

PHYLLIX

Paritech



« Allo! Uwe?

« Yes ... hey ... how are you Alain ? how is the Helix flying ? » (« Hey Alain comment va l'Helix ? »)

« C'est un super planeur! très homogène et qui vole vraiment très bien! Il est parfaitement adapté aux jours de grand vent sur les pentes et falaises de mon terrain de jeux favori, la Bretagne! »

Là, j'explique à Uwe (patron d'une des plus importantes entreprises de fabrication de modèles réduits allemandes) que l'Helix est une super machine, mais que parfois les pentes du Menez-Hom sont tellement encombrées que l'envergure, pourtant de 3 m, serait plus adaptée avec un mètre de plus; le but étant de voler plus loin de façon à sortir autant que possible du pack des planeurs en mousse et autres planeurs d'acrobatie qui monopolisent la pente. Dans cette situation, je pense qu'une envergure de 4 mètres et des poussières reste un bon compromis entre les sensations de pilotage, la visibilité à une certaine distance de vol à partir de la pente et aussi la praticité du transport (ce dernier point étant non négligeable puisqu'il conditionne le véhicule à utiliser).

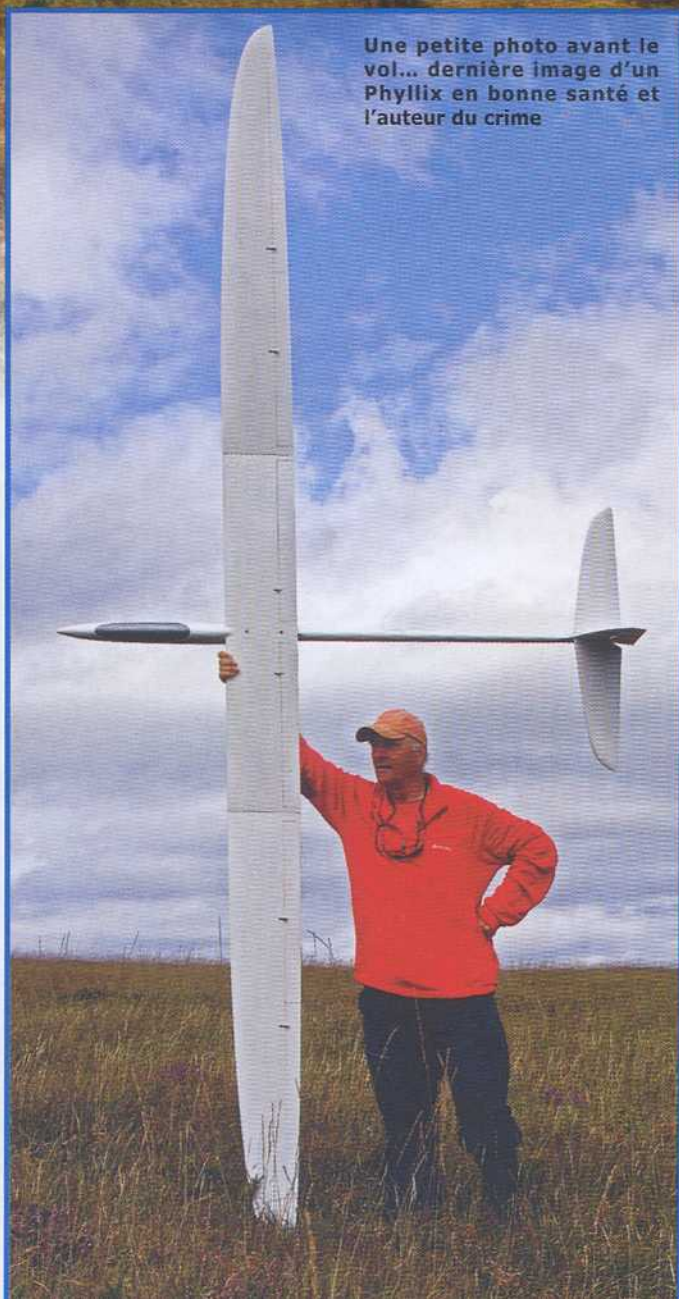
Pour ma part je dois ménager l'espace disponible entre transport et « mode camping-car » de ma Caddy VW.

Bien sûr, au Menez, on peut faire voler des machines beaucoup plus grandes, mais on perd alors en polyvalence ce que l'on gagne en qualité de pilotage. Il est vrai que le plaisir de voir et de faire évoluer une grosse machine reste incomparable... mais dans la vie tout est question de compromis et je pense qu'une machine de 4 mètres en est un bon.

Après avoir expliqué tout ça, Uwe me suggère le Phyllix... Je consulte le site www.paritech.de et les infos sur cette machine. Wahou! c'est tout à fait ce que je cherche.

