

**ESSAI
PLANEUR
MULTIPLEX**



Texte : Jean-Louis Cousot
Photos : Didier Cervera
& Jean-Louis Cousot

Nom : **Easy Glider Pro**

Fabricant : **Multiplex**

Prix public conseillé : **81,90 €**

**Optimisé
brushless
et Lipo**

Caractéristiques :

Envergure : 1800 mm

Longueur : 1110 mm

Corde emplanture : 200 mm

Surface aile : 34 dm²

Profil aile : Genre HQ 3/12

Profil stab : Biconvexe sym

Masse annoncée : 810 g

Masse obtenue : 917 g

Charge alaire annoncée : 21 g/dm²

Charge alaire obtenue : 27 g/dm²

Easy Glider Pro

La première version de l'Easy Glider a été un énorme succès, et il était indispensable de permettre à ce modèle vraiment réussi de poursuivre une carrière sur le long terme. Pour cela, il fallait le rendre très facilement compatible avec les solutions électriques actuelles, basées sur les accus Lipo et les moteurs à cages tournantes. C'est chose faite !

Vers une production plus rationnelle

L'Easy Glider est né initialement avec deux versions : une pour qui cherchait un «planeur pur», une autre dédiée à la propulsion électrique. La seconde a été bâtie autour d'une motorisation «à balais» et réducteur. A l'évidence, il se monte plus d'Easy Glider motorisés qu'en planeur pur, et d'autre part, aujourd'hui, tout le monde veut installer des motorisations modernes et performantes, c'est-à-dire moteur brushless à cage tournante alimenté en Lipo.

Multiplex a donc conservé tout ce qui marchait à la perfection sur l'Easy Glider original, à savoir ses formes extérieures, à la fois belles et performantes, et a amélioré ou modifié tout ce qui le méritait. C'est bien sûr le fuselage qui a été le plus transformé : tout d'abord, en version «Pro», il n'existe plus qu'un unique kit. Le nez a cette fois été conçu avant tout «électrique», avec une pièce en plastique dur moulé recevant divers types de moteurs brushless à cage tournante. Mais un «nez» en Elapor est fourni et permet de réaliser une version non motorisée. Mieux, ce nez est conçu d'origine pour recevoir un crochet de remorquage, disponible en option. Dans l'optique «planeur», le crochet de treuilage sera monté quelle que soit la version. Il sera donc même possible de tréuilier un modèle motorisé (voilà une belle polyvalence, si vos accus sont

Type de modèle :

Planeur ou planeur électrique 3 axes en Elapor

Motorisation

Moteur prévu : Set de propulsion Easy Glider Pro 332636

ou Set de propulsion Tuning Easy Glider Pro 332642

Moteur pour ce test : Set de propulsion Easy Glider Pro 332636

(Himax C2816/1220 - Hélice 10 x 6 Aeronaut)

Mode de fabrication :

Kit à monter - Cellule en Elapor

Fonctions commandées :

Profondeur - Direction - Ailerons - Moteur - Aérofreins (ailerons relevés)



