



Rien que du bonheur

Encore un modèle de début... qui plus est en mousse. Oui, mais cet Easy Star propose des atouts attestant que Multiplex a soigneusement conçu son petit dernier !

Texte Christophe ROCOURT
Photos Philippe DAVID

Notre oiseau, à ailes hautes et moteur propulsif (donc l'hélice n'est ni exposée, ni dangereuse), fait partie de cette nouvelle génération de modèles moulés. Ici, le matériau utilisé est l'Elapor, marque déposée par Multiplex et désignant une sorte de mousse proche de l'EPP qui résiste à tout (chocs, marques diverses...). Cet Elapor offre un autre intérêt : il se colle à la cyano, ce qui assure un temps de montage record. La notice annonce d'ailleurs deux heures de travail pour passer de l'atelier au vol. Bref, après les RTF, voici le "PAC" : traduisez par "prêt-à-consommer".

Dès l'ouverture de la boîte de l'Easy Star, le faible nombre de pièces confirme que l'assemblage sera de courte durée. On y trouve :
- deux ailes moulées de couleur

bleue et deux baguettes profilées à coller dans leur épaisseur, qui font office de fourreaux de clé.

- un fuselage blanc en deux coquilles (gauche et droite).

- un stab et une dérive dont les gouvernes sont articulées.

- les accessoires tels que commandes en CAP 10/10 et leurs gaines, clé d'ailes en fibre de verre, et sachet d'accastillage au complet.

Multiplex fournit également la motorisation composée d'un Permax 400 et d'hélice Gunther blanche. Une notice avec traduction en français et une planche de décorations adhésives terminent l'inventaire.

Préalablement à tout assemblage, les picots issus du moulage qui recouvrent ailes et fuselage ont été atténués (mais sans les faire disparaître) par un léger coup de papier abrasif à grain fin.

Monté en trois heures chrono

La première étape consiste à coller le moteur dans une demi-nacelle, côté gauche du fuselage : c'est la seule pièce qui reçoit une noisette d'époxy rapide. La notice informe que le moteur est "filtré" d'origine mais qu'il est préférable de l'antiparasiter avec les composants courants de 47 nf (hélas non fournis). Comme le moteur est monté en propulsif, il faut penser à inverser la polarité des fils d'alimentation : rouge pour le - et noir pour le +. Dans un souci de simplicité, pensez également à souder les prises au bout de ces fils avant de refermer le fuselage avec la seconde coquille. Pour raccorder ce fuselage, il suffit d'apposer de la cyano rapide sur l'une

Ce n'est pas exagéré de dire que l'Easy Star de Multiplex est une totale réussite. Sa ligne est plaisante pour un modèle de début. Sa préfabrication, de surcroît en Elapor, est astucieuse. Et son pilotage est un régal, adapté à l'apprentissage du pilotage comme au simple plaisir de voler en toute quiétude !



1 Astucieux, le système de fixation des ailes : une clé en fibre, un passage à travers la fuselage, et des emplantures qui s'emboîtent entre-elles.

2 Le moteur est collé dans son logement en "pylône" qui comporte une prise d'aération. L'hélice fournie avec le Permax 400 a été remplacée par une 6 x 3 jugée plus adaptée.

3 Encore un détail appréciable : la fixation de la verrière par un jeu de clips à coller. Pratique !

4 Comme le reste, la taille de l'Easy Star est judicieusement choisie : il n'est ni trop grand, ni trop petit. Par contre, son faible poids limite le vol aux jours avec peu ou pas de vent.



des coquilles puis d'appliquer la seconde, ce collage étant facilité par des pions de calage issus du moulage. Pour verrouiller la verrière, deux jeux de clips sont à coller aux emplacements prévus : une fixation discrète et simple.

On pose ensuite les commandes de profondeur et direction en collant les gaines en ABS dans les fentes cheminant dans les flancs du fuselage. J'ai installé deux servos Hitec HS-81 dont la taille est parfaitement appropriée aux emplacements prévus : ils entrent légèrement en force, du double-face suffisant à leur maintien. Une saignée se trouve sous le fuselage pour passer l'antenne de réception dans la troisième gaine fournie.

