

**Les couples donnent le volume de ce minuscule fuseau.**



**Etape importante, la pose du mécanisme d'incidence variable, l'équerrage est primordial.**

et le bloc de nez. Pour être sûr du bon positionnement du fourreau de clé d'aile au moment de son collage (époxy) contre C4, je vous conseille d'enfiler la clé d'aile et de monter les ailes en les plaquant au fuselage. Une fois sec, retirez-les et collez le coffrage du dessus.

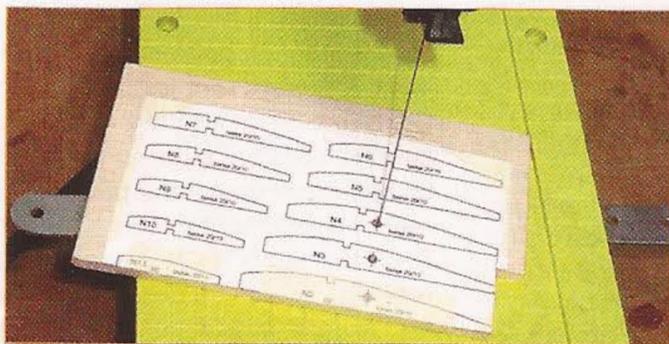
Passons à la construction de la bulle, qui s'effectue «en place» sur le fuselage, après l'avoir protégé avec du scotch à l'endroit des collages : épinglage des flancs sur le fuselage, coffrage (balsa 20/10-fil transversal), dépose et collage des languettes de fixation AV et AR, c'est aussi long à écrire qu'à faire ! Maintenant, vous avez une grosse séance de ponçage qui vous attend, car il va falloir arrondir tout cela, tant sur le fuselage que sur la bulle ! Vous pourrez ensuite contempler votre superbe fuselage terminé.

### Empennage

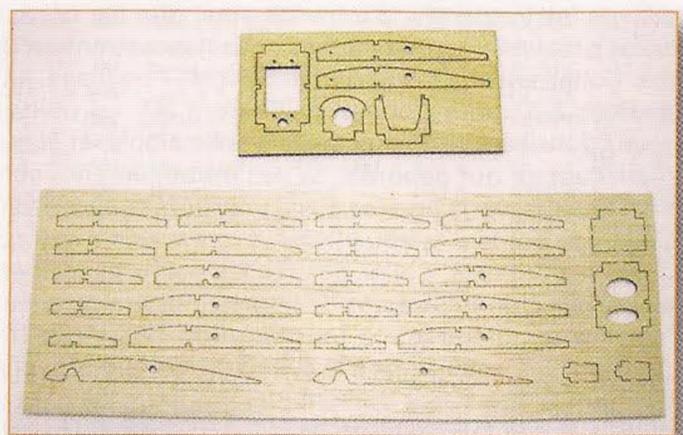
Là, ça va être très court : une fois la dérive et le stab découpés, vous collez la première sur le second (bien d'équerre!), puis vous renforcez les angles en y collant 2 baguettes balsa triangulaires d'environ 3x3, provenant de la taille des lisses de fuselage que vous aviez soigneusement conservées. Il vous reste à coller votre empennage sur le fuselage. Pour être sûr de son bon positionnement le mieux est de monter les ailes et de positionner le tout sur les cales polystyrène prévues pour le calage du vé longitudinal. C'est sec ? On peut passer aux finitions !

### Finitions

Pour l'aile, j'ai choisi un Oracover transparent jaune qui s'harmonise bien avec la finition du fuselage. Il y a moyen de gagner 2 ou 3 gr avec un «Oralight» transparent, mais j'avais l'autre en stock ! Côté fuselage, j'avais un pot d'excellent vernis «chêne doré», «aspect bois ciré». J'ai donc décidé de traiter le fuselage comme un meuble ! Cela nécessite un ponçage préalable assez fin avant de passer les 3 couches de vernis, mais le résultat final est absolument superbe ... et léger : 3 g, soit 1 par couche ! Naturellement, ceci est affaire de goût, et je ne doute pas que vous ayez d'autres idées tout aussi excellentes. N'hésitez pas à envoyer une photo de votre modèle sur le site FLY, à la rubrique «Les lecteurs construisent» ! Les 2 servos sont des Topmodel TS1118. Vous pouvez monter d'autres modèles équivalents en