CONCEPTION

■■■■■■■■■■■■■■■
Passable - Correcte - Bonne - Super

QUALITE DU KIT

■■■■■■■■■■■■■■■
Passable - Correcte - Bonne - Super

ASSEMBLAGE

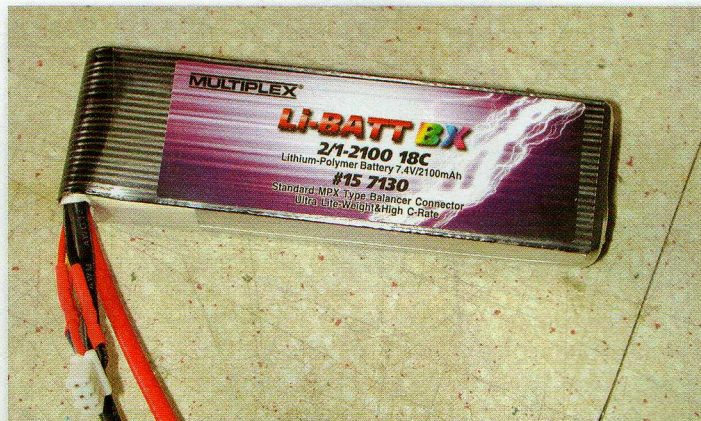
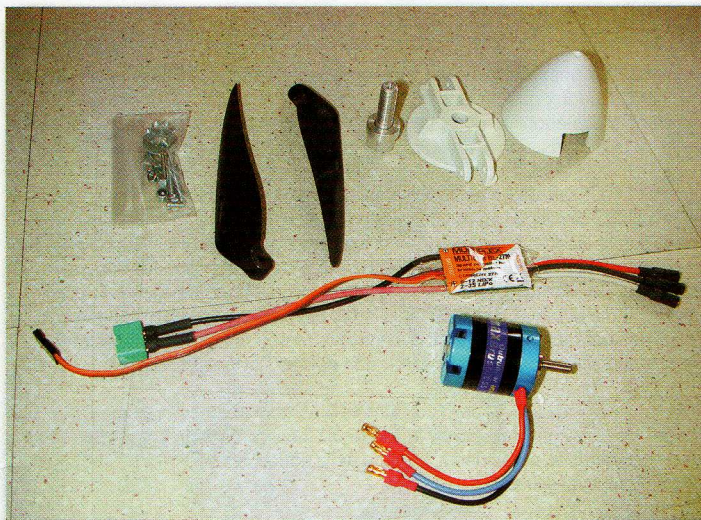
■■■■■■■■■■■■■■■
Facile - Moyen - Délicat - Difficile

PILOTAGE

■■■■■■■■■■■■■■■
Débutant - Confirmé - Expert

AGREMENT EN VOL

■■■■■■■■■■■■■■■
Passable - Normal - Excellent



Le set de propulsion «standard», déjà bien suffisant pour des montées faciles. Avec un 2100 mAh et pas la moindre pompe, on vole au minimum 25 minutes !

vides - mais qu'il reste de quoi alimenter la radio - vous pourrez toujours sortir un sandow et voler encore !).

La «verrière» a été revue elle aussi, car si on retrouve les clips habituels pour le verrouillage, une plaque transversale avec des petits renforcements latéraux permet de facilement ouvrir la bulle sans la détériorer. C'est une idée venue du Cularis qui est reprise.

L'emplacement d'accu est adapté dans le fuselage, il se prolonge loin en arrière et c'est à mon sens le seul petit point délicat sur cette version : si on fixe l'accu à l'aide de velcro, il est difficile de le ressortir. Pour ma part, j'ai réalisé une baguette biseautée que je glisse sous l'accu pour «dévelcrotiser» le pack... Il faut néanmoins le tirer vers l'avant par les fils.

Dernière modification, la connexion des servos venant des ailes est là aussi réalisée à la mode Cularis, avec des fils très courts sortant des ailes, et des rallonges fixées à demeure dans les emplantures. La connexion est vraiment très facile et on n'a pas à passer les fils dans le fuselage à chaque montage.

Le kit

Il est conforme à tous les kits actuels de la marque. La cellule est en Elapor, avec un fuselage en deux demi-coquilles, plus la bulle, les ailes en deux panneaux plus pièces de fermeture des fourreaux de clés, stab d'une pièce, comme la dérive. La clé d'aile est un très long tube en fibre de verre. On va trouver les accastillages toujours d'une qualité remarquable, guignols, raccords, clips de cabine, bâti moteur... La planche de décor est immense comme toujours, à découper (mine de rien, le temps passé sur cette étape est important...), et la qualité des adhésifs est excellente. La notice est comme toujours parfaite, abondamment illustrée, impossible de se tromper si l'on suit images et textes (plusieurs langues dont le français). On trouve aussi des billes d'acier pour le centrage dont il est dit de les utiliser avec uniquement la «grosse motorisation», mais finalement, il les faut aussi avec la plus petite. On trouve encore les gaines de commande, et tringles associées.

Motorisation

Multiplex a prévu deux types de motorisation pour l'Easy Glider Pro. La plus sage est celle que nous avons testée, et déjà, l'Easy Glider Pro monte vraiment très bien ! Référencée 332636, elle comprend un moteur Himax C2816/1220, un contrôleur Multicont 27 A, une hélice Aeronaut 10 x 6, le cône porte hélice adapté. Consommation : 19 A. A noter qu'avec le cône fourni, on arrive en fait à presque 11 pouces de diamètre.