Une aile en 3 parties pour la facilité de transport, une esthétique pas trop manche à balai (donc un fuselage assez large pour une bonne

Une petite photo avant le vol... dernière image d'un Phyllix en bonne santé et l'auteur du crime



MEME UN BEBE BABOUIN N'AURAIT PAS FAIT CA!



présence sur les photos, mais facile à tenir pour un lancer en solo) et bien sûr un profil permettant de voler dans des vents forts tout en restant gratteur dans le petit temps.... Donc les caractéristiques de la bête sont les suivantes :

Longueur fuselage : 1925 mm
Envergure : 4110 mm
Commandes de vol : Direction
Profondeur
Volet de courbure
4 ailerons indépendants

Poids : 4,7 kg
Centrage : 110 - 120 mm
Profil : MH32 mod. 9 %/8 %
(ah tiens, c'est le même que l'Helix... ça c'est plutôt cool!)

Bon j'avoue que je n'ai ici aucune compétence et que je me repose entièrement sur les conseils d'Uwe Rihm. Chacun son truc, moi c'est en premier lieu la photographie, après c'est de raconter une histoire et bien sûr d'arriver tant bien que mal à piloter une machine... tant bien que mal parce que, euh... oui, en aéromodélisme comme chacun sait, il arrive quelquefois des mésaventures dont vous découvrirez la te- neur un peu plus loin - surtout si l'on est à la base un artiste tête en l'air -; tête en l'air, c'est au sens propre plutôt une qualité pour pilo- ter. Mais au sens figuré, c'est une autre paire de manches (sic...).



Le fuselage du Phyllix, pas trop "canne à pêche" comme sur cer- tains de ses congénères, est non seulement plus agréable à l'œil mais aussi plus pratique pour le lancer en VDP...

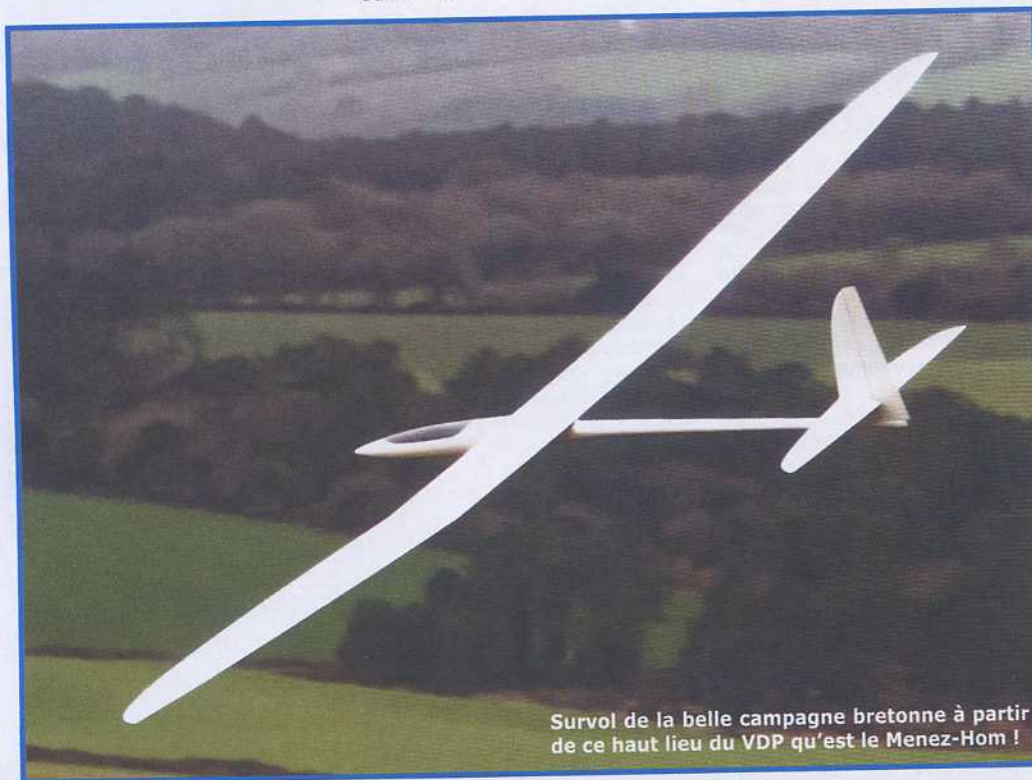
D'après ce que je comprends, je vais donc retrouver sur ce planeur l'extraordinaire facilité de pilotage, une superbe homogénéité et la vé- locité de l'Helix, mais tout ça avec plus d'envergure, de visibilité au loin dans les pompes et un peu plus de restitution dans les manœuvres. Tout ça sans grever la praticité du transport... Génial non ?

