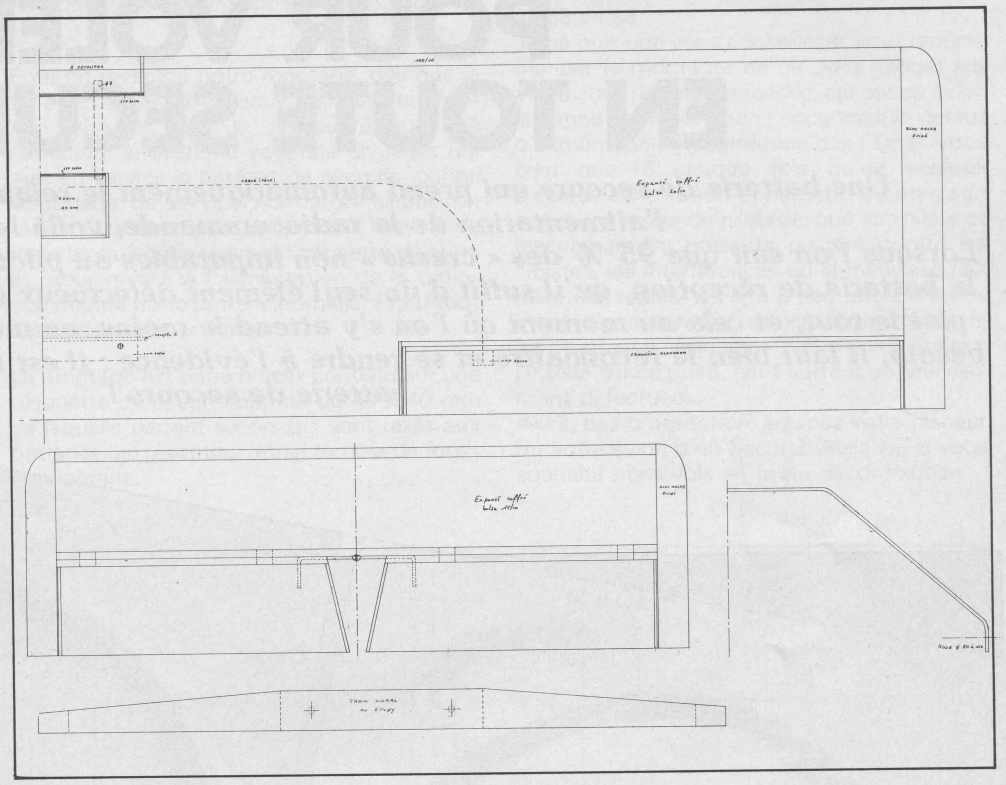
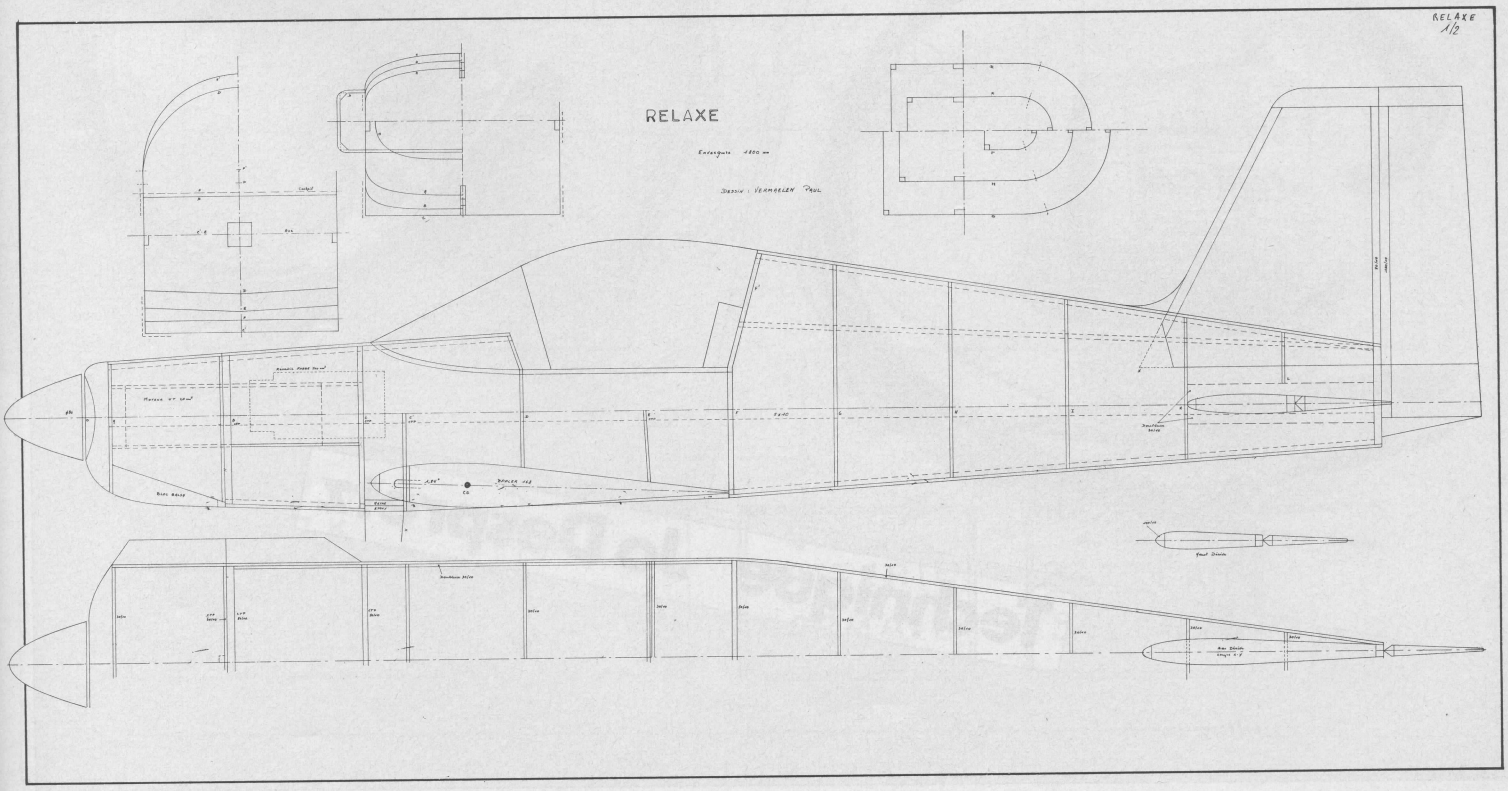
1ere séance

