

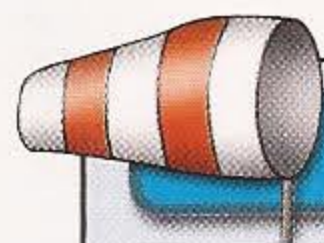
Toutes les vitres et autres décorations ont été découpées dans du Vénilia de couleur, et les petits détails imprimés sur un film plastique transparent autocollant. Le contour des portières est tracé au marqueur indélébile.

Un travail récompensé par le vol

J'ai réussi à terminer la Terrafugia «Transition» juste à temps pour la rencontre Inter-Ex, si bien qu'elle manquait un peu de mise au point. J'ai d'ailleurs fini par la lancer car elle refusait de quitter le sol. Une fois en vol (voir encadré), le temps passé à la construction est vite oublié : l'allure est franchement originale alors que le pilotage est plutôt classique.

En 2009, nous avons présenté neuf modèles différents avec mon père, dont cette «Transition», et les organisateurs d'Inter-Ex nous ont remis un trophée pour l'ensemble de nos démonstrations en vol. Le fabricant de la vraie m'a également envoyé un message sympathique après avoir vu quelques photos de la maquette en vol. Croyez-le, ça fait vraiment plaisir de voir son travail récompensé !

Quel que soit l'angle sous lequel on observe l'engin, il ne manque jamais de susciter la curiosité, voire l'incrédulité. Et ce n'est pas un poisson d'avril de la revue, mais simplement le hasard du planning de Modèle Mag !



EN VOL

ASSEZ FACILE

Malgré son allure atypique, la «Transition» offre un vol assez facile. Pour les premiers essais, lors d'Inter-Ex en Hollande, elle refusait de décoller du sol car les roues que j'avais mises à l'avant étaient trop petites. Je le savais mais je n'en avais pas d'autres sous la main à ce moment-là. Mon père a fini par lancer l'engin à la main et son comportement s'est aussitôt montré agréable malgré la géométrie si particulière. Avec des roues de diamètre correct, le décollage du sol demande juste un peu d'entraînement : quand la «Transition» a pris de la vitesse, il faut donner de petits ordres à la direction sinon la roulette se met à déraiper, ce qui provoque un tête-à-queue.

Ensuite, l'appareil se comporte comme un avion classique, avec des gouvernes pas trop sensibles. Le centrage indiqué peut sembler un peu avant car la réponse à la profondeur est un peu lourde dans certaines configurations mais, avec un centrage reculé, les réactions deviennent parfois un peu bizarres, ce qui rend le pilotage plus difficile. En vol à plat, les stabilisateurs sont un peu inclinés à cabrer, surtout celui arrière. Pas moyen de faire autrement, et en regardant les photos de la vraie on voit

d'ailleurs que c'est aussi le cas. Quand il y a beaucoup de vent, cette voiture volante a un peu de mal à prendre de l'altitude car la surface latérale est importante et elle se fait chahuter.

Contrairement à sa grande sœur, la maquette est capable d'effectuer quelques figures de voltige. En vol dos, elle se pilote normalement en poussant très légèrement sur le manche. Pour passer les loopings, il faut prendre assez de vitesse sinon ça se termine en cloche tout en haut. Elle n'est pas idéale en tonneau : la première moitié passe normalement mais la seconde se termine en déclenché, comme avec certains modèles plus classiques. La vrille à plat n'est pas belle, ressemblant plutôt à une spirale descendante, tandis que la vrille dos tourne très bien... il faut toutefois quelques instants pour en sortir.

L'autonomie est d'environ 10 à 15 minutes. A l'atterrissage, il faut faire attention à bien arrondir pour faire toucher les trois roues en même temps, ce qui plaque la «Transition» au sol sans la faire rebondir.



Cette curieuse chose prête à bondir sur la piste, c'est notre «Transition»...