Toc, toc !

Quelque temps plus tard : toc, toc!
« Bonjour ! »
« Bonjour, vous êtes bien M. Alain Guillou ? »

« Oui c'est moi »

Whaou! instant magique, le Père Noël est arrivé! Posé derrière le monsieur transporteur, il y a une boîte allongée qui transformerait n'importe quel adulte passionné en gamin impatient devant une bou- tique de jouets. Je signe sur un es- pèce de machin électronique une si- gnature que même un chat sauvage réfuterait et je récupère la boîte, bien vite ouverte pour découvrir la bête, instant de bonheur que tout bon lecteur de ce magazine à dû connaître dans sa vie d'aéro- modéliste.



Survol de la belle campagne bretonne à partir de ce haut lieu du VDP qu'est le Menez-Hom !



Le planeur prêt à être assemblé sur la pente. L'aile est en 3 parties, comme vous pouvez le constater, ce qui simplifie le transport..

► Je sors le premier élément. Waouh! La partie centrale de l'aile pèse son poids, mais affiche dans tous les détails une qualité de construction sans faille.

Cette pièce comporte les volets de courbure soigneusement bloqués avec un bout de scotch. Les autres éléments suivent et se retrouvent sur une pelouse cramée par les chaleurs et la sécheresse de l'été.

L'extrados est d'un blanc « gelcoat » standard tandis que l'intrados est d'un noir ténébreux qui laisse présager une très bonne visibilité en vol à une certaine distance... Bon, ceci dit, le photographe que je suis aurait préféré un jaune Ferrari global avec un intrados rouge à bandes jaunes ou blanches...

Petit test : je presse très fortement l'aile entre le pouce et l'index : rien ne bouge et je sens qu'il faudrait autre chose qu'une paire de doigts pour déformer le profil ; en vol, quelle que soit la vitesse rien ne bougera, c'est sûr! C'est du solide (le mot c'est du béton ne conviendrait pas tout à fait ici... quoique...).

Une fois le scotch enlevé des gouvernes, je teste leur mobilité et constate la perfection des lèvres de jonction et leur épaisseur laissant présager une solidité évidente.

Montage

Le niveau de finition du kit est très avancé et ne laisse présager aucune difficulté pour un aéromodéliste confirmé.

En ce qui concerne les servos, j'ai choisi des KST qui sont réputés non seulement pour leur précision, mais aussi et surtout pour leur solidité et, cerise sur le gâteau, leur prix est dans ce rapport de qualité un des mieux placés du marché.

Pour les ailes, ce sera des DS 225 MG avec boîtier en aluminium et pignons métal, le tout avec double roulement! 30 mm x 10 mm x

35,5 mm. Couple pour 6.0 V, 4,7 kg cm et pour 7.4V, 5,6 kg cm Ce couple sera parfait dans les ailes de ce planeur de 4,10 m dont le profil laisse présager un vol puissant et rapide.

J'ai choisi de bricoler des cadres pour ces servos plutôt que de les commander tout faits.

Une plaque de contreplaqué de 5 mm, une râpe à bois, un peu de temps, d'huile de coude et de patience feront l'affaire.

La découpe et la confection de ces cadres n'offrent absolument aucune difficulté tant il est facile d'araser les différentes couches de bois et de colle pour arriver à la bonne épaisseur. Toutefois il sera indispensable de meuler légèrement l'extrémité des vis de fixation des servos qui restent 1/3 de millimètre trop longues... et pourraient déformer voire abimer la surface de l'extrados.

A ce stade, il est nécessaire de positionner le cache et le servo dans l'aile en le connectant avec la surface de commande aileron ou volet. J'ai branché une installation radio provisoire et son alimentation directement sur le servo. La mise au neutre de ce dernier permet de positionner l'aileron ou le volet en position neutre elle aussi. Il faut ensuite vérifier le bon fonctionnement de l'ensemble en actionnant la radio tout en maintenant le servo en place. Cette action permet d'éliminer toute source de frottements avec un petit coup de Dremel ou de lime ronde.

Le servo de profondeur est positionné dans la dérive. Il faudra col-



Vis de fixation du plan d'aile central... remarquez les guignols de commande des volets déjà posés.



Nervure d'emplanture intermédiaire.. Le profil : un MH 32 modifié à 9 %.



Il n'y a pas une, mais deux clés d'aile !



