



Les descentes sous très forte pente à vitesse réduite sont vraiment impressionnantes, mais pas difficiles !

Wheels. Ces pneus « basse pression » sont capables de miracles, ils n'ont qu'un défaut, ils ne rendent pas les avions très beaux... Ça fait même carrément cartoon, caricature... Mais ça marche. A tel point qu'outre Atlantique, on commence même à organiser des concours de décollages et atterrissages courts ! La recette de l'avion qui gagne est relativement simple : le plus léger possible, une hypersustentation efficace, une motorisation musclée, et un train à toutes épreuves... Vous voulez voir ce que ça donne : sur YouTube, allez voir les films des éditions 2009 et 2010 de cette compétition, et vous allez vite avoir des idées pour piloter votre Funcub, du moins en ce qui concerne les décollages et atterrissages... Et les roues du Funcub vont aussi vous sembler très réalistes ! Voici les liens :

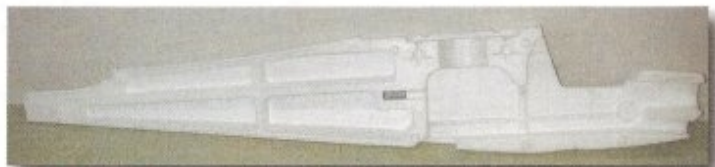
www.youtube.com/watch?v=o0G0HdF3w1Y

www.youtube.com/watch?v=2t1KtHP4Geo

Mais nous n'avons pas terminé avec les différences entre l'Easycub et le Funcub... Il reste la motorisation ! Sur l'Easycub, le moteur préconisé était « sage », un Himax C2816-1220 alimenté par un pack Lipo 2S 2100 mAh et entraînant une hélice APC-E 10 x 5. Parfait pour l'école ! Sur le Funcub, on passe de la tisane à la... boisson d'homme ! Le moteur préconisé est cette fois un Himax C 3516-840 alimenté par un pack 3S 2000 mAh et entraînant une APC-E 13 x 4... La puissance a plus que doublée et la traction à l'hélice est désormais bien supérieure à la masse de l'avion, comme pour un 3D... Ben oui, c'est comme pour le Piper J3 « d'origine » avec ses 65 chevaux, et



Le train à roues a été équipé par l'auteur de ressorts supplémentaires pour palier au faible diamètre des jambes.



Un demi fuselage : notez les allègements internes.

les versions modernes en structure carbone ultra légères et qui reçoivent des moteurs de 180 Cv... Le parallèle est saisissant !

Pour en finir avec les différences, le décor a été complètement revu pour donner au Funcub une livrée très « cirque aérien », qui donne tout de suite le ton ! Attention, ça va remuer !

Le kit

La composition est au standard Multiplex actuel. Une superbe boîte en carton glacé décorée de multiples photos du modèle, tant sur roues que sur flotteurs (car en option, le Funcub comme l'Easycub peut devenir hydravion), avec dedans un container en polystyrène calant et protégeant parfaitement tous



Les ailes disposent des emplacements des servos de volets et d'ailerons.

les éléments du kit. On va trouver le fuselage en deux demi-coquilles, avec le pare-brise amovible donnant accès au logement des accus, les deux panneaux d'ailes, le stab et la dérive, ceci pour les « gros morceaux ». Ensuite, on trouve le train en C.A.P. pliée ainsi que les trois roues en EPP, avec moyeu plastique, la C.A.P. de roulette également pliée et toutes les bagues d'arrêt. Les clés d'ailes en tube de fibre de verre et les commandes par gaines souples forment un paquet supplémentaire. Enfin, un sachet renferme tous les accessoires, guignols, charnières de volets, pièces de jonctions des ailes, support de train, velcro, commandes et verrous de cabine, inserts pour la fixation des ailes, etc. La notice est comme toujours chez Multiplex, un modèle du genre, avec texte en différentes langues dont le Français, et cahier central détachable avec toutes les illustrations numérotées pour s'y retrouver aisément par rapport au texte.