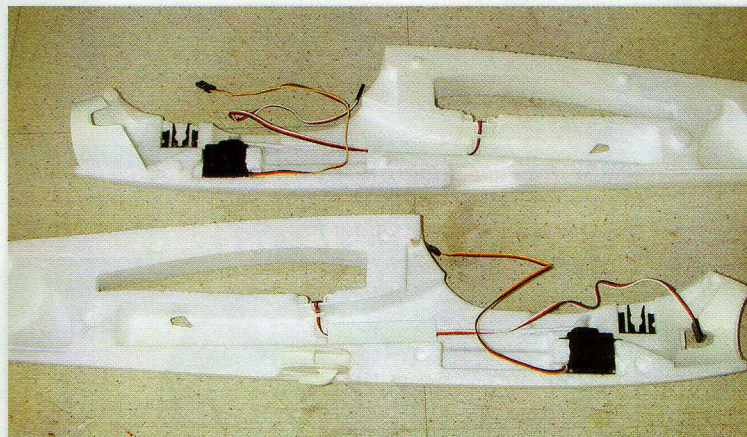
Si vous voulez un planeur qui grimpe comme une balle, il existe un set «Tuning» référencé 332642, qui cette fois utilise un Himax C 3516/1130, un contrôleur Multicont 37 A, une hélice repliable 12 x 3 et toujours le cône porte hélice adapté. On passe d'un moteur de 28 mm de diamètre à un 35 mm ! Consommation : 32 A.

Dans les deux cas, l'accu prévu est un Lipo 2S, en 2100 pour la «petite» motorisation, à partir de 2500 mAh pour la «grosse». On reste dans des accus à coût tout à fait raisonnable. Les temps de vol seront en fait voisins avec les deux motorisations, c'est le taux de montée qui va changer, dans un cas, on monte «normalement» (et ça grimpe déjà bien...) en consommant peu, dans l'autre, on satellise en moins de temps, mais en consommant plus. Question de «caractère» du pilote.

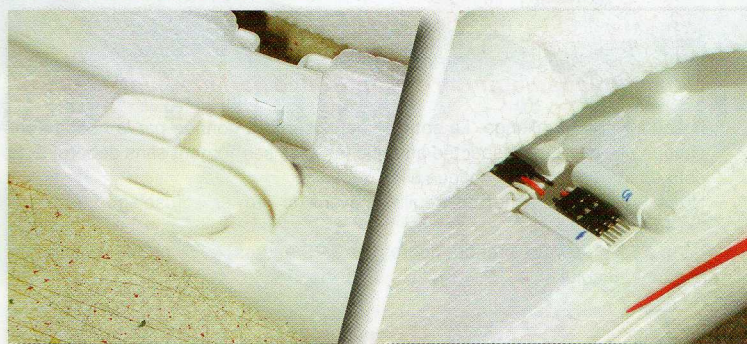
Montage

Allez, je ne vous refais pas la notice, elle est sans faute ! Pour ceux qui ne connaissent pas encore les kits Multiplex, on colle à la cyano, de préférence la Multiplex Zacki Elapor avec laquelle on se passe d'accélérateur. A défaut, une cyano mi-fluide sur une face, un coup d'accélérateur sur l'autre et ça marche également très bien !

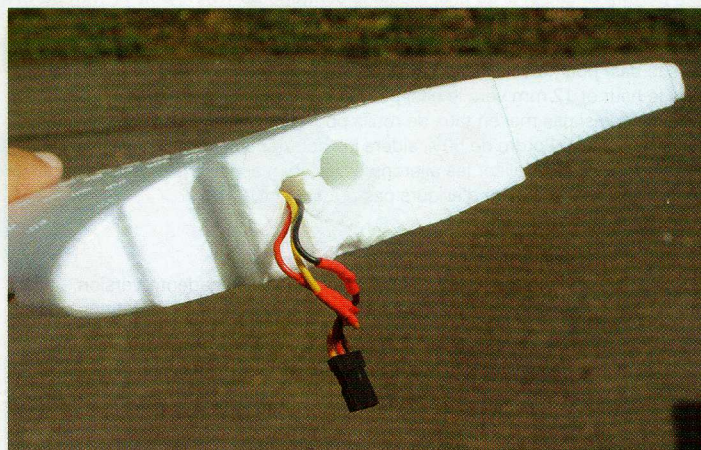
Un peu d'attention lors du montage des rallonges de servos d'ailerons, ou de