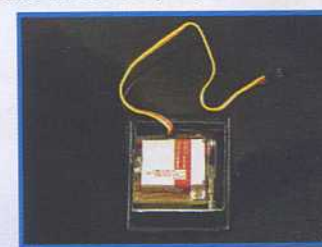
Réservation pour la prise et la connectique



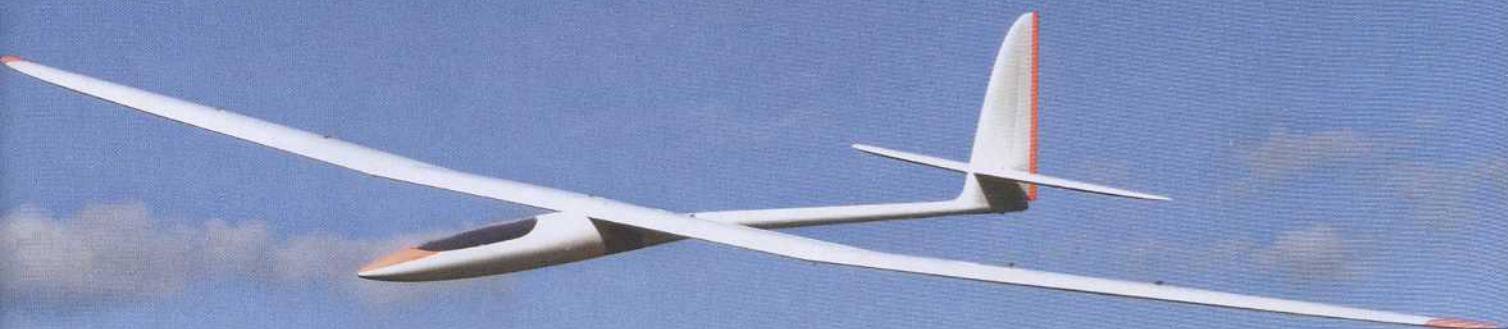
L'auteur n'a pas utilisé des baignoires de servo du commerce, mais a réalisé les siennes "à la main" dans du contre-plaqué

ler à la cyano aux quatre angles de la fenêtre des petites pièces à l'intérieur du plan vertical de dérive pour pouvoir y appliquer la trappe de fermeture.

Le positionnement du palonnier de la commande de direction ne pose aucun problème. J'ai simplement prépositionné les deux pièces traversées par l'axe corde à piano avec quelques gouttes de cyano... pour ensuite renforcer leur collage dans le plan de dérive avec de la choucroute...



Servo en place, accessible par le dessous, mais commandes débouchant à l'extrados...



La fixation du guignol de palonnier ne pose elle aucun souci à condition de bien respecter l'alignement avec la tige de commande qui relie de servo à l'avant et qui coulisse dans une gaine préfixée à l'intérieur du fuselage. J'ai dû donner quelques petits coups de lime dans le cadre du servo pour assurer un passage sans frottement à ce niveau.

BILAN DE POIDS

Fuselage sans batterie : 1612 g
2 accus LiFe 1600 mAh : 173 g
(avec interrupteur de double alimentation)
Stabilisateur : 191 g
Oreille d'aile gauche : 954 g
Oreille d'aile droite : 953 g (!)
Centre d'aile : 1333 g
Quatre clés d'aile : 491 g
Soit un total de : 5707 g

Réglages

Ici commence une aventure que bon nombre d'aéromodélistes ont peut être connue d'une manière ou d'une autre : la grosse bêtise.

Toutefois, j'ai fait la veille quelques 150 km en vélo couché... oui, oui avec une calvitie précoce et quelques 68 ans, les gamins affûtés qui sur des « avions de chasse » en carbone à 15 K euros s'y frottent sur les routes vous diront « il roule le pépère ! » (surnom : Vélocyaptor)

(Bien entendu c'est la vitesse qui décoiffe... pas l'âge! bon... ceci dit, je vous fais un petit aveu [merci de ne pas le répéter] : la route à gauche, à droite ou au pire l'arrêt pipi sont bienvenus et sauvent l'honneur au bout d'un moment de poursuite endiablée durant laquelle je leur mets assez souvent la pâtée)...

Ajoutez à cela une soirée chez des amis qui, la veille d'aller au Menez-Hom distant de + 200 km m'ont amené à finir les réglages de la bête vers les 3 heures du matin... (pour info je ne bois jamais, si ce qui suit vous en fait douter).

Bon... levé tôt, j'arrive au Menez-Hom la tête enfarinée après deux heures de route, mais ravi du paysage magnifique qu'offre aux quatre coins cardinaux ce merveilleux site Breton...

Le vent est du sud et idéal pour un premier vol! En route pour la pente sud à 200 mètres du parking; les copains sont là et... par acquit de conscience, je demande à 3 ou 4 potes de m'aider à vérifier la machine avant de faire le premier vol, c'est toujours préférable...