Pour le stab et la dérive, il faut tout d'abord libérer les extrémités des gouvernes à l'aide d'une lame de

BRIEFING

Easy Star

PRIX TTC / INDICATIF / **69€**

DISTRIBUTEUR

Multiplex

CARACTÉRISTIQUES

ENVERGURE	1370 mm
LONGUEUR	917 mm
CORDES	200/150 mm
PROFIL	creux
SURFACE	24 dm ²
MASSE	600 g
CH. ALAIRE	25 g/dm ²

EQUIPEMENTS

SERVOS	2 micros
VARIATEUR	BEC 18 A
ACCU	7,2 V 1000 mA/h

REGLAGES

CENTRAGE à 80 mm du B.A.

DEBATEMENTS*

DIRECTION	2 x 10 mm
PROFONDEUR	+/- 5 mm

(* : "+" vers le bas et "-" vers le haut)

DEBRIEFING



BIEN VU

- Conception ingénieuse
- Rapidité de mise en œuvre sur le terrain
- Vol parfaitement adapté à l'apprentissage
- Prix très doux



A REVOIR

- Moteur non antiparasité
- Hélice fournie pas adaptée

cutter neuve. La douceur des articulations, assurées par la matière, s'obtient après un rapide rodage à la main. Les guignols sont à coller à la cyano dans les empreintes indiquant leur emplacement. On termine en collant la stab en premier, puis la dérive, le tout sans avoir à prendre de repère : chaque pièce s'encastre en effet sans jeu à sa place et l'équerrage se fait automatiquement. Les commandes en CAP sont enfin maintenues via un domino, une goutte de cyano étant posée sur le filetage pour éviter tout desserrage de l'écrou.

Pour les ailes, c'est encore plus rapide. Il faut coller à l'intrados les baguettes profilées faisant office de fourreaux de clé. Ces ailes seront maintenues en place dans le fuselage, lors de l'assemblage du modèle sur le terrain, par la forme astucieuse de leur emplanture qui assure un emboîtement suffisant.

On termine par la mise en place du récepteur qui prend place à l'arrière du compartiment. Le variateur BEC 18 A se trouve juste devant,



Il faut trois heures de "travail" pour passer de la boîte, que l'on aperçoit à gauche de la photo, au modèle paré à voler. Notez au passage l'aérodynamisme des saumons, à la fois relevés pour aider le dièdre et effilés vers l'arrière pour réduire la traînée.

quant à l'accu 7,2 V de 1000 mA/h il loge dans le nez. Ces éléments sont maintenus avec le velcro adhésif fourni. La finition est rapide : on découpe les décorations adhésives, et on colle en se référant aux photos de la boîte (le collage est bon malgré les picots de moulage).

Même si je ne suis pas un fanatique de ce genre d'oiseau en mousse, je dois reconnaître que j'ai été surpris par la rapidité de montage, toutefois réalisé en trois heures à la place des deux annoncées. Les qualités de vol sont pour leur part tout aussi surprenantes, peut-être grâce

au poids réduit (inférieur à celui annoncé), sans doute en raison de la conception très réussie sur le plan aérodynamique. Car l'oiseau réunit non seulement tous les ingrédients du moment (propulsion électrique, éléments moulés en mousse incassable...) mais bénéficie en outre d'une alchimie indéfinissable alliant une ligne originale à une technique de préfabrication maîtrisée et un comportement en vol exceptionnel.

Le - très - bon choix à coup sûr !

Avec ce petit avion électrique destiné principalement au début - mais aussi au loisir en raison d'un réel agrément de pilotage -, Multiplex s'attaque à un "segment" très occupé. Trop occupé, même, pour qu'un débutant puisse s'y retrouver. Sauf que, désormais, il aura le choix entre un modèle de début et l'Easy Star, et qu'en préférant le second il sera sûr de faire le bon choix !