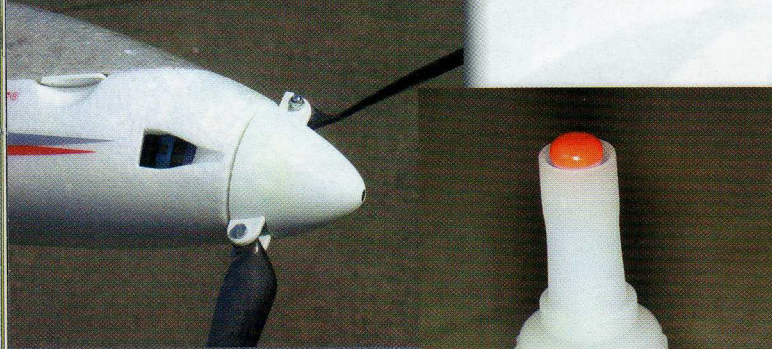
Les flancs du fuselage sont équipés des servos et des commandes avant de les réunir.



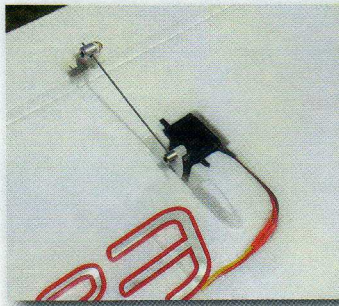
Le crochet de treuillage est fermement fixé dans le fuselage. A droite, les connecteurs de servos d'ailes, très pratiques.



L'emplanture, avec la courte sortie de fil de servo. On note aussi le système qui bloque juste ce qu'il faut les ailes l'une contre l'autre.



Les entrées d'air sont largement dimensionnées, le moteur ne chauffe pas du tout.



Le moulage des ailes intègre un bossage qui protège le palonnier de servo à l'atterrissage. A droite, la Zacki Elapor, idéale pour le montage de l'Easy Glider Pro.



L'ensemble radio-motorisation trouve parfaitement sa place.

la soudure de fil rallonge. La cote de dépassement donnée par la notice pour chaque aile doit être respectée afin que les ailes se montent sans débord. Et la cote est différente pour chaque aile. N'oubliez pas le crochet de treuillage avant de fermer le fuselage... Après, il est trop tard. Le montage ne vous prendra guère plus de 3 heures, et ne présente vraiment aucune difficulté.

Réglages

Là encore, il suffit de se fier à la notice, tant pour le centrage que pour les débattements. Il est toutefois possible pour les pilotes confirmés d'augmenter les performances : j'ai au final reculé le centrage de 7 mm (soit 77 mm du BA à l'emplanture). Si votre émetteur permet de modifier le différentiel via un interrupteur, vous pouvez prévoir le différentiel conseillé (15 mm vers le haut, 6 mm vers le bas) pour le vol normal, et pour gratter, et moins de différentiel (15 mm vers le haut et 12 mm vers le bas) pour le vol à haute vitesse et la voltige. Vous gagnerez ainsi pas mal en taux de roulis pour les tonneaux. Un mixage ailerons vers direction de l'ordre de 50% aidera les débutants à mettre en virage et à en sortir proprement. Utiliser les ailerons en volets n'apporte pas grand chose, on s'en dispensera (ce n'est d'ailleurs pas prévu par MPX).

Sur le terrain

L'Easy Glider Pro se monte encore plus vite que la précédente version... C'est grâce au système de connexion des servos d'ailes, bien plus pratique que de

Réglages

Centrage

77 mm du bord d'attaque à l'emplanture.

Débattements

Profondeur : +/- 8 mm

Direction : +/- 20 mm

Ailerons : 15 mm vers le haut, 6 mm vers le bas (option : 12 mm vers le bas en voltige)

FLY TEST

Lancer : La prise en main est toujours aussi bonne, et le moteur tirant bien, on fait juste deux pas en lançant l'Easy Glider Pro à plat. La pente de montée ne semble pas énorme, pourtant, en 30 secondes, on est très haut ! Je pense qu'avec la motorisation « tuning », on doit grimper sous plus de 45° !

