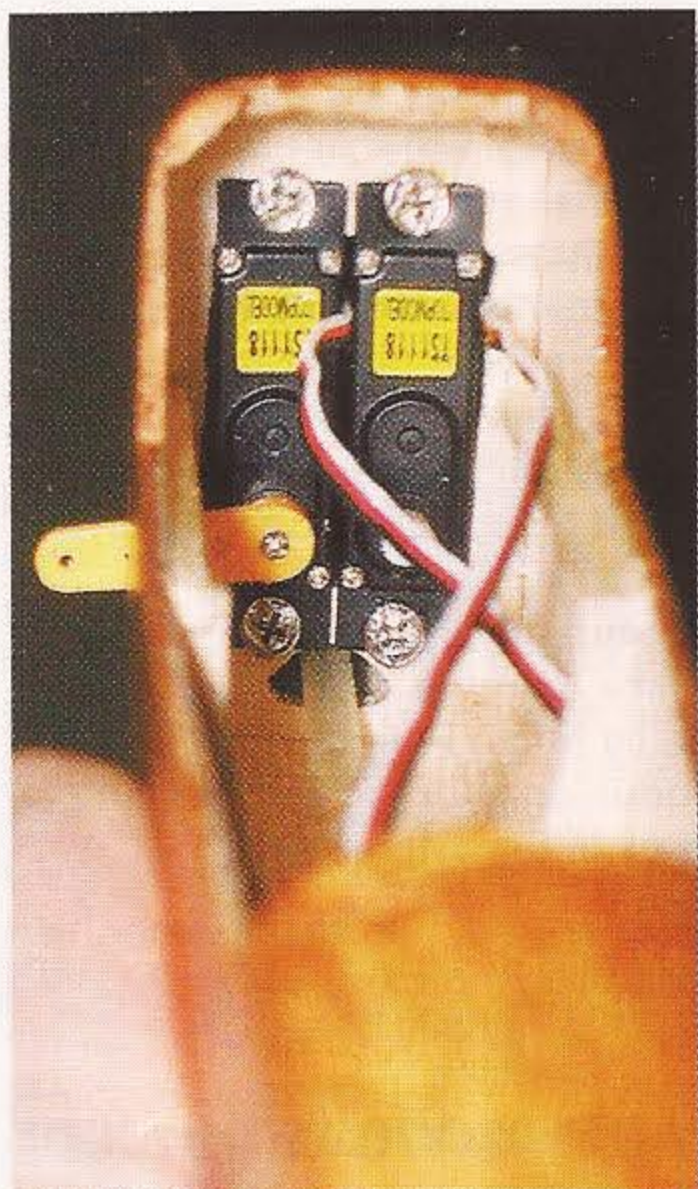


plus délicate sur le terrain. Mais l'oiseau est si petit que je ne le démonte pas pour le transport et le stockage. Si tel n'est pas votre choix, je vous conseillerai d'intégrer ces cales à un support ou boîte qui vous servirait aussi bien pour le transport que le stockage.

Côté radio, l'alimentation se fait par un petit accu LiPo d'un élément 3,7 Volts/235 mAh pesant 9 g. Pour le récepteur pensez «mini», voire «micro»: la place est exiguë, et le poids est notre ennemi. Le mien est un X-Power RP4S1 à synthèse de fréquence (sans quartz) pesant 7,5 g. Bien qu'habituellement adepte du 2,4 Ghz, j'ai une «petite» réticence à vous le conseiller ici, en raison de quelques déboires subits durant les essais (lire plus loin), où nous avons trouvé les limites d'utilisation de l'alimentation en 3,7 V. Pour la programmation, c'est simple, il suffit d'utiliser le programme «élevons» de votre émetteur, comme pour une aile delta. Enfin, si vous souhaitez utiliser votre modèle aussi bien à la pente que sur votre terrain habituel, il vous reste à l'équiper pour le remorquage: Un tout petit bout de velcro (environ 6x6) collé sous le nez, une fine ficelle d'environ 6 m, avec une boucle à un bout et un morceau de velcro à l'autre, et c'est parfait pour partir derrière le motoplaneur de votre copain. Pour le remorquage derrière un - petit ! - avion décollant depuis une piste, un chariot est idéal (voir notice de construction). Voilà, centré à 54 mm du bord de fuite (c'est plus aisé à mesurer), votre Micro-Plume et prêt pour sa première envolée ! Vous voyez, ce ne fut pas bien long.



