



EN VOL

Le préalable incontournable consiste à vérifier le sens et les valeurs des débattements, puis à tester la portée, moteur à l'arrêt et en marche à différents régimes. Si tout est OK et la fréquence libre, il ne reste plus qu'à faire lancer le Speedy-E pour le premier vol, c'est plus prudent. On pourra ensuite lancer seul ce modèle léger, sain et très bien motorisé.

LANCER

La prise en main du fuselage, sous l'aile, est sûre même avec un vent soutenu. Moteur à mi-gaz, on propulse le Speedy-E bien à plat ou en légère montée après quelques pas de course. Une fois en vol, il suffit de mettre progressivement plein gaz et de tirer à la profondeur pour monter à la verticale à l'infini si on le désire ! En quelques secondes, le modèle devient petit dans le ciel, tant la motorisation est performante, même avec le matériel économique retenu.

VOL AUX GRANDS ANGLES

En réduisant les gaz, le bon rendement du profil faiblement chargé est mis en évidence. A l'approche de l'angle de décrochage, aux débattements indiqués, le Speedy-E parachute et finit par partir doucement sur une aile. Il se rattrape facilement en quelques mètres. Les

passages lents seront donc abordés en toute quiétude. Un bon profil, associé à une faible charge alaire et des saumons bien dessinés garantissent un vol sans histoires.

VOL RAPIDE

Le MH43 montre ici ses excellentes dispositions, l'aile robuste (si l'on a bien sélectionné les longerons et soigné les collages !) permet toutes les fantaisies. Une montée verticale suivie d'un piqué plein gaz suivant le même angle, fait bondir le badin à 129 km/h avec la motorisation utilisée !

Voler plus vite est possible avec des moteurs plus puissants, mais en l'état, le rapport performances/autonomie est enthousiasmant.

VOLTIGE

Le modèle dont je me suis inspiré, le Rasant, était capable de faire des montées verticales à l'infini (pas si courantes au début des années 80 !), des tonneaux rapides, lents ou à facettes ; d'enchaîner boucles positives, négatives ou carrées. Tout ce programme est bien entendu accessible au Speedy-E. Les tonneaux déclenchés sont toniques à souhait en grands débattements, la vrille à plat tourne plutôt doucement ce qui confirme le bon comportement aérodynamique du Speedy-E. La vrille dos part moins facilement, mais reste douce



Après un léger piqué le Speedy-E atteint près de 130 km/h !

et facile. La sortie, dans les 2 cas, se fait après un demi-tour environ. Le vol dos demande un très faible soutien à la profondeur. Le vol tranche n'est pas digne d'un vrai voltigeur, mais, si on triche un peu avec des ailes à 80°, il est possible de faire une longueur de piste. C'est suffisant pour se faire plaisir... A noter un couple piqueur engendré par la dérive (un mixage dérive vers profondeur à cabrer, avec un taux de 20% est conseillé). Le Speedy-E est très polyvalent ; un vol alternant figures amples et rapides ; ou dans un petit volume à vitesse réduite, permet de jouer sur une gamme très large, inaccessible aux voltigeurs classiques qui sont dépassés en vitesse pure. On s'amuse donc beaucoup !

ATTERRISSAGE

Avec l'accu LiPo utilisé, après 8 à 10 minutes d'un vol tout en puissance, il faut penser à se poser. Aucune inquiétude, le comportement à basse vitesse est très sain, et le Speedy-E est assez fin en plané. Les cordes d'ailes généreuses n'y sont pas étrangères. On réduit progressivement les gaz, jusqu'à tangenter le sol et on coupe en entrée de piste (en herbe !), pour se poser en cabrant sensiblement. Le faible poids en ordre de vol fait le reste. Une bande d'herbe accueillante de 10x50m est suffisante pour rejoindre le plancher des vaches.