Après montage du modèle et revérification des commandes, mise en marche du moteur. Alors là, les complications s'annoncent. Le Condor 120 (vous trouverez l'essai de ce moteur dans notre numéro 419 à paraître) ayant, monté inversé sur deux précédents modèles, toujours tourné correctement, je ne m'attendais pas à des difficultés de ce côté-là. Pourtant, le ralenti est vraiment instable, les reprises désastreuses et le régime de pointe insuffisant. J'ai tout vérifié : les durits, le règlage du contre-pointeau, et essayé trois bougies différentes. Rien à faire, je ne parviens pas à le faire tourner normalement. Après deux heures de chipotage, j'en eus plus que marre et, contrairement à mon habitude, je me décidais : il devra voler. Le Condor démarré, je le tiens jà mi-régime pour éviter le calage et les copains portent le Relaxe en bout de piste. On y va ! Voilà que le Relaxe roule déjà. Mise des gaz à fond, une légère action sur la profondeur le fait décoller. Heureusement que j'ai l'habitude de piloter assez pointu car les débattements de la profondeur et des ailerons sont vraiment trop importants. Je passe immédiatement la profondeur en dual-rate réglé à 60 %. OK, le modèle devient alors parfaitement stable. Le moteur toujours plein pot (pour autant), j'attaque le looping suivi d'un tonneau. Ce dernier passe en style multi, trop rapide ! Dual-rate aux ailerons et second tonneau, cette fois un peu plus lent. Sachant les modifications à faire pour le second essai, autant atterrir. Circuit à mi-gaz, je mets le modèle en ligne. A quelques mètres du bout de piste, mise au ralenti, arrondi, le Relaxe se pose en douceur, vraiment lent, moteur calé.

2e séance

Avant d'en arriver là, il se passera deux mois. La faute, comme vous pouvez le deviner, du Condor. Je l'ai démantelé complètement sans trouver le moindre défaut, adapté un carbu OS, essayé un carburant à 10 % nitro, rien à faire, ce moteur n'en voulait vraiment plus. Puis un beau jour, un copain (spécialiste technique) a monté le moulin au banc. Au lieu d'employer un mélange à 10 % d'huile, comme préconisé par le constructeur, il remplit le réservoir d'un mélange à 20 % d'huile de ricin et 3 % nitro, ajoutant à cela une vieille bougie OS (au lieu de la Webra nº 6 T4 qui donne le meilleur résultat sur un autre Condor 120), et voilà que le moteur tourne normalement. Réinstallation du moulin dans le modèle et, par chance, le week-end suivant il fait un temps splendide. La séance photos terminée en à peine une heure, voyons ce que le « Relaxe » a dans le ventre. Loopings droits et inversés, tonneaux lents et rapides, vol dos ne nécessitant que peu de correction à la profondeur. Mais le plus beau, ce sont les renversements : montée à la verticale jusqu'à l'arrêt complet, le modèle restant suspendu au moteur plein pot, puis basculant sur une aile pour redescendre à la verticale. Facile quoi, même la cloche passe. Quand au vol sur la tranche, impossible, le moteur n'étant pas assez puissant. L'atterrissage ne pose aucun problème, on peut vraiment casser la vitesse sans danger de décrochage, j'ai même monté une alimentation pour la bougie, couplée au servo de ralenti, pour le freiner davantage.

Le « Relaxe » n'a vraiment pas volé son nom, inutile d'être expert, tout pilote d'avion d'entraînement aux ailerons pourra maîtriser ce modèle destiné aux moteurs de 15 à 30 cm³, deux et quatre-temps, suivant la capacité du pilote et de sa bourse...