et la voltige devient plus intéressante. L'avion a également beaucoup plus de répondant quand le vent se met à souffler.