Les servos installés verticalement dans le fuselage.

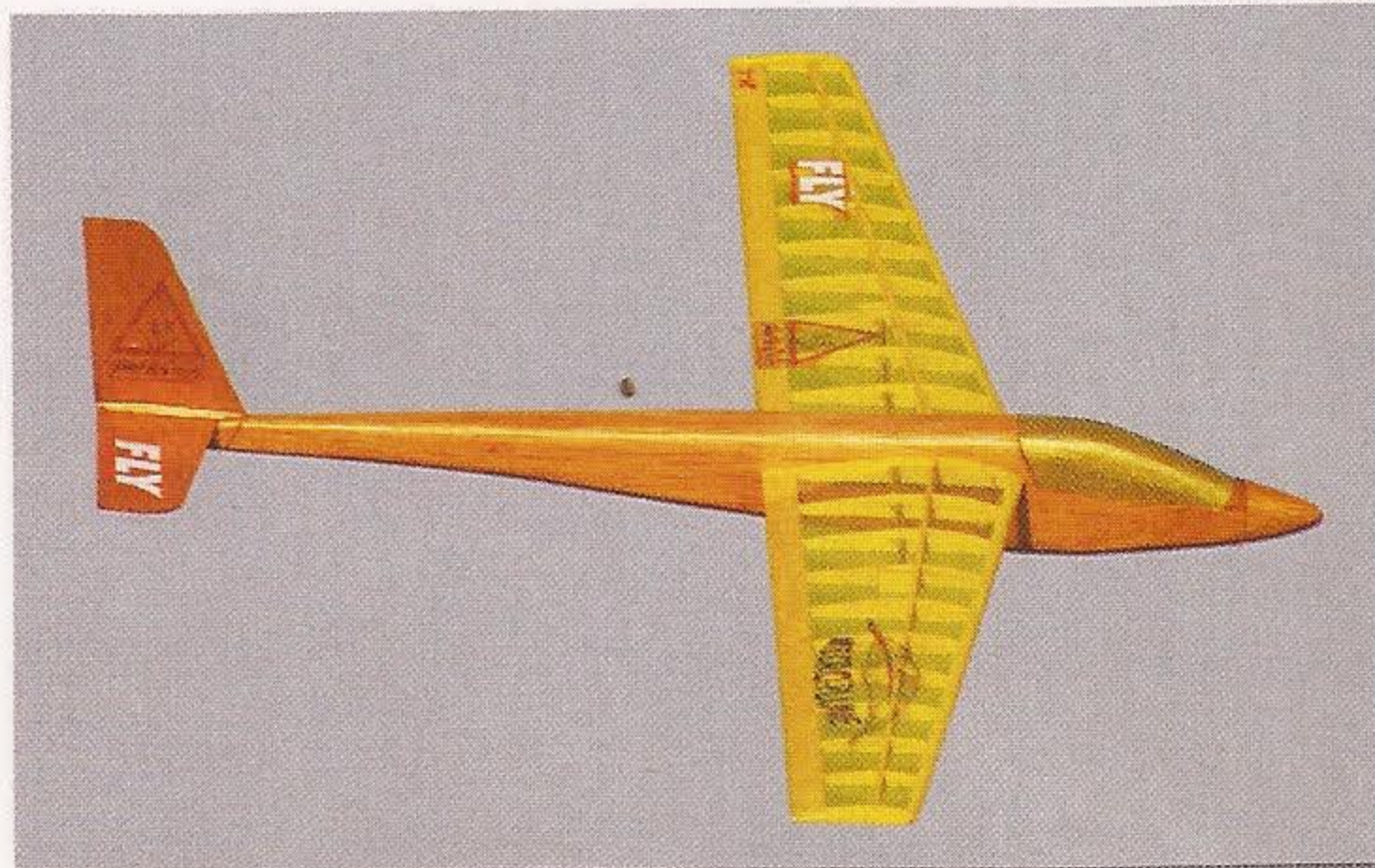
L'hiver 2010 fut plutôt long, et il fallut attendre le mois de mai pour avoir enfin un jour ensoleillé et peu venteux propice aux premiers ébats de ce tout petit oiseau de 73 g dans son élément naturel ! La première séance d'essais s'effectua en lancer main, sur mon terrain habituel, plat et herbu. Dès le premier lancer, j'ai pu constater que l'oiseau était «bien né», avec juste quelques petits réglages à affiner: pas assez de vé longitudinal et trop de débattements aux commandes (encore !). Heureusement, j'avais prévu des jeux de cales pour tester plusieurs angles de vé, et pour le reste, vive les radios programmables ! Les autres lancers furent donc surtout «pour le plaisir» et validèrent les réglages.