A acheter en plus du kit

Il faudra donc tout d'abord une motorisation. Multiplex nous a confié le set conçu pour le Funcub. Celui-ci existe sans accu (332649) ou avec accu (333649). Le moteur est donc le Himax C 3516-840 (840 correspondant au Kv). Le contrôleur est un Multicont BL-30 S-BEC, l'hélice une APC-E 13 x 4. On trouve encore le support d'hélice adapté

et dans la version avec accu, un pack Li-Batt eco en 3S de 2000 mAh. Je ne peux que vous conseiller cette motorisation, car d'une part, elle donne au Funcub tout son tempérament, mais elle est conçue pour l'avion et son installation se fait, sans la moindre retouche, en quelques minutes.

Pour le reste de la radio, il faudra 2 servos type Tiny-S ou équivalent dans le fuselage pour la profondeur et la direction.

Pour la voilure, à vous de décider : il faudra au minimum 2 mini servos type Nano-S Uni ou équivalent pour les ailerons. Si vous voulez installer les volets, il en faudra deux supplémentaires, et si vous installez le crochet de remorquage, c'est encore un autre de même type qui sera à prévoir. Donc, suivant la configuration, il faudra 2, 3, 4 ou 5 servos Nano-S Uni.



Deux vues des fixations des flotteurs.

La pose ou le retour sur roues ne demande que 5 minutes.

Réglages

Centrage

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

Débattements

Profondeur : +/- 20 mm

Ailerons : 18 mm vers le haut, 12 mm vers le bas.

Direction : +/- 45 mm

Volets : 1er cran à 28 mm avec 3 mm de profondeur à piquer, deuxième cran à 61 mm avec 9 mm de profondeur à piquer.



Notez les articulations déportées des volets, qui sont donc à fente.

Pour l'ensemble radio, il reste possible d'utiliser une 4 voies si on ne monte que les ailerons, avec un cordon en Y entre les deux servos, mais sans possibilité alors de régler le différentiel. 5 voies me semblent donc le minimum vraiment raisonnable. Pour un Funcub à volets, il faudra 7 voies, car la disposition des servos de volets implique de disposer d'une voie par volet. Enfin, si vous avez volets et crochet de remorquage, 8 voies seront utilisées.

Pour ma part, j'ai utilisé un émetteur Royal Pro 9 M-Link (2,4 Ghz) et un récepteur RX-7-DR Light M-Link et donc, je n'ai pas monté le crochet de remorquage.

Collages

Pour ceux qui n'ont encore jamais monté un modèle Multiplex en Elapor, un rappel sur les collages s'impose. Ce matériau qui est une variété d'EPP se colle exclusivement à l'aide de colle cyano. Deux options, soit la cyano Multiplex Zacki Elapor, utilisée seule et idéale puisque conçue spécialement pour le matériau de Multiplex, soit une cyano un peu épaisse et à prise pas trop rapide, et un accélérateur en spray. Dans ce second cas, on passe un coup d'accélérateur sur une des pièces, et on applique la colle sur l'autre, et on presse sans droit à l'erreur de positionnement, car la prise est quasi instantanée. La Zacki Elapor donne plus de temps pour positionner les pièces.

Dans les deux cas, les collages sont excellents, robustes, fiables dans le temps.

Montage

Là... je ne peux dire qu'une chose : suivez la notice sans dévier d'une ligne ! L'ordre de montage est absolument cohérent et permet d'assembler le Funcub sans erreur et sans surprise, une journée suffit largement.

Quelques notes utiles toutefois : Lors du montage de la roulette de queue, il est prévu de coller des « rivets » sur la corde à piano pour arrêter la roulette en translation sur son axe. C'est une solution à la fois non démontable en principe, qui présente le risque d'une infiltration de cyano dans l'axe de roue et donc un blocage, et qui se révèle rarement très fiable à la longue. Préférez une bague d'arrêt que vous sortirez de votre boîte à rablots à ce niveau. De plus, lors du seul pliage qui reste à réaliser lors de l'assemblage, laissez une marge importante de descente « droite » à la sortie du support si vous envisagez le passage en version hydravion. Si comme moi vous pliez au plus court... le raccord prévu pour passer par la suite du gouvenail marin à la roulette n'aura pas assez de prise.



Le décor fait très «Circus» et colle bien au tempérament de l'avion.



Amerrissage court ! On voit ici à la trace le point de contact... Et le Funcub est déjà arrêté !



Le set de flotteurs proposé en option, qui permet la transformation en hydravion.



Les évolutions lentes avec un cran ce volets juste au dessus de la surface de l'eau sont un régal.