Renfort de la prise Multiplex sur l'arrivée des câbles de servo au centre du panneau d'aile central : cerclée de scotch, le creux ainsi crée est rempli de résine qui noie les câbles et soudures en les solidarifiant après polymérisation. Ce renfort est également pratique pour une bonne prise en main lors des manipulations de montages et démontages.



Le servo de profondeur est placé en pied de dérive.



Discret guignol de direction en fibre de verre.

Plus babouin, tu meurs!

Là rien ne va plus! Déjà le différentiel était inversé... bon on cherche dans les programmes de la radio pour remettre tout ça en bon ordre



; pas simple sur le terrain et sur un planeur équipé de 4 ailerons et de 2 volets.

Le temps passe...

« hey, ce n'est pas sur le terrain qu'on fait des réglages! » Je m'obstine, mais finalement ça marche. Super, on trouve le menu et la méthode pour corriger mes erreurs sur le débattement différentiel des ailerons.

Consciencieusement, on vérifie ensuite le couple piqueur sur le Butterfly... ça marche!

Quelqu'un demande : « il est dans le bon sens? »

Vérification faite : « oui, oui, c'est dans le bon sens »

Je checke le palonnier... à droite c'est bon... à gauche c'est bon...

« Profondeur, ça marche? »

« oui oui! ça bouge! Y'a quelqu'un pour lancer? »

Un volontaire s'avance. Au bord de la pente, re-vérifications... direction, ailerons, profondeur, butterfly... tout bouge!

« OK! on y va! »

Mon lanceur donne une superbe impulsion... et là le temps s'arrête!



Pour coller le cadre dans l'aile après avoir fait des marques de repères, emballer le servo en place dans le cadre avec du film alimentaire... et coller le tout avec de la résine 5 minutes qui est suffisamment résistante pour cette tâche.

Tout le bonheur du modélisme réside dans cet instant, dans ce bel oiseau qui prend son envol et accélère pour atteindre sa vitesse nominale... tout simplement magique! Mon Philix part superbement... Il est beau, majestueux... ça vole du premier coup, que du bonheur! « Oué oué, cause toujours mon lapin! »

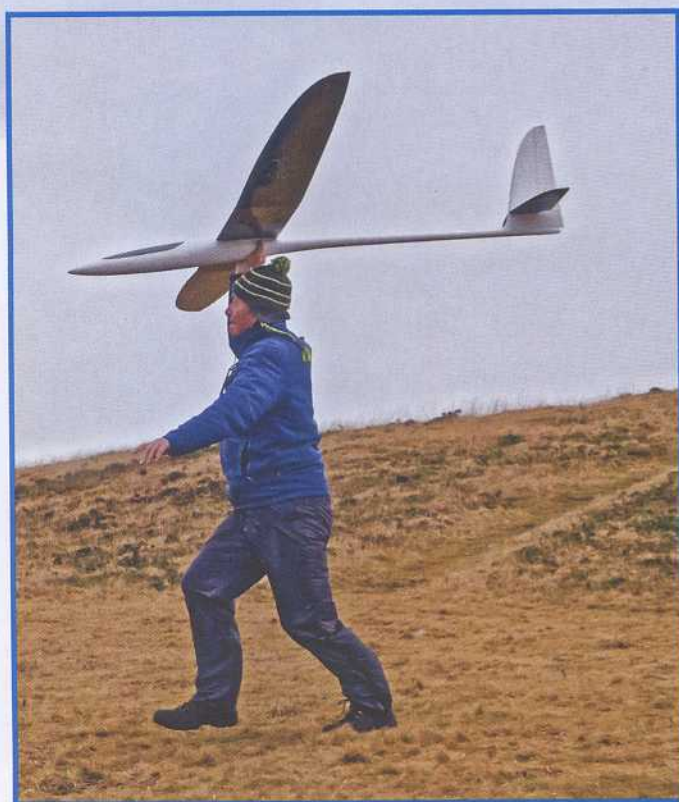
L'horreur!

... sauf que... au bout d'une vingtaine de mètres, l'oiseau prend une très légère pente descendante; je corrige tout doucement! M.....! ça pique brutalement! Je tire à fond sur le manche et mon Phylloxera percute la planète à la verticale dans un bruit d'os brisés à fendre l'âme! Coups de poignard en plein cœur! « j'ai perdu le contrôle radio! plus de contrôle! »....

Nous nous précipitons pour voir les dégâts et récupérer les morceaux... morceaux? j'ai dit morceaux? Non, simplement un planeur avec une tête de bouledogue fripée et les bouts d'ailes dans une po- ▶▶

Montage du modèle pour le... 2^{ème} premier vol...