Les essais suivants étaient prévus avec mise en altitude par remorquage. Sagement, j'ai préféré



Décollage derrière un park-flyer. Le chariot est déjà livré à lui-même.

Les essais



La maniabilité est excellente et permet bien des fantaisies, même à basse hauteur !

Quant aux vols, ils se déroulèrent à merveille, Julien s'appliquant à tester les configurations de vols, le décrochage (il «parachute»), et le centrage, seul point de «discorde» entre nous: adepte des vols pépère, je préfère un centrage 1 mm en avant de celui indiqué sur le plan, alors que lui, qui nous a fait de superbes démonstrations d'acrobaties avec la bête, le préfère - il a probablement raison - 1 mm en arrière de celui du plan !

Une 3ème séance d'essais fut décidée, pour parfaire les tests, et ce coup-ci, j'amenais aussi un chariot, si bien que le remorquage derrière une «mousse» électrique ne fut qu'une simple «formalité». 6 vols s'enchaînèrent alors, avec Julien aux manes, pour tester toutes les figures compatibles avec l'absence de volet de direction, telles que bou-



Le chariot de décollage, à la taille du microbe !

cles, tonneaux, et vrilles... jusqu'à la dernière, la fameuse «de trop» où, l'oiseau à moins de 10 m du sol, le cri jaillit: «j'ai plus rien» ! En un «ième» de seconde, le Micro-Plume se ficha donc dans le sol devant nous, bien verticalement, le nez éclaté jusqu'aux ailes (intactes). Quelques secondes après le crash, les commandes furent testées, et tout remarquait à la perfection, alors que j'avais bien lu les ailes immobiles en fin de vrille pendant que Juju agitait frénétiquement les manes. La raison de ce crash est assez simple, nous en avons tous entendu parler, et nous venions de l'expérimenter à nos dépens: avec une alimentation à 3,7 Volts nominal, soit environ 4,15 V à vide avec un accu bien chargé, nous sommes proches des tensions minimales de nos récepteurs, variables selon les marques et modèles. En sollicitant fortement et longuement l'accu au cours de ces vols agités et successifs, ce dernier a fini par avoir une légère baisse de tension, juste suffisante pour que le récepteur se coupe. L'accu n'étant plus sollicité, sa tension est alors remontée, et le récepteur a donc repris du service. Précisons que le récepteur est en 41 Mhz, et donc qu'il entre en fonction quasi instantanément à l'allumage, contrairement au 2,4 Ghz qui demande un délai plus long et qui est encore plus sensible aux chutes de tension,

Notice de montage du Micro-Plume

Comme à son habitude, Patrice Hulin a réalisé une notice complète de construction de son Micro-Plume sous forme de fichier PDF lisible avec Acrobat Reader. Vous pouvez télécharger cette notice depuis le site de la rédaction FLY: www.fly-international.fr C'est à la rubrique «Les documents»