



**La radio est accessible par l'ouverture du cockpit.**

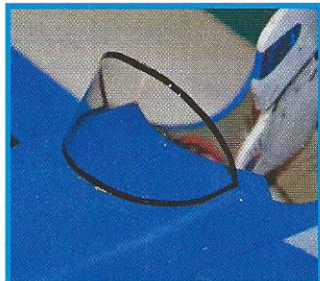
La commande de dérive est réalisée par des fils en aller retour. Le servo de profondeur est simplement collé contre le flanc du fuselage. Pour le servo de dérive, son emplacement est prévu au milieu des deux ailes, mais la découpe n'est pas prévue sur le plan. Elle sera réalisée en fonction des dimensions du servo utilisé. Le récepteur de type micro et indoor trouvera sa place au fond du poste de pilotage.

## Les réglages

Avec son long nez, l'accu trouvera sa place loin derrière, une ouverture est d'ailleurs prévue sous l'arrière du fuselage pour installer cet accu qui sera maintenu classiquement par bande scratch.

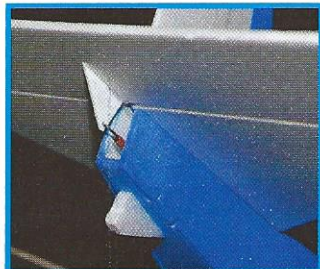


**Le "Stig" est aux commandes... Ca va décoiffer !**

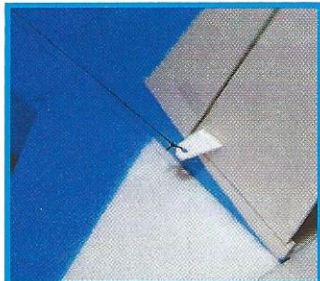


**Trois petites pattes maintiennent le pare-brise en place**

Il est donc déconseillé d'utiliser un moteur trop lourd sous peine de ne pas pouvoir centrer correctement ce minimax. Je rappelle qu'en Indoor, un centrage trop avant rend l'avion peu manœuvrant et pas très agréable à piloter. Les débattements indiqués sont ceux retenus après les premiers essais :  $\pm 20$  mm à la dérive et  $\pm 10$  mm à la profondeur. Le centrage étant situé à 50 mm du bord d'attaque.



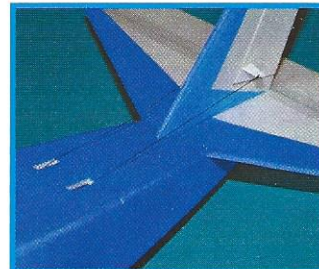
**Commande de profondeur aussi discrète que logique.**



**Autre vue d'un côté du guignol de direction.**

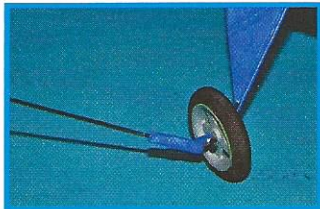
## Les essais

Taillé pour le vol indoor, le Minimax s'avère être à l'aise entre les murs d'une salle de sport. Son moteur lui confère largement assez de puissance et le vol peut être maintenu avec un régime inférieur à mi-gaz. L'excédent de puissance étant alors le bienvenu pour se tirer d'un mauvais pas, lorsqu'il convient de souffler efficacement les gouvernes ou de reprendre rapidement de l'alti-

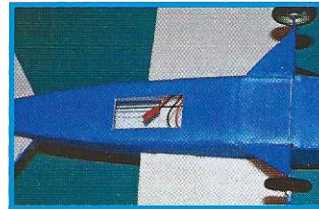


**La direction est elle commandée par câble aller/retour.**

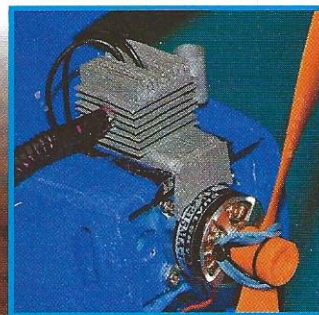
tude. Les effets dus au moteur sont peu sensibles. Voilà pour une première introduction sur ces essais ! Sinon, le décollage interviendra de préférence après un roulage d'une dizaine de mètres, c'est plus joli et un peu plus réaliste. Durant le roulage, la petite dérive s'avère vite efficace pour tenir l'axe. En palier, l'incidence donnée à l'aile par construction permet de voler avec un fuselage bien horizontal, ceci limite la traînée de ce dernier et améliore l'allure en vol. En virage, on retrouve le comportement typique d'un deux axes, l'action sur la dérive va d'abord engendrer un mouvement sur l'axe de lacet suivi ensuite d'un mouvement en roulis qui engage le virage. Le phénomène est identique pour la sortie du virage et il faut savoir anticiper cette sortie. En virage et comme tout aéronef, le Minimax tend à descendre, on peut donc contrer à la profondeur au risque d'augmenter le taux de virage, on peut aussi augmenter



**Le train sert de haubanage.**



**Trappe de l'accu, assez arrière.**



**Le plus gros du travail consistera sans doute à faire le faux moteur, mais quand on aime...**