Toujours au niveau du train, mais principal cette fois, la corde à piano est d'un diamètre un peu faible pour la masse de l'avion. Je l'avais déjà noté sur l'Easycub, sur lequel j'avais finalement greffé un train à lame. Ici, quand on ne fait que poser l'avion sur son train, tout va bien, mais en taxiant, le train tend à s'écarter petit à petit, ce qui certes n'est pas bien esthétique, mais surtout rapproche au final rapidement le cercle d'hélice du sol... Et on n'a plus une 10 pouces, mais une 13 pouces ! Premier point à envisager, donner un peu de pincement aux roues, ceci donnera une tendance naturelle aux roues à se resserrer plutôt qu'à s'écarter lors du roulage. Autre possibilité que j'ai testée, ajouter des ressorts pour aider les jambes de train à ne pas s'écarter. Ça fonctionne bien, c'est facile à réaliser, les photos parleront plus qu'un long discours.

Concernant l'option volets, la notice les fait découper avant de coller les charnières. Ces volets fonctionnent sur le principe de charnières décalées sous l'intrados, ce qui ouvre une fente lors du braquage. Ces charnières sont chacune composées de deux pièces qui s'articulent l'une dans l'autre. Il faut les coller sous l'aile et sous le volet. Il y en a trois par volet. Dans un soucis de parfait alignement, il m'a paru plus logique de coller les charnières des volets avant de découper les volets. De plus, avec une lame neuve sur le cutter, la découpe est vraiment très facile ! Attention, ne découpez pas la face avant des ailerons, eux sont articulés par le simple amincissement de l'Elapor.

Notez bien aussi les sens de pose du guignol de volet : il penche «vers l'arrière», ceci afin de rendre possible une très forte déflexion avec une géométrie de commande cohérente. Ne les collez surtout pas inclinés vers l'avant comme il pourrait sembler esthétiquement tentant de le faire ! La notice est claire, mais des fois... on regarde trop vite ! D'autant que pour les guignols d'ailerons, c'est l'inverse, on est bel et bien incliné vers l'avant.

Lors du montage du moteur sur sa plaque support, la notice donne des indications précises sur le réglage des vis permettant de régler le piqueur et l'anticouple. Respectez les absolument. L'angle de piqueur semble vraiment énorme, mais compte tenu de la puissance installée, et du calage de la voilure, c'est bien ce qu'il faut ! Notez encore qu'il ne serait pas



C'est pas parce qu'on est un hydravion qu'on ne peut pas voler sur le dos !

FLY TEST

Taxiage : Bien... Pour une fois, j'ai presque totalement délaissé les taxiways en dur pour aller rouler sur l'herbe, et sur les zones les plus mal pavées du terrain... D'abord, le Funcub est conçu pour le «tout terrain», et puis, les roues en EPP risquent de s'user bien vite sur le «dur» qui est on le sait très abrasif. Donc, c'est parti, le Funcub se joue des bosses et des touffes d'herbes et gambade allègrement dans l'herbe. D'origine, toutefois, au fil du roulage, les jambes de train avaient une forte tendance à s'écarter, l'avion s'écrasant sur son train. La garde au sol sur terrain accidenté pouvait finir par devenir limite. Comme indiqué dans le chapitre du montage, j'ai fini par ajouter des tirants et des ressorts et le train se trouve raidi et peut «revenir» en place après le passage sur un obstacle. On dirige sans problème l'avion avec la roulette directrice.

Décollage : On peut bien sûr décoller en lisse (sans volets, surtout si on ne les a pas installés). Sans vent, sur herbe, et avec le contrôleur en mode démarrage soft, il faut compter au moins... 6 à 7 mètres pour que les roues ne touchent plus le sol... Si vous voulez rouler plus longtemps, il suffira de mettre un petit mi-gaz... Maintenant, passons aux choses sérieuses... Contrôleur en mode de démarrage «normal», et volets à 30°... Essais de distance de décollage mini réalisés par vent rigoureusement nul, sur piste en herbe. La profondeur est tenue légèrement à cabré et les gaz sont envoyés «d'un coup»... Le Funcub quitte le sol en 3 à 4 mètres au grand maximum ! Et pas d'inquiétude pour la tenue d'axe, on n'a pas le temps d'y penser qu'on est déjà en train d'escalader le ciel ! A noter que si vous mettez les pleins volets, vous ne décollerez pas plus court, mais la montée demandera plus de travail aux manches, le soufflage maximal des volets à presque 90°, ça doit faire des écoulements curieux sur des filets d'air priés d'alimenter aussi les stabs... Bref, ça devient très vite un jeu de décoller au plus court. Avec un soupçon de vent, vous verrez à peine l'avion rouler qu'il sera déjà en l'air ! Notez bien que ces décollages ultra-courts sont avant tout liés à la motorisation qui catapulte littéralement l'avion, aussi efficacement qu'un sandow au niveau de l'accélération !