✎ sition un peu biscornues. Tristesse!... On remonte le tout. Wouah! elle est quand même plutôt costauda la construction Paritech... Les peaux d'ailes extrad-intrados sont intactes mais les dégâts structurels sont importants : les clés sont sorties de leur logement à l'intérieur, mais la résistance/longeron semble intacte... Quant au fuselage, pourtant fracturé en plusieurs endroits, on n'y verra plus rien après réparation! Les clés d'ailes sont légèrement voilées. Il y a quand même dû y avoir une sacrée dépense d'énergie à l'impact pour en arriver là! Les points les plus délicats à réparer sont les ailes, mais on verra ça plus tard.

Là Laurent me dit :
 - « hey! Alain actionne donc un peu la profondeur pour voir! »
 - « Ben, euh... comment ça? »
 - « oui, oui, actionne la profondeur s'il te plaît! »
 A ben zut alors! elle fonctionne parfaitement!

- « ben ça marche!? »
 Ça alors! je suis stupéfait, tout fonctionne et la radio transmet très bien!
 Ce n'était pas une panne radio comme je l'ai cru... et Laurent de dire :
 - « Oui, elle marche, mais elle est inversée! »
 Je re-cite Cambronne, pour rester poli! et je me maudis de ma bêtise... rigolez pas hein!

Trop, c'est trop

J'ai tout simplement, à 3 heures du matin, dans les vapeurs de fatigue d'une bonne journée sportive, inversé la profondeur; mais non seulement ça... j'ai ensuite induit en erreur sur le terrain tous les copains sympas qui sont venus vérifier le planeur avant son premier vol (« oui, oui, ça bouge ». Mais comme c'est moi qui avais la radio en main... Cherchez le coupable!). Une seule chose était exacte : le sens de la profondeur dans le Butterfly qui lui relève d'un autre module de réglage dans le programme.

En plus de ça, je n'ai pas attendu Laurent qui m'avait gentiment proposé de m'aider et qui, vu sa rigueur et sa grande expérience, m'aurait très certainement évité ce sinistre.

Comme je disais... Plus babouin tu meurs! Bon! disons que même un babouin amnésique n'aurait pas fait ça! (ces animaux sont tout à fait respectables, eux!)

Allo, Suzanne!

Suzanne est la femme d'Uwe Rihm... « S'il te plaît, ne me pose pas la question comment j'ai fait, car... J'ai crashé le Phyllix au premier vol sur une grosse bêtise que même un singe analphabète n'aurait pas faite! (m'enfin! certains singes dans les laboratoires arrivent à communiquer et à lire non?)
 Je me répète en lui expliquant que



Evidemment, vu que le servo de profondeur est à l'arrière, la place ne manque pas à l'avant...



Gros plan sur la platine du servo de direction.

même un bébé babouin n'aurait pas fait cette erreur.

Très gentiment, elle me console en me disant que nous faisons tous des bêtises un jour ou l'autre et que la créativité de la bête humaine n'a dans ce domaine pas de limite. N'empêche que j'ai quand même la honte sur mon visage...

Bon, je décide de réparer moi-même le fuselage, mais les ailes, d'après les photos que je lui ai envoyées, et après analyse de Uwe, vont nécessiter une ouverture et une remise probable dans le moule pour repositionner les fourreaux de clés d'ailes à l'intérieur... Au moment où j'écris ces lignes, les ailes sont réparées comme neuves, en route et en principe elles arrivent demain. Quant au fuselage, si l'on ne sait pas, on ne remarque plus rien.

Re-réglages

Les ailes sont bien arrivées... c'est incroyable le travail réalisé par Paritech. On ne voit rien et si on ne sait pas qu'il s'est crashé, c'est totalement impossible à détecter. L'aile est comme neuve!

Je ne suis pas non plus mécontent de ma réparation sur le fuselage. Le bilan de poids en résultant est de 35 g de plomb en moins dans le nez du planeur.

Cette fois c'est bien reposé que je remonte le Phyllix beau comme un sou neuf dans mon salon pour revoir tous les réglages.

Sur l'émetteur de télécommande, j'inverse la profondeur qui cette fois-ci est dans le bon sens... donc, le bord d'attaque du stab pen-

dulaire remonte lorsque je commande à piquer. Vous êtes bien d'accord hein!
 Et puis là j'évite aussi la trahison du couple à piquer du butterfly qu'il faut dès lors inverser.
 Les ailerons et leur différentiel restent quant à eux OK. Idem pour la direction.