EN VOL

RIEN QUE DES - BONNES - SURPRISES

Du fait de son faible poids, c'est par un jour sans vent que l'on peut voler avec l'Easy Star : toute médaille a son revers, et l'on ne peut appeler de ses vœux la légèreté (qui réduit l'inertie en vol comme au choc) sans en accepter les contraintes. Moteur en marche, pas besoin de courir pour "poser" l'oiseau dans son élément. En quelques mètres, il prend sa vitesse et grimpe gentiment sous un taux de montée qui, sans être foudroyant, permet de se retrouver en une quinzaine de secondes à une hauteur suffisante pour voler en toute tranquillité. Le premier vol permet de faire les réglages d'usage : deux crans de trim à la dérive, et un cran de trim à pliquer pour obtenir une bonne ligne de vol. C'est tout !

COMPORTEMENT

Les débâtements de la notice, bien adaptés à l'engin, assurent une réponse douce mais immédiate sur les deux axes. La petite taille du volet de dérive peut a priori faire craindre un manque de réponse sur cet axe (d'autant que le dièdre central des ailes est faible), mais c'est sans compter que l'hélice propulsive qui souffle bien cette gouverne. Je me suis même rendu compte, plus tard en jouant à enrouler une petite pompe, que cette gouverne de direction était à peine moins efficace au plané. Le test de centrage montra que le CG de la notice, à 78 mm du bord d'attaque, est un peu avant. Le décrochage est inexistant, même avec le centrage reculé de 2 mm : manche de profondeur en butée à cabrer, l'avion consent à une abatée dans l'axe qui se répète tant que l'ordre est conservé. Avec l'aide du volet de dérive, on arrive au mieux à engager une spirale à plat rapide. Pas de quoi effrayer le plus manchot des débutants. Mais la chose la plus marquante, c'est l'agrément de pilotage : l'Easy Star est exceptionnellement plaisant (pour un modèle de ce type), même dans les mains d'un modélistes chevronné !

MOTEUR

La seule modification apportée fut le remplacement de l'hélice d'origine, qui n'a pas un rendement adapté et consomme trop (12 A), par une Graupner 6 x 3 qui permet d'obtenir une douzaine de minutes d'autonomie grâce à une consommation de 9 A. Cette hélice assure en outre une vitesse de vol en adéquation avec la destination du modèle. Mais le meilleur régime de vol de l'Easy Star se fait avec environ deux tiers de la puissance du moteur. A plein régime, l'hélice semble mouliner sans donner plus de vitesse, la traînée générale n'étant sans doute pas être étrangère au phénomène. Avec un tiers voire un quart de puissance, il est encore



Avec l'accu retenu pour l'essai, l'autonomie peut monter à 12 minutes. Et une implantation différente des équipements permettra d'utiliser un accu plus gros (l'Easy Star supportera sans problème le léger surplus de poids).

possible de voler sans chuter, pour traquer quelque bulle de passage ou enchaîner les passages bas en toute quiétude (avec juste un petit coup de gaz pour dégager en bout de piste). Voilà un exercice extrêmement formateur, et ici sans danger, pour les jeunes pilotes.

Nous avons été plusieurs à nous défouler avec la bête. Sa structure endure tout ce que la propulsion peut lui imposer. Notamment les boucles, qui demandent un peu de vitesse préalable, ou les renversements, qui passent impeccablement en soufflant la dérive au bon moment.

ATTERRISSAGE

Selon le style du pilotage, le vol dure de 10 à 12 minutes (avec l'accu employé). Sans moteur, l'Easy Star se transforme toutefois en honorable motoplaneur, d'une finesse certes assez moyenne, mais pourtant habile à détecter les thermiques grâce à son profil creux et sa faible charge alaire. Cette initiation aux joies du planeur a bien sûr ses limites qui imposent de poser. La PTU ne sera comme toujours pas trop large (c'est la règle, d'autant plus impérative ici que la finesse est limitée), et un terrain exigü convient bien à l'oiseau. S'il reste du jus, on coupe le moteur pour poser en planant. Un léger soutien de la profondeur permet d'arrondir en douceur.