**Découpe à la main ou découpe laser avec le short kit, à vous de choisir.**



## FLY TEST

**Lancer :** la prise en main - parlons plutôt de 2 doigts, vu la taille ! - est excellente, et le lancer se fait classiquement, bien à l'horizontale, voire en légère descente. Avec un peu de vent, même léger, éviter à tout prix de le lancer en cabré, c'est un coup à vous faire retourner comme une crêpe et voir l'engin se planter instantanément juste derrière vous (c'est du vécu !). Pas besoin d'à-pics vertigineux pour utiliser l'oiseau en vol de pente, la moindre collinette bien dégagée, alimentée par une douce bise, fera votre bonheur. Le Micro-Plume, c'est le roi de la «pétote» !

**Remorquage :** pour voler en plaine, vous pouvez, avec une ficelle de 5 m et du velcro, partir derrière un motoplaneur, en synchronisant les lancers. Pour remorquage derrière un avion, l'utilisation d'un chariot est vivement recommandée. Dans tous les cas, on parle bien d'un petit remorqueur, un «mousse» électrique convenant parfaitement.

**Vol lent, gratte :** la moindre «pompinette» ou thermique est exploitable pour prendre de l'altitude, là où un planeur classique (à l'exception d'un lancer-main performant) déclarerait forfait. Sans volet de dérive, il faut s'habituer au comportement de l'incidence intégrale pour spiraler bien en rythme. Micro-Plume accepte de voler très lentement, «parachute» sans décrocher en cas de centrage légèrement avant ou, avec centrage légèrement arrière finit par décrocher très gentiment et se rattrape en 1 ou 2 mètres, dès qu'il a repris la moindre vitesse.

**Transition :** Malgré ses palonniers de commande dépassant du fuselage, le Micro-Plume ne manque pas de finesse : dès que l'on pousse un poil la profondeur, il accélère franchement en chutant à peine. Vous devinez la suite!

**Vol rapide, voltige :** grâce à ces capacités d'accélération, on se prend vite au jeu de tirer des bases ou autres figures de vol horizontal, avec passages rapides au ras des moustaches ! Autre caractéristique épatante, il restitue remarquablement haut après un piqué, ce qui le rend tout à fait apte à la voltige «planeur». Boucle et tonneaux, même à facettes, sont une formalité, la sortie de vrille est instantanée, et le vol dos possible en soutenant bien, à cause du profil plan/convexe. Seule l'absence de volet de dérive empêche certaines figures, comme les renversements.

**Atterrissage :** ce moustique «poids plume» allonge beaucoup et arrive vite, proportionnellement à sa taille, et encore plus en absence de vent. Il faut donc en tenir compte pour l'approche. Grâce à sa légèreté, ce Micro-Plume n'est pas très fragile, mais évitez tout de même les zones d'atterrissage trop mal pavées !

**Impression générale :** avec ses 73 g et ses 15 g/dm<sup>2</sup>, cet oisillon qui porte bien son nom en a bluffé plus d'un au cours des vols d'essais, y-compris son concepteur ! Par vent faible, il est pilotable par tous, en vol cool comme en voltige, à la pente comme au terrain, et c'est à chaque fois un vrai régal. Attention cependant de ne pas voler trop loin, car la bête n'est pas bien grosse. Les vols par vent soutenu (10 km/h) sont pour les pilotes plus entraînés. Par fort vent, il faudra envisager de le lester, mais ce n'est plus le rôle de ce Micro-Plume.

### Réglages

#### Centrage

53,5 mm en avant du bord de fuite à l'emplanture.

#### Débattements

Mesure au bord de fuite à l'emplanture

Ailerons : de +/- 4 à +/- 6 mm.

Profondeur : de +/- 5 à +/- 7 mm

taille (épaisseur 8 maxi) et capacités, mais en le sachant d'avance, car il vous faudra adapter le couple C3 à vos servos avant collage. En bout des palonniers dépassant du fuselage, j'ai monté des mini-dominos qui attaquent les ailes en direct avec des tringles contrecoudées en CàP 10/10. Le montage des ailes est assez simple : elles s'enfilent sur la clé d'aile en c.à.p. de 2 mm et sont immobilisées par des «arrêts de roues» (un comble !) en bout de clé. Reste ensuite à enfilez les tringles de commandes dans les dominos, à poser le planeur sur les cales de réglage et serrer les vis des dominos. Simple en atelier, l'opération est sans doute