Premier vol

En panne sèche de bonne météo... un jour de janvier arrive où Windguru nous annonce un bon vent de noroît sur le Menez-Hom. Eric Bourdon, un ami passionné de modélisme est de la partie. Il a abandonné son circuit de karting à Nantes pour venir faire le premier vol afin de me permettre de shooter les photos de cet article.

Brrrrr! ça caille! le vent est bien au rendez-vous, mais là le photographe que je suis est battu d'avance par une lumière totalement "dégueu"...! Un Eric passionné et complètement gelé monte le Phyllix.

Le Menez-Hom affiche son plus beau caractère hivernal et un froid humide glacial pénètre toutes les couches vestimentaires que nous avons passées pour l'occasion... houlala! bonjour les doigts!

Phyllix est très rapidement monté et le rituel du contrôle des commandes commence...

Bon! au moins cette fois-ci la profondeur est dans le bon sens! Aurélie fera les photos du lancer par moi-même, Eric étant aux commandes, ce qui me permettra ensuite de shooter Phyllix en vol.

- Prêt?
 - OK! vas-y!

Le temps s'arrête! je cours quelques pas avec mon Phyllix à bout de bras qui très vite confirme le vieux dicton : "la portance est une fine fleur qui naît de la vitesse"...

Encore une fois, c'est totalement magique de voir ce magnifique "voilier" s'envoler dans un azur gris,

nuageux et glacial!
Mais peu importe, tel un bel oiseau Phyllix prend son envol et cette fois-ci acquiert sans encombre sa vitesse de croisière.
Tout simplement superbe! Satané virus! inoxydable, incurable! Le visage d'Eric en est le reflet total. Je ne dirai pas qu'il atteint l'orgasme, mais ça devrait s'en approcher sérieusement à voir son extase, sa tête et sa concentration sur les commandes!

Comme on dit : "yapasphoto"! euh en parlant de photos je suis bien dans le pétrin avec cette lumière du style "jour blanc" dans laquelle Phyllix prend un malin plaisir à se camoufler.... Pauvre de moi! Quel foutu métier! (pour info : on n'en changerait toutefois pour rien au monde.

Je laisse le temps à Eric de s'accoutumer un peu à la bête et de faire les tests qui s'imposent.

Centrage... ça remonte après le piqué de test : on lui enlève 30 grammes du nez et ça devrait aller. Butterfly... oups! ça monte brutalement... il va falloir lui mettre beaucoup plus de piqueur pour conserver une trajectoire cohérente lors de la phase d'atterrissage. Ce n'est qu'après trois essais que nous arrivons à une valeur correcte de 110 à piquer sur la radio commande... Eric entame un tonneau qui ne barrique presque pas...

- Tu l'as corrigé?
- Pas beaucoup, juste un peu de direction

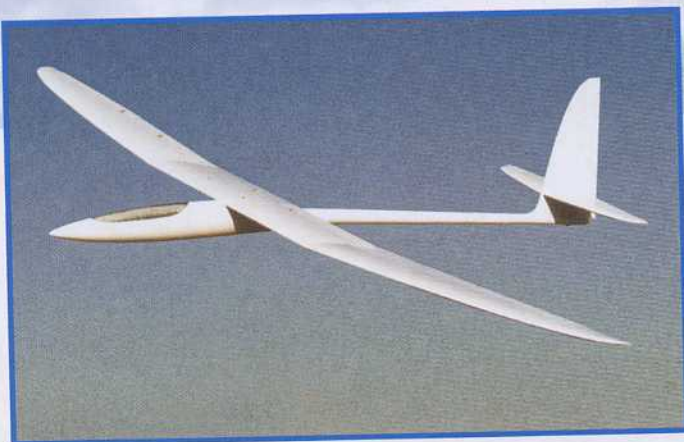
Le différentiel est pile-poil OK!
Je constaterai un peu plus tard que l'inertie et la pénétration du Phyllix sont considérables. Il garde donc sa vitesse et qui dit vitesse dit énergie et manœuvrabilité.

A ce stade, Eric est inconscient de ce qui l'attend (comprenez un photographe déjanté demandant comme d'habitude l'impossible, et ce malgré une pauvre lumière qui vaudra à toutes les photos ou presque de terminer à la poubelle... cherchez l'erreur... mais on ne se re-fait pas) :

Petit passage au ras des pâquerettes... qui eut valu à la bonne saison aux sauterelles de rester bien sagement au sol sous peine de catastrophe aérienne imminente!

"Hey! plus bas l'ami!... Tu vois l'horizon là bas? Bon"... Euh! sauf que là, ça percuterait la planète si Eric s'en laissait compter. sic!