Vol lent : Le vol aux basses vitesses demande à coordonner ailerons et direction, car malgré le fort différentiel, le lacet inverse est encore sensible. Pour un pilote peu entraîné à cette conjugaison, un mixage ailerons donnent direction (plein débattement d'ailerons donnent 20 mm de direction de même sens) donnera du confort. Pour «ceux qui savent faire», pas de mixage permet des évolutions «hors norme», plus variées, exploitant précisément les effets secondaires. On note que le calage moteur est bon tel que donné par la notice et que les fortes variations de régime n'entraînent pas de variations d'attitude marquées. Aux débatstements de la notice, et pour tous les braquages de volets, le décrochage était «franc» et accompagné d'un départ systématique sur l'aile droite. J'ai bien contrôlé, la voilure n'est absolument pas vrillée pourtant. J'ai réduit le débattement de la profondeur jusqu'à ce que le décrochage amené «sur décélération lente» soit à peine effleuré (valeur dans le tableau habituel). Ainsi, je ne risque plus un départ de vrille accidentel au ras du sol lors d'une approche volontairement très lente en vue d'un atterrissage court. Par contre, avec ces débatstements, il reste possible de lancer une vraie vrille, plein cabré et avec seulement de la direction, à droite comme à gauche. Les ailerons «pour» accélèrent la rotation. Les arrêts de vrilles sont faciles et immédiats en recentrant les manches. On peut tourner des vrilles «plein volets», elles sont encore plus esthétiques, lentes et stables, superbes à regarder et sans le moindre danger. A noter qu'on peut voler dans un volume réduit par des enchaînements de virages serrés (très...) avec un badin faible et un cran de volets, en utilisant en permanence la puissance du moteur pour que la vitesse réduite se conserve bien sûr. Ainsi, il est possible de voler «un certain temps» (qui dépend des nerfs du pilote) dans la seule largeur de notre piste en dur de Mâcon, soit dans un couloir de 12 mètres de large ! Un bon pilote pourrait piloter le Funcub dans un gymnase standard... Mais je m'égarais, ce n'est en aucun cas un modèle indoor !

Vol rapide : Plein gaz, on avance, certes, mais ça reste raisonnable. L'hélice à pas de 4 pouces limite la prise de vitesse. Voler en palier plein gaz n'offre de ce fait aucun intérêt réel. La puissance disponible et le choix de l'hélice sont orientés vers une capacité à accélérer très facilement des vitesses nulles ou faibles vers une vitesse «normale», et à pouvoir grimper accroché à l'hélice, pas à voler vite.

Volige... Non, plutôt vol «fun» : Le Funcub se remue plus qu'allègrement, mais utiliser le terme volige, c'est un coup à se fâcher avec les pilotes de F3A... Oui, bien sûr, on va passer boucles, tonneaux, renversements, vol dos et toutes les figures combinées. Mais il ne faudra pas attendre la pureté des trajectoires... Ici on volige «spontané», dans un volume réduit, en enchaînant tout ce qui passe par la tête. Les figures ne sont même pas celles d'un 3D, mais juste liées à vos envies du moment... Le Funcub sait parfaitement effectuer des virages complets ailes à plat, pleine dérive d'un côté, et pas mal d'ailerons à l'opposé, et ça sans se battre pour tenir l'assiette à la profondeur. Il peut glisser, il peut voler sur la tranche (avec nettement plus de débattement à la dérive que ce que propose la notice, beaucoup de gaz, et une tenue permanente à la profondeur et aux ailerons certes...). Mais on peut aussi varier les plaisirs en utilisant les volets pour

resserrer un max les évolutions, varier les vitesses... Bref, s'amuser dans un vol totalement débridé, décomplexé ! Vous verrez que même des touch and go seront intégrés au beau milieu de vos enchaînements d'acrobaties. Bref, pilotez sérieusement, mais ne vous prenez pas au sérieux aux manches du Funcub, et si ça, ça ne vous détend pas, on ne peut pas grand chose de plus !