Vol lent : L'Easy Glider est un modèle de facilité. Avec le différentiel préconisé et le mixage direction, même aux plus basses vitesses, on ne ressent pratiquement pas le lacet inverse. Le décrochage est à peine atteint manche en butée et tout est « suave ». On gratte facilement à la pente ou dans les ascendances, et en fait, on retrouve totalement le plaisir de pilotage connu sur la première version. En électrique, il semble plus léger, alors qu'en fait, on n'a gagné que... 7 grammes par rapport à la version électrique testée dans le n° 125. Mais le taux de montée très supérieur au moteur doit donner cette sensation.

Vol rapide : L'Easy Glider Pro transite très convenablement, sans être une fusée. Ne pas confondre avec le Blizzard... Les commandes sont harmonieuses, et toujours avec les débats de la notice, les trajectoires sont fluides, faciles à tenir, précises.

Voltige : Je passe pour la voltige sur un différentiel moindre et je vais rester à vitesse relativement élevée pour assurer des trajectoires tendues. Les boucles sont faciles et bien rondes, pas immenses. Le tonneau passe en pouvant rester dans l'axe pourvu que l'on pousse un peu sur le dos et que l'on mette de la direction sur la seconde tranche. On peut sans mal prétendre aux tonneaux à facettes. Sur le renversement en plaine appréciera un « petit coup de moteur » pour souffler la dérive. Le vol dos en plané est très moyen, normal car le profil est taillé pour le vol ventre ! Avec du moteur, le vol dos continu est tout à fait possible. Les figures combinées sont plaisantes et éventuellement, on met de petits coups de moteur dans les phases ascendantes pour garder l'énergie (en plaine surtout).

Approche et atterrissage : Pour une « mousse », la finesse est bien présente et on arrive d'assez loin à basse hauteur. Pour des atterrissages précis, l'utilisation des ailerons en aérofreins aide beaucoup, et là, on peut poser aux pieds sans problème.

Impression générale : Ce qui ressort une fois de plus, c'est avant tout un pilotage « plaisir ». L'Easy Glider Pro est facile, précis, efficace dans tout le domaine de vol. Contrairement à certains modèles « très inspirés » venant de Chine, les proportions, les surfaces sont bien étudiées et le modèle n'est jamais divergent. Par ses qualités de vol, l'Easy Glider Pro est à la fois parfait pour un débutant assisté (et même une bonne solution pour l'école de base en double-commande en club), et pour des pilotes confirmés qui vont avoir là un modèle de détente idéal. Pour moi, c'est un sans faute !

devoir passer de longs fils chaque fois vers le récepteur. La mise en place de l'accu fixé par du velcro est plus facile en retournant le fuselage afin de faire glisser l'accu sur la face sans velcro. Une fois au fond, hop, demi-tour et simplement sur son poids, il s'agrippe au velcro... Comme je l'ai dit, une petite baguette de samba affûtée en siffle est un outil utile pour le ressortir. Lors de la mise en route, même si le contrôleur est sécurisé, pensez toujours à vérifier que la commande de gaz est sur « coupé ». Pour ma part, c'est un inter deux positions, j'ai réservé le manche de gaz à la fonction aérofreins en relevant les ailerons.

Conclusion

Une fois de plus, Multiplex sort un modèle en Elapor remarquable. Les améliorations apportées à un modèle déjà réussi ne font qu'adapter l'Easy Glider aux motorisations du moment, et cette fois, je pense qu'il n'y aura rien à changer d'ici pas mal d'années. Toujours facile à monter, facile et super agréable à piloter, l'Easy Glider Pro est un « must » qui va ravir tant les pilotes débutants que les pilotes confirmés qui y trouveront un modèle de détente, polyvalent, passe partout, bref, un modèle à toujours avoir avec soi... A la pente comme à la plaine ! Et inutile de chercher à piquer celui du rédac'chef : il le surveille jalousement !



Multiplex n'a surtout pas changé la ligne tellement réussie de l'Easy Glider initial !