Inébranlable, il entame au mieux les passages et mon nouveau boîtier tout neuf (je sais à peine m'en servir) shoote les images à 60 pix par



secondes... oui, oui, vous avez bien lu, 60 images secondes en raw!
Ceci dit, après quelques tâtonnements dans la "forêt" de menus je reviens vite à un mode de prises de vues avec suivi du sujet mobile à 18 images par seconde en pleine résolution Raw... Là c'est seulement ma carte mémoire qui crie grâce et prend de temps en temps la liberté d'enregistrer à son rythme l'énorme quantité de données imposée par un appareil qui est une véritable machine de guerre photographique. Je vais devoir en acheter une plus récente et plus rapide afin d'exploiter au mieux les capacités de ce nouveau boîtier incroyable... la technologie transforme le monde!
Dans ce mode de prises de vues, rares sont les images floues et la mise au point est incroyablement rapide et précise... je n'ai jamais vu ça sur aucun autre boîtier!
En mode chasse photographique, les piafs en vol n'auront qu'à bien

Rebelote

Le moment tant attendu arrive... Je me retrouve aux commandes avec un Eric joyeux qui se prépare à lancer la bête.

Vérifications d'usage faites et cette fois-ci correctes, Eric me lance le "bestiau" dans un vent d'une vingtaine de nœuds...

La magie, une fois de plus est au rendez-vous et Phyllix s'envole majestueux, parfaitement réglé. Je n'ai rien à toucher aux manches, le laissant accélérer sur trajectoire en pente douce pour atteindre sa vitesse de croisière... L'ascenseur dynamique est au rendez-vous et ça grimpe plutôt sec sur un Menez-Hom dans ses grands jours.

Quel bonheur enfin de pouvoir manœuvrer cet oiseau!

Je le laisse monter, puis directement j'entame une prise de vitesse suivie d'un tonneau... Parfaitement centré... waouh! Les réglages de l'ami Eric sont "impec"!

Virage droite 180 face à la pente... oups, ça va très vite ce "machin"...

oups... euh, pardon Paritech votre Phyllix est une magnifique merveille... Je me dépêche de revirer 180°, car mine de rien la planète semblerait vouloir lui sauter dessus. Phyllix remonte de plus belle dans l'ascenseur dynamique de service et accroche soudainement une pompe qui le propulse de nouveau à une altitude optimale.
Il répond à la moindre impulsion de ma part... allez hop! Un petit piqué suivi d'une ressource toute simple. Là je suis vraiment incroyablement surpris... je l'avais vu piloté par Eric mais cette fois-ci c'est moi qui ai les commandes et la restitution est à la mesure d'une part du poids de la machine, du profil de l'aile et d'une trainée réduite au maximum par le diamètre d'un fuselage ni trop gros ni trop fin... En effet nous ne sommes pas ici dans une configuration manche à balai et l'esthétique planeur reste très présente. Quelle beauté!

Le looping passe tout aussi bien que le tonneau et il est très surprenant de se retrouver à la même altitude ou presque que celle du point de départ. Bon, ceci dit, l'ascendance généralisée aide, mais quand même... cette machine est une vraie bête à voler!

Par ailleurs l'un des objectifs initiaux

est vraiment au rendez-vous : le compromis envergure/plaisir de pilotage/visibilité en vol/encombrement de transport est vraiment optimal.

Je "batifole" avec gourmandise dans tout l'espace aérien des planeurs RC du Menez-Hom... le paysage de cette Bretagne que j'aime tant est grandiose... pourtant les bonnes ont une fin.

Atterrissage!

J'entame la branche vent arrière et vire sur la gauche pour revenir face à la pente... parfait, altitude super, vitesse impec... tout va bien... au bon moment je tire le "Butterfly"... ben quoi... tu fais quoi là? oups Phyllix a décidé de mener sa vie et profite de l'effet de sol et de sa formidable capacité voilière pour me faire la nique et repartir tout seul comme un grand dans la pente! oué oué!

M'enfin! je recommence la manœuvre et rebelote mon Phyllix tête repart de plus belle... ouais... ben faudra travailler sur le Butterfly qui pourtant est visiblement bien réglé... Bon cette fois-ci, je "va m'en aller" au fin fond de la zone d'approche, mais sur cette partie nord du Menez l'ascendance reste toujours bien présente.... Je tire toutefois le Butterfly à fond et mon Phyllix finit par obéir en tangentant le sol pour terminer à "deux doigts" d'une nouvelle reprise d'altitude! posé! Ouf, génial! Tout simplement géniale cette machine!

Finalement, ce planeur de 4,11 m, de par ses réactions et capacités de vol, offre une impression de piloter une machine beaucoup plus grande. Un seul commentaire de fin : à consommer sans modération!