Atterrissages... Courts ! A nouveau, il est possible de poser le Funcub sans utiliser les volets, surtout si on ne les a pas rendus fonctionnels... Dans ce cas, le Funcub est un «train classique» parfaitement normal, très... classique, à ceci près qu'il est nettement plus facile à poser que la moyenne. Pas de tendance au rebond, et pas de soucis pour tenir l'axe, tant qu'on pose face au vent. Vent de travers, le train principal très avancé et la dérive largement dimensionnées feront que par effet de girouette, l'avion voudra fatalement se placer nez au vent, parfois au prix d'un saumon qui frotte. Mais ne boudons pas notre plaisir... Avant de poser, on monte ! Et volets proches de 90°, on peut plonger littéralement vers un point d'aboutissement placé disons... Entre 10 et 20 mètres avant le point de posé choisi. La descente peut être même parfaitement verticale. Aucune inquiétude, la profondeur permet de redresser très rapidement... Et là, ça ne va pas allonger, et le train supporte que vous ne finissiez pas.. Posez doux ou «viril», c'est pas grave et sans vent du tout et sur herbe, on est arrêté en 5-6 mètres. Tiens, c'est rigolo, il faut plus de place pour s'arrêter que pour décoller ! Et c'est exactement ce qu'on voit sur les vidéos des compétitions grandeur de décollage et atterrissages courts ! Mine de rien, sans s'en rendre compte, on vole... maquette ! Et comme on n'a pas de freins, aucun risque de passer sur le nez compte tenu de la position du train.

Sur l'eau : Et bien là encore, c'est une réussite totale. Les flotteurs sont parfaitement dimensionnés et supportent sans faillir cette version pourtant plus lourde que l'Easycub du fait des équipements supplémentaires. A l'arrêt, le Funcub est un peu cabré, avec la roulette de queue pas très loin de la surface. Pour «taxier» sur l'eau, un filet de gaz suffit, avec la profondeur juste un peu à cabrer. La direction est utilisée avec beaucoup de débattement pour virer serré. Pour naviguer en ligne droite avec de la vitesse, on monte vers mi-gaz, toujours avec la profondeur à moitié à cabrer, le Funcub passe sur les redans et on maintient alors juste un soupçon de profondeur toujours à cabrer. Le Funcub va alors rester très facilement en équilibre, ne touchant la surface que sur l'angle des redans, avec la face inférieure arrière des flotteurs parallèle à la surface. Très facile, très sécurisant, aucune tendance à enfourner. Pour décoller, il suffit d'augmenter encore un peu la puissance et de tirer à peine plus la profondeur. Comme sur roues, on peut décoller en lisse, ou avec le premier cran de volets. Au minimum, sans vent, on pourra arracher littéralement le Funcub de l'eau en 5-6 mètres, donc... de la première marre venue, pour ne pas dire d'une flaque d'eau ! Mais si on le désire, on peut très bien laisser courir sur les redans des dizaines de mètres, c'est joli, réaliste, et un bon exercice ! En vol, les flotteurs affectent peu le comportement qui reste très joueur. On continue à passer toute la voltige, la tranche demande nettement moins de direction, vu l'apport de surface latérale surtout en avant du centre de gravité. Les virages «à plat» sont encore plus faciles et peuvent être plus serrés... La croisière normale est obtenue à mi-gaz. Les approches seront le plus souvent menées avec un seul cran de volets. On peut poser également en lisse sans problème, et aussi plein volets, mais ça n'apporte pas grand chose de plus sur l'eau, à part si vous voulez stopper en... 2 à 3 mètres ! J'ai noté que l'arrondi demande une première action rapide et soutenue pour amener les flotteurs à bien tangenter la surface, et ensuite, le reste de débattement est amené plus en douceur. Si on est timide en début d'arrondi, le Funcub touche prématurément la surface et rebondit, mais sans gravité... A part l'ego du pilote qui en prend un coup. Au niveau autonomie, dans la mesure où l'utilisation sur l'eau conduit le plus souvent au plaisir de circuits bas pas trop rapides et à l'accumulation de posés-décollés, on consomme peu et on ne perd donc pas vraiment d'autonomie et on assure des vols de 15 à 20 minutes sans problème. Le Funcub est idéal pour découvrir la pratique de l'hydravion, de manière économique et sans risques.

Impression générale : Malgré sa grande ressemblance avec l'Easycub, le Funcub est bel et bien un avion radicalement différent ! Il est en particulier nettement plus polyvalent. Il pourra être un avion de début trois axes si on ne monte pas les volets et si on limite la puissance, soit par une motorisation plus sage, soit par une courbe de gaz ne donnant jamais le plein gaz. En ce sens, il est la suite logique après l'Easycub deux axes et avant de passer à plus gros genre Mentor. Si je n'ai pas monté le crochet de remorquage pour cet essai (le récepteur 7 voies dispo à ce moment était trop juste...), j'ai vu les Funcub à l'œuvre en meeting comme remorqueur et ils mènent très facilement en altitude des planeurs de 2 m, voire 2 m 50, type Easy Glider ou Cularis. Avec les volets, il devient un avion décollable et posable sur le moindre coin libre, même très mal pavé, et donc, on peut voler un peu partout (pourvu que ce soit avec autorisation et en sécurité...). Quand au plaisir du vol, il est intense, et offre une alternative à la recherche de trajectoires tendues et parfaites, et changer de style, ça fait aussi souvent du bien ! Bref, voilà un avion anti-morosité qui devrait être remboursé par la sécurité sociale !

idiot de prévoir des positionnements de guignols visant à donner plus de débattement à la dérive que ce qui est prévu, un peu plus d'autorité de cette gouverne étant le bienvenu en évolutions serrées.

Réglages

Le centrage à 80 mm préconisé par la notice est parfait. A noter que la pack doit être installé très en arrière pour l'obtenir. Alors, lors de la fixation du contrôleur, si vous ne le placez pas aussi avant que ce que montre la notice, ce ne sera pas bien grave ! Il faut dire qu'on a bien plus lourd dans le nez, au niveau du moteur que ce qu'on avait avec l'Easycub, et le fuselage avait au départ été conçu pour une motorisation plus légère. Il est logique que l'accu soit donc plus arrière.

Pour les débats, là encore, vous pouvez vous fier à la notice pour les premiers vols, vous affinerez suivant vos préférences ensuite. A noter que la profondeur se contente de débats assez réduits, même en configuration «pleins volets», et que «plus» serait «trop», avec un décrochage un peu sec, à proscrire quand on veut travailler les atterrissages courts, mais en sécurité ! Le débattement que j'ai indiqué dans le tableau est celui retenu suite à de nombreux essais de décrochage, et permet d'effleurer le décrochage «tout juste». Mais avec de la dissymétrie (direction ou direction et ailerons braqués), il permet de passer vrilles et déclenches à la demande.

Un bon différentiel est bien utile aux ailerons, un lacet inverse marqué persistant même ainsi.

La direction pourra avoir plus de débattement que préconisé une fois que vous aurez l'avion en main, pour pouvoir effectuer des évolutions encore plus serrées.

Parlons des volets : ici, ils ont pour vocation d'une part d'écourter au maximum la course au décollage, et de faciliter le départ depuis des surfaces très ingrates, et également de permettre des descentes sur très forte pente sans prise de vitesse importante. J'ai donc choisi de commander les volets par un inter à trois positions : lisse, décollage et atterrissage. Pour la position décollage, c'est vraiment le choix «STOL» (ou ADAC si vous préférez...), pas un «petit braquage juste pour dire que...». La déflection est donc de l'ordre de 30°, ce qui donne le maximum d'effet sur la portance. Oui, ça traîne... Mais on s'en fout littéralement, compte tenu de la puissance installée dans le nez !



Le Funcub peut hydroplaner sur les redans aussi longtemps qu'on le désire.

Pour les approches «pentues», là, c'est la traînée que l'on va chercher à maximiser et donc, pas d'états d'âme, on peut approcher les 90° de déflection ! On ouvre les portes de grange ! On ne note pas d'augmentation de portance supplémentaire, mais on pourra pousser le Funcub en piqué vertical, moteur coupé et en moulinet, sans prise de vitesse.

Puisqu'on parle de moteur coupé, le contrôleur est réglé d'origine avec le frein actif. Pour un effet de freinage maximal en descente de la part de l'hélice, il est préférable de désactiver le frein afin que l'hélice tourne en moulinet, ça traîne bien plus qu'une hélice arrêtée !

Toujours sur le contrôleur, le réglage d'usine donne un démarrage «soft», avec un peu plus d'une seconde entre coupé et plein gaz... Là encore si vous voulez vraiment décoller court, il faut régler le contrôleur pour démarrage «normal», donc, qui permet une mise en puissance brutale... Là, vous allez penser qu'on vous catapulte littéralement !

Montage des flotteurs

La conversion en hydravion est liée à l'achat du kits de flotteurs proposé par Multiplex. On y trouve deux flotteurs en Elapor, des pièces ABS à coller, des pattes de fixation et la visserie idoïne, des jambes spécifiques en corde à piano, et une pièce à ajouter sous le ventre du modèle. Une plaque de Dépron, une corde à piano à plier et un raccord à vis de pression permettent de façonner un gouvernail qui remplacera la roulette de queue. La préparation ne demande que quelques minutes et les flotteurs peuvent



Le vol tranche avec flotteurs demande moins de braquage de la direction que quand les roues sont montées.

remplacer le train à roues en 5 minutes sur le terrain, avec retour à la configuration roues dans le même délai. Le seul point critique et le gouvernail : d'une part, coller du dépron sur une corde à piano n'est pas une solution très durable, et d'autre part, comme je l'ai évoqué plus haut, la hauteur disponible sur la cap de la roulette est réduite. Si on la coupe, il reste bien peu pour serrer correctement le raccord. J'ai donc pour ma part «oublié» le gouvernail. On note sur les photos de la boîte que la roulette de queue est présente dans les versions hydravion... Je ne suis donc pas seul à ne pas avoir monté de gouvernail... Bien sûr, on perd en manœuvrabilité sur l'eau à basse vitesse, surtout avec un peu de vent. Mais je ne pense pas qu'il soit très agréable d'utiliser le Funcub sur l'eau les jours de vent fort de toute façon. Et puis... un gouvernail de la taille de ce qui est proposé, ça peut aussi être un bon moyen de faire de grosses embardées, voir d'enfourner sur un coup de dérive de trop... Finalement, il est très bien sans !

Un avion pour se défouler

Assurément, le Funcub porte bien son nom ! Voler pour le fun, sans rechercher la trajectoire parfaite, la figure au cordeau, pas plus que les évolutions complexes du vol dit 3D, mais pouvoir évoluer très serré, dans un volume des plus restreints, et donner libre cours à sa fantaisie en improvisant un vol ludique et dynamique à souhait, sans savoir plus de 2 secondes à l'avance ce qu'on va entreprendre comme évolution suivante, mais le tout avec un avion sain, sécurisant, fiable et robuste, pardonnant allègrement quelques posés vigoureux et pas toujours sur toutes les roues à la fois... Voilà ce qu'est le pilotage du Funcub. Quant au kit, sa qualité est vraiment au top, conforme à ce que nous proposons Multiplex depuis maintenant des années. Le must en matière de «mousse» avec une précision de moulage remarquable, une conception fouillée jusqu'au moindre détail, une facilité de montage qui fait que bien que l'avion ne soit pas livré «plug and play», il ne faut qu'une petite journée pour le préparer au vol et de plus, c'est tellement bien fait que cet assemblage est un réel plaisir ! Bref, sur roues, sur flotteurs, le Funcub est une réussite de plus pour Multiplex et encore un avion que la rédaction a vraiment adoré !

Dernière minute

Je termine cet article alors que vient de se dérouler le salon de Nuremberg. Multiplex y a annoncé un nouveau set de motorisation pour le Funcub dit «Tuning», référence 333624, avec moteur Himax C3522-0990, contrôleur 40 A, toujours la 13 x 4 APC-E et un accu 3S 2200 mAh... Encore plus de muscle pour le Funcub, au cas où vous trouveriez que «c'est un peu juste»... Et pourtant, il a déjà tout ce qu'il faut !



En navigation à basse vitesse, l'assiette est assez cabrée avec la roulette de queue qui frôle la surface.